



Le déchargement des wagons de polystyrol prend peu de temps grâce à la mécanisation des opérations.



SOMMAIRE

Page

- 2 Un dispatching du plastique
- 5 300.000 rendez-vous quotidiens
- 6 Un nouveau partenaire
- 8 München 72
- 9 Des transporteurs heureux
- 10 A chaque transport son wagon
TEW-wagons complets
- 11 Dédouanement des marchandises en
France
- 12 Çet homme apprend par cœur...
107.000 tonnes : un record
- 13 Intercontainer
- 14 Europabus
La S.N.C.B. invite sa clientèle...
- 15 Été '72 : Raitour - FTS
- 16 Grande capacité et puissance de trans-
port

Rédaction : rue de France 85
1070 Bruxelles
tél. (02)23.80.80 - ext. 2637

Photos : F. Putman - Bruxelles.
Conception : P. Funken - Bruxelles.
Imprimerie : s.a. Omega - Anvers.

*La présente publication est faite sans pré-
judice des dispositions tarifaires et des
horaires en vigueur ou de leurs modifications
ultérieures.*

Editeur responsable : P. SERGYSELS -
BRUXELLES.

La firme B.A.S.F. a construit un entrepôt sur un espace de 23.000 mètres carrés. La gare de Schaerbeek-Josaphat convenait bien à ces installations tributaires d'un raccordement au réseau ferroviaire. L'entrepôt occupe pour l'instant le tiers de la surface totale, mais sa conception en deux étages permet le stockage sur une aire de 10.000 m². Deux voies ferrées aboutissent de part

et d'autre du bâtiment : l'une reçoit les wagons complets

en provenance de Ludwigshafen, l'autre permet le chargement des wagons à destination

des centres routiers S.N.C.B. en Belgique. Une voie de garage sert à manœuvrer les wagons vides.

Chargement et déchargement se font sur une longueur de 80 mètres, au moyen de transpalettes électriques ou à vérins.

un dispatching du plastique



Que se passe-t-il en fait à Schaerbeek ?

Chaque jour, plusieurs wagons de 20 tonnes amènent, en provenance directe de Ludwigshafen, leur chargement de sacs, fûts et boîtes. Tous ces éléments déposés sur des palettes standard sont déchargés à la vitesse de 20 tonnes par tranche de 20 minutes.

Deuxième stade : les transpalettes conduisent les marchandises marquées vers le triage : sacs de polystyrol et boîtes de bandes magnétiques au rez-de-chaussée, fûts de poudre et de produits chimiques à l'étage. Selon l'étiquette qu'ils portent, les éléments sont entreposés dans différents espaces numérotés, et cela à concurrence de 2.100 tonnes de stock. Deux élévateurs électriques superposent les charges par piles de trois, ce qui représente environ trois tonnes par mètre carré disponible.

Troisième temps : un ordinateur traite les commandes et désigne au personnel les opérations de formation des envois. Pendant que d'un côté, on décharge la ration quotidienne de marchandises, sur l'autre aile de l'entrepôt, le dispatching fonctionne. Les produits chimiques, les produits colorants destinés aux entreprises textiles, les produits finis (domaine de la bande magnétique) sont chargés sur les wagons et camions de la S.N.C.B.

Les camions emportent vers les centres de triage de Bruxelles Midi et « Tour et Taxi » les envois destinés à la population de l'agglomération bruxelloise et les colis de petite dimension. D'autres, en quittant l'entrepôt, se dirigent immédiatement vers la clientèle établie dans un rayon de 30 kilomètres autour de la capitale. Les wagons, pour leur part, roulent vers les centres routiers où des camions prendront le relai.

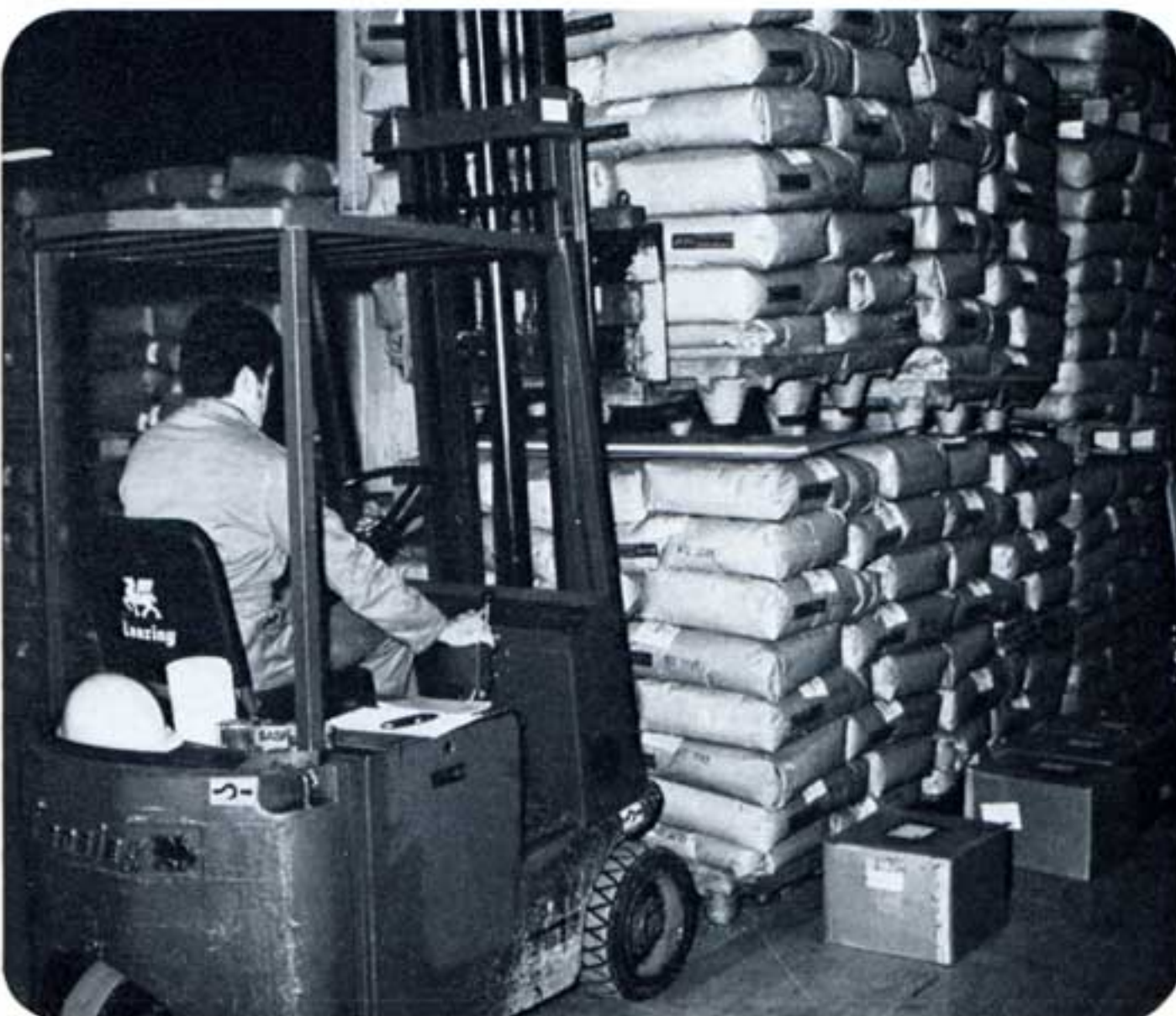


Au hasard de la visite, nous avons glané quelques renseignements propres à satisfaire les plus curieux.



■ Les wagons affrétés par B.A.S.F. portent en leur milieu une vessie gonflable. Les sacs de polystyrol chargés entre des cloisons de bois mobiles, le gonflage du soufflet les fixe définitivement. Quelle que soit l'importance des chocs subis en cours de trajet, les sacs ne peuvent pas en souffrir. Ceci est fort important. Le polystyrol, base des objets en matière plastique, se présente sous forme de granulés. L'emballage crevé, ceux-ci se répandent librement et sont irrécupérables : toute impureté (une poussière, par exemple) reparaîtrait dans le produit fini.

■ Le trafic quotidien actuel est estimé à 120 tonnes, entrées et sorties. Les dirigeants espèrent bien voir le chiffre monter prochainement à 150 tonnes. Dix employés B.A.S.F. et trois agents S.N.C.B. donnent vie aux opérations.



■ Quatre véhicules S.N.C.B. dont deux semi-remorques de 20 tonnes assurent la distribution autour de Bruxelles. Le cas échéant, les semi-remorques dépassent la limite de 30 kilomètres fixée pour le porte-à-porte direct. Il faut signaler que deux-tiers de la distribution se font dans la circonférence même.

■ Les produits finis entreposés à Schaerbeek se répartissent en bandes magnétiques pour chasseurs de son (y compris les cassettes compactes) et bandes pour ordinateurs, et en appareils d'enregistrement et de reproduction de cassettes, dont certains couplés avec radio.

■ A partir de ce premier mars, B.A.S.F. entrepose aussi à Schaerbeek des disques et cassettes pré-enregistrées. Dans la mesure où ce nouveau secteur marchera bien, il sera possible d'envisager une extension rapide de l'ensemble.

■ Deux ascenseurs d'une capacité de 5 tonnes font la navette entre l'étage et les quais d'entrée et de sortie.



■ L'enceinte sera bientôt cernée de verdure. Dès que les conditions climatiques le permettront, des pelouses et des rideaux d'arbres encercleront les installations.

■ Au départ de Bruxelles, tous les transports par train ou camion vers d'autres points de la Belgique sont effectués par la S.N.C.B. En comptant l'arrivée des trains de Ludwigshafen, on peut dire que B.A.S.F. est bien sur rail.

■ Les deux élévateurs permettent un triage rapide des charges moyennes d'une tonne. Avec les transpalettes, ils mènent toute la journée un trafic serré dans les voies de circulation.

■ Un mot encore : la vocation de la gare de Schaerbeek-Josaphat se modifie progressivement. Charbonnière au départ, elle s'ouvre à d'autres formes de trafic.