

le saviez-vous ?

belgique

le terminal de châtelineau

Après les ports belges qui ont vu, grâce au trafic transocéanique, la naissance et l'essor du conteneur, les grandes agglomérations du pays sont, l'une après l'autre, touchées par l'évolution technique liée à ce mode nouveau de transport des marchandises.

Continuant dans la ligne ébauchée à Bressoux, la SNCB a mis un terminal de conteneurs complet à la disposition des industriels carolorégiens. Installé en gare de Châtelineau, un portique de 20 mètres de portée pouvant circuler sur un chemin de roulement de 300 mètres, enjambe deux voies ferrées de 190 mètres chacune (et qui peuvent être portées à 300 mètres), deux bandes de circulation et une de stockage.

Pour ne pas limiter l'action du nouveau terminal à la seule manutention des conteneurs, les constructeurs ont

muni le portique de bras et pinces aptes à soulever les semi-remorques routières destinées au trafic Kangourou.

Afin de répondre efficacement à la demande, on a encore prévu que le cadre de manutention puisse, à l'aide de ses verrous tournants, prendre en charge un palonnier pourvu en son centre d'un crochet de 25 tonnes.

Conteneur, Kangourou, charges ordinaires : le chemin de fer a donc fait d'une pierre trois coups en construisant ce nouveau portique. Mieux : l'évolution technique aidant, la capacité de l'engin a pu être portée à 35 tonnes pour les conteneurs et semi-remorques.

Grâce enfin aux 2 000 m² de surface libre, les opérations de manutention sont réduites au minimum : le stockage ne présente aucune difficulté.

Avec ce nouveau terminal, la région de Charleroi se découvre des possibilités nouvelles. La voilà équipée d'un outil efficace et moderne.

canada

refonte des services voyageurs

Les deux principaux réseaux ferrés canadiens, le Canadien National (CN) et le Canadien Pacific (CP) envisagent d'unir leurs efforts pour entreprendre une réforme complète des services voyageurs dans tout le pays. Le projet mis au point est basé sur deux idées complémentaires : la suppression des voyages de nuit, et un très important effort d'amélioration des liaisons de jour entre grandes villes (services « Intercity »). Ainsi, les voyageurs circuleraient le jour, dans des trains rapides, et notamment dans le « LRC » (léger, rapide, confortable) construit au Canada. Dans le cas de grands trajets, par exemple d'une côte à l'autre, ils seraient logés la nuit dans de confortables hôtels appartenant aux chemins de fer. Des trains spéciaux pour les voyages d'agrément ou de vacances pourraient s'arrêter dans les grandes villes et les régions les plus pittoresques. Au cas où ce plan serait effectivement mis en œuvre, le CN et le CP regrouperaient certains de leurs services, voies et équipement, pour une utilisation plus rationnelle. Simultanément, les voies seraient améliorées sur les axes principaux, et plusieurs lignes à voie unique doublées.

usa

le renouveau du rail se confirme

Voici plusieurs années déjà que l'on observe partout, dans le monde, un regain d'intérêt pour le rail, et notamment aux Etats-Unis où l'on a constaté un véritable renouveau du transport des voyageurs par chemin de fer qui subissait auparavant un grave déclin. En 1974, malgré la forte inflation qui a affecté l'économie américaine, les chemins de fer ont eu une activité soutenue.

Le volume de trafic marchandises s'est légèrement accru et, pour la première fois depuis 1951, le nombre de cheminots a augmenté : 5 000 personnes de plus travaillent dans les réseaux de l'AAR (Association des chemins de fer américains).

Un autre indice de bonne santé : la reprise de l'industrie de construction ferroviaire. Dans le secteur des wagons de marchandises, les com-

