

2/78 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





SOMMAIRE

ENTREPRISE

Transport combiné rail/route: 16-17

CONTAINER

Interferry à Anvers: 10

EQUIPEMENT

Le wagon Ks: 11-14

INFORMATIONS S.N.C.B. 2/78

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, Ledeberg

Photos

Airprint: 1, 3
Interferry: 10, 17
TRW: 16
SNCB: 7, 8, 9, 11, 14, 18, 20, 21, 22, 23



EPOQUE

Le port d'Anvers: 3-6
Train-expo hollandais: 22
Interfrigo, nouvelles liaisons: 22



NOUVELLES B

La SNCF, la DB, les NS à Bruxelles: 7-9
Le Bosch-Express en Belgique: 20
Passages à niveau: 22
Dédoulement de ligne: 23
Adresse pour étude de T.E.: 23



TOURISME

Horaires nouveaux: 15
Trains touristiques: 15
Utilisation des couchettes: 21
Train + vélo: 21
Benelux Tourrail: 21 Trains de Noël 77: 21

editorial

Nous étions au Salon des Vacances. Peut-être êtes-vous passé devant notre stand.

En tout cas, nous avons rencontré là bien des gens qui font des vacances un de leurs grands objectifs de l'année.

Qui aurait cru, voilà un demi-siècle, à l'étonnant développement du tourisme? Qui aurait imaginé cette énorme foire, suivie en été — et maintenant en hiver — d'un exode massif dans toutes les directions?

C'était impensable. Les vacances, cela n'existait que pour une classe privilégiée. Et puis, tout-à-coup, le peuple réclame son dû... et l'obtient: en 38, les ouvriers reçoivent de leurs patrons inquiets ce cadeau extraordinaire d'une semaine de congés payés.

Vient la guerre: la tragédie prend le pas sur le bronzage. Mais le conflit terminé, avec le redressement économique et le galop du progrès, l'essor reprend de plus belle.

Quarante ans après la grande décision, les travailleurs jouissent de quatre semaines de congés payés: un douzième de l'année. Et ils en profitent. Jamais l'industrie du tourisme n'a connu pareille efflorescence. Le train, que les premiers « congés payés » empruntaient pour prendre leurs premières vacances, s'était vu activement concurrencé par l'avion. Et puis, la technique du tout compris aidant, il a regagné du terrain. Aujourd'hui, on y emmène son auto, comme un simple bagage, on y mange, on y dort, on y danse. Il retrouve un peu de la confiance qu'il avait perdue... au profit de la voiture autant que de l'avion. C'est que, sans doute, les voyageurs aiment moins les bouchons, les longues files à certains points-frontières, la fatigue du volant.

Avec quatre semaines de congés, nos contemporains ont appris à vivre vraiment; et ils savent s'y prendre.

Il y a quelques semaines: le salon des vacances. Il y a quarante ans: les congés payés. Entre les deux, un fameux bail, et bien des choses qui ne sont plus pareilles.

TARIF FRANCO-BELGE WAGONS COMPLETS (TFBW - n° 9581): BAISSE DES PRIX

Dans un précédent numéro, nous vous annonçons que les prix du tarif TFBW - n° 9581 n'avaient pas été modifiés le 1 octobre 1977.

Entretiens, le taux de change du franc français par rapport au franc belge — et au florin — a très sensiblement varié.

Pour maintenir le rapport entre les prix exprimés en F.F. et ceux exprimés en F.B., ces derniers ont été réduits de 3,50 %. Les prix des tarifs spéciaux restent inchangés, exception faite pour:

09: tuyaux
78: eaux minérales françaises (taxation par tonne plutôt que par litre).

Ces modifications ont pris cours le 1 mars dernier.

Par ailleurs, les prix exprimés en florins du tarif franco-néerlandais - n° 9524 ont été réduits de 5 % environ, cette mesure prenant cours le 1 mai 1978.



LE PORT D'ANVERS

Le présent dossier spécial est publié à l'occasion du congrès portuaire de la Koninklijke Vlaamse Ingenieursvereniging (KVIV), organisé du 22 au 26 mai prochains. Puisque plusieurs réseaux ferroviaires européens — et notamment la SNCB — y participeront, le port d'Anvers apporte volontiers son concours à cette édition.

Un port est par excellence le point de convergence des voies de communication maritimes et terrestres. Quelque 18.000 navires entrent chaque année dans le port d'Anvers, ainsi que 50.000 péniches, 500.000 wagons de chemin de fer et, selon les estimations, plus de 200.000 camions. Des quantités croissantes de marchandises sont également acheminées par pipelines. L'exploitation de ces différents courants de trafic doit se faire dans des conditions maximales de sécurité, de rapidité et d'efficacité, en même temps qu'à un coût minimal. Cela implique pour le port la nécessité d'une adaptation constante à l'évolution technique rapide du trafic maritime et de la manutention autant qu'aux exigences toujours plus grandes des utilisateurs du port.

Parlons d'abord de l'indispensable adaptation au volume du trafic, quadruplé depuis 1950 (la première année « normale » après la guerre). Après l'effondrement de 1975, le trafic maritime se remit à la hausse en 1976, pour atteindre 67 millions de tonnes (+ 11 %) et continua sa progression en 1977, avec 69 millions de tonnes en plus desquelles il faut aussi compter 27

millions de tonnes d'huiles lourdes acheminées par oléoduc.

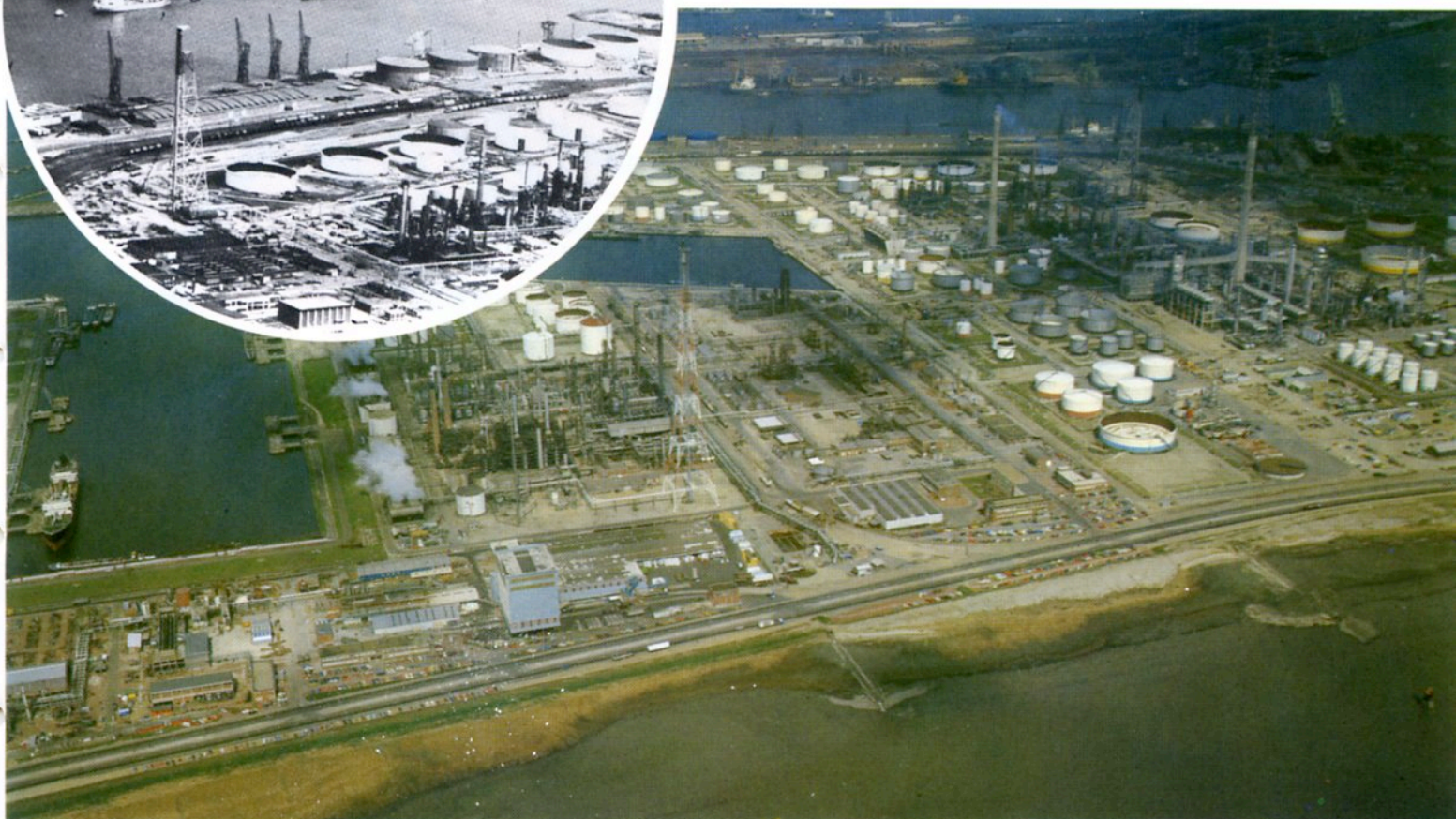
Pour faire face à cette croissance, la zone portuaire a été étendue à 10.633 ha sur la rive droite, la longueur des quais portée à 98 km et la surface d'entreposage ainsi répartie: 2.636.000 m² sous couvert et 7.195.000 m² à découvert. Le développement se poursuit encore: une nouvelle darse est en construction sur la rive droite. Elle offrira 4.700 mètres de quais et une profondeur d'eau de 16,75 mètres. La deuxième phase de sa construction est en cours et on en prévoit l'achèvement pour 1980.

Autre grand travail sur la rive droite: la liaison entre la cinquième darse, l'Amerikadok et le canal Albert. Le troisième effort concerne la construction d'un nouvel entrepôt douanier, d'une superficie de 100.000 m², et dont quelques parties sont déjà en service.

L'extension du port s'opère sur la rive gauche également. Les nouvelles installations occuperont un terrain de 6.600 ha, dont 925 pour les darses et 3.785 consacrés aux terrains portuaires et industriels. L'écluse de Kallo (360 mètres sur 48), qui constituera le premier accès à cette nouvelle zone, est quasi terminée.

Ainsi, le port répond à la demande croissante de quais, d'entrepôts et de terrains industriels.

Arrêtons-nous maintenant à la spécialisation. Autrefois, des grues de quai ordinaires, des grues flottantes, des élévateurs à grain et des hangars élémentaires suffisaient à la manutention des mar-



chandises. La spécialisation appliquée entretemps à la manutention a, pour commencer, entraîné le placement de grues de quai plus puissantes et à plus grande portée; ensuite, il a fallu mettre en service des grues mobiles plus perfectionnées, des ponts de chargement, des portiques pour containers, des chariots-élévateurs, des forklifts, etc.; sans oublier l'établissement de surfaces étendues pour le stockage, le traitement et la répartition de catégories de plus en plus variées de marchandises.

Le port d'Anvers dispose à présent de 481 grues de quai, 125 grues mobiles, 24 grues flottantes, 28 élévateurs à grain, 18 ponts de chargement, 10 portiques pour containers, 24 chariots-élévateurs et 200 forklifts. Des réservoirs d'une capacité de 10 millions de m³, des silos à grain de 200.000 tonnes, 400.000 m³ de magasins frigorifiques et 286.000 m² de magasins à soude complètent cet équipement.

Ajoutons-y des installations spécialisées destinées à toutes sortes de produits chimiques, aux vins (20 millions de litres), au café, au tabac, aux fruits frais, etc. La ville

d'Anvers a, pour sa part, décidé de remplacer son parc de grues ancien par des engins nouveaux de 25 tonnes et d'acquérir une grue flottante de 800 tonnes.

L'essor du trafic en containers est l'exemple le plus immédiat de spécialisation dans le transport des marchandises. En 1976, ce trafic augmentait de 12%: 250.000 containers étaient traités, pour 3,7 millions de tonnes; en 1977, il s'accroissait encore de 30%, pour atteindre 4,8 millions de tonnes. Le trafic Roll-on/Roll-off, qui avait augmenté de 11% en 1976, montra une nouvelle hausse de 20% en 1977, avec plus d'un million de tonnes.

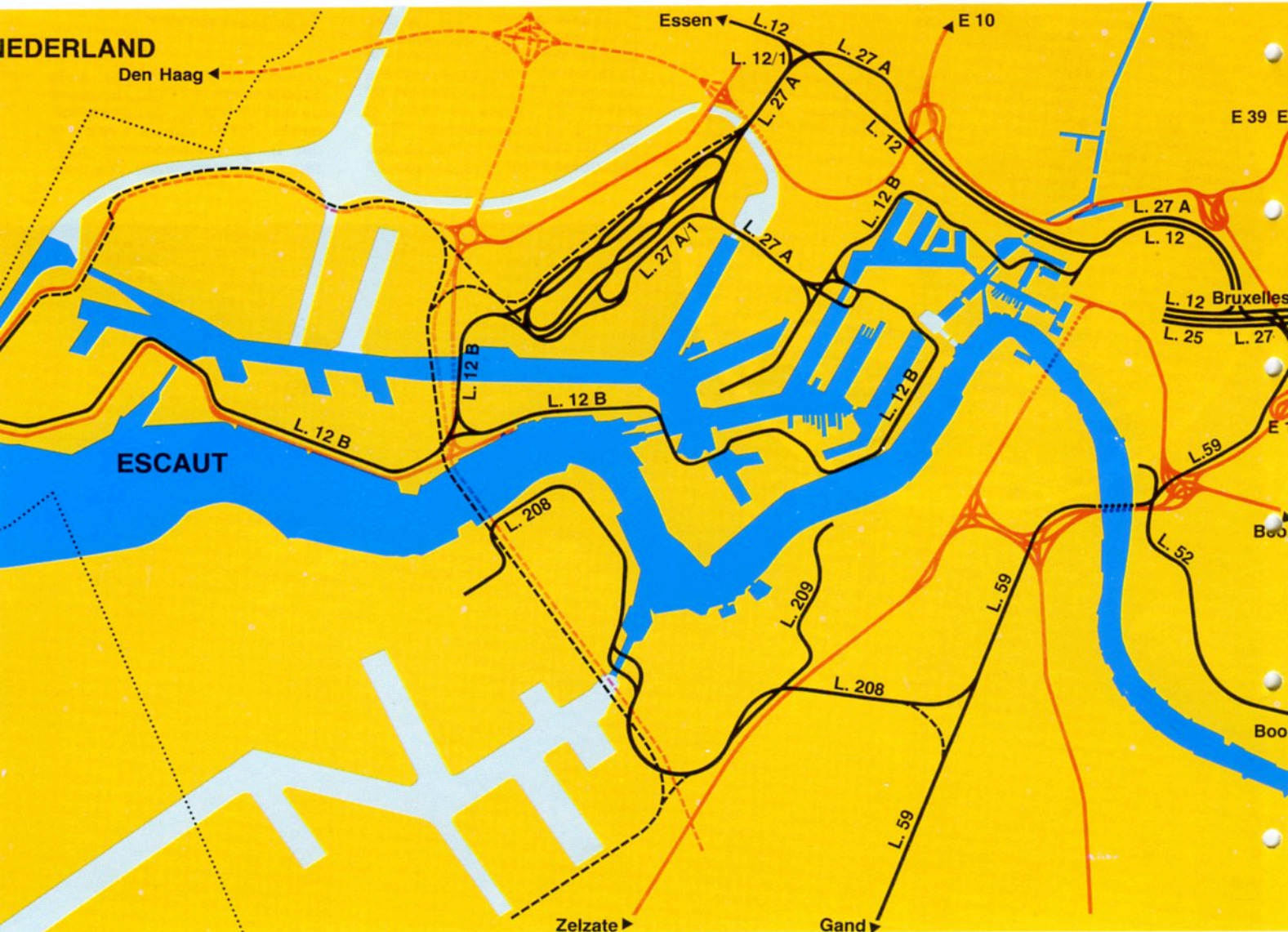
Un autre élément conditionne l'adaptation constante du port: la taille croissante des navires. Il en découle pour Anvers un impératif de base: une meilleure navigabilité de l'Escaut, étant entendu que les darses et écluses soient prévues pour de très grands navires. Les dragages de l'Escaut et de son embouchure permettent à présent le passage de bateaux de 45 pieds à l'entrée et de 39 pieds à la sortie. Des 17.703 navires de mer entrés

en 1977, quelque 95% purent circuler indépendamment de la marée. Ajoutons que la circulation a été nettement facilitée par l'ouverture en septembre 1975 de la nouvelle liaison Escaut-Rhin, empruntée de suite par quelque 63.000 péniches qui, de ce fait, ne se mêlent plus au trafic maritime sur l'Escaut. Enfin, l'équipement d'un réseau de radars tout le long de l'estuaire — la première phase en est achevée — sera d'une grande aide pour la navigation maritime.

L'accessibilité du port s'améliore donc en permanence. L'année dernière, on a noté le passage de 200 navires d'un tirant d'eau supérieur à 40 pieds. Et le port peut à présent recevoir sans problèmes les porte-containers de la troisième génération ainsi que les navires gros porteurs. Pour ces derniers surtout, il conviendra encore d'augmenter la capacité du fleuve. A cet effet, Anvers exige la rapide conclusion des accords avec la Hollande pour le redressement du coude de Bath, travaux importants qui permettront le passage des bateaux tirant jusqu'à 48 pieds et portant 125.000 tonnes.

Dernier secteur d'adaptation du port à relever ici: celui des exigences de l'industrialisation. Les terrains industriels s'étendent à présent sur 3.100 hectares et les investissements industriels dans la zone portuaire se sont élevés à plus de 100 milliards de francs au cours des 10 dernières années. L'industrie anversoise occupe 30.000 personnes et fournit 25% du trafic portuaire total. Sur la rive droite, plus aucun emplacement industriel n'est libre. Sur la rive gauche, 1.000 hectares sont déjà occupés. L'expansion complète de la nouvelle zone portuaire sur la rive gauche impose la conclusion rapide des accords avec la Hollande relatifs au Baalhoek, qui offrira pour les nouvelles darses une issue en aval du coude de Bath, aussi près que possible de la mer.

Comme nous avons pu le voir, le port n'a cessé de s'adapter aux exigences toujours nouvelles de la navigation et du trafic de marchandises, afin de remplir son rôle de port national et de clef pour le marché communautaire. Inutile de démontrer que les liaisons avec l'arrière-pays consti-

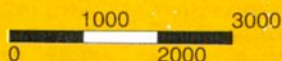




LE PORT D'ANVERS



-  VOIES D'EAU
-  VOIES D'EAU EN PROJET
-  AUTOROUTES
-  EN TUNNEL
-  EN PROJET
-  CHEMIN DE FER
-  EN TUNNEL
-  EN PROJET



tuent un maillon primordial. Les responsables des différents modes de transport ont adapté leurs prestations à la croissance de l'activité portuaire. Le trafic ferroviaire, bien qu'il subisse actuellement les effets défavorables de la mauvaise conjoncture — principalement sur le plan du trafic des minerais — est passé, au cours des 10 dernières années, de 13,6 à 15,8 millions de tonnes (pour 8 millions seulement en 1950) avec une pointe de 23,7 millions de tonnes en 1974, année de haute conjoncture; en même temps, le transport fluvial est passé de 33 à 38 millions de tonnes (pour 14 millions en 1950). Le transport routier international, encore insignifiant en 1950, a affirmé sa présence ces 10 dernières années, passant de 1,9 à 7,2 millions de tonnes.

La part d'Anvers dans le trafic total de la SNCB se situe à 25 %. Avec 836 kilomètres de voies, le réseau ferroviaire dans le port égale plus de 20 % du réseau belge entier. Et l'extension de ce réseau portuaire se poursuit. Des voies seront posées pour la desserte de la nouvelle darse; et sur la rive gauche, l'extension de l'infrastructure ferroviaire va de pair avec celle du port. La disponibilité de bonnes liaisons par fer est en fait un élément des plus attrayants pour les industries qui songent à une implantation sur cette rive.

En même temps que l'écluse et le canal-darse (une darse qui est en même temps canal d'accès à l'Escaut), un tunnel ferroviaire a été percé sous ce canal. Actuellement, la liaison par fer entre les deux rives passe par le tunnel Kennedy (tunnel E 3). Les liaisons de la rive gauche forment ainsi un embranchement de la ligne 59 Gand-Anvers. Un nouveau tunnel sous l'Escaut est en projet, relié au tunnel sous le canal, pour relier la zone ferroviaire à la gare de formation d'Anvers Nord. Des embranchements seront lancés vers les différents terrains industriels ainsi que vers la zone de transbordement à construire au sud du canal. Une ligne circulaire ceinturera toute la zone et des lignes radiales en partiront vers les darses.

La construction du terminal pour containers d'Interferry fournit l'exemple le plus parlant de corrélation entre l'évolution du port et les progrès ferroviaires, au même titre que les efforts déployés par la SNCB pour développer le trafic combiné kangourou et huckepack.

Dans un pays aussi peu étendu que le nôtre, où qu'on se trouve, les frontières sont toujours proches. Il convient donc d'orienter le développement économique vers la CEE. Dans le cadre européen, la politique des compagnies ferroviaires doit être conçue de telle façon que la position géographique des ports ait une répercussion normale sur les tarifs. Autrement dit, il faudrait que les tarifs soient liés aux distances, indépendamment des frontières nationales. Que les ports européens d'une part, les réseaux ferroviaires de l'autre établissent une concertation au niveau du continent: cela ne peut avoir, pour les partenaires comme pour la situation économique générale, que des conséquences favorables. Le port d'Anvers forme le vœu que cette collaboration devienne rapidement réalité.

L. DELWAIDE,
Echevin du Port





LE CHEMIN DE FER AU PORT D'ANVERS

Le port d'Anvers se voit souvent attribuer le qualificatif de « ferroviaire ». Bien qu'on le dise depuis longtemps déjà et que le port ait connu ces dernières années une expansion considérable, la remarque reste d'actualité: le chemin de fer a suivi de près le développement du port et l'on ne trouve nulle part ailleurs dans le monde un équipement ferroviaire aussi étroitement intégré à l'infrastructure portuaire.

Pour assurer une desserte optimale du port, quelque 800 kilomètres de voies ferrées courent le long des quais, entrepôts et installations industrielles. C'est un atout unique pour Anvers, un avantage qu'illustrent immédiatement les tonnages traités par fer chaque année dans le

port (en 1976, le trafic atteignit 18,1 millions de tonnes, dont 2,3 millions pour les entreprises industrielles).

L'organisation de ce trafic pose — cela va de soi — quelques gros problèmes.

Les transports de produits de masse, comme les minerais, se font par trains complets dirigés en bloc vers les installations de chargement. Les autres marchandises, remises au transport en quantités plus fragmentées, ne peuvent être acheminées ainsi d'un point de départ à un point d'arrivée sans autre forme de transit. Des trains pour l'hinterland doivent être formés de wagons chargés un peu partout dans le port, et inversement, pour l'éclatement des convois venus de l'arrière-pays. Ces mouvements imposent le passage par les faisceaux de quai, les « sections » dispersées dans le port et les gares de formation.

Anvers Nord et Anvers Kiel canalisent tout le trafic de et vers le port. Elles reçoivent chaque jour 70 trains de l'hinterland et en forment autant en retour. Anvers Nord est la plus importante de ces deux formations; elle traite 90 % du trafic total.

Des trains complets, on en compte une trentaine, chaque jour, au départ des terminaux minéraliers et des raffineries de pétrole.

La desserte du port même est coordonnée par Anvers D.S. et Anvers Kiel; ces gares contrôlent chacune une série de « sections » que l'on peut voir comme des carrefours intermédiaires entre les formations et les voies de quai.

La SNCB a tout mis en œuvre pour emboîter le pas à l'extension du port, tout en appliquant des techniques modernes. Elle s'est adaptée au transport par containers — en progrès constant depuis 1966 — en installant, à proximité du centre containers du Churchilldok son propre terminal où travaillent trois grues portiques et quatre chariots-cavaliers (aussi appelés gerbeurs ou straddle-carriers) sur une surface de stockage de 35.000 m².

En 1976, le chemin de fer prit en charge 60.500 containers dans le port en même temps qu'il en amenait 56.500 expédiés de l'hinterland.

Malgré cela, les transports traditionnels restent les plus grands pourvoyeurs de trafic ferroviaire. En 1976, les composants principaux en étaient:

- 1,3 million de tonnes de minerais de fer destinés à la sidérurgie belge et — dans une moindre mesure — luxembourgeoise;
- 1,3 million de tonnes de produits pétroliers destinés à des entreprises de l'U.E.B.L.;

- 700.000 tonnes de charbons commandés par l'industrie belge;
- 2,4 millions de tonnes de produits métallurgiques destinés par les entreprises belges, luxembourgeoises, françaises et allemandes à l'exportation maritime;
- 570.000 tonnes de produits chimiques et engrais belges, français et allemands destinés à l'exportation outre-mer;
- 240.000 tonnes de produits chimiques importés.

Viennent ensuite le verre, le ciment, le bois, le coton, la laine et le jute, des machines, des automobiles et des machines agricoles, des céréales, des fruits et produits réfrigérés, qui constituent ensemble un trafic important sans pour autant atteindre le tonnage de l'ensemble des grandes catégories citées plus haut.

La présence industrielle importante dans le port amène, en sus des transports purement portuaires, un trafic dont le chemin de fer prend en charge une part non négligeable. Le trafic ferroviaire total pour ces industries a atteint 2,3 millions de tonnes en 1976 (il s'agit principalement de produits pétroliers, de pièces pour l'assemblage de voitures, de voitures entièrement montées, de tracteurs agricoles, d'engrais, de plastiques et autres produits chimiques).

Au total, 66 millions de tonnes de marchandises furent traitées dans le port en 1976. Cette même année, le trafic portuaire par chemin de fer atteignit 15,8 millions de tonnes. Cela signifie que $\pm 24\%$ du trafic maritime amené et emporté d'Anvers passa par le rail.

S'il est justifié de dire que le chemin de fer constitue un instrument de choix pour le bon fonctionnement du port d'Anvers, il est tout aussi vrai d'affirmer qu'Anvers est pour la SNCB une source importante d'activité: environ 30 % du trafic ferroviaire belge sont fournis par le port (18,1 millions de tonnes sur 60 millions en 1976).

A titre documentaire, donnons quelques détails sur l'organisation ferroviaire dans le port.

Anvers D.S.

C'est la gare de formation qui dessert toute la zone portuaire. Elle reçoit chaque jour de 2.000 à 2.500 wagons. Elle travaille avec quelque 320 points de desserte, dont 62 raccordements industriels particuliers.

Le réseau ferroviaire portuaire (800 kilomètres de voies) est divisé en 17 sections aux caractéristiques suivantes:

- délimitation suivant les conditions géographiques et l'importance du trafic à traiter;
- chacune possède un faisceau qui sert tour-à-tour de formation, de garage des wagons vides, de zone d'attente des wagons en cas de congestion des points de déchargement à quai;
- chacune dispose d'une ou plusieurs locomotives de manœuvre;
- les sections sont groupées en plusieurs divisions qui forment un échelon de regroupement avant la gare de formation;
- pour la petite histoire: chaque section a été baptisée d'un nom qui évoque un fait historique, ou encore les lignes maritimes qui aboutissent à la darse proche... Par exemple: Angola, Far West, Groenland, Alaska, etc.

La desserte des quais depuis les sections se fait généralement entre 6 et 8 heures pour les wagons arrivés au cours de la nuit, avant 13 heures pour les wagons arrivés entre 6 et 10 heures. Dans certains cas, sur demande expresse du destinataire, des wagons peuvent être remis dans l'heure de leur arrivée.

Après déchargement, les wagons sont ramenés au faisceau de la section. Selon les besoins, déterminés par un bureau local de répartition, ils sont immédiatement réaffectés dans le port ou remis à la gare de formation d'où certains partiront dans le courant de la soirée.

Problèmes

Des difficultés apparaissent dans la desserte si, par exemple, les points de déchargement sont saturés ou quand un déchargement doit être différé. Parfois, la conséquence en est que le faisceau de la section arrive lui-même à saturation et ne peut plus recevoir de wagons, ce qui, en fin de compte, conduit également la formation à l'engorgement.

Anvers Nord

Cette gare reçoit et dirige immédiatement à destination les trains complets. Il s'agit d'un trafic assez considérable pour avoir entraîné l'électrification de la ligne directe vers le faisceau de Stocatra (terminal minéralier).

Les trains complets destinés aux industries raccordées passent également par cette gare.

Anvers Schijnpoort

Dans cette gare est traité le transport combiné rail/route. On y a traité, en 1977, près de 1.200 semi-remorques routières.

SNCF

A Bruxelles une antenne avancée :
La Représentation Générale
des Chemins de Fer Français
pour le Benelux
Boulevard Adolphe Max 25
tél. : 02/218 3415

**Un partenaire
efficace pour vos
transports de,
vers, via la France**



Une représentation de la SNCF en Belgique... Pourquoi, Monsieur Lacôte?

De même que pour mener à bien leur politique commerciale, les chemins de fer français ont constitué une « force de vente » qui s'exerce sur le territoire national sous la forme de 130 agences commerciales et 350 délégués régionaux, c'est à des antennes situées dans les pays étrangers les plus importants et dénommées « Représentations générales » qu'ils ont confié le soin de défendre leur action sur le plan du trafic international. A vrai dire, cette idée remonte très loin, puisqu'il y a déjà plus d'un demi siècle qu'une Représentation générale des chemins de fer français est installée 25, Boulevard Adolphe Max, en plein cœur de Bruxelles.

Est-il question de marchandises depuis si longtemps?

Evidemment, à l'origine, l'action était purement « voyageurs » et consistait uniquement en une vente de billets.

Mais depuis plus de vingt ans, consciente de l'importance croissante du trafic international, la Représentation générale a entrepris une action de plus en plus marquée pour le trafic marchandises. Il faut préciser d'ailleurs que la création du Marché Commun a très sérieusement développé les échanges communautaires, que l'on a trop souvent tendance à mesurer en valeur. Bien peu soupçonnent sans doute qu'entre l'UEBL et la France, le volume des échanges atteint, par an, près de 50 millions de tonnes.

Il y a donc une tâche très importante à accomplir pour que le rail soit utilisé au maximum!

Les services de la Représentation générale de la SNCF à Bruxelles s'y emploient en liaison étroite,

bien entendu, avec leurs collègues de la SNCB. Dans ce but, la cellule marchandises a été scindée en deux parties: la première a pour tâche de renseigner en permanence par correspondance ou par téléphone la clientèle sur les prix de transport, les conditions d'acheminement, les recherches de wagons, etc. La deuxième se compose de trois délégués qui prennent leur « bâton de pèlerin » afin de prospecter la clientèle et la tenir au courant des nouveautés tant tarifaires que techniques des réseaux, et ce, il faut le répéter, en liaison avec les responsables des chemins de fer belges.

Cette action soutenue et continue est complétée, autant que faire se peut, par des manifestations telles que cette exposition d'Anvers et par une publicité appropriée.

Les résultats sont-ils à la mesure des efforts déployés?

En toute franchise, la réponse peut être positive en dépit de la crise qui surgit actuellement et grâce sans doute également à l'application depuis le premier février 1975 entre la France et la Belgique du tarif « baptisé » 9581, d'une extrême simplicité d'application et faisant abstraction des tarifications intérieures.

Nous parlions tantôt de l'UEBL. Cela me suggère une précision. Le trafic par fer échangé entre la France et le port d'Anvers occupe le deuxième rang après les produits concernant l'UEBL. Le volume annuel du trafic représente encore, en dépit d'une conjoncture relativement défavorable, près de deux millions de tonnes et la Représentation générale des chemins de fer français à Bruxelles surveille très particulièrement ces transports.

En conclusion, je voudrais dire à celui qui lira ces lignes, qu'il soit industriel, commerçant, transitaire ou expéditeur, qu'il n'hésite pas à recourir aux services de la Représentation générale de la SNCF au Benelux; il recevra le meilleur accueil et tout sera mis en œuvre très rapidement afin qu'une solution soit trouvée aux problèmes qui seront posés.

Cette invitation s'adresse-t-elle aussi à nos voisins?

Vos voisins hollandais et luxembourgeois peuvent bien entendu s'adresser à notre siège de Bruxelles; le contact leur sera probablement plus facile avec nos bureaux installés à Rotterdam et Luxembourg.

**Bureau aux Pays-Bas:
Delftsestraat, 9 c,
3004 Rotterdam
tél. 010/11 53 63**

**Bureau au Grand-Duché:
Bd Grande Duchesse
Charlotte, 37, Luxembourg
tél. 352/296.27**

Lors d'une réunion de préparation de l'exposition anversoise, nous avons rencontré Monsieur Lacôte, représentant général de la SNCF pour la Belgique

une équipe d'experts au service des expéditeurs qui travaillent avec l'Allemagne



Parmi nos autres « confrères ferroviaires » présents à l'exposition portuaire, Monsieur Wehner, représentant général des chemins de fer allemands, avait aussi son mot à dire.



Nous croyons pouvoir affirmer, Monsieur Wehner, que le trafic belgo-allemand n'a cessé de croître depuis un certain temps.

Depuis la création du Marché Commun, les courants de trafic entre les Etats membres de la communauté, et en l'occurrence entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne, n'ont cessé de se développer.

Les résultats du commerce extérieur belge pour la période de janvier à septembre 1977 confirment à nouveau que l'Allemagne Fédérale est toujours le premier partenaire de la Belgique. Les importations de votre pays en provenance de la R.F.A. ont représenté 21,9 % de l'ensemble de ses importations, tandis que 22,5 % des exportations étaient destinés à la R.F.A.

La Belgique a conservé la troisième place dans l'ordre des clients et la quatrième dans la liste des fournisseurs de la R.F.A.

Les importations d'Allemagne Fédérale comprennent surtout les matières de base et les produits finis. La Belgique exporte vers l'Allemagne notamment des produits semi ou quasi-finis et des produits alimentaires.

Quelle est la part du chemin de fer dans ces échanges ?

En 1976, la quantité de marchandises transportées par la voie ferrée entre la Belgique et l'Allemagne Fédérale atteignait 5.135.000 tonnes dont 894.000 tonnes avaient transité par le port d'Anvers. Pendant la même période, le nombre des

transcontainers en provenance et à destination de la R.F.A., transportés par fer et manutentionnés au port d'Anvers, accusait une augmentation de 22,4 % par rapport à l'année précédente.

Les résultats obtenus en 1977 sont encore meilleurs. Fin octobre, le tonnage transporté dans les deux sens via Anvers était supérieur de 11,7 % au tonnage transporté par fer pendant les dix premiers mois de 1976.

Ce développement prouve que le chemin de fer se défend honorablement contre la concurrence exceptionnellement dynamique des autres moyens de transport.

Ce qui justifie totalement l'existence d'une représentation générale de la DB en Belgique...

Oui. Pour régler les problèmes de transport dans la relation Belgique - République Fédérale d'Allemagne et vers les pays au-delà, les clients belges de la Deutsche Bundesbahn peuvent compter sur la diligence et les efforts de notre équipe. Ils y rencontreront aussi Monsieur Kirschweg et Madame Kronenwerth, chargés des problèmes marchandises, et Monsieur Köppen, qui s'occupe du trafic voyageurs.

Je vous rappelle notre adresse: 23, rue de Luxembourg, 1040 Bruxelles, téléphone 02/512 53 39. Et je signale que nous avons également un bureau 9, place de la Gare à Luxembourg, avec pour téléphone le numéro 488 951.



LES NEDERLANDSE SPOORWEGEN SONT AUSSI A BRUXELLES



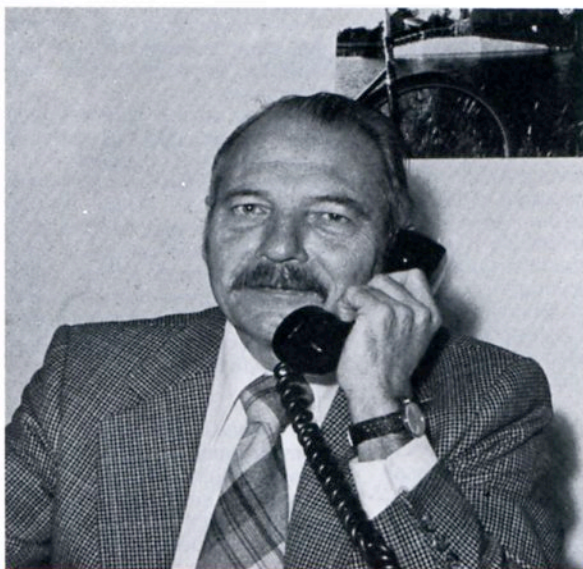
A son tour, Monsieur Lucas, représentant des chemins de fer néerlandais, allait prendre la parole.

Les Nederlandse Spoorwegen ont établi une représentation générale à Bruxelles il y a plusieurs dizaines d'années déjà. C'est d'ailleurs la plus ancienne délégation des chemins de fer hollandais à l'étranger. Le champ d'action de cette représentation s'étend à la Belgique, au Grand-Duché de Luxembourg et à la France.

A ce bureau incombent, entre autres attributions, le traitement des affaires commerciales dans sa zone d'action et la représentation des N.S. auprès de la SNCB, de la SNCF et des CFL.

L'accent y est mis sur la promotion — et partant, le maintien — du trafic ferroviaire de marchandises de et vers la Hollande via la frontière méridionale de celle-ci.

Le tissu de voies navigables très dense de nos régions «lacustres» et l'excellent réseau routier de notre plat pays opposent au transport ferroviaire une dure concurrence dont le bureau de Bruxelles ressent aussi la pression.



Comment pouvez-vous réagir ?

D'étroits contacts sont entretenus avec les milieux industriels, soit directement, soit par le truchement des agences des autres réseaux.

En outre, la représentation générale dispense des informations relatives aux tarifs, aux prescriptions, aux possibilités de transport, au calcul du transport, aux transports d'extrémités, à la surveillance du trafic.

En bref, un maximum de services est offert aux expéditeurs aussi bien qu'aux clients potentiels afin de trouver en commun les solutions qui conviennent à

leurs problèmes de transport.

La conclusion d'accords particuliers et la négociation d'horaires et de correspondances avec les autres réseaux font également partie des tâches quotidiennes.

Il s'agit d'accords particuliers... tarifaires ?

En vue d'une plus grande efficacité, on tend actuellement vers l'établissement de tarifs aussi simplifiés que possible; le tarif international TFNW entre la France et les Pays-Bas, récemment instauré, en est un exemple; un tarif semblable Belgique - Hollande (TBNW) est actuellement à l'étude.

Dans ce cadre international, la collaboration entre les réseaux est d'une importance décisive. Ce n'est qu'ensemble qu'ils peuvent tenir tête à la forte concurrence et développer leurs prestations de transport.

Les techniques de transport nouvelles, comme la containerisation et le transport combiné «rail - route», le transport en wagons spéciaux (fussent-ils mis à disposition par des sociétés privées de location) ouvrent de nouvelles perspectives de modernisation.

Et ce petit bout de Hollande, à gauche de l'Escaut... ?

Un petit bout de Hollande — la Flandre Zeelandaise, où court la ligne de Sas van Gent à Terneuzen — est aussi du ressort de la représentation bruxelloise des N.S. Cette ligne ferroviaire n'est pas branchée directement sur le réseau hollandais mais s'y rattache via le réseau belge. Les intérêts ferroviaires de ce petit morceau du pays sont gérés depuis Bruxelles.

La représentation générale des N.S. à Bruxelles se tient volontiers à la disposition des expéditeurs belges, luxembourgeois et français qui traitent avec les Pays-Bas. Elle est installée Boulevard de l'Impératrice, 66 (boîte 1) à 1000 Bruxelles, près de la gare Centrale. Son numéro de téléphone est le 02/512 83 45, et son numéro de télex, le 62471 NSBRU.



INTERFERRY ET LE CONTAINER TERMINAL FERROVIAIRE

A côté des trafics traditionnels, qui en ont fait un grand port international, Anvers connaît, depuis une dizaine d'années, l'expansion rapide du transport en containers.

Le long du Churchilldok, axé essentiellement sur le trafic containerisé transocéanique, des terminaux privés ont été construits qui, tant pour leur organisation que leur équipement, peuvent rivaliser avec les meilleurs du genre.

La SNCB, toujours en marche au rythme du port, n'a pas manqué d'établir son propre terminal à cet endroit même, afin d'assurer le prolongement terrestre du trafic maritime des containers.

Ce terminal ferroviaire est établi entre la sixième darse et le Churchilldok, au centre de la «zone container» anversoise. Directement raccordé au faisceau Angola, l'une des 17 sections ferroviaires, à peu de distance des gares de formation Nord et Schijnpoort, ce terminal est idéalement placé pour organiser des échanges fluides.



Le premier jour de 1972, la SNCB confia l'exploitation du terminal à sa filiale, la société anonyme Interferry. Celle-ci est aussi le seul représentant en Belgique d'Intercontainer et d'Interfrigo. Elle assure une liaison entre les sièges bâlois de ces organismes et la clientèle belge.

Ces dernières années, des relations ferroviaires particulières furent mises sur pied pour répondre à la demande de transport de containers :

— trois trains par jour entre Anvers et Rotterdam ;

— un train par jour vers l'Allemagne, avec correspondances vers l'Autriche, les pays de l'Est et la Scandinavie ;

— un train par jour pour la France, avec correspondances pour la Suisse, l'Italie et l'Espagne.

Des trains complets de containers, appelés TECE (Trans Europe Container Express), circulent sous régime de délai garanti, notamment entre Anvers et Paris (avec prolongement vers Lyon, Marseille, Toulouse, Bordeaux et Nantes) ainsi qu'à destination de terminaux italiens via la France.

«Un service maximum en un minimum de temps». Voilà comment Monsieur Schuermans, directeur d'Interferry, énonce la philosophie de son activité. Dans cet esprit, le terminal a reçu des aménagements qui en font l'un des mieux équipés et des plus rapides du continent européen.

Décrivons cette infrastructure, élément par élément.

Un faisceau de quatre voies, de 400 mètres, est desservi par deux portiques dont la capacité atteint respectivement 30 et 35 tonnes. Leur portée est de 22 mètres, dont neuf hors voies, ce qui permet des manutentions souples tant sur camions que sur wagons.

Un faisceau de quatre voies de 280 mètres est desservi par un troisième portique, d'une capacité de 35 tonnes.

Les trois portiques possèdent un cadre télescopique capable de pivoter de 220° et de traiter indifféremment les containers de 20, 30 ou 40 pieds. L'un d'entre eux, équipé de bras et pinces, peut manipuler les boîtes et engins qui n'ont pas les dimensions ISO.

Quatre chariots-élévateurs (straddle-carriers) d'une capacité de 30 tonnes, équipés d'un cadre spécial pour les containers non ISO, peuvent entreposer les boîtes jusqu'en troisième hauteur et circuler — à charge — à une vitesse de 30 km/h. La surface de stockage atteint 8.160 m² sous la portée des grues et 7.170 m² hors portée. Au total, 15.330 m² sont disponibles pour l'entreposage de quelque 3.000 containers de 20 pieds en trois niveaux.

Un bâtiment moderne complète l'équipement. Interferry et un service douanier y cohabitent. On y trouve également un pont-peseur et un atelier-garage.

Quelques statistiques illustreront le progrès rapide enregistré au terminal ferroviaire depuis quelques années.

Evolution du nombre de containers en trafic international

	Total Anvers	Terminal ferroviaire
1972	38.749	12.802
1973	54.759	18.838
1974	57.187	25.866
1975	41.928	27.030
1976	56.566	36.774
1977	61.929	41.826

Interferry s'efforce de fournir un service toujours meilleur aux clients du rail, en améliorant sans cesse son infrastructure et en entretenant une concertation étroite avec la SNCB d'une part, les transporteurs routiers, expéditeurs et armements d'autre part.

Au titre de représentant d'Intercontainer en Belgique, Interferry met ses services à la disposition des expéditeurs, tant au terminal d'Anvers que pour toute expédition au départ d'un autre terminal: les deux installations de Zeebrugge, et celles de Bruxelles TT, Châtelineau, Courtrai et Bressoux.

Rappelons que les containers peuvent être remis au transport dans n'importe quelle gare belge. La plupart étant dépourvues de moyens de manutention appropriés, Interferry peut informer et aider ses clients à ce sujet.

Enfin, représentant d'Interfrigo, Interferry met des spécialistes à la disposition des clients pour les informer sur le transport de marchandises sous température dirigée, le choix d'un matériel adapté — wagons ou containers — et les tarifs pratiqués sur les grandes lignes «froides» en Europe et au-delà.

INTERFERRY
Zomerweg 26, 2030 ANVERS
Tél. 031/42 16 92,
téléx 32529



wagons plats de type courant à deux essieux.

K_s



Voici des wagons plats à deux essieux dont la longueur du plancher égale environ 12,50 mètres et dont la longueur hors butoirs n'atteint pas 14 mètres. D'une façon générale, ces wagons conviennent bien

au transport de produits sidérurgiques: poutrelles, palplanches, fers à béton, etc. On y charge également des machines de tout genre, entières ou démontées, et des véhicules tels que tracteurs et machines agricoles.

Ces wagons sont équipés de hausses d'about et de hausses latérales destinées à assurer le chargement contre les déplacements anormaux, les basculements ou les chutes. Les hausses sont généralement pourvues d'anneaux ou de moyens d'arrimage, ce qui facilite l'amarrage de la marchandise.

Le rabattement des hausses facilite le chargement des wagons. En rabattant les hausses d'about, il est possible de charger des véhicules sur pneumatiques en passant d'un wagon à l'autre — des

tracteurs agricoles, par exemple, dont on peut former toute une rame.

Les ranchers latéraux et les ranchers d'about, également rabattables, permettent d'assurer des chargements plus hauts, tels que produits forestiers, tubes, poutrelles, etc.

Remarquons que, selon le type du wagon, les charges maximales en régime S (100 km/h) et sur les lignes de catégorie C (celles du réseau belge) ne peuvent excéder de 21 à 27 tonnes. Par ailleurs, des prescriptions supplémentaires déterminent la répartition des marchandises sur le plancher du wagon.

Toutes ces indications figurent, comme d'habitude, dans des tableaux fixés au flanc des wagons.

INFORMATIONS
SNCB
2/78



Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon K_s, 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 13.1

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

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

La Direction Commerciale
Division 62.3

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

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

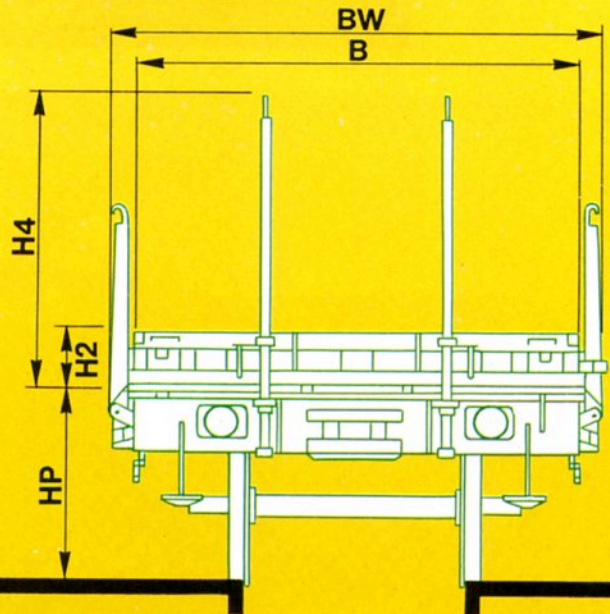
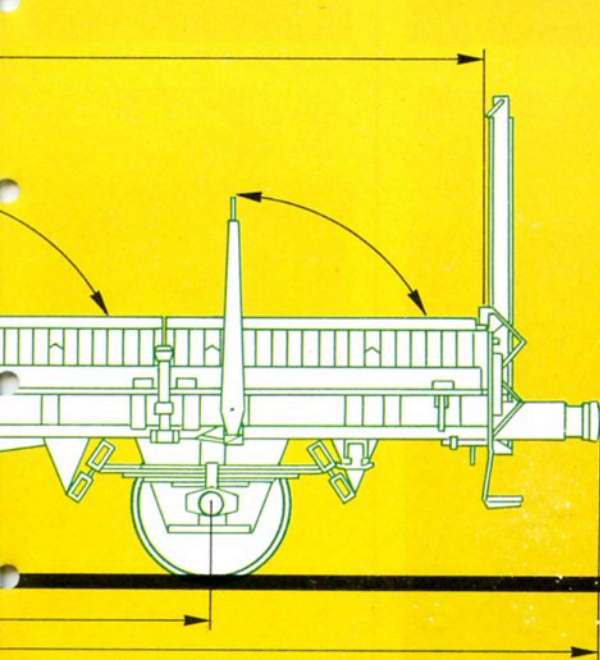
Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

3

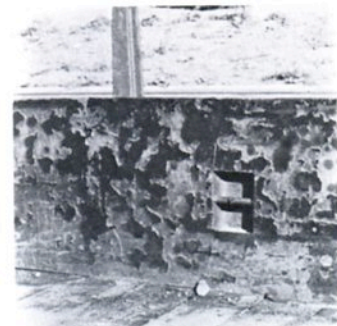
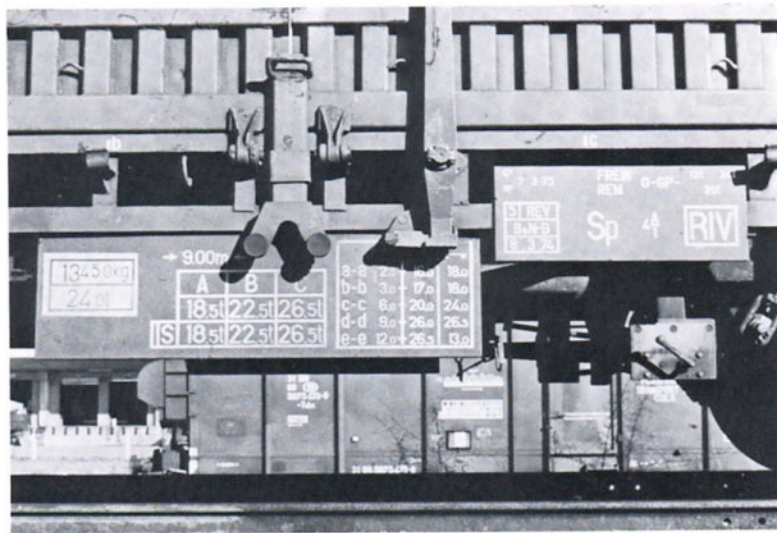
premier chiffre du numéro de série
(correspondant au type = K)



Ks			Ks			Ks			Ks			Ks						
3232 A1			3212 A2			3212 A3			3212 B0			3212 B1						
834			580			752			1000			150						
21.88 330.0.000 899			01.88 330.1.000 684			01.88 330.1.685 2.464			01.88 330.4.000 999			01.88 330.5.000 149						
1946			1961-65			1962			1973-74			1974						
13.712			13.860			13.860			13.880			13.880						
7.328			8.000			8.000			9.000			9.000						
2.960			3.070			3.070			3.042			3.042						
1.247			1.238			1.238			1.235			1.235						
12.360			12.500			12.500			12.500			12.500						
2.591			2.770			2.770			2.740			2.740						
32			34,6			34,6			34,25			34,25						
411			450			450			435			435						
400			445			445			435			435						
2 × 6 595			2 × 6 1.297			2 × 6 1.297			2 × 6 1.303			2 × 6 1.303						
—			2 × 2			2 × 2			2 × 2			2 × 2						
—			2.007			2.007			2.002			2.002						
13			12,7			12,7			13,5			13						
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C				
18	22	26	19	23	27	19	23	27	19	23	27	19	23	27				
S	18	22	S	19	23	S	19	23	S	19	23	27	S	19	23	27		
	m	t	m	t	t	m	t	t	m	t	t	m	t	t				
ja	3	25	aa	2	17	18	aa	2	17	18	aa	2	16	18	aa	2	16	18
bb	5	25	bb	3	19	20	bb	3	19	20	bb	3	17	18	bb	3	17	18
cc	7	25	cc	6	22	27	cc	6	22	27	cc	6	20	24	cc	6	20	24
			dd	9	26	27	dd	9	26	27	dd	9	26	27	dd	9	26	27
			ee	12	27	9	ee	12	27	9	ee	12	27	13	ee	12	27	13
75			75			75			75			75						



wagon plat de type courant à 2 essieux



PENDANT LA BONNE SAISON: DEUX TRAINS TOURISTIQUES

L'idée de lancer d'Anvers un « Ardenne-Express » est née au sein du groupe « communications » d'Anvers (WEVA) qui en soumit alors un plan détaillé à la SNCB. Une étude de marché permit d'entrevoir un beau succès pour cette liaison.

La SNCB décida donc une période d'essai, durant l'été 77.

Aussi la métropole portuaire fut-elle reliée à Bastogne les samedis, dimanches et jours fériés du 22 mai au 24 septembre, l'année dernière.

Un petit sondage d'opinion a mis en lumière l'avis des utilisateurs. La majorité d'entre eux (plusieurs centaines par voyage) ont exprimé leur satisfaction. Dix pour cent souhaitent cependant voir avancer l'heure de départ à Liège G.

Parmi les autres suggestions, on relève l'extension de la période de circulation et la création d'un tarif de week-end.

Toutes ces idées ont été mises à l'étude. Déjà, nous pouvons annoncer que la marche du train a été accélérée à partir de Liège.

Désormais appelé « l'Ardenne », ce train est définitivement inscrit aux tableaux horaires de l'été.

A partir du 28 mai, donc, il conduira son contingent de voyageurs dans la vallée de l'Ourthe suivant l'horaire :

7.49	↓	Anvers C	↑	22.41
8.55	↓	Hasselt	↑	21.37
9.49	↓	Liège G	↑	20.45
11.22	↓	Gouvy	↑	19.13
11.51	↓	Bastogne	↑	18.44

Parlons aussi d'un autre train touristique, appelé pour sa part « Hageland - Bokrijk ».

A Bokrijk, le domaine folklorique est bien joli à voir; les maisons y sont reconstituées telles qu'à leur époque. Et la région ne manque pas d'attraits.

La SNCB a voulu donner à ses clients l'opportunité d'une visite en créant un train spécial Anvers - As et retour qui fait arrêt, justement, à Bokrijk.

Ajoutons que ce train est fort pratique aussi pour se rendre à Diest, dans le cadre de la formule touristique « un beau jour à ... ». Et n'oublions pas les « sportifs », invités à faire du « train + vélo » au départ de la gare d'As, terminus de ce Hageland - Bokrijk.

Donnons les grandes lignes de l'horaire, en précisant que d'autres arrêts que ceux que nous mentionnons sont prévus.

9.54	↓	Anvers C	↑	19.17
10.50	↓	Diest	↑	18.22
11.10	↓	Hasselt	↑	18.05
11.20	↓	Bokrijk	↑	17.50
11.40	↓	As	↑	17.30

Du 28 mai au 1 octobre, ce train circulera le samedi et le dimanche.

HORAIRES NOUVEAUX AU 28 MAI

Trains réguliers

— Une relation directe Anvers - Neerpelt est instaurée, avec deux antennes, vers Herentals et Hasselt. Un train circule toutes les heures, avec l'horaire suivant :

A. 47	↓	Anvers C	↑	B. 37
A. 51	↓	Berchem	↑	B. 33
B. 04	↓	Lierre	↑	B. 21
B. 22	↓	Herentals	↑	B. 03
B. 24	↓	Herentals	↑	B. 00
B. 40	↓	Turnhout	↑	A. 44
B. 32	↓	Geel	↑	A. 51
B. 41	↓	Mol	↑	A. 42
B. 46	↓	Mol	↑	A. 38
C. 34	↓	Hasselt	↑	A. 50
B. 53	↓	Lommel	↑	A. 28
C. 00	↓	Overpelt	↑	A. 20
C. 04	↓	Neerpelt	↑	A. 17

— En plus, un train direct circulera désormais les jours ouvrables entre Hasselt et Anvers :

9.02	↓	Hasselt	↑	11.37
10.14	↓	Anvers C	↑	10.23

— Anvers - Ostende: nouvelle relation quotidienne; cinq trains dans chaque sens.

Ostende	7.16	10.24	13.24
Anvers C	8.47	11.44	14.43
Ostende	17.24	19.24	
Anvers C	18.44	20.43	

Anvers C	10.16	13.07	16.07
Ostende	8.55	11.50	14.50
Anvers C		20.07	22.07
Ostende		18.50	20.50

— Entre Gand et Malines, trois trains nouveaux complètent le service aux heures de pointe. Prolongation à Malines de deux trains Gand - Termonde.

— Courtrai - Bruges: à présent, toutes les heures, un train semi-direct, plus rapide que l'omnibus qui continue à circuler toutes les deux heures. Le nouveau train :

A. 47	↓	Courtrai	↑	B. 20
A. 58	↓	Izegem	↑	B. 10
B. 05	↓	Roulers	↑	B. 03
B. 15	↓	Torhout	↑	A. 53
B. 27	↓	Bruges	↑	A. 40

Quatre de ces trains sont prolongés vers Ostende; départ de Bruges à 7.31, 11.28, 15.28 et 19.28; dans le sens contraire, départ d'Ostende à 8.25, 12.25, 16.25 et 20.25.

— Notons encore deux nouvelles relations Renaix - Bruxelles, obtenues par le rapprochement de deux trains existants et leur prolongation :

6.22	↓	Renaix	↑	18.46
7.38	↓	Bruxelles M	↑	17.15

— N'oublions pas, car cela intéresse bien des navetteurs, trois trains qui roulent en semaine :

15.58	↓	Alost	↑	
16.41	↓	Grammont	↑	
5.59	↓	Grammont	↑	18.15
6.20	↓	Denderleeuw	↑	17.40
8.27	↓	Courtrai	↑	19.24
9.31	↓	Bruxelles M	↑	18.09

— Enfin, signalons le renforcement du service entre Namur et Dinant, ainsi qu'entre Bruxelles et Arlon (par une relation semi-directe: 8 trains de plus à l'aller, 6 de plus au retour).

Trains d'été

Nous parlons par ailleurs de l'Ardenne et du Hageland - Bokrijk. Nous ne nous arrêtons donc ici qu'aux trains spéciaux mis en circulation vers la côte pendant la bonne saison.

— Ostende - Express: c'est un train direct, sans aucun arrêt, qui part de Bruxelles à 9.50.

— Blankenberge - Express: même principe que le précédent, mais cette fois d'Anvers à Blankenberge.

— Hainaut - Côte: trois trains peuvent conduire les Hennuyers vers les bains de mer :

7.50	↓	Mons	↑	22.02
9.13	↓	Gand St-P	↑	20.43
9.51	↓	Blankenberge	↑	20.02
7.12	↓	Mons	↑	22.07
8.04	↓	Tournai	↑	21.15
8.51	↓	Courtrai	↑	20.41
9.47	↓	Adinkerke	↑	19.31
8.24	↓	Tournai	↑	21.34
9.11	↓	Courtrai	↑	21.02
9.57	↓	Bruges	↑	20.08
10.07	↓	Blankenberge	↑	19.55

D'autres arrêts que ceux que nous mentionnons sont prévus en cours de route. Ces trains circuleront le dimanche uniquement du 28 mai à fin septembre.



Chaque saison apporte ses nouveautés horaires. Le 28 mai, nous en découvrirons quelques unes. Pas de grand chambardement, non: des aménagements, quelques trains supplémentaires pour mieux répondre aux nécessités du trafic, des nouveautés touristiques...

Disons d'abord un mot sur l'heure d'été. Nous y sommes depuis le 2 avril. Notre montre a pris de l'avance. Le 30 septembre, en repoussant la petite aiguille au chiffre précédent, nous vivrons la nuit la plus longue de l'année 78.

Si nos voisins hollandais et français suivent la même règle, par contre, l'Allemagne et les pays qui l'entourent ne nous ont pas emboîté le pas. Prudence, dès lors, si vous partez dans cette direction. Ne manquez pas une correspondance (au retour, surtout) par simple distraction.

Au changement d'heure, certains horaires seront sensiblement modifiés. Des suppléments à l'indicateur paraîtront en temps utile. Si vous n'en disposez pas, jouez donc la méfiance. Pour ne pas vous retrouver en carafe sur un quai de gare parce que votre train aurait été avancé ou tout bonnement supprimé, donnez donc un coup de fil à la gare avant le départ: on vous y indiquera volontiers toutes les modifications.

Cela dit, revenons aux nouveaux horaires. Nous les classerons en deux catégories: les trains réguliers d'une part, les trains d'été de l'autre. Ces derniers ont une vocation essentiellement touristique, nous le verrons clairement.



transport combiné: 10 bougies, 10.000 véhicules



Le transport combiné — on l'appelle aussi intermodal, ou ferroutage — existe depuis plus de 10 ans. «Faire passer en une seule manipulation marchandises et engins d'un mode de transport à l'autre et cela du point de départ ou de production jusqu'au point d'arrivée ou de consommation»: telle est la définition que nous en avons trouvée dans les textes d'un séminaire organisé fin 1977. De fait, l'opération porte sur la manipulation des engins de transport routier sans que, d'un bout à l'autre, la marchandise subisse quelque transfert que ce soit.

Le transport combiné peut passer aux yeux de certains pour un énorme paradoxe. Pensez donc: un véhicule routier expédié par chemin de fer! En pratique, il se justifie — et c'est l'avis des spécialistes — lorsque la distance à couvrir excède 400 kilomètres, lorsque les tarifs permettent au camionneur d'y trouver son compte et lorsque les relations ferroviaires offertes correspondent au service de la route. Trois conditions incontestablement différentes mais qui doivent être conjuguées pour que la

formule connaisse le développement qu'on en attend.

10 bougies

Au départ, il n'existait de transport combiné qu'en service intérieur, et la Belgique ne connaissait pas la formule: nos frontières étriquées auraient rendu cette pratique totalement aberrante — et démesurément coûteuse.

La France imagina un jour d'aller plus loin. Et un trafic international naquit, dans lequel notre pays s'intégra immédiatement avec une première relation directe vers Novare, en Italie. C'était il y a dix ans: dix bougies au gâteau, donc.

Le réseau s'est étendu, depuis, et les problèmes tarifaires qui nous empêchaient de partir vers l'est étant aujourd'hui résolus, le marché allemand, suisse, autrichien... et au-delà, nous est maintenant ouvert.

La formule «transport combiné» avait connu jusqu'en 1973 une croissance continue qui faisait augurer d'un bel avenir. Et puis, en 1974 et 1975, c'est la chute verti-

cale: on en revient au volume de trafic des toutes premières années d'exploitation. Heureusement, la courbe commença son redressement dès 1976, et l'année 1977 vit doublé le cap des 10.000 véhicules transportés par le chemin de fer pour les routiers belges.

Matériel spécial

Lorsque nous parlons de transport combiné, nous voyons globalement une formule de transport. En réalité, son application est basée sur des moyens techniques différents, que l'on peut classifier selon deux types de critères:

— le chargement, qui se déroule horizontalement, au moyen de rampes d'accès au wagon, ou verticalement, opéré alors avec une grue-portique équipée de bras et pinces;

— le gabarit acceptable, qui diffère selon les réseaux à parcourir, et qui conditionne le choix d'un wagon au plancher plus ou moins surbaissé.

Il existe trois grands types de ces wagons.

Le wagon kangourou est le plus connu chez nous, puisqu'il est uti-

lisé en France; on le charge horizontalement, au moyen d'une rampe et d'un tracteur spécial, ou verticalement.

Le wagon poche peut circuler partout, sa conception éliminant le risque de dépassement du gabarit; ce wagon ne peut être chargé que verticalement.

Reste le wagon utilisé en système allemand huckepack, chargeable horizontalement au moyen d'un tracteur normal, ou verticalement.

Ce dernier wagon, nous ne le connaissons pas, puisque nous n'avions pas de liaison avec le marché allemand. Depuis les dernières semaines de 1977, cependant, notre pays possède deux installations de chargement huckepack, établies à Ostende et à Anvers. C'est qu'une relation commence à fonctionner entre l'Autriche et la Grande-Bretagne via Munich. Les semi-remorques arrivent sur wagons à Ostende, et, de là, poursuivent leur chemin d'abord par navire roll-on/roll-off, puis par la route. Inversement, les remorques arrivent à Ostende pour y prendre le train à destination de Munich. Notons que l'Autriche n'est



- KANGOUROU
- - - LIGNE KANGOUROU A L'ETUDE
- HUCKEPACK
- - - LIGNE HUCKEPACK A L'ETUDE

pas seule en cause: des pays de l'est participent à ce trafic.

TRW

Pourquoi Ostende? On l'a compris déjà: pour prolonger par mer à destination de Douvres. Et comment à Ostende? Tout simplement, comme pour tout le trafic combiné en Belgique: sous le contrôle de TRW (Transport Route Wagon). TRW est LA société belge de transport combiné, comme Novatrans est la société française du même genre. Les réseaux ferroviaires, en effet, ont pris le parti de confier l'organisation de ces transports à des sociétés privées. Cela procure quelques avantages: la tentation de concurrence auprès de la clientèle des transporteurs est éliminée; les routiers qui remettent leurs semi-remorques au transport ferroviaire rencontrent un seul interlocuteur qui, de bout en bout, prendra leur transport en charge; client unique des chemins de fer, la société de transport combiné, en formant des rames importantes, voire des trains complets, obtient des conditions plus avantageuses qui lui permettent d'offrir aux

contractants des tarifs vraiment capables de concurrencer le prix du même acheminement par la route.

Sans doute les semi-remorques remises au transport doivent-elles remplir des conditions précises. Certains équipements sont indispensables, selon le type de wagon utilisé. Des impératifs de hauteur et de largeur doivent être strictement respectés. Mais ces problèmes, sur lesquels TRW peut éclairer la lanterne de ses clients, ne constituent généralement pas un obstacle lorsque le routier voit s'ouvrir la perspective d'un trafic régulier. Il remet sa remorque sur parking — à moins qu'il ne la charge lui-même sur wagon huckepack. Dès lors, il ne lui reste rien à faire: TRW se charge de tout, y compris des opérations de passage à la frontière. A l'autre bout, une société «sœur» de TRW met le point final au transport ferroviaire selon les conditions prévues.

Equipement belge

En 1967, la gare de Bruxelles Ouest recevait son équipement de chargement des wagons kangou-

rou, suivie trois ans plus tard par Anvers. Avec la construction des terminaux pour containers et remorques de Bressoux, Châtelineau et Bruxelles, d'autres possibilités se sont ouvertes, cette fois en chargement vertical. Depuis la fin de 1977, Ostende a ses propres installations, ici pour les wagons huckepack. Le trafic sur Ostende, d'ailleurs, est prometteur. Pour la première année, TRW espère bien atteindre un cap de 3 à 4.000 semi-remorques chargées; dans l'avenir, la progression aidant, on devrait arriver à un trafic de 15.000 véhicules par an.

Ainsi équipé, le réseau belge donne accès aux grandes lignes internationales dont nous donnons une carte ci-contre. Relations rapides, d'une vitesse commerciale comparable à celle des trains TEEM. A titre indicatif, précisons que le trajet Anvers-Modane est effectué en 27 heures. Cela correspond, compte tenu du temps de repos et du temps de table, à la durée du même voyage par la route.

Pour TRW, le problème n'est pas d'organiser ce trafic: cela tourne

bien, la croissance récente en fait foi. La difficulté consiste à convaincre de plus en plus de transporteurs de la facilité et de la rentabilité de cette formule. Trop d'entre eux ont vu longtemps le chemin de fer comme un féroce concurrent. Certains ne se font pas à l'idée qu'il puisse devenir un partenaire au service adapté, rapide, économique.

TRW, s.a.
Rue A. Vandennepeereboom
Gare de Bruxelles Ouest
1080 Bruxelles
Tél. 02/425 62 51 — 428 47 77 —
426 83 15

100 000 WAGONS CHEZ CHEVRON

La raffinerie Chevron, installée au zoning industriel de Fey, aura cette année 10 ans de service. Son trafic ferroviaire, par contre, n'a commencé qu'en octobre 71, il y a un peu plus de 6 ans

Le 17 janvier dernier, sans cérémonie, le 100.000^e wagon a été chargé. Un chiffre, non ?

Cent mille wagons, cela correspond, si nous nous livrons au petit jeu des moyennes, à 65 unités par jour, soit à peu près 4.000 tonnes.

Notez que c'est là une moyenne calculée sur un délai de plus de six ans. En fait, d'année en année, elle s'est présentée sous un autre jour: plus élevée jusque fin 73, en chute libre en 1974, l'année de la crise énergétique, en regain depuis.

Notons simplement, pour donner une idée, qu'à 600 tonnes près, 750.000 tonnes de produits pétroliers lourds ont été expédiés par chemin de fer en 1977: un tiers vers le Grand Duché de Luxembourg, le reste à destination des industries et des centrales électriques belges.



TEN Trans
Euro
Nuit

confort de nuit en chemin de fer

Avec cette affiche, que vous avez peut-être vue dans une gare, ou au flanc d'un camion de prise et remise à domicile, la SNCB veut attirer l'attention sur le voyage de nuit en train. Ce n'est pas vraiment le gain de temps dont on parle cette fois, encore qu'il s'agisse d'un avantage appréciable. L'accent est mis sur le confort. De fait, avec un matériel récent et moderne, le chemin de fer met sur rails de véritables hôtels roulants.

Cette même affiche, vous la rencontrerez aussi dans les pays voisins du nôtre: elle a été conçue dans l'ensemble d'une campagne publicitaire internationale.



Rhochrématique et conteneurisation: quelques mots aux armateurs et aux container operators.

Rhochrématique est un mot nouveau. Il désigne la science qui s'est formée au fur et à mesure que l'on a mieux reconnu le rôle des transports dans un monde en pleine transformation et en quête de nouveaux modèles.

Il dérive du grec «rhoè» signifiant flux, courant et «chrèma», produit, substance, matière. La rhochrématique a donc pour objet le déplacement des matières et des produits à travers leurs différents stades de transformation, depuis leur origine jusqu'à leur consommation finale.

Cette approche systématique des problèmes que pose la gestion des flux de matières répond à la nécessité de reconsidérer, avec des yeux neufs, tous les aspects économiques, sociaux et écologiques de l'utilisation, du traitement, de la distribution et du recyclage de ces matières.

Vu sous cet angle, le transport acquiert une nouvelle dimension.

La conteneurisation, quant à elle, répond aux besoins toujours croissants de la rhochrématique. Révolutionnaire, économique du fait de sa simplicité et de la discipline qu'elle exige, supprimant la peine des hommes, elle s'est rapidement imposée dans le monde entier.

Les armements maritimes en ont été les pionniers et aujourd'hui des navires porte-conteneurs desservent les principaux ports du globe; grâce à leur vitesse et à l'efficacité de leurs opérations

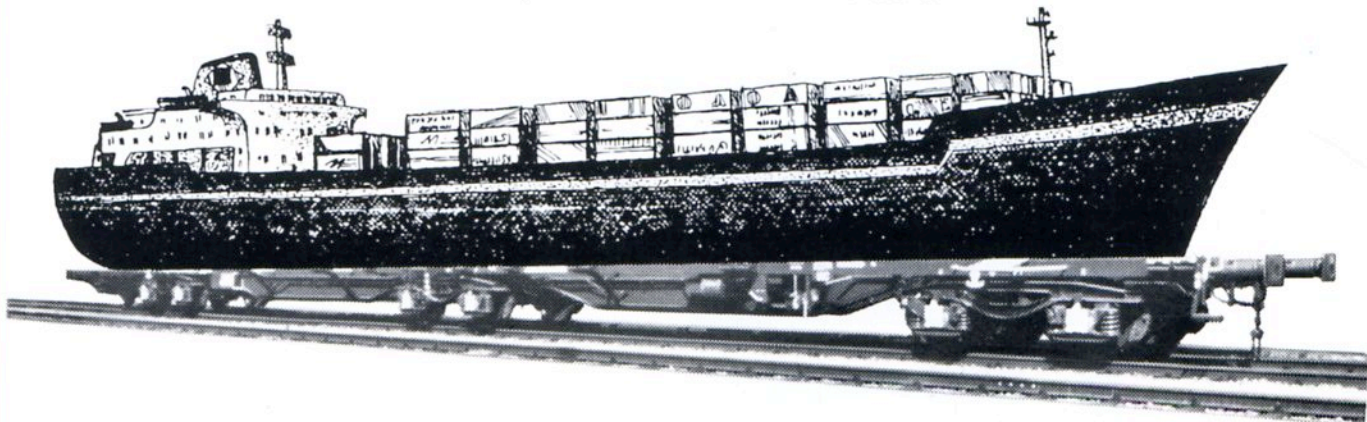
de manutention portuaires, ils ont frayé la voie à une expansion sans précédent du commerce mondial – phénomène bien digne d'être étudié par le rhochrématicien!

Intercontainer pousse les principes de la conteneurisation plus loin, au-delà des ports, en étendant ses avantages à la portion terrestre de la chaîne du transport; et ceci grâce à une offre très diversifiée de services ferroviaires sur le continent européen:

- services de distribution vers l'arrière pays, transportant les conteneurs de et jusqu'à la porte des usines;
- services d'apport par trains spécialisés entre grands ports à conteneurs; permettant de rationaliser l'exploitation des lignes et de leurs escales;
- services de «ponts continentaux», remplaçant les milles marins par des kilomètres terrestres parcourus par des trains transcontinentaux;
- services de liaison entre ports et bases intérieures de distribution.

Ces services ont été conçus pour transporter vos conteneurs aussi efficacement sur la terre ferme qu'à bord de vos navires.

Vous pouvez profiter de tous leurs avantages en prenant contact avec Intercontainer dès le début de l'élaboration de votre stratégie opérationnelle et commerciale.



INTERCONTAINER



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

BOSCH-EXPRESS: deuxième passage en Belgique



1. Heißluft-System zum Auftauen sowie zum Backen auf mehreren Ebenen
2. „Original-Bratautomatik“ - jeder Braten gelingt automatisch
3. Backofensuzugzwänge zur besseren Bedienung und Überwachung Ihres Brot- und Backgutes
4. Pyrolytische Selbstreinigung - das Hartblech des Backofens von Hand entfällt
5. Zur Sicherheit Ihrer Möbel - zwangsgeklüftet
6. Kombinierbar mit Glaskeramik - Kochfeldern oder konventionellen Kochfeldern



Comme en 1977 (nous en parlions dans notre numéro 2), la firme Bosch a lancé son train-exposition sur les rails belges. Sept jours de visite aux gares des cinq grandes agglomérations du pays. Autant de jours pendant lesquels les distributeurs de la marque, ainsi que d'autres professionnels, non encore « convertis », ont pu découvrir la gamme complète des appareils électroménagers, y compris ceux que la Belgique n'importe pas.

Dans chaque région, les délégués commerciaux d'Allumalux (l'importateur) recevaient leurs clients réels et potentiels: explications techniques, présentation des nouveautés, détails sur quelques prototypes d'appareils dont la production n'a pas encore commencé.

Ce train est donc revenu en Belgique, malgré la participation, décidée depuis longtemps, d'Allumalux au salon professionnel Home Electric dont les portes s'ouvriront dans le courant d'avril. Nous en concluons que le train-exposition présente pour la firme belge un intérêt réel. Et un chef de produits nous le confirme:

— L'opération de 1977 a été concluante. Nous la répétons donc cette année. Le train est un média fort pratique. Tous nos distributeurs ne sont pas disposés à se rendre à Bruxelles pour prendre contact avec notre gamme complète d'appareils. Nos délégués commerciaux ne peuvent leur montrer, à domicile, que le petit appareillage. Or, nous sommes sur le marché belge le numéro 1 du froid et le numéro 2 en lave-vaisselle. Une position à maintenir et à développer encore. Nous rendons donc visite aux gens dans leur région. Cette démarche leur plaît, a priori. En plus, dans ce train, nous obtenons un dialogue plus étroit, une meilleure collaboration. Dans un salon professionnel, nous rencontrons aussi beaucoup de curieux.

Dans le train, les distributeurs ont répondu à une invitation personnelle, ce qui est déjà positif. Et le dialogue s'établit mieux. C'est d'ailleurs la base essentielle de l'opération.

ser ici d'un stand de 500 m². Si l'on compte qu'un wagon offre une surface de 50 m², nous en sommes, subjectivement, à plus de deux fois et demi la surface réelle.

Tout cela favorise la création d'une bonne ambiance. Et j'irai même plus loin: le développement d'un feed-back auquel nous attribuons une grande importance. Le marketing conditionne totalement la production en électroménager, jusqu'au petit détail. Ainsi, le bleu, qui auparavant symbolisait le froid, a été abandonné au profit du vert, qui fait plus frais. Autre exemple: nous développons des appareils « écologiques ». J'entends par là que pour des capacités et des performances égales et parfois supérieures, ces appareils consomment de 10 à 15 % d'énergie en moins. C'est intéressant à notre époque. Dans la ligne marketing, nous nous intéressons vivement aux remarques des distributeurs: ceux-ci nous informent des tendances constatées parmi les acheteuses. C'est capital: la ménagère a beaucoup évolué. Elle ne craint plus aujourd'hui de rechercher un maximum de confort, et elle n'a pratiquement plus peur des appareils électriques. Le marché s'en trouve modifié profondément.

On peut donc affirmer que le train se présente comme un excellent outil de communication « interne ». Il ne s'en tient pas là, d'ailleurs, vis-à-vis d'Allumalux: tout le matériel Bosch importé d'Allemagne arrive en Belgique par chemin de fer. Chaque jour, l'entrepôt central d'Allumalux, à Zaventem, reçoit une moyenne de 6 à 7 wagons complets. Pour la distribution, SNCB-Colis entre également en jeu. Autant dire que le service expéditions et transports d'Allumalux connaît bien le chemin de fer. Les commerciaux, par le biais de cette opération itinérante, ont à leur tour appris à le connaître. Et ils s'en félicitent. CQFD, si l'on peut dire.



Un autre emballage

Le train n'est-il pas un espace étriqué, où les gens se sentiraient mal à l'aise?

— Le train, c'est un autre emballage, une atmosphère différente. Il y a là un aspect « évasion » qui séduit dès le départ. Quant à dire qu'il est étriqué... Nous avons l'impression de dispo-





TRAIN + VELO: EN VOGUE

Le vélo connaît la vogue. Il fallait voir, au Salon de l'Auto — et oui — la multitude de bicyclettes de tous genres et le nombreux public qui venait leur tater les boyaux, leur caresser le cadre, les englober d'un regard de connaisseur, tout comme, au marché, on s'intéresse aux dents et à la musculature d'un cheval qu'on aimerait s'acheter.

Ailleurs, ce sont des hordes de cyclistes qui défilent dans l'ensemble bigarré des survêtements souvent tout neufs. Et les mécanos se réveillent, pour baigner les chaînes, graisser les moyeux, astiquer les tubes, gonfler les pneus, régler les dérailleurs...

Auparavant moyen de transport (les facteurs, agents de police et autres n'y ont pas encore renoncé), le vélo revient en force comme outil de loisir. Les Poulidor du dimanche s'en régaleront.

Depuis quelques années, le chemin de fer l'a inscrit à son programme. Et cette formule — train + vélo — née pendant les mois d'été, a connu un tel succès qu'aujourd'hui, elle fonctionne toute l'année.

Vingt-deux gares se partagent les 500 à 550 machines — homme, dame et enfant — que les sportifs peuvent louer à la journée et restituer aussi dans une centaine d'autres gares, selon leur choix ou leur fatigue.

Munis de changements de vitesse dans les régions vallonnées, les vélos sont en parfait état de marche, et équipés de lanternes et matières réfléchissantes qui renforcent (au-delà des prescriptions légales) la sécurité de leurs utilisateurs.

Engagés par un contrat de location, couverts par une assurance (sans frais supplémentaires), les cyclistes ferroviaires n'ont plus qu'à suivre le chemin de leur fantaisie, à se repaître de la nature qui les accueille et, le lendemain, peut-être, à se masser les muscles endoloris.

Prix tout compris par journée de location :

- sur présentation d'un billet de chemin de fer valable : 95 francs par vélo.
- sans billet de chemin de fer : 125 francs par vélo.

Prix pour une durée de trois jours au moins : 80 francs par jour.

Prix pour les groupes qui voyagent à la faveur d'un billet collectif : 80 francs par jour (même pour un seul jour).

L'assurance est comprise dans ces montants. Avec le contrat de location, le locataire reçoit une liste de toutes les gares dans lesquelles il peut indifféremment restituer le vélo.

BENELUX TOURRAIL LIBRE PARCOURS DANS LES TRAINS DU BENELUX

Encouragés par les résultats de l'année 1977, les chemins de fer hollandais, luxembourgeois et belges ont décidé de renouveler en 1978 la mise en vente de cartes Benelux Tourrail.

Porteurs de cette carte, les voyageurs peuvent, du 1 mars au 30 septembre, circuler librement pendant 10 jours sur toutes les lignes ferroviaires du Benelux. La carte est délivrée sans formalités dans les grandes gares qui vendent des billets internationaux. Les prix de 1977 n'ont pas subi de modifications : les cartes coûteront cette année encore 1.880 F en deuxième classe et 2.820 F en première.

Deux innovations méritent une mention : les enfants de moins de 12 ans peuvent voyager à moitié prix ; des points de vente sont ouverts en Rhénanie-Westphalie, en Grande-Bretagne et en France.

Un dépliant explicatif va être édité conjointement par les services officiels du tourisme et les réseaux ferroviaires des trois pays.

PRESQUE 18 MILLIONS DE COUCHETTES

Les couchettes, ça n'a l'air de rien, à côté du trafic ferroviaire total : on ne dort que la nuit et, à tout prendre, les trains de nuit ne représentent qu'un petit pourcentage de l'ensemble des convois mis en ligne.

Pourtant, les couchettes connaissent un succès croissant. On en a utilisé, en 1976, quelque 17.650.000, soit une moyenne européenne de 48.425 par jour — il faudrait dire par nuit ! Par rapport à 1975, cela correspond à une croissance de 9,3 %.

Donc, chaque nuit, près de 50.000 personnes dorment en voiture couchettes. Toute la population d'Hasselt, ou de Tournai. Imaginez !

Notons qu'au niveau national, c'est en Pologne qu'à été enregistrée la plus forte progression : 86 % de plus qu'en 1975. Et c'est en France qu'on utilise le plus les couchettes.

On peut comprendre aisément cette progression : voyager en couchettes, c'est économique et cela fait gagner du temps.

88 TRAINS POUR LA NEIGE



Nul n'ignore plus l'extraordinaire développement des vacances d'hiver. Autrefois, les stations de neige devaient à une classe aisée leur animation pendant la saison du ski. La démocratisation du tourisme, les efforts consentis par hôteliers et transporteurs et la mise sur pied de formules « tout compris » très avantageuses ont contribué à rendre les sports d'hiver accessibles à un public beaucoup plus large. A l'extrême, certains verraient quelque indécence à ne pas s'évader sur les pentes neigeuses au moins quelques jours par an.

Nous n'irons pas aussi loin. Mais force nous est de constater que d'année en année le succès se confirme.

Les départs de Noël ont nécessité la mise en ligne de 88 trains (42 trains habituels, 32 trains supplémentaires et 14 trains spéciaux d'agences) empruntés par environ 40.800 voyageurs. Précisons, pour la comparaison, qu'à Noël 76, on avait enregistré 82 trains et 35.000 vacanciers.

La moitié des voyageurs sont partis en couchettes, ou ont emprunté la voiture-lit ; les autres ont voyagé en places assises.

En ce qui concerne les destinations, un hit parade donnerait le classement suivant : la Suisse (de très loin en tête), les Alpes françaises, l'Autriche, l'Allemagne fédérale et l'Italie.

Il faut signaler encore que si la quasi totalité des demandes de réservation ont pu être satisfaites, c'est entre autres grâce à l'aide temporaire fournie à la SNCB par les réseaux destinataires de ce trafic.



LA HOLLANDE A PORTEE DE TRAIN



Nous parlions, par ailleurs, du train-exposition Bosch, ouvert aux professionnels de l'électroménager. Autre train, autre public. Les chemins de fer néerlandais organisaient du 10 au 17 mars une exposition semblable, à Bruxelles Midi. Leur train à eux était ouvert au grand public. Nous y avons d'ailleurs invité nos lecteurs en février.

Accueillis dans un jardin printanier avant même d'atteindre le quai, les visiteurs de cette expo se trouvaient d'emblée dans l'ambiance hollandaise. Les fleurs rassemblées par le Keukenhof, de la commune de Lisse, offraient un départ souriant, frais, typique: la Hollande ne passe-t-elle pas pour le pays des fleurs? Qu'on se souvienne de la Tulipe Noire, où Dumas mettait en scène de grands horticulteurs des Pays-Bas.

Dans les trois voitures-exposition, dont une voiture-cinéma, chacun pouvait ensuite prendre contact avec le tourisme de nos voisins: régions attrayantes, curiosités diverses, formules avantageuses pour s'y rendre par chemin de fer.

Le train hollandais a connu un beau succès auprès des voyageurs belges. Ouvert en même temps que le salon des vacances, il en était une sorte d'antenne, au même titre que d'autres expositions individualisées.

Pour la petite histoire, signalons que ce train-expo se compose de voitures quinquagénaires, récupérées de justesse par le service de publicité des Nederlandse Spoorwegen au moment où les services du matériel les promettaient à la casse. Entièrement vidées, «retapées» complètement, revêtues de tapis plain et pourvues de chauffage et d'éclairage, ces voitures ont vécu une véritable météorose. Leur nouvelle personnalité fait d'elles un outil idéal pour ceux qui désirent présenter un peu partout leurs produits, leurs services, et cela sans passer par les affres des déménagements successifs.

INTERFRIGO: DU FROID POUR LES PAYS CHAUDS

Interfrigo, vous le savez, est une association créée par 22 réseaux ferroviaires pour organiser le transport international de marchandises sous température dirigée. Le champ d'action d'Interfrigo s'étend à toute l'Europe, au Moyen-Orient, et à l'Afrique du Nord (pour le transport en containers frigorifiques).

Interfrigo a enregistré en 1977, pour ce qui concerne son trafic en wagons réfrigérants, une progression de 6 % par rapport à l'année précédente, ce qui contribue à compenser presque totalement le recul de 9 % constaté entre 1973 et 1976.

Interfrigo ne craint pas les difficultés: elles se résolvent la plupart du temps à la satisfaction de tous. Dans cette ligne, un trafic à longue distance a été mis sur pied pour le transport de pommes de table entre la Garonne (France) et Téhéran. Les rames de 19 wagons réfrigérants (température obtenue au moyen de glace hydrique) ont couvert les 6.000 kilomètres en 17 jours. Les pommes sont arrivées en excellent état. La satisfaction de toutes les parties ouvrait de bonnes perspectives. Aussi a-t-on mis à l'essai des transports d'agrumes à aussi longue distance, notamment l'acheminement d'oranges espagnoles jusqu'à Téhéran.



PASSAGES A NIVEAU: MEFIANCE

Bien calé dans un siège baquet, les mains arrondies autour du volant «sport», les pieds souples sur les pédales, cet automobiliste jouit pleinement du plaisir que lui procure son petit monstre mécanique. La route défile, les arbres passent en trombe. Tiens, un passage à niveau — un PN, pour parler vite. Le signal passe au rouge, la sonnerie résonne, les barrières en chicane achèvent leur descente. Que fait-il, notre petit Lauda amateur?

Que feriez-vous à sa place? Un slalom, pour franchir la chicane, vous disant que le train est sans doute encore loin? Non, s'il vous plaît, non!

Brûler froidement les feux rouges, franchir allègrement les limites de vitesse, défier la signalisation des chemins de fer, en d'autres mots, narguer la loi, le bon sens, le danger... De grâce, mieux vaut vous en abstenir. Le feriez-vous par distraction que ce serait encore impardonnable. Songez que même en cours de freinage, un train «vaut» encore plusieurs centaines de tonnes: un véritable laminoir.

A l'examen des statistiques, deux éléments apparaissent. D'abord, dans les neuf dixièmes des cas, les accidents aux PN sont imputables à l'imprudence des usagers de la route. Ensuite, et voici de quoi nous remettre le moral en hausse, on a enregistré en 1977 une diminution du nombre des accidents. N'empêche: 23 personnes y ont encore perdu la vie.

Actions

La SNCB s'est toujours alarmée de cette situation et y a cherché des solutions. Elle n'est pas la seule, puisque Via Secura a décidé de consacrer le deuxième trimestre de 1978 à une grande campagne d'information et de sensibilisation à ce problème.

Les chemins de fer belges, en plaçant des caméras automatiques aux PN, misent sur la peur du gendarme, espérant ainsi assagir les automobilistes impétueux, voire insouciantes. Ces caméras fonctionnent en même temps que la signalisation de danger et enregistrent les flagrants délits. Un humoriste en conclurait que les automobilistes peuvent faire photographier leur voiture pour le prix d'une contredanse. Une photo qui reviendrait cher, à notre avis.

La campagne de Via Secura fait usage de moyens importants: messages à la radio, à la télévision, dans la presse écrite. Les usagers rencontreront aussi sur les routes — sur le terrain même, en quelque sorte — de grands panneaux qui leur rappelleront ce devoir primordial de prudence et de discipline à l'approche d'un PN.

D'aucuns diront que la solution la plus radicale consisterait à supprimer tous les passages à niveau. Evidemment. La construction du réseau ferroviaire belge date d'une époque où la circu-

lation routière était très loin de sa densité actuelle. Aujourd'hui, construire des passages supérieurs ou inférieurs requiert des investissements énormes, qui dépassent les possibilités des budgets si on ne les étale pas sur une période assez longue. Le plan de suppression existe. Chaque année, une tranche en est réalisée. Mais il restera encore longtemps des «points noirs». Voilà pourquoi les instances concernées se préoccupent aujourd'hui de sensibilisation et de dissuasion.

UNE TROISIEME VOIE POUR LA LIGNE DE LIEGE

Le dédoublement d'une ligne de chemin de fer ne va pas sans de longues études préalables: tant d'éléments interviennent, notamment aux abords des agglomérations. Ici, il faut surplomber d'autres lignes ferroviaires plutôt que les couper; là, des ponts routiers enjambent les voies, mais l'emprise n'est pas assez large pour l'implantation nouvelle; ou bien des bâtiments privés se trouvent sur le tracé; plus loin, voilà une gare ancienne, qu'il faut raser pour élargir et remplacer, à peu de distance, par un bâtiment nouveau, mieux adapté aux besoins de l'exploitation.

Généralement, le chemin de fer n'est pas seul en cause. Certains terrains appartiennent à d'autres administrations, à des personnes privées. Des travaux routiers doivent être effectués, qui dépendent aussi du département des travaux publics...

Depuis un certain temps, les services de la Voie de la SNCB suivent ainsi le dédoublement de la ligne 36, Bruxelles-Liège que, tronçon par tronçon, on établit pour répondre au besoin d'un trafic plus souple bien que croissant.

Dans la tranche des travaux Schaerbeek-Louvain, un tronçon est en cours de réalisation entre Schaerbeek et Diegem. C'est le viaduc que, de leur train, les voyageurs de cette ligne peuvent voir actuellement dans un état encore «squelettique».

Ce viaduc était indispensable pour que la troisième voie de la ligne 36 surplombe les lignes 25 et 27, Bruxelles-Anvers, qui se dirigent plus au nord. Il aura fallu, pour l'établir, battre des pieux dans le sol, dresser des piles de béton avant de

placer des poutres et de parachever l'ouvrage. Trois cent cinquante jours de travail, sous le soleil ou dans la boue: c'était le délai indispensable pour construire ce viaduc d'un demi kilomètre, qui relie quasi-directement Schaerbeek à Haren Sud où un troisième quai sera construit pour accueillir les trains de cette ligne 36.

A Diegem, la troisième voie existe déjà. Elle fut établie lors de la construction de la nouvelle gare pour voyageurs. Une gare où un passage sous-terrain fut construit par poussage, la technique moderne qui permet de limiter à très peu de temps le ralentissement du trafic pendant les travaux.

Un autre tronçon suivra celui-ci dans le plan d'établissement, puis un autre encore, jusqu'à ce que, tous les raccords terminés, on puisse emprunter la troisième voie de bout en bout. La souplesse du trafic en bénéficiera, notamment aux heures de pointe.



EN TRAIN, PLEIN D'ENTRAIN

Faut-il dire que les créateurs d'affiches s'amuse, parfois, à potasser la matière ferroviaire? Créateurs d'affiches, c'est un mot qui dépasse la réalité, puisque nous voulons parler, plutôt, des concepteurs de bandes dessinées qui, exceptionnellement, abandonnent le petit format pour s'exprimer sur 20 m².

L'année dernière, Morris nous prêtait ses cousins Dalton pour proclamer en grand: «Le train, c'est l'évasion».

Cette année, sur le slogan «En train, plein d'entrain», Willy Vandersteen fait courir Bob et Bobette, accompagnés de Lambique, à l'appel de Sidonie. Bien sûr, cette petite famille s'est offert les services d'un porteur de bagages hors pair: Jérôme, dont la force fait merveille dans toutes ses aventures. Bob et Bobette jouissent d'une belle réputation en Flandre et aux Pays-Bas — où ils font même du cinéma. La Wallonie les connaît moins, mais leur visage souriant ne la laissera sûrement pas indifférente.

TRANSPORTS EXCEPTIONNELS: UNE ADRESSE UTILE

Dans le numéro 1/77 de notre revue, deux pages étaient consacrées aux adresses des départements spécialisés en transports exceptionnels dans les réseaux voisins du nôtre. Un changement d'adresse nous est signalé. Nous le portons à la connaissance des intéressés:

British Railways
Shipping and international services division
163-203 Eversholtstreet
LONDON NW1 1BG
Tél. 387-1234, poste 4108 ou 4387

Rappelons à toutes fins utiles que c'est le réseau expéditeur qui effectue l'étude de transport, et que cette adresse ne peut vous servir que pour «tuyauter» votre correspondant en Angleterre lorsque vous discutez d'un chargement qui pourrait sortir du gabarit.

EN TRAIN... PLEIN D'ENTRAIN

