

P.P.I. 7 45

5000 NAMUR 1

Publication mensuelle
sauf les 1^{er}, 4^{er}, 7^{er}, 8^{er}
et 10^{er} mois





La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
M. Placke - Bruxelles

Rédaction:
Rue Ravenstein, 36, bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/525 36 35
Conception: P. Funken, Bruxelles
Impr.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Membre **ippb**

Photos
Uyttersprot: 2
Intercontainer: 10
SNCB

SOMMAIRE



EQUIPEMENT

B & Co, les wagons P à l'honneur: 12



NOUVELLES B

Le chemin de fer à Zeebrugge: 3
Du neuf dans nos téléphones: 9
Interfrigo compte un 24ème membre: 10
Les wagons complets au 1er semestre: 10



RAIL-ROUTE

Portes ouvertes chez TRW: 8



COLIS

Camion direct: 10



TARIF-HORAIRE

Porte d'Italie express: 10



ENTREPRISE

Des chevaux de course en train: 10



CONTAINER

Le premier trimestre chez Intercontainer: 10
Intercontainer fête son 10.000ème conteneur: 10

EDITORIAL

Informations SNCB avait publié en 1980 un dossier substantiel consacré au port de Zeebrugge. Cinq ans plus tard, les nouvelles installations portuaires ont été officiellement inaugurées - et avec éclat. Un complexe prestigieux - encore inachevé - a vu le jour. Les efforts d'investissement déjà réalisés doivent à présent être valorisés et le travail de construction doit se poursuivre tant dans l'avant-port qu'à l'intérieur de la terre ferme.

Monsieur Fernand Traen, président de l'autorité portuaire, le prédisait dans son allocution d'inauguration: "Aujourd'hui, les grandes lignes du nouveau Zeebrugge sont prêtes. Nous pouvons à présent achever et compléter".

Rafraichissons-nous la mémoire en énumérant les travaux les plus importants:

- ★ deux môles nouveaux, à l'ouest et à l'est de l'entrée du port, s'avancent loin en mer;
- ★ à l'ouest, le terminal LNG et un quai de 1.600 mètres sont construits;
- ★ l'accès au port a été dragué;
- ★ une écluse maritime de 500 mètres sur 57 relie l'avant-port à un nouveau port intérieur;
- ★ une darse de liaison entre l'écluse et le canal Baudouin et une darse intermédiaire (2.400 mètres de quai) ont été creusées.

Pour Informations SNCB, cette inauguration est le prétexte à évoquer la présence ferroviaire dans le port. L'infrastructure portuaire nécessaire est pratiquement établie, mais il appartient à Zeebrugge même d'énoncer les attentes spécifiques. Le chemin de fer tend une main fraternelle à ce port de haute mer - comme à tous les ports belges - afin de poursuivre ensemble ces objectifs.

Les pages qui suivent vous montreront comment la SNCB entend jouer ce rôle de partenaire et d'allié.



ZEEBRUGGE ET LE CHEMIN DE FER



L'année 1985 aura été fort importante dans l'histoire du chemin de fer. Comme on le sait, il y a 150 ans qu'une ligne de chemin de fer commerciale fut ouverte en Belgique, premier pays ferroviaire du continent. Cette liaison en traction vapeur fut le premier pas de la construction d'un réseau qui a puissamment contribué au développement et à l'essor d'une nation encore toute jeune, appelée à étendre sa réputation au monde entier.

De même, en 1985, les chemins de fer vicinaux ont fêté leurs cent ans d'existence. Leur reconversion en société d'exploitation d'autobus leur permet aujourd'hui d'être encore un maillon indispensable pour la réalisation de liaisons efficaces entre les noyaux urbains et les zones rurales, tandis que le "tram de la côte", aboutissement moderne d'un passé glorieux, établit une liaison fructueuse entre les gares ferroviaires de notre beau littoral.

Si nous ajoutons à cela le centenaire de l'Association du Congrès International du Chemin de Fer - dont les racines sont profondément ancrées dans notre terre - le lecteur comprendra à quel point 1985 aura été d'exception dans le domaine du transport public.

C'est sans doute l'occasion de donner dans la nostalgie, de jeter un regard attendri sur notre sillage, mais aussi, assurément, de nous attacher à ce que sera notre avenir.

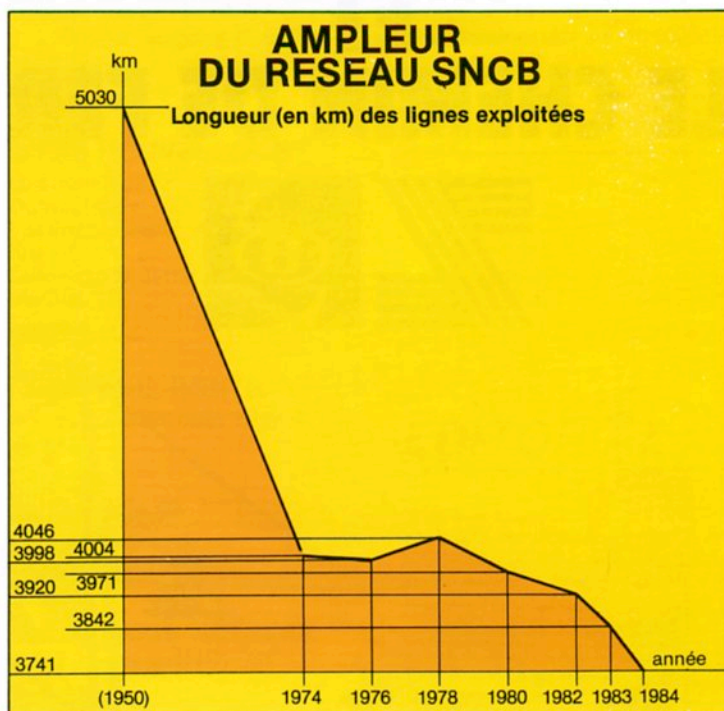
Marquons un temps d'arrêt, à cet égard, sur la manière dont le chemin de fer évolue, et sur la collaboration indispensable avec tous les milieux concernés, sociaux ou économiques.

Nous verrons, dans ce contexte, l'importance de nos ports maritimes pour l'économie et le bien-être de la collectivité belge. Leur industrialisation croissante n'enlève rien au fait qu'ils restent les lieux privilégiés où le transport maritime et le transport continental trouvent leur point de rencontre. Leur compétitivité et leur développement sont indiscutablement influencés par la qualité et par les niveaux de prix des transports continentaux. Les voies navigables, les autoroutes et le réseau ferroviaire doivent dans cet ordre d'idées être appropriés et complémentaires, chacun se trouvant utilisé dans le créneau qui lui correspond le mieux (le transport de masse dans le cas du chemin de fer).

C'est dans cet esprit que la SNCB s'adapte à la modernisation et à l'extension du port de Zeebrugge, comme elle le fait d'ailleurs aussi dans les autres zones portuaires du pays.

L'avenir est large ouvert à Zeebrugge. Le président de l'autorité portuaire considère 1985 comme une année exceptionnelle pour un port nouveau qui veut être le meilleur d'Europe. La SNCB se réjouit d'être, à la veille du vingt et unième siècle, au cœur de la politique portuaire, et de contribuer à la réalisation complète des orientations et des objectifs sous-jacents.

Le réseau ferroviaire et les moyens de production



Le port de Zeebrugge communique avec l'hinterland national et continental grâce à des moyens de transport de premier choix. Le réseau ferroviaire auquel il a accès compte parmi les plus denses du monde, même si la longueur totale a été, ces dix dernières années, réduite de quelque 7,5%. Cette diminution n'est en rien le signe d'un appauvrissement des moyens; au contraire, elle suit les tendances du marché et témoigne d'une volonté de rationalisation et d'optimisation de l'outil en vue d'un usage particulièrement efficient.

Le réseau belge s'étendait, au 31 décembre dernier, sur 3.741 kilomètres, dont 2.902 ouverts à tous les trafics et 834 réservés au seul transport de marchandises. Plus de 1.900 kilomètres de lignes (soit 51% du réseau complet) sont électrifiées. Et la mise sous tension se poursuit selon des plans pluriannuels périodiquement réactualisés.

L'exploitation du réseau et la mise en œuvre de services très va-

riés reposaient à la même date sur un parc de 305 locomotives

électriques, 858 locomotives diesel, dont 305 locomotives de manœuvre et 60 locotracteurs. La SNCB utilisait également 637 rames automotrices électriques et 2.328 voitures tractées pour assurer le transport de quelque 150 millions de voyageurs.

Le parc de wagons affecté à l'acheminement de 71 millions de tonnes de marchandises comptait 37.588 unités, en ce non compris les wagons pris en location et les wagons de particuliers. Ce parc se spécialise de plus en plus pour s'aligner sur les besoins de la clientèle. A l'heure actuelle, de nouveaux wagons tombereaux, des wagons fermés modernes et des wagons aménagés pour le transport de tôle en rouleaux sont en cours de livraison. La capacité moyenne des wagons témoigne de cet effort de modernisation; fin 1984, le tonnage moyen chargé s'élevait à 38,29 tonnes, alors qu'il n'était que de 32,68 tonnes dix ans plus tôt.

L'infrastructure évolue comme le port

tranche (5 voies) du faisceau d'arrière-quai à la darse intermédiaire nord; début des travaux d'infrastructure (première phase) du terminal de haute mer à la darse intermédiaire sud;

- en 1987: poursuite des travaux de pose de voies au terminal de haute mer. Achèvement programmé pour 1987.

• Travaux dont les dates d'exécution doivent être fixées selon l'évolution du trafic ou des mises en concession:

- raccordement ferroviaire de la rive orientale de la darse intermédiaire nord, deuxième tranche - zone au nord de BNFV;

- deuxième partie du faisceau d'arrière-quai de la darse intermédiaire nord;

- raccordement ferroviaire des entreprises intéressées dans la zone de transport.

• Travaux à long terme:
- déplacement de la gare voyageurs de Zeebrugge vers le quar-



La politique de la SNCB - nous l'avons déjà dit - vise à adapter l'infrastructure ferroviaire aux développements successifs des ports afin de pouvoir répondre aux besoins qui s'affirment dans ces pôles de croissance. L'aperçu que voici montrera comment ces visées se réalisent dans le cas particulier du port de Zeebrugge.

• Travaux en cours:

- pose de voies d'arrière-quai sur la rive occidentale de la darse intermédiaire nord. L'achèvement est tout proche.

• Travaux planifiés:

- en 1986: pose de la première

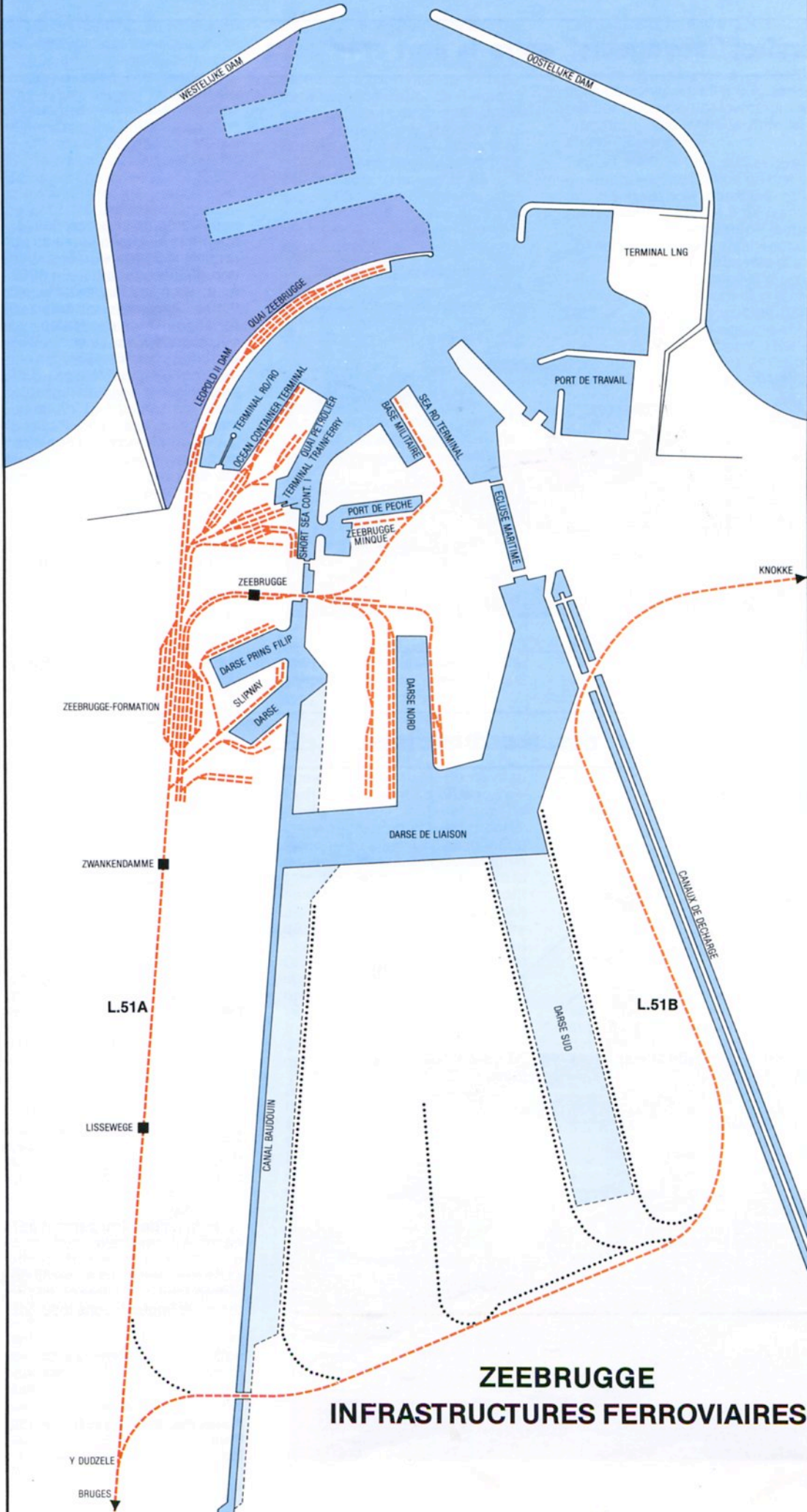


tier de la plage. Le déroulement de ce programme dépend de la réalisation du complexe routier et ferroviaire qui donnera accès au nouvel avant-port;

- poursuite de l'équipement de la darse intermédiaire sud, pose d'un faisceau de desserte central et de diverses voies au profit des entreprises portuaires ou de l'activité des implantations industrielles;

- équipement ferroviaire des darses du nouvel avant-port et, en particulier, établissement des voies jusqu'à cette zone;

- modernisation et extension de la gare de formation à l'avenue Baron de Maere.



**ZEEBRUGGE
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES**



Services "voyageurs" entre le port et le pays

La presque totalité des travaux énumérés jusqu'ici concernent bien entendu le transport de marchandises. C'est bien compréhensible lorsqu'on parle d'un port axé sur le fret.

Cela ne signifie pas pour autant que la SNCB néglige le domaine du transport de personnes entre Zeebrugge et l'hinterland. Début juin 1984, la SNCB a mis en œuvre son plan IC-IR de réorganisation du trafic voyageurs: nouvelle offre de transport, simple et rationnelle, qui conduit à une amélioration sensible de la régularité du trafic et à une collaboration étroite avec la SNCV dont les services d'autobus sont mis en correspondance stricte avec les services de trains.

La gare de Zeebrugge, bien située par rapport au port, bénéficie à présent de liaisons cadencées avec Bruges. De cette ville, des correspondances rapides sont offertes pour toutes les grandes agglomérations du pays et



pour les pôles ruraux voisins (en lignes vicinales). Bruges se trouve également sur des axes de tra-

fic international importants. Les relations ferroviaires rapides pour les voyageurs - parmi lesquelles

nous comptons les navettes quotidiennes des travailleurs du port - ont attiré à la gare de Zeebrugge une clientèle accrue. En 1982 - deux ans avant le remodelage de l'offre - Zeebrugge comptait 257 passages de voyageurs les jours ouvrables, 726 les samedis et 567 les dimanches. En 1984, ces chiffres ont été pulvérisés: 1.643 mouvements les jours ouvrables, 1.068 les samedis et 700 les dimanches. L'extension continue du port n'est certes pas étrangère à cette croissance: le volume de l'emploi y grandit sans cesse et ces travailleurs nouveaux sont des utilisateurs du train.

La décision de transférer la gare vers le quartier de la plage (en 1990) est positive: les clients du carferry pour l'Angleterre verront de ce fait leur transbordement facilité. Le projet prévoit une nouvelle gare en bout de digue, qui soit un centre de services publics absolument polyvalent.

Le trafic des marchandises

Le trafic ferroviaire de marchandises se développe à Zeebrugge sur quatre plans: le traitement des containers, les relations par ferry-boats avec la Grande-Bretagne, le trafic combiné rail-route et les transports pour les implantations industrielles.

Zeebrugge est par excellence un port de containerisation, tant pour le trafic de cabotage que pour les relations intercontinentales. Le port dispose de deux terminaux spécialisés exploités par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (S.B.A.), filiale de la SNCB. L'Ocean Container terminal (OCZ, opérationnel depuis 1971) traite les containers intercontinentaux, et le Short Sea Container terminal (S.C.T., ouvert en 1968) se charge des liaisons avec la Grande-Bretagne et les autres pays européens. La SNCB, en investissant résolument à Zeebrugge dans le domaine de la containerisation, a puissamment contribué à la spécialisation du port.

Le Short Sea Container terminal est réellement né sous l'impulsion du chemin de fer. En 1965, les chemins de fer britanniques décidèrent d'instaurer une relation régulière entre Harwich et le continent. La SNCB et la SBA furent sollicitées en vue de l'établissement d'un terminal approprié à Zeebrugge. Elles s'accordèrent avec le Ministère des Travaux Pu-



blics et la Direction du Port et purent, en 1967, entamer la construction d'un quai nouveau dans l'avant-port. Elles se chargèrent de la construction de deux grues portiques et de l'infrastructure ferroviaire. Le 18 mars 1968, un premier navire Sea Freightliner y fut déchargé, et le terminal fut inauguré officiellement le 28 juin de la même année.

Pour le S.C.T., le rail est évidemment un partenaire de premier ordre. Des 94.717 containers qui y ont transité l'année dernière, 83% y sont arrivés ou en sont partis en train. Cette part évolue proportionnellement au trafic du S.C.T. Les années 1980 et 1981 peuvent être considérées comme d'exception: la part du rail y a atteint 90%! La régularité de la relation Harwich-Zeebrugge, complétée par un service rapide dispensé par les sociétés ferroviaires concernées a séduit plusieurs grandes entreprises.

La chemin de fer joue également un rôle vital pour l'Ocean Container terminal Zeebrugge. De nombreux armements, pris individuellement, et des consortiums internationaux ont choisi Zeebrugge comme escale de leurs services intercontinentaux. Des containers originaires de toutes les parties du monde (ou en partance pour tous les continents) y sont traités. Des mouvements fiables de

containers, adaptés au rythme du port, ne sont possibles que grâce à la qualité du travail au terminal. Le rail, transporteur de masse par excellence, est sur ce point un collaborateur apprécié: cela se reflète dans les chiffres. La part du chemin de fer dans le travail de l'OCZ se situe autour de 60%. Et cela sur une moyenne de 67.000 boîtes annuelles (moyenne calculée pour les cinq dernières années). L'année 1985 s'annonce très bonne pour le port et pour le rail: le trafic de l'OCZ est en forte progression pour le premier semestre, et la part ferroviaire a atteint 74% au cours de ces six mois. Les containers acheminés (dans l'un et l'autre sens) par chemin de fer sont très diversifiés tant en ce qui concerne la nature des marchandises transportées que leurs origines et destinations. Ils sont pris en charge principalement par la filiale internationale des réseaux, Intercontainer, représentée en Belgique par Interferry. Le trafic intérieur de et vers l'OCZ est presque exclusivement axé sur le port d'Anvers.

Un tableau donnera une idée très précise de l'évolution de ce trafic.

	SCT		OCZ		Total SCT + OCZ
	Total	Part SNCB	Total	Part SNCB	
1980	81.161	91%	64.866	62%	146.027
1981	88.055	94%	69.156	63%	157.670
1982	67.420	82%	67.661	62%	135.081
1983	89.863	86%	71.284	54%	161.147
1984	94.717	83%	61.891	61%	156.608

Outre l'exploitation des deux terminaux pour containers, la S.B.A., avec les chemins de fer britanniques, gère aussi le trafic traditionnel de marchandises en wagons directs par **ferry-boats** de Zeebrugge à Harwich, artère vitale pour l'industrie insulaire. Entamé modestement avec un volume de 26.000 tonnes en 1924, le trafic par ferry-boats se développa au point d'enregistrer 158.000 tonnes en 1927 et continua sa progression après une période de stagnation (et de restauration) après la guerre. En 1979, quelque 437.000 tonnes furent transportées. C'était alors un record, qui ne tint pas longtemps, puisqu'il fut battu en 1983 - record absolu: 670.000 tonnes - et encore en 1984 (537.000 tonnes). En regard d'autres moyens de transport terrestre, ces wagons directs offrent des avantages que l'on peut ainsi résumer:

- les wagons "montant" sur le navire, les frais de transbordement sont réduits au minimum;
- il est possible d'utiliser des emballages plus légers ou moins onéreux, voire de ne pas emballer du tout;
- les risques d'avarie ou de perte sont quasi inexistantes, les marchandises n'étant pas manipulées pendant le transport, sauf pour contrôle douanier, quelle que soit la durée du trajet ou la nature des marchandises;
- le transit est rapide, grâce à la

fréquence et à la rapidité des traversées.

L'Allemagne occidentale est le principal partenaire de l'Angleterre dans ce trafic. La Belgique suit à plusieurs longueurs, après quoi viennent les Pays-Bas et l'Autriche. Notre pays importe en majeure partie des pièces détachées d'automobiles tandis qu'il exporte en ordre principal des aciers et, dans une moindre mesure, des engrais et des produits chimiques.

La Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats s'est aussi mise à l'heure du transport routier. Elle peut proposer un service souple et efficace en roll on/roll off entre Zeebrugge et Harwich également. Un transport de porte à porte - sans rupture de chargement - peut donc être offert également aux entreprises qui ne disposent pas d'un raccordement ferroviaire.

Attachons-nous maintenant à décrire sommairement la fonction propre de la S.B.A. et à situer cette société par rapport aux réseaux ferroviaires. La S.B.A. exerce une fonction double: techni-

que et commerciale. Sur le plan technique, elle a en charge l'exploitation des installations de Zeebrugge, dont elle est propriétaire, ou qu'elle reçoit en location de la SNCB et de la Compagnie Maritime Belge; elle en assure la gestion quotidienne. Elle remplit à cet égard toutes les attributions qui échoient au manutentionnaire maritime, et qui comprennent l'accomplissement des formalités douanières, l'entreposage des marchandises, le magasinage, l'étiquetage... en d'autres mots toutes les tâches d'un exploitant de terminal dans quelque port que ce soit.

Sa fonction commerciale, elle l'exerce pour le compte des réseaux ferroviaires européens - ou en collaboration avec ceux-ci. Son réseau d'agences veille à ce que les ordres de transport soient exécutés dans les plus brefs délais et les meilleures conditions.

Pour des raisons historiques et géographiques, la Direction Générale de la S.B.A. se trouve à Bruxelles. Cela rend plus facile la prospection commune, le contrôle des agences à l'étranger, la résolution de problèmes locaux à échelle internationale, l'élaboration des tarifs et l'échange d'informations. Le personnel de la S.B.A. n'est en fait pas du personnel des chemins de fer, mais il travaille exactement comme le feraient des cheminots.

Les liens étroits entre la S.B.A. et la SNCB n'empêchent pas la clientèle de consulter cette société pour des problèmes spécifiques de transport. La S.B.A. apparaît donc comme un intermédiaire ferroviaire souvent identifié au chemin de fer.

Depuis 1980, le port de Zeebrugge dispose également d'un terminal de **transport combiné rail-route**. Cette technique de transport encore relativement jeune connaît un développement constant et ne peut être absente d'un port moderne. L'exploitation du terminal correspondant et la prospection de la clientèle belge sont entre les mains de la société anonyme T.R.W. (Transport Route Wagon) qui regroupe plus de 50 entreprises importantes de transport routier. Son terminal a connu un démarrage modeste en 1983: on n'y traita cette année-là que 2.359 véhicules routiers. L'année 1984 fut plus faible encore, mais le premier semestre de 1985 donne à penser que le cap des 2.200 unités aura été franchi en décembre. Le trafic de TRW est composé à 95% de mouvements vers la Grande-Bretagne (Douvres, Har-

dernière. La mise en activité de la ZBM - Zeebrugse Behandelingsmaatschappij - a ramené dans le port un trafic d'importation de charbon d'outre-mer; quelque 481.000 tonnes ont été transbordées au cours du premier semestre de 1985. La SNCB se préoccupe de prêter main forte dans la distribution de ces combustibles. Citons encore la verrerie installée dans la zone portuaire: ce producteur de miroiterie et de vitrage de haute qualité a confié au rail 109.000 tonnes de produits en 1984 (pour 84.000 les deux années précédentes).

Deux implantations de la darse intermédiaire nord sont totalement équipées pour la réception et l'expédition par train. Il s'agit d'une part du terminal multi-purpose de manutention d'aciers, d'engrais et de produits agricoles et d'autre part d'un terminal fruitier. Les premiers résultats enregistrés là sont encourageants: on peut espérer que le chemin de fer devienne à court terme un maillon à part entière dans la chaîne de transport de ces deux entreprises.

Ce tour d'horizon de l'activité ferroviaire à Zeebrugge illustre bien l'interaction qui existe entre le chemin de fer et le port.

La SNCB a la ferme volonté de mettre en œuvre tous les moyens, techniques ou tarifaires, pour exercer pleinement son rôle de partenaire du port; elle le fait notamment par sa participation dans la société anonyme Seabulk.

Des acheminements rapides, bien programmés et idéalement adaptés sont très significatifs pour un port. Le remodelage de l'organisation "wagons complets" s'inscrit dans cette ligne. Il a un double but: améliorer la qualité du service tout en comprimant le coût. Le port ne peut qu'en bénéficier!

wich, Felixtowe, Immingham-Hull); 5% seulement sont destinés à l'hinterland continental.

Restent les **transports liés aux implantations industrielles** dans la zone portuaire, qui suivent la même courbe d'évolution que le port. Si les milieux industriels réagissent positivement aux efforts d'investissement de Zeebrugge, le chemin de fer verra encore s'ouvrir de belles perspectives.

A l'heure actuelle, le trafic ferroviaire en wagons complets le plus important est lié à la construction des deux môles nouveaux, à laquelle le chemin de fer "apporte sa pierre", au propre et au figuré. Quelque 11,5 millions de tonnes de pierres brutes extraites dans les carrières nationales ont été acheminées en train. Le programme a commencé en février 1979 et s'achèvera à la fin de cette année. En 1983 et 1984, un demi million de tonnes de pierres arrivèrent par chemin de fer. Les trois trains quotidiens étaient reçus sur un faisceau temporaire doublé de cinq ramifications latérales.

Autre client important de la SNCB: la cokerie implantée au bord du canal Bruges-Zeebrugge. L'activité de cette cokerie a repris une courbe ascendante, dont on peut se faire une idée précise en examinant les chiffres: 147.000 tonnes en 1982; 161.000 tonnes en 1983 et 363.000 tonnes l'année



Le 27 septembre, la société de routage TRW ouvrait toutes grandes aux professionnels du transport les portes de son terminal à Anvers Schijnpoort. Elle entendait ainsi mieux faire connaître ses installations à la clientèle réelle et potentielle, aux organisations professionnelles, aux media spécialisés et à tous ceux qu'intéressent les questions de transport.

Parmi les installations actuellement exploitées par TRW, Anvers Schijnpoort peut être considéré comme un "terminal modèle". Cela ne signifie pas que les autres soient moins efficaces; "modèle" attire l'attention sur un certain nombre d'atouts spécifiques, parmi lesquels la situation géographique. La région anversoise étant un pôle économique très important, est aussi un centre d'attraction considérable pour le transport en général. Le transport routier y est fortement sollicité, et le caractère "tout ferroviaire" du port d'Anvers y amène aussi d'importants trafics en train. Le terminal rail-route, raccordé au réseau national et très proche du nœud autoroutier, ne pouvait donc en être absent.

Le terminal TRW de Schijnpoort prit du service en février 1976. A l'époque, la manutention des véhicules routiers était uniquement horizontale: une rampe de chargement et un tracteur spécial étaient les seuls outils. Pendant quelques années, les transporteurs routiers manifestèrent quelque réticence à monter sur le train. En 1980 pourtant, la tendance manifesta des signes d'inversion. En 81, TRW instaura la manutention verticale à Schijnpoort, se servant d'une grue mobile Belotti. La croissance du trafic conduisit assez rapidement à la saturation du terminal, et il fallut concevoir un nouveau termi-

nal, plus étendu. C'est celui que nous connaissons aujourd'hui, doté d'une deuxième grue mobile, de type ORMIG.

La croissance du trafic (clairement montrée par le graphique) n'est pas l'apanage de Schijnpoort seul: le transport combiné rail-route est en essor dans toutes les implantations. Schijnpoort a toutefois enregistré, ces trois dernières années, les pointes de croissance les plus fortes. Au cours du premier semestre de cette année, TRW a comptabilisé 6.156 expéditions au

départ d'Anvers, presque autant que pour la totalité de l'année 1983! Il n'est donc pas utopique de penser franchir le cap des 12.000 pour toute l'année 85.

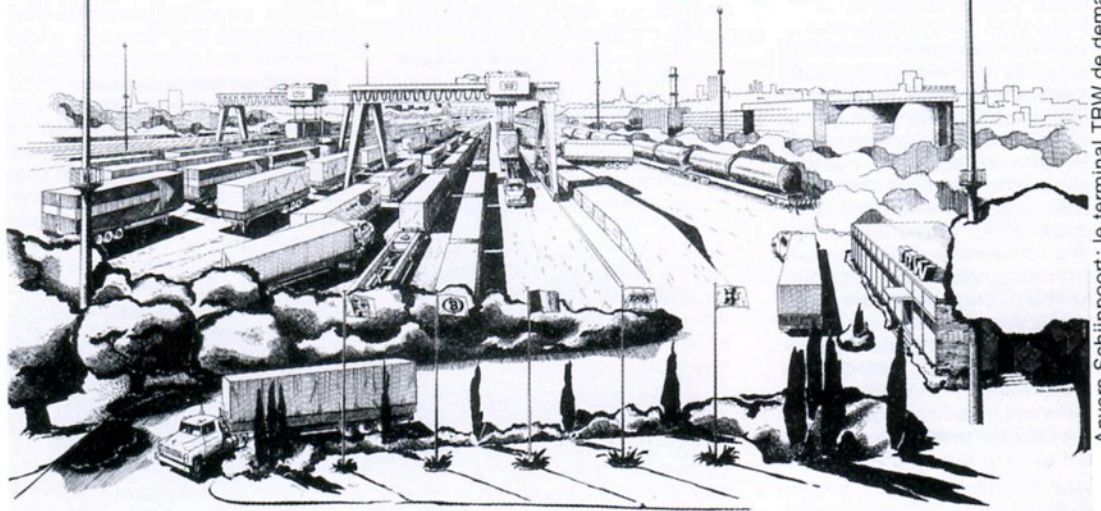
L'évolution du trafic combiné à Schijnpoort résume bien les tendances générales observées dans tous les terminaux du pays:

- le transport de caisses mobiles est en plein essor;
- la part du trafic vers l'est et les pays scandinaves ne cesse d'augmenter (rapport 80/20 en 1984);

- les échanges avec la péninsule ibérique progressent très sensiblement.

La capacité actuelle du terminal de Schijnpoort plafonne à 1.500 wagons par mois. Un progrès de 20 à 25% est attendu pour l'année prochaine. Afin d'assurer une bonne qualité de service, TRW a planifié, pour 1986, l'installation de deux grues portiques. C'est un effort indispensable, car il n'est pas rare qu'on enregistre 160 mouvements par journée de travail.

Pleins feux sur le terminal-TRW à Anvers Schijnpoort



Anvers Schijnpoort: le terminal TRW de demain (impression d'artiste)

TRW Anvers Schijnpoort Fiche technique du terminal

Matériel:

- une grue mobile Belotti;
- une grue mobile ORMIG;
- deux tracteurs MOL, type "terminal", pour le déplacement des semi-remorques et le chargement horizontal;
- un pont peseur.

Faisceau:

- une voie de 450 mètres pour la manutention des caisses mobiles;
- une voie de 200 mètres pour la manutention des semi-remorques;
- une voie de 200 mètres pour le chargement horizontal en technique Huckepack;
- une voie de 150 mètres pour le chargement vertical des semi-remorques Huckepack.

N.B. La technique Huckepack est utilisée dans les relations avec l'est et les pays scandinaves.

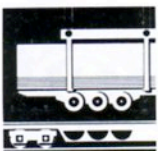
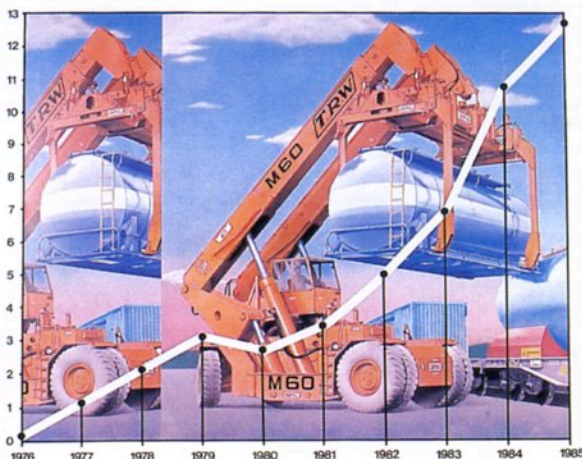
Superficie:

18.000 m², y compris un parking pour 100 semi-remorques.

Adresse:

Terminal TRW
Antwerpen Schijnpoort
Buurtspoorweglei, 3
2200 Antwerpen (Borgerhout)
Téléphone: 03/235.01.52
Télex: 72 952

La direction générale du terminal est assurée par monsieur Verwimp. Au cours de l'année prochaine, une grue portique sera construite au-dessus des deux voies de 200 mètres. Deux autres voies, de 280 mètres, seront posées, et recevront également une grue portique. La superficie totale de travail sera portée à 27.000 m².



28 octobre: votre correspondant en direct

Le 28 octobre, la SNCB met en service
la sélection téléphonique directe à l'arrivée.

Cela signifie que désormais, il vous est possible d'atteindre
votre correspondant au chemin de fer sans passer par une centrale.

Vous connaissez le numéro de poste intérieur
de la personne que vous désirez toucher.

Vous pouvez le former sur le cadran précédé de "525".

Pour atteindre la rédaction de notre revue, par exemple,
il vous suffit de former le 525 36 35.

Si ce numéro est occupé, il vous est possible de passer
par une opératrice, au 525 21 11, de lui demander
le poste intérieur 3635 et d'être mis en attente.

Notez bien cette innovation dans vos tablettes.
Dès le 28 octobre, la communication est plus facile.



525...





UN 24ème MEMBRE POUR INTERFRIGO

A l'occasion de son assemblée générale tenue le 21 juin 1985 au musée de transports de Nuremberg, la Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques Interfrigo a pu enregistrer l'adhésion des Chemins de Fer de l'Etat Tchécoslovaque (CSD) en tant que 24ème membre à part entière à dater du 1er juillet 85. L'acte d'adhésion officiel a été signé au cours d'une brève cérémonie à Nuremberg.

L'adhésion des CSD doit être considérée comme l'évolution logique et le point culminant provisoire des relations harmonieuses liant ce réseau à Interfrigo depuis 1958. Depuis de nombreuses années, les CSD participent en effet activement aux travaux de la coopérative, où ils prennent part, notamment, aux Commissions et Groupes de Travail dans le domaine de l'exploitation. Le 1er avril 1974, ils ont adhéré à l'Entente Tarifaire 9997 d'Interfrigo pour le trafic en transit.

Les CSD occupent une place importante dans les statistiques du trafic Interfrigo. En 1984, quelque 17,6 millions de kilomètres/charge ont été enregistrés sur ce réseau, ce qui correspond à 9,3% du trafic total sous température dirigée. En trafic d'importation, les CSD ont pu, de 1983 à 1984, faire passer leurs résultats de 13.397 à 15.038 transports. Pour le nombre de wagons réfrigérants chargés reçus, les CSD occupent en 1984 la quatrième place; seules la République Fédérale d'Allemagne, la Suisse et la République Démocratique Allemande ont enregistré en 1984 un trafic à destination plus élevé, tenant compte du nombre des envois. Avec plus de 20.600 envois, les CSD occupent en 1984 une place importante dans le trafic de transit.

En considération des résultats de trafic, Interfrigo attribue une valeur élevée à l'adhésion des CSD, étant donné qu'une lacune importante de l'implantation géographique d'Interfrigo a ainsi pu être

comblée. Les 24 réseaux-membres de la société totalisent un réseau ferroviaire de plus de 230.000 kilomètres de longueur.

Les CSD placent sous régime Interfrigo 300 wagons réfrigérants de très grande capacité, de construction moderne, provenant de leur propre parc, destinés au trafic international. La représentation nationale d'Interfrigo en Tchécoslovaquie continuera d'être assurée par **CSKD-INTRANS**, une organisation d'économie d'Etat ayant pouvoir d'effectuer des activités pour les CSD. Cette organisation a, depuis toujours, entretenu d'excellentes relations avec la coopérative.



LE POOL INTERCONTAINER COMPTE 10.000 CONTENEURS

Le pool Intercontainer, qui a tout juste deux ans, vient de franchir une étape marquante dans sa jeune histoire: le 4 juin, le dix millièmè conteneur géré par cette organisation a quitté les usines de la Gersheim GmbH, fabricant de charges calcaires naturelles à Gummern, en Autriche, pour la République Fédérale d'Allemagne.

Le conteneur, une unité de 40 pieds du type terrestre à portes latérales, était chargé de palettes de ce produit destiné au commettant du transport, OMYA GmbH à Cologne, qui en assure la livraison à l'industrie allemande des vernis, colorants, papiers et matières plastiques.

Dans le cadre du pool, le déroule-

ment du transport relevait de la responsabilité de Transfracht, filiale de la DB, et des chemins de fer fédéraux autrichiens, représentants nationaux respectifs d'Intercontainer en République Fédérale d'Allemagne et en Autriche.

C'est grâce à la particularité du système pool, alliant au transport proprement dit une gamme complète de services dont la fourniture de conteneurs, que cette formule a pu s'imposer face à la route qui assurait ce trafic auparavant. Le chargement aisé et rapide de la marchandise, la souplesse d'utilisation du conteneur et aussi, bien sûr, la compétitivité de l'offre pool au niveau des prix et des prestations ont amené OMYA à opter pour le conteneur.

Précisons à cet égard qu'en-dehors du trafic pool, la société OMYA effectue également avec Intercontainer, depuis octobre 1983, de volumineux transports de carbonate de chaux en conteneurs citernes au départ des usines du fabricant à Gummern.

Le pool Intercontainer en bref

Le pool Intercontainer a été mis en œuvre en mai 1983 par Intercontainer et ses représentants nationaux dans cinq pays d'Europe, à savoir la République Fédérale d'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, les Pays-Bas et la Suède. Vu le succès remporté sur le marché par cette formule et l'évolution jusqu'à présent très positive du trafic, l'offre du pool sera étendue à d'autres relations internationales dès le second semestre de cette année.



UN BON PREMIER TRIMESTRE POUR INTERCONTAINER

Intercontainer a enregistré au début de 1985 une augmentation de trafic en TEU de 7%. Durant les trois premiers mois de l'année, la société a transporté au total 224.000 TEU, contre 206.000 au cours de la même période de 1984. Mesurée en TEU-km, la production est passée de 165 à 184 millions, soit une progression de 10%.

Ainsi, la tendance positive observée les deux dernières années s'est poursuivie au premier trimestre de 1985. Cette constatation vaut notamment pour le secteur de marché qui est traditionnellement le plus porteur, à savoir le trafic maritime. Avec un volume de 131.000 TEU par rapport à 118.000 au premier trimestre de 1984, le taux d'accroissement se situe à environ 11%, les chiffres de production en TEU-km ayant même augmenté de 17%.

Le rythme de progression s'est un peu ralenti en trafic continental où l'on enregistre 79.000 TEU et 76 millions de TEU-km, soit des augmentations respectives de 1 et 2%.

Parmi les deux secteurs restants, relativement plus modestes, c'est le trafic direct avec la Grande-Bretagne qui a connu le développement le plus impressionnant puisqu'il a augmenté de 25% en TEU et de 26% en TEU-km. Dans le trafic en transit par l'URSS, les mouvements de conteneurs ont crû de 2% en TEU, tandis que la production en TEU-km a diminué de 2%.



EN BREF



CAMION DIRECT: A DEVELOPPER

De nombreux colis sur un axe précis. Cela peut arriver. D'un centre de distribution national, il est possible de grouper les envois pour une région déterminée et de réunir ainsi toutes les conditions pour une livraison rapide et efficace.

La procédure habituelle pour de tels transports de messageries comprend trois temps:

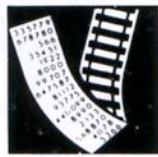
1. Prise à domicile par camion.
2. Acheminement ferroviaire de centre routier à centre routier.
3. Remise à domicile par camion.

Pour passer de 1 à 2 et de 2 à 3, il convient de transborder les colis d'un mode de transport à l'autre, par deux fois.

Mais supposons à présent un volume important de colis, l'équivalent d'un camion entier, pour une région habituellement desservie par le service de remise à domicile d'un seul centre routier. Nous pouvons, dans l'intérêt de la simplicité, de la rentabilité, sauter tout bonnement le point 2 de la procédure en dirigeant directement le camion chargé en 1 vers la région où il devient, quelques heures plus tard, l'exécutant du point 3. Les colis sont ainsi arrivés le jour même de leur remise au transport, dans d'excellentes conditions de délai, et sans courir les risques, même minimes, inhérents aux multiples transbordements.

C'est ce qu'on appelle le **camion direct**, une formule de SNCB-COLIS qui a déjà fait ses preuves et peut désormais connaître d'intéressants développements.

EN BREF



PORTE D'ITALIE EXPRESS

C'est un nouvel **express d'axe**, qui met l'Italie à portée directe de vos marchandises.

Départ de toute la Belgique le jour A dans l'après-midi ou B tôt le matin.

	Jour	Heure	Gare
Départ	A	16.24	Ronet
		16.27	Jemelle
		18.35	Jemelle
		19.43	Kinkempois
		19.52	Châtelet
	B	21.30	Ronet
		23.10	Merelbeke
		0.06	Ronet
		0.43	Antwerpen Noord
		0.47	Hasselt
Arrivées	C	2.33	Kinkempois
		5.23	Antwerpen Schijnpoort
		9.36	Stockem
		3.56	Chiasso
		17.00	Milano Farini
	D	18.00	Milano Smist
		23.00	Milano Rogoredo
		24.00	Milano Porta Romana
		2.00	Torino Smist
		2.00	Verona P.N.
		5.00	Genova Camp
		7.00	Venezia M.
		10.00	Bologna Rav.
		16.00	Alessandria Sm.
		17.00	Firenze C.M.
E	18.00	Trieste	
	19.00	Ancona	
	24.00	Pescara	
	1.00	Roma Smist	
	4.00	Foggia	
	7.00	Bari	
F	10.00	Napoli Sc. Merci	
	12.00	Velba S. Giov.	
	18.00	Messina	
	12.00	Catania	
	20.00	Palermo	

Si vous expédiez en Italie, téléphonez-nous. Nous étudierons votre problème, nous rechercherons la meilleure solution, et vous deviendrez peut-être un fidèle au **Porte d'Italie Express**.

Choisissez (en fonction du préfixe) le numéro de téléphone qui convient:

Acheminement direct de Belgique à Chiasso (arrivée à 3h56 le jour C).

Correspondances assurées les jours C et D (pour de plus lointaines destinations les jours E et F).

Conditions techniques

Le régime de vitesse est celui des trains Trans Europ Express Marchandises: 100 km/h. A ne pas oublier lorsque vous réservez les wagons et lorsque vous les chargez. Les formalités douanières sont accomplies à Chiasso; le train ne s'arrête donc pas aux frontières. Il est accessible à toutes les marchandises: la gamme est donc plus étendue que dans les TEEM.

Voyons comment se présente ce train.

011/22 32 65	065/33 59 79
041/23 17 13	091/22 71 00
063/22 41 15	03/233 02 68
081/22 30 84	056/22 00 49
02/219 00 40	071/43 01 73
050/38 39 97	

Celui de notre représentation commerciale dans votre région se trouve parmi eux.

EN BREF



DES CHEVAUX DE COURSE EN TRAIN

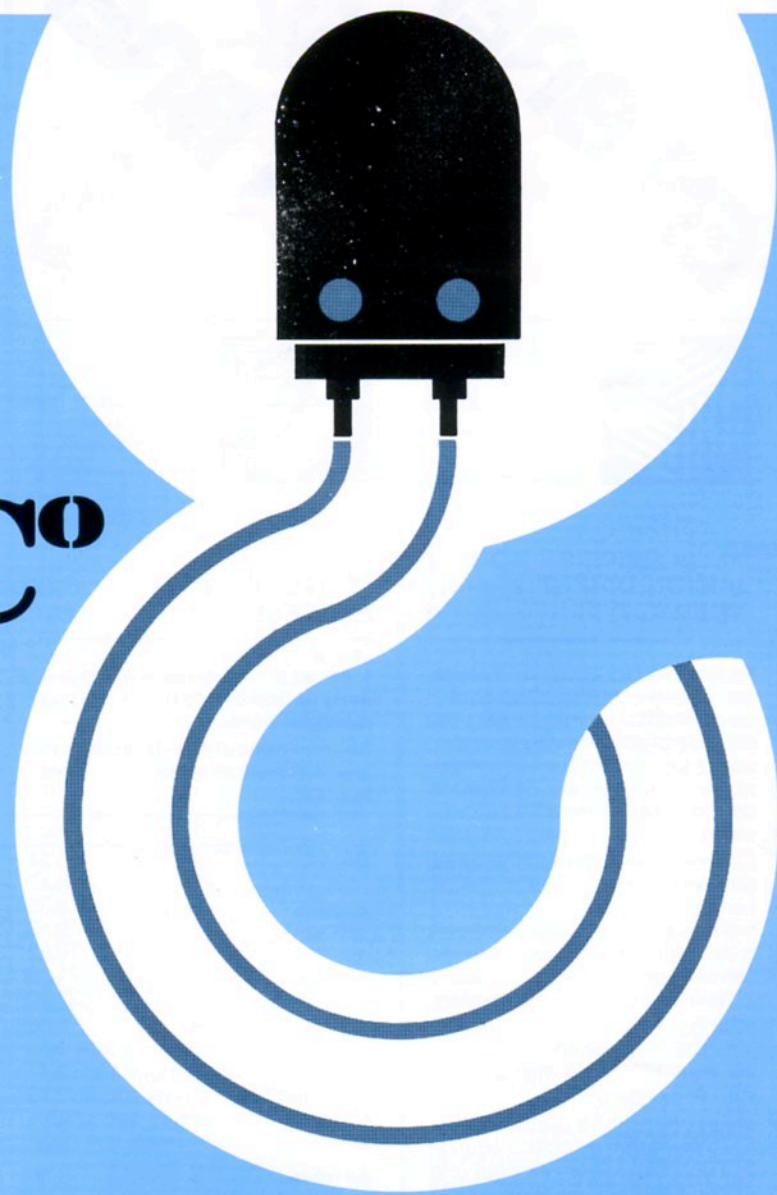


Des championnats du monde hippiques étaient organisés à Sandringham, dans le Norfolk anglais. Quelques concurrents provenaient de Budapest. Comment sont-ils arrivés? En train.

L'expédition, réalisée pour le compte de Peden International Transport Ltd, avait commencé par un chargement effectué à Budapest par Mased Spedition. La réception et le transit à Douvres furent pris en charge par Lep Transport Ltd.

Les dieux hongrois des champs de course ont traversé le Channel de Zeebrugge à Douvres. Après la compétition (l'histoire ne nous dit pas s'ils décrochèrent des lauriers), Townsend Ferries les rapatria le 2 septembre à Zeebrugge d'où ils reprirent le train pour la capitale hongroise. Notre représentant commercial à Bruges, maillon ferroviaire pour la Belgique, nous en a envoyé ce souvenir en noir et blanc.

® B & C^o



LA SNCB ET LES LOUEURS DE WAGONS

De mi-septembre à fin octobre, la SNCB a présenté dans onze gares belges un train-exposition composé presque exclusivement de wagons P (de particuliers) mis à la disposition des expéditeurs par des sociétés de location de matériel roulant.

C'était un régal pour l'œil: une rame aux couleurs vives, variées, aux formes très diverses.

C'était aussi un plaisir pour l'esprit: la compréhension du contexte dans lequel travaille ce duo public/privé formé de la SNCB d'une part, des loueurs de wagons de l'autre, a été facilitée par la réunion de tous les partenaires sur un même lieu.

Une brochure descriptive de la rame exposée était disponible sur place. On pouvait y trouver des éléments sur les exposants et sur le matériel rassemblé.

Informations SNCB ouvre ici la porte plus largement pour ses lecteurs, comme l'ont fait les journalistes de la presse spécialisée à l'issue d'une présentation de ce train peu ordinaire.

Pour chaque wagon exposé, nous nous contenterons de montrer une photo ensoleillée, une silhouette sommaire et quelques données métriques. Des détails bien plus précis pourront être obtenus auprès des loueurs eux-mêmes, dont nous donnons les adresses en fin de dossier.



que l'évolution économique et technique, si rapide depuis un quart de siècle, pose quelques problèmes aux gestionnaires des réseaux ferroviaires. De plus en plus, le rail ne peut investir le marché - ou tout au moins certains secteurs de celui-ci - que s'il est en mesure de fournir un matériel très spécialisé, à haute rentabilité. En pratique, ce grand emballage des marchandises qu'est un wagon doit tout à la fois donner les meilleures garanties de sécurité et favoriser la compression des coûts dans le domaine du chargement et du déchargement. Ce qui oblige à suivre l'évolution technologique, c'est-à-dire à renouveler plus fréquemment certaines tranches du parc. En même temps, il doit disposer d'un

en quantité - à un cinquième du parc de la SNCB. Et il permet de réaliser une part plus importante encore du trafic total de marchandises. Les wagons loués sont utilisés par les expéditeurs comme s'ils étaient leur propriété. Ils entrent dans des programmes de trafic parfaitement adaptés aux besoins, effectuent des rotations rapides, et atteignent ainsi un niveau de rentabilité élevé.

La haute spécialisation de tels wagons permet au chemin de fer de s'aligner avec efficacité sur des segments de marché d'où il serait exclu à défaut de cet appoint technique. Et par la même occasion, le réseau ferroviaire peut se dispenser d'investissements la plupart du temps prohibifs.

riels modernes, porteurs d'avenir, que trois sociétés privées mettent à la disposition des expéditeurs belges. Y était inclus aussi un wagon de la coopérative Interfrigo, créée par les réseaux ferroviaires pour organiser les transports sous température dirigée. Le wagon Hbis, dernière "coqueluche" de la SNCB, complétait la rame; la présence de ce wagon conçu pour une gamme de transports plus large exprimait l'idée de l'étroite complémentarité entre le réseau et les loueurs de wagons, une complémentarité définie avec un clin d'œil dans le titre donné au train-exposition: B & C°.

LES VOIES DE LA COMPLEMENTARITE

Créé pour servir le secteur économique, le chemin de fer se comporte comme un partenaire ouvert aux initiatives, et prêt à des collaborations qui servent sa vitalité en permettant le développement d'entreprises privées à haute spécialisation. Nous parlons ici des sociétés qui constituent et gèrent des parcs de wagons additionnels de ceux des réseaux. Ces sociétés sont indispensables à l'activité ferroviaire, pour des raisons qu'il est facile de comprendre.

Le matériel de transport ferroviaire a une espérance de vie de 25 à 30 ans. Il est donc évident

matériel qu'on pourrait appeler "tout venant", pour assurer des trafics dans lesquels les exigences sont moins poussées. Et nous touchons là le nœud véritable du problème: comment y parvenir dans les limites des budgets d'investissement disponibles?

La solution est, paradoxalement peut-être, assez simple. De tous temps, des entreprises spécialisées ont possédé en propre des wagons dont elles demandaient au chemin de fer d'assurer l'acheminement. Et depuis près d'un siècle existent sur notre territoire des sociétés de service qui gèrent des parcs privés tout en proposant aux entreprises des formules de location.

Grosso modo, le parc privé ainsi utilisé en Belgique correspond -

Les sociétés de location de wagons, qui agissent comme de réels **auxiliaires** des réseaux, poursuivent en partie le même but que ces derniers: attirer un maximum de clientèle au trafic ferroviaire. Elles ont favorisé - et continuent à le faire - la pénétration de secteurs industriels dont les réseaux étaient traditionnellement absents et de segments nouveaux, apparus au cours des dernières décennies. Comme tout particulièrement le secteur de la chimie, celui des céréales et celui des automobiles.

Il était donc important d'associer les loueurs de wagons à la célébration du 150ème anniversaire du chemin de fer en Belgique. Le train-exposition présenté à la fin de l'été se composait de maté-



CAIB

Fondée en 1881, la Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer possédait à l'origine 300 wagons-débarras et wagons plats. Déjà à cette époque, leur construction répondait à une demande de l'industrie qui manquait de matériel pour transporter sa production.

Le rôle d'auxiliaire des Chemins de fer était ainsi créé avec l'ancêtre de notre actuel wagon "P". L'écho favorable donné à cette initiative tant par l'industrie que par les chemins de fer entraîna un développement rapide de la société et la création de filiales dans de nombreux pays d'Europe. Pour la société mère, c'était le moment de changer sa raison sociale. La **Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de Fer** naquit alors.

Pendant une cinquantaine d'années, la majorité des wagons gérés sont restés des wagons plats et des wagons tombereaux. Aux environs de 1910, le wagon-citerne qui s'était d'abord présenté sous la forme d'un wagon-jarre a été construit sous une forme pres-

que actuelle mais, bien sûr, avec les moyens de l'époque. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que l'on a vu se répandre le wagon-citerne destiné au transport de produits chimiques, pour aboutir finalement au stade du wagon pour le transport de gaz liquéfiés, type de wagon qui constitue d'ailleurs la majeure partie du parc actuel de CAIB (environ 70%).

Se sont ajoutés ensuite des wagons de type "pulvérisants", des wagons-trémies, des wagons porte-autos, des wagons pour le transport de véhicules utilitaires et pour le transport de produits divers, palettisés ou non et de faible densité. En fait, ces quelque 30.000 unités constituent deux grandes familles de wagons: les wagons dits "Débach'Vit", ce qui signifie à bâche amovible; et les wagons à parois coulissantes.

Ces différents wagons ont tous été définis en étroite collaboration avec la clientèle spécialisée. Leur construction leur permet d'être aussi polyvalents que possible, tout en respectant les prescriptions usitées par les Chemins de fer pour ce qui concerne l'infrastructure et selon la réglementation R.I.D. pour ce qui concerne la superstructure.

La majeure partie de ces 30.000 wagons est gérée en location à court terme ou à long terme avec la clientèle. CAIB assure l'entretien périodique de ce matériel dans des ateliers de son groupe ou dans des ateliers du chemin de fer, voire dans des ateliers privés, en fonction des possibilités, des disponibilités et des conditions économiques rencontrées.

Pour offrir à la clientèle un service toujours plus poussé, CAIB, qui est une société de services à part entière, a développé un service que l'on peut définir comme un transport "all in". Cette prestation implique la mise à disposition du wagon, le paiement des frais de transport au réseau concerné et le suivi de la marchandise, sans oublier bien entendu



Wagon-trémie à toit basculant à déchargement central réglable (CAIB)

n.b. ce wagon peut être équipé d'un revêtement intérieur
produits: pondéreux
capacité: 65 m³
tare: 22,5 t
charge maximale: 57,5 t
longueur hors tout: 15,44 m
écartement entre pivots: 10,40 m



Wagon-trémie ouvert à déchargement bilatéral instantané (CAIB)

produit: minéral de fer
capacité: 40 m³
tare: 21,25 t
charge maximale: 58,7 t
(peut être adapté pour 22,5 t/essieu)
longueur hors tout: 11,04 m
écartement entre pivots: 6,00 m



Wagon citerne en acier inoxydable, réchauffeur extérieur et isolation (CAIB)

produits: liquides chimiques tels que inflammables, corrosifs et toxiques
capacité: 70 m³ tare: environ 23,6 t
charge maximale: 56,4 t
nature acier: Inox 1.4541 - AISI 321
isolation: 100 mm - réchauffeur: 8 m²
vidange: par gravité et par pression
longueur hors tout: 15,24 m
écartement entre pivots: 10,05 m



INTERFRIGO

Société coopérative internationale fondée en 1949 par huit réseaux de chemin de fer européens, Interfrigo a reçu pour mission de gérer un parc de wagons spécialisés en vue du transport de marchandises sous des températures dites dirigées.

Elle compte aujourd'hui 24 réseaux membres et entretient des liens - sur base de conventions - avec d'autres réseaux encore, de sorte que son champ d'action s'étend à toute l'Europe et au Moyen-Orient. Elle possède 6.500 wagons spécialisés qui s'ajoutent aux 13.800 qui appartiennent en propre aux réseaux.

Interfrigo propose à la clientèle une gamme de services assez vaste, qui va de la simple location jusqu'à la prise en charge de tout le transport, de bout en bout. Elle s'avère tantôt auxiliaire des réseaux ferroviaires en fournissant des wagons pour des trafics acquis par ces derniers, et tantôt partenaire-client, lorsque, contractant général, elle demande aux réseaux de fournir tout au plus la traction des wagons à acheminer.

Pour améliorer sa position sur le marché fortement bouleversé ces dix dernières années par la spé-

cialisation accélérée du matériel routier, Interfrigo a fait transformer un certain nombre de ses wagons frigorifiques. Les portes d'accès ont été agrandies, afin de laisser passage à des charges palettisées de 2,20 mètres de hauteur; en même temps, le caillebotis qui recouvrait le plancher pour permettre la circulation de l'air autour du chargement a été supprimé: l'utilisation de palettes procure le même effet qu'un caillebotis, et cette suppression permet de gagner un peu de hauteur.

Ce problème de la hauteur utile est important dans le transport de fruits et légumes: le poids spécifique global des marchandises chargées étant assez faible, une utilisation optimale du volume est indispensable pour rentabili-

ser pleinement le transport. Un wagon adapté de ce type était présenté dans le train-exposition.

La Direction générale d'Interfrigo est installée à Bâle. C'est de là que la coopérative contrôle tous les mouvements de marchandises sous température dirigée. Mais elle dispose dans chaque pays d'une représentation qui prend en charge les problèmes techniques et commerciaux de ces transports. La représentation d'Interfrigo en Belgique est assurée par Interferry, filiale de la SNCB.

d'avertir le client de l'arrivée de sa marchandise. Ce genre de service est organisé soit avec du matériel CAIB, soit avec du matériel géré par le client; parfois même, CAIB assure simplement la logistique de ces transports.

Toujours soucieux d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle, les responsables de CAIB ont créé un petit réseau de

réparation rapide sur place, dans les installations du client, pour autant que celui-ci y consente, bien entendu.



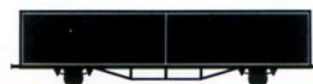
Wagon silo à déchargement pneumatique (CAIB)

n.b. ce wagon peut être pourvu d'un revêtement intérieur
 produits : pulvérulents divers
 capacité : 63 m³
 tare : 21,5 t
 charge maximale : 58,5 t
 longueur hors tout : 15,24 m
 écartement entre pivots : 10,20 m



Wagon fermé à parois coulissantes - ferry-boat (CAIB)

produits : légers emballés palettisés ou non
 capacité : 84,7 m³
 tare : 16,5 t
 charge maximale :
 23,5 t (en 20 t/essieu)
 ou 28,5 t (en 22,5 t/essieu)
 longueur hors tout : 15,20 m



Wagon Débach'Vit fermé à bâche amovible (CAIB)

produits : légers emballés palettisés ou non
 capacité : 200 m³
 tare : 25 t
 charge maximale : 55 t
 longueur hors tout : 27 m
 écartement entre pivots : 2 x 9 m



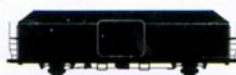
Wagon citerne pour gaz liquéfiés (CAIB)

capacité : 111 m³
 pression d'épreuve : 25,5 bars
 tare : 34 t
 charge maximale : 46 t
 longueur hors tout : 19,20 m
 écartement entre pivots : 14,10 m



Wagon réfrigérant INTERFRIGO de très grande capacité (TGC)

produits : principalement périssables voyageant à des températures supérieures au point de congélation
 capacité : 54 m³
 charge maximale : 25,5 t
 longueur hors tout : 14,02 m
 écartement entre essieux : 8,00 m
 équipement réfrigérant : 2 bacs à glace
 d'un volume total de 8 m³
 ventilation électrique



Paris et VTG Hambourg sont devenus partenaires. Ce fut la naissance du groupe VTG-Algeco, lui-même filiale du très important groupe Preussag. Algeco Belgique est donc actuellement filiale de l'ensemble VTG-Algeco qui dispose, au total, de 23.000 wagons-citernes. Son activité s'étend également au Grand Duché de Luxembourg.

Algeco loue les wagons du groupe principalement aux industries chimiques, pétro-chimiques et pétrolières. On aura pu remarquer dans le train-exposition un wagon citerne en acier inoxydable pour le transport de matières corrosives ou toxiques, ainsi qu'un wagon pour le transport de gaz liquéfiés sous pression.

Grâce à une étroite collaboration avec les chemins de fer belges et européens, le nombre de wagons loués dans la circonscription d'Algeco Belgique n'a cessé d'augmenter. Cet engouement pour le wagon-citerne est sans doute lié à la très grande fiabilité du rail pour le transport des matières dangereuses. Le chemin de fer est en effet - et restera - incontestablement le mode d'acheminement le plus sécurisant et effectivement le plus sûr.

Algeco Belgique dispose également de quelque 600 unités de construction mobiles destinées à l'industrie et aux chantiers, et concentre aussi ses efforts sur la location de ce matériel préfabriqué.

Depuis 7 ans, le groupe s'est spécialisé dans l'opération de conteneurs-réservoirs ISO. Algeco Belgique y participe activement, car le tank-container est le complément idéal pour le chemin de fer notamment lorsque le récepteur n'est pas raccordé au réseau.

ALGECO

L'activité d'Algeco consiste en la location de wagons-citernes et spéciaux dont est propriétaire un groupe international. Algeco Belgique fut fondée en 1964. A cette époque, la société était filiale d'Algeco Paris. En 1970, Algeco



Wagon-citerne pour pulvérulents (VTG)

produits : granuleux et pulvérulents
longueur : 18,64 m
capacité : 71 m³
tare : 24 t
distance en pivots de bogies : 13,40 m
charge maximale : 56 t en C, 66 t en D



CITA

Suite à une enquête de marketing effectuée par la SNCB en 1972, la Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemin de Fer (CAIB) et les Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux de Paris (T.M.F.) ont décidé en 1974 de mettre en commun leurs qualités, l'un comme wagonnier européen, l'autre comme opérateur de longue date sur le marché français des céréales.

Cette convergence de moyens mis en œuvre fut le départ de la C.I.T.A. pour opérer sur le marché belge. Certaines industries, raccordées au chemin de fer, furent rapidement intéressées par un approvisionnement à partir des

ports belges, par wagons, ou même par trains complets. Les silos portuaires, qui ont joué un grand rôle dans le développement du trafic ferroviaire, ont tout de suite adapté leurs installations pour charger ou décharger les wagons. Ainsi, à chaque maillon, la chaîne de distribution se renforce pour apporter aux industriels un service nouveau, fiable et compétitif. La preuve en est fournie par une augmentation remarquable du tonnage transporté par fer au départ de nos ports.

Dans les pays voisins, la C.I.T.A. a continué à mettre en place des filiales qui permettent d'assurer à la clientèle, bien souvent interna-

tionale, un transport de bout en bout en ayant toujours, comme premier devoir, celui de rendre le plus de services et de redonner au chemin de fer la place qui lui revient.



Tank Container de 20 pieds (VTG)

produits : produits chimiques
capacité : 20 à 24 m³
isolation : 50 mm
tare : 3,5 à 4,2 t selon modèle
charge maximale : 24 t



Wagon inox calorifugé et réchauffé (ALGECO)

produits chimiques divers
longueur hors tout : 15,30 m
capacité : 600 hl
tare : 24 t
distance entre pivots de bogies : 10,26 m
charge maximale : 56 t en C



Wagon pour gaz liquéfiés sous pression (VTG)

produits : LPG
longueur : 17,74 m
capacité : 107 m³
charge maximale : 46,7 t en C,
(54,7 t en 22 t/essieu)
tare : 33,3 t
distance entre pivots
de bogies : 11,80 m



Wagon fermé de type ferry-boat (VTG)

produits : tous produits palettisés ou non
longueur : 22,20 m
capacité : 116 m³ (20,94 x 2,44 x 2,40 m)
tare : 26,7 t
distance entre pivots de bogies : 16,66 m
charge maximale : 54 t en C
surface utile : 51 m²



Wagon trémie pour pulvérulents en vrac (CITA)

produits : céréales, dérivés et sucre
revêtement alimentaire - déchargement axial
tare : 22 t
capacité : 93 m³
charge maximale : 58 t
longueur hors tout : 17,40 m



Wagon trémie pour vrac (CITA)

produits : céréales et dérivés
déchargement axial
tare : 20 t
capacité : 96 m³
charge maximale : environ 60 t
longueur hors tout : 15 m



LOMATFER

L'Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer

d'équipements spécialisés taillés à la mesure du marché.

A travers l'Europe roulent environ 200.000 wagons P, généralement de type moderne, dont un peu plus de la moitié appartiennent à des sociétés de service spécialisées. Les propriétaires de ces wagons sont regroupés au sein d'associations nationales elles-mêmes rassemblées au sein de l'UIP - Union Internationale des Propriétaires de wagons de particuliers - fondée en 1950. La Belgique est représentée à l'UIP par LOMATFER.

Lomatfer vit le jour en 1946 avec comme objet principal à l'époque de trouver des solutions aux problèmes posés aux propriétaires-loueurs pendant et après la deuxième guerre mondiale. Depuis, son rôle a bien évolué et consiste essentiellement à dialoguer au sein de l'association in-

ternationale avec l'UIC pour rendre le rail plus fiable, plus efficace et toujours plus sûr.

Aujourd'hui, Lomatfer regroupe 2.000 wagons, soit tous les wagons P immatriculés auprès de la SNCB, à l'exception des wagons appartenant aux industriels de la sidérurgie, qui se sont regroupés au sein de la FEB.

Lomatfer participe activement aux travaux de l'UIP (son président siège au comité directeur de l'union internationale), notamment par sa présence au groupe de travail commun UIC-UIP qui a à son actif un nombre important de délibérations, de règlements et de décrets déterminants pour l'acquisition de tonnages au transport ferroviaire.

Les propriétaires de wagons de particuliers sont de véritables auxiliaires des chemins de fer; ils l'ont prouvé maintes fois par leur sérieux, leur compétence, leur

présence active. Ils sont aussi d'incomparables serveurs de l'industrie: il n'existe quasiment pas d'industrie en Europe qui ne fasse appel au wagon P pour ses transports ferroviaires.

Conscients de leur rôle vital, les propriétaires auxiliaires désirent être plus que jamais aux côtés des réseaux et de l'industrie pour prendre part à cette nouvelle "bataille du rail" - bien pacifique heureusement.

Le wagon "P", wagon de particulier, est bien connu de tous ceux qui vivent près des chemins de fer. Propriété des entreprises privées, ce wagon a un statut presque aussi ancien que le chemin de fer lui-même. Depuis des décennies, les wagons P ont apporté aux réseaux européens - et surtout à leurs clients - le soutien d'un partenariat efficace, en apportant d'énormes capitaux et beaucoup de savoir-faire à la conception et à la mise sur rails

Un wagon-instruction "produits dangereux"

Si le train-exposition B & Co comprenait un wagon-instruction français dans lequel sont présentés des équipements et organes des matériels de transport des produits dangereux, c'est bien parce que la SNCB et ses partenaires loueurs de wagons accordent une importance primordiale à ce type de problème.

Le transport de marchandises dangereuses (produits chimiques, gaz inflammables et explosifs...) est régi par des dispositions légales précises et de très stricte application. Le RID, règlement international pour l'acheminement de marchandises dangereuses, doit être respecté dans tous les cas, et la non observance entraîne des mesures légales.

Sans entrer dans tous les détails des réglementations, on peut dire en tout cas que les wagons destinés au transport de produits dangereux doivent être munis de marquages spéciaux: une bande



de couleur orange sur toute la longueur du flanc et une feuille autocollante également de couleur orange, indiquant la nature du produit transporté.

Ces wagons sont d'office soumis à un contrôle officiel tous les quatre ans. Tous leurs organes et tous leurs dispositifs sont, à cette occasion, soumis au diagnostic des experts désignés par les gouvernements.

Mais quelles que soient les dispositions ainsi décrétées non seulement pour attirer l'attention de toutes les personnes concernées mais aussi pour rendre immédiatement efficace l'intervention éventuelle d'équipes de secours, les réseaux et les propriétaires de ces matériels n'ont pas cru devoir s'en tenir à cela seul. Aussi ont-ils décidé de recycler un wagon-citerne pour porter sur les lieux mêmes où travaillent les agents

des chemins de fer et toutes les autres personnes intéressées une information détaillée et parlante sur cet aspect délicat du trafic ferroviaire.

Le wagon-instruction équipé par Simotra est un outil du plus grand intérêt pour les équipes d'ouvriers et de contremaîtres du réseau.

Chacun peut s'y familiariser avec les dispositifs qu'il rencontrera, le cas échéant, dans l'exercice quotidien de son activité. Une information spécifique peut ainsi être donnée à tous ceux qui, de près ou de loin, sont amenés à contrôler un chargement ou à prendre des mesures d'urgence, quelles qu'elles soient. A ce titre, ce wagon avait incontestablement sa place dans le train-exposition B & Co. Il y apportait le témoignage du sérieux avec lequel réseaux et exploitants de parcs privés abordent la question.

B & Co MARCHANDISES

Les loueurs-exposants

ALGECO

Rue Royale 172, bte 17
1000 Bruxelles
Téléphone 02/218 15 24
Télex 24 569

CAIB

Square de Meeûs 18
1040 Bruxelles
Téléphone 02/513 86 16
Télex 23 095

CITA

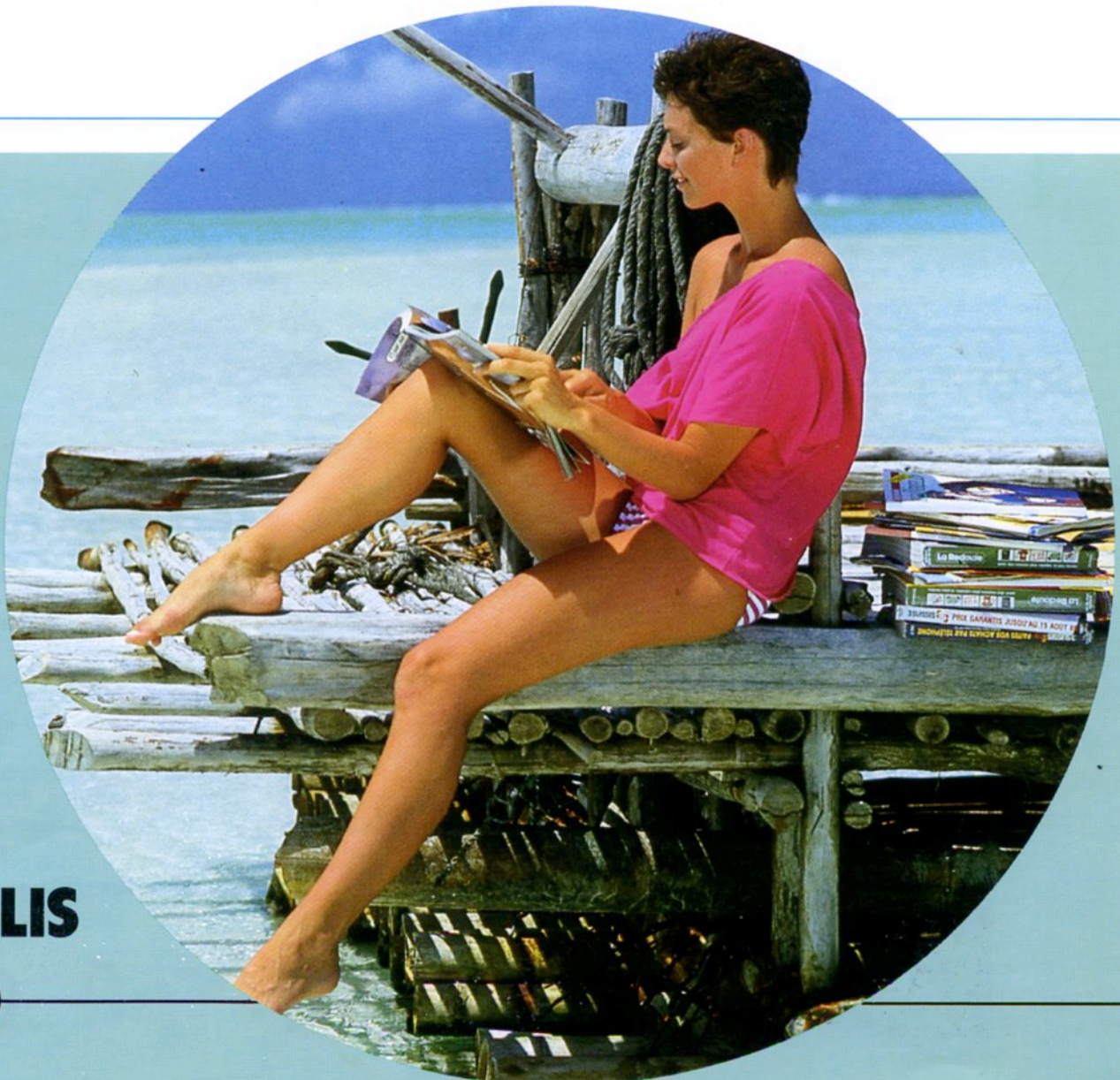
Square de Meeûs 18
1040 Bruxelles
Téléphone 02/347 07 17
Télex 23 985

INTERFERRY

Zomerweg 26
2030 Anvers
Téléphone 03/541 69 50
Télex 32 529



**Sept colis sur dix,
envoyés le jour A
sont livrés
le jour B.
Un service!**

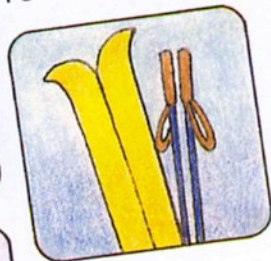
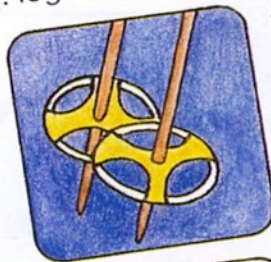


SNCB-COLIS
(B)

Vers la neige... en pyjama.

Vos vacances de neige, ne les commencez pas par un voyage de romanichels... Avec le train, c'est toute l'ambiance de votre "chez soi" qui vous accompagne. Le train respecte vos habitudes de confort: toilette.. logement... petit déjeuner. Et jusqu'au maquillage ou au rasage du matin.

Toutes les stations de sports d'hiver "branchées" sont desservies par le train. En direct. Avec des horaires sans surprise.



Renseignez-vous sur les tarifs spéciaux et les réductions familiales (50 % dès la 2e personne du même foyer grâce à la carte Rail-Europ-Famille). Ainsi que sur les forfaits tout compris que vous proposent Railtour et FTS.

RAILTOUR: séjour d'une semaine à partir de 4.995 francs en formule de location, à partir de 7.510 francs en pension complète.

FTS: voyage en TGV entre Paris et la gare de destination, séjour d'une semaine à partir de 6.740 francs en formule de location, à partir de 12.430 francs en demi-pension.

Voyez votre agence de voyages ou la gare la plus proche.

