

2/77 MAI

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





Bientôt, les voitures Corail de la SNCF traverseront notre pays.

2/77

INFORMATIONS S.N.C.B.

SOMMAIRE

ENTREPRISE



Cirque de Moscou : 11-12

EQUIPEMENT



Wagon TS : 7-10

TARIF



TFNW : 14

TOURISME



VL 10 + 1 : 13
Vacances d'été : 14

EPOQUE

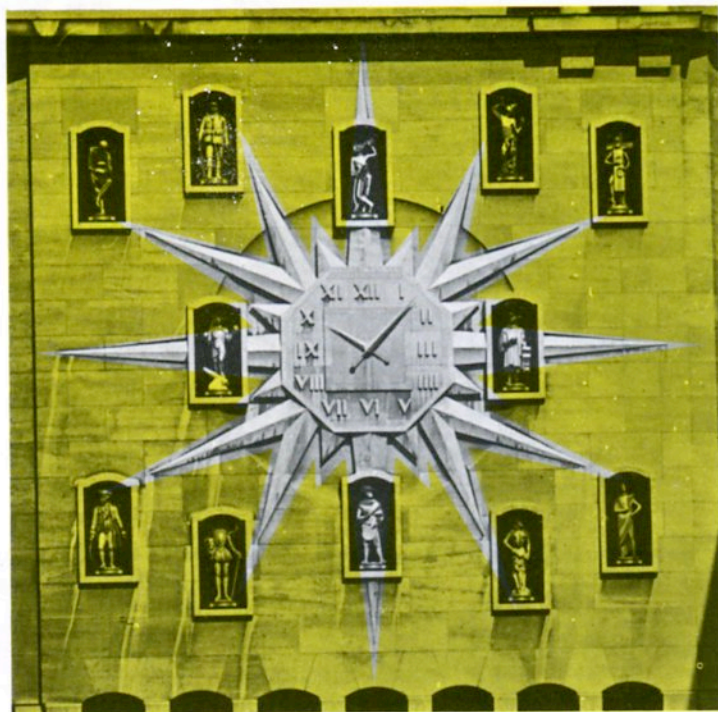


IBE : 3-5
Bosch-Express : 6

NOUVELLES B



Agence commerciale à Luxembourg, nouvelle adresse : 14



ATTENTION, HEURE D'ETE. ATTENTION, HEURE D'ETE. ATTENTION, HEURE D'ETE. ATTENTION, HEURE D'ETE.

Le 3 avril, vous avez mis votre montre à l'heure. A la bonne heure d'un été que nous espérons également bon.

Le 25 septembre, nous vivrons une heure de plus, puisque nous devons retarder de 60 minutes nos horloges, montres, oignons, réveils, pendules, carillons, etc.

Entretiens, méfiez-vous. Français, Hollandais, Luxembourgeois, Belges, nous vivons tous dans le même temps. Les Allemands, par contre, n'ont pas changé leurs habitudes.

En direction de leur pays, si vous avez oublié l'écart horaire, vous prendrez peut-être un train que vous auriez cru manquer. Mais au retour, tout sera décalé dans l'autre sens. Ne prenez pas le risque d'arriver dans une gare belge trop tard pour prendre le dernier train vers votre ville.

Lorsque vous combinerez un horaire, informez-vous. Si le calcul vous semble trop complexe, faites-vous aider par le CINTEV. Appelez-le au 02/219 26 40.

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

PHOTOS
SNCF - Dewolf : 1, 2
C.G.T. : 2
SNCB : 3 à 7, 10 à 12, 14, 15

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



L'I.B.E.

OUTIL PRECIEUX POUR L'INDUSTRIE



L'Institut Belge de l'Emballage (IBE) aura bientôt 25 ans. Un anniversaire qui nous intéresse, puisque cette association sans but lucratif fut, à l'origine, un enfant de la SNCB. Il est d'ailleurs toujours installé dans le complexe de la gare de Tour et Taxis, au n° 15 de la rue Picard à Bruxelles, à l'endroit même de sa création le 11 février 1954.

En 1936-1937, le chemin de fer devint son propre assureur. Couvrir les risques, il le voulait bien, mais non sans prendre quelques garanties au départ. Une mesure élémentaire consistait à exiger de la clientèle qu'elle utilise des emballages tels que, dans des conditions normales, les marchandises ne courent aucun danger.

Le problème n'était pas bien complexe : le bois, le jute, et le fer constituaient à peu près les seuls matériaux d'emballage de l'époque. Un petit laboratoire d'essais fut installé; il permettait de contrôler, d'expertiser, en un mot, de vérifier la bonne exécution des prescriptions nationales et internationales et de délivrer une homologation sur base de laquelle le transporteur s'engageait à dédommager les expéditeurs éventuellement lésés.

De producteur, la Belgique est devenue un pays principalement transformateur. D'où diversification des emballages et ouverture très large sur le marché international. L'évolution de la technologie et de la chimie a par ailleurs donné naissance à des matières nouvelles, à des techniques de conditionnement plus modernes.

A.S.B.L.

La SNCB ne pouvait plus faire face seule. Dans le but d'intéresser d'autres partenaires directement concernés par le problème de l'emballage, elle s'orienta vers la création d'une association sans but lucratif où seraient représentés différents secteurs de l'économie.

I.B.E.



C'était l'année 1954. Des pouvoirs publics entrèrent dans le cercle, au même titre que les intérêts coloniaux et maritimes en pleine efflorescence. La SNCB remit son laboratoire à l'association nouvelle, l'IBE, Institut Belge de l'Emballage.

Vers 1960, les industriels, pressés par le progrès galopant, se mirent à développer leurs propres recherches en matière d'emballage dans leurs laboratoires de contrôle et d'essais. L'Institut perdit ainsi une partie de sa clientèle.

Il fallut attendre 1970 pour que l'assemblée générale de l'IBE, confrontée à la stagnation et aux difficultés financières, repense l'orientation, redéfinisse son objet social et envisage d'investir pour moderniser le laboratoire.

Aujourd'hui, sous l'impulsion d'une équipe renouvelée, l'IBE se veut d'être un instrument efficace au service de l'industrie, des services tertiaires et de l'autorité publique. Son conseil d'administration se compose de représentants des ministères et organismes publics intéressés et des fédérations industrielles et commerciales.

Une mission très étendue

Les statuts de l'IBE donnent à l'association un objet social très étendu. Pour résumer, nous pourrions dire que la mission de l'Institut est faite d'information, de recherche, d'études, de concertation et de « tous travaux et interventions susceptibles de favoriser le progrès dans le domaine de

l'emballage pris dans son sens le plus large ».

Ses objectifs peuvent être détaillés comme suit :

1. Etablissement et tenue à jour de documents de base traitant des matériaux d'emballage et des emballages eux-mêmes en ce qui concerne leurs propriétés physiques, mécaniques et chimiques.
2. Promotion de l'image de qualité du produit belge par apposition de l'estampille « IBE-BIV » sur les emballages agréés puis contrôlés.
3. Encouragement et coordination du dialogue entre les intérêts publics et privés, au sujet de la réglementation, de la normalisation et des spécifications, y compris les problèmes « emballage-environnement-recyclage ».
4. Etude des techniques d'emballage; assistance technico-scientifique au profit de l'industrie; expertises; établissement de cahiers des charges, etc.
5. Développement d'emballages orientés vers la protection lors du transport, du stockage et de la distribution des marchandises tout en maintenant leur coût au minimum.
6. Elaboration d'études pour le développement de l'industrie de l'emballage dans l'économie nationale et régionale.
7. Recherche de contacts à l'étranger avec des groupes d'intérêts, par l'organisation de séminaires et de journées d'étude, en vue d'établir des rapports avec l'industrie belge de l'emballage.
8. Organisation de cours sur l'emballage et assistance-conseil aux pays en voie de développement.

Pour atteindre ces objectifs, l'IBE a rassemblé les moyens techniques que nous allons détailler. Dans son organigramme apparaissent aussi des commissions technico-scientifiques: il s'agit de groupes de travail permanents ou temporaires, axés sur des aspects bien délimités du problème et qui sont en quelque sorte le « cerveau » de la recherche; ces commissions travaillent en concertation avec les services techniques, encore qu'elles n'en soient pas les « patrons »: leur mission n'a rien que de scientifique et la décision est du ressort de la direction de l'Institut.

Notons également que l'Institut est officiellement agréé par plusieurs ministères, pour procéder aux homologations et aux contrôles d'emballages soumis à réglementation (produits dangereux, produits agricoles et horticoles, par ex.); de même, il homologue certains emballages soumis aux critères des Communautés Européennes et des armées de l'OTAN. Et son éventail de missions ne s'arrête pas là.

Documentation

Le service de documentation est l'un des départements qui constituent l'outil de l'IBE. Son travail est orienté sur deux axes: l'un technico-scientifique, l'autre commercial.

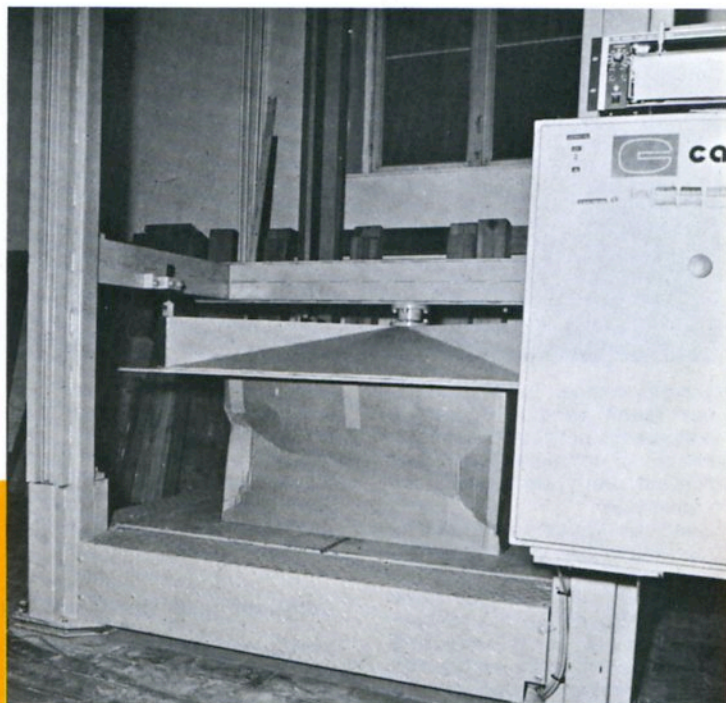
Du point de vue technico-scientifique, on peut y trouver de très nombreux ouvrages, études, règlements et spécifications nationales et interna-

tionales concernant les caractéristiques de tous les matériaux d'emballage et leurs méthodes d'essais.

Sur le plan commercial, ce département a établi et met à jour un listing de l'emballage en Belgique. Chaque fabricant y est repris avec le détail de sa production et les caractéristiques de celle-ci; quiconque désire un renseignement peut l'obtenir; les membres de l'a.s.b.l. dont les références figurent dans ce fichier sont avertis chaque fois qu'une information à leur sujet a été fournie.

Mais ce n'est pas tout. Le même service édite plusieurs publications: un périodique, une « revue des revues », une lettre mensuelle éditée dans un magazine spécialisé; il publie aussi des plaquettes, monographies et ouvrages relatifs à l'emballage, qui sont principalement le fruit du travail des commissions. Publication récente, le Livre Blanc de la Commission « Emballage & Environnement » traite essentiellement du problème de la récupération des emballages perdus. Un deuxième ouvrage lui fera suite: un memorandum sur le recyclage.

Un cours sur l'emballage a été mis au point, pour les techniciens délégués en Belgique au titre de l'assistance aux pays en voie de développement. Il s'agit d'un cours très général qui aborde tous les aspects de l'emballage, les modes de transport, etc. Un autre cours est en projet, celui-ci d'un plus haut niveau scientifique, destiné à des spécialistes. Ces cours notons-le, sont uniques en leur genre en Belgique.



Laboratoires

Les laboratoires de l'IBE ont une fonction précise : étudier et définir toutes les caractéristiques des emballages et des matériaux et mettre ceux-ci à l'épreuve en vue d'une homologation, d'un contrôle, d'une expertise ou d'une étude de promotion.

Etudes et tests peuvent être classés en quatre grandes catégories auxquelles correspondent des équipements déterminés. Tous les essais sont exécutés suivant des méthodes et spécifications techniques officielles ou universellement admises.

1. Physique

On dresse ici la description des matériaux d'emballage suivant toutes leurs caractéristiques : structure microscopique, composition, épaisseur, grammage, indices de résistance à la compression, au déchirage, à la traction, à l'éclatement, à la perforation, à la mouille...

La détermination de ces caractéristiques se fait au moyen d'appareils de précision, la plupart munis de contrôles et d'enregistreurs électroniques.

2. Chimie

Ici, la compatibilité de l'emballage et de son contenu fait l'objet d'une étude approfondie. Les matériaux sont d'abord caractérisés sur le plan chimique (composition exacte) puis, en simulation, les techniciens étudient les réactions éventuelles

de l'emballage sur le contenu et réciproquement.

C'est ici également que les emballages sont soumis à des tests chimiques courants.

Les prescriptions légales en matière de non-toxicité y sont appliquées.

3. Climatisation

Il est important de connaître le comportement des emballages face à des variations importantes de température et d'humidité. Pour ce faire, l'IBE possède plusieurs chambres de conditionnement (ou climatisation).

Les deux premières sont dynamiques : la température peut varier de 0 à 100° C ou de 0 à 60° C et l'humidité relative de 0 à 100 ou de 10 à 100 %. En fait, un programme permet de reproduire les conditions naturelles du transport sous différents climats. Pour une expédition en Afrique, qui commence en bateau dans une région tempérée et se termine à dos de mulet en zone équatoriale, le programme reproduit le cycle complet de jours et de nuits du voyage, avec les écarts de température et d'humidité observables sur place. Autrement dit, dans la chambre de conditionnement, les marchandises font déjà le voyage.

Les emballages peuvent aussi séjourner 48 heures dans les chambres à climatisation constante, à 20° C et 90 % ou 65 % d'humidité relative. Cela permet une comparaison entre les performances de différents matériaux dans des conditions strictement semblables.

Une enceinte à brouillard salin et des chambres froides (0 à

— 35° C) complètent cette installation de climatisation.

4. Mécanique

Cette fois, l'emballage est testé avec son contenu réel ou simulé. Ce n'est plus le matériau mais le protecteur que l'on met sur la sellette. Et l'on trouve ici plusieurs sortes de machines :

- un tambour culbuteur à six faces dissemblables; dans cet engin sont simulées des chutes multiples sur points de contact très variés, à des hauteurs et sous des angles différents ;
- un banc de chute libre sous différents angles et à des hauteurs variées;
- une machine de chute guidée avec glissement, qui permet de réaliser de nombreuses variantes des chutes possibles au cours d'un transport, d'un stockage, d'une manutention;
- une table vibrante, sur laquelle on éprouve la résistance de l'emballage à la fatigue du transport, route ou rail principalement;
- différentes presses; l'une statique, sert à étudier la compression au stockage de longue durée; l'autre, dynamique, éprouve la résistance à l'écrasement et à la fatigue sous une compression pouvant atteindre 5 tonnes.

Si l'on combine ces tests mécaniques avec une mise en chambre climatique, les variantes sont nombreuses. Et nous gageons que, sorti de ce circuit, l'emballage a livré quasi toutes ses faiblesses autant que ses qualités.

L'estampille

Les résultats de tout ce travail se concrétisent souvent par la délivrance ou le renouvellement d'une estampille — une garantie officielle de conformité — ou encore par le retrait de celle-ci, si un contrôle ultérieur montre que l'emballage testé ne possède plus toutes les caractéristiques requises.

Il existe plusieurs sortes d'estampilles, délivrées aux fabricants d'emballages, aux transformateurs ou aux utilisateurs. Ce sujet vaut bien un développement, puisque la présence d'une estampille sur un emballage peut influencer un certain nombre d'éléments : prime d'assurance, détermination de la responsabilité en cas de détérioration, conformité à des critères légaux ou réglementations, etc. Nous y reviendrons donc dans une prochaine publication.

„Bosch- Hausgeräte- Express“

Chaque année, la Domotecnica réunit pendant 4 jours à Cologne les producteurs d'équipements électroménagers. Les distributeurs y découvrent les nouveautés.

Mais tous les commerçants ne fréquentent pas ce forum. Tant s'en faut.

La société Bosch s'est donc mis en tête d'aller les rencontrer chez eux, ou presque. Elle a conçu un train exposition qui doit visiter pendant 4 mois les gares allemandes et autrichiennes, et qui a commencé son périple par une semaine belge : le Bosch Express a fait arrêt à Liège, Charleroi, Bruxelles, Anvers et Gand.

En Belgique, c'est IPTC Belgium, division Allumalux, importateur des produits Bosch, qui invitait les professionnels de l'électroménager.

La rame de huit wagons représentait une opération d'information d'une envergure particulière et d'une efficacité incomparable.

Dans une zone d'accueil, les visiteurs étaient pris en charge par le délégué IPTC de leur région, un visage qu'ils connaissaient bien. Et la visite commençait.

De la brosse à dents électrique au surgélateur

Dans la première voiture, les petits appareils avaient trouvé place : friteuses, fers à repasser, percolateurs... dans un chatoyement de couleurs modernes appliquées à des formes très design.

La deuxième voiture était consacrée au froid : frigos, surgélateurs...

Dans la troisième, Bosch présentait le matériel à encaster : le domaine de la cuisine équipée, avec frigos, cuisinières, fours, hottes, lave-vaisselle, éviers, le tout recouvert ou entouré de revêtements décoratifs.

Enfin, la quatrième voiture était celle des appareils lourds en solo : les lave-vaisselle, cuisinières, lessiveuses, etc. que l'on n'encastre pas.

La visite terminée, les invités passaient dans la voiture-bar-restaurant où l'importateur leur offrait un rafraîchissement, un repas... dans une ambiance détendue.

Pour notre part, nous avons vu la sixième voiture — une cuisine équipée Bosch (c'est naturel) qui fonctionnait bon train à la satisfaction des visiteurs — ainsi que les deux fourgons d'intendance : matériel et groupe électrogène.

Domage qu'il ait fait si beau

Lorsqu'un producteur engage une telle opération, c'est pour toucher directement sa clientèle, à l'abri de la concurrence, et lui consacrer tout le temps nécessaire.

Les responsables de l'opération s'en félicitaient : incontestablement, l'atmosphère était tout autre qu'à la Domotecnica.

« Domage qu'il ait fait si beau » nous disait l'un d'eux. « Sous la neige, par temps froid, les distributeurs n'auraient pas fait le voyage à Cologne; ils auraient bénéficié en plus grand nombre de notre rencontre ferroviaire ».

Les distributeurs n'étaient pas seuls en cause, d'ailleurs. Allumalux avait également invité la presse spécialisée, féminine en l'occurrence, dont l'action informative pèse immanquablement sur les choix du consommateur.

« Le train, c'est bien » nous a-t-on encore dit. « Avec 4 voitures, nous avons pu compartimenter les produits et présenter toute la gamme de chaque type d'appareil dans un espace délimité qui favorise la comparaison. »

Clients réels et potentiels étaient invités. Les uns et les autres ont répondu en grand nombre. Les quelque quinze délégués commerciaux, démonstrateurs et employés d'Allumalux ont eu fort à faire.

Des hauts-parleurs diffusaient une musique d'ambiance, permettaient une meilleure communication d'un bout à l'autre de la rame; et cela ajoutait encore à la qualité de l'aménagement intérieur du train.

Peint aux couleurs de la firme, le Bosch Express terminera sa course en juin. Toute l'Allemagne et l'Autriche (15 jours là-bas) verront passer ce train bleu et jaune, ce média incomparable où les carnets de commande s'effeuilleront sans doute à grande vitesse.

6 JOURS EN BELGIQUE



Ce train allemand loué par Bosch, le Forum français, le Treppo belge sont bien cousins. Ils constituent une formule que d'aucuns trouveront sophistiquée, mais qui n'a pas à démontrer son efficacité. Bosch ajoute son nom à la liste (encore courte) des grandes firmes qui ont osé croire à ce moyen original de publicité directe. Demain, nous verrons peut-être une exposition d'art ou une promotion de produits alimentaires. Qui sait ? La voie est ouverte.

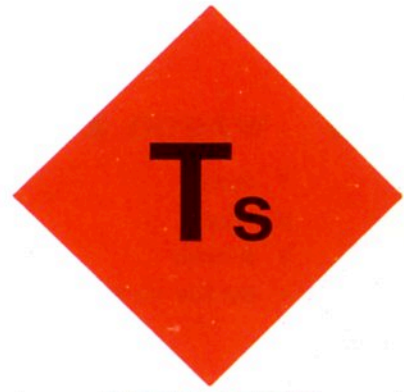


Photos

Visite guidée de toute la gamme, et au bar... les conclusions.



wagon à toit ouvrant et fond plat



INFORMATIONS
SNCB
2/77



Les colis encombrants, les machines, les pièces coulées... voilà des marchandises dont le transport peut se faire en wa-

gon Ts. Les deux principales caractéristiques de cette série de wagons sont :

1. la toiture, qui protège la marchandise des intempéries;
2. la toiture **ouvrante**, qui permet le chargement par le haut.

Il faut noter que ce wagon équipé de portes latérales ne convient pas pour le transport de marchandises en vrac.

La toiture enroulable se compose de lattes articulées et fonctionne comme un volet mécanique (système CIMT) ou encore consiste en un tablier ondulé d'une pièce (système MacGrégor). La toiture une fois enroulée, toute la surface du plancher est accessible.

Il existe cependant un type — 1214 B1 — dont la toiture coulissante ne permet que le déchargement alternatif des deux

moitiés de l'aire de chargement (système SEAG).

Les caractéristiques diffèrent d'un type de wagon à l'autre. C'est le cas notamment de l'ouverture de chargement par la toiture (voir plus bas les dimensions), de la capacité volumétrique (qui va de 35 à 47,5 m³), des charges autorisées, oscillant entre 26 et 28 tonnes, des dimensions de l'ouverture latérale de chargement (par portes pivotantes), etc.

Le chargement et le déchargement s'opèrent généralement au moyen d'une grue, d'un pont roulant ou autre engin de manutention par l'ouverture de la toiture. Notons que le moyen de manutention doit éventuellement être adapté à l'ouverture libérée, qui peut aller de 2,472 à 2,793 m en largeur et de 3,648 à 8,752 m en longueur, selon le type de wagon.

Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le Wagon Ts, 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.

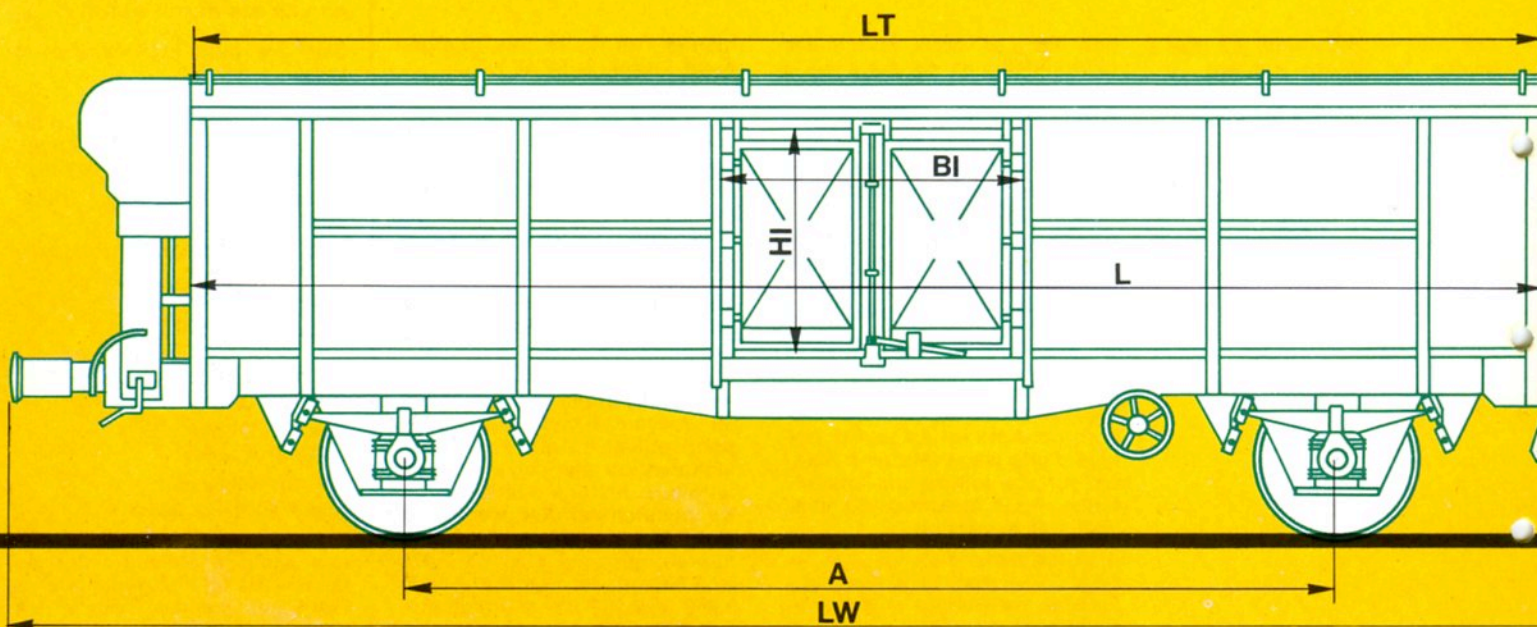
Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

T wagon à toit ouvrant

e portes de hauteur supérieure à 1,90
S apte à circuler à 100 km/h

1	Code			T	Tes	
2	Type			1.214 B1	1.222 B4	
3	Nombre			95	85	
4	Numéro du wagon code international numéro de série			21.88 560.0.000 099	21.88 575.0.000 099	
5	Année de construction			1958	1962	
6	Longueur hors butoirs = LW	mm		9.150	10.440	
7	Distance entre essieux = A	mm		5.000	6.000	
8	Largeur hors tout = BW	mm		3.004	2.814	
9	Hauteur hors tout = HW	mm		4.056	3.588	
10	Hauteur du plancher = HP	mm		1.242	1.240	
11	Longueur utile = L	mm		8.016	8.692	
12	Largeur utile = B	mm		2.768	2.552	
13	Hauteur utile = H	mm		1.699 *	2.171	
14	Superficie	m ²		22,1	22	
15	Volume	m ³		35	48	
16	Ouverture de chargement par la toiture	longueur = LT largeur = BT	mm mm	3.684 2.760	8.692 2.472	
17	Ouverture latérale de chargement (porte pivotante)	hauteur = HI largeur = BI	mm mm	1.540 1.300	2.000 2.000	
18	Nombre de portes par paroi latérale			2	1	
19	Type de toit ouvrant			coulissant	enroulable	
20	Tare moyenne	t		12,2	12,5	
21	Charges autorisées	t		A 19,5	B 23,5	C 26
					S 19,5	27,5 23,5
22	Rayon de courbe minimum	m		35	60	

* Hauteur maximum sous toiture : 2.115 mm

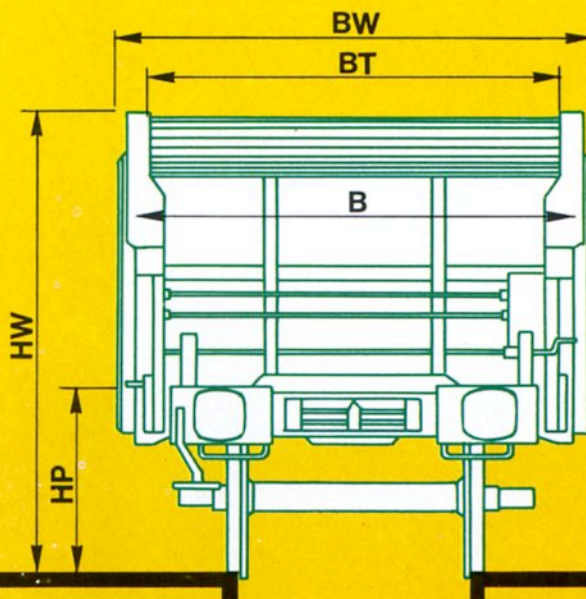


5 premier chiffre du numéro de série
(correspondant au type = T)



Ts			Ts			Ts			Ts			
1.222 B5			1.215 B1			1.215 B3			1.215 C1			
528			298			300			240			
01.88			01.88			01.88			01.88			
570.0.500			570.0.000			570.1.500			570.3.000			
1.069			299			799			239			
1967-68			1963			1969			1971			
10.440			10.500			10.500			10.500			
6.000			5.400			6.000			6.000			
3.108			3.008			3.008			3.008			
3.014			3.350			3.337			2.954			
1.257			1.235			1.235			1.235			
8.692			8.752			8.752			8.752			
2.860			2.760			2.760			2.760			
1.670			1.966			1.962			1.543			
24,9			24			24			24			
40,5			47,5			47,5			37,5			
8.692			8.752			8.752			8.752			
2.793			2.680			2.674			2.674			
1.480			1.791			1.791			1.408			
1.780			1.800			1.800			1.800			
1			1			1			1			
enroulable			enroulable			enroulable			enroulable			
12			13,5			13,5			14			
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
20	24	28	18,5	22,5	26,5	18,5	22,5	26,5	18	22	26	
S	20	24	S	18,5	22,5	S	18,5	22,5	S	18	22	26
60			60			60			60			

Pour renseignements techniques :
Service Manutention - Transport
 (Dir. E 15-1)
 Tél. 02-523.80.80 Ext. 2139

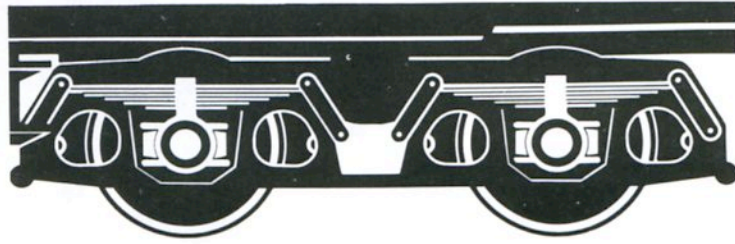
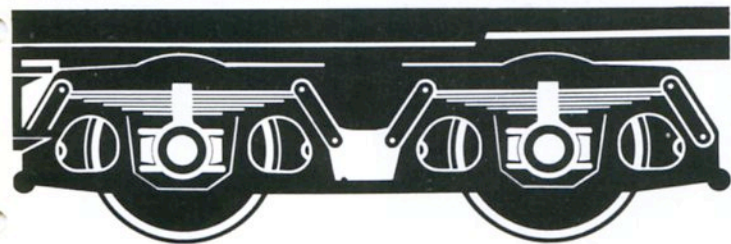
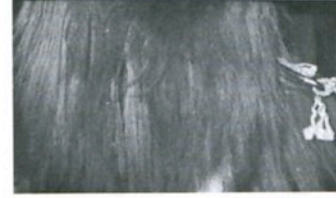
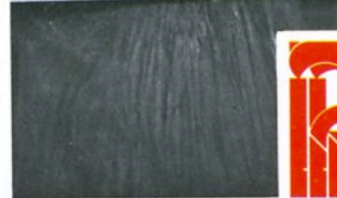


wagon à toit ouvrant
et fond plat





QUATRE CHAMEAUX Z'ONT PRIS LE TRAIN



La gare de Bruxelles Tour et Taxis voit à l'occasion passer de fort curieux chargements. Voici quelques mois, les éléphants du cirque Bouglione arrivaient de Paris, et le 14 février, tout le cirque de Moscou rentrait au pays.

En effet, après un séjour d'un mois à Bruxelles, l'équipe russe repliait bagages. Ne parlons pas des 76 artistes embarqués à Liège dans le Paris-Moscou où deux voitures leur étaient réservées. Penchons-nous plutôt sur la rame « marchandises » partie de Bruxelles TT presque à la même heure, mais qui allait mettre trois fois plus de temps pour passer des 7° C belges aux — 15° C moscovites annoncés ce jour-là par la météo.

Que contenaient les 13 wagons ?

Visitons-les ensemble, ce 14 février.

Le matériel de piste, d'abord, rangé dans des caisses identifiées, aux couleurs claires. Ce sont les tables, cordes, masses, tubes, accessoires divers utilisés par les quinze numéros du programme. Caisnes aux

dimensions variées, aux poids inégaux, caisses précieuses dont un artiste responsable a réglé minutieusement la répartition dans les wagons.

Les numéros eux-mêmes. Plus de la moitié du train est, il est vrai, réservée à d'autres « artistes » : les animaux. Enfermés dans des cages ou arrimés aux wagons, ils sont une trentaine à prendre le départ.

Voici deux jeunes lamas, aux longues oreilles dressées d'étonnement. Près d'eux, une paire de boucs bien barbus qui parfois chargent les grilles de leurs cages. A l'autre bout de ce wagon, un cerf (mais les cerfs russes, comment les appelle-t-on ?) repose dans une cage voisine de celle où deux biches craintives lancent vers la porte des regards phosphorescents.

Plus loin, en deux groupes, voilà les yaks, bien enchaînés aux anneaux d'arrimage. Il est vrai qu'une charge de ces animaux doit laisser un souvenir cuisant. Les plus grands, d'ailleurs, sont équipés de pare-chocs : de grosses boules de bois vissées aux pointes de

leurs cornes énormes. Avec le plus petit groupe — 4 jeunes bêtes — voici un hétéroclite matériel qui cache au passant une troupe de petits chiens (savants, nous n'en doutons pas) encagés sous l'œil paternel d'un grand clébard aux boucles noires dont la totale liberté ferait croire qu'il est moins génial que ses congénères.

Dans le wagon suivant, nous voyons, moitié à gauche, moitié à droite, quatre superbes chameaux, énormes, au caractère « nuancé », qui ont traversé Bruxelles à pied, de leur démarche majestueuse. Le wagon a juste la bonne hauteur pour que le plus grand des quatre — et aussi le plus hautain — en frôle la toiture de ses bosses velues.

Viennent encore les chevaux, répartis en deux wagons devenus écuries, et les ours, qui passent entre les barreaux de leurs cages des pattes aux griffes impressionnantes.

Il faut compter avec cela une quinzaine de personnes dont la vie quotidienne est liée à ces animaux de valeur. Car

pendant le voyage de cinq jours (et cinq nuits), il faudra nourrir ces « artistes », les soigner, les brosser, renouveler leur litière, suivre le schéma quotidien qui en fait des êtres en parfaite santé, capables d'offrir au public du cirque le rêve, la joie, l'étonnement... et peut-être un peu de peur.

C'est bien vrai : quinze « accompagnateurs » se sont enfermés dans ces wagons de marchandises, pour un voyage qui n'est pas le premier puisqu'à l'aller, ils ont roulé ainsi de Moscou à Paris.

Ajoutons les litières — sciure de bois et paille — à renouveler chaque jour, les nourritures, abondantes comme il se doit, les provisions destinées aux gardiens — pommes de terre, œufs, oranges, mandarines, carottes et d'autres aliments encore, ajoutés à ces primeurs venues tout droit d'un autre wagon, à un quai voisin. Lorsque l'on parle de cirque, chacun voit déjà une longue file de camions, roulottes, remorques, caravanes bariolées. C'était bien le cas de Bouglione, venu en voisin visiter plusieurs villes belges.



1. Des « pare-chocs » et de solides chaînes pour ces yaks en robes de soirée.



2. La semi-remorque du monstre d'ours avait perdu ses roues. De la sorte, elle pouvait partir en transport ordinaire.



Le cirque de Moscou n'est pas une troupe du même genre. Annoncé sous ce vocable pour des raisons publicitaires évidentes, le spectacle est en réalité une juxtaposition de numéros empruntés à plusieurs cirques et écoles de cirque soviétiques.

Les artistes venus chez nous ne possédaient généralement pas de matériel roulant propre — si ce n'est le monstre d'ours, équipé d'une petite semi-remorque qu'il fallut démonter pour la placer sur un wagon plat. Par ailleurs, lancer une caravane routière sur une telle distance, c'est prendre des risques parfaitement inutiles et que le chemin de fer peut éviter : les routes soviétiques sont enneigées en février, il y

3. Les seigneurs du désert.



fait froid, et la vitesse moyenne d'acheminement n'atteindrait en aucun cas celle qu'on peut attendre d'un voyage en train. Le chemin de fer était donc tout désigné pour cette « expédition ». Les accompagnateurs n'y ont pas trouvé le confort habituel. On s'en doute. Mais les gens du cirque sont loin d'être douillets. Chaque jour, ils paient de leur corps, de leurs muscles, de la douleur née d'un exercice difficile, le droit de mener une vie qui leur plaît plus que toute autre. Et puis, dans ce train, ils ont veillé sur leur capital ; les dresseurs connaissent l'épée de Damoclès : leur numéro, leur gagne-pain, c'est le fruit d'un long travail avec la bête ; que celle-ci meure et tout est à recommencer. Voilà bien qui explique ce curieux chargement.

10 + 1

LA CARTE DE FIDELITE POUR ENTREPRISE

Firmes, sociétés, associations, unions, administrations... vous êtes probablement de fidèles clients du voyage de nuit. Messieurs Dupont, Durand, Lebeau, Jacques et d'autres encore partent souvent à l'étranger. Ils choisissent le train de nuit et, qui plus est, la voiture-lit. Cette fidélité vaut bien un geste de remerciement. Une nuit gratuite, en l'occurrence.

Voici comment.

L'entreprise se fait délivrer une carte de fidélité pour entreprise — donc une carte établie à... sa raison sociale. Sur cette

carte, on porte les noms des membres du personnel qui voyagent régulièrement.

A chaque voyage, le collaborateur en mission fera compléter une ligne de la carte par le conducteur de la voiture-lit. Et lorsque 10 voyages seront ainsi enregistrés, nous vous offrirons une place-lit gratuite. Si plusieurs collaborateurs voyagent ensemble, le conducteur complètera autant de lignes qu'ils occupent de lits, c'est entendu. Et si, demanderez-vous... si Dupont et Lebeau partent le même soir mais dans des directions différentes? Pas de problème: l'entreprise peut détenir simultanément plusieurs cartes. Chacun des deux aura donc la sienne.

D'ailleurs, si dix voyages sont inscrits sur deux ou trois cartes — 10 voyages au total — il suffit de remettre toutes les cartes et la nuit gratuite est automatiquement offerte.

La place gratuite correspondra à ce que les collaborateurs auront le plus souvent utilisé. S'ils ont l'habitude de voyager en Tourist, c'est une place de ce genre qu'ils recevront. Si, par contre, le bénéficiaire désire pour une fois dormir en

single, il faudra acquitter la différence de prix entre les suppléments correspondants.

Notons que si les voyages à prix réduit n'entrent pas en ligne de compte pour l'obtention de la place gratuite, les billets à prix global (fer + lit) sont, pour leur part, pris en considération.

Vous désirez plus de détails? Lors de votre prochain achat de places, la gare ou l'agence de voyages pourra vous les donner. Et si vous oubliez de le demander, le conducteur de la voiture-lit se chargera de vous informer.

Bon voyage. Bonne onzième nuit.

ab AGENCE BELLUX 5200

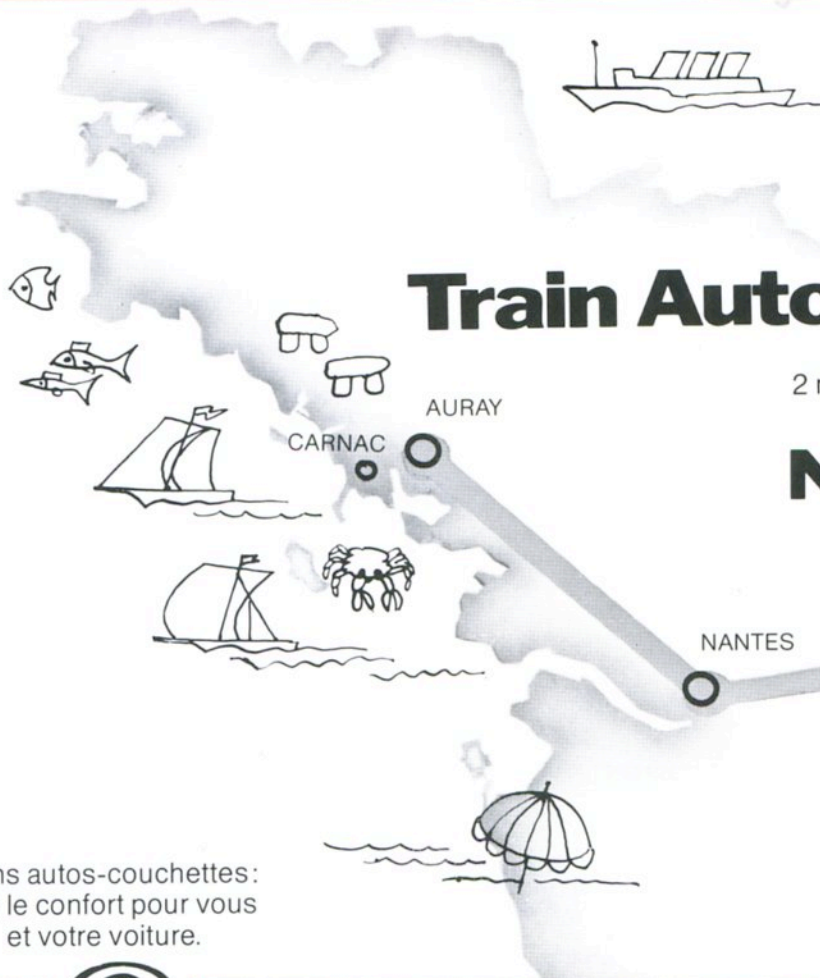
Nouveau!

Train Autos-Couchettes

2 nouvelles relations vers la Bretagne:

Nantes et Auray

(près de Carnac).



Trains autos-couchettes: tout le confort pour vous et votre voiture.





TFNW : NOUVEAU TARIF DIRECT

Pour le transport de marchandises non-CECA en charges complètes entre la France et les Pays-Bas via la Belgique et le Luxembourg, retenez une innovation survenue le premier mars : un tarif direct nouveau est entré en vigueur.

Vous vous souvenez sans doute du « précédent » : le TFBW, mis en application le premier février 1975, et qui ouvrait la voie aux tarifs « intégrés », libres de particularismes nationaux, et qui constituent pour cette raison un progrès substantiel en matière tarifaire.

Le nouveau tarif, le TFNW — qui porte le n° 9524 — est bien de ce type : il sera appliqué d'office pour tous les envois non-CECA en wagons complets entre les gares françaises et les gares hollandaises — dans les deux sens. Pour tous les envois... hormis quelques rares exceptions, toutes mentionnées dans l'édition du tarif.

Le niveau de base pour la taxation des envois en wagons-réseau isolés correspond en moyenne à celui qui est obtenu par juxtaposition des tarifs nationaux.

Toutefois, en ce qui concerne la structure du tarif, le transport en wagons de particuliers et l'acheminement par trains complets, nous relevons quelques modifications fondamentales qui méritent une mention.

1. La dégressivité du prix est liée à la distance globale et au chargement des wagons.
2. La répartition des marchandises (exception faite, bien sûr, des marchandises CECA) est établie en cinq classes.
3. Pour le transport en wagons à bogies, la charge réelle est uniformément majorée de 50 %.

4. Le coefficient de réduction pour le transport en wagons de particuliers (wagons P) est fixé à 10 % pour les véhicules à deux étages, et 20 % pour tous les autres.

5. Si les marchandises sont acheminées par train complet, une réduction de 13 à 24 % est consentie. Le pourcentage exact est fonction de la charge totale du train. De plus amples informations vous seront données en Belgique par l'un des services concernés. Prenez donc note des bonnes adresses.

- Représentation générale des chemins de fer français
Boulevard Adolphe Max, 25
1000 Bruxelles, tél. 02/217 00 20
- Représentation générale des chemins de fer néerlandais
Boulevard de l'impératrice, 66, bte 1
1000 Bruxelles, tél. 02/512 83 45
- Direction commerciale de la SNCB
Bureau 62.21
Rue de France, 85
1070 Bruxelles, tél. 02/523 80 80, poste intérieur 2294
- Renseignements marchandises SNCB
Gare d'Anvers Est
Tél. 031/35 89 31 et 35 89 33
- Bureau d'information marchandises
Service belge du commerce extérieur
Boulevard E. Jacquain, 162
1000 Bruxelles, tél. 02/523 80 80, poste intérieur 2636



VACANCES D'ETE

Evadez-vous donc. Comme les cousins Dalton, prenez la clef des champs pour une, deux, trois semaines.

Mais faites-le avec Railtour ou FTS. Toutes les bonnes destinations ensoleillées sont incluses dans leurs programmes.

Partez en train accompagné : la porte de la gare franchise, vous serez déjà en vacances. L'accompagnateur (trice !) s'occupera de tout pour vous.

Dans le train, installez-vous à l'aise, prenez un rafraîchissement, faites un pas de danse : la voiture-bar-dancing vous est ouverte.

Sur place, des chambres d'hôtel vous attendent, si ce n'est un studio ou un appartement.

Le prix ? N'en parlons pas. Le forfait global de Railtour ou FTS est votre garantie « vacances pas chères ».

Demandez dans nos bureaux d'information ou dans les agences de voyages les brochures-programmes illustrées.

Et faites un bon choix.

FORMULES « BEAU TEMPS » PAR LE TRAIN

Un anticyclone centré sur les Açores détermine notre temps ; le baromètre franchit d'un bond le cap des 760 mm et le ciel n'offre à l'œil du peintre qu'un bleu uniforme, d'un horizon à l'autre.

C'est le moment de quitter sa télé. On ne sait pas ce qui nous attend dans 48 heures.

C'est vrai, le temps, chez nous, manque d'équilibre. Voilà sans doute pourquoi nos compatriotes envahissent en hordes serrées les plages du Midi. Le tourisme en Belgique semble être réservé aux Allemands, Américains et autres Japonais encombrés d'appareils photographiques.

DANS VOTRE CARNET D'ADRESSES

Notez donc le déménagement de l'agence commerciale SNCB au Grand Duché. Depuis le premier avril, l'équipe de Monsieur Everaert est installée :

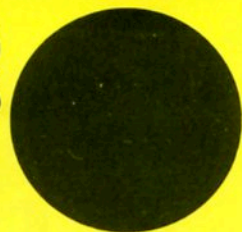
17, avenue de la Liberté,
Luxembourg

Son numéro de téléphone :
le 24 955 à Luxembourg.



avec la carte

INTER RAIL



le train-stop

plus sûr que l'auto-stop

Avec un peu d'imagination, on peut trouver 100 manières de partir en vacances. Bien des jeunes en ont choisi une : le circuit en auto-stop.

Economique, il est vrai. Et réussi, dans bien des cas. Mais a-t-on fait le compte réel des déboires survenus et des risques courus ?

Pas besoin de les énumérer : les parents sont assez ingénieux pour le faire.

LE TRAIN-STOP, ÇA EXISTE AUSSI.

Et c'est plus sûr. Pas de risque de rester en carafe dans un bled infâme, pas de problème de retour, même la bourse vide.

Il suffit d'acheter une carte Inter Rail.

Quelles en sont les caractéristiques ?

- âge : jusqu'à 22 ans inclus;
- validité : 1 mois au choix;
- prix : 5.440 francs;
- avantages : demi-tarif sur le réseau émetteur et libre-parcours dans les 21 autres pays de la zone Inter Rail. Nombreuses réductions sur les lignes maritimes, d'autobus, et de chemins de fer touristiques;
- délivrance : immédiate dans les grandes gares et les agences de voyages accréditées.

Libre-parcours dans 21 pays autour du nôtre.

C'est ça, le train-stop.



Inter Rail est la formule idéale pour les parents modernes.



Ces dernières années, notons-le, les instances officielles ont fourni un gros effort pour promouvoir le tourisme « intérieur ». Les schémas proposés — un thème par an — ont connu un beau succès.

Mais il reste sur notre petit territoire bien des richesses à découvrir : des musées originaux, des sites peu connus, des domaines de loisirs, des monuments... que sais-je ! Pas besoin de couvrir des milliers de kilomètres : à peu de distance de chez soi, que de choses encore mal connues...

Le chemin de fer affirme sa vocation de service public en proposant à cet égard des formules bon marché. Des formules « beau temps », si l'on veut : **cartes t, un beau jour à, une journée à la mer ou en Ardenne, des voyages combinés train + car, des excursions accompagnées...** Le prix de ces billets cache non seulement une forte diminution des prix mais aussi des réductions à l'entrée des musées, domaines, etc.

Il suffit de prêter l'oreille à Monsieur Météo et, le cas échéant, de prendre le chemin de la gare. Voilà le tourisme en Belgique. Il est fait d'imprévu et de tant de facilités ! Il y a de la place dans les trains, le week-end. Et le train évite les retours encombrés.

LE TRAIN... C'EST L'ÉVASION!

