

Informations S.N.C.B.

BULLETIN DE
LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS
DE FER BELGES

PERIODIQUE BIMESTRIEL
FEVRIER

ⓑ

1/73



EDITORIAL

A la mi-janvier, une opération „open-door” a réuni à Anvers les spécialistes et utilisateurs des grands containers.

Inaugurant le terminal ferroviaire agrandi, Interferry avait ouvert les portes de ses installations afin de permettre à tous ceux qui s’y intéressent de faire plus ample connaissance avec le transport mixte.

Si petit soit-il, notre pays se classe parmi les mieux équipés pour le trafic des grands containers. Anvers, port de pointe, possède en plus de quelque six installations spécialisées établies à quai par diverses entreprises, un terminal ferroviaire complet: quatre voies de 400 mètres, desservies par deux portiques dont un muni en outre de bras et pinces, une surface d’entreposage de 8.000 m², un faisceau d’appui de 14 voies...

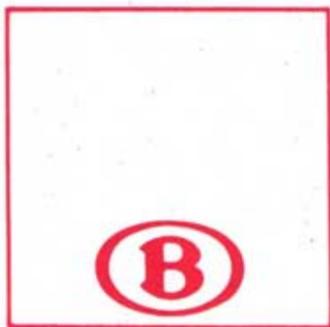
Au terminal géré par Interferry, on s’occupe non seulement du trafic des containers, mais encore du transport combiné rail/route puisque l’un des portiques peut être affecté au chargement des semi-remorques routières sur wagons „kangourou”.

INFORMATIONS SNCB a voulu faire écho à l’événement: dans le présent numéro, les lecteurs trouveront 12 pages consacrées au trafic des grands containers, considérations techniques et données commerciales...

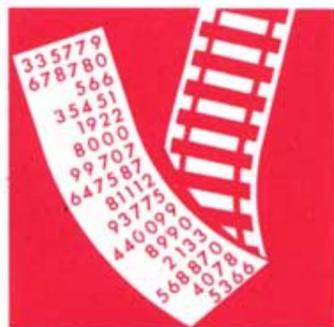
Ce trafic est en expansion croissante. Des éléments nouveaux interviennent régulièrement. On cherchera donc dans ces pages des éléments de base ou d’autres, peu susceptibles de modifications à court terme. Dans l’avenir, INFORMATIONS s’efforcera de tenir ses lecteurs au courant des innovations, des réglementations nouvelles dans le domaine du transport combiné.



11 janvier 1973, Anvers, Monsieur Delwaide, Echevin du port, et Monsieur Lataire, Président du conseil d’administration d’Interferry inaugurent le nouveau terminal.



SOMMAIRE



TARIF

Le T.E.W.,
tarif européen
p.3



TOURISME

Vers la Bretagne
en autos-couchettes,
p 4-5



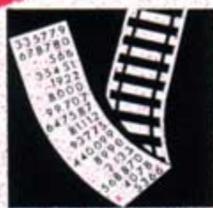
CONTAINER

Tout sur les
containers,
p 6 à 18



EQUIPEMENT

Nouveaux wagons
spécialisés,
p 20 à 22



T.E.W.

Le Tarif Général Européen pour le transport de marchandises en wagon complet, mis en vigueur le 1er juillet 1970, répondait, comme le souligne sa dénomination, à des objectifs d'inspiration communautaire et visait notamment à atténuer l'influence des prix relativement élevés appliqués par les réseaux aux envois ne parcourant que de courtes distances chez eux. Il évitait ainsi la reprise des tarifs nationaux aux frontières, le rebondissement des taxes, pour utiliser une expression chère aux spécialistes, et permettait ainsi de considérer le transport comme un «tout international» et non plus une succession de transports nationaux. Du même coup, les réseaux signataires renonçaient à la différenciation tarifaire en fonction de la nature des produits transportés, pour ne plus tenir compte que du tonnage transporté, c'est-à-dire de l'importance de la prestation fournie.

Les réseaux français, belge, italien et luxembourgeois participent actuellement à cet effort d'unification.

La structure du T.E.W. est la suivante:
— deux barèmes ont été établis, l'un applicable aux wagons à essieux, l'autre aux wagons à plus de deux essieux indépendants ou aux wagons à bogies. Le premier barème est modulé tonne par tonne de 10 à 32 tonnes, le second de 15 à 65 tonnes.

— dans chaque barème, on trouve, exprimées en franc-or, deux cotations correspondant à chaque tonnage chargé:

- + un prix fixe P par wagon
- + un prix kilométrique Q.

— le prix de transport s'obtient en additionnant le prix fixe P au prix kilométrique Q multiplié par la distance totale du transport d, soit:

$$P + Q.d.$$

— la distance totale d s'obtient par simple addition des distances nationales.

Champ d'application

Le tarif s'applique à toutes les marchandises, abstraction faite des produits C.E.C.A., des produits explosifs, des objets de longueur, des animaux vivants, des marchandises périssables, des véhicules routiers, des véhicules de chemin de fer roulant sur leurs propres roues et des transcontainers.

Le tarif est appliqué sur certains itinéraires seulement.

Les wagons P (de particuliers) bénéficient d'une réduction de 15% allouée sur le prix de transport; il est perçu une taxe de retour à vide basée sur la tare du wagon.

Demande T.E.W.

Le T.E.W. n'est appliqué que sur demande expresse en lettre de voiture. Retenons que le T.E.W. est souvent avantageux lorsque:

— il s'agit du transport de marchandises reprises aux classes de tarification élevées;

— l'un des réseaux participants ne présente qu'une distance courte; c'est souvent le cas des expéditions de et vers le Nord de la France;

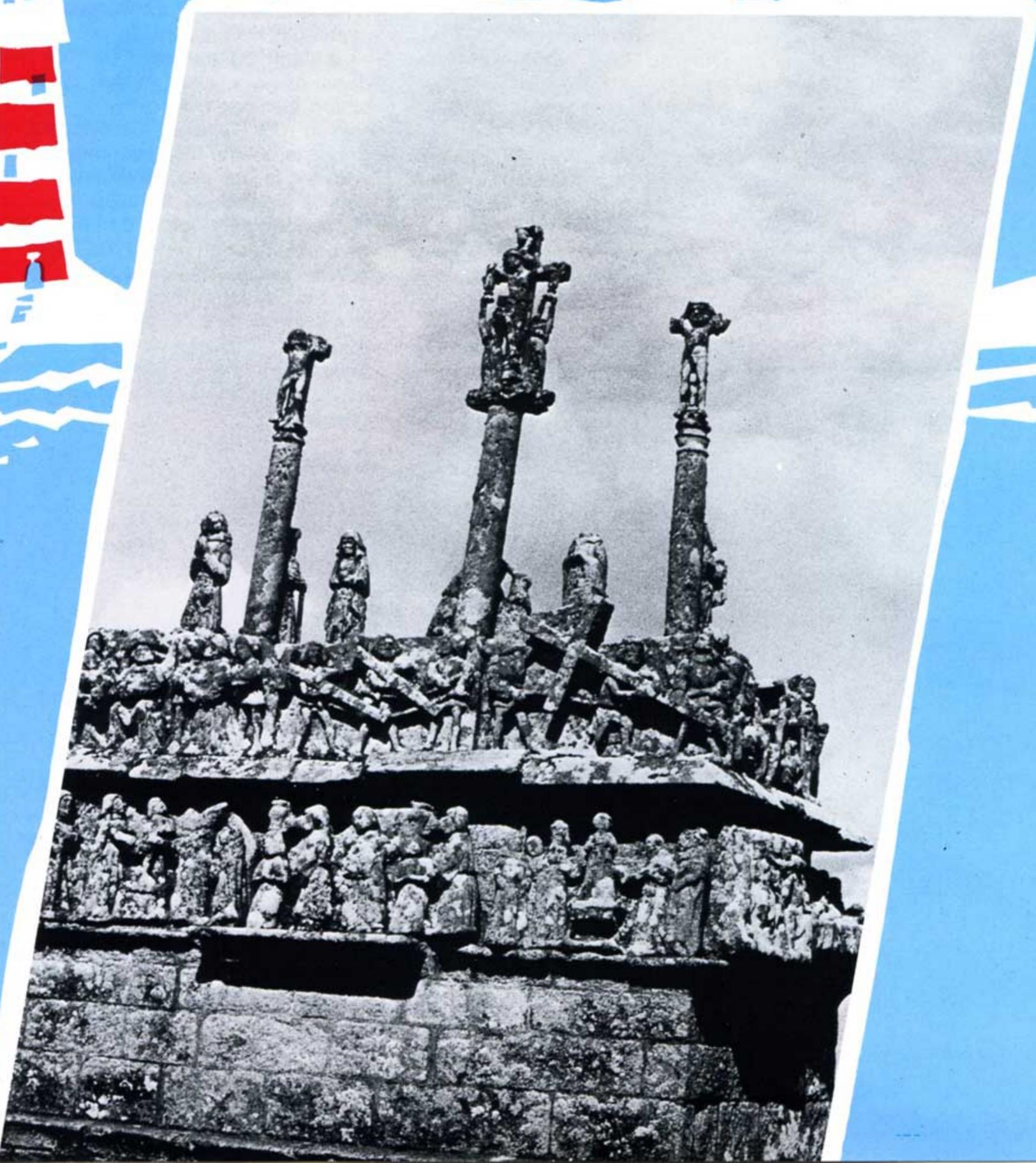
— la modulation tonne par tonne joue favorablement en regard des traditionnelles «séries» de tonnage.

Il est cependant indiqué, dans chaque cas, d'établir une comparaison entre la taxation T.E.W. et la taxation traditionnelle. Pour cela, les agences commerciales se mettent à la disposition de la clientèle.





vers la Bretagne en



autos-couchettes

Ils s'appellent Tanguy, Buzaré ou Flagel et jouent du biniou sur la place de Plougastel ou dans le crachin sur le bateau d'Ouessant.

Au détour des routes qui serpentent vers les plages immenses où, parfois, la mer recule à plus d'un kilomètre, ils ont dressé des calvaires qu'on photographie souvent avec des paysannes en coiffes de dentelle.

Un soir, en costume traditionnel, ils chanteront et danseront pour vous; ils moduleront leurs rengaines dans la langue rocailleuse que les plus âgés parlent encore chaque jour.

«Il pleuvait sans cesse sur Brest...» dit le poème. Peut-être. Mais il fait bon et chaud à Roscoff où le Gulfstream vient baigner les plages, cerne l'île de Batz de ses courants chargés de soleil, et fait fleurir les hortensias, les roses et les mimosas.

Ailleurs, une sorte de peur physique vous prend lorsque, face à l'île de Sein, les tourbillons dressent la mer écumieuse autour du chapelet rocheux de la Pointe du Raz.

Remontez vers Morgat: à l'abri de la

Pointe de Pen Hir, la mer s'est avancée vers une plage de sable et galets où les campeurs lancent leurs navires pneumatiques ou leurs radeaux de planches.

Quiberon, Lorient, Concarneau, Pont-l'Abbé, Douarnenez, Camaret, St-Pol-de-Léon, Perros-Guirec, St-Brieuc... Des noms qui sentent l'embrun, les fruits de mer, les crêpes qu'on déguste dans les maisons anciennes. Des noms qui se découpent comme les plages inégales où sables et rochers le disputent aux falaises!

Si vous avez le pied marin, le bateau d'Ouessant vous conduira en trois heures vers l'île dont Henri Queffelec immortalisa les hommes rudes dans un livre bien connu.

Jusqu'à présent, le Midi seul était desservi par les trains «autos-couchettes»: Biarritz, Narbonne, St-Raphaël, Avignon...

Cette année, à partir du 24 juin, une nouvelle relation sera établie: Schaerbeek-St Brieuc. Ce nouveau train vers la Bretagne circulera chaque semaine pendant l'été. Départ de Schaerbeek le dimanche à 22 h 19, arrivée à St Brieuc le lundi à 8 h 03.

Le retour a lieu dans la nuit du lundi au mardi: départ de St Brieuc à 21 h 40, arrivée à Schaerbeek à 7 h 14.

Ce train sera également accessible aux voyageurs sans auto.



pasture

Schaerbeek - Narbonne/Toulouse

Départ le vendredi du 6 avril au 28 septembre, le lundi et le mercredi du 25 juin au 29 août. Retour le jour suivant.

Schaerbeek - Biarritz

Départ le samedi du 2 juin au 29 septembre. Retour le dimanche.

Schaerbeek - Fréjus St-Raphaël

Départ le samedi jusqu'au 31 mars, le dimanche du 8 avril au 30 septembre, le mardi du 26 juin au 28 août, le samedi à partir du 6 octobre.

Retour le lendemain.

Ce train fait arrêt à Avignon.

Bressoux - Fréjus St-Raphaël

Départ le mercredi du 11 avril au 30 mai, le jeudi du 7 juin au 27 septembre.

Retour le jeudi du 12 avril au 31 mai, le mardi du 5 juin au 2 octobre.

Bressoux - Avignon

Départ avec le train Bressoux - St-Raphaël et en plus, le dimanche du 3 juin au 9 septembre, le mardi du 19 juin au 14 août.

Retour avec le train St-Raphaël - Bressoux et en plus le lendemain des départs supplémentaires.

Bressoux - Narbonne

Départ le vendredi du 6 avril au 12 octobre, le dimanche du 3 juin au 9 septembre, le mardi du 19 juin au 14 août.

Retour le lendemain.

Ostende/Schaerbeek - Milano Porta Vittoria

Départ le samedi du 7 avril au 29 septembre, le lundi du 2 juillet au 3 septembre.

Retour le lendemain.

Ostende/Schaerbeek - München

Départ le jeudi du 7 juin au 27 septembre.

Retour le lendemain.

Schaerbeek - Salzburg/Villach

Départ le samedi du 2 juin au 22 septembre.

Retour le vendredi du 8 juin au 28 septembre.

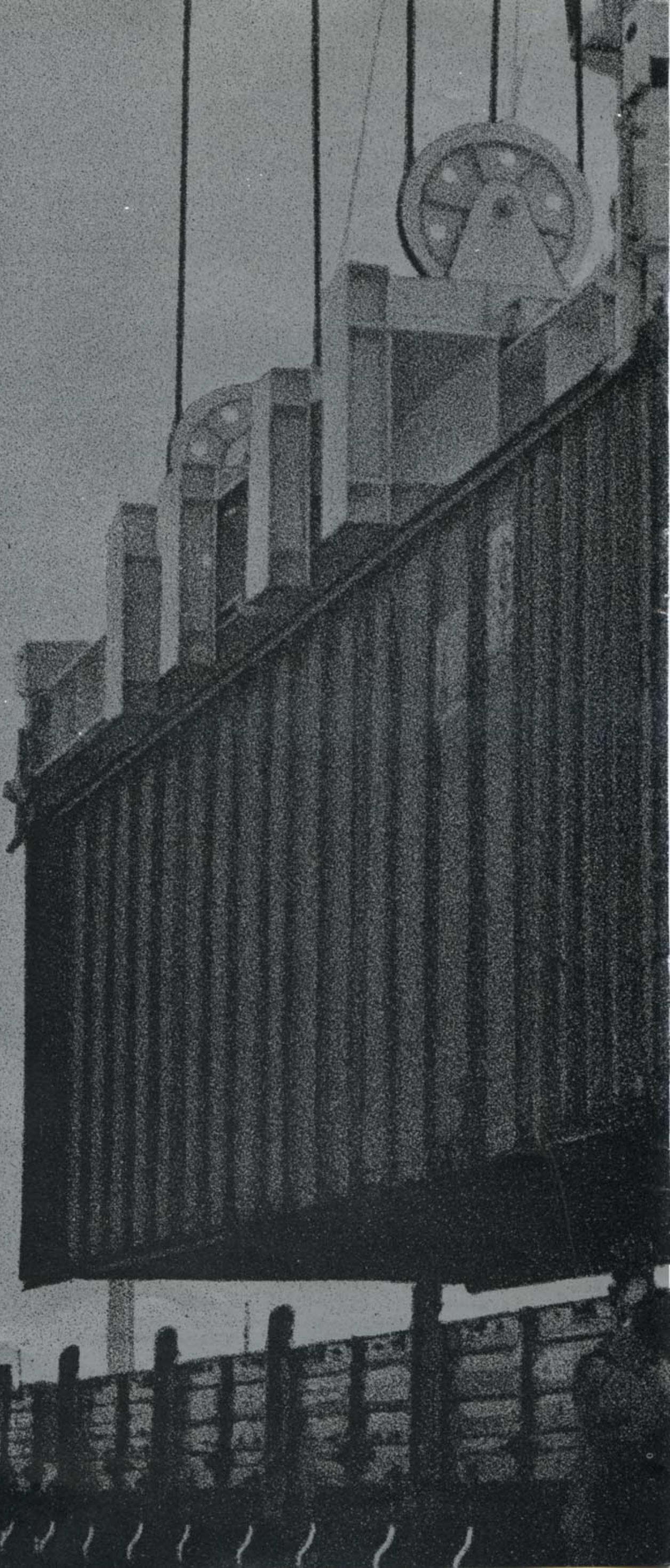
Ce train roule jusque Ljubljana.

Schaerbeek - St-Brieuc

Départ et retour selon horaire ci-contre du 24 juin au 3 septembre.



Artists





INTERCONTAINER

est la société internationale créée pour assurer la coordination et le développement du transport de containers par le chemin de fer. Elle a pour objectif de fournir, en trafic international, un service de transport complet, et des prix «de bout en bout» sans que la clientèle ait à se préoccuper des phases successives du transport.

INTERFERRY

société filiale de la S.N.C.B., est le représentant d'Intercontainer pour la Belgique. La société représente également Interfrigo pour le pays.

LE TRANSCONTAINER

Le transcontainer est le véhicule d'une chaîne intégrant les divers modes de transport et tendant à s'imposer à l'échelle internationale.

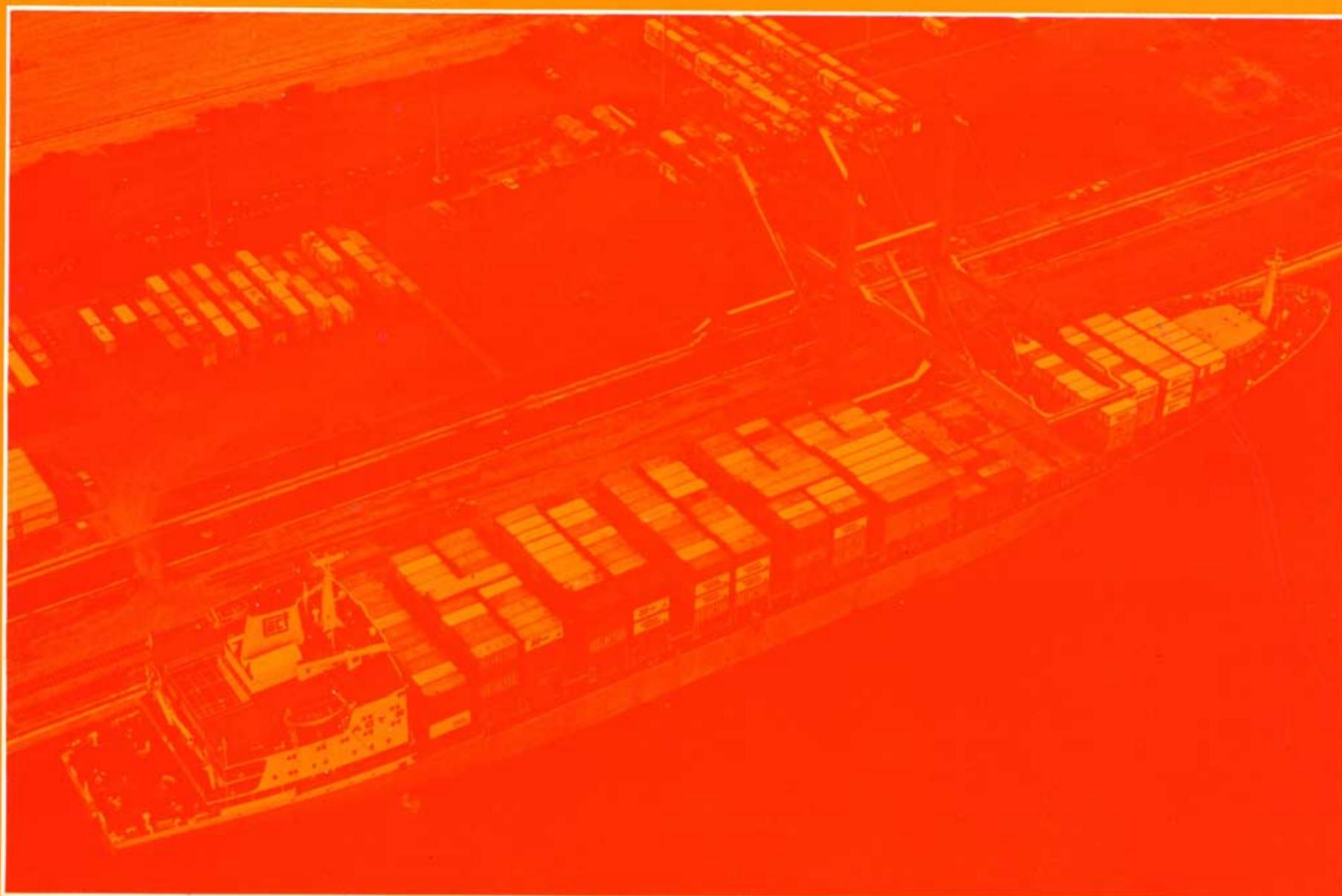
Cette vocation internationale implique le respect d'une certaine unité technique tant pour les containers eux-mêmes que pour les engins de levage et les moyens de transport. Le container a la grandeur d'une caisse de wagon de chemin de fer ou de camion. Il est solide et peut être manipulé à charge par de puissants engins de levage dans les terminaux ferroviaires, les ports, et à bord des navires.

DIMENSIONS

Les dimensions ont été normalisées:



Il existe cependant des containers dont les dimensions ne respectent pas les normes précédentes.



POIDS EN CHARGE

Chaque container porte l'inscription de la charge maximale qu'il peut transporter.

Cette capacité maximum coïncide très heureusement avec les limites que, par prudence, l'expéditeur doit s'imposer pour tenir compte du fait que:

- les transports terminaux routiers subissent des limitations du poids par essieu variables selon le pays;
- les capacités de levage des engins installés dans les gares et ports sont limitées.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, il y a lieu de ne pas dépasser la capacité de charge du wagon.

OU SE PROCURER DES CONTAINERS...

Hormis sur la relation Paris-Cologne, ni les chemins de fer ni leur filiale Intercontainer ne mettent de transcontainers à la disposition des expéditeurs.

Ces engins peuvent être obtenus en location auprès de firmes spécialisées.

Plutôt que d'aligner ici une longue liste, qui ne pourrait cependant pas être exhaustive, nous préférons donner aux clients intéressés ce conseil simple: prenez contact avec Interferry, vous y obtiendrez toutes les précisions utiles.



LES WAGONS

Si l'expéditeur présente son chargement au terminal ferroviaire, le choix du wagon incombe au chemin de fer. Il en est de même pour le placement sur wagon ou le calage du container.

Le problème se présente sous un autre jour pour le gros expéditeur qui, dans un port ou sur un raccordement, dispose d'une série de wagons vides. Ici, il s'agit de jouer juste.

Tout wagon ne peut pas servir à transporter n'importe quelle charge dans n'importe quelle direction. Certaines règles sont de rigueur sous peine d'inconvénients pouvant être très gênants. Il existe aussi des prescriptions quant au placement des containers sur le wagon et leur calage.

A l'intention de ces clients et de leur personnel nouveau encore peu familiarisé, nous résumons ici les règles essentielles à observer.

LIMITES DE CHARGE ET VITESSES

Un des objectifs essentiels du transport par containers est la rapidité d'acheminement.

Pour les transports internationaux, chaque fois que la chose est possible, les chemins de fer s'efforcent de prévoir l'acheminement par trains rapides, soit les T.E.E.M. (Trans Europ Express Marchandises) soit les trains directs de containers.

Pour qu'on les accepte dans ces trains, les wagons doivent être autorisés à rouler à la vitesse de 100 km/h.

C'est le cas le plus général. Il va de soi que pour certains transports à l'intérieur du pays, il n'est pas indispensable de disposer de tels wagons puisque les trains empruntés seront des convois ordinaires, et donc limités à la vitesse de 80 km/h.

On reconnaît aisément les wagons qui conviennent: un petit tableau peint au flanc du véhicule précise les limites de charge à respecter en fonction de la vitesse maximum et des réseaux à parcourir.

Un exemple sera plus clair.

	A	B	C
	20 t	24 t	28 t
S	20 t	24 t	
SS		15 t	

Les charges admissibles varient selon les réseaux. Ceux-ci ont été classés en trois catégories: A, B et C. Le réseau belge appartient au groupe C: les trains de marchandises peuvent y admettre les charges les plus élevées.

Le personnel des gares donne toutes indications quant à la classe des réseaux à traverser. La limite à respecter effectivement sera, dans le cas d'un transport international, celle du réseau qui se trouve dans la catégorie la plus basse. Disons que les grands réseaux européens sont pratiquement tous de classe C.

La première ligne horizontale indique les limites admises pour les wagons circulant à la vitesse ordinaire de 80 km/h.

La seconde ligne, précédée d'un S, concerne les limites de charge au cas où le wagon atteindrait les 100 km/h. C'est celle qui nous intéresse pour les transports internationaux de containers (la ligne précédée de SS se rapporte à des vitesses de l'ordre de 120 km/h., non requises en la circonstance).

Conclusions: le wagon portant le tableau reproduit ici — peut circuler à la vitesse de 100 km/h.;

— mais pour ce faire, ne peut être chargé qu'à 20 tonnes maximum s'il traverse sur son itinéraire un réseau de catégorie A ou à 24 tonnes s'il ne parcourt que des réseaux de catégorie B ou C.

Certains wagons à deux essieux, aptes au transport de grands containers, portent cet autre tableau.

(B) - CFL - CFF - NS	
DB - SNCF* - FS*	
100 km	27,5 t

B	= Belgique
CFL	= Luxembourg
CFF	= Suisse
NS	= Pays-Bas
DB	= Allemagne fédérale
SNCF*	= France, uniquement sur les lignes Zoufftgen-Bâle, et Feignies-Jeumont-Paris-la-Chapelle
FS*	= Italie, uniquement sur la ligne Chiasso-Milano-Rivalta Scrivia.



Sur les réseaux mentionnés au tableau, ces wagons peuvent rouler à 100 km/h., en portant la charge maximum indiquée.

RESTRICTIONS A LA CIRCULATION DES WAGONS.

Pour être admis au service international, tout wagon doit porter le sigle RIV (Regolamento Internazionale Veicoli). Le wagon ne portant pas cette marque ne peut sortir du pays.

Le wagon RIV étranger doit être réexpédié

- vers le réseau propriétaire;
- ou en transit sur ce réseau;
- ou vers une destination le rapprochant du pays propriétaire.

Le wagon plat portant la marque RIV-POOL appartient au pool d'utilisation constitué par les réseaux belge, néerlandais, luxembourgeois, ouest-allemand, danois, suisse, italien et français.

Un tel wagon est considéré comme wagon belge RIV et peut donc être utilisé vers n'importe quelle direction.

Rappelons encore, s'il est nécessaire, que les wagons portant la marque P sont des wagons de particuliers. Ils ne peuvent jamais être employés que sur prescription de leur propriétaire. Les wagons spécialisés pour le transport de grands containers appartenant à la firme Intercontainer et dont il est question plus loin sont des wagons P.

WAGONS SPECIALISES POUR LE TRANSPORT DE CONTAINERS.

Certains réseaux européens, dont la S.N.C.B., disposent d'un nombre appréciable de wagons spécialement adaptés au transport de transcontainers, avec un dispositif de calage approprié.

Les wagons P d'Intercontainer sont également spécialisés. Ils sont affectés à des trafics massifs ou à certaines relations sur lesquelles il existe des courants de trafic importants permettant de former des trains complets sans opérations de triage. Les relations Anvers/Zeebrugge vers Milano Rogaredo et Rivalta Scrivia sont desservies en permanence par des trains de matériel Intercontainer.

LA DISPOSITION DES CONTAINERS.

Un wagon à quatre essieux de 18,5 mètres permet de transporter 60 pieds de container, soit trois containers de 20

pieds ou encore un container de 40 pieds et un de 20 pieds. L'axe longitudinal du container doit coïncider avec celui du wagon porteur. Le ou les containers doivent être disposés le long de cet axe en répartissant le poids de manière égale entre les essieux.

Pour les contrôles douaniers et phytosanitaires requis à certains points frontières, les portes des containers doivent rester accessibles. En direction de Chiasso et de Modane, une simplification des formalités permet de placer trois containers de 20 pieds sur le même wagon à condition que:

- les containers circulent sous le régime du transit communautaire (voir Informations n° mai 1970);
- les portes des deux containers extrêmes soient orientées vers l'extérieur;
- le container central soit plombé, circule à charge avec documents TIR, et que la marchandise contenue ne soit soumise à aucun contrôle d'hygiène ou phytosanitaire.

CALAGE DES CONTAINERS.

Les containers doivent être calés latéralement s'ils sont placés sur les wagons non pourvus de dispositifs d'arrimage. En général, ce calage incombera au personnel du terminal.

Pour les clients qui chargent eux-mêmes, à quai ou dans leurs propres installations, signalons qu'il existe un certain nombre de cas où le calage n'est pas requis.

Les containers de 8 pieds (h) sur 8 pieds (l) de section sont dispensés du calage latéral lorsque, chargés sur les wagons à deux essieux indiqués ci-dessous, ils sont expédiés vers les pays ci-après:

- Pays-Bas et Allemagne via Essen;
- Allemagne via Montzen ou Welkenraedt;
- Suisse et Italie via Montzen (ou Welkenraedt), Basel Bad, et via Sterpenich, Zoufftgen, Basel SBB;
- Grand-Duché de Luxembourg via Sterpenich;
- France via Sterpenich, Zoufftgen, mais exclusivement lorsque la gare de destination est située sur la ligne Zoufftgen-Basel SBB.

Les wagons à deux essieux peuvent être des types suivants:

- wagons POOL même s'ils ne portent pas la marque St;
- wagons SNCF de la série 21.87.332.5.000 à 999;
- wagons B, type 3232 A 1 série 21.88.330.0.000 à 999;
- wagons B, type 3202 A 3 série 21.88.330.3.000 à 250 et 500 à 999;
- wagons non U.I.C. dont
 - l'écartement entre essieux ne dépasse pas 8 mètres,
 - la hauteur du plancher ne dépasse pas 1,25 mètre,
 - le porte à faux ne dépasse pas 2,52 mètres (porte à faux = moitié de la différence entre la longueur utile du plancher et l'écartement entre essieux),
 - la largeur du plancher n'excède pas 2,72 mètres.



La même dispense est applicable sur les wagons à quatre essieux de la série 3188.393.6.000 à 7.999 expédiés

- à destination de:
 - Pays-Bas via Essen.
 - Allemagne via Montzen, Welkenraedt ou Essen.
- sur la relation Belgique-Allemagne-Suisse-Italie.
- sur la relation Belgique-Luxembourg-Zoufftgen-Basel SBB-Suisse-Italie.

TARIFS ET DOCUMENTS

TARIF DE TRANSPORT

La taxation du transport des containers est calculée sur base du tarif 9145. Il ne s'agit plus d'une taxation «ad valorem» comme on la connaît encore dans le cas de transports ordinaires.

Que l'on transporte des cotillons ou des pièces d'ordinateurs, deux éléments seulement vont intervenir: le type de container (20,30 ou 40 pieds) et la distance totale parcourue par le chargement.

Ce tarif 9145, qui subira quelques modifications au 1er avril prochain, est valable sur tous les réseaux affiliés à Intercontainer.

BULLETIN DE REMISE

Nous reproduisons ici le bulletin de remise qui doit accompagner les containers. L'expéditeur doit en remplir la partie non encadrée d'une ligne grasse: les cases 1 à 24.

Quelques détails à ce propos seront utiles.

1. Nom ou raison sociale et adresse du commettant (expéditeur réel);
2. Nom ou raison sociale et adresse du destinataire;
3. Nom ou raison sociale et adresse du débiteur à qui la facture sera adressée et qui paiera la totalité des frais résultant du transport et des prestations annexes éventuelles...
 - la taxation scindée n'est pas admise;
 - un seul débiteur doit être mentionné;
 - celui-ci ne peut être que l'expéditeur (case 1) ou le destinataire (case 2);
4. Gare expéditrice. Le cas échéant, indiquer le quai, la voie, le terminal ou le raccordement particulier;
5. Conditions de remise à Intercontainer:
 - cocher d'une croix la case adéquate;
 - le cas échéant, indiquer dans l'espace libre:

- l'adresse pour la prise à domicile,
d'autres données relatives à l'enlèvement;
6. Gare destinataire. Le cas échéant, indiquer le chantier, la voie, le quai, le terminal, l'embranchement particulier...
 7. Conditions de livraison au destinataire:
 - cocher la case adéquate;
 - le cas échéant, indiquer dans l'espace libre: l'adresse pour la livraison à domicile, d'autres données utiles;
 8. Énumération des documents qui vont accompagner l'envoi (par exemple ceux exigés par la douane ou par d'autres autorités administratives);
 9. Instructions relatives au transport:
 - destination définitive des containers à embarquer; mentionner le nom du navire, de la compagnie maritime, etc. (voir remarques ci-après);
 - endroit où seront accomplies les formalités douanières;
 - nom de la personne ou de la firme qui prend en charge ces formalités ou qui doit y assister;
 - mention du trajet pour autant que l'expéditeur en connaisse les détails (port de transit pour le trafic direct vers la Grande-Bretagne, etc.);
 - les données utiles en ce qui concerne l'exemption de T.V.A. en France;
 - déclaration de «l'intérêt à la livraison» pour ce qui concerne le transport par fer;
 - débours, lorsque ceux-ci ont été autorisés par la Direction Générale d'Intercontainer;
 - indication au sujet des palettes d'échange;
 13. Marque de propriété des containers;
 14. Numéro des containers;
 15. Sigle du réseau d'immatriculation des containers ou l'inscription «NON» si les containers ne sont pas inscrits ou agréés par une société de chemins de fer;
 16. Longueur des containers;
 17. Largeur des containers;
 18. Hauteur des containers;
 19. Nature des marchandises (éventuellement avec description plus détaillée d'après les prescriptions de l'annexe 1 à la C.I.M.);
 20. Tare des containers, en kg;
 21. Poids du contenu des containers, en kg (marchandises + emballage + moyens de chargement);
 22. Poids brut des containers, en kg (tare + contenu);
 23. Plombage: nature, marque et numéro;
 24. Date et signature du commettant (expéditeur).



REMARQUES SUR LES CASES 6 ET 9

L'exacte mention du lieu de chargement des wagons (chantier, quai, voie, embranchement particulier, etc.) dans les gares portuaires et les prescriptions pour l'embarquement (bateau, société, destination terminale, etc.) sont pour les chemins de fer et les agents locaux d'Intercontainer des facteurs importants: ils permettent d'effectuer un travail régulier et efficace.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le remplissage scrupuleux de ce document et sur l'importance des renseignements demandés, qui constituent la base d'une livraison exacte.



LES TERMINALS

Parmi les 250 à 300 terminaux ferroviaires pour containers répartis dans 21 pays européens, un certain nombre seulement peuvent être dits «complets». Nous entendons par là que tous ne peuvent pas recevoir les containers jusqu'à 40 pieds et 30 tonnes. Dans la plupart d'entre eux, la douane est présente.

Nous donnons ici la liste de ces terminaux, regroupés par pays, liste arrêtée à la mi-juin 72 et qui subira dans l'avenir des modifications régulières. Nous donnons également l'adresse du représentant d'Intercontainer dans chaque pays. La liste, plus détaillée, des adresses relatives aux terminaux belges a été reportée à la page 17.

Deux signes placés après le nom de la gare donnent les précisions suivantes:

°: terminal avec capacité jusqu'à 40 pieds et 30 tonnes: complet.

*: terminal où la douane est présente.

BELGIQUE

Anvers °*

La société Interferry exploite le terminal ferroviaire situé à 300 mètres des quais entre les 6e et 7e darses. Au portique mis en service depuis 1968 est venu s'en ajouter un autre, muni également de pinces, et qui peut donc indifféremment soulever containers et remorques routières en trafic «kangourou». Un straddle-carrier est affecté à l'entreposage des containers sur les 8.000 m² de surface réservés à cet usage. Le terminal peut faire face aux pointes de trafic: avec son faisceau d'appui de 14 voies, il est équipé pour recevoir un grand nombre de containers. Enfin, la direction et les services d'Interferry occupent une partie de l'immeuble où la clientèle peut, si elle le désire, louer des bureaux.

Zeebrugge °*

Short-sea terminal ou OCZ? Cela dépend de la provenance ou de la destination des containers.

Au short-sea terminal, deux portiques, en service depuis 1968, transbordent de train à navire et inversement les containers transportés sur la ligne quotidienne Zeebrugge-Harwich.

Les grands navires transatlantiques venus d'Amérique et d'Australie ou à destination de ces régions lointaines, accostent aux quais de l'OCZ: Ocean Containerterminal Zeebrugge. Avec les portiques géants de l'OCZ, Zeebrugge occupe avec Anvers une place importante parmi les ports de pointe.

Il faut encore mentionner le terminal ferry-boat traditionnel qui prend ou dispose des wagons ou des véhicules routiers également entre Zeebrugge et Harwich.

Liège °*

En fait, les ports ne sont pas les seuls intéressés par les containers. Inauguré le 15 mai 72 dans la gare de Bressoux, première grande installation du genre dans l'hinterland belge, le terminal de Liège met l'industrie wallonne en communication directe avec les autres zones fortement industrialisées.

Le portique, muni également de pinces, peut, comme celui construit nouvellement à Anvers, en plus des containers, charger sur wagons «kangourou» les semi-remorques en trafic rail/route.

Bruxelles-Courtrai

Il existe cependant dès maintenant des terminaux provisoires à Bruxelles et Courtrai.

ALLEMAGNE FEDERALE

Transfracht, Gutleutstrasse, 160-164

D-6 FRANKFURT/MAIN
tél. (611)230351;
télex 414545.

Aachen West °*
Augsburg-Oberhausen °*
Basel Bad Bf °*
Bielefeld Ost °*
Bochum-Langendreer °*
Braunschweig Hgbf °*
Bremen Hbf °*
Dillingen (Saar) °*
Düsseldorf-Bilk °*
Duisburg Hbf °*
Ehrang °*
Einsiedlerhof °*
Fischbach-Weierbach °*
Frankfurt/M. Ost °*
Fulda °*
Freiburg (brsg) °*
Giessen-Anschluss Flughafen °*
Göppingen °*
Gottingen °*
Hagen Hbf °*
Hamburg-Wilhelmsburg °*
Hamm (Westf.) °*
Hannover-Linden °*
Ingolstadt Nord °*
Karlsruhe Hbf °*
Kassel Unterstadt °*
Kempten (Allgau) Ost °*
Kiel Nordhafen °*
Köln Eifelort °*
Kreuztal °*
Kulmbach °*
Landshut (bay) Hbf °*
Ludwigsburg °*
Mainz Hbf °*
Mannheim Rbf °*
Marktredwitz °*
München Hbf °*
Münster (Westf.) Hbf °*
Neu Ulm °*

Nürnberg Hgbf °*
Offenburg °*
Oldenburg (oldn) °*
Osnabrück °*
Ravensburg °*
Regensburg Hbf °*
Reutlingen Hbf °*
Saarbrücken Hgbf °*
Singen (hohentwiel) °*
Villingen Schwarzw. °*
Wetzlar °*
Würzburg Hbf °*
Wuppertal-Langerfeld °*

R.D.A.

Deutsche Reichsbahn DDR-Cont.,
Otto-Grotewohlstrasse, 25
DDR 108 BERLIN
tél. (31)220121,
télex. 112334.

Berlin Frankfurter Allee °*
Berlin Hamb u lehr Bf °*
(westberlin)
Cottbus °*
Dresen-Neustadt °*
Eisenach °*
Erfurt Hbf °*
Gera Hbf °*
Berlin-Wilmersdorf °*
(westberlin)
Halle (Saale) Hbf °*
Karl-Marx-Stadt-Kappel °*
Leipzig-Stotteritz °*
Magdeburg-Sudenburg °*
Neubrandenburg °*
Nordhausen °*
Rostock Überseehafen °*
Sonneberg (Thur) Ost °*
Saalfeld (Saale) °*

FRANCE

Compagnie nouvelle de cadres
„C.N.C.”,
Boulevard Diderot, 20
B.P. n° 55
F-75560 PARIS CEDEX 12
tél. (1)3453220
télex. 22500.

Amiens °*
Angers-St-Laud °*
Angoulême °*
Avignon °*
Beauvais °*
Bordeaux-Bastide °*
Bourges °*
Caen °*
Calais °*
Castres °*
Chalon-sur-Saône °*
Chartres °*
Château-Thierry °*
Clermont-Ferrand °*
Dieppe °*
Dijon-porte-neuve °*
Dunkerque (Freycinet 13) °*
Epervain °*
Epinal °*
Golfe de Fos °*
Grenoble °*
Havre (le) local °*
Havre (le) port °*
Hendaye °*
Lille St-Sauveur °*
Limoges-Montjovis °*
Lorient °*
Lyon: voir Venissieux °*
Macon °*
Mans (le) °*
Marseille Maritime °*
Metz-Marchandises °*
Montpellier °*
Mulhouse Nord °*

Nancy-St-Georges °*
Nantes-Etat °*
Nevers °*
Nice-St-Roch °*
Nîmes °*
Nuits-sous-Ravières °*
Orléans °*
Paris-Batignolles °*
Paris-Bercy °*
Paris-la-Chapelle °*
Pau °*
Perpignan °*
Reims °*
Rennes °*
Rouen-Sotteville °*
Sète °*
Strasbourg-Cronenb. °*
Saint-Etienne-Chat. °*
Saint-Quentin °*
Toulon °*
Toulouse/Matabiau/Raynal °*
Tours °*
Venissieux °*
Versailles-Chant. °*
Vierzon ville °*

GRANDE-BRETAGNE

Pour le terminal de Harwich P.Q.
British Railways Board,
Shipping and International
Services division
Intercontainer-Section,
Liverpool Street Station
GB LONDON E.C. 2 M 7 QH
tél. (1)2837535 - 2834000
télex. 886821.

Pour les autres terminaux:
Freight Liners Ltd,
43, Cardington street
GB LONDON N.W.1
tél. (1)3879400
télex. 24743.

Aberdeen
Birmingham (Landor st.) *
Cardiff (Pengam)
Glasgow (coatbridge) *
Harwich (Parkeston quay) *
Leeds (Stourton)
Liverpool (Garston) *
London (Stratford) *
Manchester (Strafford park) *
Newcastle (Follingsby)
Southampton (Millbrook)

Dans tous ces terminaux, le poids brut des containers est limité à 22.350 kg.

IRLANDE

Coras Iompair Eireann Office of the Commercial Manager,
35, Lower abbey street,
EIR DUBLIN 1,
tél. 30077,
télex. 5695.

Ballina
Belfast °
Clare Morris
Clonmel
Cork °
Dromod
Dublin Br °°
Dublin Mz °°
Dundalk °
Ennis
Galway
Limerich °
Londonderry
Mallow
Rathkeale
Roscrea
Rathluirc
Sligo
Thurles
Tralee
Waterford °
Waterford Mz *

ESPAGNE

RENFE Unidad Operativa de Contenedores Direccion Comercial
Paseo del Ray 32
E MADRID 8
tél. (1)2476752 - 2480271
télex. 27632.

Alcira (Valencia)
Barcelona-Morrot
Barcelona-Sagrera *
Balnea Abaran (Murcia)
Irun (Frontera) °°
Madrid-Atocha
Madrid-Penuelas *
Port Bou (Frontera) °°
Villarreal (Castellon)

PORTUGAL

Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses
Departamento Comercial
Cabinete do Traffego de Contentores,
Rua votot Dordon, 45
P LISBOA X2
tél. 366935, 367236,
télex. 1382.
Alcantara mar
Entrepoto (Lisboa)

DANEMARK

Danske Statsbaner,
Generaldirektoratet
Salgskontoret for Godstransport,
Solvgade, 40
DK 1349 KOBENHAVN K,
tél. (1)140400 ext. 2265,
télex. 2225.

Alborg °°
Aarhus °°
Esbjerg °°
Fredericia *
Glostrup *
Herning °°
Kobenhavns Godsb. °°
Estved *
Nykobing FI *
Odense °°
Slagelse *

NORVEGE

Norges Statsbaner Hoved-administrasjonen
Salgsavdelingen
Storgaten, 33
N OSLO 1,
tél. (2)209550 ext. 2147,
télex. 11168.

Alnabru (Oslo) °°
Andalsnes °°
Arendal *
Bergen *
Bodo *
Bo *
Drammen *
Fauske *
Kristiansand *
Oslo West °°
Sandnes °°
Trondheim *

FINLANDE

Valtionrautatiet Ratatiehallitus,
Betriebsabteilung;
Vilhonkatu, 13
SF HELSINKI,
tél. 717711,
télex. 1230151.

Helsinki *
Jyväskylä
Joensuu
Kemi
Kokkola
Kuopio
Lahti
Lappeenranta
Mikkeli
Oulu
Seinäjoki
Tampere
Turku
Vaasa

SUEDE

Statens Järnvägar
Centralförvaltningen,
Kommersiella Avdelningen,
S 10550 STOCKHOLM,
tél. (8)22.64.20 ext. 4374,
télex. 1410

Göteborg Skandiaham °
Göteborg norra °°
Malmö Central °°
Malmö Frihamn °
Orebrö °
Solna (Stockholm) °°
Stockholms Frihamn °

AUTRICHE

Generaldirektion der
Osterreichischen
Bundesbahnen Kommerzielle
Direktion, abteilung IV/4,
Gauermannngasse, 4
A 1010 WIEN
tél. (222)5650, ext. 5823-5329,
télex. 12104

Bregenz °°
Graz Hbf °°
Innsbruck Hbf °°
Linz Frachtenbahnhof °°
St. Polten °°
Wels °°
Wien Matzleindorf
Wien Nordwestbahnhof °°

YOUGOSLAVIE

Zajednica Jugoslovenskih
Zeleznic,
Kommerzieller Dienst,
Nemanjina, 6/11, YU BEOGRAD,
tél. 32701 ext. 5122
télex. 11166

Beograd °
Koper
Ljubljana °
Maribor °
Ploce °
Sarajevo °
Skopje
Zagreb Zitnjak °

SUISSE

Chemins de fer fédéraux suisses,
Schweizerische Bundesbahnen
Service commercial
marchandises
Kommerzieller Dienst
Guterverkehr
Mittelstrasse, 43,
CH 3000 BERN,
tél. (31)601111
télex. 32500

Basel Bad Bf °°
Basel SBB °°
Bern *
Biel/Bienne *
Buchs SG °°
Cadenazzo °°
Chavornay °°
Chiasso *
Kuopio *
Genève °°
Glattbrugg
Langenthal
Luzern *
Mendrisio (Stabio) °°
Renens VD
Schaffhausen *
St Gallen *
Winterthur *
Zurich Hb °°

PAYS-BAS

N.V. Nederlandse Spoorwegen,
Dienst van Commerciële Zaken,
1ste afdeling, sectie Containers,
Moreelsepark, 1 NL UTRECHT,
tél. (30)35.45.52,
télex. 47257

Amsterdam west
— Container terminal °
Rotterdam Waalhaven Zuid
— Europe Container
Terminus (ECT) °
— SM Heyplaat °
Rotterdam Botlek
— Bell Terminal
Rotterdam Europoort
— North Sea Ferries °
— Transport Ferry Service °
Veendam (Privaat Terminal) °

LUXEMBOURG

Société Nationale des Chemins de Fer luxembourgeois,
Service Commercial,
Place se la Gare, 9,
L LUXEMBOURG,
tél. (352)49901,
télex. 288
Luxembourg °°

ITALIE

S.P.A. CEMAT,
Via Savoia, 19,
I 00198 ROMA,
tél. (6)865484
Bologna Corticella °
Milano Rogoredo °
Monterotondo
Mentana °
Montale Agliana °
Napoli Traccia °
Rivalta Scrivia

GRECE

Organisme des chemins de fer helléniques s.a.
Direction commerciale,
Bureau Intercontainer,
rue Karolou, 1,
GR ATHENES 107,
tél. (21)54.20.46,
télex. 215187
Athènes
Le Pirée °
Thessaloniki

HONGRIE

Mavtrans - Speditionsshuro der MAV,
Dea Ferenc-utja, 23
H BUDAPEST V
tél. 382324,
télex. 225343
Budapest Jozsefvaros *
Budapest Kikoto °°
Zahony °
(uniquement vers l'U.R.S.S.)

POLOGNE

C. Hartwig s.a.,
Ul. Polnaska, 15,
PL WARSZAWA,
tél. 28.14.57,
télex. 814601
Malaszewice °°

BULGARIE

BDZ,
Ul. Ivan Vassov, 3,
BG SOFIA,
tél. 8434334 - 8434434,
télex. 22423
Terminals en construction.

TCHÉCOSLOVAQUIE

C.S.D.-Intrans,
Perucka, 18,
CS PRHA 2,
tél. 2124,
télex. 11286
Cierna Nad Tisou °°
(uniquement vers l'U.R.S.S.)

LES RELATIONS INTERNATIONALES

Epaulé par les réseaux affiliés, Intercontainer a pu mener à bien, en Europe, l'expansion du trafic des containers. De nombreux trains sont affectés spécialement à ces transports.

TRAINS DIRECTS DE CONTAINERS.

Il existe déjà toute une série de trains directs de containers circulant à 100 km/h. Ils transportent, par wagons S, des marchandises dont la nature n'exige pas de longues haltes aux frontières pour l'exercice des contrôles douaniers et sanitaires.

Avec les trains directs de containers en correspondance en territoire étranger, bon nombre de relations peuvent être desservies au départ d'Anvers, Zeebrugge et Liège.

TRAIN A.

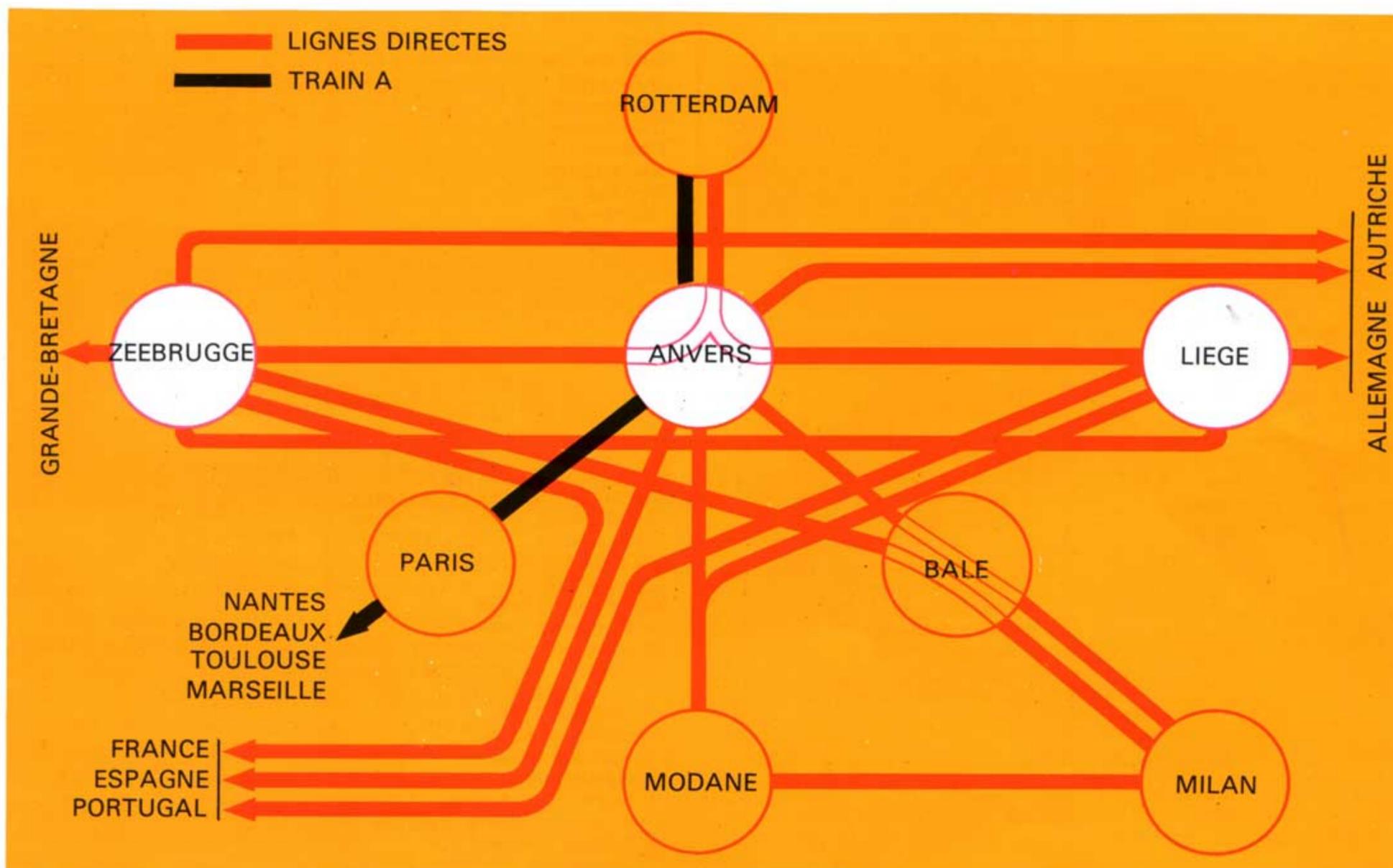
En 1971 naquit la forme la plus évoluée des trains directs de containers, le «train A», train bloc à composition limitée circulant 6 jours par semaine sans arrêt à la frontière sur la relation Paris-Anvers.

A Paris, le train A donne correspondance vers les terminals de Lyon, Nantes, Bordeaux, Toulouse et Marseille.

Au-delà d'Anvers, la relation se poursuit jusqu'à Rotterdam.

SERVICES CONTAINERS.

Des services containers par trains rapides T.E.E.M. ou par trains ordinaires permettent d'atteindre toutes les autres destinations.



INTERCONTAINER

Hirschgässlein, 11
CH - 4010 BASEL
Tél.: 061-22.25.25
Télex: 62 298

INTERFERRY

Direction générale:

Zomerweg 26, 2030 ANVERS
Directeur: M. J. Schuermans T. 03/42.16.91
Exploitation: M. M. Rademaekers T. 03/42.16.91
Service commercial: M. B. De Jongh T. 03/42.16.92
Relations publiques: T. 03/42.16.92
Comptabilité - Interfrigo T. 03/41.69.50

Représentants commerciaux.

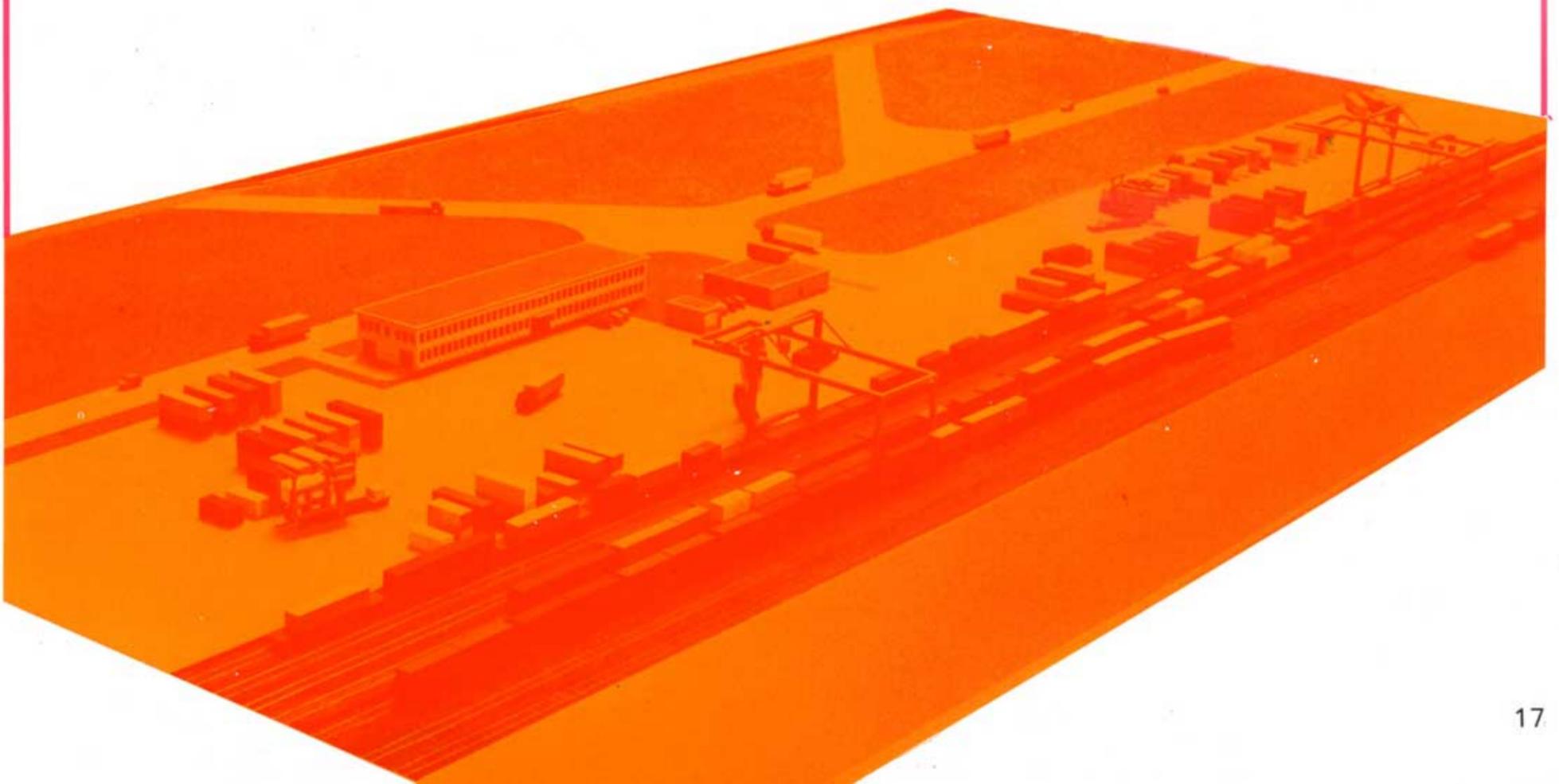
Pour la Flandre et Bruxelles:
M. Ghooos T. 03/42.16.92
Pour la Wallonie:
M. Delhougne
42, rue de la Casquette
4000 Liège T. 04/23.63.13

Terminal d'Anvers.

Supervision: M. Van Paepegem T. 03/41.69.50
Réception: M. Ackerman T. 03/42.15.60
Expédition: M. Loosen T. 03/42.15.60
Renseignements et recherches
M. Verbert T. 03/41.65.08
Terminal operator: M. Inghels T. 03/41.69.50

Terminals Zeebrugge.

Terminal OCZ: M. Verstaen,
OCZ Terminal, New-Yorklaan,
8380 Zeebrugge T. 050/549.00



INTERCONTAINER

Société internationale pour le transport par transcontainers.
Communauté de 21 chemins de fer européens et de la Sté. Interfrigo.

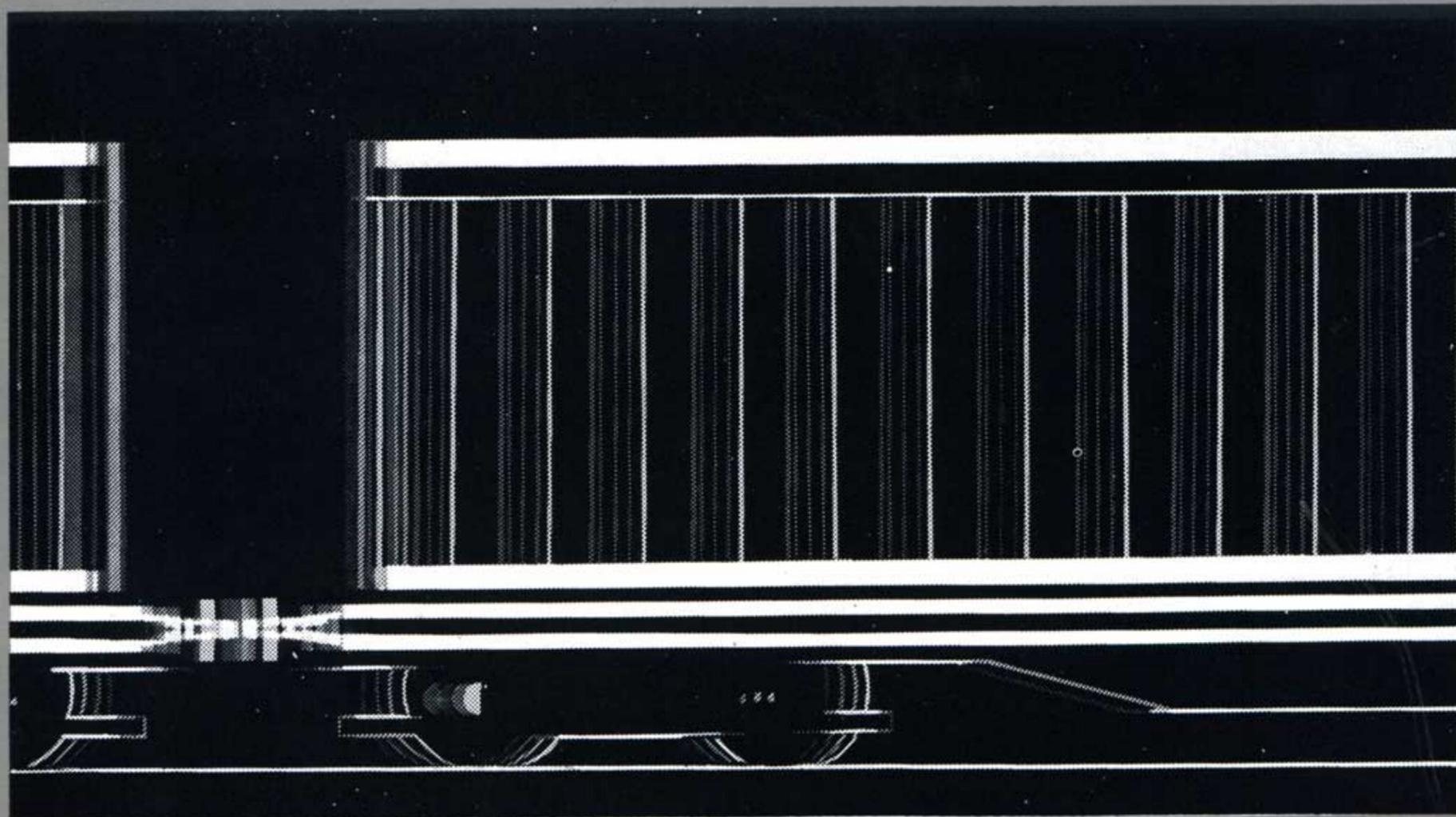
- Met à votre disposition l'ensemble du réseau ferroviaire européen.
- Vous offre, pour toutes les relations qui vous intéressent, des prix adaptés à l'importance et à la régularité de vos transports.
- Vous propose un service sur mesure, de porte à porte ou de terminal à terminal, à votre choix.

Intercontainer: votre partenaire.

Renseignez-vous auprès de votre transitaire ou téléphonez-nous!

Direction générale: Hirschgässlein 11, CH-4010 Bâle, Tél. 061-22 25 25, Télex 62 298

Représentant pour la Belgique: S.A. Interferry,
Zomerweg 26, 2030 Antwerpen, Tél. 03/41.69.50, Télex 32529



Voie libre – pour **INTERCONTAINER** 

33 villes allemandes à votre portée toutes les 2 heures

Les Chemins de fer belges assurent quotidiennement 17 liaisons rapides avec l'Allemagne. Dont 4 par TEE. Aujourd'hui, les grandes villes allemandes deviennent encore mieux accessibles. Grâce au nouveau réseau allemand IC.

Intercity **IC**

Une liaison non-stop avec 33 villes allemandes.

Les trains IC, auxquels s'ajoutent les TEE allemands, relient à haute vitesse 33 villes d'Allemagne.

Un convoi Intercity ou TEE s'élance, en principe, toutes les 2 heures (parfois plus souvent) de chacune des 33 villes desservies. Cette fréquence vous permet de mieux adapter votre retour à la durée réelle de vos entretiens.

Synchronisation.

Dans 5 nœuds importants (Cologne, Dortmund, Hanovre, Mannheim et Würzburg) où s'arrêtent les trains Intercity, un autre convoi - Intercity ou TEE - s'arrête au même quai, presque en même temps. Vous passez ainsi de l'un à l'autre sans interrompre le rythme de votre voyage.

Standing TEE.

Les trains IC sont constitués par du matériel de haut confort type TEE. Rien n'y manque: climatisation, bar-restaurant, secrétariat, téléphone.

Réservation et supplément IC.

La réservation est gratuite et non obligatoire. Le supplément IC est de 8 DM, quel que soit le trajet.

Le supplément TEE pris au départ de la Belgique vous dispense du paiement des suppléments IC ou TEE pour tout trajet en correspondance effectué le jour même en Allemagne.

Demandez la nouvelle brochure-horaire «Trains d'affaires» dans les agences de voyage et bureaux de renseignements des grandes gares.





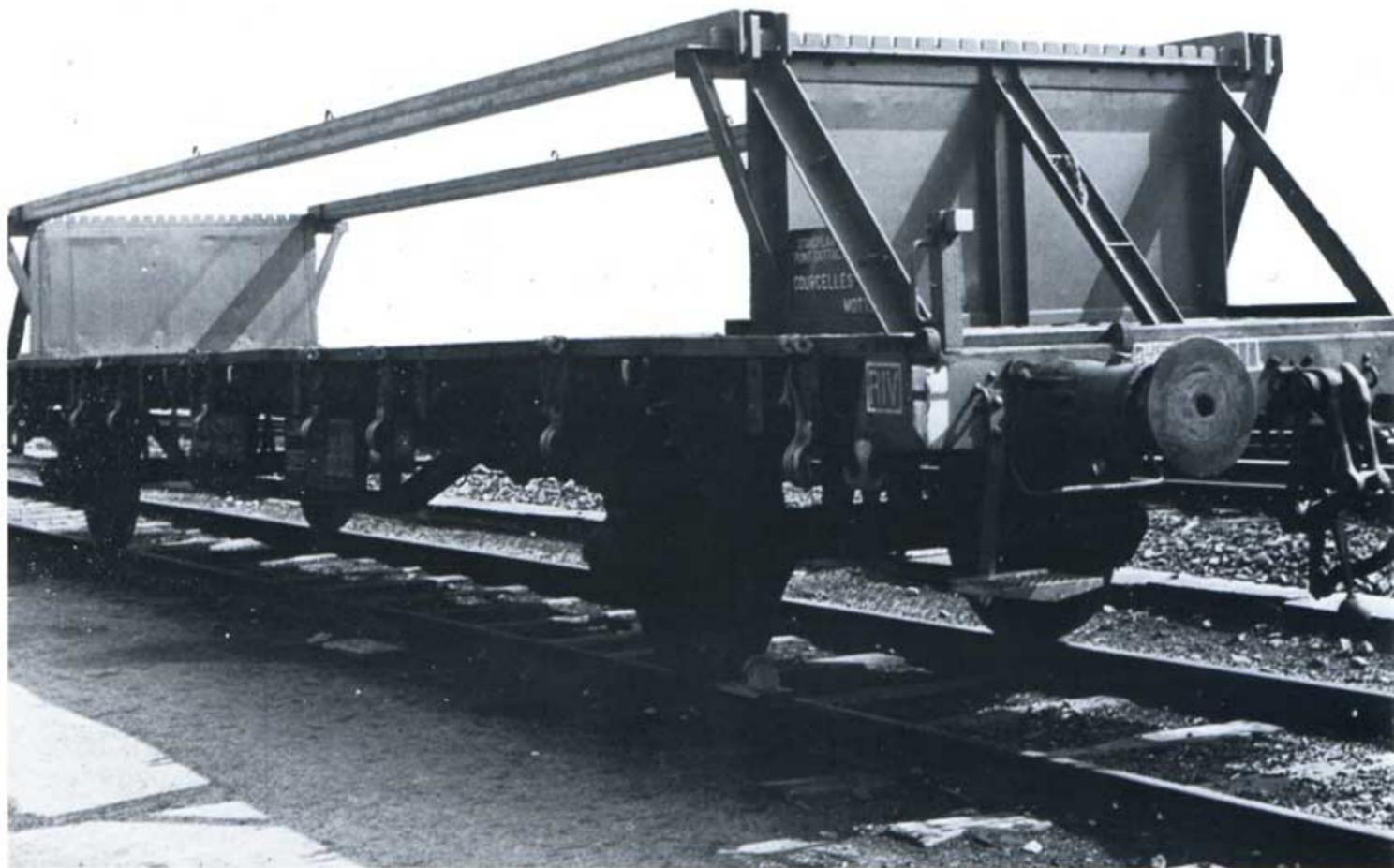
nouveaux wagons

WAGONS A CREMAILLERES

La première fiche porte sur les wagons à crémaillères équipés spécialement pour le transport de caisses de verre, de glaces ou de marbre.

Wagons plats (code L1ps) ou tombereaux sans portes (code E), ces véhicules portent, au sommet des parois d'à-bout, une latte à crémaillère sur laquelle on posera, parallèlement à l'axe longitudinal du wagon, deux poutres destinées à caler le chargement. La surface de chargement du wagon plat a une longueur de 9 m 80 et une largeur maximum de 2 m 09, celle du tombereau a pour dimensions 8 m 61 et 2 m 77.

Au 1 juillet 72, il existait en Belgique 60 wagons de type L1ps et 100 de type E. Il est à remarquer que seul le wagon plat est admis au régime S, l'autre ne pouvant en aucun cas dépasser la vitesse de 80 km/h.



WAGONS-PUPITRES

Dans la deuxième fiche, on trouvera la description des wagons pupitres à bogies servant au transport de tôles de grandes dimensions.

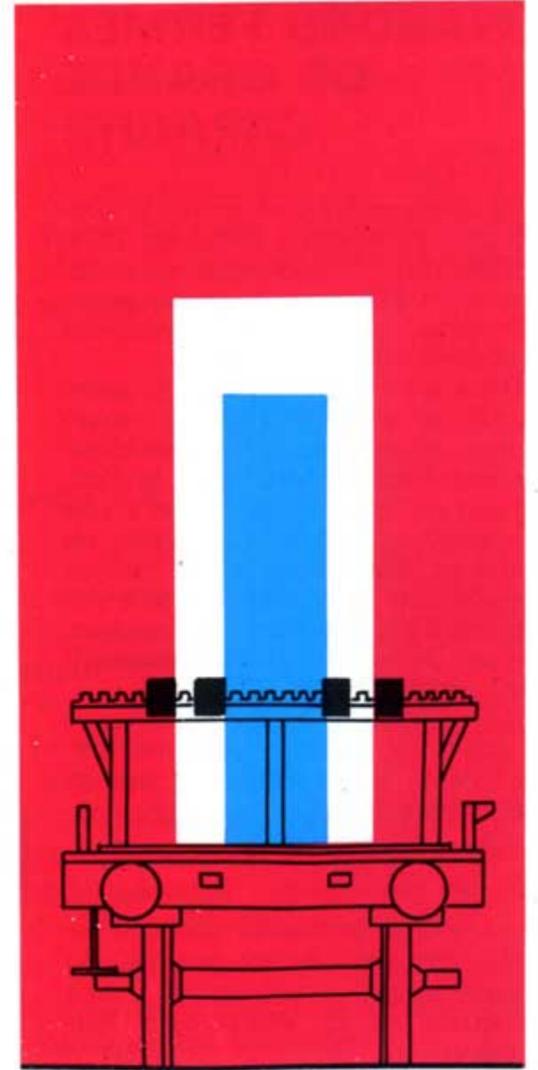
Ces wagons (code S1p) portent une armature métallique formant avec le plan horizontal un demi-angle droit. Ils peuvent admettre des chargements ayant une surface totale de 84 m², 20 mètres en longueur et 4 m 20 en hauteur. Le poids du chargement peut atteindre, si le wagon ne circule que sur des réseaux de catégorie C, un total de 50 tonnes, et cela en régime de vitesse normale, le véhicule n'étant pas encore admis au régime S.

Certaines prescriptions de chargement sont imposées. Ainsi, les charges concentrées ne peuvent être transportées qu'à concurrence de 30 tonnes si elles ont au moins 12 mètres de longueur, 40 tonnes dans le cas d'une longueur de 16 mètres; de toute façon, elles doivent être disposées symétriquement autour du milieu du wagon afin que la charge soit également répartie sur les deux essieux.

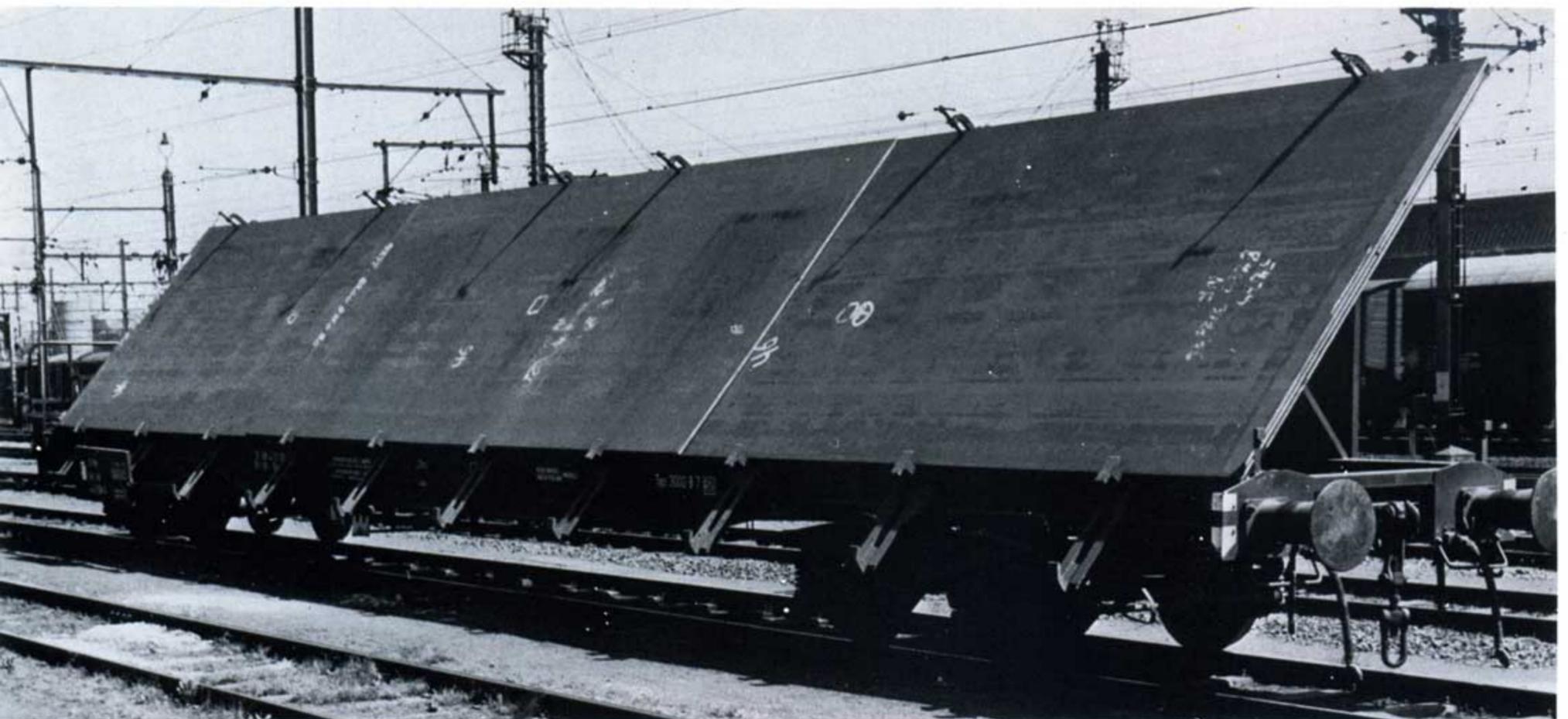


spécialisés

Le service de publicité des chemins de fer belges vient d'éditer trois nouvelles fiches techniques de wagons à marchandises.



En plus des supports inférieurs, les 10 coulisses porteuses sont équipées de supports réglables; six d'entre elles comportent aussi un serrement pour la fixation supérieure du chargement.





nouveaux wagons spécialisés

WAGONS FERMÉS DE GRANDE CAPACITE

La troisième fiche est en fait la mise à jour d'une autre, parue en 1970, fiche qui ne présentait que des wagons fermés de types courants dont la capacité de chargement allait de 46 à 57 m³.

Dans la nouvelle édition, un autre type de véhicule apparaît, qu'on peut, en quelque sorte, considérer comme wagon spécialisé: le Gbs. Long de 12 m 72, ce wagon a une capacité de 80 m³. La limite de charge étant fixée à 25 tonnes seulement, on comprend qu'il soit destiné au transport de marchandises de faible densité, autrement dit: encombrantes.

Ce wagon est équipé de chaque côté d'une porte coulissante permettant le chargement latéral. C'est un wagon RIV à deux essieux.

Les clients intéressés peuvent se procurer ces fiches auprès du représentant commercial des chemins de fer établi dans leur région.



WAGONS- A COILS

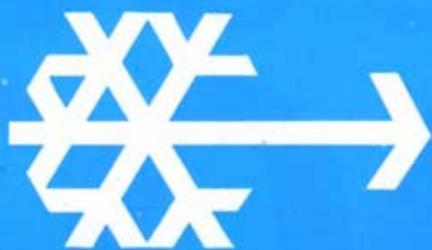
Nos lecteurs pourront, dès la sortie de presse (dont nous les avertirons) se procurer également une fiche relative aux wagons à créneaux Shs (ouvert) et Tahs (couvert) pour le transport de coils. D'une longueur totale de 12 m 06, ces wagons peuvent transporter, en régime S, jusqu'à 52 tonnes de tôles en rouleaux.

Nous donnerons davantage de précisions à leur sujet lors de la sortie de presse de la fiche.

La couverture du wagon est constituée par un volet mécanique de manipulation aisée.



INTERFRIGO



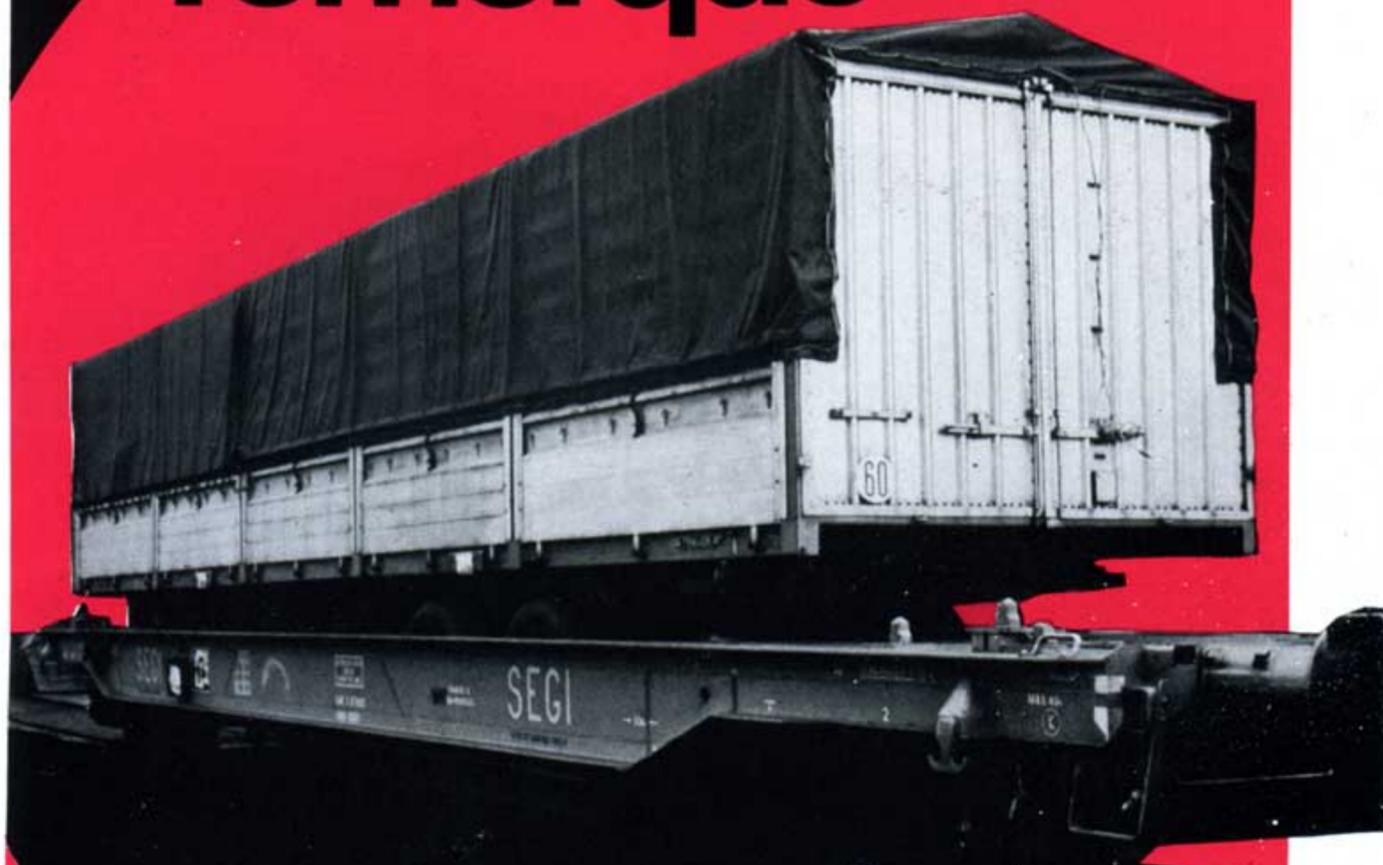
EN FINLANDE

Interfrigo vient de conclure avec les Chemins de Fer de l'Etat de Finlande à Helsinki un accord de représentation pour le trafic en provenance et à destination de ce pays.

Le nouvel accord facilitera le développement du trafic combiné mer/terre via Helsinki-Lübeck pour les transports en grands containers frigorifiques.

Depuis le 1er janvier 73, Interfrigo est donc représenté dans 24 pays couvrant la presque totalité de l'Europe.

votre remorque



prend le train!

Les wagons kangourou sont spécialement conçus pour le transport de vos remorques routières.

A la sécurité, ils allient la rapidité d'un transport combiné par route et par fer.

Voie libre sur toute la ligne, mobilité du camion semi-remorque, économie de personnel sur l'essentiel du trajet, trois atouts à mettre dans votre jeu.

Embarquement à Bruxelles ouest, Anvers schijnpoort, Charleroi sud quais, Liège-Bressoux terminal, pour la France et l'Italie.

Pour tous renseignements:

T.R.W.s.a.

Rue Vandepereboom,
1080 Bruxelles
Tél.: 02/25.62.51,
téléx: 24.829

Photos:
M. Leys, Bruxelles
G. Delise, Bruxelles
F. Putman, Bruxelles
Iselee

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/23.80.80, poste 2299
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 responsable:
P. SERGYSELS - BRUXELLES.

chaque année

60.000.000t

en moins
sur les routes

