

INFORMATIONS SNCFB



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique Bimestriel - Numéro 4 - Septembre 1970





Des formules de transport combiné ont vu le jour, qui consistent à placer les véhicules routiers sur les wagons pour la partie principale du trajet, les parcours terminaux s'effectuant par la route.

SOMMAIRE

Page

- 2 Le transport combiné Rail-Route
- 9 A propos de la Société T.R.W.
- 10 Trains complets pétroliers vers les centrales électriques
- 13 Décimalisation de la monnaie britannique
- 13 Changement d'adresse de la représentation générale des chemins de fer néerlandais à Bruxelles
- 13 Changement d'adresse de la Direction Commerciale des chemins de fer belges (sauf S.N.C.B.-Colis) et d'autres Directions
- 13 A propos de la T.V.A. - Renseignements relatifs à la S.N.C.B.
- 15 La Société INTERFRIGO célèbre cette année son 20ème anniversaire
- 15 Un club TEE en gare de Bruxelles-Midi
- 16 Wagons désaffectés offerts en location
- 17 Le « Gril Express », le wagon-restaurant « libre service »
- 18 Une multitude de formules ferroviaires pour vos vacances d'hiver 70/71.
- 18 F.T.S. vous présente
- 19 Le programme Raitour
- 20 Vacances de neige RAILTOUR

Photos: F. Putman

Conception: P. Funken

Imprimerie: s.a. Omega - Anvers

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

Editeur responsable: P. SERGYSELS - BRUXELLES.

le transport combiné rail-route.





Le nombre des véhicules automobiles augmente sans cesse et la place qui leur revient sur les routes — dans un mouvement inverse — diminue constamment, d'où les difficultés croissantes de circulation et de parcage. A continuer dans cette voie, les pays industrialisés vont tout droit vers l'obstruction des transports et la paralysie de leur économie. C'est la négation même du progrès.

Nécessité faisant loi, un revirement dans la politique des transports, que les plus perspicaces ont proposé depuis de nombreuses années, s'imposera inéluctablement de lui-même. Comme l'eau coule vers la vallée, dans un avenir prochain le trafic de masse se fera par où la circulation restera possible.

Alors que la route atteint son point de saturation, le rail — investissement en bonne partie préétabli — peut assurer avec régularité un transport de masse à grande vitesse.

Il apparaît de plus en plus clairement aujourd'hui que la vie économique n'a d'issue que dans la complémentarité des divers moyens de transport, dans le transport combiné.

Le transcontainer, dont l'essor spectaculaire a commencé, donne un exemple du résultat qui peut être atteint en « mettant bout à bout » la mer, le rail et la route.

Dans la cour de la gare-centre de Bruxelles-Ouest, le tracteur TRW manœuvre une semi-remorque.

A gauche on aperçoit sur la rampe mobile de chargement les rouleaux de guidage.

DES FORMULES DE TRANSPORT COMBINÉ RAIL-ROUTE

Pour les trafics plus spécifiquement terrestres des formules de transport combiné ont vu le jour. Grosso modo on peut dire que ces formules consistent à placer les véhicules routiers sur les wagons pour la partie principale du trajet, les parcours terminaux s'effectuant par la route. Retenons ici deux techniques qui tendent à se répandre en Europe.

Le système Huckepack allemand

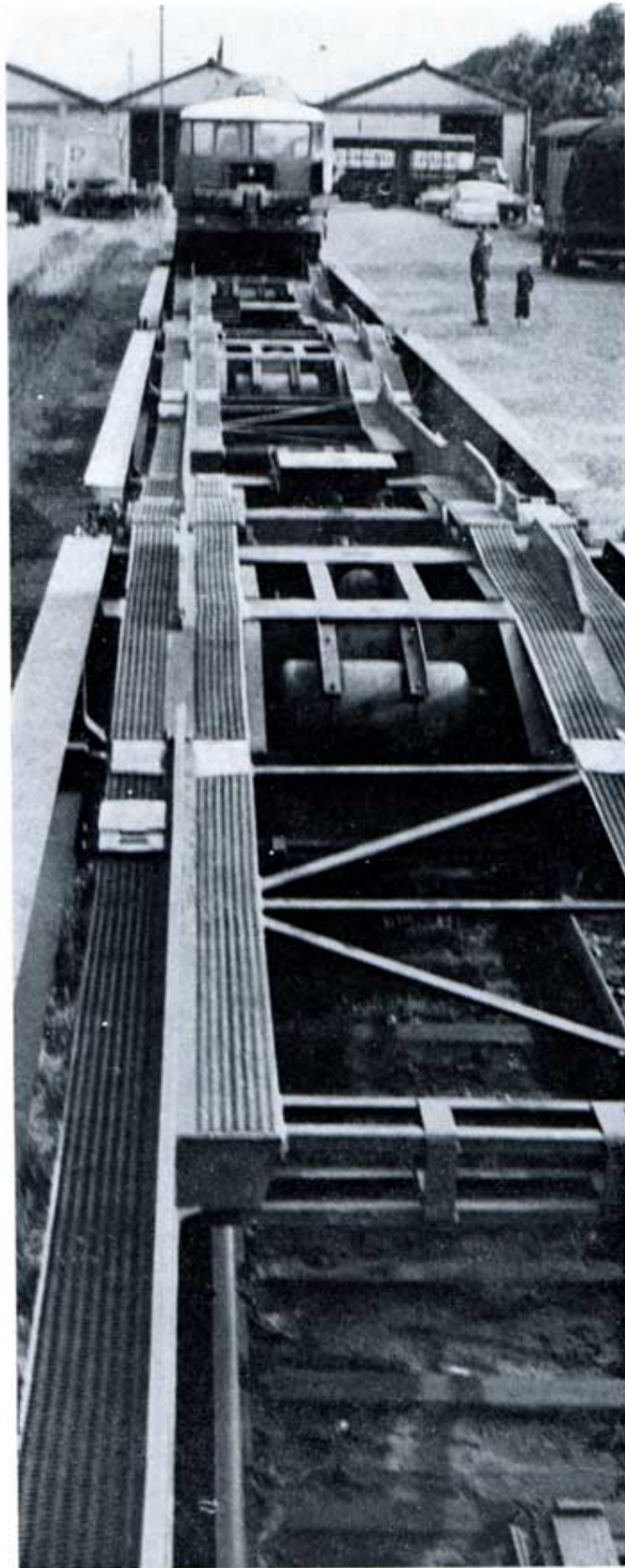
Dans ce système le wagon de chemin de fer présente un plancher surbaissé, auquel le véhicule routier accède par une rampe mobile simple et peu élevée. Le passage est possible d'un wagon à l'autre.

Le système Huckepack offre l'avantage de sa simplicité. Il requiert peu d'investissements pour les opérations terminales. Les wagons Uckepack peuvent recevoir des camions, des remorques et des semi-remorques.

Cette technique est appliquée en Allemagne, en Autriche et en Suisse.

Lorsque les rails de raccord entre les wagons sont rabattus et que les rails de guidage occupent la position haute, les pistes de roulement n'offrent plus de solution de continuité. Dans l'axe médian des deux pistes de roulement on remarque le longeron de guidage. C'est sur celui-ci que repose l'entretoise des roues de la semi-remorque.

Semi-remorque mise en place sur un wagon kangourou.



Le système Kangourou français

La technique kangourou consiste dans le transport de semi-remorques routières sur des wagons spécialement équipés.

Ses wagons comportent entre les deux longerons deux rails longitudinaux de guidage, sur lesquels circulent les semi-remorques.

Sur les modèles actuellement les plus répandus, les rails de guidage peuvent prendre deux positions :

- la position haute qui permet la circulation des semi-remorques d'un wagon à l'autre ;
- la position basse, abaissant la semi-remorque pendant le trajet ferroviaire afin de l'inscrire dans le gabarit.

Le chargement et le déchargement des semi-remorques sont opérés par un tracteur approprié.

L'accès au premier wagon est réalisé par l'intermédiaire d'une rampe mobile.

Toutes les semi-remorques de type normal peuvent être transportées à condition que leurs dimensions n'empiètent pas sur le gabarit et qu'elles soient pourvues :

- de pneus jumelés et d'un écartement normal d'axe en axe des jantes ;
- d'un attelage conçu selon les normes S.A.E. ;
- de pneus d'un type standard.

Les semi-remorques doivent aussi avoir subi les trois adaptations particulières suivantes :

1. le placement à l'avant d'un dispositif auxiliaire d'attelage à rotule, nécessaire à l'accouplement au tracteur de manœuvre ;
2. le remplacement des entretoises des roues à pneus jumelés par des entretoises à profil spécial permettant la circulation sur les rails de guidage et de centrage équipant le pont-levis du wagon ;
3. le placement d'un dispositif simple permettant d'escamoter les plaques sur lesquelles sont fixés les feux ar-



rière, les feux « Stop » et les signes distinctifs.

Un autre modèle de wagon a fait son apparition. Il diffère essentiellement du précédent par le fait que la poche surbaissée qui reçoit les roues de la semi-remorque transportée est inamovible. Ce caractère particulier modifie sensiblement la technique de maintenance ; le passage d'un wagon à l'autre est exclu, de même que l'accès au moyen d'une rampe ; la mise en place sur le wagon et le retrait nécessitent l'emploi d'une grue portique munie de bras et de pinces.

C'est surtout en France, son pays d'origine, que la technique kangourou a pris de l'extension. Il existe une antenne vers le Nord (Bruxelles, Anvers-Schijnpoort et Rotterdam) et une antenne vers le Sud (Milan et Novare).



La société **TRW**

La technique kangourou est exploitée en Belgique par la société anonyme TRW, homologue de Novatrans en France et de Trailstar aux Pays-Bas. Ces trois sociétés ont conclu des accords de réciprocité et travaillent en étroite collaboration, ce qui donne le maximum d'efficacité au réseau kangourou.

La société TRW met à la disposition des routiers — qui conservent leur complète autonomie commerciale — des wagons appropriés pour le transport de leurs véhicules routiers et le matériel nécessaire à la mise sur wagon et au retrait.

La société TRW est installée à la gare de Bruxelles-Ouest, rue A. Vandennepeereboom, 1080 Bruxelles ; téléphone (02)25.62.51 - télex 24.829.

L'évolution du trafic Kangourou

Pratiquement la société TRW a démarré en mai 1966. Le trafic qu'elle assure est en constante progression.

Le réseau actuel

Voici la liste des gares-centres actuellement ouvertes au trafic kangourou.

En Belgique : Bruxelles-Ouest
Anvers-Schijnpoort

Au Pays-Bas : Rotterdam

En France : Paris (La Chapelle)
Lille

Le Havre

St. Quentin

Strasbourg

Lyon

Montmélian

Grenoble

Avignon

Marseille

Le Mans

Bordeaux

Toulouse

Hendaye

Pau

Perpignan

En Italie : Milan

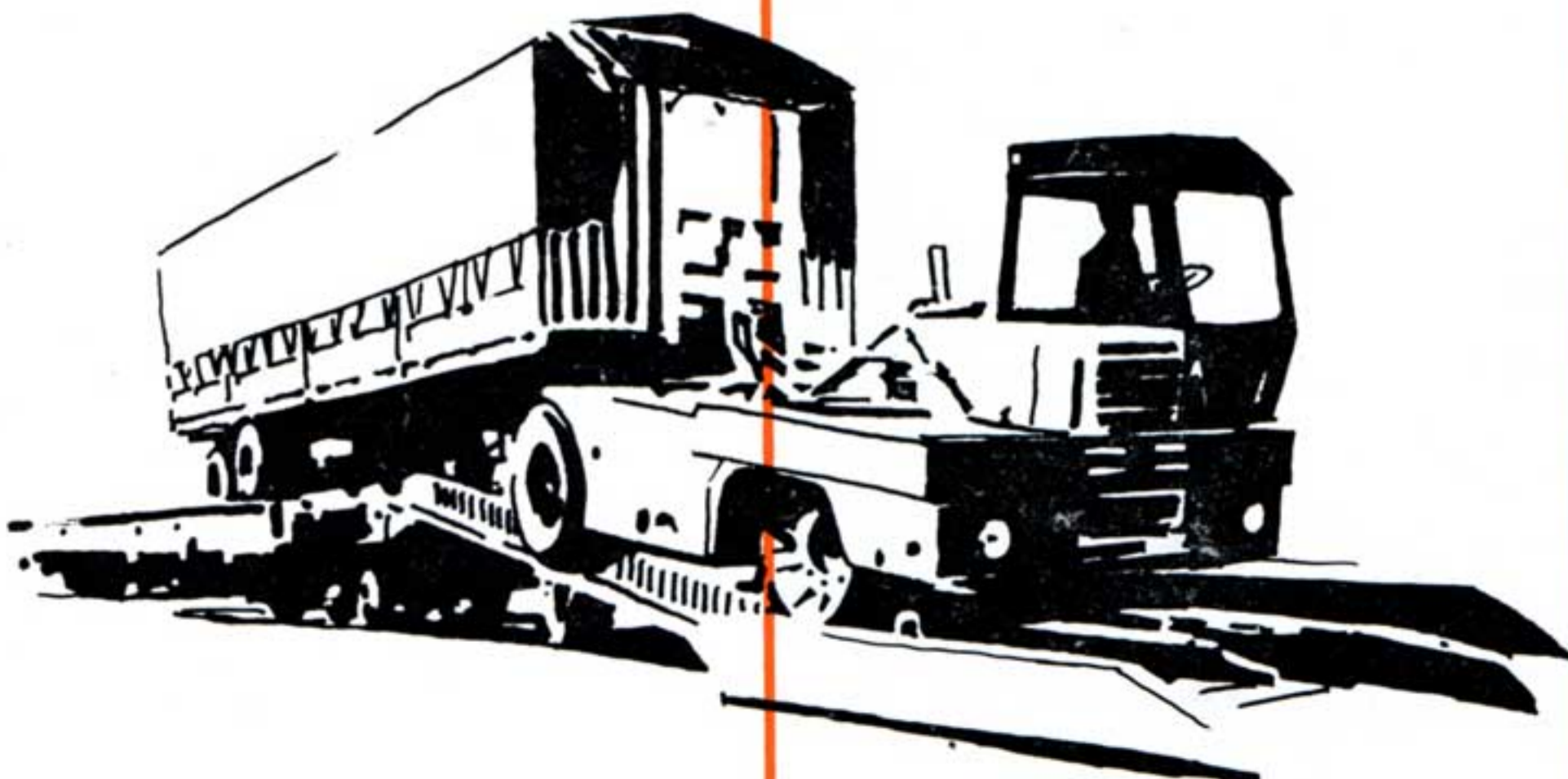
Novare.

C'est entre ces gares-centres que s'effectue la partie ferroviaire du trafic kangourou.

La mise en service du centre d'Anvers-Schijnpoort est d'actualité ; elle ouvre au réseau kangourou une zone portuaire et industrielle importante.

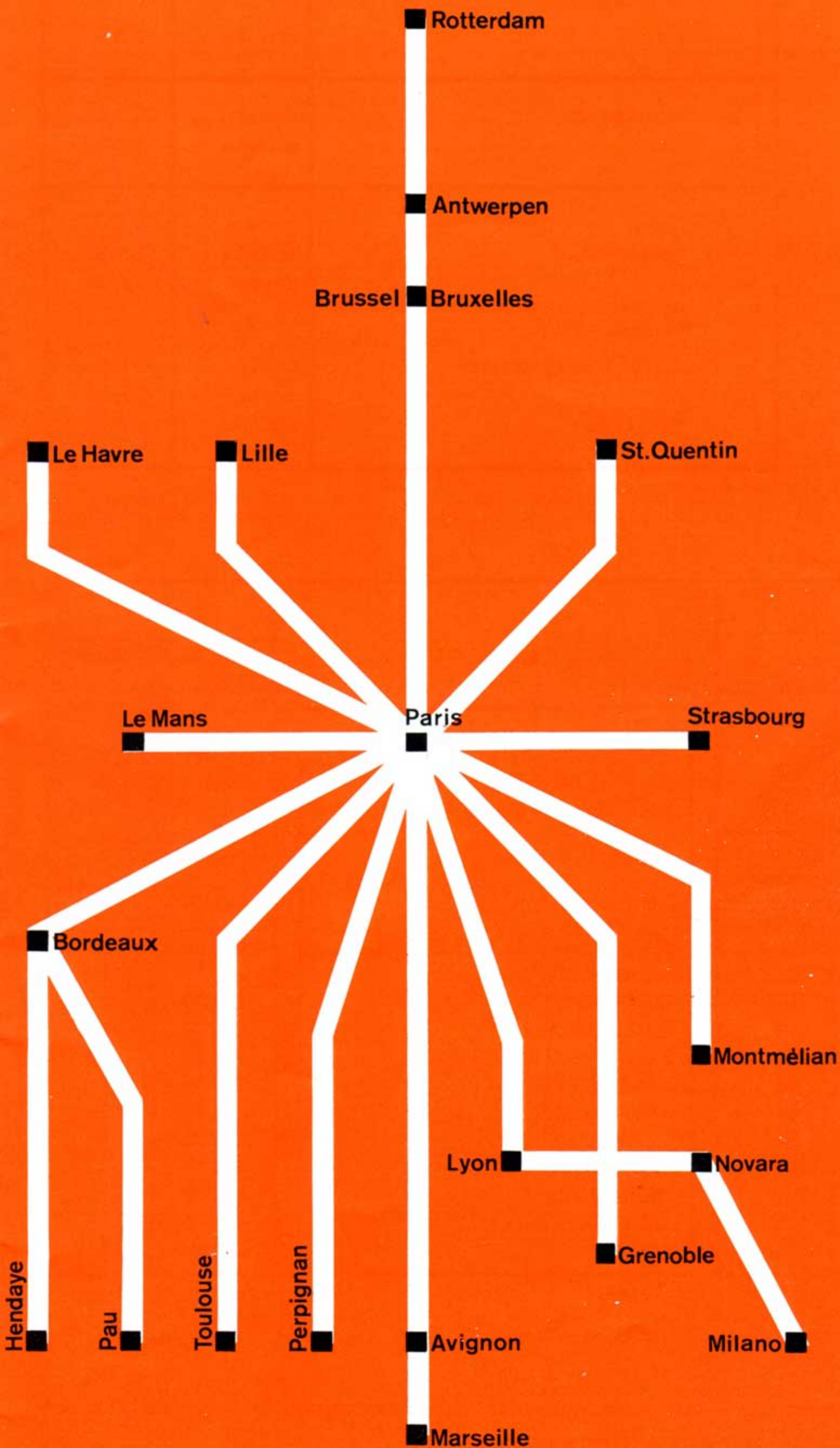
Par ailleurs de nouveaux itinéraires sont projetés : Paris-Stuttgart et Paris-Cologne via la Belgique.

Cette dernière relation doit normalement conduire à la création de gares-centres à Charleroi et à Liège.



Une formule tournée vers l'avenir

Pour l'avenir, certains aménagements s'imposeront nécessairement du fait de la coexistence de plusieurs techniques de transport combiné, plus particulièrement en ce qui concerne la Belgique. Celle-ci, par sa position, est en effet appelée à traiter aussi bien avec la zone kangourou qu'avec la zone Huckepack. Il n'est donc pas exclu que nos gares-centres soient adaptées ultérieurement aux deux techniques.



Les horaires

Les trains kangourous circulent la nuit, alors que les voies sont dégagées du trafic des trains de voyageurs. De la sorte, les déchargements et les dessertes terminales par la route peuvent s'effectuer dès le matin, alors que les opérations en sens inverse se terminent le soir.

Les trains sont mis en correspondance dans les principaux centres.

De plus, en tant que trains homogènes, ceux-ci ne doivent pas s'arrêter aux frontières pour les opérations douanières.

Les conditions optimales de célérité se trouvent ainsi réalisées.

Ci-contre les horaires actuellement en vigueur qui intéressent directement la Belgique.

Sur cet itinéraire s'échafaude au-delà de Paris une série de relations dont les horaires, arrondis à l'heure, figurent au tableau ci-après.

| | | | |
|----|--|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. | Anvers-Schijnpoort Forest-Midi | départ arrivée départ | 23 h 25 0 h 24 1 h 11 |
| | desserte locale entre Bruxelles-Ouest et Forest-Midi | | |
| | Paris | arrivée à | 5 h 17 |
| 2. | Rotterdam Paris | départ arrivée | 21 h 23 5 h 22 |
| 3. | Paris Forest-Midi | départ arrivée départ | 20 h 50 1 h 30 2 h 27 |
| | desserte locale entre Bruxelles-Ouest et Forest-Midi | | |
| | Anvers-Schijnpoort | arrivée départ | 3 h 26 3 h 30 |
| | Rotterdam | arrivée | 5 h 18 |

| Distance par chemin de fer à partir de Bruxelles | DEPART | | CENTRES | ARRIVEE | |
|--|---------|------|---|---------|------|
| | Heure | Jour | | Heure | Jour |
| Km 148 | 22.00 | I | ROTTERDAM (Spaanse Polder) ANVERS-Schijnpoort BRUXELLES-Ouest | 6.00 | III |
| | 23.00 | I | | 3.00 | III |
| | 1.00 | II | | 2.00 | III |
| | ARRIVEE | | | DEPART | |
| | Heure | Jour | | Heure | Jour |
| 311 | 6.00 | II | PARIS-LA-CHAPELLE | 21.00 | II |
| 950 | 6.00 | III | AVIGNON | 23.00 | I |
| 901 | 6.00 | III | BORDEAUX | 23.00 | I |
| 844 | 7.00 | III | GRENOBLE | 19.00 | I |
| 721 | 4.00 | III | LYON | 23.00 | I |
| 1055 | 7.00 | III | MARSEILLE | 21.00 | I |
| 788 | 8.00 | III | MONTMELIAN | 20.00 | I |
| 1095 | 12.00 | III | PERPIGNAN | 22.00 | I |
| 968 | 7.00 | III | TOULOUSE | 22.00 | I |
| 1009 | 16.00 | III | HENDAYE | 21.00 | I |
| 1125 | 4.00 | III | NOVARE | 22.00 | I |
| 1184 | 7.00 | III | MILAN | 20.00 | I |

Les tarifs

La société TRW présente des tarifs forfaitaires.

Ces forfaits comportent, outre l'acheminement par la voie ferrée, toutes les prestations terminales, la mise en place sur le wagon et le retrait.

A propos de la société TRW

M. VAN RENTERGHEM, son directeur, nous apporte un complément d'information.

Pour ajouter à notre information d'autres éléments encore, susceptibles d'intéresser le lecteur, nous avons fait visite à M. Van Renterghem, directeur de la TRW, qui a répondu bien volontiers aux questions que nous lui avons posées.

Qui s'adresse à la société TRW ?

Tous les transporteurs et expéditeurs qui veulent faire usage de la technique kangourou ou qui ont des correspondants faisant usage de cette technique.

Où le routier se procure-t-il ses semi-remorques ?

Chez tous les constructeurs agréés, belges ou étrangers. Je dis « agréés » parce que le système kangourou est breveté et requiert donc une licence de construction.

Le routier a-t-il intérêt à acquérir ses semi-remorques en bien propre ?

Indiscutablement oui. Mais il y a des loueurs sur le marché, auxquels les routiers peuvent avoir recours.

Que coûte la semi-remorque kangourou ?

Actuellement de 300.000 à 350.000 francs, ce qui représente environ 15 % de plus qu'une remorque ordinaire. J'ajouterai qu'il y a toujours moyen de transformer une remorque ordinaire en semi-remorque kangourou, mais cela n'est pas à conseiller. Le coût en serait fort élevé pour un résultat médiocre.

La TRW n'envisage-t-elle pas de s'adapter à d'autres techniques ?

Oui ! En effet, il ne faut pas perdre de vue la proximité du réseau Huckepack. C'est la raison pour laquelle nous négocions en ce moment pour nous adjoindre la technique Huckepack en attendant que d'autres possibilités s'offrent à nous.

Le transcontainer et le kangourou ne sont-ils pas appelés à se faire concurrence ?

Il serait erroné de croire que le transcontainer est exclusivement transocéanique et le kangourou uniquement continental. Rien n'empêche par exemple la TRW d'envoyer en Roll on/roll off des semi-remorques au-delà des mers. Aussi ne puis-je vous donner une réponse présentement. L'avenir nous le dira.

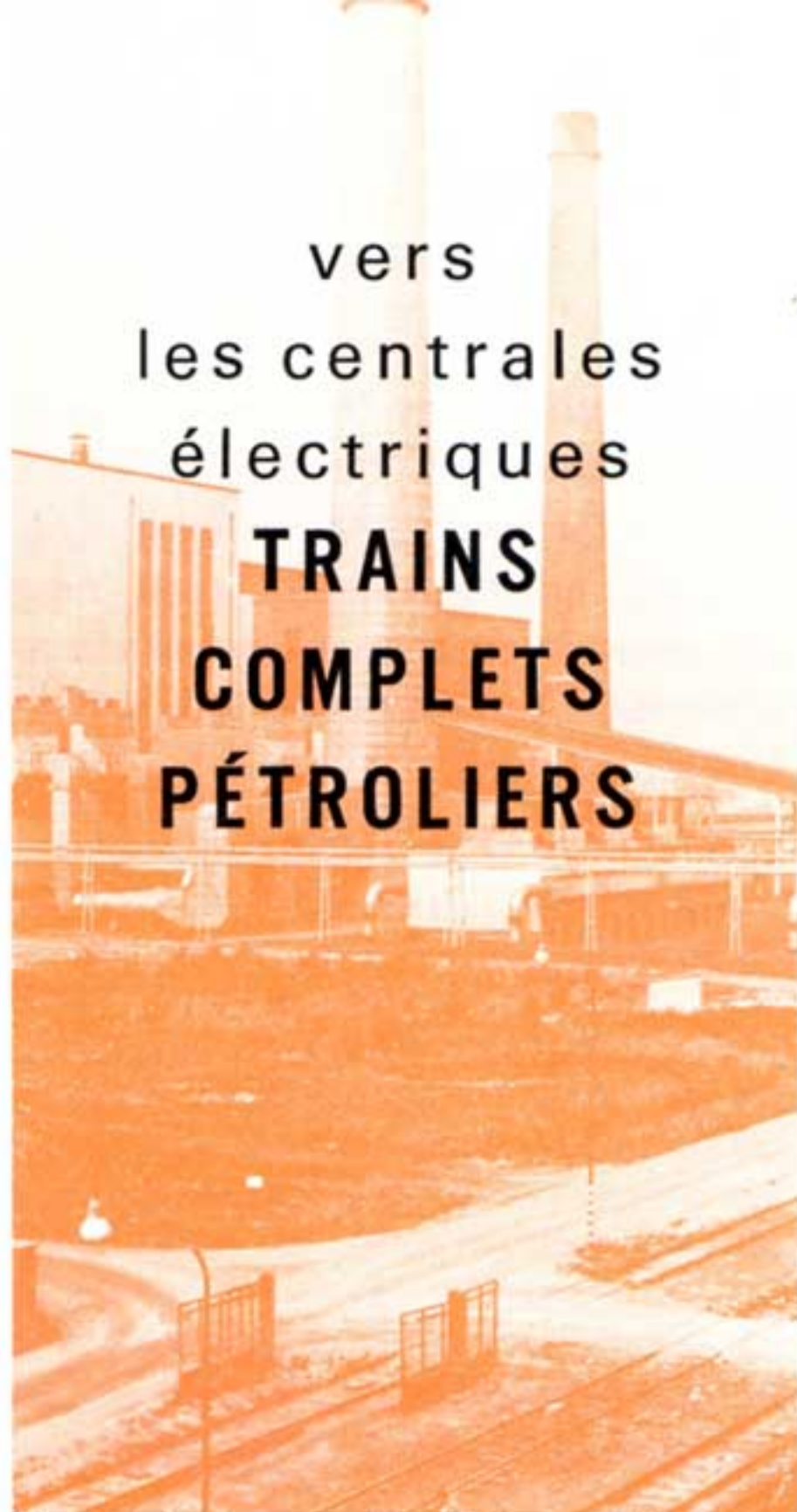
On a dit que le trafic kangourou évolue favorablement. Pouvez-vous nous donner des chiffres de la progression enregistrée ?

Je vous livre ici le tableau du nombre des semi-remorques kangourous maintenance par an depuis la mise en activité de la société TRW :

| | |
|-----------|--------------|
| en 1966 : | 259 unités |
| en 1967 : | 934 unités |
| en 1968 : | 1239 unités |
| en 1969 : | 1832 unités. |

Au cours du 1er semestre 1970 nous avons déjà atteint le chiffre de 1200 unités. Cela est prometteur !

vers
les centrales
électriques
**TRAINS
COMPLETS
PÉTROLIERS**



L'emploi des combustibles solides est en nette régression dans les centrales électriques thermiques alors que les combustibles liquides, notamment le fuel extra-lourd et le pitch (brai), connaissent une utilisation de plus en plus massive.

Satisfaites du rôle joué jusqu'ici par le chemin de fer dans l'approvisionnement en charbon, les sociétés d'électricité ont compris que le rail pouvait à nouveau offrir une solution rationnelle et économique pour le transport des combustibles liquides.

C'est ainsi que depuis peu, la centrale électrique Intercom de Ruien reçoit journalièrement au départ de la raffinerie RBP à Anvers, un train homogène de 20 wagons-citernes, circulant en navette et chargé de plus de 1000 tonnes de fuel extra-lourd et de pitch.



Organisation du transport

En étroite collaboration avec la raffinerie RBP et la société Intercom, la S.N.C.B. a mis au point une organisation de transport bien étudiée : matériel de transport adéquat, installations terminales appropriées, rotation complète des wagons en 24 heures, ce qui a permis de comprimer sensiblement le prix de revient.

Ce service ferroviaire cadencé présente aussi l'avantage d'une grande régularité l'hiver comme l'été, ce qui rend possible une rationalisation de la maintenance tant chez l'expéditeur que chez le destinataire et assure chez le consommateur la marche normale de l'entreprise avec un stock de sécurité réduit.





Matériel de transport

Le pitch et le fuel extra-lourd sont stockés à la raffinerie à des températures respectives d'environ 180° et 80° et leurs températures de déchargement doivent être supérieures selon le cas à 140° et 45° afin de conserver une fluidité suffisante pour le dépotage.

En vue de réduire la déperdition de chaleur les organes de vidange, les citernes et leurs couvercles sont calorifugés et pourvus d'un système de réchauffage à la vapeur.

Vu l'acheminement très rapide, la perte de température lors du transport n'est que de 5° à 10°, de sorte que le réchauffage de la masse liquide n'est donc pas nécessaire avant le déchargement, sauf lors de circonstances exceptionnelles.

La tubulure de vidange de la citerne peut aussi être réchauffée au moyen d'un dispositif électrique avec résistance d'une puissance de 1000 watts; ce réchauffage électrique des tubulures est appliqué avant le déchargement pour éviter que le combustible liquide ne se fige dans les conduites.

Le modèle de raccord des tubulures de vidange est tel que l'accouplement des citernes aux installations fixes peut se faire rapidement et réduire au maximum le temps nécessaire au déchargement.



Installation de chargement

Pour permettre un chargement rapide du train de citernes, la raffinerie a réalisé une installation fixe enjambant la voie de chargement et permettant le remplissage simultané de quatre wagons. Une locomotive déplace le train sur la voie au fur et à mesure du chargement; cette opération dure environ 4 heures pour un train de 1000 tonnes de combustible.

Des conduites calorifugées et réchauffées électriquement assurent le transport du combustible liquide sur une longueur de quelque 1000 mètres séparant les immenses tanks de stockage de la raffinerie et l'installation de chargement.



Installation de déchargement

Le chantier de déchargement de la centrale électrique de Ruien comporte deux voies juxtaposées pouvant recevoir chacune 10 wagons citernes. Entre ces deux voies se trouve un collecteur calorifugé et réchauffé à la vapeur; le diamètre de la section de passage du combustible est de 350 mm. Diverses prises, également calorifugées et établies tout le long du collecteur, permettent de relier simultanément chacune des 20 citernes au circuit de déchargement par l'intermédiaire de flexibles de 100 mm de diamètre. Deux pompes assurant un débit global de 300 tonnes à l'heure, acheminent le combustible liquide vers les réservoirs de stockage. A proximité des différentes bouches du collecteur sont établis une prise de vapeur pour le réchauffage éventuel

de même qu'un coffret destiné à la mise à la terre de la citerne et à l'alimentation du circuit de réchauffage électrique.

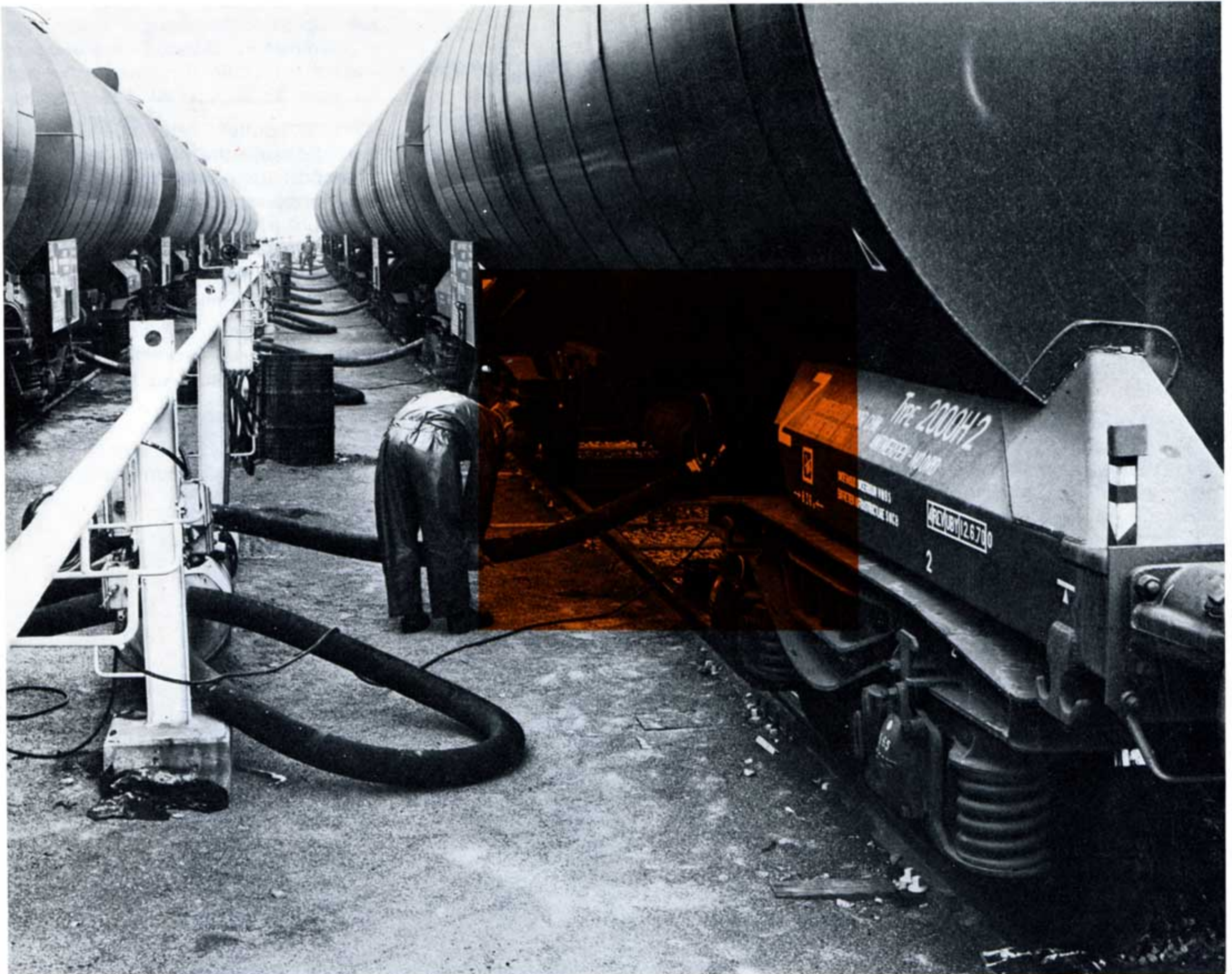
Les opérations de déchargement sont assurées par trois hommes en quelque 4 heures.

L'exemple d'Intercom peut s'appliquer à bon nombre d'autres industries confrontées avec un problème de transports massif de produits pétroliers ou d'autres marchandises.

Diverses firmes (verreries, papeteries, fours à chaux, sidérurgie, chimie, cimenteries) s'approvisionnent du reste déjà régulièrement en mazout et fuel extra-lourd par rames importantes de grands wagons-citernes.

Elles ont jugé la formule rationnelle et économique.

Détail montrant un flexible de vidange et un câble de mise à terre de la citerne.



DECIMALISATION DE LA MONNAIE BRITANNIQUE

La monnaie britannique sera décimalisée à partir du 15 février 1971.

Cette information est à plusieurs titres susceptible d'intéresser notre clientèle.

De nombreux tarifs ferroviaires concernant le trafic avec la Grande Bre-

tagne seront dès avant cette date exprimés en monnaie nouvelle.

La Livre Sterling sera divisée en 100 pièces qui porteront le nom de « New Pence », tandis qu'actuellement, elle vaut 240 anciens pence.

Le symbole « £ » pour la Livre Sterling sera maintenu pour indiquer la Livre et la lettre « p » sera adoptée pour indiquer le nouveau penny. Les anciens symboles « s » (shilling) et « d » (penny) disparaîtront.

Les valeurs ne seront plus exprimées en shillings et les billets de 10 shillings seront progressivement retirés de la

circulation; les pièces de 1 et 2 shillings, maintenues en circulation, vaudront respectivement 5 p et 10 p, tandis que le billet de 10 shillings sera remplacé par la pièce de 50 p.

Pour plus de clarté, nous avons dressé ci-dessous, à l'intention de nos lecteurs, un tableau mettant en parallèle les deux systèmes monétaires avec quelques points de comparaison.

N.B. En principe, les anciennes pièces seront reprises graduellement de la circulation et définitivement au mois d'août 1972.

| | | BILLETS | | | | PIECES DE MONNAIE | | | | | | | | |
|--|-------|---------|------|--------|---------|-------------------|--------|---------|------|---------|------|--------|-----------|----------------------------|
| ANCIEN SYSTEME | | £. 10 | £. 5 | £. 1 | 10 s. | | 2 s. | 1 s. | 6 d. | | 3 d. | | 1 d. | En circulation |
| | | | | 20 s. | | | | 12 d. | | | | | | Valeur en monnaie ancienne |
| | | | | 100 p. | → 50 p. | 10 p. | 5 p. | 2.50 p. | | 1.25 p. | | | 0.4166 p. | Valeur en monnaie nouvelle |
| NOUVEAU SYSTEME (à partir du 15.2.71) | £. 20 | £. 10 | £. 5 | £. 1 | | 50 p.* | 10 p.* | 5 p.* | | 2 p. | | 1 p. | 1/2 p. | En circulation |
| | | | | 100 p. | | | | | | | | | | Valeur en monnaie nouvelle |
| | | | | 20 s. | | 10 s. | 2 s. | 1 s. | | 4,8 d. | | 2,4 d. | 1,2 d. | Valeur en monnaie ancienne |

* déjà en circulation parallèlement avec leur équivalent en pièces actuelles.

La représentation générale
des chemins de fer néerlandais
nous informe

que ses bureaux sont transférés
depuis le 1er juillet
à l'adresse suivante :

**boulevard de l'Impératrice, 66
1000 Bruxelles**

Le numéro de téléphone
reste inchangé
(02) 12.83.45

Changement d'adresse

— La Direction commerciale (sauf S.N.C.B. colis),

— la Direction de la Voie,

— la Direction du Personnel et des Services sociaux,

— le service de la manutention et du transport des marchandises et de la prévention des avaries,

— l'Agence commerciale de Bruxelles ont été transférés à l'adresse suivante :

rue de France 85

1070 Bruxelles

Téléphone (02) 23.80.80

au lieu de 13.18.70.

Les numéros de téléphone de l'agence commerciale de Bruxelles, deviennent **(02) 23.81.34** et **(02) 23.81.35**.

A PROPOS DE LA T.V.A.

RENSEIGNEMENTS RELATIFS

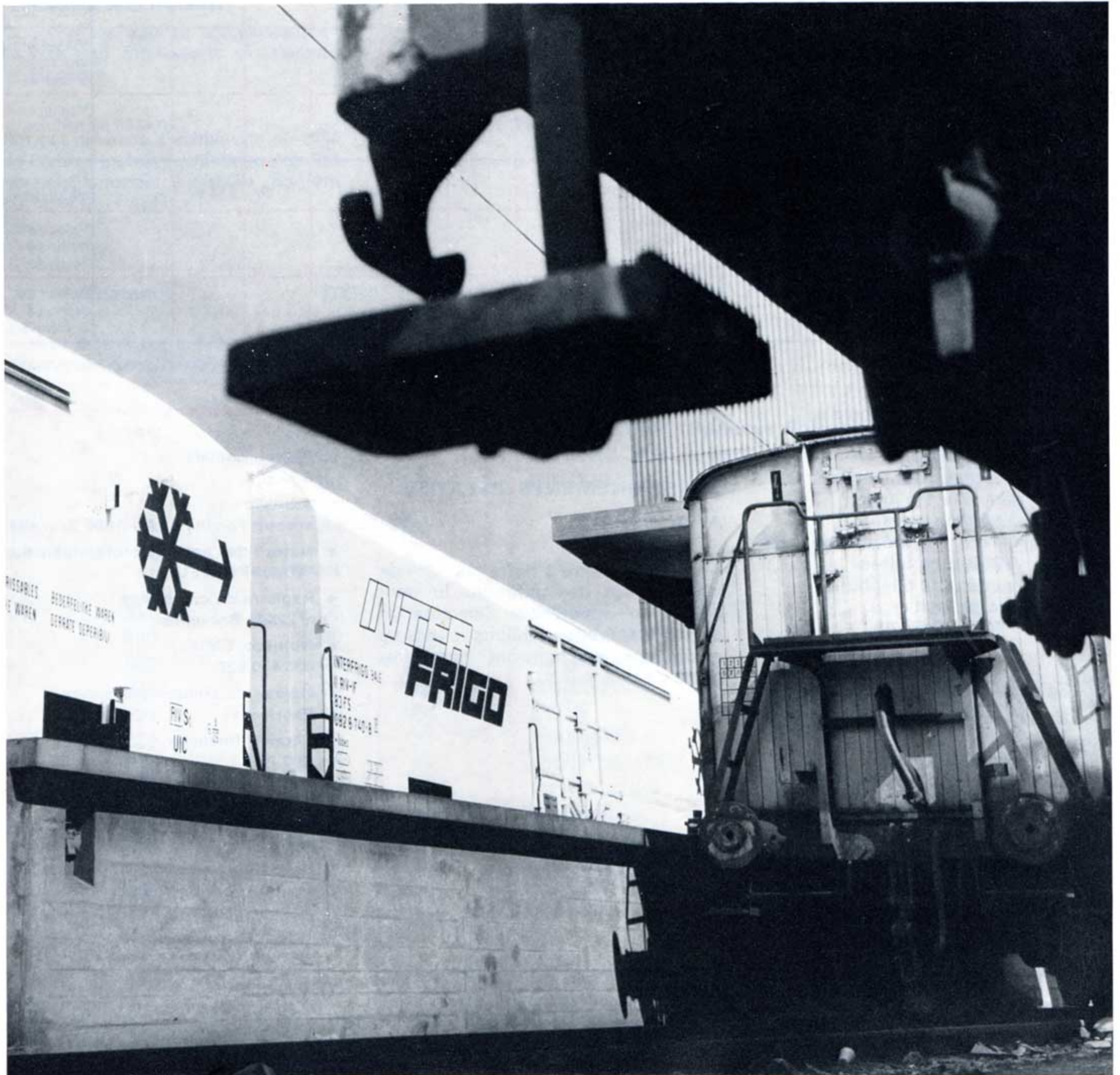
A LA S.N.C.B.

Afin de permettre à notre clientèle de satisfaire aux demandes qui lui sont posées en rapport avec l'instauration de la TVA, nous publions ci-contre quelques renseignements nécessaires relatifs à la S.N.C.B.

A remarquer que pour leurs relations avec l'administration de la TVA tous les services de la S.N.C.B. sont censés être installés à l'avenue Fonsny, 49 A, 1060 Bruxelles.

- Raison sociale :
S.N.C.B.
- Adresse :
avenue Fonsny 49 A - 1060 Bruxelles
- Nature de l'activité professionnelle :
TRANSPORTEUR
- Registre de commerce :
n°22301 Bruxelles
- Numéro T.V.A. :
403 430 522
- Niveau de commercialisation :
Fabricant
- Service financier :
C.C.P. 1010
S.G.B. AD/134
B.B. A-00-125
Kredietbank 3300/9144
B.N.B. 65009
Crédit Communal 90931/7-06-311206
Banque Pari-Bas 26562
Banque Lambert 143 623 E
- Télex (Direction commerciale) :
025 035 RAILBELCOMBRU
- Téléphone :
direction commerciale (02) 23.80.80
direction des finances (02) 18.60.50

**INTER
FRIGO**



La Société INTERFRIGO — Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques — célèbre cette année son 20ème anniversaire.

Société coopérative de droit belge, groupant un certain nombre de réseaux ferroviaires européens, INTERFRIGO fut fondée à un moment où le problème de la reconstitution du matériel ferroviaire spécialisé, détruit par faits de guerre ou vieilli, se posait avec d'autant plus d'acuité que les besoins de transports européens de denrées périssables s'accroissaient et se diversifiaient.

Au cours des vingt années écoulées Interfrigo s'est considérablement développée. Le nombre de ses membres est passé de six à dix-neuf et l'heure approche où le champ d'action géographique d'INTERFRIGO couvrira toute l'Europe ferroviaire.

Tout le transport international par fer sous le régime de la température dirigée est confié à INTERFRIGO, qui utilise soit le matériel des administrations membres (18.328 wagons), soit son matériel propre. Le parc Interfrigo est passé de 525 wagons en 1952 à 3.951 unités en 1969 et atteindra 7.000 unités en 1972.

Le développement d'INTERFRIGO a en effet été spectaculaire : en 1969, 265.000 transports ont acheminé, sur une distance moyenne de 1.262 km, 2.790.000 tonnes de marchandises, la progression du trafic ayant atteint 50% de 1965 à 1969.

INTERFRIGO a apporté une impulsion considérable à l'évolution du matériel spécialisé et construit maintenant des wagons à très grande capacité, dotés de tous les perfectionnements : isolation thermique remarquable, ventilation électrique, charge utile considérable, vitesse pouvant atteindre 120 km/h, emploi de matière plastique pour nombre de nouveaux wagons.

Plus récemment, elle a fait construire des wagons à machinerie et des transcontainers frigorifiques de 20 et de 40 pieds pouvant assurer n'importe quelle gamme de température entre +12° C et -30° C.

Son évolution sur le plan opérationnel et commercial n'a pas été moindre ; à son intervention dans la répartition du matériel, elle a ajouté un service de surveillance international de fonctionnement de la machinerie et de maintien de la température des engins frigorifiques ; elle offre maintenant à la clientèle un prix global comportant le transport, la fourniture de l'engin (fourniture éventuelle pour les transcontainers, car INTERFRIGO se charge aussi du transport des transcontainers privés) la surveillance du froid et, sur demande, d'autres prestations telles que l'alimentation en carburant. INTERFRIGO entend ainsi devenir le véritable promoteur et le coordinateur, à vocation ferroviaire, des transports sous régime de température dirigée.

Dans un marché qui se caractérise par le développement rapide, la diversification des services demandés et l'exigence d'une qualité toujours plus grande, INTERFRIGO a mis en œuvre des moyens et des méthodes efficaces pour satisfaire sa clientèle. Grâce à la technique des transcontainers frigorifiques elle étend maintenant ses activités au-delà des limites géographiques de l'Europe.



un club
TEE
en gare de
Bruxelles-Midi

À l'intention de la clientèle des TRANS-EUROP-EXPRESS, la Société nationale des Chemins de fer belges a créé en gare de Bruxelles-Midi un bar club T.E.E. qui est une première réalisation du genre sur les réseaux des chemins de fer européens.

Un salon avec bar permet aux voyageurs des trains T.E.E. d'y passer un moment de détente dans un cadre luxueux, de s'y faire servir une consommation, voire une collation, par un personnel stylé, dans une ambiance agréable et reposante. L'homme d'affaires y dispose d'un bureau avec secrétaire sténo-dactylo interprète, à qui il peut confier des travaux de secrétariat.

Le voyageur y dispose aussi d'une salle de bain ou de douche, d'un cabinet de toilette avec rasoir électrique, d'une cabine téléphonique pour l'intérieur et l'étranger, autant de commodités offertes aux membres du club T.E.E.

Seules les personnes en possession d'un supplément T.E.E. ou d'une carte de membre délivrée par la Direction commerciale de la S.N.C.B. ont accès aux locaux du club. Ceux-ci sont situés en gare de Bruxelles-Midi dans le grand couloir transversal, entre les escalators conduisant aux voies 13/14 et 15/16.

wagons désaffectés offerts en location

La S.N.C.B. dispose d'un certain nombre de wagons désaffectés de différents types. Il s'agit de wagons qui ne sont plus aptes à circuler sur les lignes de la S.N.C.B. mais qui peuvent encore rendre des services pour des transports ou autres utilisations à l'intérieur des installations de la clientèle. Ces wagons peuvent être pris en location pour une période indéterminée d'une durée minimale de 4 mois.

Ci-après le nombre maximum des wagons disponibles actuellement, leurs principales caractéristiques ainsi que le taux de location par wagon et par jour calendrier (taxe non comprise).

Les demandes de location doivent être transmises à la Direction commerciale de la S.N.C.B., Bureau 61-51, rue de France, 85, 1070 - Bruxelles, tél. 13.18.70, ext. 3661.

| DESCRIPTION | Nombre de wagons disponibles | Charge maximum (en T) | Longueur totale hors tampons (en m) | Surface du plancher (m ²) | Volume (m ³) | Tare moyenne (T) | Taux de location par wagon par jour calendrier (F) |
|--|------------------------------|-----------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|------------------|--|
| WAGONS TOMBEREAUX | | | | | | | |
| — trémies à 12 battants mobiles déchargement bilatéral | 20 | 26 | 8,94 | — | 28 | 12,35 | 70,— |
| — « talbot » à déchargement bilatéral | 4 | 40 | 8,92 | — | 28 | 22,40 | 90,— |
| — trémies pour transports de schlamms | 5 | 27,50 | 8,24 | — | 32 | 12,20 | 80,— |
| — wagons à 4 portes 1 porte d'about mobile | 25 | 26 | 8,03 | 16,58 | 24,70 | 10,20 | 60,— |
| — wagons à 2 portes portes d'abouts fixes | 120 | 21 | 7,15 | 14,87 | 23,50 | 7,90 | 50,— |
| — wagons à 4 portes 2 portes d'abouts mobiles | 75 | 26 | 8,60 | 19 | 31,30 | 10,50 | 60,— |
| WAGONS FERMES | | | | | | | |
| — wagons à 3 compartiments | 5 | 9,50 | 10,54 | 22,33 | 44,40 | 15,60 | 50,— |
| — wagons à châssis anglais | 30 | 21 | 8,94 | 18,30 | 40 | 9,50 | 70,— |
| — wagons à 4 trémies déchargement dans l'axe de la voie | 70 | 23 | 8,94 | — | 19,50 | 13,10 | 85,— |
| — wagons ordinaires | 20 | 16 | 8,24 | 21,30 | 46 | 9,45 | 55,— |
| — wagons avec une largeur intérieure de 2,22 m - 10 vasistas | 50 | 15,50 | 8,60 | 16,45 | 36 | 9,50 | 50,— |
| WAGONS PLATS A 2 ESSIEUX | | | | | | | |
| — plat - table long. 7,30 m | 20 | 15,50 | 8,50 à 9 | 18,6 à 21 | — | 8,50 | 50,— |
| — à haussettes de 30 cm long. 7,30 m | 20 | 18 | 8,50 à 9 | 18,6 à 21 | — | 8,10 | 60,— |
| — à haussettes de 60 cm long. 7,30 m | 10 | 16,50 | 8,50 à 9 | 18,6 à 21 | — | 7 | 55,— |
| — avec haussettes amovibles | 40 | 15,50 | 11,44 | 26,80 | — | 9 | 50,— |
| — avec haussettes rabattantes avec ranchers | 2 | 15,50 | 10,13 | 22,60 | — | 8,50 | 50,— |
| WAGONS PLATS A BOGIES | | | | | | | |
| — longueur 18,10 m | 5 | 36,50 | 19,70 | 48,50 | — | 20,70 | 120,— |
| — longueur 12 m - avec haussettes de 46,5 cm et ranchers | 1 | 21 | 13,50 | 30,97 | — | 16,50 | 90,— |
| — longueur 18,50 m | 4 | 42 | 19,65 | 44,05 | — | 26,50 | 125,— |
| — longueur 18,50 m | 4 | 36,50 | 19,70 | 50 | — | 19,80 | 120,— |

LE "GRIL EXPRESS"

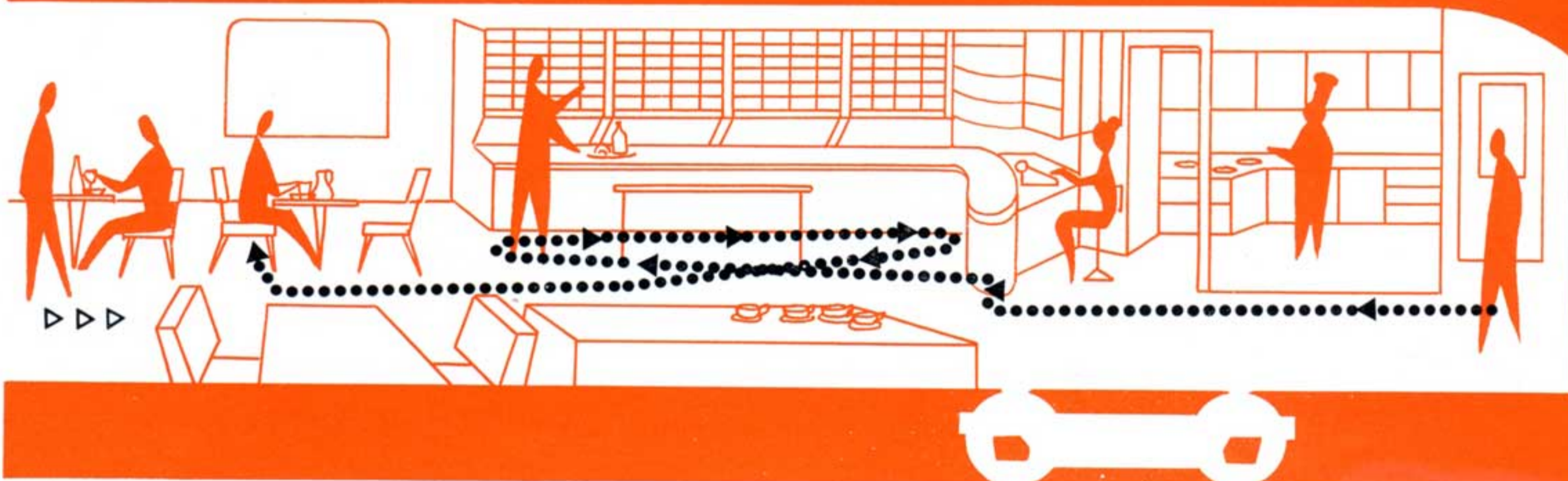
le wagon-restaurant „libre service"

L'élévation progressive du niveau de vie fait que bon nombre de voyageurs ont renoncé à emporter leur nourriture pour le trajet et préfèrent, en cours de voyage, prendre leur repas dans un milieu plus approprié que le compartiment.

Les chemins de fer se trouvent donc amenés à offrir, en un temps assez limité, un nombre toujours croissant de repas à leur clientèle. Pour éviter les surcharges qui devaient inévitablement en résulter les chemins de fer français, en collaboration avec la Compagnie internationale des Wagons-Lits et du Tourisme, ont adopté la formule du « libre service ».

Pour l'instauration de ce service, quelques principes essentiels ont été retenus :

— le libre choix (il y a moyen de combiner plusieurs plats pour composer son repas) ;



— le tout compris (le client connaît le montant total de l'addition avant le début de son repas, service, boisson, café inclus) ;

— le service sans interruption pendant tout le trajet (le voyageur prend son repas à l'heure qui lui convient le mieux).

Voici une formule qui met le voyageur d'autant plus à l'aise que, par ses tarifs, elle va dans le sens d'une « démocratisation » des repas pris dans le train. Déjà appliquée sur certaines relations dont Bruxelles-Paris, elle s'étend progressivement aux trains des grands axes du réseau ferroviaire français. Pour donner à cette réalisation le maximum d'efficacité des voitures-restaurants appropriées ont été construites.

Celles-ci offrent de 20 à 40 places selon les besoins. Elles sont pourvues de groupes électrogènes diesel alimentant toutes les installations ; une batterie d'accumulateurs de forte capacité assure à l'ensemble l'autonomie de fonctionnement désirée.

Armoires et comptoirs réfrigérés, cafétaria,insonorisation poussée, stabilité du véhicule, vitrages doubles réfléchissant les rayons solaires, bref les derniers raffinements de la technique ont été conjugués.



UNE MULTITUDE DE FORMULES FERROVIAIRES



FTS vous présente

LA FRANCE...

des sommets prestigieux aux rivages
les plus cléments, sa nature opulente et si
diversifiée, sa gastronomie réputée
en font un haut lieu de
vacances et de joie de vivre.

les alpes

10 jours à St.-Gervais (850/1.950 m) à partir de **4.490 FB.**
Entre Megève et Chamonix.

Départ tous les vendredis soir du
18 décembre '70 au 12 mars '71.
Séjours de 10, 17, ou 24 jours.

Les prix forfaitaires comprennent :

- **Train direct** aller/retour, toute gare belge (couchette + 300 FB).
- Guide dans le train et à l'accueil en gare de Bruxelles.
- Petits déjeuners en cours de voyage.
- Transport en car de la gare d'arrivée à la station.
- Pension complète, suivant catégorie de l'hôtel choisi lors de l'inscription.

Neuf stations réputées :

Chamonix - Megève - Morzine -
St.-Gervais - Courchevel - Val
d'Isère - Alpe d'Huez - Les 2 Alpes
- Villard-de-Lans.

paris

Week-end de 3 jours en pension complète. Prix tout compris, au départ de toute gare belge (tous les vendredis) à partir de **1.490 FB.** En car, visite guidée de Paris et du château de Versailles.

Week-end « High-Society » par le T.E.E. (2 jours).

Logement à l'hôtel de Crillon - Place de la Concorde. Appartement-suite, grand confort. Et champagne d'accueil gratuit. Départ tous les samedis.

Prix **tout compris** au départ de toute gare belge 2.890 FB. (Temps libre à Paris).

Spécial Noël - Nouvel An. Deux formules au choix : Week-end de 4 jours - Départ 24 et 31 décembre. Même programme de base que week-end de 3 jours.

Prix tout compris pension complète avec excursions à partir de 1.990 FB.

Idem : 5 jours depuis 2.750 FB.
7 jours depuis 3.490 FB.

Autre formule individuelle.

Voyages libres de 2 ou 3 jours à votre convenance. Départ chaque jour (sauf du 19 décembre au 3 janvier) toute gare belge - Prix train + hôtel / petit déjeuner : depuis 850 FB.

N.B. Les voyages « PARIS » sont aussi en vente dans les gares S.N.C.B.

la côte d'azur

Nice, Cannes ou Menton, en train direct, départ chaque vendredi de Bruxelles-Midi.

Tout compris : **10 jours** depuis **2.950 FB.**

Nombreuses manifestations d'hiver :

NICE : son Carnaval (3 semaines) du 5 au 25 février. CORSO-Feux d'artifice - Batailles de Fleurs. La capitale de la Riviera française vous attend.

CANNES : Festivités prévues :

16 - 23 janvier '71 : MIDEM (Marché International du Disque et de l'Édition Musicale).

30 janvier et 7 février : Batailles de Fleurs et Mimosas à Cannes / Mandelieu.

14 et 15 février : Fête des Fleurs - Majorettes.

* * *

MENTON : JARDIN toujours FLEURI.

Oeillets - amandiers - mimosas - asphodèles.

10 jours : chaque vendredi soir du 11 décembre 1970 au 12 mars 1971.

Tout compris : Train, hôtel 2 Etoiles - pension complète - **A partir de 4.800 FB.** Belles excursions dans l'arrière-pays.

Renseignements et inscriptions : AGENCES DE VOYAGES

RES POUR VOS VACANCES D'HIVER 70/71



Le RAILTOUR - programme

Il se caractérise par la multiplicité de ses formules.

80 hôtels de toutes catégories et 48 stations d'hiver en Allemagne, Autriche, Italie, Suisse et Yougoslavie.

pour les fêtes de fin d'année

4 trains spéciaux directs sont mis en circulation.

— Places couchettes réservées et comprises dans le prix.

— Bar-dancing, wagon-restaurant.

- L'Allemagne, l'Autriche, la Yougoslavie.

11 jours à l'hôtel, à partir de 5.370 FB.

Départ le lundi soir, 21 décembre.

Retour le dimanche matin, 3 janvier.

- L'Italie.

12 jours à l'hôtel, à partir de 6.795 FB.

Départ le samedi soir, 19 décembre.

Retour le samedi matin, 2 janvier.

- La Suisse.

Départ le samedi soir, 19 décembre.

Retour le dimanche matin, 3 janvier.

A partir de 7.825 FB.

après les fêtes

10, 17 ou 24 jours :

— départ chaque vendredi soir à partir du 8 janvier jusqu'au 2 avril,

— retour le dimanche matin.

- En Bavière, dans le Tyrol, dans le Salzburgerland.

10 jours à partir de 4.270 FB.

17 jours à partir de 5.700 FB.

- En Suisse (les Grisons, le Valais, le Berner Oberland, le Vaud).

10 jours à partir de 4.950 FB.

17 jours à partir de 5.750 FB.

Billets de vacances permettant de faire 5 excursions à demi-tarif ou donnant droit à 50 % de réduction sur les téléphériques et les chemins de fer dans la plupart des stations.

les prix Raitour sont forfaitaires

Ils comprennent :

— le voyage par train de nuit en place couchette réservée (wagon-lit possible moyennant supplément),

— au départ de toute gare belge jusqu'à destination, et retour,

— le transfert des bagages dans les grandes gares du parcours,

— les repas en cours de route,

— les transferts de la gare à l'hôtel et vice versa,

— le logement en pension complète à l'hôtel (sauf stipulation contraire),

— les services des accompagnateurs et des hôtesses.

Renseignements et inscriptions : AGENCES DE VOYAGES



VACANCES DE NEIGE

RAILTOUR

Allemagne
Autriche,* France,
Italie, Suisse,
Yougoslavie,
10 et 17 jours
à partir de
4.170* f. et 5.700* f.
tout compris



RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS DANS LES AGENCES DE VOYAGES

