

INFORMATIONS S.N.C.B

BULLETIN DE
LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS
DE FER BELGES

PERIODIQUE BIMESTRIEL
OCTOBRE

ⓑ

4/73



Le 13 juin dernier, les chemins de fer belges et français ont ouvert à Rotterdam une agence commerciale commune où les représentants des deux réseaux travaillent à présent de concert.

Depuis 1960, la S.N.C.F. envisageait la délégation d'un représentant permanent aux Pays-Bas. C'est que le Marché Commun ouvrait, pour les membres de sa jeune communauté, de brillantes perspectives en matière de courants de transport. Aujourd'hui, la quantité de marchandises transportées par rail entre la France et les Pays-Bas n'a cessé d'augmenter: 1.100.000 tonnes en 1972 contre 320.000 tonnes en 1960, compte non tenu des combustibles minéraux dont le recul quantitatif aurait enlevé toute signification à la comparaison. Ce développement prouve que la part du fer peut être maintenue malgré la concurrence exceptionnellement dynamique des autres moyens de transport. La S.N.C.F. a donc mis son projet à exécution.

Au cours de la réception qui a réuni les autorités et les personnalités du monde des affaires et des transports, Monsieur Querleux, pour la S.N.C.F. et Monsieur Lokker, pour les chemins de fer belges, ont mis l'accent sur l'importance de l'événement. Cette expérience de collaboration ne pouvait trouver meilleur terrain que Rotterdam, port de grande dimension, plaque tournante de courants de trafic qui couvrent le monde entier. La collaboration étroite déjà instaurée avec les chemins de fer néerlandais justifie d'autant plus ce choix.

Pour régler leurs problèmes de transports dans la relation Pays-Bas - Belgique - France, les entreprises néerlandaises pourront compter sur les efforts conjugués de deux hommes compétents: Monsieur D'Hont, représentant la S.N.C.B., déjà en poste depuis plusieurs mois, et Monsieur Le Calvé, délégué français. L'initiative s'inscrit dans la ligne d'un dynamisme commercial nouveau, et tout porte à croire que ceux qui en ont reçu la responsabilité en feront un réel succès. L'adresse à retenir: 9c, Delftsestraat, Rotterdam.



SOMMAIRE



ENTREPRISE

Le port de Gand:
3 à 9



TOURISME

Train + auto: 14
Sports d'hiver: 14



TARIF / HORAIRE

Ligne
Bruxelles-Hal: 15
T.V.A. et colis: 15



EPOQUE

Trexpo,
nouveau média:
10-11



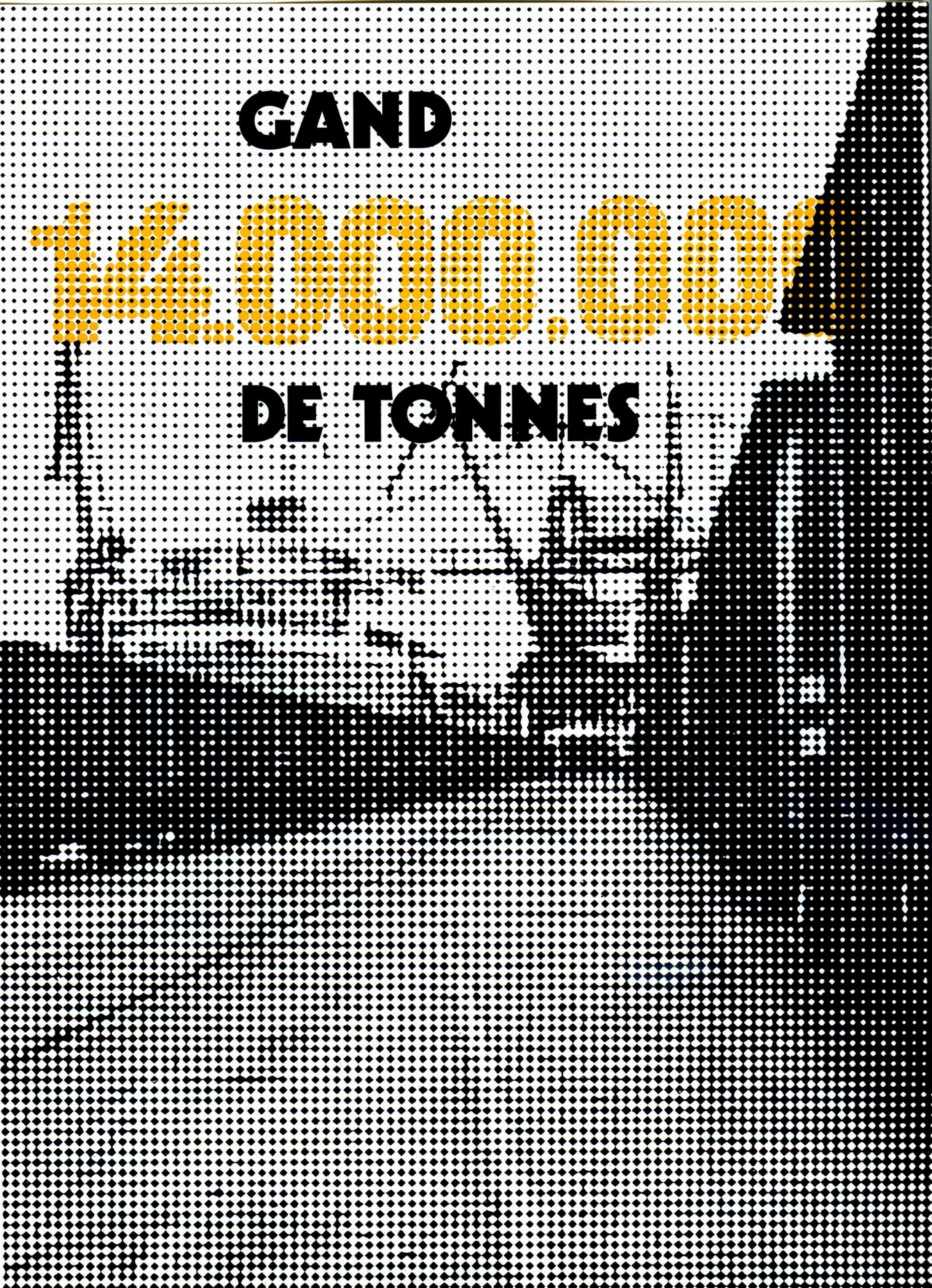
NOUVELLES B

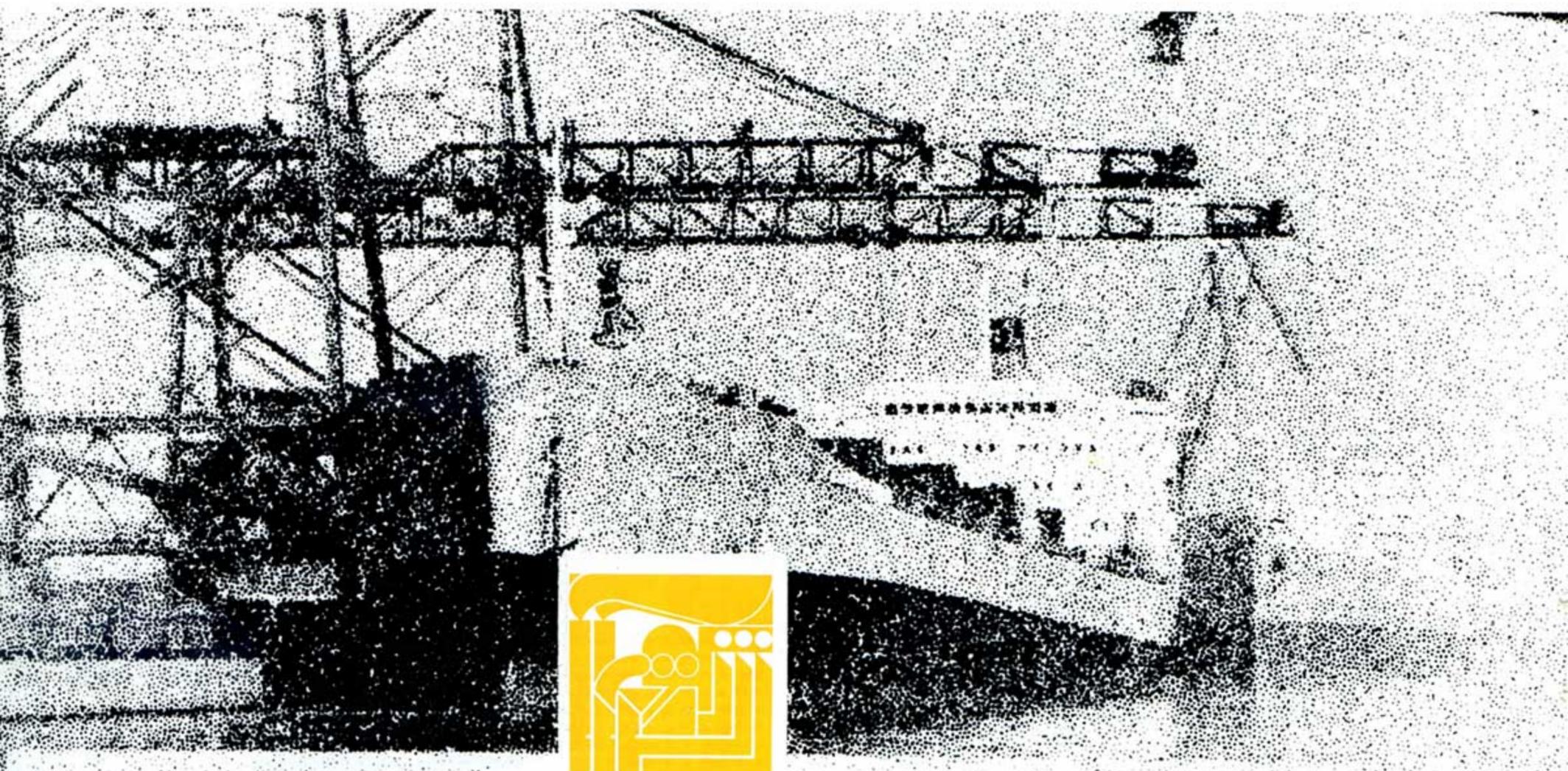
Intercontainer:
5 bougies: 12
Interfrigo:
bilan 1972: 12
Nouveaux bus
SNCB: 13
Agences commerciales:
— à Rotterdam: 2
— à Milan: 13
Nettoyage des
wagons: 13

GAND

400000

DE TONNES





LE PORT DE GAND:

UNE STRUCTURE DIRIGEE VERS LE COMMERCE D'OUTRE-MER

Au cours des siècles une constante se retrouve à travers l'histoire de Gand: la force économique et la prospérité de la région ont toujours été déterminées par le potentiel constitué par le port.

Entre la ville et la mer les liaisons ont été renouvelées à plusieurs reprises: la „Lieve“ (1251), le „Sassevaart“ (1563), le „Brugse Vaart“ (1665). En 1887 fut ouverte la voie maritime vers Terneuzen, et fut creusé le premier bassin situé en dehors du centre urbain. Afin d'adapter le port aux exigences de la navigation maritime, l'accès maritime fut amélioré plusieurs fois et le nombre de bassins portuaires augmenté.

Un événement récent dans l'extension de l'infrastructure fut la mise en usage, le 19 décembre 1968, de la „Westsluis“ à Terneuzen, en même temps que le canal maritime élargi et approfondi, ainsi que les nouveaux docks à Gand. Ces travaux furent réalisés à la suite du Traité signé en 1960 entre les Pays-Bas et la Belgique.

La configuration actuelle de la région portuaire de Gand est la résultante d'une expansion systématique des bassins portuaires, parallèlement aux adaptations successives de l'accès maritime.

Les bassins construits au cours du siècle dernier n'ont plus actuellement qu'une signification limitée sur le plan maritime. Dans l'exploitation portuaire, ils sont néanmoins importants pour les trafics fluviaux qui y sont localisés.

Le complexe du „Grootdok“ et de ses trois darses latérales a été construit au début de ce siècle et accueille des navires jaugeant jusqu'à 10.000 tonnes de port en lourd. Les marchandises qui y sont chargées ou déchargées sont principalement destinées à ou en provenance de pays européens.

Aux „Schepen Sifferdok“, „Petroleumdok“ et „Rodenhuizedok“, accessibles aux navires jusqu'à 60.000 tonnes de portée en lourd, le trafic a une orientation européenne et transocéanique. Ces docks se prêtent remarquablement à la manutention de marchandises générales, d'unités de charge, de marchandises en vrac tant liquides que sèches, dans le cadre de la fonction industrielle du port et de son rôle envers l'arrière-pays.

A la suite d'une politique d'industrialisation active qui a été poursuivie dans la région gantoise, le canal maritime s'est développé en un axe le long duquel de grandes et moyennes entreprises industrielles sont venues s'établir. Ces entreprises ont le grand avantage de pouvoir accueillir directement les navires le long de leurs murs de quai et appontements, tant pour l'approvisionnement en matières premières et produits de base, que pour l'écoulement de produits fabriqués.

Ayant à sa disposition la nouvelle infrastructure maritime pour navires jaugeant jusqu'à 60.000 tonnes port en lourd, le Port de Gand a connu une expansion importante depuis la fin de 1968. En guise de comparaison nous citons les chiffres suivants:

G. VAN DEN DAELE
Bourgmestre de Gand



navires entrés
tonnage en tonnes Moorsom nettes (méthode belge de mesurage)
déchargements, en tonnes
chargements, en tonnes
total du trafic des marchandises en tonnes

	1968	1972
navires entrés	2.697	4.093
tonnage en tonnes Moorsom nettes (méthode belge de mesurage)	1.670.904	8.261.475
déchargements, en tonnes	1.397.508	9.129.131
chargements, en tonnes	1.386.023	4.614.173
total du trafic des marchandises en tonnes	2.783.531	13.743.304

Ces chiffres démontrent que le trafic maritime a quintuplé. Les causes se trouvent dans l'expansion dynamique des trafics avec l'arrière-pays et des divers trafics auxquels les industries établies dans la zone portuaire ont donné lieu.

La nature des marchandises manutentionnées actuellement au port s'est beaucoup diversifiée par rapport au passé. Par une politique active d'investissements, les entreprises de manutention ont largement contribué à cette diversification. Des espaces de stockage spécialisés, des magasins et des silos ainsi que l'outillage technique sous forme d'engins de levage, de convoyeurs et autre matériel, liés à une main d'œuvre productive, garantissent le chargement, le déchargement, le transbordement et le stockage des marchandises de façon efficace et économique.

Le programme d'amélioration et de modernisation des liaisons avec l'arrière-pays contribue également à améliorer sans cesse le service que Gand offre aux entreprises localisées dans l'arrière-pays national et international. Par les voies de navigation, Gand est relié à tous les centres industriels et commerciaux de Belgique et des pays limitrophes.

Le transport routier se déroule aisément par les autoroutes E3 et E5 qui se croisent à proximité de Gand.

Le rail a toujours occupé une place importante dans les activités portuaires. Les rames de chemin de fer peuvent atteindre tous les quais et les zones industrielles situées sur les deux rives du canal maritime sont également

desservies directement. En outre, une gare de formation se trouve située de façon optimale par rapport à l'ensemble de la zone portuaire. Le total du trafic ferroviaire de marchandises provenant de ou destinées à cette zone, se monte à environ 5,5 millions de tonnes. Plus de la moitié de ce chiffre concerne le trafic effectué par transbordement direct de wagon vers le navire ou vice-versa.

Bien que le port de Gand soit pourvu d'une infrastructure maritime adéquate et d'une superstructure adaptée, il serait faux de penser que l'avenir ne pose aucun problème. En effet, pour l'amenée et l'expédition de marchandises en vrac, tant liquides que sèches, l'on utilise déjà pleinement les possibilités de la „Westsluis" à Terneuzen. Face à cela, et depuis un certain temps, l'augmentation des dimensions des navires se poursuit de façon constante. Sur le plan des „bulkcarriers", 60.000 tonnes de port en lourd n'est plus un maximum depuis longtemps.

Eu égard aux tendances actuelles dans le trafic maritime international des marchandises l'on estime à Gand qu'il est nécessaire d'agrandir les possibilités d'accès au port. Une étude a été effectuée afin de pouvoir disposer à l'avenir d'une liaison maritime optimale.

La dimension de la nouvelle liaison maritime du Port de Gand a été fixée par rapport au type de navire jaugeant 125.000 tonnes de port en lourd. Ce choix est basé sur la fréquence avec laquelle cette classe de tonnage figurera parmi les „bulkcarriers" d'une part et sur les possibilités futures de l'Escaut occi-

dental et de son estuaire dans la mer du Nord d'autre part.

Le projet prévoit une nouvelle écluse maritime, située à l'ouest de l'écluse existante à Terneuzen ainsi qu'un nouveau canal maritime qui viendrait s'y raccorder. Ce canal aurait un tracé rectiligne aux Pays-Bas qui continuerait en Belgique pour être conduit ensuite par des polygones en direction de l'ouest. Il rejoindrait le canal existant par le „Rodenhuizedok", dont la construction se poursuit actuellement sous une forme provisoire. Ce nouveau canal ne servirait pas uniquement en tant que voie navigable, mais également comme axe pour de nouveaux bassins ainsi que de lieu d'accostage au service des entreprises industrielles. Des possibilités de Gand en tant que port industriel desservant également un vaste arrière-pays s'en trouveraient accrues et harmonieusement intégrées.

Gand considère ce projet comme une nécessité afin d'assurer le potentiel économique de la région et de „maritimiser" encore davantage les entreprises situées dans l'arrière-pays. Pour ne pas être dépassé à nouveau par les exigences de la navigation maritime, Gand espère que dans peu de temps le feu vert puisse être mis pour entamer les négociations nécessaires avec les Pays-Bas, ainsi que pour la réalisation concrète de l'ensemble du projet.

Par une telle vision de l'avenir, Gand aspire à garantir l'activité qu'il exerce au service de tous.



La part du fer

Deux cents kilomètres de voies. Voilà comment, le long des quais et dans le zoning industriel, tant sur la rive droite que sur la rive gauche du canal maritime, le chemin de fer se met à la disposition des firmes implantées à Gand. Service de transport, il travaille en collaboration avec les sociétés de manutention, prenant en charge la partie initiale ou terminale de transports dont l'essentiel se déroule par mer; partenaire régulier, il alimente les chaînes de production des entreprises implantées dans le zoning industriel et se voit confier par ces dernières d'importantes missions de transport de et vers l'hinterland. On a pu le lire plus haut: 5,5 millions de tonnes de marchandises quittent le port ou y arrivent chaque année par wagons. Sur les quais, l'activité s'oriente presque exclusivement vers le transbordement de navires à wagons et inversement. Le long des espaces occupés par les sociétés de manutention générale ou par des entreprises „intermédiaires“, assurant la distribution des marchandises reçues en masse, on peut voir transborder des minerais, des charbons et cokes, de l'acier, des produits chimiques, des céréales... Des entreprises industrielles du zoning partent des produits semis finis ou finis. Ainsi, des chaînes de montage de Volvo Europe, au bord du Sifferdok, partent chaque année quelque 6.200 voitures destinées à la France et à l'Italie. Chaque jour, aussi, des trains complets quittent le vaste domaine de Sidmar à destination des usines Fiat à Turin. Bien d'autres entreprises encore confient au chemin de fer des missions de transport très diversifiées pour lesquelles on met fortement à contribution de matériel ferroviaire spécialisé. D'un quai à l'autre circulent donc de gros wagons à fuel, spécialement sur le pétrolemdok où Texaco a établi sa raffinerie; des wagons spéciaux pour le transport de céréales (trémies, grande capacité), en majeure partie pour les Silos Vilain (les plus grands d'Europe) et Eurosilos, dont nous avons parlé l'année dernière; des wagons Gbs, à grande capacité, qui transportent par exemple les produits chimiques en sacs ou en fûts; des wagons spéciaux pour minerais, qu'on trouvera çà et là, près des importants stocks de minerais ou de coke.

le chemin de fer bien en selle

Anvers, Zeebruges, Gand.
Partout, le chemin de fer tient sa place. La spécialisation de Gand dans le trafic des marchandises en vrac aurait pu, à elle seule, déterminer la S.N.C.B. à être partie prenante sur le marché des transports de ce port „intérieur“ belge. Aujourd'hui, Gand se trouve au nœud d'un réseau de communications extrêmement développé. Un courant important est établi entre la région portuaire et la métropole industrielle du Nord de la France. De l'autre côté, la même autoroute E3 qui conduit à Lille met Anvers à un coup d'accélérateur. Le Ringvaart, canal de ceinture de la ville, accessible aux navires fluviaux de 2000 tonnes, donne accès à toutes les voies d'eau importantes où l'on enregistre des trafics considérables. Nous ne parlons pas de l'échangeur routier, véritable étoile dont les branches désignent de leur pointe les grands centres où évolue l'économie européenne. Le chemin de fer se devait d'être présent, lui aussi, grâce à une infrastructure adéquate. La part du rail est importante et peut, avec l'appui d'une adaptation constante de ses moyens, grandir encore considérablement.



Adaptation permanente

Le trafic total du port est en hausse constante depuis 1968. On a pu le lire dans les pages précédentes: en 5 années, le tonnage total (en tonnes Moorsom nettes) est passé de 2,7 à 13 millions. Le chemin de fer a suivi cette évolution et répondu à la demande croissante. S'il a pu le faire sans perdre pied, c'est que son infrastructure a été adaptée en conséquence. Et aujourd'hui encore, des projets sont à l'étude.

Avant d'aller plus loin, arrêtons-nous encore à un élément apparemment secondaire mais dont on ne peut en réalité sous-estimer l'importance. L'activité d'un port s'accompagne inévitablement d'un apport considérable du secteur tertiaire. Non seulement l'administration des entreprises a pris des dimensions croissantes, mais des sociétés de services (banques, sociétés financières et autres) se sont installées là où l'on avait besoin d'elles. D'où appel de personnel. La plupart du temps, également, les entreprises concernées par l'activité portuaire ont une dimension nationale, sinon internationale. Les affaires ne se traitent plus à un niveau purement local. D'où exigences particulières en ce qui concerne le réseau de communications.

Le chemin de fer ne s'y est pas trompé. L'avenir de Gand s'ouvre sous d'excellents auspices. On pouvait donc envisager des investissements nouveaux, une modernisation constante de l'infrastructure ferroviaire dans la région.

Parmi les travaux actuellement en cours, citons le cas de la nouvelle gare de formation du port. Les trains de marchandises subissent, jusqu'à présent, un double triage avant l'arrivée dans les installations du destinataire. D'abord en gare de formation de Merelbeke puis en gare de Gand Maritime où on répartit les wagons vers les différentes darses. Le double triage se fait également pour les rames expédiées vers l'hinterland. Ce dédoublement des opérations a des répercussions non seulement sur le service fourni à la clientèle, mais encore sur les frais d'exploitation à couvrir par le chemin de fer.

Une nouvelle gare de formation est donc en cours d'équipement à Gand Maritime. Hautelet opérationnelle, équipée d'un matériel moderne, cette gare aura une capacité double de celle qu'on connaît actuellement, grâce à une bosse de triage plus haute et plus longue, 10 voies de répartition supplémentaires, plus de 19 kilomètres de voies réservées à la dispersion des wagons et, surtout, une automatisation complète des opérations. La rapidité du transport y gagnera incontestablement.



Développement et spécialisation

Rappelons, pour ce qui concerne le transport des voyageurs, l'électrification de la ligne 59 et de la ceinture est de la ville. Les travaux une fois terminés, Gand possèdera une infrastructure ferroviaire des plus efficaces. Des trains rapides et nombreux quitteront la ville ou y arriveront à un rythme égal à celui qu'on connaît dans les toutes grandes villes du pays.

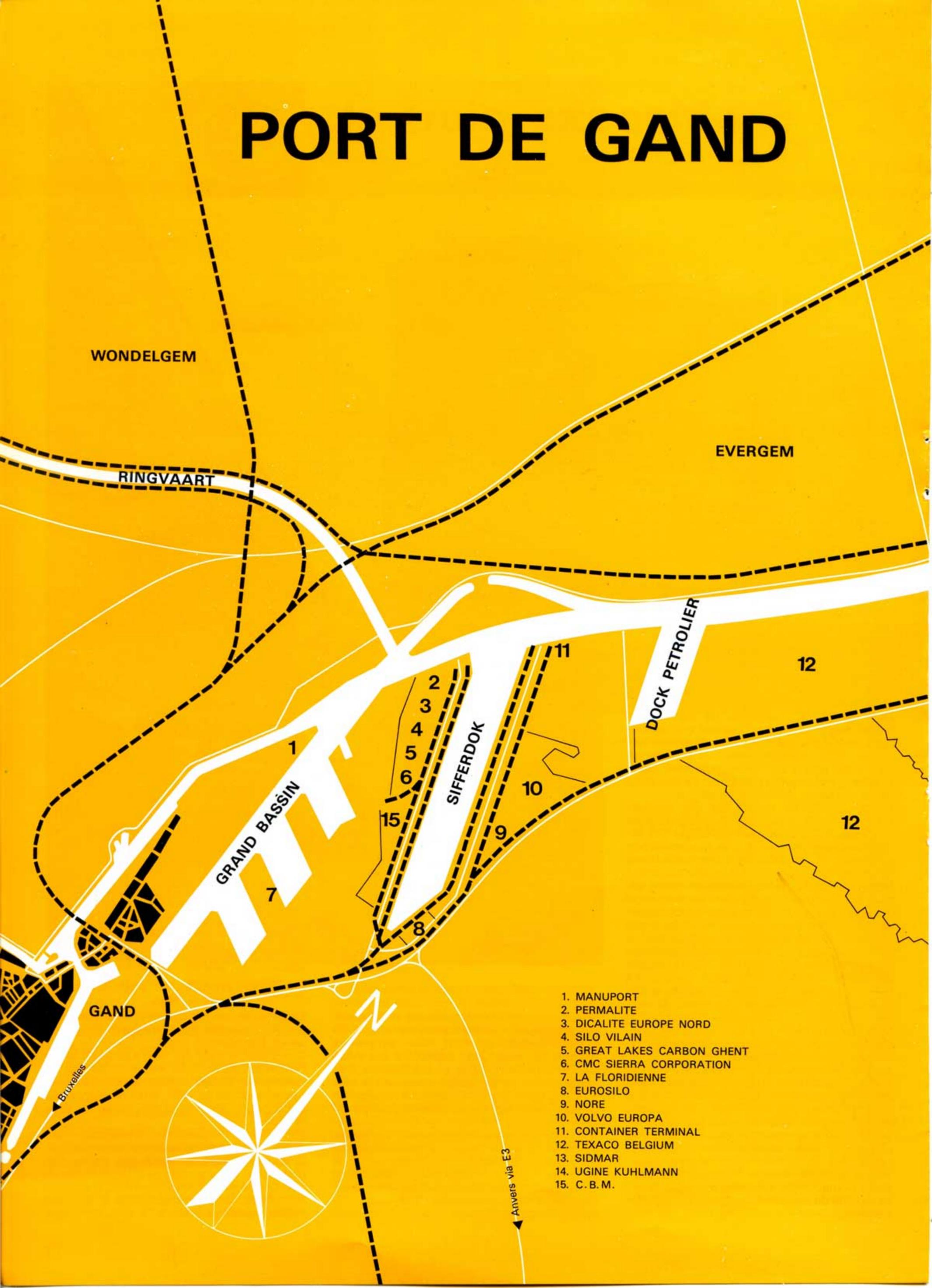
D'autres idées sont actuellement à l'étude. Les chemins de fer belges ne se contenteront pas de cet effort déjà considérable. Avec le percement d'un nouveau canal, ils devront envisager des solutions nouvelles, des investissements supplémentaires. Mais tout ceci n'est que de l'ordre des projets.

En guise de conclusion, mettons en évidence les deux grandes caractéristiques de la présence ferroviaire à Gand.

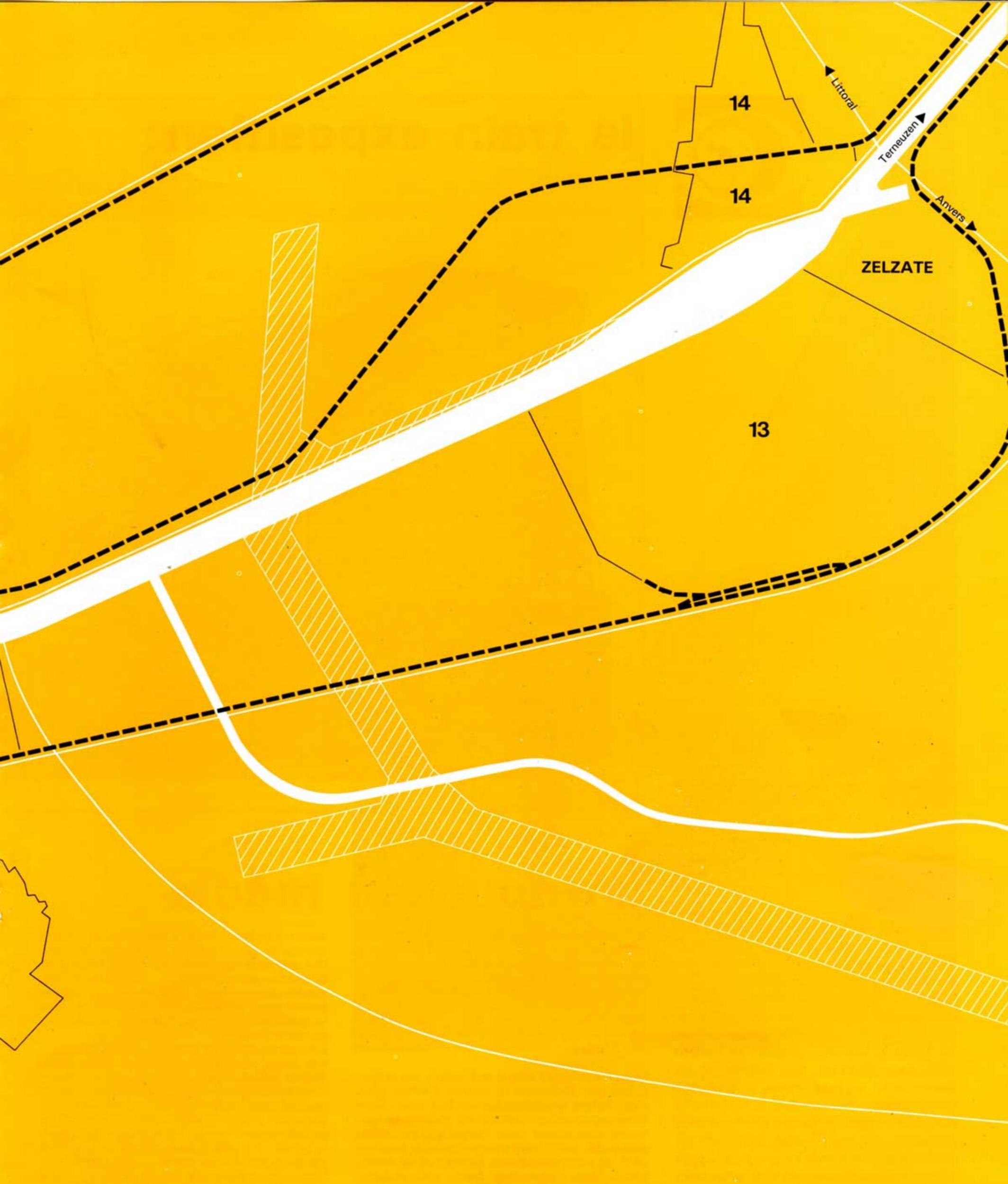
D'une part, le trafic par rail n'a cessé de suivre l'extension du port. En même temps que les navires de 60.000 tonnes franchissaient la nouvelle écluse en 1968, le rail développait sa participation au marché des transports dans la région.

Par ailleurs, l'implantation d'industries nouvelles dans le zoning industriel entre Gand et Zelzate a ouvert la voie à des trafics très diversifiés. Si Gand reste en majeure partie un port centré sur le transport en vrac, le matériel ferroviaire hautement spécialisé y a quand même trouvé sa voie.

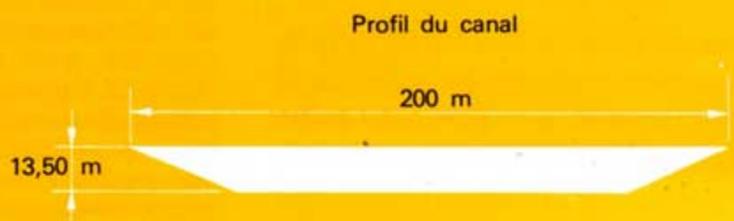
PORT DE GAND



1. MANUPORT
2. PERMALITE
3. DICALITE EUROPE NORD
4. SILO VILAIN
5. GREAT LAKES CARBON GHENT
6. CMC SIERRA CORPORATION
7. LA FLORIDIENNE
8. EUROSILLO
9. NORE
10. VOLVO EUROPA
11. CONTAINER TERMINAL
12. TEXACO BELGIUM
13. SIDMAR
14. UGINE KUHLMANN
15. C. B. M.



Voie ferrée
Route





le train exposition :



Un lecteur nous en faisait la remarque, suite à l'article paru dans notre N° 2 de cette année : le Philips Computer Show n'est pas le premier train exposition qui ait circulé en Belgique. En 1932 — il y a donc 40 ans — un premier train quitta la gare de Bruxelles-Midi pour visiter, pendant près de trois mois et demi, 61 villes belges. Après la grave crise économique, le pays — comme ses voisins, d'ailleurs — vivait une période de basse conjoncture. Un groupe d'hommes d'affaires voulut rendre à la population une totale confiance dans les possibilités de notre industrie. Quel moyen eût mieux convenu qu'un train-exposition ? La rame de wagons pouvait se déplacer avec une certaine liberté, présenter dans bon nombre de villes belges les réalisations de l'industrie et remplir ainsi, avec un maximum d'éclat, une mission d'information importante.

Le succès fut grand. Si bien que quelques mois plus tard, un deuxième train prenait le départ pour visiter, cette fois, quelque 70 villes belges et luxembourgeoises : 17 voitures dont deux réservées aux entreprises du Grand-Duché et deux autres à l'industrie néerlandaise.

Enfin, dans la ligne de l'accord de coopération „Bénélux", les responsables décidèrent de mettre un troisième train en circulation, cette fois sur un parcours jalonné par 69 villes néerlandaises.

Ensuite, pendant quarante ans, ce fut le vide. Il fallut attendre les exemples de la France et de l'Allemagne pour qu'une entreprise belge monte une exposition itinérante. Ce fut le Philips Computer Show, un train orange aux inscriptions bleues dont on se souvient certainement dans 21 gares belges.

un nouveau média

L'économie moderne fait une large place au marketing et à la publicité. Les concepteurs publicitaires ont imaginé des solutions toujours plus variées et parfois même étonnantes pour capter l'attention du public et la polariser sur les produits dont on leur avait confié la promotion. Du panneau routier de 20 mètres carrés au porte-clefs, que de supports n'a-t-on utilisés ?

Dans les foires et salons spécialisés, les entreprises ont découvert le moyen d'entrer plus directement en contact avec le public. Certains exposants ont étudié les meilleures formules pour attirer dans la capitale un public provincial qu'il était impossible de toucher chez lui, pour des raisons de coût et de rentabilité. Mais couvre-t-on bien, pour autant, toute la cible ? Peut-être pas.

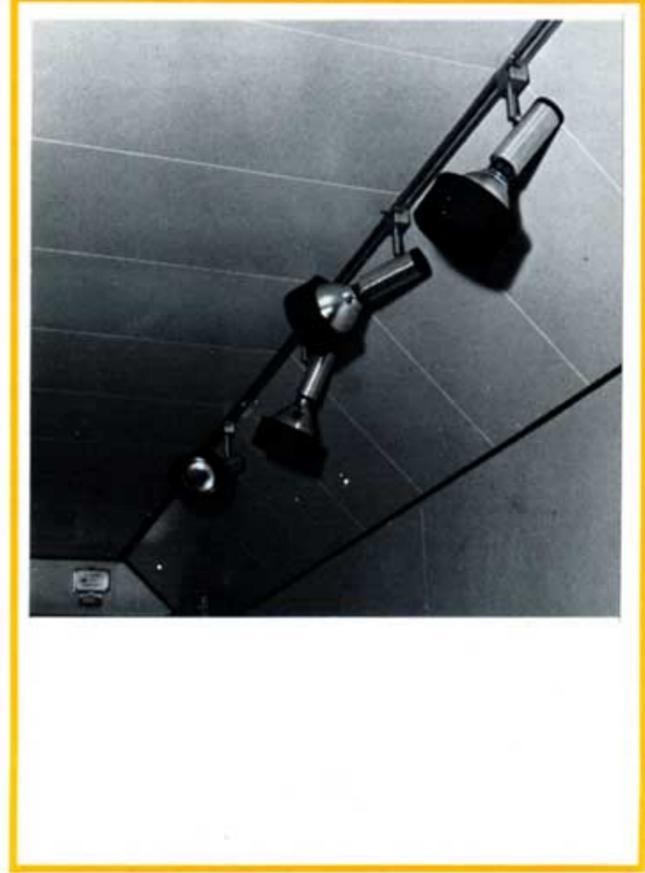
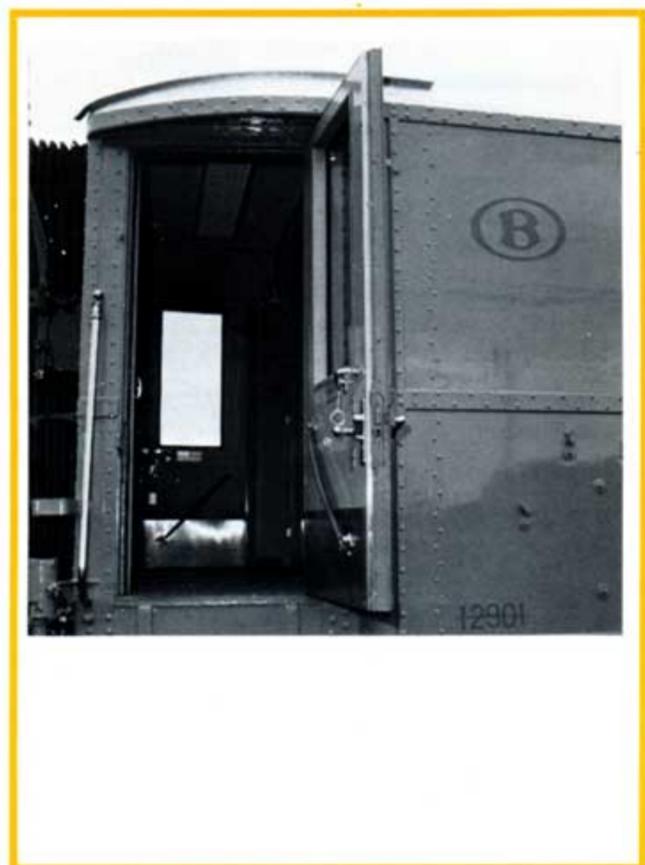
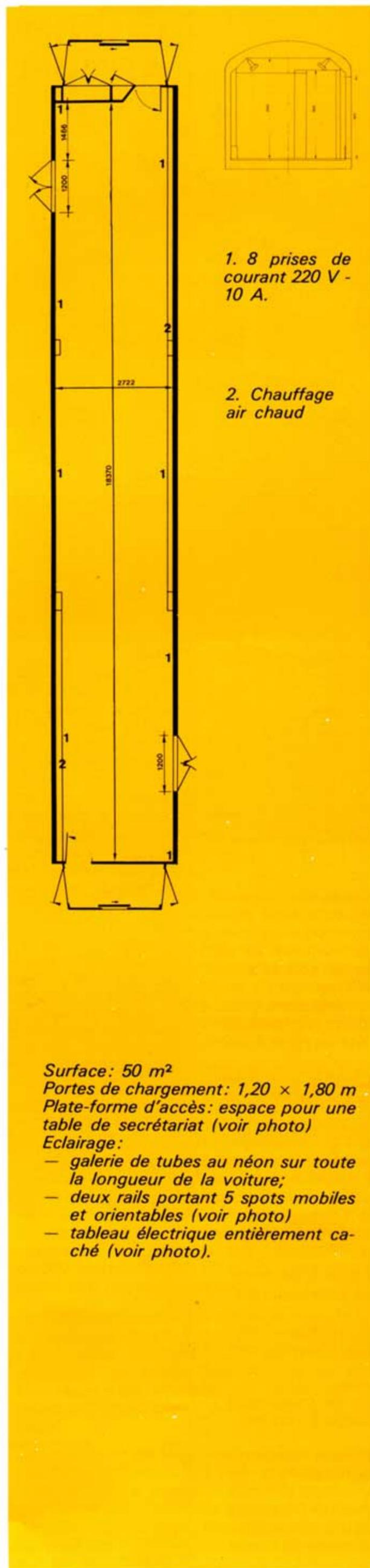
On a songé, sans doute, à des expositions itinérantes, mais les problèmes ne manquent pas, à ce niveau. Seuls les gens du cirque ont acquis dans ce domaine une réelle expérience ; et les expositions publicitaires s'accrochent mal au style chapiteau.

Allant au devant de l'objectif, le salon itinérant par chemin de fer est aujourd'hui à la portée de bon nombre d'entreprises nationa-

les et internationales. L'exemple du Philips Computer Show a été suivi de près par bien des responsables du marketing. Ils ont trouvé là une formule pratique, et, tout compte fait, extrêmement simple pour entrer en relation étroite avec les firmes concernées ou encore le public très large qui forme la masse des consommateurs.

Personnalisation du contact, possibilité d'étudier sérieusement les problèmes particuliers : Philips misait essentiellement sur des entretiens rendus plus efficaces par la présence du matériel dont on parlait. Une moyenne d'un à deux jours dans chaque gare visitée, aucun problème de montage, démontage, transport, le bénéfice d'une place gratuite en première classe pour chaque invité — un geste ! —, l'appui du chemin de fer et de sa structure éprouvée... Dans chaque région, il suffisait au personnel représentant la firme d'occuper les voitures pour le temps de l'exposition.

Après cette première expérience très satisfaisante (c'est l'exposant qui le dit !), la S.N.C.B. a mis en chantier l'adaptation de trois voitures. Prochainement, donc, les entreprises belges pourront disposer de véhicules bien équipés. TREXPO, un nom à retenir, celui de la première rame belge de voitures-exposition.



Chaque exposant pourra, selon son goût, „habiller” les flancs de la voiture de sa raison sociale ou de la dénomination particulière de son exposition. Aux voitures, on accrochera, si l'exposant le désire, un wagon-buffet où les clients intéressés pourront discuter leurs problèmes tout en prenant un rafraîchissement. Un nouveau média est né en Belgique. Il n'intéresse pas seulement les sociétés commerciales; on peut imaginer toutes les formes d'expositions: d'intérêt national, à caractère pédagogique, culturel... Pourquoi pas un bibliotrain?

Le chemin de fer affirme ici le dynamisme nouveau qui l'anime, sa volonté d'être intimement présent dans la vie économique et culturelle du pays. Avec ce nouveau média, il prouve que là où certains voyaient un moyen de transport en déclin, il existe des forces vives, des idées nouvelles.

Tôt ou tard, on verra dans les gares les trains orange où des firmes tiendront leur salon spécialisé et particulier. Là, mieux que par une publicité éphémère aux messages forcément restreints, les exposants capteront l'attention et l'intérêt de leurs visiteurs.

Le „salon” particulier est maintenant devenu réalité.

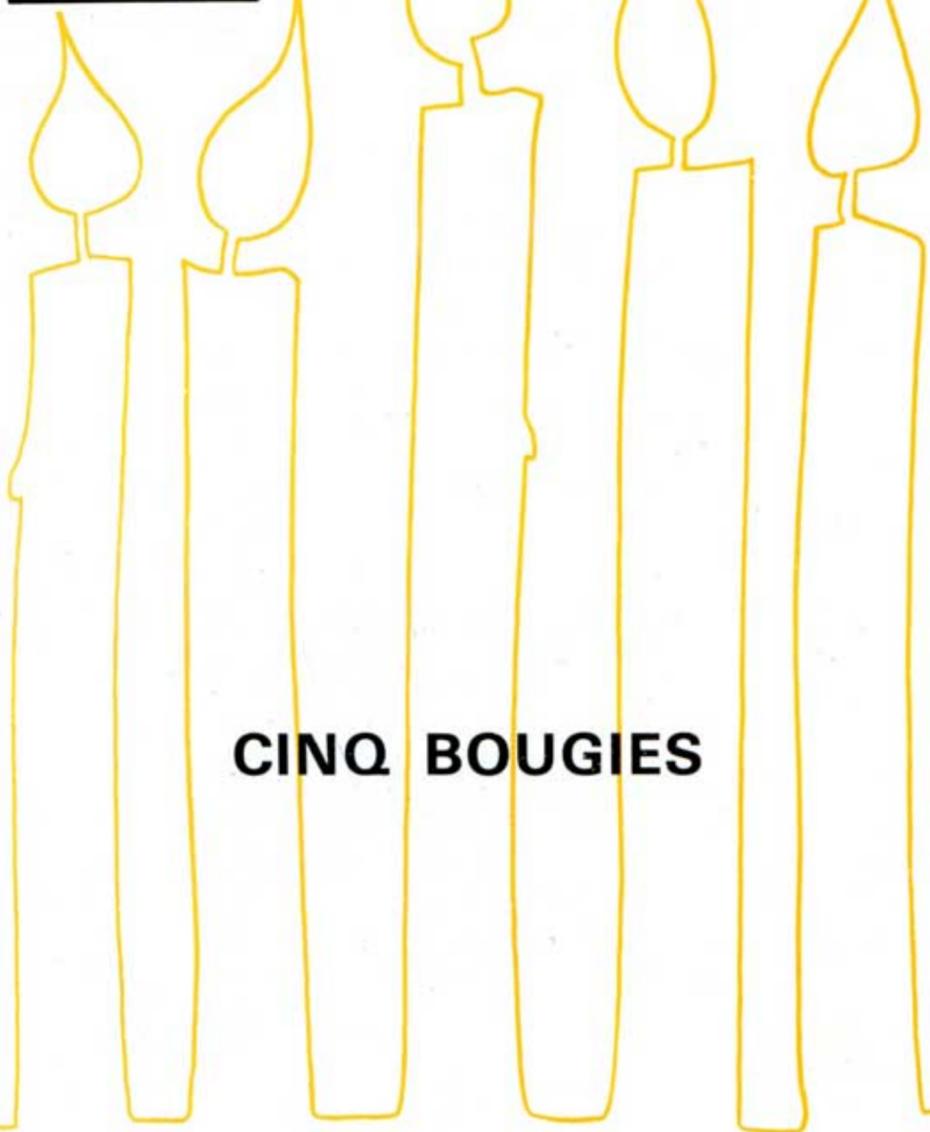
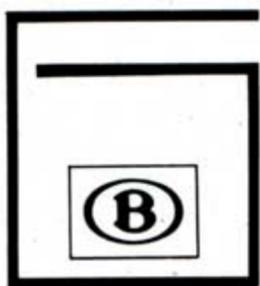
Surface: 50 m²

Portes de chargement: 1,20 × 1,80 m

Plate-forme d'accès: espace pour une table de secrétariat (voir photo)

Eclairage:

- galerie de tubes au néon sur toute la longueur de la voiture;
- deux rails portant 5 spots mobiles et orientables (voir photo)
- tableau électrique entièrement caché (voir photo).



CINQ BOUGIES

Intercontainers souffle cette année les cinq bougies de son gâteau d'anniversaire.

En 1968, la société contrôlait pour la première fois le transport d'un conteneur par rail. Cette grande première fut vite oubliée: l'extension rapide du trafic n'a pas permis au personnel de la société de rêver à cet événement.

Au jour de ses cinq ans, Intercontainer n'a pas davantage le temps de se prêter au lyrisme. Les chiffres en disent bien plus sur l'activité de cette jeune société.

Prenons seulement le nombre de conteneurs transportés chaque année au mois de janvier:

1969	2.611
1970	12.657
1971	12.690
1972	23.474
1973	33.700

Au départ, onze réseaux avaient décidé de collaborer avec Intercontainer. Aujourd'hui, ils sont 22, sans compter la société Interfrigo, spécialisée dans le „froid“.

En plus des wagons mis à disposition par les différents réseaux, Intercontainer possède en propre, à l'usage de sa clientèle, 555 véhicules porte-conteneurs modernes de 60 pieds.

En cinq ans. Une belle expansion qui se poursuit toujours.

Le 13 juillet dernier, deux nouveaux trains spécialisés de conteneurs roulaient pour la première fois en Espagne, l'un de Madrid à Irun/Hendaye, l'autre de Barcelone à Port Bou/Cerbère.

L'intérêt de ces deux nouvelles relations apparaît clairement: amélioration de l'acheminement des conteneurs entre l'Espagne et Paris, et, au-delà, vers la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne (ceci dans les deux sens). Par ailleurs, la fourniture d'une garantie et les formalités qui en découlaient sont désormais simplifiées: grâce à une convention entre la douane et les chemins de fer espagnols, les conteneurs seront couverts par une garantie globale de ces derniers.

INTERFRIGO FAIT SON BILAN ANNUEL



En assemblée générale ordinaire, au mois de juin dernier, le conseil d'administration d'Interfrigo a présenté son rapport pour l'exercice 1972.

On y voit que, dans l'ensemble, le trafic accuse une progression sensible et confirme la stabilité des courants établis.

On peut relever, dans les résultats exprimés en chiffres et graphiques, l'essor considérable du transport par conteneurs: en 1972, 7.520 conteneurs ont été transportés par les soins d'Interfrigo. Cela représente une augmentation de 50% par rapport à l'année précédente. Plus d'un tiers de ces expéditions ont été réalisées au moyen de conteneurs appartenant en propre à la société de transports frigorifiques.

Celle-ci a d'ailleurs consenti un effort important en augmentant de près de 2000 unités (soit 37%) son parc de matériel: wagons réfrigérants et frigorifiques, conteneurs frigorifiques.

Depuis l'adhésion des chemins de fer portugais en juillet 72, Interfrigo compte 21 membres-réseaux. Il faut encore compter les accords de représentation (le dernier en date conclu avec les chemins de fer finlandais), ce qui porte à 24 le nombre de pays où la société est présente. L'année 72 — nous en avons parlé en temps utile — a vu s'ouvrir des perspectives d'avenir encourageantes: non seulement le trafic de conteneurs avec le Maroc a connu un essor rapide, mais de nouveaux débouchés se sont ouverts dans le bassin Méditerranéen: l'Algérie, la Tunisie, la Crète, le Péloponnèse et Chypre s'inscrivent maintenant parmi les destinations du trafic sous régime du froid.

Ainsi donc, c'est dans 33 pays qu'ont été réparties les 3.357.370 tonnes de marchandises transportées en 1972 sous le contrôle d'Interfrigo. En moyenne, on a expédié chaque mois 20.000 à 25.000 wagons chargés en majeure partie de fruits et légumes, sans compter les „pointes“ de l'été (35.000 wagons par mois en juillet et août).



67 MILLIONS DE KILOMETRES PAR AN

Surprenant.

Et pourtant exact: les autobus S.N.C.B., qu'ils soient „de complément" ou „de substitution", parcourent chaque année 67 millions de kilomètres.

Mille véhicules desservent 184 lignes dont les chemins de fer ont confié l'exploitation à des firmes privées ou à la S.N.C.V. par contrat de louage. Ils transportent, bon an mal an, 89 millions de voyageurs. Ceci pour les lignes régulières.

Les chemins de fer contrôlent encore 1641 services spéciaux réservés en particulier aux écoliers et aux travailleurs. Ces services représentent également un trafic important: 27 millions de kilomètres par an pour les seuls services spéciaux d'ouvriers.

Une comparaison: sur les lignes régulières, les autobus parcourent 6 millions de kilomètres de plus que les trains de voyageurs; par contre, ces derniers transportent plus du double d'usagers et ce, sur une distance moyenne sensiblement supérieure.

Ces importantes prestations entrent dans le cadre de la mission de service public des chemins de fer. Ces derniers accordent la plus grande attention au confort et à la sécurité des voyageurs, l'effort de modernisation des véhicules en témoigne. Deux cents autobus sont à présent équipés comme le montre notre photo, de sièges du type „autocar" tous orientés face à la route, dans le sens de la marche; par ailleurs, on les a dotés d'une suspension nettement améliorée. On peut encore dire que par le système des déclassements et des renouvellements, la proportion de tels véhicules augmentera rapidement.



LA S.N.C.B. A MILAN

Jusqu'à présent, les chemins de fer belges n'étaient pas représentés en Italie. Notre pays, pourtant, est en contact étroit avec la botte ensoleillée grâce aux grandes lignes internationales qui aboutissent à Milan, relations parcourues entre autres par les trains complets de conteneurs.

Sans doute ce dernier point a-t-il été déterminant. Toujours est-il que la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, qui exploite les installations pour conteneurs de Zeebrugge, vient d'ouvrir à Milan, en collaboration avec la S.N.C.B., une représentation commerciale.

Monsieur De Visser a été chargé de la direction de cette agence. On peut prendre contact avec lui à l'adresse suivante: Corso Magenta, 87, 20123 Milan; tél.: 46.81.95.

DES WAGONS PROPRES, S'IL VOUS PLAÎT!



Le tarif n° 20 des chemins de fer belges n'est peut-être pas très connu. Entre autres, il énumère en détail les taxes imposées à la clientèle pour défaut de nettoyage des wagons après utilisation. Les montants varient selon le type de travail: du nettoyage simple au traitement par les insecticides.

Il faut bien le dire: tous les utilisateurs ne respectent pas cette prescription qui les rend responsables de la propreté des wagons restitués au chemin de fer.

Et cela pose des problèmes.

Ainsi, lorsque le bois destiné à la fabrication de panneaux ou de pâte à papier arrive incrusté de graviers ou de mitraille, l'expéditeur se voit pénalisé d'une somme importante sur le chargement „pollué". Ailleurs, on a entendu des réceptionnaires se plaindre de la présence de coke dans des chargements de gravier.

On le voit, la négligence de certains peut causer des dommages importants.

La vérification par les services ferroviaires n'est pas toujours possible. Pour répondre à la demande pressante, les centres de triage se voient parfois contraints de réexpédier immédiatement les véhicules vers un nouvel utilisateur. Comment pourrait-on, dans ce cas, apprécier la propreté des wagons restitués?

Il est du devoir de chacun d'aider à rompre le cercle vicieux des négligences successives. A cet effet, nous en appelons à la bonne volonté de tous: chacun respectant ses obligations, bien des litiges peuvent être évités. Quant aux expéditeurs insatisfaits, nous leur suggérons de prendre contact avec le représentant commercial établi dans leur région: tout sera mis en œuvre pour améliorer le service.

UNE VOITURE VOUS ATTEND A LA GARE

Monsieur R., industriel marseillais, entretient des contacts étroits avec la Belgique. Plusieurs fois par an, il fait un „saut“ à Anvers pour y rencontrer ses correspondants. Pendant deux, parfois trois jours, il visite, négocie, organise, en un mot, travaille en différents points de la métropole. Soucieux de calme, de confort, il a choisi, pour y descendre régulièrement, un hôtel relativement éloigné du centre vital du port. Pour voyager, de jour ou de nuit, il préfère le train: la conduite rapide de son automobile ne le tente pas. Il craint la petite défaillance sur l'autoroute, le coup de pompe imprévisible; il redoute la pluie, le verglas, le brouillard. Vraiment, le train lui convient bien: il peut y revoir ses dossiers, y préparer une visite importante; il en descend frais, prêt à travailler. Il l'apprécie d'autant plus que chaque fois, à la sortie de la gare, il trouve une voiture de location qui lui donnera, pendant son séjour anversois, un maximum de liberté, de mobilité.

Monsieur R. a choisi le bon système. „Train + auto“, c'est une formule déjà vieille: elle fêtera ses 18 ans l'an prochain. Dès le départ, elle a connu un franc succès. Et cela continue. On le comprend: aux avantages du train, elle ajoute la satisfaction d'une totale liberté de mouvement grâce à un service de location impeccable.

Jugez plutôt!

La gamme des voitures proposées est très étendue: 12 marques et 32 modèles sont disponibles. Cela signifie grande diversité de cylindrées et de capacités. Le parc automobile est constamment renouvelé: les véhicules mis en location à court terme sont remplacés après une durée d'utilisation variant de 6 à 18 mois, selon la période et l'importance du modèle. Autrement dit, il s'agit toujours des modèles les plus récents, équipés des dernières nouveautés en matière de technique automobile.

La livraison et la reprise des véhicules loués sont effectuées gratuitement dans les différentes gares où le service est assuré. Le locataire est couvert par une assurance gratuite „responsabilité civile“ illimitée, dégâts matériels (avec ou sans franchise), vol et incendie. En cas d'avarie ou de défectuosité, un échange de véhicules se fait immédiatement, sur simple demande, dans n'importe quelle ville où le service est organisé. De toute façon, le loueur met toujours à la disposition du client des voitures dans un état mécanique et d'aspect impeccables; c'est qu'il possède le matériel utile et fait travailler un personnel hautement spécialisé.

Autre point important: le chemin de fer a obtenu le bénéfice de mesures exceptionnelles afin de pouvoir réduire au minimum les formalités de location, que l'on réserve la voiture au départ ou à l'arrivée.

Vous comprenez, maintenant, la satisfaction éprouvée par Monsieur R. et sa fidélité absolue au système. Pas de problèmes de taxis; un maximum de travail en un minimum de temps; la possibilité d'une escapade dans la région, la journée de travail achevée...

On peut louer une voiture dans 17 villes belges: Bruxelles, Anvers, Arlon, Bruges, Charleroi, Courtrai, Gand, Hasselt, Huy, Libramont, Liège, Mons, Namur, Neufchâteau, Ostende, Renaix et Verviers. Le système est aussi en vigueur dans les pays limitrophes. Alors, pas d'hésitation: „train + auto“ simplifie votre voyage.



Direct pour la neige.



MASJUS

La détente, le „break“ indispensable dans une longue année de travail fébrile. Les sports d'hiver vous intéressent?

Tout est prêt pour que vous y partiez relax. Railtour et F.T.S., spécialistes de la neige, ont prévu, dans les plus infimes détails, les voyages qui vous rendront le tonus nécessaire. Demandez maintenant leurs brochures détaillées dans les grandes gares et les bureaux de voyages accrédités.

Si le „tout compris“ ne vous convient pas, n'oubliez pas les trains spéciaux qui rouleront en hiver: Alpina express et Ski express. Ils vous conduiront au cœur des montagnes, à proximité de votre station de vacances d'hiver.



Avec l'Alpina Express vers la Suisse

L'Alpina Express circule de décembre à avril, avec départ de Bruxelles le vendredi soir et retour vers Bruxelles le samedi soir. WL, couchettes 2e classe et places „assises“ 1e et 2e classe. Premier départ le 21.12.73. Pour tous renseignements, adressez-vous à votre agence de voyages ou à une gare SNCB.



Avec le Ski Express vers l'Autriche ou l'Italie

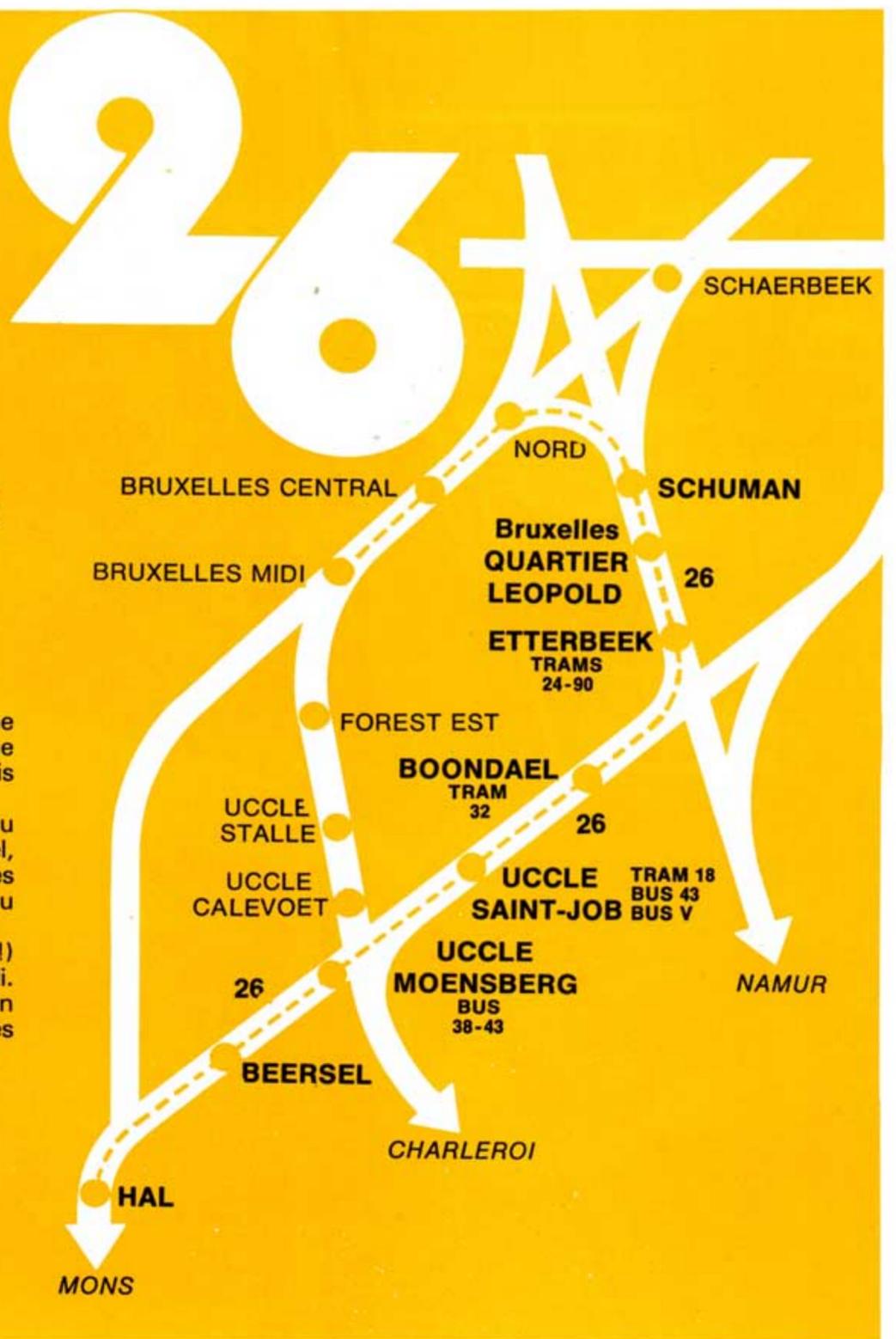
Le Ski Express circule de janvier à avril, avec départ de Bruxelles le vendredi soir et retour vers Bruxelles le samedi soir. WL, couchettes 2e classe et places „assises“ 1e et 2e classe. Premier départ le 22.12.73. Pour tous renseignements, adressez-vous à votre agence de voyages ou à une gare SNCB.

UN NOUVEAU TRAIN DANS L'AGGLOMERATION BRUXELLOISE

Depuis le 30 septembre, des trains de voyageurs circulent sur la ligne Hal-Bruxelles Quartier Léopold. Jusqu'à présent, cette ligne d'une vingtaine de kilomètres était affectée uniquement au trafic des convois de marchandises.

Toutes les heures, de 6 à 21 heures, et dans chaque sens, un train au moins dessert donc maintenant les stations de la ligne 26: Hal, Beersel, Uccle-Moensberg, Uccle-St.-Job, Boondael, Etterbeek, Bruxelles Quartier Léopold. Il est possible que Huizingen s'ajoute à cette liste au printemps 1974.

Quelques uns des 20 trains quotidiens (20 dans chaque direction!) poursuivent leur trajet jusque Bruxelles-Nord et même Bruxelles-Midi. Aux heures de pointe, cependant, les lignes parcourues et la jonction Nord-Midi étant déjà fort sollicitées, ces trains sont limités aux gares que nous avons citées plus haut.



LA T.V.A. NE FAIT PLUS DE PROBLEME

Chacun le sait, le transport de marchandises par la route est subordonné à un contrôle sévère en matière de taxe sur la valeur ajoutée. La réglementation prévoit en effet que des marchandises déterminées, par exemple les textiles, les chaussures, les engrais, soumises à ce contrôle, doivent être accompagnées, sur toute la distance, par les documents ad hoc.

En pratique, les expéditeurs appliquent des vignettes spéciales sur les trois volets de la feuille de route dans le cas où le transport est effectué par un tiers (le chemin de fer, par exemple). Ils ont pu constater, déjà, que cette opération constitue une perte de temps.

Le chemin de fer a donc décidé d'aider les expéditeurs en mettant à leur disposition des bulletins d'expédition sur lesquels la vignette T.V.A. a été surimprimée. Ces bulletins spéciaux sont fournis gratuitement à la demande de l'expéditeur.

Les habitués apprécieront certainement cette mesure de simplification. Il ne tient qu'aux autres de prendre contact, pour obtenir de plus amples informations ou passer commande des documents requis, avec les agences commerciales, les centres routiers ou S.N.C.B.-colis, bureau C1, rue de France, 85, 1070 Bruxelles (tél.: 23.80.80, postes 2821 ou 2822).

Un peu de patience, cependant, sera nécessaire aux commanditaires: les services d'exécution, fort sollicités, ne peuvent fournir les documents que quelques semaines après le dépôt de la commande.

C 701 n° (DC 1809)		1 BULLETIN D'EXPEDITION		GARE DE DESTINATION		LOTISSEMENT		Départ		Arrivée		EXPRESS		N° de bulletin (à reproduire sur les étiquettes)	
Les parties entourées d'un trait gris sont à remplir par l'expéditeur.															
Destinataire : _____ Rue : _____ à _____ à _____ Tél n° : _____ En gare de (Frais annexes Bureau Bevrachting)										(Barème I) Taxation Contractuelle Contractuele Bevrachting					
Remboursement : _____ Int. à la livraison : _____ Déboires : _____ Valeur déclarée : _____ Valeur assurée : _____ Je demande FRANCO et (marquer d'une croix) : <input type="checkbox"/> Remise à domicile <input type="checkbox"/> Bureau Restant <input type="checkbox"/> Le passage Signature expéditeur : _____ Date : _____										Frais au départ : _____ A percevoir à l'arrivée : _____ Remboursement : _____ Déboires : _____ Frais de transport et accessoires : _____ Total : _____ Frais à l'arrivée : _____ Total général : _____					
TAXE SUR LA VALEUR AJOUTÉE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI															
COLIS		NATURE				Poids brut		Kg/m3 (1)		Coefficient de surcharge		Poids net		N° de colis	
Marques et n°		Poids net		Emballage		Marchandise									
Exempt de la T.V.A. art. 1 al. 1 de la loi															
Expéditeur : _____ Rue : _____ à _____ C.C.P. n° : _____ Contrat n° : _____ Coefficient forfaitaire : _____ Nombre de colis : _____ Poids brut : _____ Kg Règles l'envoi/Zending ontwerp (Zending wordt) : _____ Le/Op/Am : _____ à _____ heures om _____ Utr Destinataire/Gezondene/Emplinger : _____ Etiquette comptable : _____ (1) voir feuille 3 Timbre à date au départ															

Rédaction: Rue de France, 85, 1070 Bruxelles.
 Tél. 02/23.80.80, poste 2299.
 Conception: P. Funken, Bruxelles.
 Imprimerie: s.a. Omega, Anvers.

Photos:
 Port de Gand: 1, 3, 4, 5, 6
 Cinéphoto SNCB: 7
 Publicité SNCB: 10, 11, 13, 14

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.
 Editeur responsable: P. SERGYSELS - BRUXELLES.

le ski c'est l'affaire du train



Forfait Railtour,
10 jours tout compris,
à partir de 4.875F
dans toutes
les agences
de voyages.

GülLEKES

B