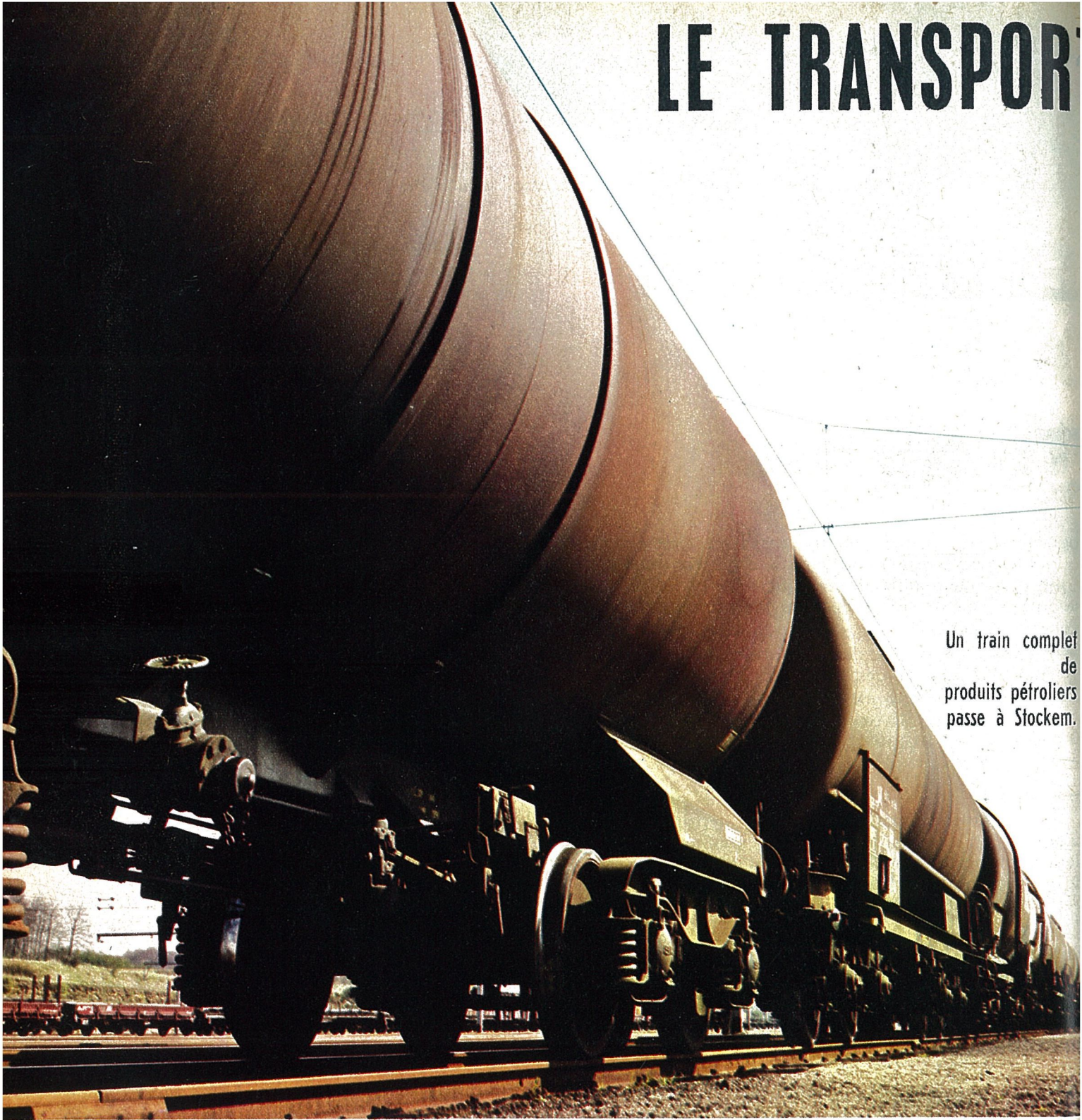


LE TRANSPORT



Un train complet
de
produits pétroliers
passe à Stockem.

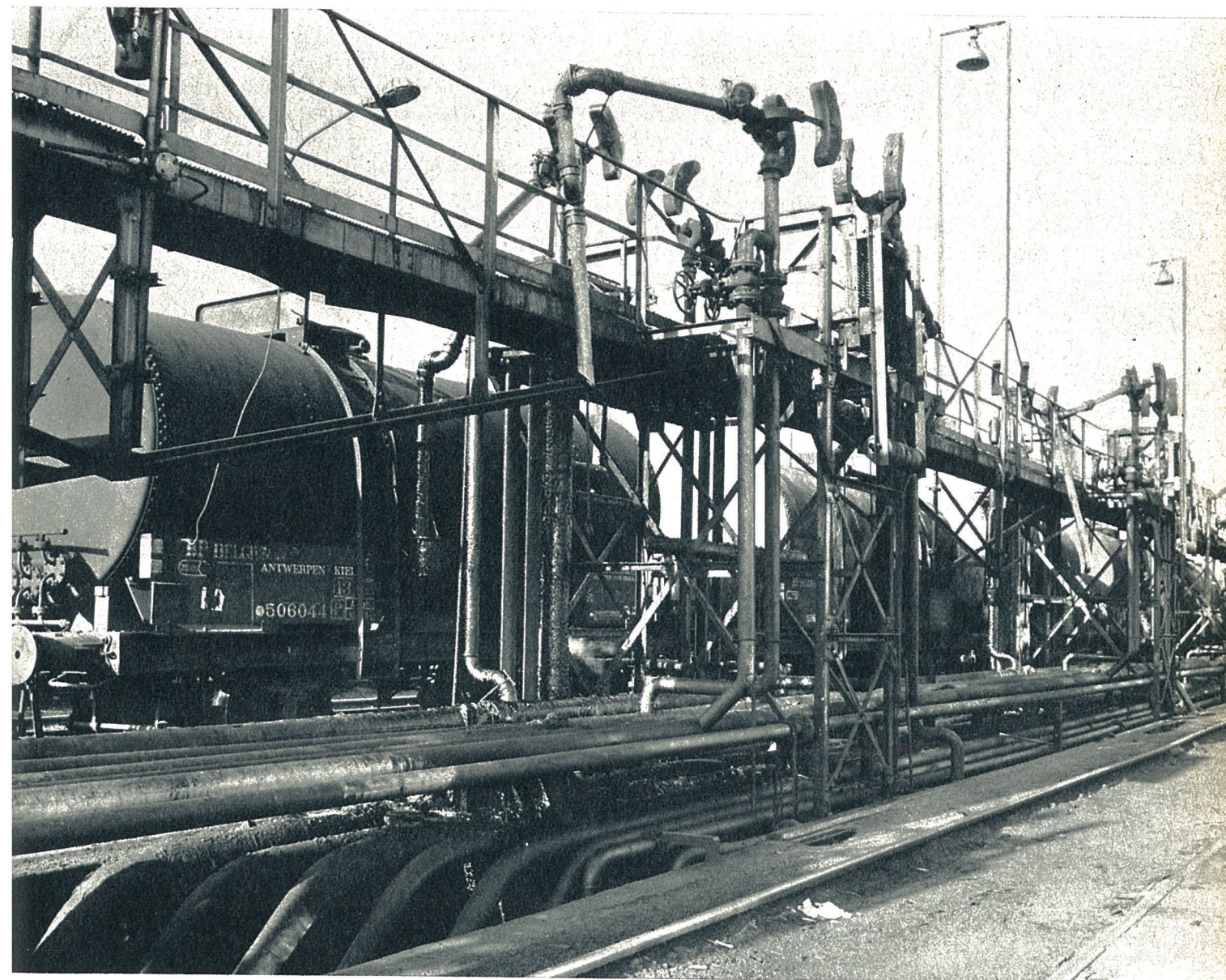
IL y a moins de charbons à transporter ; l'industrie utilise de plus en plus des hydrocarbures (essence, gasoil, mazout...). Le rail, qui transportait ceux-là, peut très bien transporter ceux-ci, à condition d'offrir des services qui conviennent aux distributeurs, les sociétés pétrolières, et à leurs clients des divers secteurs de l'économie.

A l'exception d'une installation gantoise, les grandes raffineries belges de pétrole se sont implantées à Anvers, au bord de l'Escaut. Le chemin de fer entend bien collaborer de plus en plus à l'écoulement de leurs produits en Belgique et à l'étranger.

Il dispose, au départ, de trois atouts : la grande gare de formation d'Anvers-Nord et les gares de

ES PRODUITS PÉTROLIERS

Wagons-citernes au chargement à la raffinerie.



formation complémentaires d'Anvers-Kiel et d'Anvers-Sud, qui sont toutes trois situées à proximité des installations pétrolières.

Vers le Grand-Duché.

Jusqu'à présent, la S.N.C.B. peut faire état d'une belle réalisation : le développement remarquable du

transport d'hydrocarbures par wagons-citernes au départ des raffineries anversoises à destination du Grand-Duché, pour répondre aux besoins de la sidérurgie luxembourgeoise et d'autres usines consommatrices.

Cet accroissement a posé un problème de matériel. Il est en partie résolu grâce à une meilleure rotation

des wagons et à une augmentation de leur capacité de transport. Depuis 1963, en effet, trois trains complets de produits pétroliers partent chaque nuit pour arriver le lendemain matin à Luxembourg, suivant l'horaire ci-après :

— 2 trains	{	Anvers-Nord	23 h 14 et	4 h 18
		Stockem	5 h 10	11 h 10
		Luxembourg	8 h 41	14 h 57
— 1 train	{	Anvers-Kiel	23 h 37	
		Luxembourg	8 h 41	

Deux trains directs rapatrient les wagons-citernes vides le surlendemain.

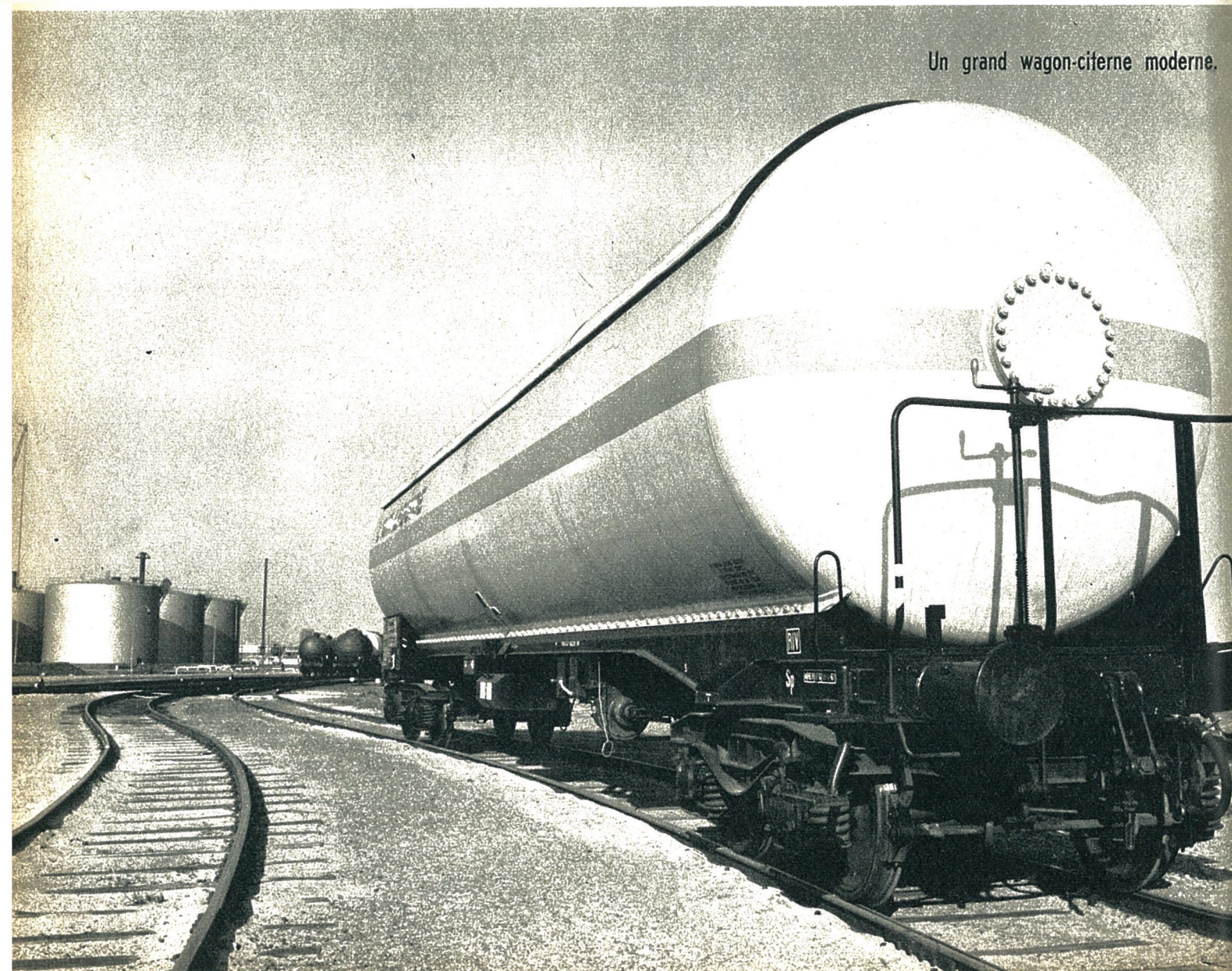
Le trafic intérieur.

Le transport par rail d'hydrocarbures destinés à la consommation intérieure belge est resté plus modeste. La consommation massive d'hydrocarbures par diverses industries (chimie, sidérurgie, cimenteries, verreries, centrales électriques, etc.) est relative-

ment récente, et les industriels ne soupçonnaient pas les possibilités du rail en ce domaine.

Toutefois, les études menées par la S.N.C.B. ont abouti à la conclusion qu'il est de son intérêt propre aussi bien que de celui de l'industrie d'obtenir une part plus importante du trafic. En effet, le rail a toujours rempli un rôle de premier plan dans le transport des combustibles. Transporteur traditionnel des combustibles solides, il peut tout aussi bien transporter des combustibles liquides. La distribution du mazout demande des transports massifs et réguliers que la technique ferroviaire peut assurer comme pour les minerais, les coques, les charbons industriels, la fonte en fusion, etc., et cela pendant toute l'année, même durant les périodes atmosphériques défavorables, en quelque endroit que les destinataires se trouvent sur le réseau. De plus, les transports par rail sont sûrs, et l'utilisation plus poussée du chemin de fer aura pour conséquences heureuses de désengorger les routes, d'économiser du carburant et de réduire les accidents et les incidents de parcours, etc.

Un grand wagon-citerne moderne.



Dans l'intérêt national, la S.N.C.B. a donc mis au point un programme d'organisation offrant les solutions techniques et commerciales adéquates.

Son but est de desservir, au départ du port d'Anvers, par trains spéciaux et programmés, les agglomérations à forte consommation. Il faut aussi permettre le service aux consommateurs plus modestes par le débranchement de trains complets à la gare d'escale la plus proche et par desserte spéciale des raccordements de la clientèle. Un processus inverse assurera le retour à vide des wagons-citernes vers les raffineries anversoises.

Le cycle complet d'une rame, ainsi conçu, doit être en principe de 48 h, soit :

- mise des wagons vides à la disposition des raffineries tôt le matin, le jour A ;
- départ des wagons chargés le jour A, au soir ;
- arrivée des wagons chargés tôt le matin, le jour B ;
- retrait des wagons vides le soir du jour B et retour vers les raffineries durant la nuit.

Compte tenu de la semaine de cinq jours, on peut ainsi réaliser deux ou trois rotations hebdomadaires.

Une telle organisation procure d'abord l'avantage de la grande régularité que l'on retrouve, par exemple, dans les transports de minerais et qui permet, aussi bien à l'expéditeur qu'au destinataire, de rationaliser la manutention. De plus, elle assure au consommateur la marche normale de l'entreprise avec un stock de sécurité réduit et une fourniture garantie des quantités et des qualités souhaitées.

La S.N.C.B. a déjà satisfait de la sorte de nombreux clients en divers endroits du pays dans le cadre de contrats particuliers prévoyant, le cas échéant, la fourniture de wagons-citernes.

Seuls les transports destinés à des points de consommation dispersés non raccordés ou non « raccorables » et les transports à courte distance n'appellent pas une solution ferroviaire.

En conclusion, ce bref aperçu tend à montrer que l'action dynamique menée ces derniers temps par la S.N.C.B. lui permet, grâce à une infrastructure rationnellement utilisée, de collaborer efficacement d'une manière économique à la distribution des hydrocarbures.

C. TAES.



TRANSPORTS MASSIFS DE MOELLONS VERS ROTTERDAM

De 1961 à 1966, le rail a transporté jusqu'à IJmuiden 1.600.000 t de moellons provenant de carrières du Hainaut et de la vallée de l'Ourthe. Ces moellons étaient destinés à un chantier de construction de digues sur l'embouchure du canal reliant Amsterdam à la mer.

Depuis le 31 mars 1967, des transports de masse en provenance des mêmes carrières sont dirigés vers Rotterdam. En quatre ans, 2 millions de tonnes de matériaux seront acheminés jusqu'au nouvel ensemble Europort que les Hollandais construisent à l'embouchure de la Meuse et dans la région de Hoek van Holland.

A cet effet, les N.S. et la S.N.C.B. utilisent 500 wagons (250 par réseau) qui ont été adaptés à ce trafic : les parois abaissées facilitent les opérations de chargement ou de déchargement et le plancher renforcé résiste aux manipulations de blocs dont le poids varie de 300 à 6.000 kg.

L'effectif de 500 wagons permet la circulation de dix trains par semaine, d'une charge nette de 1.200 t chacun, selon un plan d'acheminement minutieusement établi. Les wagons vides sont livrés aux différentes gares desservant les carrières en temps opportun pour le chargement et les wagons chargés sont regroupés en trains complets. La collaboration des N.S. et de la S.N.C.B. est parfaite.

A destination, les moellons sont transbordés sur des péniches qui les immergent où il faut.