

1/77 MARS

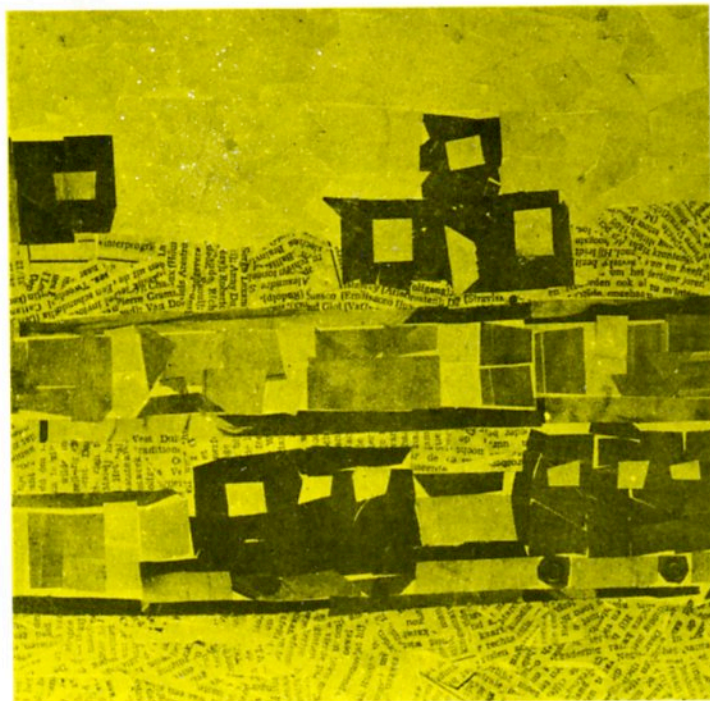
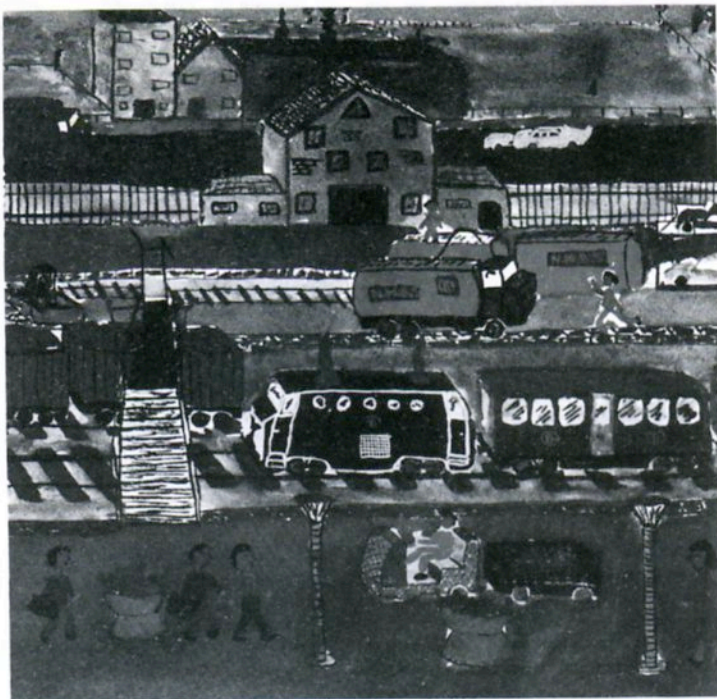
# INFORMATIONS S.N.C.B.

5.2.0.1.	7	45
Namur 1		

PUBLICATION BIMESTRIELLE  
SAUF JUILLET ET AOUT

BULLETIN DE  
LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER  
BELGES





1/77

INFORMATIONS S.N.C.B.

## SOMMAIRE



### ENTREPRISE

Transport de fuel en croissance : 15



### TOURISME

Europabus a 25 ans : 6  
Vers l'aéroport en train : 11  
Carte VL 10+1 : 13  
Train+vélo : 14  
Abonnement touristique Benelux : 14  
Train autos-couchettes Schaerbeek-Bretagne : 14



### EQUIPEMENT

Le wagon Eds : 7



### NOUVELLES B

Adresses pour transports exceptionnels : 12



### EPOQUE

L'emballage, un vaste problème : 3

Un enfant dessine.

Il y met son cœur, la technique qu'il maîtrise encore mal et sa perception personnelle des choses.

Car un enfant, s'il voit le monde en perspective, restitue rarement celle-ci; les profondeurs se superposent sur la hauteur de son dessin.

Car un enfant a l'œil très mobile: il enregistre des choses que l'habitude fait disparaître à notre regard.

Car un enfant recrée ce qu'il a vu: il transforme l'image selon un regard tout intérieur, qui perçoit d'autres couleurs, accentue les disproportions, ajoute des choses, des personnages, des objets rêvés.

En fin de compte, un dessin d'enfant est surtout beau par tout ce qu'il cache, par tout ce cheminement du rêve au pinceau.

Celui que nous reproduisons en couverture a reçu un prix lors du concours organisé par la SNCB à l'occasion de ses 50 ans.

C'est l'un des 1100 travaux parvenus au chemin de fer. Pour nous, peu importe qu'il ait ou non été primé. Ce qui nous intéresse, c'est le succès rencontré par ce concours et l'image du rail que des enfants de 7 à 12 ans ont rendue. Nous y trouvons un signe encourageant: ces usagers de demain connaissent déjà bien la chose ferroviaire; nul doute que, devenus adultes, ils sauront en faire un outil tel qu'il devrait être au service de la communauté.

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

Editeur responsable:  
F. LEBOUTTE - BRUXELLES

Rédaction:  
Rue de France, 85  
1070 Bruxelles  
Tél. 02/523.80.80, poste 2299  
Conception: P. Funken, Bruxelles  
Imprimerie: S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos SNCB



# L'EMBALLAGE, UN VASTE PROBLEME

L'emballage est le système qui permet de mener une marchandise d'un lieu de production à un lieu de consommation. A ce titre, un wagon, un camion peuvent également être considérés comme des emballages. Nous limiterons cependant le champ à l'emballage qui est directement en contact avec la marchandise.





## UNE FONCTION DE BASE

### Quarante milliards

Chaque année, les producteurs de biens de consommation dépensent, au bas mot, 40 milliards pour acquérir des emballages. Cela se répercute bien entendu sur le prix de vente des marchandises : les consommateurs portent ces milliards au passif de leur budget.

## Self Service

Est-ce bien utile ? La réponse ne fait aucun doute pour la vente des denrées alimentaires à l'état gazeux, liquide, poudreux, mou (les confitures, par exemple).

En fait, la grande distribution a bouleversé la conception de la vente. Le temps est révolu où le détaillant puisait dans un sac ou un tiroir la marchandise qu'il vous remettait dans un sachet ou un cornet de papier gris. Aujourd'hui, il vend des boîtes, des flacons, des bocaux... autant que le produit désiré. Souvent, même, le client se sert lui-même chez l'épicier comme dans le supermarché<sup>(1)</sup>.

## Quantité

Première conséquence : il faut délimiter la quantité. A un prix fixe correspond un poids déterminé. Le producteur ne peut constituer des unités qu'au moyen d'un emballage hermétique. C'est la première caractéristique que nous relevons.

## Qualité

L'emballage garantit aussi la qualité de son contenu. L'efficacité des méthodes modernes de conservation repose notamment sur l'utilisation d'emballages bien adaptés, qui protègent le produit contre tous les agents extérieurs susceptibles de l'altérer. L'emballage isole donc physiquement, mais en plus, il doit être chimiquement compatible avec son contenu, pour préserver la valeur intrinsèque de celui-ci.

## Contraintes

N'oublions pas les contraintes auxquelles l'unité à vendre sera soumise : les intempéries pendant le transport et le stockage, le gerbage et le groupage dans les entrepôts, le transport en lui-même, la mise en rayon et, chez le consommateur, tous les risques d'utilisation.

## DES QUALITES FONDAMENTALES

Une lecture « entre les lignes » qui précèdent nous conduit à une évidence : pour être vraiment protecteur, l'emballage doit posséder des qualités très précises. Ce qui est bon pour un produit ne convient peut-être pas pour un autre. Le choix du producteur sera donc déterminant s'il peut établir ou perpétuer une réputation de sérieux sur le marché — et, qui plus est, sur le marché d'exportation.

(1) 3.839 magasins en libre service au début de 1976.



## Compatible

L'emballage doit être compatible avec son contenu. Nous l'avons dit. Aucune réaction chimique ne peut se produire entre ces deux matières mises en contact. Ceci est évident pour les produits dits dangereux : les matières corrosives ne peuvent en aucun cas détruire leur propre emballage. C'est moins clair pour ce qui concerne les aliments. Pourtant, on peut imaginer qu'une matière synthétique ne soit pas totalement « neutre » au contact d'un quelconque produit. Il y a donc danger.

## Parfaitement isolant et adapté

Croyez-vous qu'un produit traité par déshydratation, vendu dans un emballage perméable, ferait long feu sur le marché ? Que non. A chaque méthode de conservation des aliments correspond une matière d'emballage préférentielle, pour son imperméabilité, sa résistance aux forts écarts de température, sa transparence à certains rayonnements... Pour les mêmes raisons, les systèmes de fermeture des emballages méritent les meilleurs soins.

## Résistant

La manutention, le stockage et le transport peuvent mettre les emballages en péril. Entre autres dangers, citons ceux-ci : — les chutes : chute simple ou chute complexe, avec rebondissement sur plusieurs surfaces ou arêtes;

— les chocs divers dans un véhicule, un entrepôt, un magasin de détail;

— les compressions, au stockage, lorsque les produits sont entreposés sur une grande hauteur;

— les oscillations, qui sont des compressions dans les deux sens, dues, par exemple, au passage d'un camion sur un cassis : du fait de l'inertie, la compression s'effectue alternativement vers le bas et vers le haut. On constate d'ailleurs que dans ces cas, ce sont les unités placées à mi-hauteur qui souffrent le plus.

Arrêtons ici l'énumération. L'emballage, on le voit, doit présenter à ces contraintes un maximum de résistance. Entrent en jeu à cet égard non seulement les matériaux, mais encore leur épaisseur, leur forme, leur élasticité, toutes données physiques qu'il est possible de traduire en paramètres. On peut alors constituer une sorte de modèle mathématique des contraintes en fonction duquel chaque élément recevra sa juste proportion.

## UN AGENT POLLUEUR

Une étude sérieuse de l'emballage ne peut pas éluder ce problème alarmant de notre époque : la pollution. L'emballage est un bien de consommation. Mais une fois « consommé », il n'a subi quasiment aucune transformation, par comparaison avec les aliments qui suivent un cycle précis de destruction. Il ne sert plus à rien : on le rejette donc, le plus

souvent tel qu'il se présente. Savez-vous que chaque belge consomme 300 kilos d'emballages par an ? Cela met la moyenne minimale par famille à une tonne. Que devient cette quantité de déchets ? Elle peut être détruite, naturellement. La chimie a cependant créé des matières qui résistent à l'épreuve de la destruction immédiate. Avec le chauffage central, les gens ne possèdent plus ce poêle dans lequel, voilà 20 ans encore, disparaissaient les sachets, papiers, cartonnages. Enfin, la course à la distribution rapide et économique a fait apparaître des bouteilles, flacons, contenants divers qui sont « perdus » après usage. Voilà qui explique ce nombre élevé de 300 kilos par tête. Il ne faut pas sous-estimer la pollution qui en résulte. Les autorités ont déjà pris des mesures minimales à cet égard. Mais les collectes sélectives, quelle que soit la propagande qui les entoure, ne sont pas encore suivies, dans la population, du réflexe adéquat. Elles n'atteignent leur but que dans une proportion infime. Il est cependant important pour l'économie et pour l'écologie de recycler les matières d'emballage comme on le fait des eaux usées par les usines.

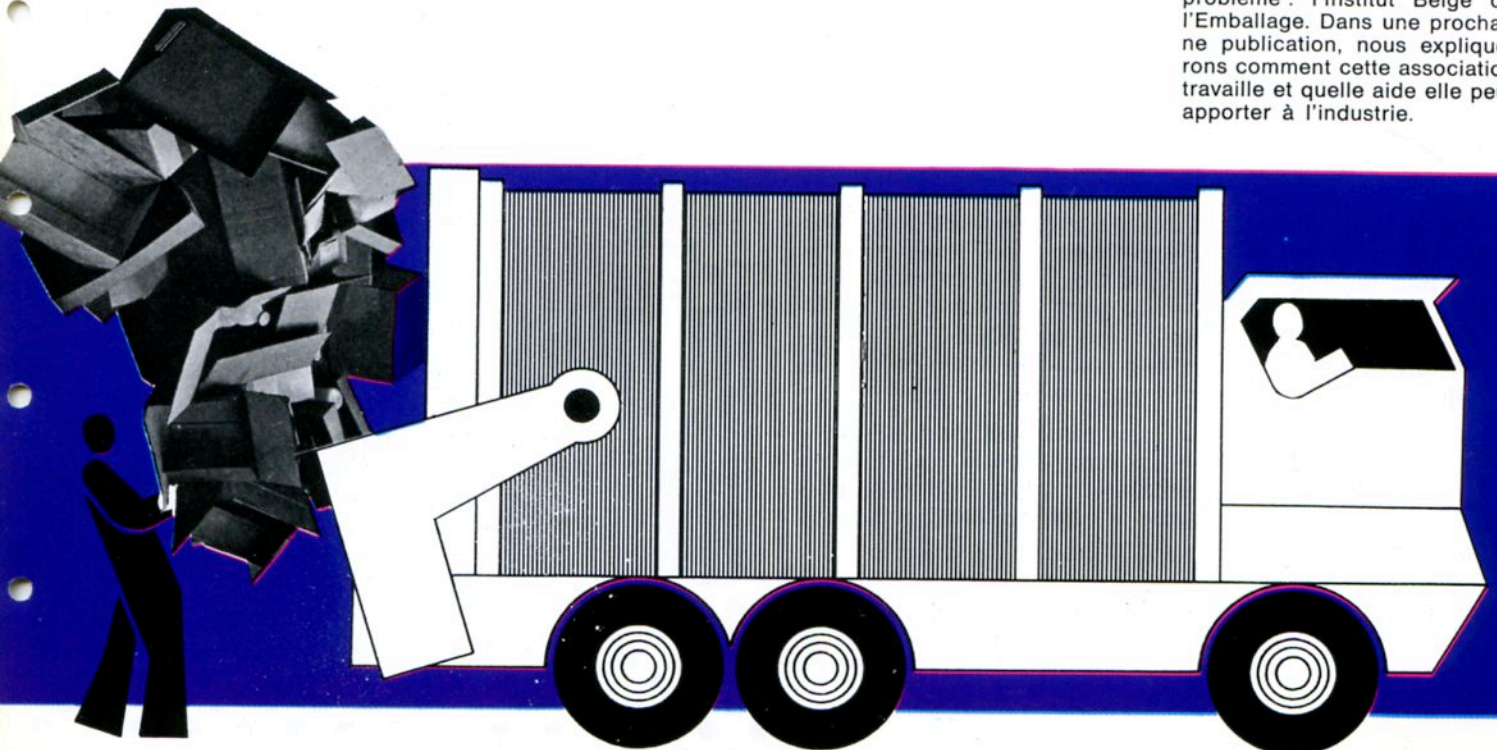
## UNE ATTENTION CONSTANTE

De ce qui précède, il ressort que nous nageons entre deux eaux. L'emballage doit être solide. Cela implique une taille et un poids suffisants. D'un autre côté, plus il est grand, plus il pollue. Dans cet ordre d'idées, il faut relever certains excès, principalement dans le domaine de la grande distribution. L'emballage constitue un support publicitaire, c'est évident. Parfois, même, l'acheteur acquiert davantage l'emballage que ce qu'il contient. C'est un réflexe psychologique que les producteurs connaissent bien et utilisent souvent dans l'intérêt d'une promotion spéciale. Certains produits sont donc sur-emballés; d'où une surcharge dans le prix de vente, un gâchis de matière et une plus grande pollution.

Il appartient au consommateur d'être attentif à ces situations : une conscience collective bien établie peut seule modifier les habitudes acquises.

Les industriels, quant à eux, doivent également accorder les meilleurs soins à la détermination des emballages qu'ils utilisent. Les réglementations précisent les conditions exactes à remplir pour l'emballage des denrées alimentaires, des produits dangereux, des explosifs. Elles ont pour objectif essentiel la santé et la sécurité de la communauté.

Par respect des règlements et de la clientèle, chaque producteur doit chercher la meilleure formule. Des bureaux d'étude peuvent s'y employer. L'un d'eux, constitué en a.s.b.l., connaît particulièrement bien le problème : l'Institut Belge de l'Emballage. Dans une prochaine publication, nous expliquerons comment cette association travaille et quelle aide elle peut apporter à l'industrie.



# EUROPABUS

## A 25 ANS

L'année 76 fut celle des anniversaires : 100 ans de wagons-lits, 50 ans de SNCB, 25 ans de règne, de Railltour, d'Europabus . . .

Oui, les cars Europabus sillonnent l'Europe depuis déjà un quart de siècle. De leur naissance, que restait-il ? De beaux souvenirs ?

En septembre 1951, douze réseaux de chemins de fer avaient créé Europabus pour prendre part à l'organisation du tourisme routier qui, à l'époque, connaissait un développement rapide. Avec des services d'autocars, ils disposaient également d'un outil plus souple que ce moyen de transport massif qu'est le train.

Que les choses aient évolué, cela ne fait aucun doute : la démocratisation du tourisme a contribué à y convertir une tranche de la population de plus en plus importante. En même temps, Europabus, dans un programme toujours plus hardi, a étendu son réseau, multiplié ses services et diversifié sa formule à la satisfaction de sa clientèle. Aujourd'hui, les cars climatisés parcourent 71.000 kilomètres de routes européennes. Et l'on compte 42 lignes régulières, 36 circuits (dont 6 grands) et 14 excursions. Les services vont du simple transport au voyage circulaire, logement, repas et accompagnement compris. Cela convient bien à ceux dont le but n'est pas d'avaloir des kilomètres sans faire d'arrêt.

Europabus est bien une association sœur des chemins de fer : les six grands circuits (au départ de Londres, Amsterdam et Francfort) combinent le car et le train : de grands directs et des Trans Europ Express. Europabus n'est d'ailleurs qu'une entreprise gérante, liée à un organisme dénommé URF — Union des services routiers des chemins de fer — dont l'objet dépasse en fait le seul tourisme. En effet, la mission de l'URF comprend également l'étude du trafic international de marchandises par la route. Sur ce plan, cependant, les réseaux associés ayant leur propres filiales, l'action est restée très timide.

Europabus a voulu sortir du cadre européen : des représentations et bureaux de vente sont établis dans tous les continents. Les Américains, par exemple, ne sont pas les moins enthousiastes vis-à-vis de la formule. On les comprend : du petit circuit d'un demi-jour au voyage circulaire d'une semaine, ils bénéficient du service tout compris autant que de la liberté totale de combiner leur voyage à leur guise.

Disons pour terminer qu'Europabus est pratiquement unique en son genre. Seuls des réseaux ferroviaires en union internationale pouvaient mettre sur pied une organisation de cette taille et lui donner la qualité que l'on connaît.



# wagon auto-déchargeur a débit réglable



**Eds**

INFORMATIONS  
SNCB  
1/77



Le wagon Eds — à deux essieux — convient bien au transport en vrac de marchandises qui ne redoutent pas les intempéries : le charbon calibré, le coke, les pierrailles, les granulés et produits analogues. C'est à cela qu'on l'utilise, d'ailleurs.

Il se compose de deux trémies ouvertes au sommet, à l'inverse du wagon Tds.

On dispose de deux modèles de wagons Eds, qui se différencient par leur hauteur et, partant, par leur volume utile (32,5 et 40,6 m<sup>3</sup>); la charge maximale autorisée varie de 24 à 28 tonnes suivant le régime de vitesse souhaité.

Le chargement peut se faire à la grue, à la sauteurille ou au moyen d'autres engins de manutention. Il s'effectue souvent aussi au départ d'un silo d'emmagasinage.

Chaque trémie possède deux

goulottes de déchargement situées de part et d'autre de l'axe longitudinal. Des rallonges escamotables peuvent venir se placer en continuation des goulottes. De la sorte, le déchargement se fait soit dans une fosse sous le wagon, soit à côté de la voie, avec le concours d'une sauteurille ou d'une bande transporteuse.

Notons que le déchargement est très rapide. Les marchandises s'écoulent par les goulottes d'un seul côté ou des deux côtés à la fois, d'une seule des deux trémies, ou des deux simultanément.

## Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Eds informez-vous.

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises ?

Est-il le plus indiqué d'entre tous ?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes :

Le service Manutention - Transport - Division 15.1

Rue de France, 85,  
1070 Bruxelles

Tél. 02/523 80 80,  
poste 2139 ou 2135.

La Direction Commerciale  
Division 62.3

Rue de France, 85,  
1070 Bruxelles

Tél. 02/523 80 80,  
poste 2619 ou 2661.

Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

# E wagon tombereau de type courant

**d** à déchargement par gravité  
**S** apte à circuler à 100 km/h

1 Code			Eds		Eds			
2 Type			1000 E2		1000 E3			
3 Nombre			400		70			
4 Numéro du wagon	code international		0188		2188			
	numéro de série		550.3.000 4.999		550.5.000 199			
5 Année de construction			1964		1967			
6 Longueur hors butoirs = LW	mm		9.640		9.640			
7 Distance entre essieux = A	mm		6.000		6.000			
8 Largeur hors tout = BW	mm		3.068		3.070			
9 Hauteur hors tout = HW	mm		4.000		3.600			
10 Ouverture de chargement	longueur = L	mm	8.800		8.845			
	largeur = B	mm	1.940		2.484			
11 Volume	m <sup>3</sup>		40,6		32,5			
12 Tare moyenne	t		12		12			
13 Charges autorisées	t		A	B	C	A	B	C
			20,5	24	28	20,5	24	28
		S	20,5	24		S	20,5	24
14 Rayon de courbe minimum	m		75		75			

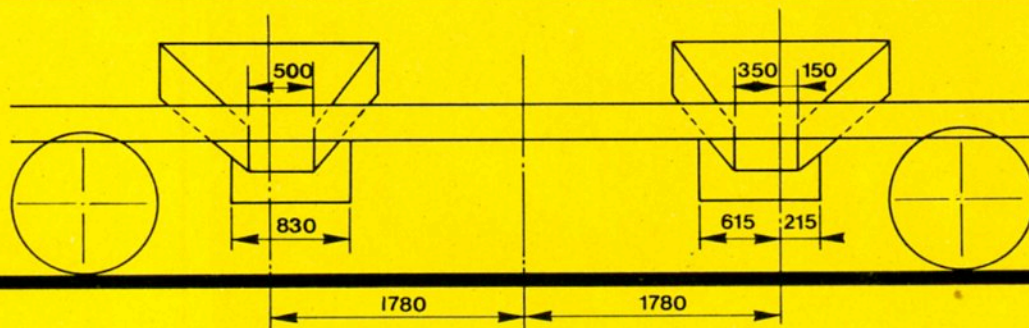
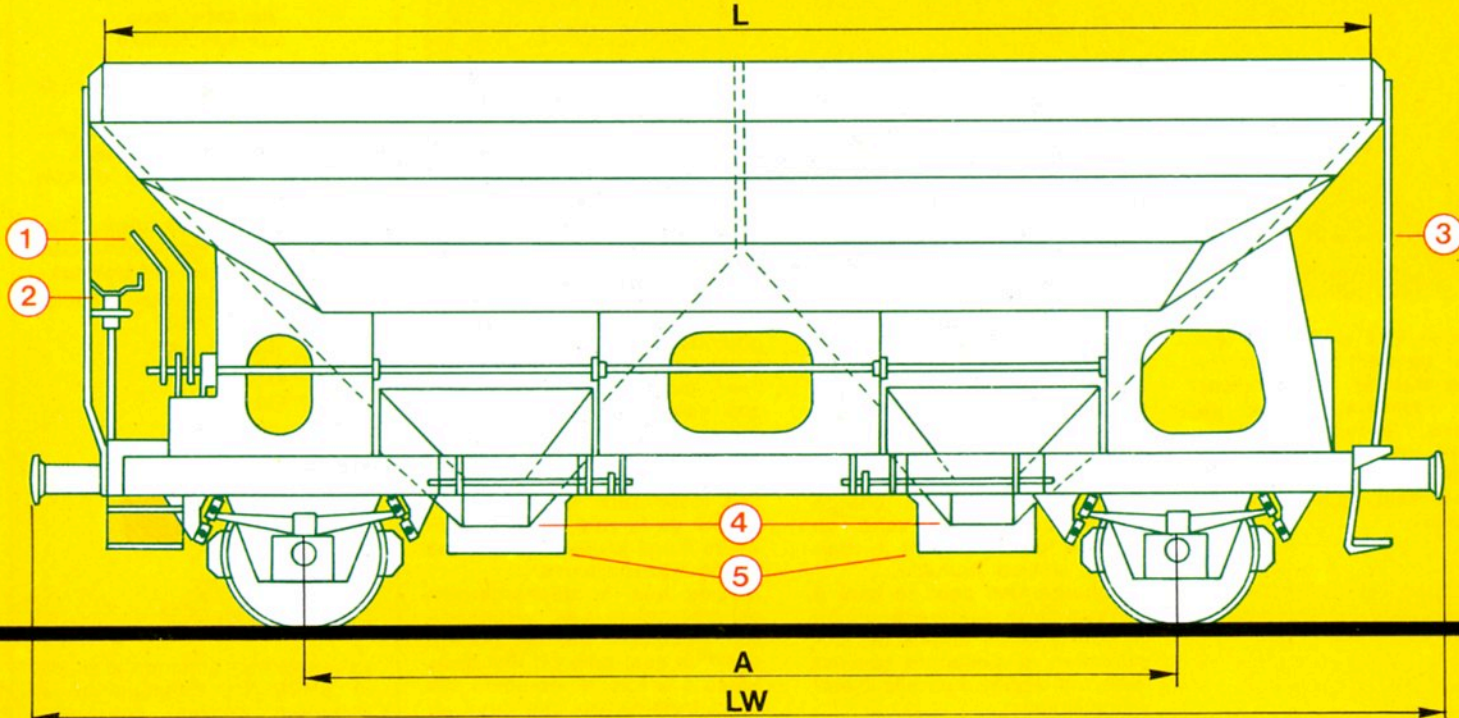


Schéma des goulottes





**5** premier chiffre du numéro de série  
(correspondant au type : E)

**E<sub>ds</sub>**

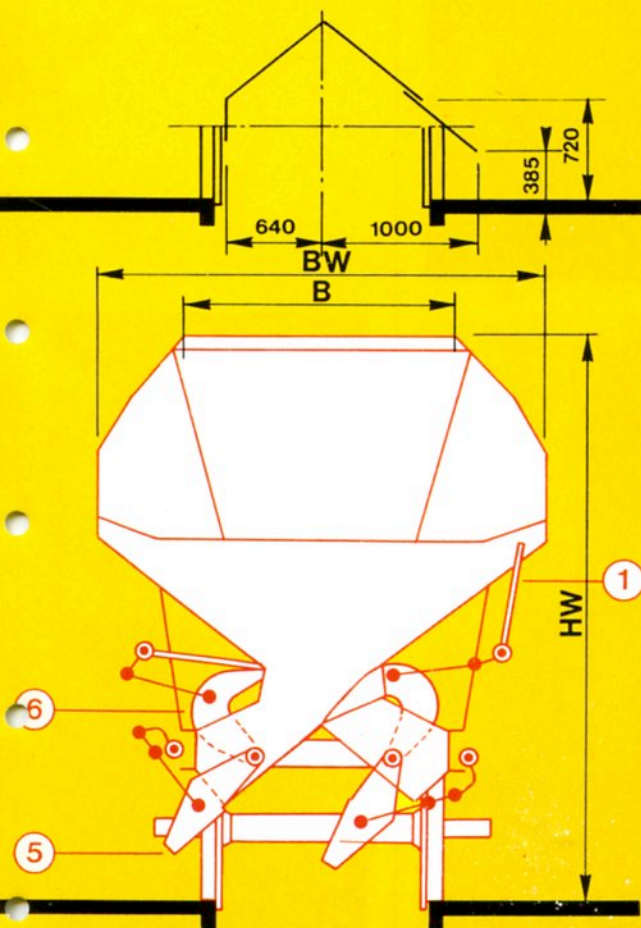
Eds			Eds		
1000 E4			1000 E5		
150			450		
0188			0188		
550.5.500			550.6.000		
649			449		
1969			1968		
9.640			9.640		
6.000			6.000		
3.070			3.068		
4.000			4.000		
8.810			8.800		
1.940			1.940		
40,6			40,6		
12,8			13		
A	B	C	A	B	C
19	23	27	19	23	27
S 19	23		S 19	23	
75			75		

Pour renseignements techniques :

**Service Manutention - Transport**

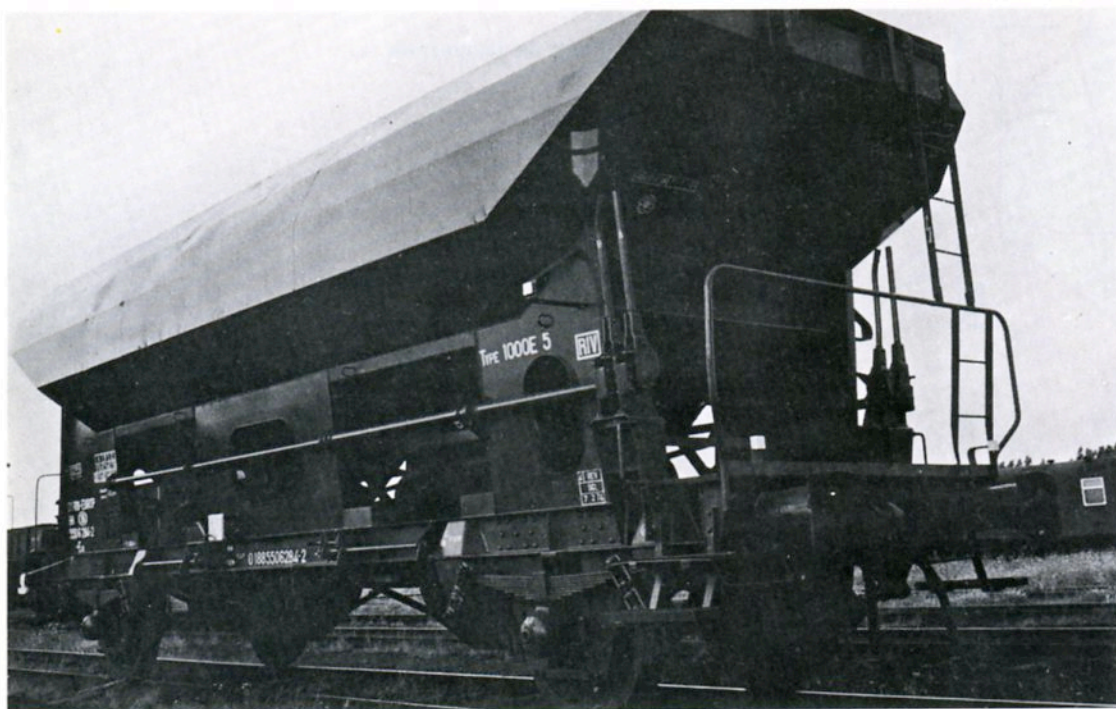
(Dir. E 15-1)

Tél. 02-523.80.80 Ext. 2139



- ① Leviers de commande
- ② Frein
- ③ Echelle
- ④ Goulottes de déchargement
- ⑤ Rallonge escamotable
- ⑥ Clapet de fermeture

wagon auto-déchargeur  
à débit réglable





L'avion est le moyen de transport le plus rapide sur les longues distances. Mais les aéroports ne sont — heureusement — pas très nombreux. Cela signifie que le voyageur « aérien » doit, avant d'atteindre l'aérogare, parcourir un certain nombre de kilomètres.

On ne prend pas l'avion pour une petite sortie, mais pour un voyage de plusieurs jours au moins. Aussi, bien des voyageurs préfèrent rejoindre l'aéroport autrement qu'en voiture: celle-ci devrait, en effet, rester en stationnement à tous vents pendant toute la durée du voyage. Celui qui atterrit à l'étranger est d'ailleurs automatique-

ment pris en charge par un transport public. L'idée s'impose donc, dans la plupart des pays, d'établir une liaison ferroviaire entre les aéroports et les métropoles les plus proches, d'où toutes les régions sont accessibles.

En Europe, pour l'instant, huit aéroports sont reliés à la ville voisine par un train direct rapide. Et — nous pouvons en être fiers — les plus braves de toute la Gaule (les Belges) ont été les premiers à saisir l'importance de cette idée et à la mettre en pratique. La liaison directe entre les gares bruxelloises (1) et Melsbroek/Zaventem fut mise en service en mai 1955. Les Anglais suivent les deuxièmes, en même temps que Paris pour ce qui concerne Orly. En 1975, c'était le tour de trois aéroports reliés respectivement à Barcelone, Malaga et Düsseldorf, alors début 1976, par la relation Paris Nord - Aéroport Charles de Gaulle, même s'il existe encore là une liaison terminale par autobus.

Hors d'Europe, jusqu'à présent, on ne peut citer que l'aéroport de Tokyo Haneda raccordé en 1964, et celui de Cleveland Hopkins pour tout le continent américain.

Les liaisons rapides gare-aéroport apparaissent aussi comme un antidote à la congestion routière engendrée par les longues files de voitures. Cela justifie une accélération du mouvement. Dans les 5 prochaines années, en effet, 6 aéroports vont recevoir leur propre ligne ferroviaire. En 1977, c'est Tokyo Ueno qui sera relié à Narita, le deuxième aéroport (non encore ouvert) de la capitale japonaise, alors que Londres Heathrow sera, 20 ans après Gatwick, relié au centre ville.

En 1978, si les projets aboutissent, Schiphol en Hollande et Schwechat près de Vienne, recevront leur voie ferrée. A Zürich, il sera possible d'atteindre Klotten par le rail en 1980 sans doute qu'en 81 naîtra sans doute une deuxième ligne To-kyo - Narita. A ce moment, seize aéroports bénéficieront d'une liaison ferroviaire directe avec leur ville d'attache. Sans compter les projets — encore vagues — du même genre à propos de Rome-Fiumicino, Madrid et Copenhague.

(1) N.d.l.r. : Central et Nord.

# en train

HET VOLK - DE NIEUWE GIDS - 14 décembre 1976

# vers l'aéroport

# transports exceptionnels



## les bonnes adresses

Nous avons expliqué, il y a peu, comment les réseaux ferroviaires procèdent pour mettre en œuvre un transport exceptionnel. Nous avons dit à ce sujet que le réseau expéditeur réalise une étude complète du parcours et des contraintes auxquelles ce transport devra se plier.

Il revient à la direction commerciale de la SNCB que certains destinataires rencontrent quelques problèmes ou effectuent de fausses manœuvres. En effet, ils s'adressent à la SNCB pour obtenir une autorisation de transport relative à

un chargement effectué à l'étranger. Ce n'est pas une bonne solution.

Aussi, lorsque vous désirez importer une marchandise qu'il est impossible d'acheminer par les voies normales, conseillez donc à l'expéditeur d'introduire lui-même la demande d'autorisation auprès de l'administration ferroviaire de son pays. Cela vous fera gagner un temps précieux.

Si votre correspondant ne sait où s'adresser, la liste que nous publions ici vous permettra de l'aiguiller utilement. Conservez-la donc.

- BDZ** - **Bulgarie**  
Division pour les relations internationales -  
contrôle des wagons  
Rue Lesvski, 9, SOFIA,  
tél. 8.03.92 / poste 30-32
- BR** - **Grande-Bretagne**  
Shipping and International services division  
Liverpool street, 50, LONDON EC2M7QH,  
tél. 01-283 7 535 / poste 2731
- CEL** - **Liban**  
Service du mouvement et du trafic  
(section commerciale) Souk-el-Arwan B. P. 109,  
BEYROUTH,  
tél. 220760 ou 61 ou 62
- CFF** - **Suisse**  
Traction et Ateliers  
Hochschulstrasse, 6, BERNE,  
tél. 60.11.11 / postes : 2638, 3042, 3778
- CFL** - **Luxembourg**  
Service de l'Exploitation,  
Division de la Réglementation et de l'Organisation  
Ex/R - Case postale 1803, LUXEMBOURG  
tél. 49901 / poste 288
- CFR** - **Roumanie**  
Direction du Mouvement et Commerciale  
Bd Dinicu Golescu, 38, BUCAREST,  
tél. 18.07.63 / poste 2404, ou 17.01.10
- CFS** - **Syrie**  
Direction Générale  
Boîte postale 182, ALEP,  
tél. 13.900
- CH** - **Grèce**  
Direction Exploitation  
Rue Karolou, 1-3, TT 107, ATHENES,  
tél. 536695
- CP** - **Portugal**  
Service commercial et du trafic  
Gare Santa Apolonia, LISBONNE,  
tél. 86.41.81
- ČSD** - **Tchécoslovaquie**  
Ministère des Transports  
Na Prikope, 33, PRAHA 1,  
tél. 212 / poste 3286

- DB** - **Allemagne fédérale**  
Bundesbahndirektion,  
Bismarckplatz, 1, 43-ESSEN,  
tél. 1821 / Poste 5522  
35, Friedrich-Ebert-Anlage, 6-FRANKFURT 1,  
tél. 2651 / poste 5522  
Museumstrasse, 39, 2-HAMBURG-ALTONA,  
tél. 39181 / poste 5522  
Joachimstrasse, 8, 3-HANNOVER,  
tél. 1981 / poste 5522  
Lammstrasse, 19, 75-KARLSRUHE,  
tél. 1341 / poste 5522  
Kaiser-Fried.-Ufer, 3, 5-KÖLN,  
tél. 77201 / poste 5522  
Richelstrasse, 3, 8-MUNCHEN,  
tél. 17901 / poste 5522  
Sandstrasse, 38-40, 85-NÜRNBERG,  
tél. 2191 / poste 5522  
Bahnhofstrasse, 7, 84-REGENSBURG,  
tél. 5001 / poste 5522  
An Bahnhof, 4, 66-SAARBRÜCKEN,  
tél. 3031 / poste 5522
- DR** - **Allemagne de l'Est**  
Reichbahndirektion,  
Voss Strasse, 33, 108-BERLIN,  
tél. 53.02.01 / poste 31 745  
Ernst-Thälmannstrasse, 15, 27-SCHWERIN  
Bahnhofstrasse, 23, 50-ERFURT  
Materlikstrasse, 1-10, 301-MAGDEBURG  
Ammonstrasse, 8, 801-DRESDEN  
Schillerstrasse, 20-22, 75-COTTBUS  
Wilh. Pieck Strasse, 142, 1054 BERLIN  
Johan-Stelling-Strasse, 30, 22-GREIFSWALD
- DSB** - **Danemark**  
Banetjenesten, Bernstorffgade, 20,  
DK-1577-KØBENHAVN V,  
tél. (01) 140400 / postes 2502 et 2556
- FS** - **Italie**  
Servizio Materiale e Trazione ufficio V°  
Via Spartaco Lavagnini, 58, FIRENZE,  
tél. 23.153 / postes 3368 ou 3232  
Servizio Lavori e Costruzioni ufficio V°  
Piazza della Croce Rossa, ROMA,  
tél. 4670 / postes 2420 - 2683
- IRR** - **Irak**  
Office of the Director-general of Railways  
BAGHDAD

- JZ** - Yougoslavie  
Service du mouvement  
Nemanjina, 6, BEOGRAD,  
tél. 685822 / poste 5015
- MAV** - Hongrie  
Direction générale, section 8A  
Népköztársasag utja, 75, BUDAPEST VI,  
tél. 220660
- NS** - Pays-Bas  
Cz 225  
Hoofdgebouw III Moreelsepark, UTRECHT 2501,  
tél 35 90 11 ou 35 46 33 / postes 3011 et 4633
- NSB** - Norvège  
Betriebsabteilung  
Storgaten, 33, Postboks 9115, Vaterland, OSLO, 1,  
tél. 20.95.50 / postes 2232 et 2233
- ÖBB** - Autriche  
Abt. III/01 (véhicules ferroviaires)  
Elisabethstrasse, 9, A-1010-WIEN,  
tél. 5650 / postes 5734 et 5150  
Abt. VI/4, (hors gabarit, poids lourds)  
Elisabethstrasse, 18, A-1010-WIEN,  
tél. 5650 / poste 3713  
Réf. V/01 (chargements spéciaux)  
Neubaugürtel, 1, A-1150-WIEN,  
tél. 5650 / postes 2673 - 2707
- PKP** - Pologne  
Ministère des Communications  
Chalubinskiego, 4, WARSAWA,  
tél. 21.08 / poste 4356
- RAI** - Iran  
TEHERAN
- RENFE** - Espagne  
Dirección Comercial Vagón completo  
Paseo del Rey, 32, MADRID  
tél. 247.00.00 / poste 2483
- SJ** - Suède  
Administration Centrale, Direction du Mouvement  
S-10550 STOCKHOLM  
tél. 226420 / poste 3804
- SNCB** - Belgique  
Direction M, bureau 23.33 - Section 11  
Rue de Louvain, 17-21, 1000 BRUXELLES,  
tél. 513.18.70 / postes 3319 et 3320
- SNCF** - France  
Bureau des transports exceptionnels BTE  
Rue du Faubourg-St.-Martin, 162,  
F-75475 PARIS Cedex 10,  
tél. 208.4880 ou 878.4590 / postes 12.911 ou 12.912
- SNCFT** - Tunisie  
Av. Farhat Hached, 67, TUNIS,  
tél. 242.188
- TCDD** - Turquie  
Département du Mouvement, ANKARA  
tél. 111305 / poste 205
- VR** - Finlande  
Direction générale, HELSINKI,  
tél. 717711 / poste 2560



## la fidélité récompensée

Les réseaux ferroviaires font un cadeau à leurs clients fidèles en voitures-lits, et cela sous forme d'un voyage gratuit. Vous voyagez souvent en voiture-lits. Demandez donc la carte d'abonnement. C'est une carte nominative sur laquelle peuvent être inscrits également le conjoint et/ou les enfants mineurs qui accompagnent le titulaire en voyage.

### Que fait-on de cette carte ?

A chaque voyage, vous la présentez au conducteur de la voiture que vous occupez. Il y porte les indications nécessaires : date du voyage, trajet, numéros de voiture et de compartiment, classe, montant du supplément VL payé. Pour chaque membre de la famille inscrit sur la carte et qui vous accompagne, le conducteur remplit aussi une ligne. En d'autres termes, il valide autant de voyages qu'il y a de voyageurs.

### Voyage gratuit

Les dix voyages accomplis, vous avez droit à un parcours gratuit. Cela signifie qu'à l'achat des billets pour un onzième voyage, on vous fera grâce du supplément VL. Bien sûr, on posera pour cela quelques conditions. Les dix voyages auront dû être accomplis dans un délai d'un an à partir de la date du premier voyage. Le onzième voyage sera effectué dans les six mois qui suivront le dixième. Il faudra choisir la classe (single, double, tourist) le plus souvent employée lors des voyages précédents. Et si vous désirez voyager dans une classe supérieure, on vous demandera d'acquiescer la différence entre les suppléments.

### Une restriction

Ce voyage gratuit est une prime de fidélité. Il est donc évident que les voyages à prix réduits (en groupe, par exemple) n'entreront pas en ligne de compte dans l'abonnement. Seuls ceux où vous aurez payé le prix complet du bulletin VL seront valables, de même que les voyages à prix globaux (fer + lit).

### Partout ?

L'abonnement est valable sur l'ensemble des relations gérées par les réseaux allemand (république fédérale), autrichien, belge, danois, français, italien, luxembourgeois, néerlandais et suisse. En clair, vous pourrez aller partout dans ces pays et en revenir. Certains services s'étendent même au-delà de la zone ainsi définie (Londres, Stockholm, Lisbonne). Voilà. Reste à dire que l'abonnement familial peut vous être délivré dans tous les bureaux de vente des bulletins VL ou par le conducteur de la voiture lui-même.

### Entreprises aussi

Les entreprises aimeraient bénéficier de ce cadeau. Nous ne les oublions pas. Deux possibilités se présentent. Si leur personnel voyage beaucoup, les abonnements familiaux conviennent très bien : il ne faudra pas un an pour remplir les cartes. Dans le cas contraire, une nouveauté prendra cours le premier mai prochain : les entreprises pourront devenir aussi des clients fidèles. Une carte partant du même principe leur sera délivrée. Elle sera émise au nom de l'entreprise et pour un certain nombre de membres du personnel dont les noms figureront sur la carte. Nous reparlerons en détail de cette nouvelle carte de fidélité 10 + 1 dans notre prochain numéro.



## UN TRAIN AUTOS-COUCHETTES SCHAERBEEK - BRETAGNE

A partir du 26 juin, et jusqu'au 10 septembre, chaque samedi, un train autos-couchettes quittera Schaerbeek à destination de Nantes et Auray, en Bretagne.

Les chemins de fer belges et français mettent cette relation en service pour répondre à un réel besoin exprimé par la clientèle belge.

Le train se compose de voitures-couchettes de deuxième classe et d'une voiture-lits T2. Il ne comprend pas de voiture-restaurant; cependant, des plateaux-repas sont vendus à Schaerbeek dans le sens

aller, et dans le train au retour. Le petit déjeuner est servi dans le train à l'aller comme au retour.

Notons que dans le sens Auray - Schaerbeek, le train circule tous les vendredis du 25 juin au 9 septembre.

Encore une précision : les voyageurs non accompagnés de leur voiture peuvent prendre place dans le train. Les vacanciers belges seront sûrement satisfaits de disposer ainsi d'une relation directe de nuit avec le sud de la Bretagne.



## UN ABONNEMENT TOURISTIQUE POUR LE BENELUX

Vous connaissez la carte t, abonnement touristique qui constitue en quelque sorte un libre parcours pendant sa période de validité.

Ceux qui trouvent nos frontières trop étroites lui préféreront peut-être l'abonnement touristique Benelux.

Il s'agit d'une carte valable 10 jours et grâce à laquelle le titulaire peut voyager librement sur les réseaux ferroviaires belge, néerlandais et luxembourgeois.

Cette formule, les trois réseaux participants ont décidé de la mettre à l'essai pendant six mois — les meilleurs de l'année pour le tourisme.

En pratique, les cartes seront délivrées dans les gares importantes, celles qui vendent des billets internationaux. On pourra se les procurer aux prix de 1880 F pour la deuxième classe et 2820 F pour la première classe. Elles seront délivrées entre le premier avril et le 30 septembre 1977. Leur durée de validité est fixée à 10 jours consécutifs.

Avis aux amateurs !



Voyageurs sans auto	Voyageurs avec auto		Voyageurs sans auto	Voyageurs avec auto
21.30	21.30	Schaerbeek	9.09	9.09
21.36	—	Bruxelles Nord	9.03	—
21.44	—	Bruxelles Midi	8.56	—
22.45	—	Tournai	7.37	—
7.24	7.24	NANTES	21.58	21.58
8.27	—	Redon	20.53	—
9.07	—	Vannes	20.16	—
9.24	9.24	AURAY	20.01	20.01
9.52	—	Lorient	19.28	—
10.38	—	Quimper	18.38	—

## TRAIN + VELO

La formule train + vélo a connu un énorme succès en 1976.

Pourquoi n'intéresserait-elle pas les hommes d'affaires ? Il nous revient d'ailleurs que des groupes d'entreprises l'ont choisie l'année dernière pour organiser des excursions originales.

Le procédé est simple : vous prenez le train pour une gare de location. Arrivé là, vous présentez votre billet de chemin de fer, pour bénéficier d'un bon tarif, et vous enfourchez la bicyclette. Vous restituez celle-ci au point de départ ou, au choix, dans l'une des 90 gares de restitution réparties sur le réseau ferroviaire belge.

Le succès enregistré en 1976 a encouragé la SNCB à étendre encore la formule. Désormais, la location des vélos n'est plus limitée à la bonne saison : elle est ouverte toute l'année.





## TRANSPORT DE FUEL : ÇA REMONTE

La récession économique a touché sensiblement le secteur de l'électricité. Quand les entreprises tournent au ralenti, la demande de courant baisse inévitablement. Ce fait, conjugué à la hausse du prix des produits pétroliers, avait donné un sérieux coup au trafic de fuel vers les centrales électriques.

L'année 1976 a été meilleure que la précédente : les statistiques ont montré une nette tendance au redressement, comme on peut le constater dans ce petit tableau :

	1975	1976
septembre	60 000	101 000 tonnes
octobre	86 000	129 000 tonnes
novembre	101 000	116 000 tonnes

Le redressement est net. Ajoutons à cette constatation encourageante qu'en octobre 1976, un nouveau record mensuel a été établi. Le précédent — 113 000 tonnes en octobre 1974 — est réellement pulvérisé.



C'est celui qui va déchirer l'emballage,  
qui abîmera la marchandise  
et vous créera les pires ennuis.

La réglementation impose aux utilisateurs  
de restituer le matériel ferroviaire  
en bon état de propreté.

Une obligation que l'on oublie souvent.

Et si de cette contrainte vous faisiez un « service » ?

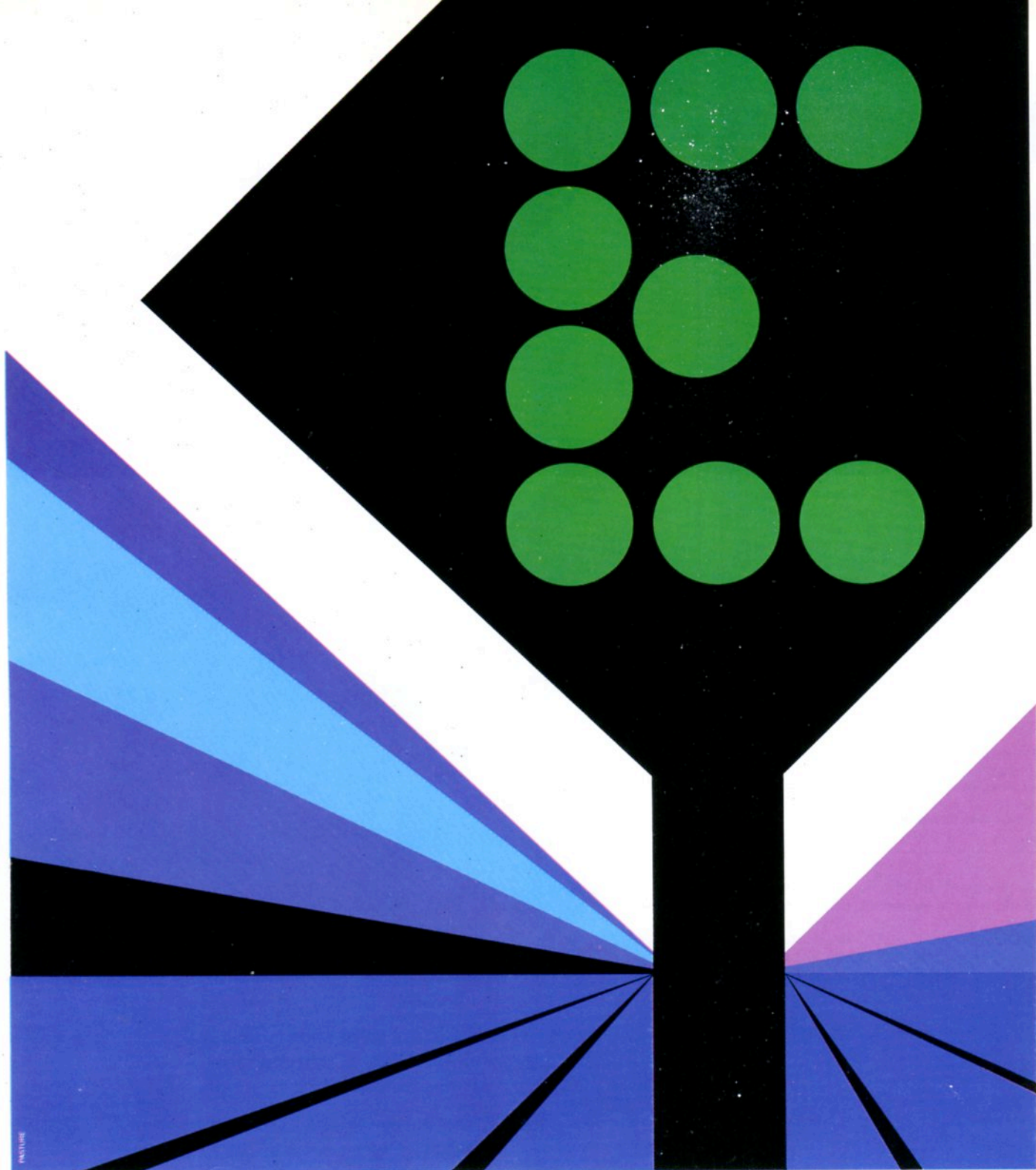
Le prochain utilisateur vous en saurait gré.

Tôt ou tard, vous serez d'ailleurs cet utilisateur  
vraiment satisfait.

**Nettoyez bien les wagons,  
vous en profiterez aussi.**



Chemins de fer Belges



Feu vert pour le train  
et pour la Communauté  
Européenne

