

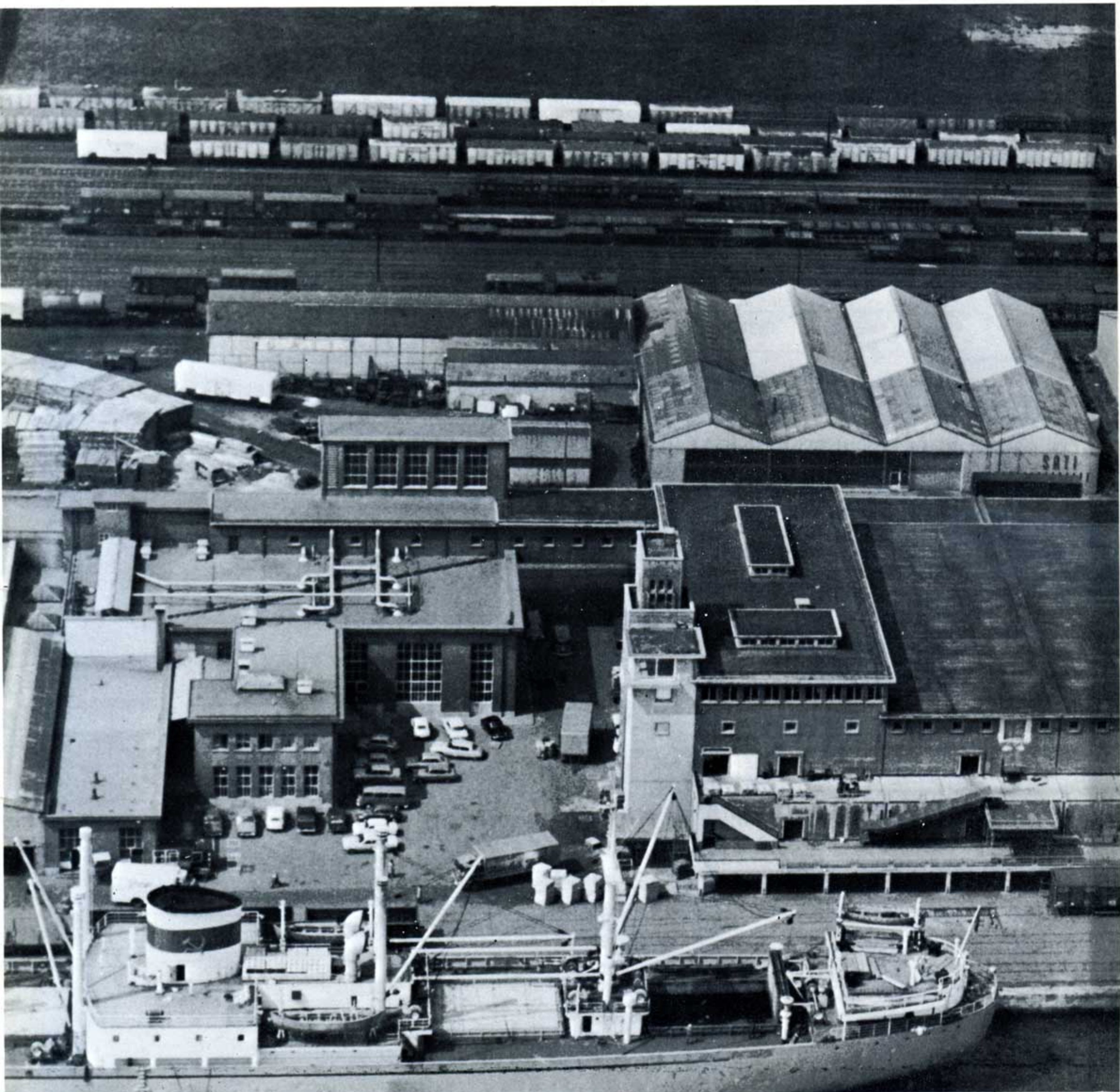
# INFORMATIONS

# SNCB



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique bimestriel - Numéro 2 - Mai 1972





Le terminal S.N.C.B. à Anvers, entre la 6e darse et le Churchilldok connaîtra fin 1972 une nouvelle extension. Nous en parlons dans ce numéro.



## SOMMAIRE

Page	
2	La vie intolérable
5	Anvers, une porte sur le monde
7	Un port ferroviaire
9	Terminal 1972
10	A bon travail bon loisir
11	A bonne entente, bonne détente
12	La direction commerciale
14	Dormez à plus de 100 à l'heure
17	Carte à demi-tarif
18	Par l'image et le son
20	Aiguillages
22	Location de containers — nouveaux visages
23	Wagons nouveaux — terrain disponible
24	Gagnez 4 jours de vacances

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

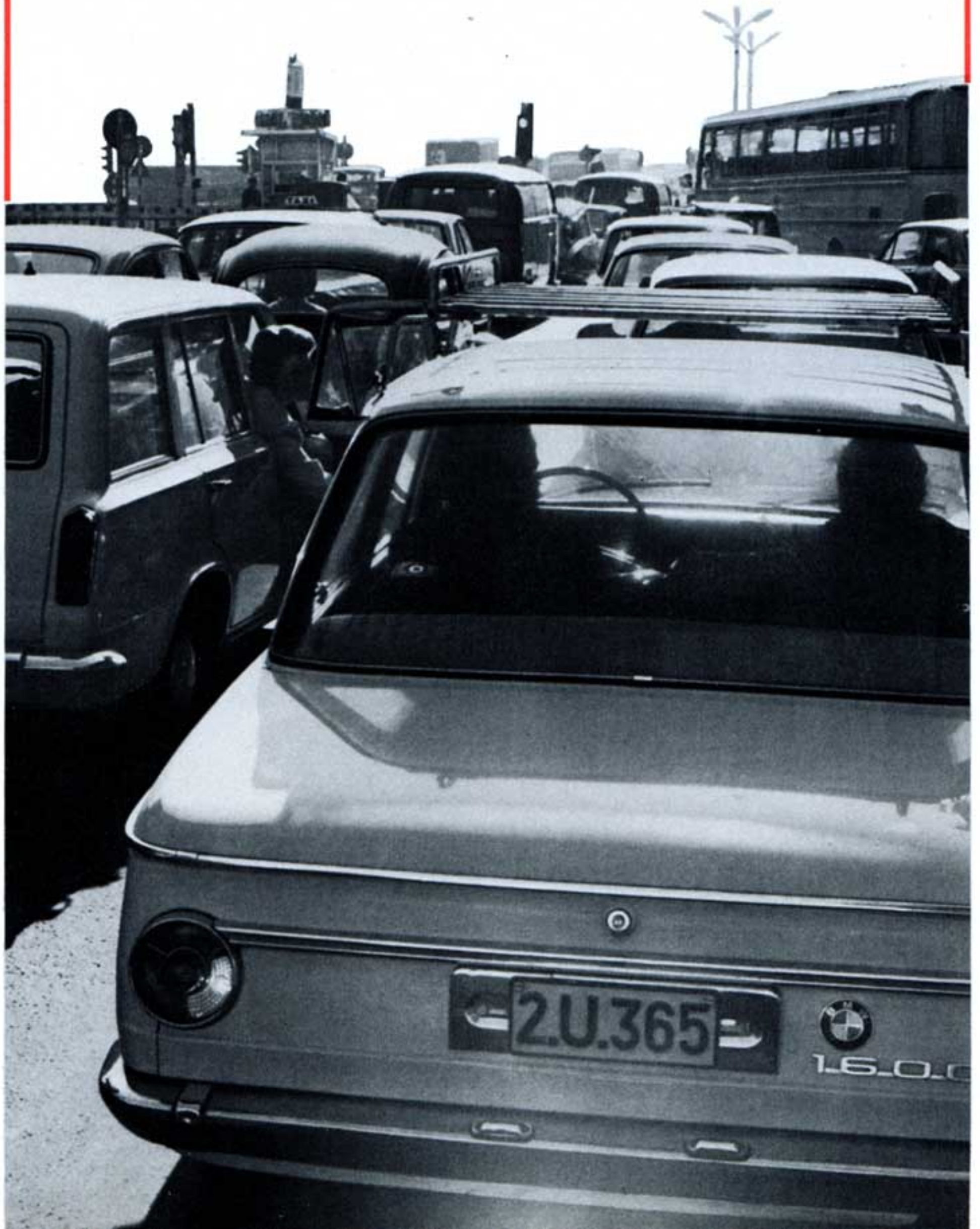
Photos F. Putman — Bruxelles  
Port d'Anvers  
J. Mineur — Bruxelles  
G. Delise — Bruxelles

Conception : P. Funken — Bruxelles  
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 : P. SERGYSELS  
BRUXELLES.

On parle et on écrit beaucoup à propos de la pollution et du bruit. Les opinions sont à ce sujet forcément partagées, pour des motifs parfois plausibles mais aussi à cause de la diversité des intérêts. Nous proposons ici à votre attention, à titre documentaire la traduction d'un article publié l'année passée par l'organisation professionnelle des Cheminots allemands. Nous ne voudrions pas prétendre que cet article est dégagé de toute tendance — on ne renie pas ses origines —, mais il a le mérite de se baser sur des faits. Ceux-ci ont été relevés en Allemagne, mais le langage tenu nous paraît suffisamment universel pour que nous nous sentions tous concernés.

# la vie





# intolérable

## LE TRANSPORT ROUTIER, FAUTEUR DE POLLUTION No 1.

Depuis plus d'un an, les articles se sont multipliés dans la presse pour traiter de la pollution du milieu et de la protection de l'environnement.

La campagne actuelle a pris son essor lorsque le président Nixon exhorta les Américains à «retravailler la terre» en vue de préserver les générations à venir mais aussi la génération présente.

Le Gouvernement fédéral d'Allemagne a souligné avec vigueur le danger croissant de la pollution. M. Genscher, le ministre des Affaires Intérieures, constate que la communauté a pris conscience de la situation critique dans laquelle elle se trouve engagée du fait de la pollution de l'air, des eaux et des fonds marins, mais aussi, à cause de la multiplication démesurée des déchets et de l'accroissement du bruit, tous problèmes amplifiés par l'explosion démographique.

Des masques pour respirer. L'eau potable rationnée. L'atmosphère suffocante des déchets et des ordures. Plus même la possibilité de se baigner...

Quelle sombre perspective ! Et qu'est-ce donc qui nous pousse dans cette voie ?

A voir le ciel ennuagé de fumées et les cours d'eau où s'amoncellent les écumes, on inclinerait à croire que l'industrie provoque, à elle seule, la pollution. Et pourtant, les moyens de transport ont leur part de responsabilité dans la situation

## LES VOITURES RENDENT LA VIE INTOLÉRABLE DANS LES VILLES.

Le président Nixon n'a pas hésité à déclarer que la pollution doit être attribuée en tout premier lieu au trafic routier.

Cette constatation se vérifie du reste dans nos régions à forte densité de population, comme le montrent les nombreux tests effectués à Munich, par exemple. En trois ans, la teneur de l'air en oxyde de carbone y a triplé (par moment la concentration de ce composé atteint même dix fois la quantité que peut tolérer le corps humain). Celle des hydrocarbures a doublé, celle des gaz

nitriques a été multipliée par six. Or ces gaz proviennent presque exclusivement du pot d'échappement des voitures. On a noté aussi que les fumées sont tellement épaisses dans le centre de la ville que, sur la durée d'un an, le soleil y brille cent heures de moins que dans la périphérie.

D'autre part, le ministre du Travail, M. Walter Hirrlinger a fait la constatation suivante : à Stuttgart, qui peut être considéré comme le plus grand centre mondial de l'industrie chimique et qui se trouve comme serti dans une cavité naturelle peu exposée aux vents, les examens ont révélé que ce n'est pas l'industrie mais le chauffage domestique et la circulation routière qui polluaient le plus la région. L'atmosphère y est à ce point empestée, que l'on envisage un système d'alerte en plusieurs phases. Au dernier échelon les voitures ne pourraient y circuler qu'en nombre très limité. Le gouvernement fédéral estime que le plus gros effort pour réduire la pollution incombe au secteur des transports routiers.

Des chiffres ont été rassemblés qui soulignent la gravité de la situation : les quatorze millions de voitures personnelles qui circulent en Allemagne répandent annuellement huit millions de tonnes d'oxyde de carbone, 1.200.000 tonnes d'hydrocarbures, 900.000 tonnes de bioxyde d'azote, 12.000 tonnes de particules diverses et 7.000 tonnes de plomb, tous produits nocifs en suspension à une hauteur où la respiration les capte. Certains gaz cancérigènes sont ainsi absorbés non seulement en respirant mais aussi en s'alimentant de plantes cultivées en bordure des autoroutes.

Nous n'avons encore rien dit sur les effets néfastes du bruit de la rue. Il semble qu'il n'y ait qu'une solution au problème : interdire l'accès du centre des villes à la circulation des voitures particulières et opter pour les transports en commun.

## DES CANALISATIONS ET UNE NAVIGATION INTÉRIEURE QUI SOUILLENT LES COURS D'EAU.

Le Rhin est devenu un égout. Il y a dix ans que le ministre Balke a fait cette constatation lors d'une

séance de l'Association pour la protection des eaux en Allemagne.

Si l'on purifiait les eaux du Rhin à hauteur de la frontière avec les Pays-Bas, il faudrait tous les jours 3.000 wagons de chemin de fer pour transporter les crasses recueillies.

Les 200 millions de mètres cubes d'eau qui franchissent journallement la frontière contiennent 40.000 T de sel de cuisine, 16.150 T de sulfates, 2.260 T de nitrates, 103 T de phosphates, 554 T d'ammoniaque et 295 T de fer.

Il faut savoir qu'une épaisse couche grasse s'agglutine au fond du fleuve et que les eaux véhiculent en surface des nappes huileuses. L'Administration des Eaux et de la Navigation de Duisburg a signalé que les bateaux prenaient une part importante dans la pollution du Rhin. Les dispositions légales qui interdisent aux bateliers de souiller les eaux ne présentent que peu d'efficacité, tant il est difficile de prouver les infractions.

Les huiles s'émulsionnent dans l'eau sous l'action des hélices et leur dispersion au niveau de toutes les couches s'oppose à toute régénération bactériologique.

Ici aussi, comme sur les routes, il faudrait absolument limiter le transport.

La situation est plus dramatique encore en ce qui concerne les voies d'eau canalisées, comme la Moselle et le Main. Les barrages interrompent le courant normal de l'eau et le nettoyage naturel qui devrait en résulter. Conséquence inévitable : ces voies d'eau ne sont plus qu'une juxtaposition de mares biologiquement mortes, qui dégagent en été des odeurs nauséabondes, comme à Francfort. Il faudrait tout de même que l'on cesse de considérer nos cours d'eau sous l'unique aspect des transports et que l'on renonce à creuser des canaux de façon inconsidérée.

## LES AVIONS EMPESTENT L'ATMOSPHERE ET PROVOQUENT UN VACARME INTOLÉRABLE.

Une récente enquête de l'institut botanique de l'université de Munich attribue le dépérissement de la forêt dans des bandes situées au-dessous

des voies de navigation aérienne, aux gaz de combustion des avions qui desservent l'aérodrome de Riem.

Les aiguilles des sapins malades contiennent neuf fois plus de plomb que celles des épicéas intacts.

Les spécialistes estiment que ce plomb, qui provient du gaz d'échappement des avions à hélices, peut s'être posé directement sur les aiguilles, mais peut aussi avoir été absorbé par les racines.

Il n'y a cependant pas que le plomb qui détruit les plantes. D'autres résidus de la combustion sont bien plus nuisibles encore, notamment les hydrocarbures et les produits issus des réactions photochimiques dues aux effets des rayons solaires.

Dans quelle mesure l'organisme humain supporte-t-il l'action de tels gaz ? Le problème concerne tout l'humanité, mais il touche plus directement les «riverains», victimes à la fois de la pollution et du bruit.

Selon de récentes études, de nombreuses maladies trouvent leurs origines dans l'excès de bruit.

Des mesures s'imposent d'urgence : créer des rideaux de verdure pour protéger les centres urbains; concevoir des techniques qui réduisent le bruit à la source.

Des dispositions légales viennent d'entrer en vigueur dans le cadre de la lutte contre le bruit des avions. Ce n'est là qu'un premier pas.

#### **DES OLEODUCS PEUVENT RENDRE LES EAUX SOUTERRAINES INUTILISABLES POUR DE NOMBREUSES ANNEES.**

Sans doute des prescriptions légales très sévères ont-elles été édictées pour éviter que des avaries surviennent aux oléoducs. Sans doute leur construction est-elle soumise à un

contrôle rigoureux. Il n'empêche qu'une canalisation peut toujours être détériorée, et qu'il se passera toujours un certain laps de temps avant de pouvoir arrêter le flot de pétrole qui s'écoule par la brèche.

Or, il ne faut pas perdre de vue qu'une proportion de 1 à 1 million d'hydrocarbure dans l'eau est déjà perceptible au goût. Une extrême prudence s'impose donc.

Nous ne pouvons plus nous permettre de perdre de l'eau, alors que la population augmente sans cesse, comme aussi les besoins individuels. La pose d'oléoducs pourrait bien ne plus être admise que dans les terres dépourvues d'eau potable.

Dans la perspective de l'épuisement des réserves souterraines en république fédérale, on a envisagé d'établir une canalisation d'eau potable entre les régions surpeuplées de la Rhur, du Main et de Mannheim d'une part et la Scandinavie, d'autre part.

#### **DANS DE TELLES CONDITIONS, LE DEVELOPPEMENT DES TECHNIQUES FERROVIAIRES VIENT A POINT NOMME.**

Les chemins de fer appliquent actuellement la traction diesel et la traction électrique.

Assurément les locomotives diesel dégagent des gaz de combustion; dans des proportions bien moindres cependant que les camions et les voitures.

Autre considération : la pose de rails soudés et la traction électrique ont réduit sensiblement le bruit.

Il faut aussi noter que l'habitat s'organise beaucoup moins à proximité des lignes ferroviaires qu'en bordure des routes. La circulation des trains dérange donc en tout état de cause beaucoup moins les populations que ne le fait le trafic routier.

## **LES CHEMINS DE FER SUISSES PROTEGENT L'EAU**

*Les chemins de fer suisses ont mis au point des «wagons de défense hydrocarbures» pour la protection de l'eau.*

*Ces wagons sont dotés du matériel suivant :*

- récipients pliables, sacs, bâches de ramassage;
- matériel de colmatage (coins et bouchons en bois, fermetures rapides pour citernes);
- pompe de transvasement avec générateur de courant;
- tuyaux d'aspiration et de refoulement;
- outils ne provoquant pas d'étincelles;
- matériel d'éclairage;
- deux échelles;
- vêtements protecteurs avec casques à visière et couvre-nuques;
- trousse sanitaire;
- produits coagulants;
- extincteurs à poudres.

*Trente gares sont équipées d'un wagon de ce type.*

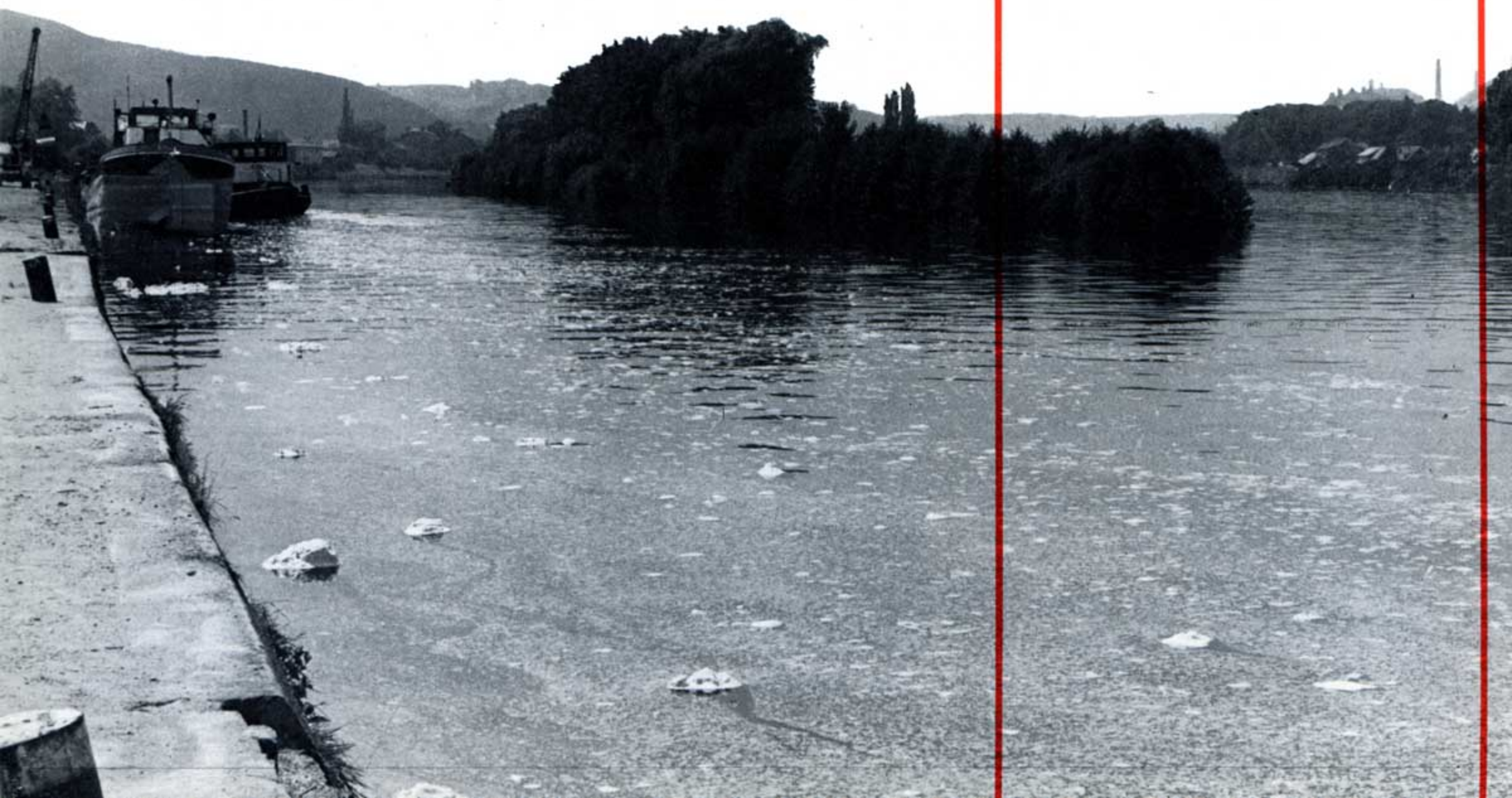
*Le but essentiel est de protéger le plus efficacement possible les nappes d'eau situées sous les gares. En cas d'accidents, des équipes «de piquet» interviennent immédiatement.*

*D'autres gares sont dotées d'un équipement moins complet mais qui permet cependant d'empêcher les flots d'hydrocarbures de contaminer les eaux «propres».*

*Des équipes spécialement formées veillent dans les gares équipées de ce matériel.*

*Le rail suisse transporte chaque année quelques huit millions de tonnes de produits pétroliers.*

*Un accident, une avarie peut toujours arriver : les mesures consécutives à la loi fédérale sur la protection des eaux visent à y parer efficacement.*



# ANVERS

## 2e au monde

Anvers était un port sur l'Escaut. Napoléon Bonaparte décida un jour de lui donner une tout autre dimension.

Ce qu'il fit: il lui donna son premier bassin.

Depuis, Anvers n'a cessé de grandir: l'article de Monsieur Delwaide, échevin du port, le montre clairement.

Reconnu aujourd'hui deuxième port mondial, il nous intéresse particulièrement car il est celui où le chemin de fer a été, de tous temps, le mieux intégré. Monsieur Herremans, représentant commercial du chemin de fer pour la Métropole, en donne une illustration frappante. Mais en dernier ressort, et de manière plus intéressée. Anvers attire notre attention en tant que noeud du trafic des containers, technique de transport qui connaît de nos jours un extraordinaire développement.

Quand on observe le développement du port d'Anvers depuis la fin de la guerre, on est frappé par l'expansion rapide du trafic et l'extension considérable des installations portuaires. Conséquence de la croissance du transport maritime, d'importants changements sont intervenus sur le plan du tonnage, du trafic des marchandises et de leur manutention. Cette évolution a nécessité une adaptation profonde de la zone portuaire.

A côté de la traditionnelle fonction commerciale et de transport d'Anvers, il convient de mentionner un phénomène qui a exercé une puissante influence sur la productivité du port, à savoir l'industrialisation qui a connu un essor spectaculaire au point que de 80 hectares occupés par les industries de base en 1940, on est passé à 200 en 1950, 600 en 1960 et 3000 de nos jours.

L'adaptation du port d'Anvers n'a pas trainé



grâce au plan décennal pour la réalisation duquel les autorités tant communales que d'Etat ont investi plusieurs milliards. Ce plan de développement et de modernisation du port, approuvé à l'unanimité par les chambres en 1956, fut complété en 1958 par la loi ordonnant la construction de l'écluse de Zandvliet; cet ouvrage d'art, qui a augmenté de 75% la capacité des écluses, fut inauguré solennellement le 3 octobre 1967 par S.M. le roi Baudoin, en même temps que les bassins B1, B2 et B3 qui mettent la nouvelle écluse et les installations portuaires en liaison.

Les travaux du plan comprenaient une extension de 5.340 à 10.600 hectares de la superficie brute de la zone portuaire, un allongement de 45 à 100 km des quais et talus et la préparation de vastes terrains industriels.

La grande industrialisation a débuté dans les années 50 avec la construction du bassin Marshall et de deux grandes raffineries appartenant aux Sociétés SIBP et ESSO. Si des travaux appropriés d'infrastructure ont ouvert le zoning à des industries de dimension internationale, le développement industriel doit surtout être imputé au fait que ceux qui traitent les matières premières s'installent de plus en plus dans les ports, tributaires qu'ils sont, pour leur ravitaillement, des pays d'outre-mer. L'industrie pétrolière et la pétrochimie en sont des exemples frappants. L'industrie sidérurgique a pareillement besoin de terrains proches des eaux profondes. Anvers, au coeur du Marché Commun, offre en outre l'avantage d'excellents facteurs d'établissement.

Cet avantage géographique s'affirmera davantage avec l'élargissement de la Communauté Européenne, lors de l'entrée de pays maritimes comme la Grande-Bretagne et l'Irlande, la Norvège et le Danemark.

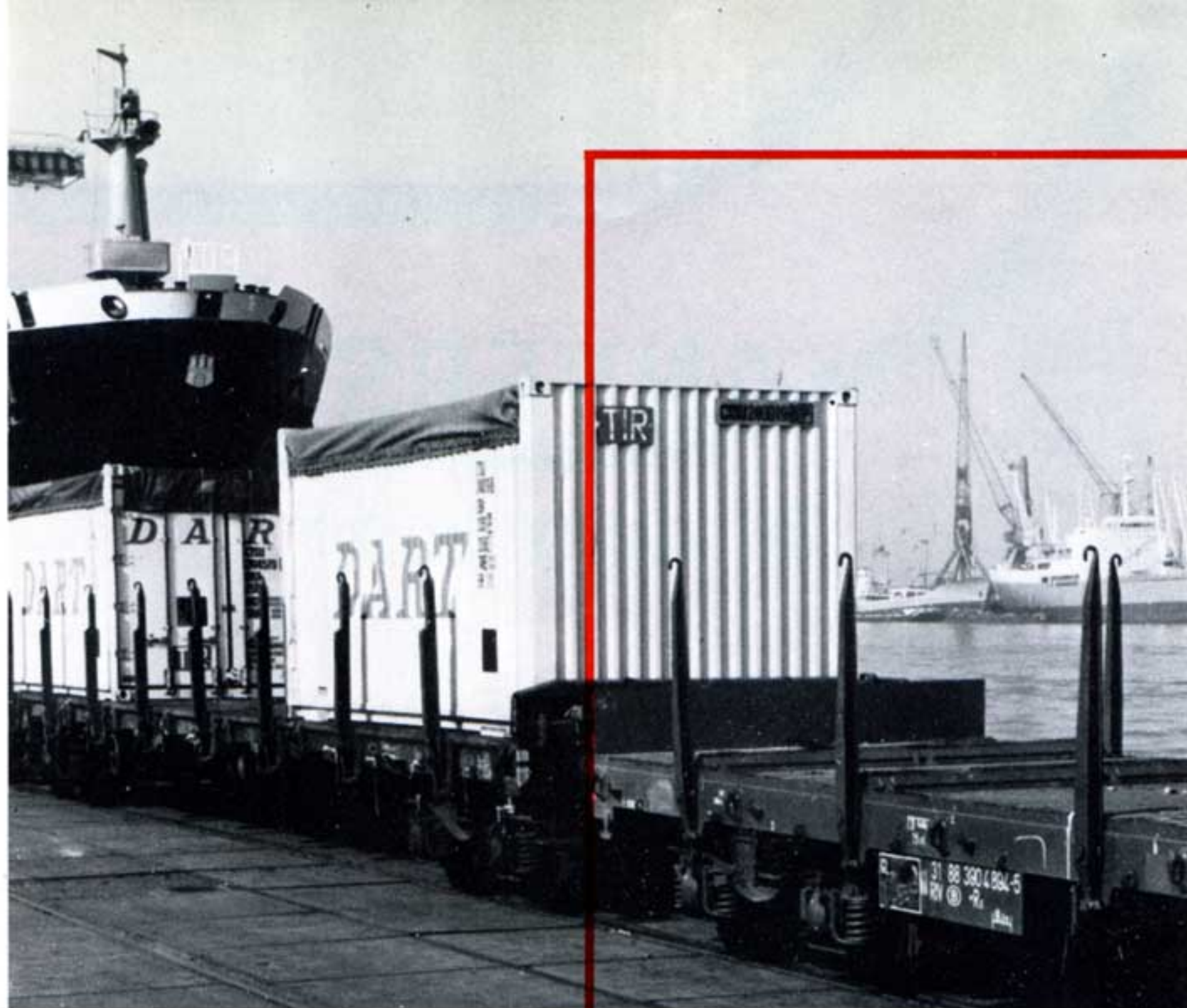
Le point fait sur ce développement, on ne doute plus que l'image du port d'Anvers ait subi, ces dernières années, des changements fondamentaux. Presque toutes les entreprises installées dans la zone portuaire sont en extension sur la rive droite comme sur la rive gauche où un nombre toujours plus grand d'entre elles s'implantent. La rive droite est en effet déjà entièrement répartie entre les entreprises liées au port — ce qui ne les empêchera pas de s'y développer plus encore. L'expansion industrielle est d'ailleurs favorisée par le réseau croissant de pipe-lines à l'intérieur du port même et vers les entreprises similaires d'Europe occidentale.

Par ailleurs, au Churchilldock, six terminaux pour containers ont été érigés, dont quelques un combinés avec des embarcadères pour le trafic roll-on / roll-off. Avec 7 portiques en service, y compris le terminal ferroviaire voisin de la S.N.C.B., Anvers est incontestablement le port pour containers le mieux équipé en Europe occidentale.

Ensuite vient le transbordement des minerais destinés essentiellement à l'industrie métallurgique belge. A cette fin, 14 portiques sont disponibles avec en outre 35 hectares servant à l'entreposage. Les installations frigorifiques pour la conservation des marchandises périssables ont une superficie de 320.000 m<sup>2</sup> et les silos à grains une capacité de 120.000 tonnes.

Le trafic du fer et de l'acier, un des plus connus d'Anvers, dispose d'installations de transbordement spécialisées.

Etant donné la considérable expansion du port sur la rive droite de l'Escaut, il est d'une importance capitale que l'éclosion de la rive gauche se fasse vite.



## Anvers, port ferroviaire

Ceux qui exercent leur profession dans la zone portuaire d'Anvers savent d'expérience quel rôle important le chemin de fer joue dans l'activité du port.

Les étrangers ne sont pas aussi convaincus du fait qu'un port puisse présenter une telle dépendance vis-à-vis du trafic ferroviaire. Le terme «port» induit immédiatement l'image de navires, péniches, bassins, quais et grues; mais un port, c'est plus ! Un endroit où transport maritime et transport terrestre se complètent et détiennent une importance égale pour le bon déroulement des opérations.

Les transports par voie terrestre à partir et à destination du port méritent de retenir notre attention et il va de soi que nous, cheminots, aimons à mettre, plus particulièrement en lumière le rôle joué par la SNCB dans la vie de la Métropole.

L'importance du chemin de fer à Anvers apparaît à l'énoncé des chiffres : en 1970, près de 19,4 millions de tonnes de marchandises furent transportées par voie ferrée, ce qui équivaut à 24% du mouvement total des marchandises dans le port.

Pour qui se souvient de ses années d'école, Anvers est connu comme port ferroviaire. Malgré une évolution importante après la deuxième guerre mondiale, cela reste vrai, car la S.N.C.B. a suivi pas à pas son développement. Et on peut dire que nulle part l'équipement ferroviaire n'a été aussi bien intégré à l'infrastructure du port qu'à Anvers.

Pour assurer le service sur toute l'étendue de la zone portuaire, on a posé quelque 800 kilomètres de voies, ce qui permet d'atteindre

On prévoit pour cela une surface brute de 6.000 hectares, ramenée à 4.000 hectares si l'on tient compte de l'espace destiné aux bassins, à l'écluse de Kallo en construction, au réseau routier et aux zones vertes.

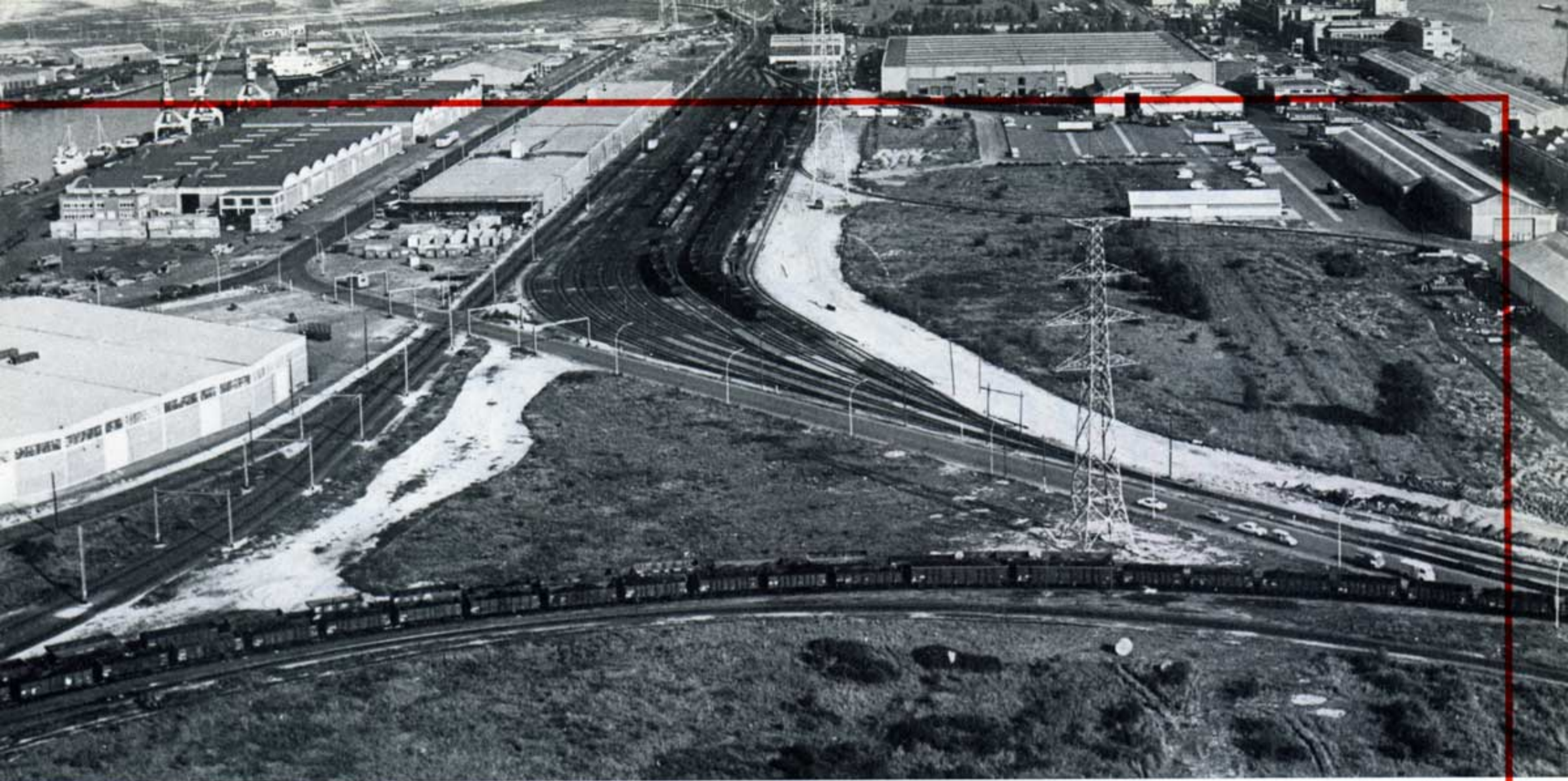
Sur la rive gauche, des terrains d'une superficie globale de 850 ha ont déjà été affectés aux usines pétrochimiques et réserves d'huiles brutes. En outre, on y trouve depuis peu une centrale électrique classique tandis qu'à Doel, une centrale nucléaire prend forme.

Le trafic dans le port est grandement favorisé par un réseau ferré de 800 km qui fait d'Anvers le port ferroviaire par excellence. Enfin, on peut citer les liaisons fluviales avec le Rhin — un nouveau relai Escaut-Rhin est en construction et sera mis en service en 1975 — avec les bassins industriels du Limbourg et de Liège via le canal Albert en cours de modernisation, avec la métallurgie hennuyère par le Rupel et le canal de Bruxelles à Charleroi.

Citons enfin l'incomparable réseau d'autoroutes qui relie Anvers à un hinterland étendu.

Ceci bien considéré, on peut envisager l'avenir du port d'Anvers en toute confiance.

L. Delwaide.  
Echevin du port d'Anvers



par wagon tous les lieux d'entreposage à quai, sous hangar, ainsi que toutes les installations industrielles. C'est pour le port d'Anvers un atout considérable dont les tonnages transportés annuellement par voie ferrée illustrent clairement l'importance. La démonstration est plus spectaculaire encore lorsque le bas niveau des rivières ou le gel de certains cours d'eau nuisent à la navigation intérieure.

Le trafic ferroviaire sur l'ensemble de la zone portuaire pose forcément de grands problèmes d'organisation et de régulation.

Les transports massifs de produits comme les minerais se font le plus souvent par trains complets qui atteignent directement des installations de manutention. Les autres marchandises ne sont généralement pas transportées en quantités suffisantes pour circuler de bout en bout par train complet. On forme donc pour l'hinterland des convois composés de wagons chargés en divers points du port; par ailleurs, des trains venus de l'intérieur du pays sont triés et leurs éléments dispersés vers différents lieux de déchargement et de manutention.

Ces mouvements se décomposent en opérations successives qui prennent place dans les gares de triage, les sections et les voies de quai.

Tout le trafic au départ ou à destination du port est canalisé dans les deux gares de triage, Anvers Kiel et Anvers Nord, qui traitent chaque jour 90 trains «in» et une certaine de trains «out». Anvers Nord est de loin la plus active : elle prend à son compte 92% de ce trafic.

La desserte du port même est réglée par les gares Anvers DS et Anvers Sud qui possèdent une série de «sections» que l'on peut voir comme des maillons intermédiaires entre gares de tirage et voies de quai.

La S.N.C.B. a tout mis en oeuvre pour suivre pas à pas l'extension du port et le développement de ses techniques les plus modernes.

Elle s'est adaptée rapidement au transport de containers (né en 1966) en construisant dans le voisinage du Churchilldok ses propres installations avec grue-portique et espaces de stockage.

Attentive à la croissance constante de ce trafic nouveau, elle a mis en service voilà quelques mois dans ce même «terminal» un engin du type straddle-carrier. Elle y ajoutera une deuxième grue-portique dans le courant de cette année. Nous en parlons plus loin.

Près de 30 000 containers ont quitté le port par chemin de fer en 1970, pendant que 28 000 autres y arrivaient de l'hinterland. En dépit de la poussée rapide de la technique «container», les transports traditionnels constituent toujours l'essentiel du trafic ferroviaire ; les composantes principales en sont les suivantes :

- minerais de fer à destination des aciéries belges et, en moindre quantité, luxembourgeoises : +/- 10 millions de tonnes par an;
- charbon destiné à l'industrie belge : +/- 750 000 tonnes/an.
- produits pétroliers pour l'Union Economique belgo-luxembourgeoise; 1 million de tonnes/an.
- produits métallurgiques des usines belges, luxembourgeoises, françaises et allemandes en partance pour les pays d'outre-mer : 3 millions de tonnes par an.

Engrais, verre, ciment et produits chimiques procurent également un mouvement assez important au chemin de fer même s'ils n'atteignent pas les tonnages que nous venons de citer. On peut encore noter, pour terminer, les bois, les matières premières textiles (coton, laine, jute) des machines de toutes natures, les voitures montées, les tracteurs agricoles, les fruits et produits réfrigérés.

A côté du trafic portuaire proprement dit, des transports nouveaux sont nés des entreprises établies dans la zone industrielle du

port, auxquels le chemin de fer prend une bonne part. Ce mouvement ferroviaire s'élevait en 1970 à un million de tonnes environ et devait, selon les prévisions, avoir doublé au cours de l'année 1971.

Il s'agit ici surtout du transport de pièces pour l'assemblage d'automobiles, de voitures finies, de tracteurs agricoles, d'engrais, de matières synthétiques et autres produits chimiques.

S'il est juste que le chemin de fer est un instrument primordial pour la vie du port d'Anvers, il faut reconnaître par ailleurs que ce dernier est une source exceptionnelle pour l'activité de la S.N.C.B. Celle-ci réalise 26% de son trafic total au départ ou à destination des installations portuaires. Une bonne entente entre les services ferroviaires et les utilisateurs du chemin de fer est donc de première importance pour les intéressés; pour cette raison, on a créé une commission de contact permanente qui se réunit régulièrement pour permettre aux porteparole des associations professionnelles anversoises d'échanger des idées avec les responsables des services ferroviaires.

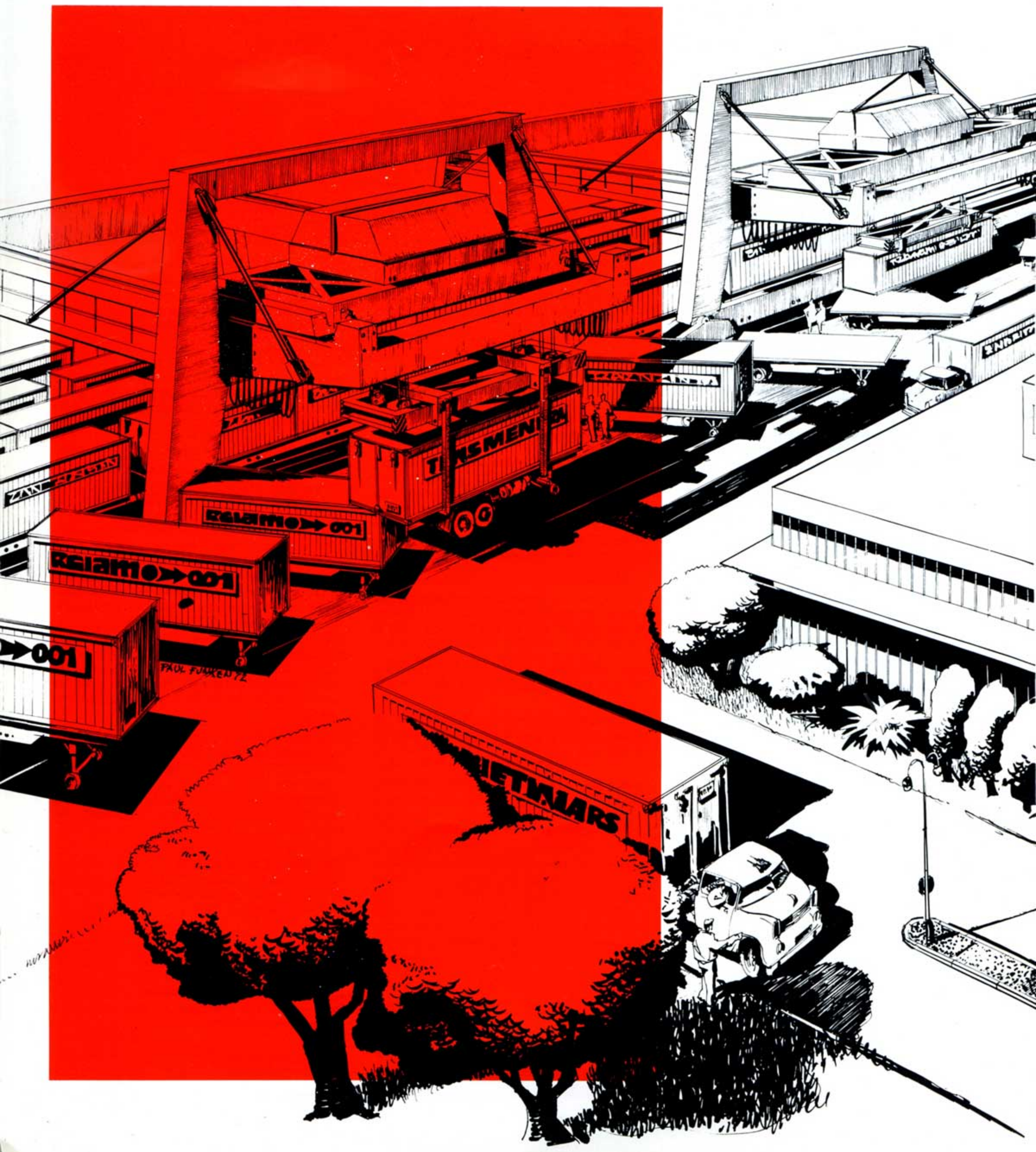
Des problèmes, il y en a bien sûr à foison, qu'il n'est pas possible de régler tous à la satisfaction générale. Mais un dialogue largement ouvert contribue à une meilleure compréhension et conduit souvent à la «meilleure» solution parmi l'éventail des possibilités.

Cet esprit d'entente et le développement de techniques ferroviaires toujours plus perfectionnées accroîtront considérablement le rôle du chemin de fer à Anvers dans l'avenir.

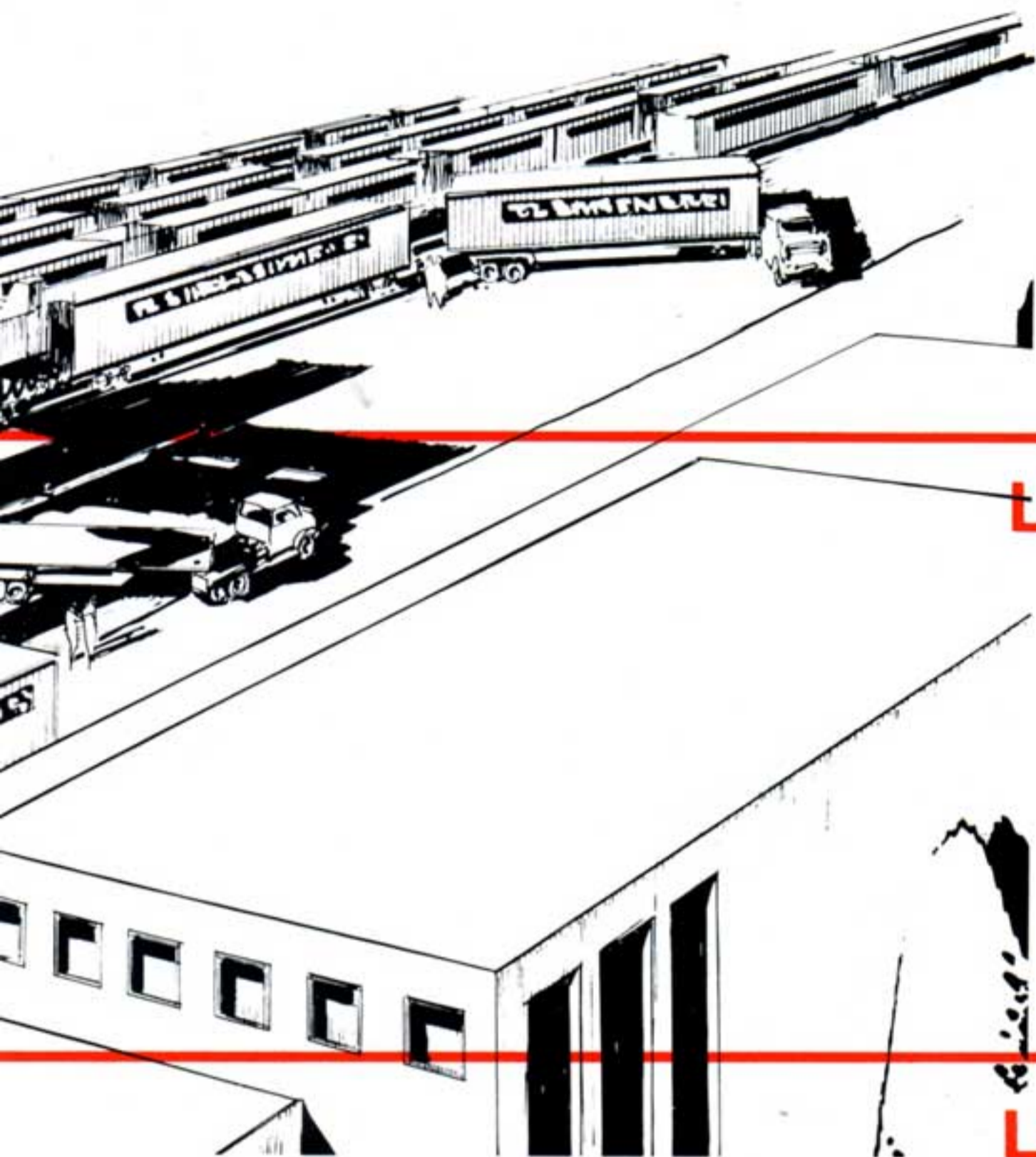
Lorsque bientôt, les extensions du port et des installations industrielles prendront forme sur la rive gauche de l'Escaut, dans la ligne que nous venons de tracer, le complexe ferroviaire ne manquera pas d'y être parfaitement intégré.

F. Herremans  
Représentant commercial S.N.C.B.  
à Anvers

# TERMINAL 72







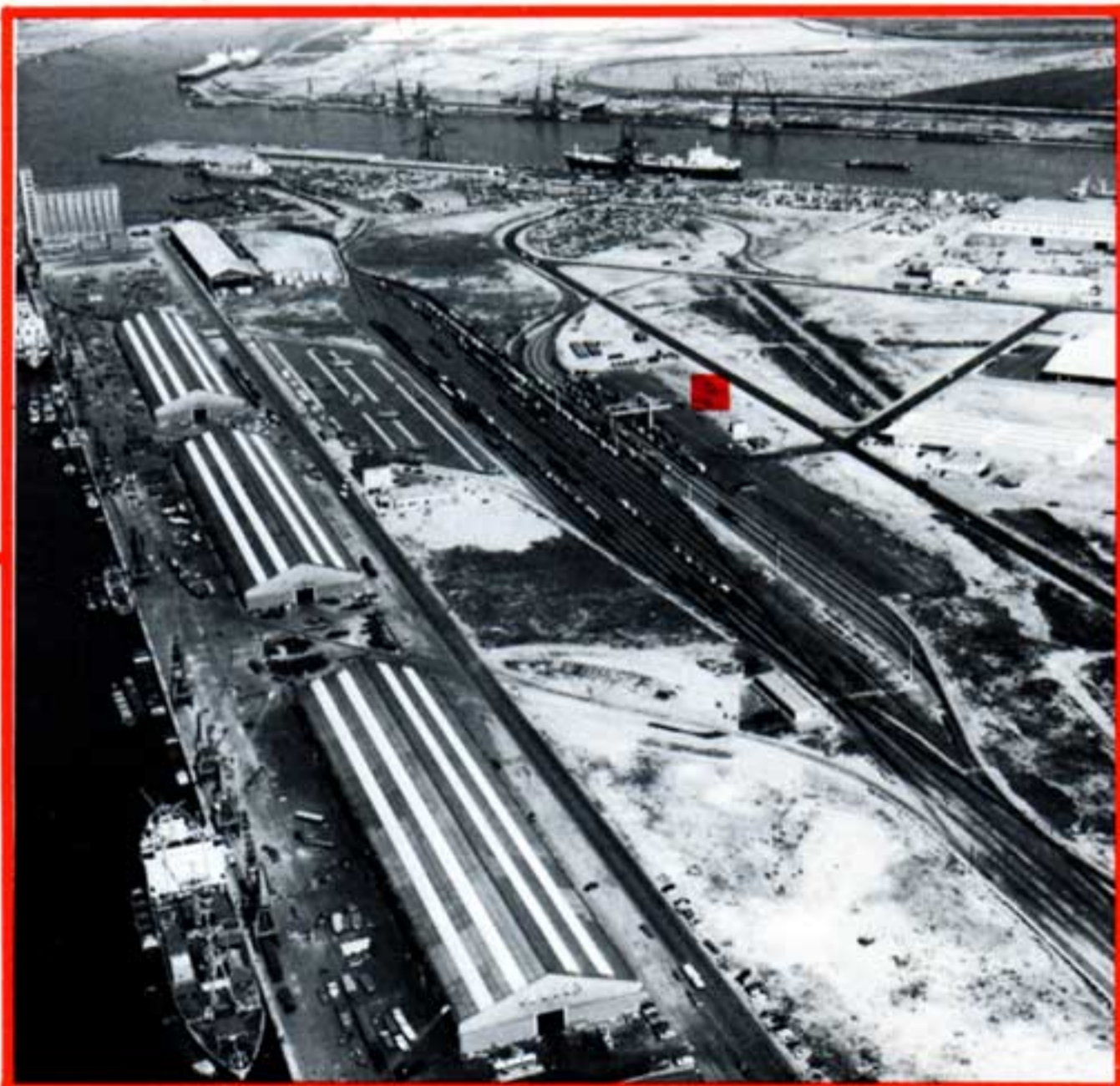
Dans le courant de l'année 1972, le terminal Transcontainer d'Anvers D.S. sera doté d'un second portique roulant ainsi que d'un immeuble affecté en partie au service de la clientèle.

### **Le portique nouveau.....**

..... qui ressemblera au portique actuel, aura une force de levage de 35 Tonnes et sera, en plus, équipé de bras et pinces destinés à la manutention des semi-remorques routières. A Anvers donc, la manutention verticale des semi-remorques remplacera l'ancien mode de chargement par rampe et tracteur spéciaux.

### **Le nouvel immeuble .....**

..... prendra place à deux pas du bâtiment actuel. Conçu en deux niveaux, il abritera le personnel SNCB, Interferry et son service technique. Une salle de conférences de même qu'une dizaine de locaux réservés à l'usage de la clientèle compléteront cet ensemble.



Toutes les opérations relatives au transport et à la manutention de transcontainers seront effectuées sur le terminal même. Il en résultera un gain de temps considérable.



## à bon travail bon loisir

Les bons patrons le savent bien. C'est votre cas, n'est-ce pas ?

Mais vous avez si peu de temps pour vous en occuper ! Vous ne pouvez pas tout faire vous-même ! Donnez donc cette page à votre service social. Il en fera bon usage.

La S.N.C.B. aime les gais voyageurs, les touristes curieux, les gens heureux. Cette année, encore, elle va leur donner la clef des champs. Et même un trousseau complet pour ouvrir les portes du tourisme en Belgique ... et au-delà.

En supplément au présent numéro, vous trouverez une carte touristique de Belgique portant des centaines de suggestions d'excursions. Les formules sont variées : abonnements touristiques de 5, 10 ou 15 jours, carte

à «demi-tarif», billets à prix réduit pour voyage d'une journée à la mer ou en Ardenne.

Pour les isolés, les familles, les formules «un beau jour à ...» conviennent très bien. Ou encore, les escapades de 2 à 5 jours à l'étranger, dont nous joignons le 1er programme. Les «châteaux du Namurois», également insérés ici, ne sont que l'avant garde de notre programme des excursions en train avec circuit terminal d'autocar dont nous reparlerons en temps utile.

Si vous désirez «aérer» votre personnel, lui proposer des activités saines et reconstituantes, la S.N.C.B. mettra bien sûr sa documentation à votre disposition. Pour cela, au moyen de la carte-réponse ci-jointe, commandez les dépliants gratuits. Annoncez-les aux valves de votre entreprise au moyen de l'affichette que vous pouvez nous commander en même temps. Et ceci fait, bon voyage, bon soleil !



## à bonne entente, bonne détente

Voilà l'été. Les jours plus longs. Le moment idéal pour déjeuner sur l'herbe.

Les gens qui travaillent ensemble aiment se détendre ensemble. Et les excursions d'entreprises contribuent souvent à resserrer les liens entre ceux qui collaborent. Aux groupes, la S.N.C.B. propose de bonnes réductions. Entendons-nous : un groupe, c'est au moins 10 personnes ... qui ne paieront que 75% du prix normal, à moins d'être 20 ou plus; dans ce cas, la réduction s'élève à 50% (à une condition seulement : couvrir, aller-retour, au moins 100 kilomètres). En aucun cas, la charge de chaque participant, quelle que soit la distance, n'excédera 210 F en 2e cl. et 315 F en 1e classe.

Les groupes de «moins de 21 ans» y trouveront leur compte aussi. Pour eux, une seule réduction : 50% à partir de 10 voyageurs groupés, ce prix étant limité aux maxima de 234 F en 1e classe et 157 F F en 2e cl. à partir de 250 km

A la limite, pour un groupe très important, un train spécial avec horaire établi à votre convenance peut être mis à votre disposition pour un prix forfaitaire.

Mais il vaut mieux en discuter de vive voix avec le représentant commercial établi dans votre région. Celui-ci se tient prêt à étudier pour vous tout type d'excursion, y compris les repas, les visites ou un circuit terminal en autocar.

### 1070 Bruxelles :

Monsieur MAUCQ,  
rue de France, 85,  
Tél. 02/23.81.34 — 23.81.35

### 2000 Anvers ;

Monsieur HERREMANS  
Monsieur STASSYNS  
Koningin Astridplein, 25,  
Tél. 03/33.02.68

### 9000 Gand :

Monsieur VAN DER VEKEN  
Koningin Maria Hendrikaplein, 2,  
Tél. 09/22.71.00

### 2800 Malines :

Monsieur CALOTTENS  
Station, Tél. 015/424.82

### 3500 Hasselt :

Monsieur MUSIEK  
Stationplein, 4, Tél. 011/232.65

### 8000 Bruges :

Monsieur VAN CLEYNENBREUGEL  
Stationplein, Tél. 050/369.97

### 8500 Courtrai :

Monsieur VANNIEUWENHUYSE  
Station, Tél. 056/200.49

### 6000 Charleroi

Monsieur SCHMITZ  
Quai de la Gare, 1,  
Tél. 07/32.73.73

### 7000 Mons

Monsieur LARBALESTRIE  
Square Franklin Roosevelt,  
Tél. 065/359.79

### 4000 Liège :

Monsieur DELHAISE  
rue de la Casquette, 42,  
Tél. 04/23.17.13

### 4800 Verviers :

Monsieur LEJEUNE  
rue Xhavée, 14, Tél. 087/308.40

### 5000 Namur :

Monsieur GHEUDE  
rue Godefroid, 52, Tél. 081/230.84

### 6700 Arlon :

Monsieur CHABOTTAUX  
Avenue de la Gare, 61,  
Tél. 063/211.15

**M. WEBER**

Directeur

**M. DE SMET**

Adj. au Directeur

SERVICE 61

Division 61-1

M. MARNEF

M. HEINEN  
Adjoint 61-1  
61-11  
Secrétariat

61-12

Organisation

M. CHAMPLUVIER

61-13

Traitement de  
l'information  
commerciale

M. VAN LAETEM  
M. DECOSTER

61-14

Marketing  
voyageurs

M. EVERAERT  
M. PARDON

61-15

Inspection  
marchandises

M. NOYNAERT  
M. FRIES

61-16

Contacts  
avec clientèle  
voyageurs  
M. DERRE  
M. MAGOTTEAUX  
M. ANTOINE  
M. LAMBERT  
M. VAN WESEMAEL

Division 61-2

M. SERGIJSELS

M. WINTEN

Adjoint 61-2

61-21

Tourisme

M. de CHAFFOY

61-22

Accueil  
Clientèle  
Voyageurs

M. DEMEUSE

61-23

Publicité B

M. LANCKMAN

Division 61-3

M. BUSKENS

M. SEPTEMBER

Adjoint 61-3

61-31

Buffets  
Wagons-lits

M. COLLART

61-32

Concessions  
Publifer

M. SIBENALER

Division 61-4

M. GOVERS

M. BREULET  
M. LEGENDRE

Adjoints 61-4

61-41

Trafic intérieur  
Voyageurs  
Police, contrôle  
Contentieux

M. GHYS

61-42

Trafic intérieur  
Voyageurs -  
Tarifs - Autobus

M. DECORTE

61-43

Trafic international  
Voyageurs - Tarifs  
Contentieux  
Douane - Sûreté  
Réglementation  
internationale  
Pool W.L.  
M. PULINCKX

61-44

Trafic international  
voyageurs  
Réservation  
TEE-TAA-couchettes  
Europabus

M. DESWEEMER

61-45

Trafics internationaux  
spéciaux  
voyageurs  
Agences de  
voyages

M. METENS

Division 62-1

M. ROOLANT

62-11

Etudes

M. MONTANGIE

62-12

Transcontainers  
Systèmes  
Rail - Route

M. SMOLDERS

62-13

Bureau commun  
franco-belge  
de marketing

M. DEVILLERS  
M. DELAHAYE

M. DE HAECK

Service 62

M. LOKKER

Service 63

Division 62-2

M. RIGA

Division 62-3

M. BOONEN

Division 63-1

M. MAINIL

Division 63-2

M. MALFAISON

Division 63-3

M. BREUGELMANS

62-21  
Trafic international.  
Marchandises  
BENELUX

M. DE JONGHE

62-31  
Trafic intérieur  
Marchandises  
Surveillance du  
marché

M. VAN KEER

Charbons, Coke  
Minerais

M. CORNETTE

Produits  
métallurgiques

M. MORTAIGNIE

Chaux - Ciments -  
Verre - Carrières

M. COUNET

Produits chimiques  
hydrocarbures  
engrais

M. WIJNANT

Produits agricoles  
et alimentaires  
boissons, bois  
papier, textiles,  
machines, explosifs,  
véhicules routiers

63-11  
Envois de détail  
(S.C.N.B.-Colis)

C1. Tarifs intérieurs  
Prospection

C2. Tarifs directs  
internationaux  
TCEX-TGED

C3. Colis postaux

C4. Recherche  
colis

C5. Facturation  
TVA

63-21  
Questions  
douanières et  
fiscales

M. DEMOULIN  
M. MASSART

63-31  
Wagons spéciaux  
Raccordements  
Locations

M. FELTES

62-22  
Trafic international  
marchandises  
France - Espagne  
Portugal

M. TELLIER

62-23  
Trafic international  
marchandises  
Europe septentrionale  
et centrale  
Pays asiatiques  
sauf Proche-Orient

M. LEFEBVRE

62-32  
Etudes  
marchandises  
Tarifs généraux  
intérieurs

M. MULLIE  
M. DEPOOTER

63-22  
Législation  
Contentieux  
M. X  
M. COMPERE  
M. BOULANGER  
M. VAN BELLE

62-24  
Trafic international  
marchandises  
Suisse, Italie  
Pays Balkaniques  
Proche Orient

M. DE SITTER

62-33  
Bureau  
administratif  
62-31 et 62-32

M. X

63-12  
Agences  
commerciales  
Organisation  
de l'acquisition  
du trafic

M. DE KONINCK

63-23  
Publication  
des tarifs  
Chômage

M. VANDERPOEL

63-32  
Wagons P  
Interfrigo  
Ferry-Boats

M. BETERMIER



# dormez...

**Voyage de travail à Vienne. Non, ce n'est pas derrière la porte. Plus de deux mille kilomètres aller-retour, voilà qui représente un beau déplacement, aussi bien pour l'homme d'affaires que pour le touriste.**

**Time is money, c'est bien connu. Pour cette raison, nous avons choisi le train de nuit. En dormant sur rails, nous gagnons deux jours. Vous n'y croyez pas? Suivez-nous.**

**Départ de Bruxelles à 18 h 30, à la sortie du bureau. Arrivée à Vienne le lendemain à 9 h 50. Nous quittons la ville impériale quelque 10 heures plus tard (train de 20 h 30) et sommes de retour à Bruxelles le troisième jour pour le déjeuner (12 h 30). Nous disposons donc de plus de huit heures pour travailler sur place et de quelques heures dans le train de retour pour faire le point, tirer les conclusions. Voilà qui est positif.**

**Encore faut-il préparer notre périple. En couple, nous partons à Vienne pour un reportage. Mais, toujours à la recherche d'idées nouvelles, nous combinerons notre voyage comme suit : départ en couchette, retour en voiture-lit. Peut-être aurons-nous, de la sorte, matière à un bon « papier ». Pour le départ, en plus du billet de seconde classe, nous devons acquitter un supplément « couchette » de l'ordre de 160 francs par personne. Au retour, des billets de première classe nous permettront de louer deux places en voiture-lit « double » au prix de 1200 francs (environ) de supplément pour chacun.**

## La couchette : une voiture vivante.

Bruxelles Nord, 18 heures 25. Voiture 117, liegewagen. Places 21-22. Voilà. Dans notre compartiment, deux personnes déjà, casent leurs bagages et se préparent un petit espace confortable, de quoi rouler à l'aise jusqu'à l'heure du coucher. C'est un compartiment comme les autres, 6 places assises, formule train de jour.

Le paysage défile. Nous passons Liège, Aix, Cologne. Et là, un personnage nouveau apparaît : un colosse jovial, en uniforme et casquette, qu'on appelle le « conducteur ». C'est un agent des chemins de fer préposé au service exclusif de notre voiture. Son arrivée crée quelques remous : en peu de temps, les voyageurs ont quitté leur compartiment pour laisser à notre « valet de chambre » toute sa liberté de mouvement. Celui-ci dispose d'abord les couchettes par trois : il les retire de la cloison et elles s'accrochent presque automatiquement à leur support. L'opération ne prend donc que quelques minutes.

La suite, par contre, pose d'autres problèmes. D'un réduit situé à l'extrémité de la voiture, notre conducteur apporte drap, couverture, oreiller, l'équipement nécessaire qu'il transportera par groupes de 6 (6 couchettes par compartiment). Son paquet dans les bras, il éprouve quelque difficulté à croiser les voyageurs dans le couloir de circulation. L'ambiance monte, les conversations se nouent. A force d'excuses, il en viendra pourtant à bout, prêt pour son dernier tour de piste. Déclaration de douane, titres de transport et papiers d'identité disparaissent entre ses mains. Puisqu'il règle les formalités pour nous, nous dormirons en paix. On s'organise pour la nuit : chacun rejoint sa couchette, les uns sans difficulté, les autres après l'intrépide ascension de l'échelle de service.

Et puis... et puis...

Un bruit de pas, un rayon de soleil. Tiens, 7 heures 30. Nous avons dormi, et nous sommes en Autriche. C'est une sorte de miracle que le chemin de fer réalise chaque jour pour quelques centaines de voyageurs.

Les cheveux en bataille, ceux-ci se dirigent, la trousse sous le bras, vers les cabinets de toilette. Dans quelques minutes, ils seront d'attaque. Petit déjeuner, mise en ordre... La fin du voyage approche.

L'avons-nous dit ? L'animation de la voiture nous a conduits à lier connaissance avec nos « co-locataires », des viennois. Nous savons donc où manger, où nous promener où trouver le petit souvenir... si nous en avons le temps !

## En voiture-lit : comme sur du velours.

20 h 15. Westbahnhof. Le train attend ses passagers. Voiture 115 : nous y voilà. Un petit homme nerveux et souriant, tout en brun (couleur wagons-lits) nous prend en charge.

— Voilà votre compartiment, Madame, Monsieur.

Ouf. Quelle journée. Plusieurs heures d'entretiens dans la langue de Goethe, un peu de shopping, près de deux heures à table... C'est le moment de souffler, en donnant un coup d'oeil panoramique.

Vraiment, nous avons gardé le meilleur pour la fin. Petite chambre façon bois clair, grande vitre, lavabo, glace pivotante, prise de courant... Près du lit, quelques gadgets amusants : le vide-poches, le porte-montre, le mini bar pour un verre et une bouteille, la lampe individuelle, une sonnerie de service. Nous pouvons nous enfermer là jusqu'à Bruxelles : tout y est, il ne manque rien. Si, peut-être : la télévision. Mais n'exagérons rien.

La curiosité est la plus forte : une visite s'impose. Notre voisin est homme d'affaires. Il voyage en Single. Pour lui, le conducteur n'a dressé qu'un lit et, jusqu'à destination, il profitera seul d'un compartiment entier. A l'autre bout, trois messieurs se relaient dans le couloir (sur tapis plain) pour laisser à chacun la libre disposition du cabinet de toilette. Ils voyagent en classe Touriste : 3 lits dans la même chambre.

Nous sommes deux. En payant un supplément Double, nous avons loué une chambre où le conducteur installe deux lits : matelas, draps, couvertures, oreiller... de vrais lits.

Notez bien : ce sont les mêmes compartiments, qu'on peut équiper en single, double ou touriste selon les besoins.

— Voulez-vous le petit déjeuner sur place demain ?

On ne peut rien lui refuser. A huit heures, donc, notre « ange gardien » servira le café au lit.

Porte fermée, store baissé, chauffage réglé, nous voilà parfaitement isolés du monde. Il nous reste à... dormir. Savez-vous ce qu'est une voiture insonorisée ? Nous en faisons l'expérience à ce moment. Un vague roulement (c'est le bruit des roues) et un léger balancement (les aiguillages) nous rappellent qu'il s'agit d'une chambre sur roues.

Lendemain, neuf heures, petit déjeuner (avec un peu de retard — nous avons bien dormi), toilette en « circuit fermé », un peu de travail (rapport, conclusions, projet d'article), et voilà bientôt Bruxelles.

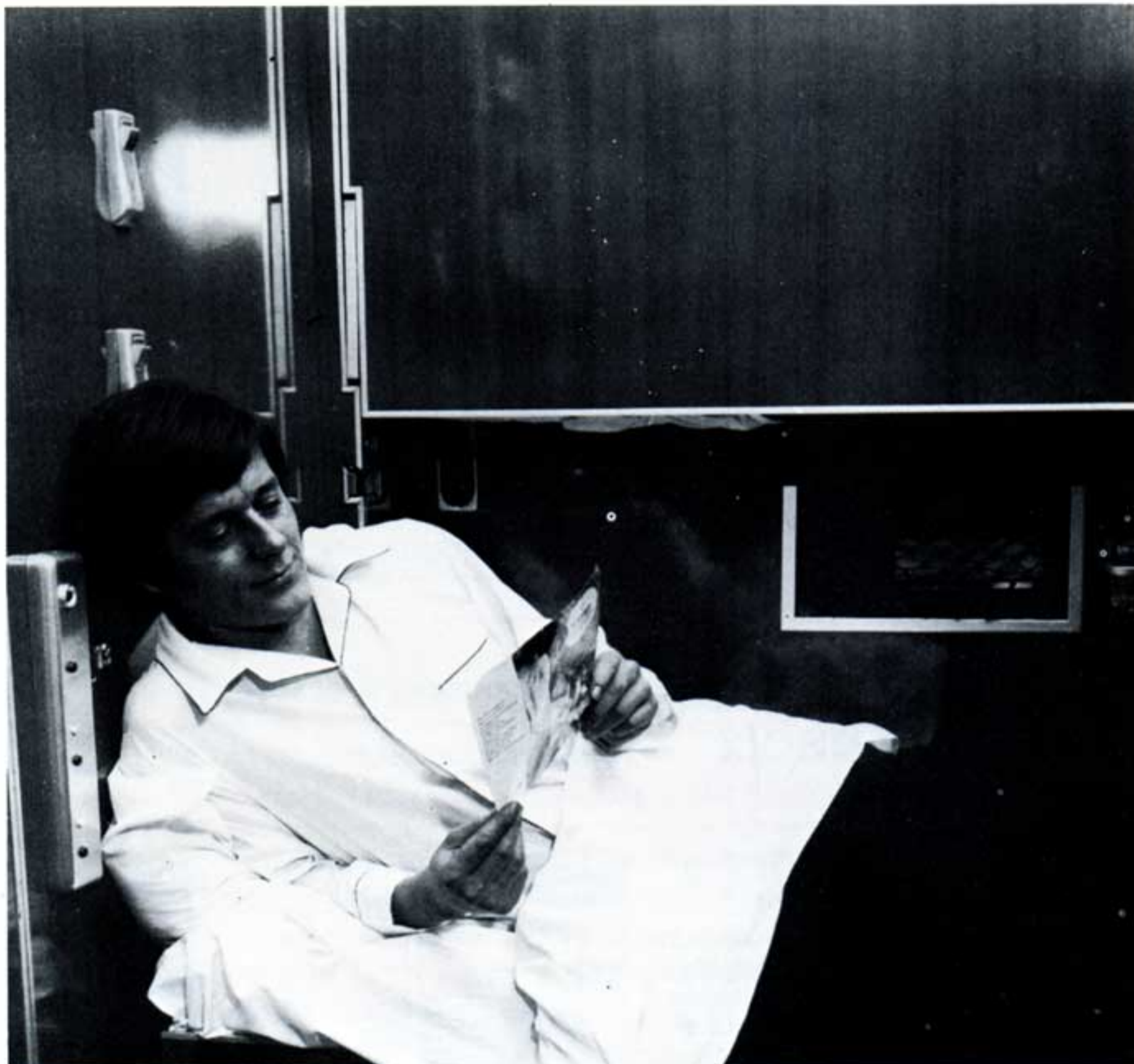


# à plus de 100 km à l'heure

Nous sommes sortis de la rédaction mardi, après une journée de travail, nous y retournons cet après-midi, jeudi.

Nous avons passé une trentaine d'heures dans le train, et seuls les bagages en témoignent : il nous semble n'avoir couvert que quelques centaines de kilomètres, n'être pas sortis du pays.

C'est que nous avons dormi. De manières différentes, certes, selon la formule, mais en suffisance. Est-ce le signe d'un «bon tempérament»? Non. Tout est «étudié pour», et, ma foi, si la couchette présente moins de luxe, elle est plus économique et les voyageurs y trouvent leur compte, incontestablement.



### LIT-SINGLE :

Monsieur R. est homme d'affaires. Il aime préparer son travail, pour aller droit au but, pour négocier en connaissance de cause. Dans le calme d'un compartiment Single, où il est seul, cela lui sera possible.



### LIT-DOUBLE :

Les V. n'ont pas d'enfants. Ils voyagent à deux. Le compartiment Double leur convient bien. Seuls pendant tout le trajet, ils seront un peu «comme à la maison».



# 4

## FORMULES AU CHOIX

SINGLE, DOUBLE : 1e CLASSE;

TOURISTE, COUCHETTE : 2e CLASSE

Bien entendu, les suppléments LIT vont croissant de la classe touriste au single; ils varient également selon la distance parcourue. La supplémentation COUCHETTE, par contre, varie peu; il se situe généralement entre 150 et 200 francs.

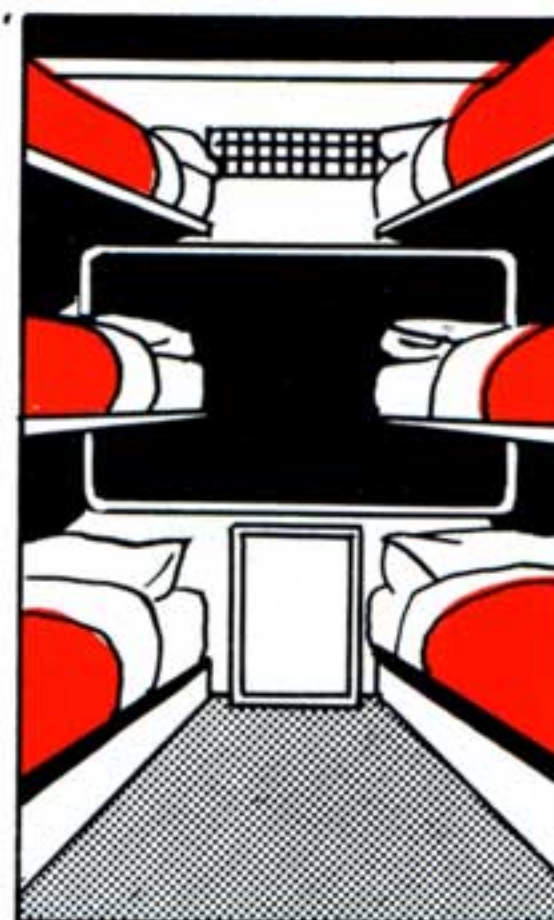
### LIT-TOURISTE :

Monsieur B., Madame B., et leur grande fille de 8 ans partent en vacances. Pour eux, la classe Touriste est tout indiquée : trois lits dans leur compartiment, comme dans la chambre d'hôtel qu'ils auront, là-bas. De plain pied dans les vacances !

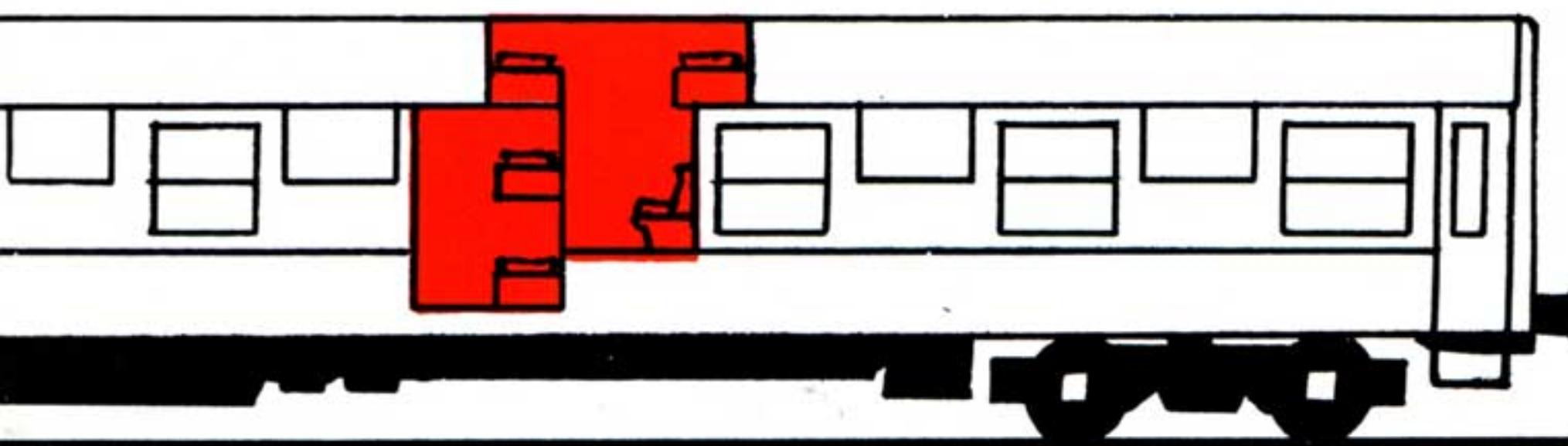


### COUCHETTE :

Tous les âges, plusieurs nationalités brassés au gré des réservations. Dans votre compartiment, il y aura peut-être l'habitant du pays qui vous dira ce qu'il faut voir, où il faut manger. Et cela aussi est important.



## T 2 : TOURISME A DEUX EN WAGONS-LIT



De nouvelles voitures lit sont conçues de telle sorte que chaque compartiment, puisse accueillir deux voyageurs.

Trois points sont importants ici :

— à l'inverse du Double, les usagers porteurs d'un billet de deuxième classe ont accès à ces places.

— les compartiments, établis sur deux niveaux, s'emboîtent comme tenons et mortaises.

— pour l'instant, ces voitures, toujours au stade de l'essai, ne circulent qu'en France.

## PRIX «ALL INCLUSIVE» VERS LONDRES OU LA COTE D'AZUR.

Le système du prix global est simple : plutôt que de payer un billet, un supplément-lit, un petit déjeuner, le voyageur reçoit ces trois services pour un prix forfaitaire payé en une seule fois.

Ceci est valable au départ de toute gare belge vers toutes les stations de la Côte d'Azur situées entre Marseille et Vintimille. Les prix établis pour 1972 sont les suivants :

Single	: 3.640 F
Double	: 2.795 F
Touriste	: 2.080 F

Ils représentent une réduction de près de 20% par rapport à la somme versée selon le système habituel.

A destination de Londres, le prix (non encore fixé officiellement à ce jour) couvre le billet et le supplément-lit. Nous y reviendrons dès que possible.



# CARTE A DEMI-TARIF

moitié prix  
pendant tout un mois

000



PAUL FUNKEN



... par l'image ...

... et le son ...

La S.N.C.B. était présente au salon du bâtiment.

Seul transporteur à notre connaissance, elle s'adressait à aux professionnels de la construction pour les informer des avantages qu'elle peut leur offrir.

Tout au long du salon, elle s'est mise à l'écoute des problèmes particuliers.

Il était important de rencontrer là ceux qui occupent une place de choix dans la construction.

Au jour où les chantiers atteignent une dimension gigantesque et où le commanditaire exige du constructeur les délais les plus brefs, le transport de masse devient, dans bon nombre de cas, condition si ne qua non de succès. Le chemin de fer est équipé pour y faire face. Son matériel spécialisé facilite le transport : les meilleures conditions sont réalisées pour que les marchandises voyagent vite et en toute régularité.

Avec le public, nous nous sommes arrêtés devant le stand des chemins de fer.

Un stand panoramique. Trois écrans, de grandes photos, une carte de Belgique, des maquettes de wagons.

La S.N.C.B. était bien équipée pour présenter à la clientèle les avantages de ses services. Un spectacle audiovisuel de 4 minutes présentait succinctement le matériel particulièrement adapté au transport des matériaux de construction ainsi que divers avantages.

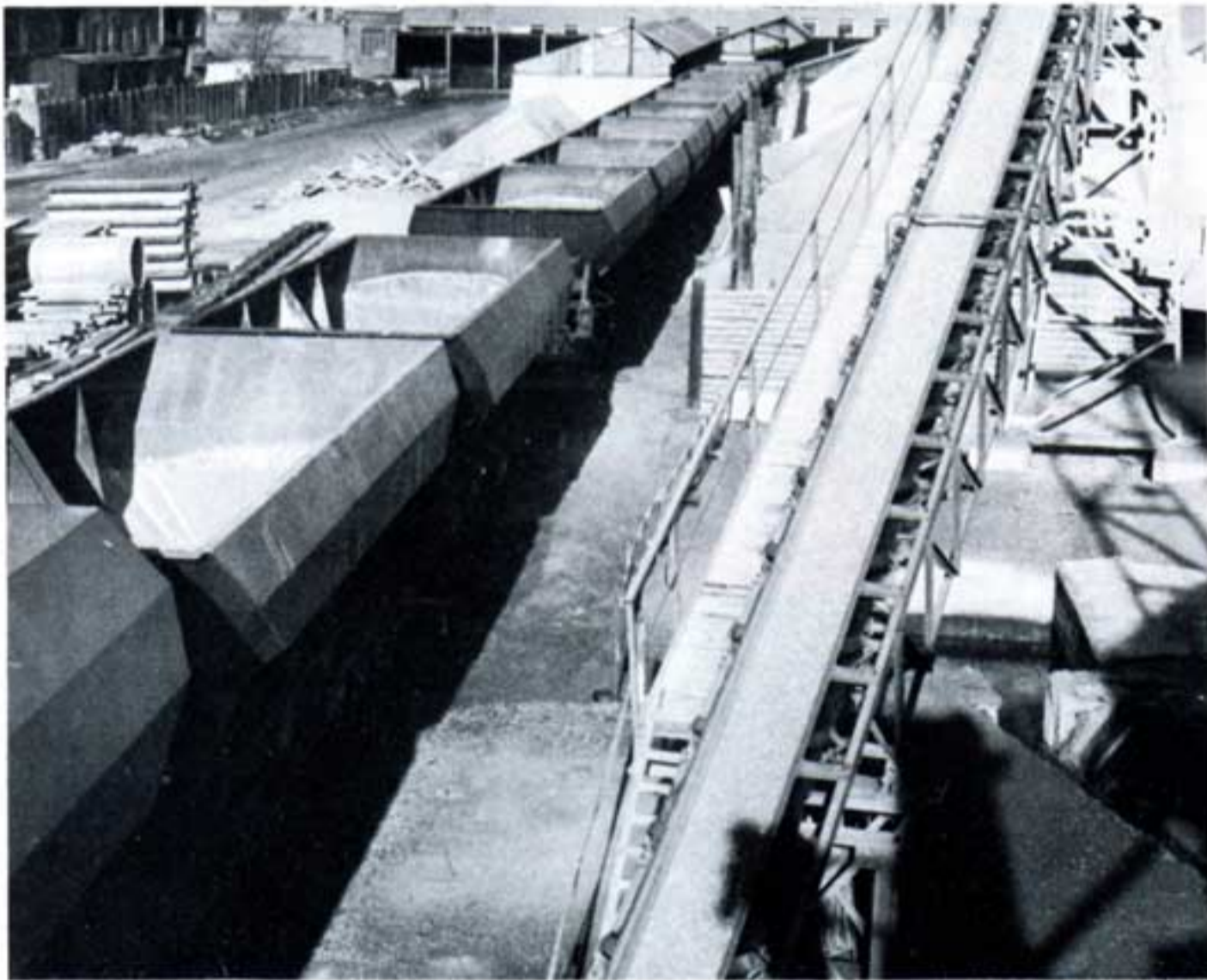
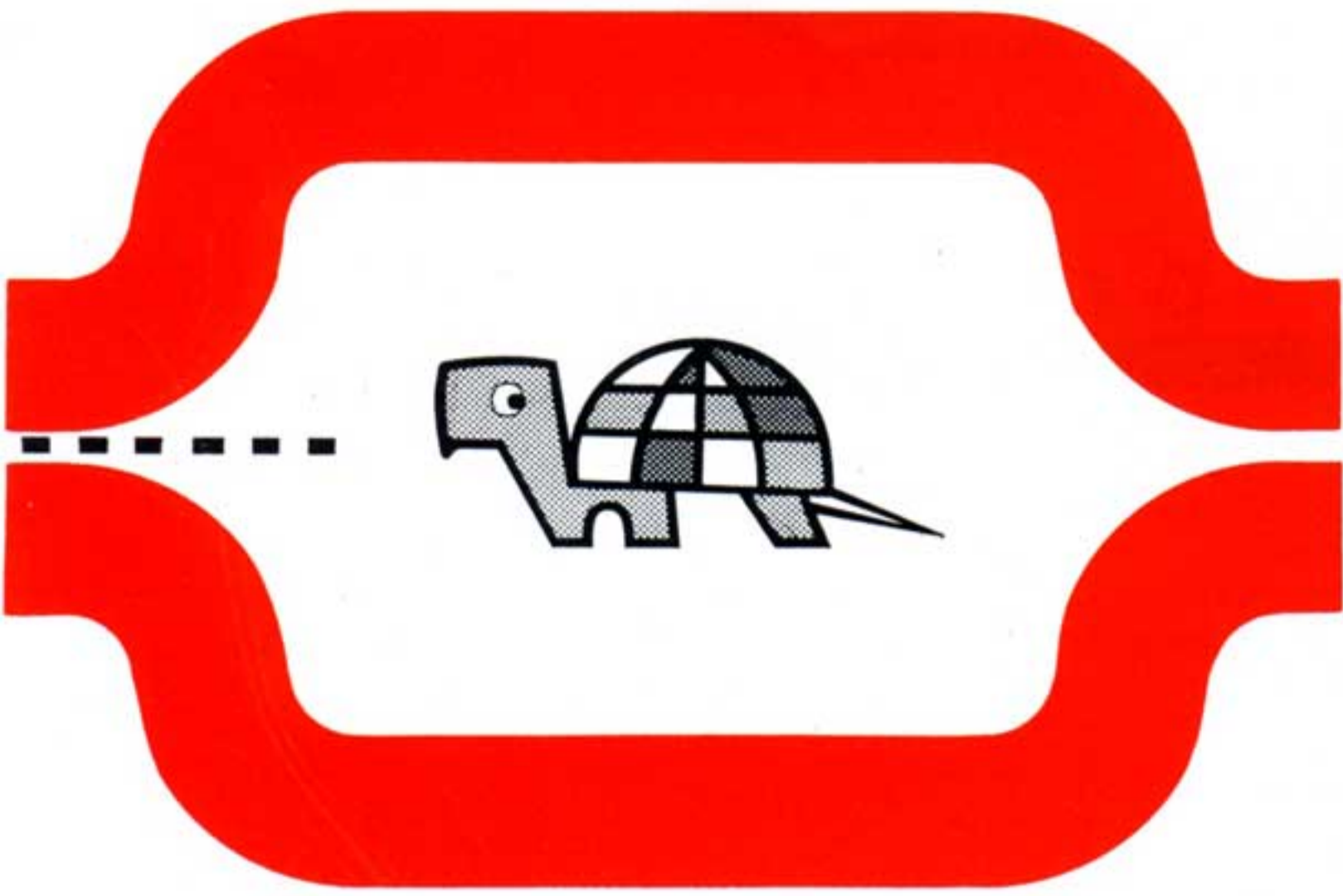
Pierrailles, graviers, sable, ciment, chaux, briques, éléments préfabriqués ... à chaque transport son wagon : Eds, Fads, Ucs, Rgg, Tbis, Ts ... Les particularités de ces wagons, au chargement et au déchargement, permettent un gain de temps considérable et une économie de personnel. Leur forme les destine au transport de matériaux précis :

pour pierrailles, et graviers, le wagon Eds convient particulièrement bien. Deux trémies reçoivent les matériaux, que l'on peut ou non couvrir pendant le trajet. Le déchargement se fait par gravité, le débit étant réglable : un seul homme y suffit (photo 1).

pour les mêmes marchandises transportées en vrac, le Fads, avec ses deux compartiments en dos d'âne, accepte des chargements de 67 ou 75 m<sup>3</sup>. On le décharge massivement par l'un ou l'autre côté dans des silos aménagés sous la voie. Un simple volant se trouvant à chaque extrémité du wagon permet à un homme seul de procéder au déchargement (photo 2).

pour la chaux vive en poudre, le ciment, les produits chimiques et tous pulvérulents, un wagon-citerne : le Ucs, 14 ou 17 m<sup>3</sup> par enceinte, chargement par le sommet, déchargement pneumatique sous pression (photo 3).

Ce n'est pas tout. Le transport par chemin de fer offre au contractant sécurité et rapidité. Non tributaire des aléas de la circulation routière, il permet aux constructeurs importants un transport de masse et un approvisionnement régulier. Mieux : les espaces de stockage offerts sur tout le territoire belge facilitent l'alimentation des chantiers et la préparation du travail. C'est ainsi qu'en gare d'Etterbeek (Cinquantenaire), un entrepreneur de travaux publics entrepose et prépare des matériaux servant aux travaux du Square Montgomery à Bruxelles (photo 4).



4



1



3



2

# Liège-Guillemin

## DU NEUF ENTRE LIEGE ET LUXEMBOURG

Au mois de mai dernier, deux relations nouvelles entre Liège et Luxembourg se sont ajoutées à celles qui existaient déjà. Le service nouveau porte sur la ligne Liège — Jemelle, correspondance étant assurée en cette dernière gare avec les trains directs Namur — Luxembourg.

Par ailleurs, en vertu de l'horaire de circulation choisi, ces trains constituent deux excellentes relations d'affaires. Qu'on en juge par le tableau suivant:

16.30	<b>Liège—Guillemin</b>	9.45
16.34	Angleur	9.40
16.49	Rivage	9.25
17.21	Marche	8.53
17.27	Marloie	8.49
17.33	<b>Jemelle</b>	8.43
17.46	D	A 8.38
18.09	Libramont	8.17
18.35	Arlon	7.52
18.58	<b>Luxembourg</b>	7.30

## LES GRANDES VITESSES SONT RENTABLES

La nouvelle ligne de Tokaido relie Tokyo à Osaka. Sur une distance de 515 kilomètres, elle présente l'avantage d'un service ultra ultra-rapide.

La «ligne la plus rapide du monde» a connu pour l'exercice d'exploitation 1970, un succès plus important encore que dans le passé. Plus de 84 millions de voyageurs ont été transportés, c'est-à-dire, une moyenne de 232.000 par jour.

Le trafic de cette seule ligne, près de 28 milliards de voyageurs-kilomètres équivaut presque à celui des British Railways sur l'ensemble de leur réseau (30,4 milliards) et correspond à quatre fois le trafic annuel sur le réseau belge (7,6 milliards).

La formule représentait un risque pour les chemins de fer japonais : dans quelle mesure cette ligne, construite au prix d'un énorme investissement, serait-elle rentable ? Plus d'inquiétude sur ce point : pour une recette totale de 570 millions de dollars, les dépenses s'élèvent à 250 millions, soit 44%. Un joli coefficient d'exploitation !

Ceci justifie pleinement les espoirs des japonais qui construisent dès à présent un réseau à grande vitesse de plusieurs milliers de kilomètres : le Shin Kansen. On parle, pour les futurs trains rapides, de sustentation magnétique par super-conductivité, de propulsion par moteur linéaire, de système à coussin d'air ...

Pour l'instant, deux lignes sont en chantier : Tohoku, qui reliera Tokyo à Morioka (496 km), et Joetsu, qui coupera en deux l'île principale, partant de Tokyo pour aboutir à Niigata (270 km), port destiné à jouer un rôle très important dans le trafic des containers entre le Japon et l'Europe via le territoire soviétique.

Sur ces deux lignes, les trains rouleront jusqu'à 260 km/h, et les moyennes horaires s'établiront respectivement à 198 et 162 km/h. Lors de la mise en service, en 1976, le Japon comptera donc près de 1.300 km de lignes rapides.

Dans l'avenir, ce réseau sera prolongé de part et d'autre vers les îles de Kyushu et de Hokkaido. De la sorte, le Japon sera parcouru sur toute sa longueur par une ligne de chemin de fer rapide et moderne de près de 2.500 kilomètres.

Mentionnons le percement (déjà commencé) du tunnel de Seikan qui permettra aux trains de passer d'une île à l'autre avant d'atteindre Sapporo.



A l'heure des chemins de fer sans frontières, chaque réalisation est importante pour tous. Nouvelles de Belgique et de l'étranger, «Aiguillages» mettra nos montres à l'heure internationale.

## AH, CES AMERICAINS ! ...

Le premier train auto-couchettes américain entre New-York et la Floride a roulé en décembre dernier. Deux mille kilomètres, un train de luxe composé de seize voitures largement vitrées et de wagons à automobiles ... le tout pour 190 dollars. Pour ce prix, la voiture et ses quatre occupants couvrent les 2.000 kilomètres sans souci.

Ajoutons que sans supplément, les voyageurs reçoivent petit déjeuner au lit, repas et cocktail.

Et ce n'est pas fini : en ajoutant 40 dollars, la famille obtient un appartement avec télévision et service de chambre. On présente aux enfants des dessins animés et les adultes peuvent voir des films et utiliser une discothèque.

L'U.I.C., donnant cette information, précise que les trains affichent «complet». On le comprend !

## TROIS PETITS BONDS VERS L'ANGLETERRE.

Bruxelles — Londres de coeur de ville à coeur de ville en quatre heures trente ! C'est chose possible maintenant grâce au système Rail — Air — Rail.

Muni d'un billet combiné délivré dans une agence de voyages accréditée (et bientôt dans les gares), le voyageur embarque à Bruxelles-Midi à 8, 12, 14, 16 ou 19 heures. Son train le conduit à Ostende où un car l'emmènera directement à Middelkerke. Là, après de rapides formalités, l'avion décolle vers Southend où un autre car attend l'heure du transfert vers la gare de Rochford. Un deuxième train, et voilà Londres.

Le retour se déroule dans les mêmes conditions, au départ de Londres à 6 h 24, 9 h 44, 12 h 44, 14 h 44 et 17 h 44.

Les hommes d'affaires apprécieront cette relation : entre le premier aller (départ Bruxelles : 8 heures) et le dernier retour (départ Londres : 17 h 44); ils disposent de cinq heures pour régler leurs affaires.

Et cela pour un prix vraiment intéressant : 1.260 F l'aller-retour valable un jour. Un trajet simple coûte 1.030 F et un A.R. valable 1 mois 1.690 F. Bien entendu, prix et horaires sont donnés à titre indicatif : ils sont susceptibles de modifications.

## TOPS

Non. Il ne s'agit pas d'un restaurant, mais du Total Operations Processing System : système d'information et de traitement des données réservé au trafic des marchandises.

Le fonctionnement en est basé sur le principe suivant : un ordinateur central traite, en temps réel, les applications que comporte le système, assure le stockage et le traitement des données fournies aux appareils d'entrée et de sortie.

Des ordinateurs plus petits peuvent être reliés au cerveau central.

En fait, lorsqu'une gare forme un train, l'entrée d'une carte donne naissance à un «dossier-

train» à partir de l'horaire mis en mémoire. TOPS, dès ce moment, va suivre le train jusqu'à sa destination, en délivrant automatiquement des rapports prévisionnels sur l'heure d'arrivée dans chacune des gares de passage ou au triage terminal.

Ce système, déjà appliqué aux U.S.A. à partir de San Francisco, sera adapté au réseau anglais. Première zone d'application : l'Ouest. Mise en service complète : fin 1975.

Petit détail : les British Railways investiront pour ce faire quelque 10 millions de livres.

## TRANSRAPID : 500 KM/H.

Douze mètres de long, onze tonnes, 2.500 chevaux. C'est le prototype du Transrapid, train de conception allemande à sustentation magnétique et propulsion par moteur linéaire.

Krauss-Maffei, le constructeur, envisage pour cette machine moderne une vitesse de 500 km/h, ce qui permettrait, tous essais terminés et la voie construite, de relier Munich et Hambourg en un délai de 2 heures.

Le ministre allemand des transports a obtenu du Gouvernement un crédit de 270 millions de D.M. pour la mise au point de ce système de transport guidé. Selon lui, la mise en service de liaisons «Transrapid» s'impose, face à une circulation routière et à un trafic aérien intérieur qui atteindront leur point de saturation vers les années 1980.

Notre photo montre le prototype présenté en octobre 1971 sur une courte voie d'essai.



# INTERPOOL INT.

— WORLD LEADER  
IN CONTAINERLEASING

150 possibilités "one-way", dans le monde entier,  
leasing à court et long termes

Agent : RUYS & Co.  
Britselei 23-25  
2000 Anvers  
Tél. 32.18.80  
Télex : 31245



## NOUVEAUX VISAGES

Pour mener à bien ses activités, qui se sont déployées parallèlement au développement des affaires, notre Direction Commerciale a modifié l'organisation de son service «marchandises» en le scindant en deux. C'est ainsi que MM. DE HAECK et LOKKER ont été appelés par le Conseil d'Administration de la SNCB à prendre la tête des deux nouvelles unités, comme l'indique l'organigramme publié dans la présente revue. Le Direction Commerciale est persuadée que ses deux nouveaux inspecteurs en chef maintiendront sans faille notre tradition de service à la clientèle.



M.C. LOKKER  
Inspecteur en chef  
au Service 63



M.F. DE HAECK  
Inspecteur en chef  
au Service 62

## Dans le train, seuls les voyageurs peuvent dormir

Comment voulez-vous que, en Belgique, un conducteur de train puisse s'assoupir? Il est tenu d'actionner une pédale



toutes les soixante secondes! S'il «oublie», un signal sonore le rappelle à l'ordre instantanément. Et s'il n'a pas réagi dans les quatre secondes qui suivent, le freinage se déclenche automatiquement.

Dans les trains belges, les conducteurs ne risquent pas d'être distraits, ni de s'assoupir. D'abord parce qu'ils sont formés par un écolage exceptionnellement rigoureux. Et aussi parce que les dispositifs de sécurité sont, chez nous, les plus modernes du monde. Voilà pourquoi vous, vous pouvez tranquillement dormir dans votre train. Même à cent-quarante à l'heure... Roulez relaxe: prenez le train.



# NOTRE PARC DE WAGONS SE MODERNISE.

Deux nouveaux modèles de wagons ont fait leur apparition : un wagon fermé de grande capacité et un tombereau à bogies.

- 80 m<sup>3</sup> de capacité; une surface d'entreposage de 33 m<sup>2</sup>; une charge maximale établie à 17,21 et 25 tonnes selon les réseaux parcourus (17 et 21 tonnes seulement au cas où les convois sont admis à la vitesse de 100 km/h).

Equipé de huit vasistas et 2 portes, voilà le nouveau wagon de grande capacité (code G.b.S) convenant particulièrement bien au transport de marchandises à faible densité.

En 1971, 350 wagons de ce type ont été mis en service. Et on prévoit, à partir du mois d'août de cette année, la livraison progressive de 500 nouvelles unités. Notons que le véhicule est standardisé à l'échelle internationale (fermé à 2 essieux — U.I.C. type 1).

- Plus récent encore, le wagon tombereau à bogies codé Eas (culbutable) ou Eaos (non culbutable) servira au transport de marchandises en vrac. Ce wagon de 12 m 50 de longueur présente une surface de 35,3 m<sup>2</sup> et une capacité d'environ 68 m<sup>3</sup>. Il possède deux portes latérales de 1 m60 chacune.

La charge maximale en service normal ou S (vitesse admise : 100 km/h au plus) s'établit comme suit :

A	B1	B2	C
42,5	48,5	50,5	58,5

1670 de ces wagons seront construits à Bruges, dont 1000 ayant des parois d'à-bout amovibles. Les premiers sont sortis d'usine fin février. Les derniers seront mis en service au plus tard le 1er avril 1973. Un constructeur français fournira 500 unités identiques au rythme de 50 en juillet, 100 en septembre, en octobre, en novembre et 150 en décembre. Nous reviendrons ultérieurement sur ces deux types de wagons nouveaux pour en montrer l'usage et les qualités.

■  
L'agence commerciale d'Arlon signale un terrain industriel disponible à Marbehan.

Il s'agit d'un trapèze de 170 mètres de hauteur et dont les bases mesurent 40 et 25 mètres.

La route et la voie ferrée qui le longent de part et d'autre lui donnent d'excellentes conditions d'accès. Toutes informations complémentaires peuvent être obtenues auprès de Monsieur Chabottaux, représentant commercial, Avenue de la Gare, 61, 6700 Arlon, tél. 063/211.15.

■



# TRAINS AUTOS- COUCHETTES



GAGNEZ  JOURS DE VACANCES

En une nuit, le train, respectant votre sommeil, vous transporte vous et votre voiture, dans le pays de vos vacances.

Les chemins de fer donnent sur le prix de transport de votre véhicule des réductions progressives de 20 à 60 % selon le nombre de personnes qui accompagnent.

En outre, il existe en France des billets touristiques et de famille, qui offrent aux voyageurs des réductions substantielles allant jusqu'à 75 %.

---

#### DESTINATIONS :

BIARRITZ - TOULOUSE - NARBONNE - AVIGNON - ST. RAPHAËL  
- BRIGUE - MILAN - MUNICH - SALZBOURG - VILLACH -  
LJUBLJANA

---

Renseignements et inscriptions dans les agences de voyages accréditées et les principales gares.





