



NUMERO 2 — MAI 1967

Photo couverture : Transcontainers au port d'Anvers prêts pour leurs parcours sur le continent.

SOMMAIRE

	Page
Le transport ferroviaire des hydrocarbures	2
Tarification des grands containers maritimes	4
Transcofer	5
S.N.C.B.-colis. Prise et remise à domicile des wagons complets	5
Les vacances de votre personnel !	
Le service de tourisme du chemin de fer	6
5 formules idéales de jolies vacances	8
La représentation de la S.N.C.B. en Autriche	8
France Transport Service	8
Dédouanement rapide de colis express à Bruxelles-Midi	9
Des centaines de camions sur le rail	9
Nouvelles voitures internationales de la S.N.C.B.	10
Offensive du chemin de fer	12
Nouveau trafic de masse : 2.000.000 de tonnes de moellons de Belgique pour Rotterdam-Europoort	13
Agence commerciale de la S.N.C.B. à Londres	13
Cherchez-vous un emplacement industriel ?	14
Voiture restaurant « Libre Service »	15
Le prix de la meilleure annonce	15
Nouveaux wagons « Transfesa »	16
La sécurité du transport ferroviaire	16
Transport de dimensions exceptionnelles	17
Avis tarifaires	18
Train + auto	19
1957/1967 - Les Trans-Europ-Express ont dix ans	20

Lay-out : L. Tack.

Photos : Putman
C.M.B. - Anvers
S.N.C.F. et N.S.
Ferry-Boats.

Impr. : Omega s.a., Anvers.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES HYDRO- CARBURES AU DEPART D'ANVERS

Le port d'Anvers est le centre pétrolier de la Belgique.

La consommation belge des hydrocarbures, stimulée autant par la substitution du fuel au charbon que par l'intense activité industrielle du pays, est en pleine croissance et atteint des tonnages considérables.

En 1965 ont été livrés aux divers secteurs économiques :

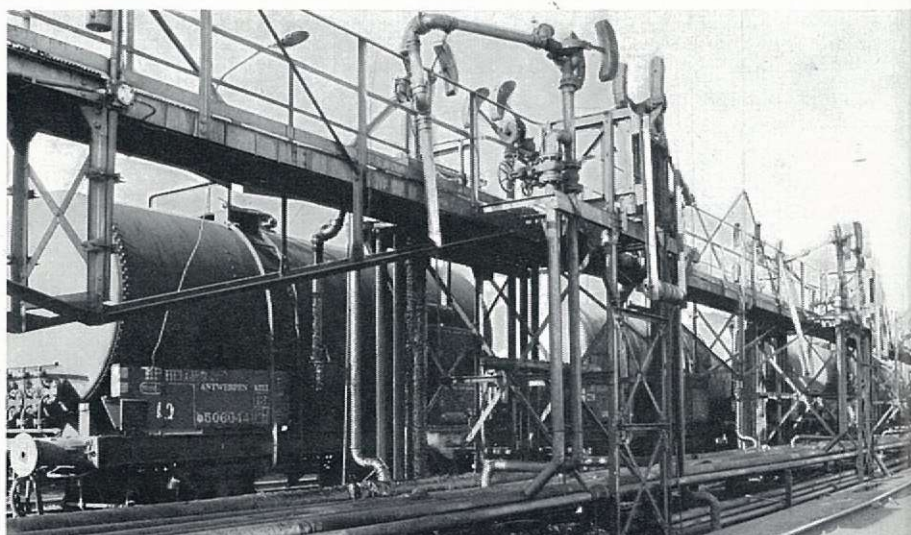
essences	1.557.000 t.
gasoil	2.231.000 t.
fuel léger	2.414.000 t.
fuel lourd	4.810.000 t.

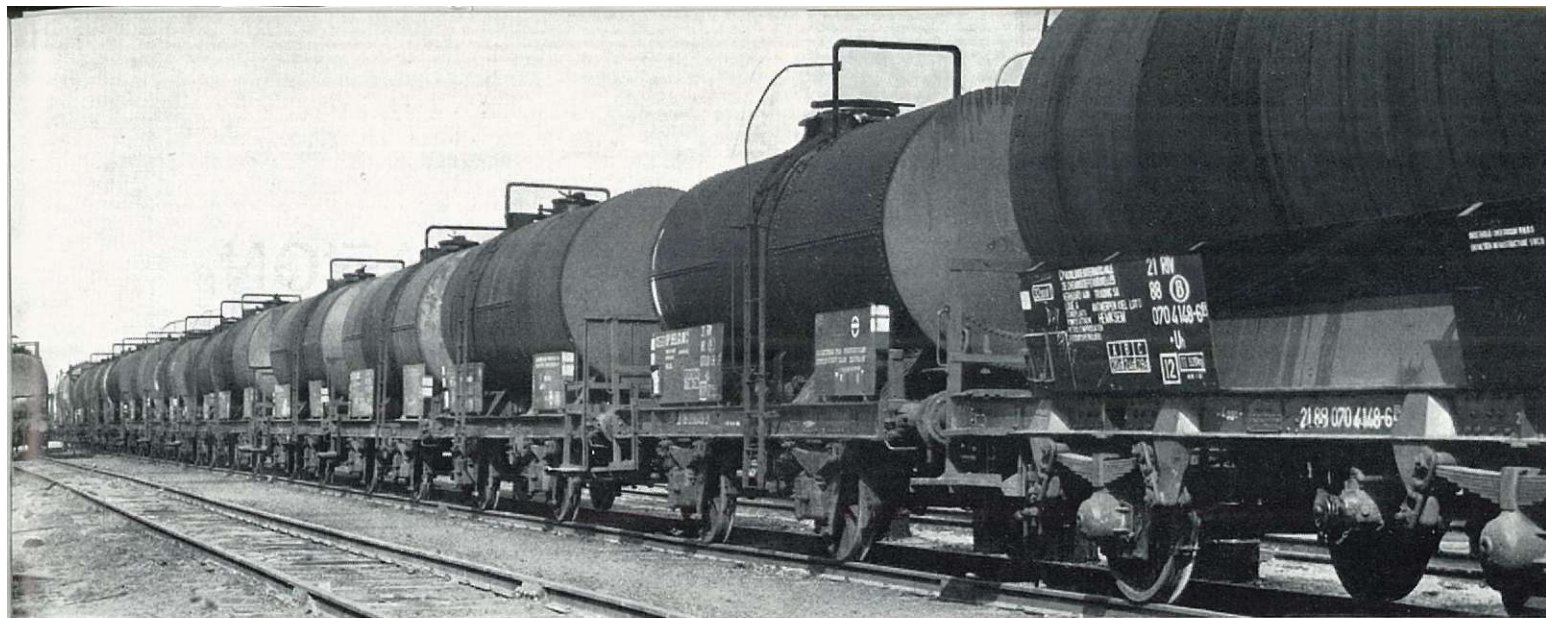
Il va sans dire que l'efficacité des moyens de transport joue un rôle majeur dans l'organisation de la distribution de ces produits.

La S.N.C.B., dont les capacités techniques modernes sont incomparables, attache une attention toute particulière à ce problème qui intéresse les sociétés pétrolières belges.

Le cœur des installations ferroviaires anversoises est constitué par la gare de formation d'Anvers-Nord, plantée entre les anciens bassins qui s'étendent à proximité des raffineries et les nouveaux dont le tracé futur s'inscrit dans la région qui avoisine la frontière néerlandaise. Les gares de formation complémentaires d'Anvers-Kiel et d'Anvers-Sud desservent les installations pétrolières situées au sud de la ville, au flanc de l'Escaut. Anvers-Nord est donc une sorte de cœur géant, une pompe gigantesque qui aspire et refoule les wagons-citernes de et vers les raffineries.

Jusqu'à présent, le rail a procédé à un développement remarquable de son trafic d'hydrocarbures au départ des raffineries anversoises à destination du Grand-Duché de Luxembourg, et ce pour répondre aux besoins de la sidérurgie grand-ducale de même, mais accessoirement, à





ceux d'autres usines consommatrices. Cet accroissement a posé un problème de matériel en partie résolu grâce à une meilleure rotation des wagons et à une augmentation de la capacité de transport. Depuis 1963, en effet, des acheminements spéciaux ont été effectués et 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	23.14 h. et	4.18 h.
	Stockem	5.10 h.	11.10 h.
	Luxembourg	8.41 h.	14.57 h.
1 train	Anvers-Kiel	23.37 h.	
	Luxembourg	8.41 h.	

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

Le trafic des hydrocarbures destinés à la consommation intérieure belge est resté plus modeste en raison du mode de distribution utilisé par les sociétés pétrolières. Cette distribution se fait soit directement par camion-citerne, soit par allège, soit encore en passant par l'intermédiaire de dépôts établis sur les voies d'eau.

Il convient par ailleurs d'observer que l'évolution vers les consommations massives par diverses industries (chimiques, sidérurgiques, cimenteries, verreries, centrales électriques, etc.) est relativement récente et le problème des transports a été résolu en tenant compte de l'organisation de la distribution existante, les industriels eux-mêmes ne soupçonnant 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. Ceci pour trois raisons majeures :

1. la diminution du volume à transporter dans le domaine des combustibles solides (actuellement remplacés par les combustibles liquides). Or, le chemin de fer

remplit un rôle de premier plan dans le transport de ces combustibles.

2. les trafics de fuel-oil sont des transports massifs et réguliers effectués entre producteurs et consommateurs raccordés au chemin de fer. En d'autres termes, ils offrent toutes les caractéristiques propres et spécifiques à mettre en évidence la technique ferroviaire comme pour les minerais, les cokes, les charbons industriels, la fonte en fusion, etc...

3. le rail favorise la régularité et la rapidité de l'approvisionnement des consommateurs pendant toute l'année, même durant les périodes atmosphériques défavorables, en quelque endroit qu'ils se trouvent sur le réseau national belge. En outre, il peut pallier l'engorgement de routes saturées entre Anvers et les zones de forte consommation, avec pour conséquence des économies de carburant, l'amortissement des unités de transport, la réduction des accidents ou simplement des incidents de parcours, etc...

Dans cette perspective, la S.N.C.B. peut et doit jouer, dans l'intérêt national, un rôle important dans les transports destinés aux consommateurs industriels et aux dépôts raccordés.

En prévision de ce rôle, elle a mis au point un programme d'organisation offrant les solutions techniques et commerciales nécessaires.

Son but est de desservir, au départ du port d'Anvers, par trains spéciaux et programmés, les agglomérations à forte consommation. Il devra aussi permettre le service aux consommateurs plus modestes par le dégroupage des trains complets à la gare d'escale la plus proche et après débranchement des trains 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, serait 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 5 jours, on peut ainsi réaliser un rythme idéal de deux à trois rotations hebdomadaires.

Une telle organisation comporte en ordre principal 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, une rationalisation de la manutention. De plus, elle assure au consommateur la marche normale de l'entreprise avec un stock de sécurité réduit et une garantie de fourniture des quantités et des qualités souhaitées.

La S.N.C.B. a déjà résolu de la sorte de nombreux cas en divers endroits du pays dans le cadre de contrats comportant, le cas échéant, la fourniture des wagons-citernes ainsi que le retour à vide de ceux-ci vers les raffineries anversoises.

Seuls les trafics destinés à des points de consommation dispersés non-raccordés ou non-raccordables ou même à courte distance n'appellent pas une solution ferroviaire rationnelle.

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 et d'une manière économique à la distribution des hydrocarbures et avec les sociétés pétrolières d'une part et avec les industries consommatrices d'autre part.