

3/78 ^{JUIN}

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



EQUIPEMENT

Le wagon Tahs: 9 à 12



TOURISME

Voitures standard européennes: 13
Inter Rail: 18
Le billet de week end: 18
TEE, pour le sport: 19
Le match: 19
Rallye vélo IBW: 19

INFORMATIONS S.N.C.B. 3/78

*En couverture:
Le temps est beau, faites du tourisme, prenez le train*

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

Editeur responsable:
J. HEINEN - BRUXELLES

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

Photos SNCB



ENTREPRISE

Wagons pour transport de verre: 6-7



NOUVELLES B

Le Rapolège: 5
Passages à niveau: 14-15
Représentant commercial à Bruxelles: 17
Nouveaux tickets: 17
Expo à Ostende: 17

NOSTALGIE

La nostalgie n'est plus ce qu'elle était. La grande comédienne Simone Signoret le prétend du moins dans le titre de ses mémoires.

A la rédaction d'Informations SNCB, franchement, nous pensons le contraire. Il ne se passe pas de quinzaine sans que nous parvenions l'annonce de la mise en ligne d'un train-vapeur.

A la Pentecôte, un vapeur quittait Louvain pour débarquer à Ypres, au son des fanfares, quelques centaines de touristes venus fêter

les Chats. Avant le voyage de retour, il devait d'ailleurs emmener pour un safari original les amateurs de photo, ciné et son ferroviaires.

Quinze jours plus tard, un vapeur explorait la ligne Mol-Neerpelt qu'on devait dès le lendemain exploiter en traction diesel.

Rebecq-Rognon possède aussi son train-vapeur, à service plus régulier, organisé par une association touristique. Association comme il en fleurit ici et là, toutes centrées sur le chemin de fer d'hier.

Curieuse époque. Voilà quelques années, nous connaissions des amoureux du rail. A présent, c'est d'une véritable ferropathie qu'il s'agit. Et, paradoxe remarquable entre tous, cet attachement nostalgique à la traction vapeur apparaît au moment où les écologistes crient haro sur les fumées et où bon nombre se réjouissent de voir la traction électrique épargner tant soit peu le milieu déjà rudement éprouvé.

Nos contemporains, effrayés, peut-être, par les conditions de vie — plastico-béton — que leur a ménagées le progrès, se tournent donc avec émotion vers ce jadis et naguère qu'ils appellent le « bon temps ».

Entre nous... les temps n'étaient pas meilleurs, tant s'en faut. Mais l'éloignement érode les choses, pour n'en garder que les bons côtés. La mémoire du mal nous est courte, sauf pour les grandes calamités, écrites de feu dans le souvenir.

Cette nostalgie de la vapeur est-elle signe des temps? N'exagérons rien. Le rétro se porte bien. La belle époque a bonne presse et bon rapport. Il faut que mode se passe...

N'empêche, à courir derrière les locos-tenders, à respirer les jets âpres de vapeur et de fumée, à renouer avec les escarilles, nos contemporains pourraient bien se découvrir un nouvel intérêt pour le train et ouvrir plus largement l'avenir de celui-ci. Qui s'en plaindrait?



Soyons courtois... sur toute la ligne

La courtoisie est l'une de ces choses qu'il est bon de rappeler de temps à autre, car on a, malheureusement, si facilement tendance, sinon à l'oublier, du moins à la négliger.

C'est pourquoi j'ai tenu à ce qu'une campagne pour plus de courtoisie dans les transports publics soit organisée sur le plan national, et par toutes les sociétés intéressées au transport public:

- la Société nationale des chemins de fer belges,
- la Société nationale des chemins de fer vicinaux et
- les sociétés de transports intercommunaux de Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, Charleroi et Verviers.

Le but de cette campagne est simple et clair: se rendre mutuellement la vie plus agréable dans les transports en commun. N'est-ce pas là, en effet, l'objectif final de tout acte de courtoisie?

- Se lever pour céder sa place à quelqu'un qui en a plus besoin que soi;
- aider une personne âgée à descendre du véhicule;
- céder le passage dans les couloirs;
- respecter le matériel;
- ou tout simplement, s'excuser gentiment lorsqu'un soubresaut inattendu a provoqué une légère bousculade...

Cela ne contribue-t-il pas, en fin de compte, à se rendre la vie plus agréable, tant pour soi-même que pour les autres?

Un sourire, un mot gentil, un coup de main, un geste amical, a toujours pour effet de détendre l'atmosphère, de rompre cette indifférence anonyme qui caractérise si souvent les relations sociales dans tous les lieux publics?

En fait, la courtoisie, que ce soit dans les transports en commun ou ailleurs, c'est un peu le thermomètre de la solidarité sociale, car elle traduit le degré d'attention que

chacun est disposé de porter aux autres.

A la différence d'un thermomètre, qui lui, n'est pas responsable de la température qu'il mesure, la courtoisie ne se borne pas à indiquer le résultat de l'évolution des rapports sociaux: elle en est l'un des ferments actifs.

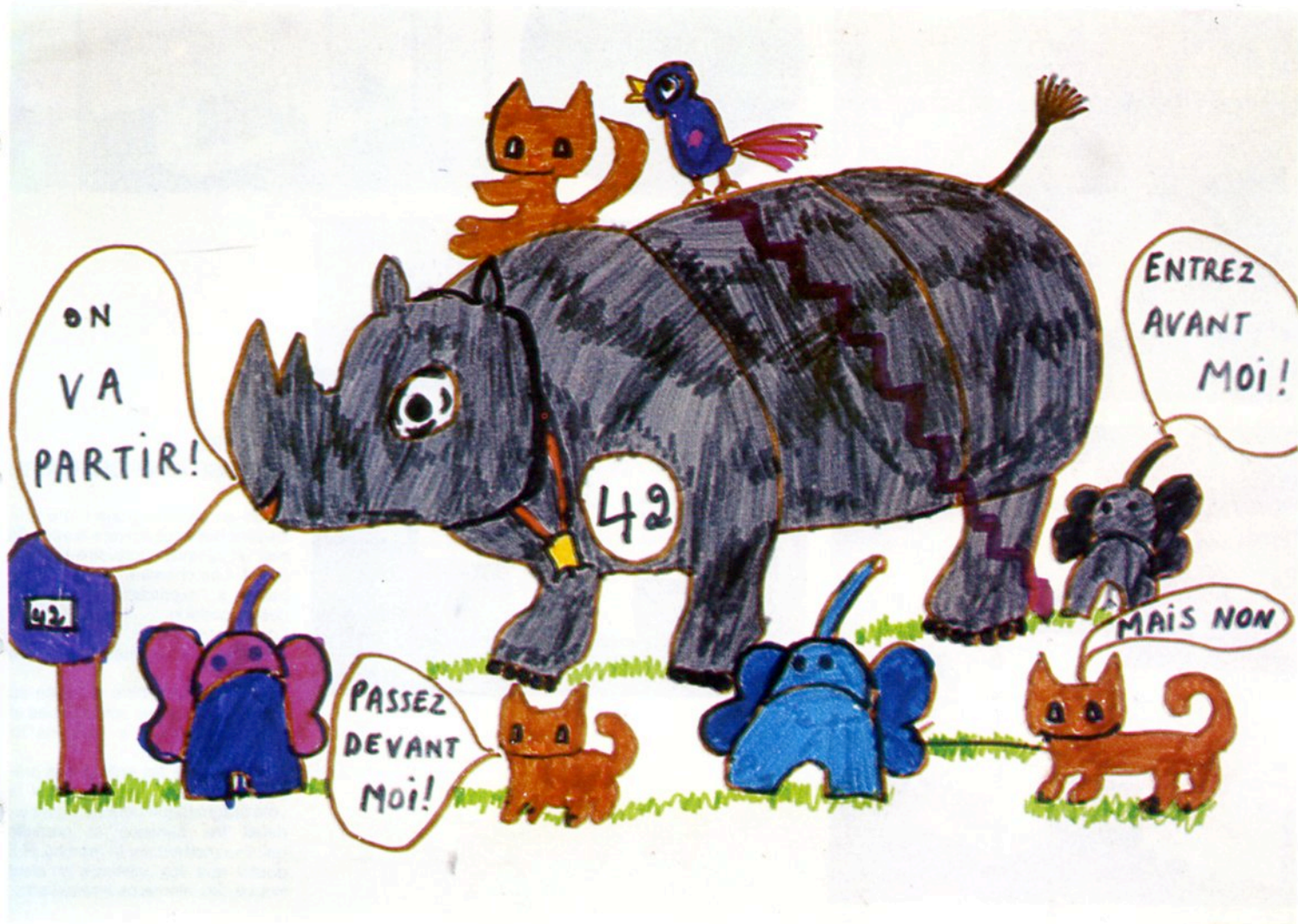
Il est permis de penser que si chacun prenait l'habitude de se conduire, en toutes circonstances, avec courtoisie, les mentalités évolueraient sensiblement, et partant, la qualité de nos rapports sociaux tant individuels que collectifs. Un aspect, secondaire peut-être, mais important malgré tout, de la courtoisie dans les transports en commun, est le gain de temps qu'elle peut apporter à chacun.

La vitesse commerciale est un élément essentiel de la qualité du service offert par les transports publics, et aussi de sa rentabilité. Si chaque usager voulait prendre conscience du rôle qu'il joue, par son comportement, dans la bonne

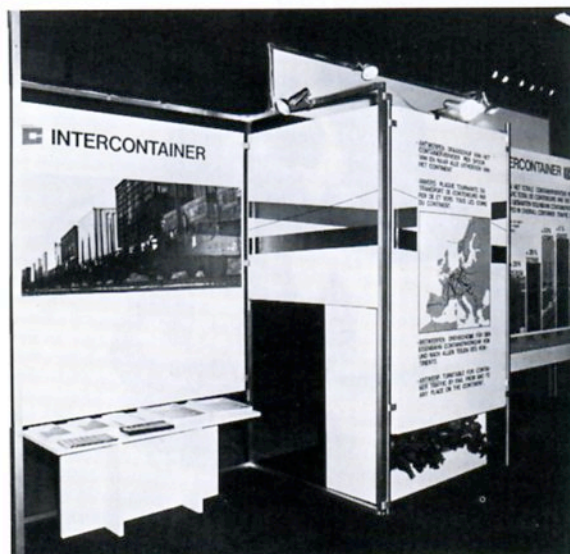
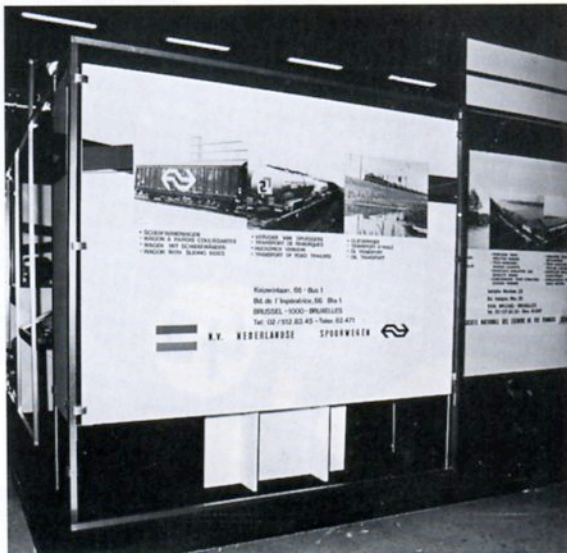
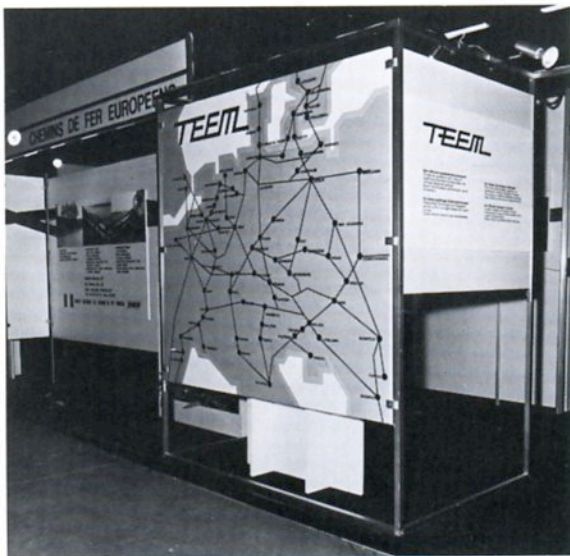
organisation des services de transport, le confort de tous en serait amélioré et en outre, la charge financière qui pèse sur la collectivité en serait quelque peu soulagée. Voilà donc une excellente occasion de joindre l'utile à l'agréable.

J. CHABERT
Ministre des Communications

Le dessin ci-dessous a été primé, parmi 17.000 envois, lors du concours organisé par le Ministère des communications sur le thème de la courtoisie. Il est l'oeuvre de Marie-Charlotte Van Lambsweerde (catégorie 5/8 ans).



ANVERS exposition portuaire



ANVERS EXPOSITION PORTUAIRE

Nous en parlons dans notre précédent numéro: Anvers a vécu fin mai un congrès portuaire international. Les chemins de fer participaient à l'exposition organisée à cette occasion.

Lors du vernissage, Mr Maes, président de l'exposition, devait dire ceci:

"(...) toute la matière exposée au congrès en termes scientifiques et théoriques, nous la trouvons ici matérialisée."

Effectivement, les entreprises présentes à l'expo avaient choisi la voie pragmatique pour expliquer en détail les services et produits qu'elles mettent sur le marché. Nul doute que les visiteurs y aient trouvé des éléments intéressants.



Jusqu'à présent, pour le transport par fer, entre le wagon isolé et le train complet, il n'existait pratiquement aucune solution satisfaisante, tant du point de vue de l'acheminement que de celui du prix de revient. En créant dernièrement le RAPILEGE — déjà appliqué en France — la SNCF et la SNCB comblent désormais cette lacune pour les échanges franco-belges.

Pourquoi le RAPILEGE ?

Comme son nom l'indique, le RAPILEGE est un train rapide, acheminé à 100 km/h (sauf dérogation justifiée par des impératifs techniques relatifs au matériel) et léger, d'un tonnage d'environ 650 t (les tonnages connus actuellement varient entre 500 t, en principe le minimum pour le RAPILEGE, et 800 t, minimum pour un train complet normal).

Ce nouveau mode de transport s'adresse, entre autres, à des trafics de céréales, de produits chimiques ou de produits sidérurgiques dont le flux annuel atteint 20.000 à 40.000 t, ce qui correspond en moyenne à 1 ou 2 trains RAPILEGE par semaine et permet un bon acheminement de tonnages intermédiaires entre ceux des trains complets et ceux des wagons isolés.

Ses atouts

Outre la rapidité et le tonnage réduit, le RAPILEGE possède encore d'autres qualités. Tout d'abord, à l'inverse des prix de transport des wagons isolés et des trains complets, fixés par des tarifs plus ou moins rigides, celui du RAPILEGE est établi uniquement sur devis; autrement dit, chaque cas fait l'objet d'un examen minutieux qui permet de déterminer un prix sur mesure, le plus juste possible. Cet examen tient compte notamment des relations, de l'époque de circulation ainsi que des particularités du marché des transports de chaque marchandise. De plus, le prix de revient total du RAPILEGE peut encore être diminué dans certains cas par l'abaissement des coûts indirects: frais grevant les wagons de particuliers expédiés en RAPILEGE moindres que pour ces wagons expédiés isolément, nombre de wagons à louer ou à acquérir et charges d'embranchements particuliers et de stockage moindres que pour le train complet.

Le RAPILEGE se justifie également par la grande diversité des marchandises qu'il concerne: sucre, gaz de pétrole liquéfié, fuel lourd, bitume, granulats, ciment, sables industriels, pâte à papier, produits destinés à la fabrication de tubes et de produits sidérurgiques finis, etc. De ce fait, le RAPILEGE

peut satisfaire au mieux les besoins les plus variés d'une vaste clientèle.

Son avenir

Le RAPILEGE se présente donc comme une formule de transport non seulement adaptée mais également personnalisée, qui sera appréciée à sa juste valeur. Elle sera bientôt mise en pratique pour les échanges entre la France et la Belgique. Chaque cas fera l'objet d'une concertation entre les deux réseaux.

**Bientôt
des trains
Rapilège
pour
les trafics
franco-belges**





POUR Transporter du verre



La société Glaverbel possède plusieurs usines réparties sur le territoire belge. Chacune a sa spécialité, et une inter-dépendance existe entre les centres de production pure et d'autres chargés de finition. Cela implique un trafic inter-usines qu'il convient de régler sous la forme la plus souple et la plus efficace.

Toutes ces unités sont raccordées au réseau ferroviaire belge. Une solution s'imposait, de ce fait: organiser ce trafic «interne» par chemin de fer.

Les plaques de verre sont assemblées sur des chevalets qu'il faut encore caler sur les wagons plats. Mais caler de quelle manière? Une formule pratique a été étudiée par les services techniques de la SNCB. Notre montage photographique montre clairement de quoi il s'agit.

Recyclage

Quarante wagons plats ordinaires à bogies trouvent ainsi une destination spéciale pour une durée de cinq ans. Pendant cette période, fixée par contrat, Glaverbel prend les wagons en location pour son usage exclusif.

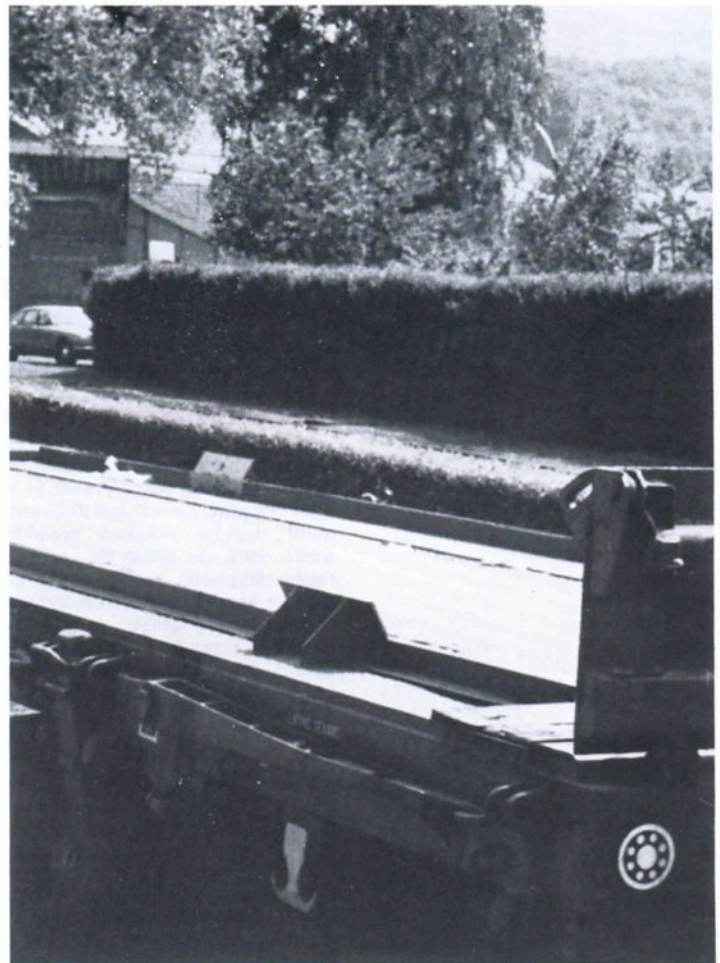
En pratique, chaque wagon reçoit, à l'usine de Moustier, un chargement de deux chevalets. Le verre flotté prend alors la direction des unités de découpe de Mol, Houdeng, Lodelinsart, Gilly et, dans une moindre mesure, du départe-

ment d'argenterie de Zeebrugge (fabrication de miroiterie).

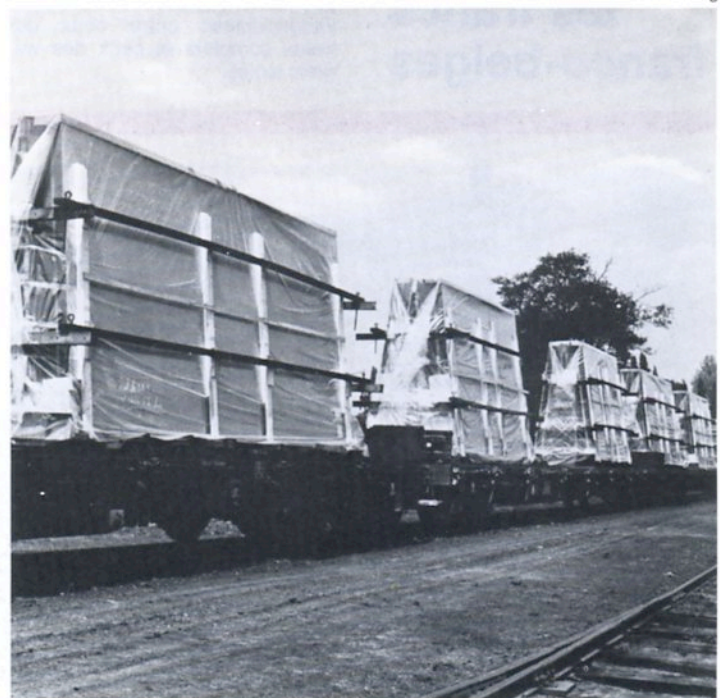
Les chevalets peuvent recevoir un nombre variable (selon leur épaisseur) de pièces de verre dont les dimensions maximales atteignent $6 \times 3,23$ m. Le poids total fixé au chevalet se situe aux environs de 22 tonnes. Les wagons emportent donc 44 tonnes de marchandise (2 chevalets chargés). Et l'on prévoit 1700 à 2250 chargements de ce type chaque année, soit un total de 75 à 100.000 tonnes de verre transportées.

Plutôt que de construire des véhicules à l'usage exclusif de ce trafic, mieux valait aménager astucieusement un matériel existant. Un matériel que l'on pourra «désarmer», le cas échéant, et restituer à sa vocation initiale.

L'aménagement par l'atelier de Gentbrugge touche à sa fin. Déjà, des wagons sont en service. Ils effectuent les trajets dont nous parlions plus haut. Le calage souple des chevalets donne entière satisfaction. Le chargement s'effectue sans problème grâce au système d'entonnoir adapté aux cornières. Les lattes de soutien assurent une grande stabilité aux pupitres lors des sollicitations pendant le transport.



1. Pour servir d'entonnoir, des arrêts obliques fixés aux cornières.
2. Un espace libre pour permettre le glissement.
3. Deux chevalets par wagon.
4. Les cornières assurent un calage longitudinal.



4



CALAGE SOUPLE

Le calage rigide, dont nous parlons dans notre précédent article, est difficile à effectuer de façon parfaite. Il faut, en effet, en le concevant, tenir compte des accélérations et des décélérations inhérentes au transport par chemin de fer (4g dans le sens longitudinal, — 0,4g dans le sens transversal) et aussi — et surtout — veiller à obtenir une réalisation rationnelle. Les erreurs de conception et les malfaçons peuvent avoir des conséquences graves.

de la marchandise ou de son conditionnement.

On fixera sur des patins de glissement les unités qui, par la constitution de leur base, ne peuvent glisser directement sur le plancher. (Fig. 1)

Lorsque la surface d'appui ou le manque de stabilité ne permettent pas l'emploi des seuls patins de glissement, on disposera les unités sur des assemblages munis de patins. (Fig. 2)

Le chargement doit être réalisé en tenant compte des remarques suivantes :

— patins placés dans le sens longitudinal du wagon et terminés en biseau pour ne pas buter contre les aspérités du plancher ;

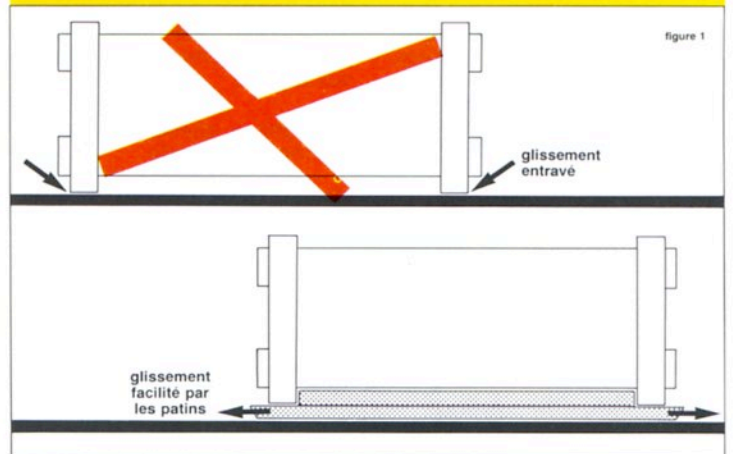


figure 1

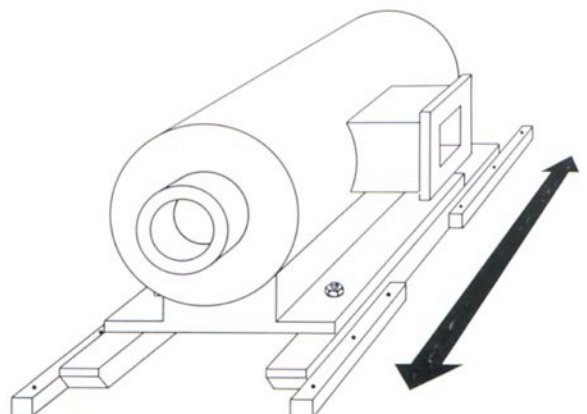
Mieux vaut, dans certains cas, réaliser un chargement avec possibilité de glissement car les unités ne sont soumises alors qu'à des sollicitations amorties par frottement, qui ne dépassent généralement pas 0,7 fois le poids de l'objet. Ce calage souple est particulièrement recommandé lors du transport de pièces lourdes ou fragiles.

- guidage latéral des patins réalisé en tenant compte des possibilités de déplacement ;
- assemblage du traîneau réalisé au moyen de boulons et vis (éviter les pointes) ;
- étais et amarres éventuels fixés aux patins du traîneau (voir figure 2).

Mais avant d'adopter cette forme de calage, assurons-nous d'abord que les unités peuvent glisser sur leur surface d'appui sans risque de basculement dans le sens longitudinal ou transversal du wagon, et aussi sans risque de détérioration

Lorsque le plancher du wagon présente trop d'aspérités pour permettre un glissement convenable, il convient de prévoir des intercalaires. Ceux-ci ne seront pas liés au chargement, mais rendus solidaires du plancher du wagon.

figure 2



Stabilité

Les unités doivent être chargées dans le sens longitudinal du wagon pour obtenir une meilleure stabilité et éviter tout risque de basculement.

Pour améliorer encore la stabilité dans ce même sens, il convient de donner une longueur suffisante aux patins; en aucun cas, la distance entre l'extrémité portante des patins et le plan transversal passant par le centre de gravité de l'unité chargée ne peut être inférieure à la hauteur du centre de gravité au-dessus du plancher. (Fig. 3)

Un risque de basculement transversal existe lorsque la distance entre la partie extérieure du patin et la verticale passant par le centre de gravité est inférieure à 0,7 fois la hauteur du centre de gravité au-dessus du plancher. (Fig. 4)

Pour améliorer la stabilité, il est souvent souhaitable de grouper plusieurs unités et de les solidariser entre elles. (Fig. 5). Les unités peuvent également être fixées sur un même traîneau.

Espaces libres

L'espace libre à réserver pour le glissement doit être aussi important que possible.

Pour les unités fragiles, il est souhaitable de prévoir un espace libre de :

- 1,50 mètre aux extrémités du wagon;
- 0,50 mètre entre les unités.

Ces espaces peuvent être réduits par l'utilisation de moyens propres à limiter les déplacements (matériaux augmentant l'adhérence, amarres, matières élastiques, cales de limitation de course, etc.).

Dans certains cas, la limitation du déplacement est indispensable pour éviter tout risque de surcharge des essieux.

Précautions spéciales pendant la période hivernale

En hiver, il est conseillé de saupoudrer le plancher des wagons ouverts de matériaux qui empêchent la formation de plaques de givre, verglas, etc.

On fera, par exemple, usage de cristaux de sel.

figure 3

figure 4

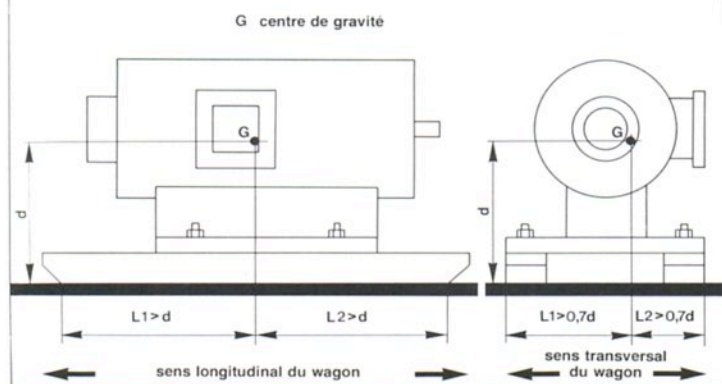
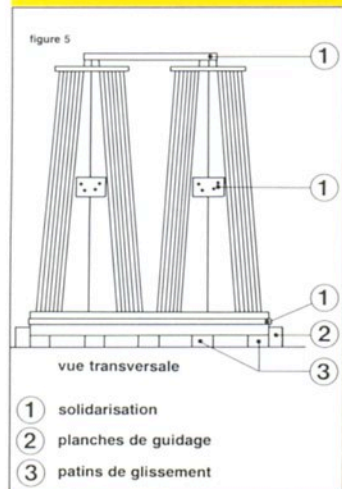


figure 5



Pour tout renseignement relatif à l'arrimage et à la mise au point des chargements, les expéditeurs peuvent s'adresser à la SNCB, service E 13-1, Rue de France 85, 1070 Bruxelles. Tél. 02/523 80 80, postes intérieurs 2139 ou 2135.

En sleeping de Bruxelles à Milan.

Le temps d'un rêve...



Le temps d'un rêve endormi...

dans l'intimité feutrée de votre cabine T 2

Le temps d'un rêve éveillé...

où sous vos yeux défilent les cimes neigeuses des Alpes et les rives fleuries des lacs italiens

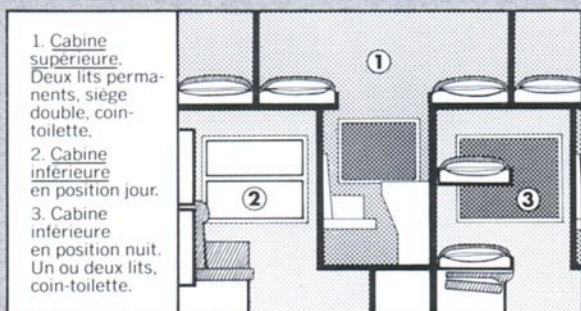
...et vous voilà à Milan

la grande métropole des affaires, de l'art, de la culture.

NOUVEAU TARIF FORFAITAIRE : 2.884 F*

* tarif simple, par personne, en cabine T 2 à 2 lits, avec coin-toilette à eau chaude et froide, prise 220V., fauteuils doubles en position "jour"

Bruxelles M.	↓ 22.40	↑ 7.38
Milan C. jusqu'au 27.5	↓ 12.10	↑ 17.50
Milan C. à part. du 28.5	↓ 12.45	↑ 18.40



Chaque nuit, des voitures-lits TEN circulent vers toutes les grandes destinations-loisirs vers tous les centres d'affaires importants d'Europe. Voyez votre agence de voyages.

TEN Trans Euro Nuit

wagon à toiture enroulable, pour le transport de coils



INFORMATIONS SNCB 378



Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Tahs, 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.

Le wagon Tahs est un wagon à toiture enroulable permettant le transport de rouleaux de tôle à axe horizontal, sans dispositifs spéciaux de calage.

Nous disposons actuellement de quatre séries de ces wagons auto-callants, tous équipés de 7 berceaux qui empêchent le déplacement des coils dans le sens longitudinal.

Il existe deux séries de wagons Tahs avec toiture entièrement horizontale (3614 A3 et A4). Les wagons de deux autres séries (3614 A5 et A7) possèdent une toiture horizontale inclinée aux extrémités. Leurs parois frontales sont rabattables. Ces derniers wagons sont donc très pratiques pour les installations où les engins de manutention ne permettent pas d'élever les coils par-dessus les parois latérales: il suffit d'aborder le wagon par son extrémité la plus basse et de transborder à cet endroit.

La manœuvre de la toiture enroulable, qui permet le dégagement de

toute la longueur du wagon, est normalement effectuée du sol par une manivelle prévue à cet effet. Un embout carré permet aussi la commande mécanique au moyen d'un outillage pneumatique du genre «foreuse».

Notons encore la présence d'une porte latérale, moyen d'accès au wagon pour le préposé à la manutention.

Quelques précisions s'imposent quant à la charge utile. On remarque la présence, au flanc du wagon, de deux tableaux:

- l'un donne, comme d'habitude, les charges maximum tolérées;
- l'autre, sous forme schématique, montre comment répartir le chargement selon le poids et le diamètre des coils à transporter.

En plus de ces prescriptions, il faut tenir compte des règles générales du chargement:

- éviter toute surcharge des bogies;

— veiller à ce que le rapport de poids par bogie soit inférieur à 3;

- en cas de chargement dans un même berceau de rouleaux de largeurs et de diamètres différents, le centre de gravité de l'ensemble doit se trouver sur l'axe longitudinal du wagon.

Il convient d'autre part d'utiliser les berceaux qui se trouvent au-dessus des pivots de bogies si ces berceaux suffisent à recevoir tout le chargement.

Les éléments donnés dans cette fiche sont purement indicatifs; les utilisateurs sont invités à vérifier si le chargement correspond aux inscriptions figurant sur le wagon.

T wagon à toit ouvrant

Tahs

à bogies

transport de rouleaux de tôle (coils) à axe horizontal

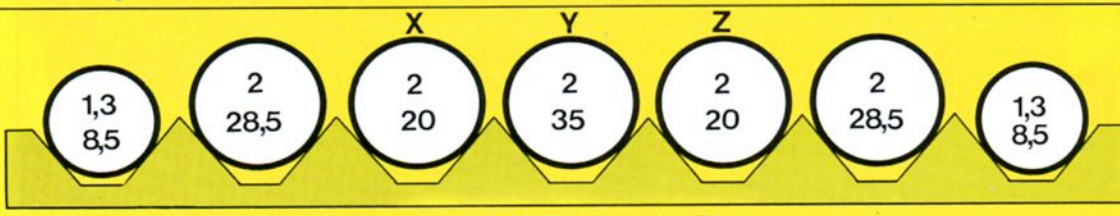
apte à circuler à 100 km/heure

1 Code		Tahs	Tahs																																				
2 Type		3614 A3	3614 A4																																				
3 Nombre		198	200																																				
4 Numéro du wagon		3188 587 000 199	3188 587 5 200 399																																				
5 Année de construction		1969-70	1970-71																																				
6 Longueur hors butoirs = LW	mm	12 390	12 400																																				
7 Distance entre pivots de bogies = A	mm	6 500	6 500																																				
8 Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	8 300	8 300																																				
9 Largeur hors tout = BW	mm	3 010	3 010																																				
10 Hauteur hors tout = HW	mm	3 576	3 576																																				
11 Nombre de berceaux fixes		7	7																																				
12 Type de toiture		horizontale																																					
13 Ouverture de chargement: largeur (toiture enroulable) = BT	mm	2 564	2 564																																				
14 Tare moyenne	t	23	23																																				
15 Charges autorisées	t	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>A</th> <th>B₁</th> <th>B₂</th> <th>C₂</th> <th>C₃C₄</th> <th></th> <th>A</th> <th>B₁</th> <th>B₂</th> <th>C₂</th> <th>C₃C₄</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> <td></td> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> <td>S</td> <td>36,5</td> <td>39,0</td> <td>49,0</td> <td>56,0</td> <td>57,0</td> </tr> </tbody> </table>			A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄		A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄		36,5	39,0	49,0	56,0	57,0		36,5	39,0	49,0	56,0	57,0	S	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0	S	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0
	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄		A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄																												
	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0		36,5	39,0	49,0	56,0	57,0																												
S	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0	S	36,5	39,0	49,0	56,0	57,0																												
16 Rayon de courbe minimum	m	50	50																																				

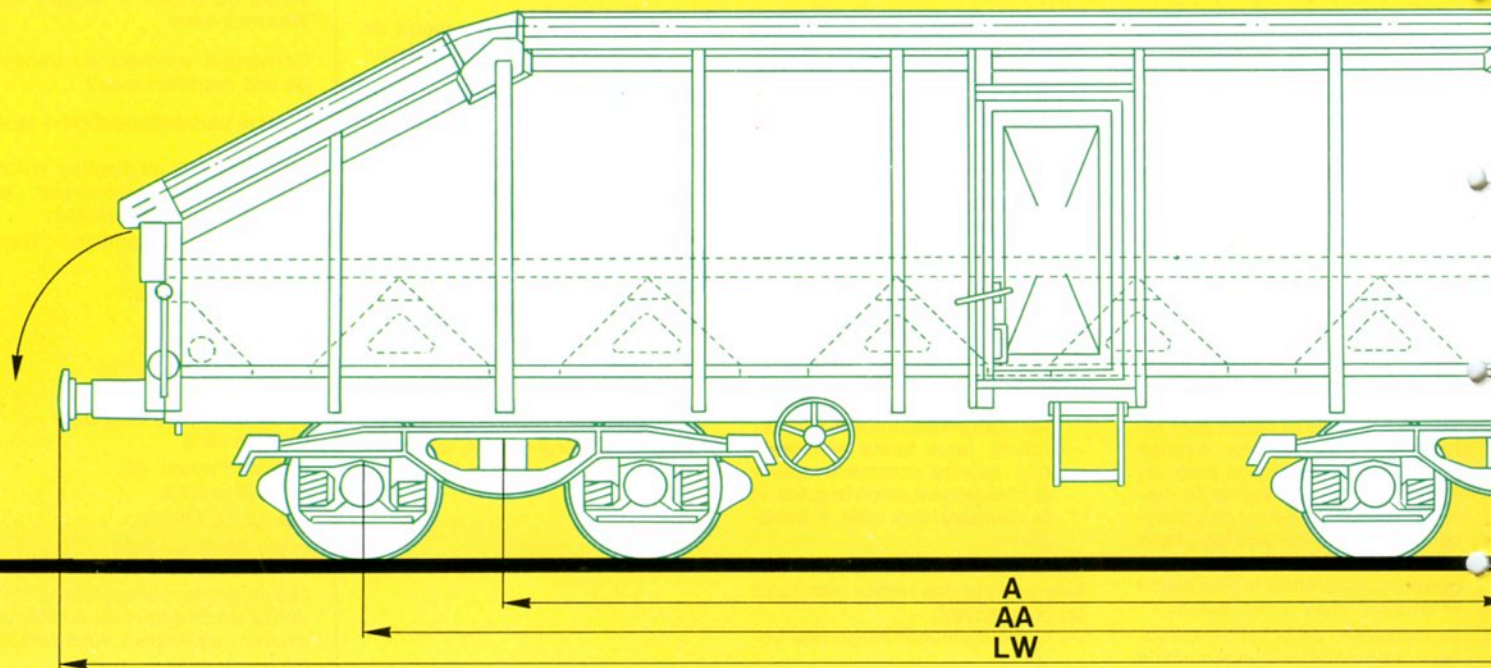
Type wagon Schéma de chargement

3614 A3
3614 A4

∅ max.(m)
P max. (t)



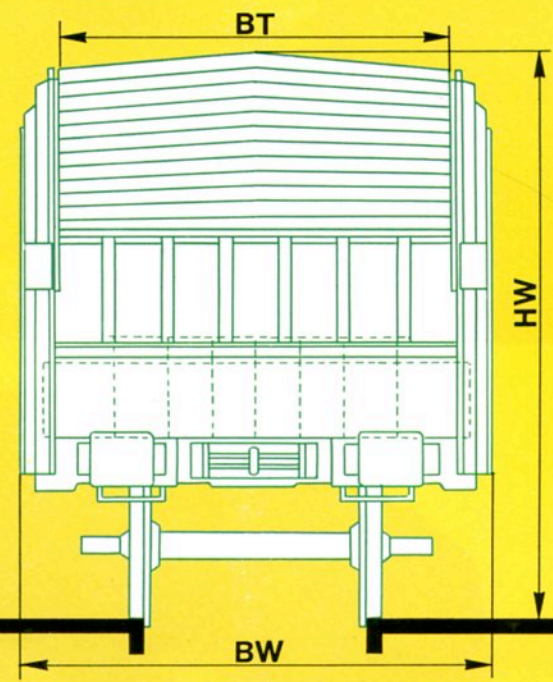
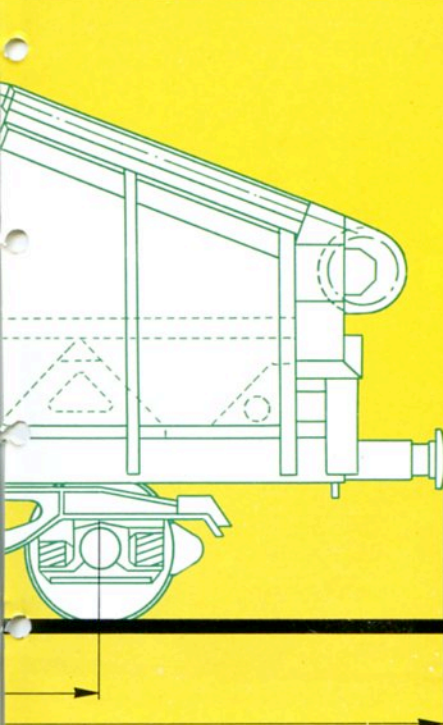
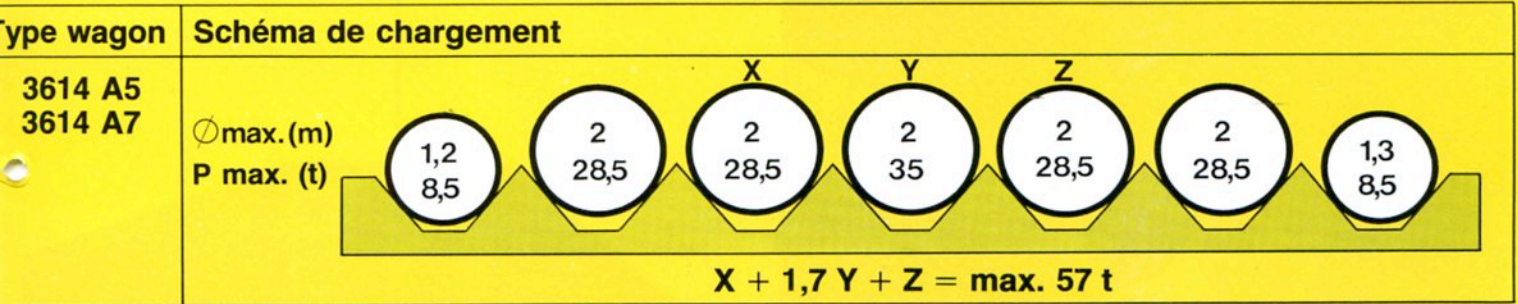
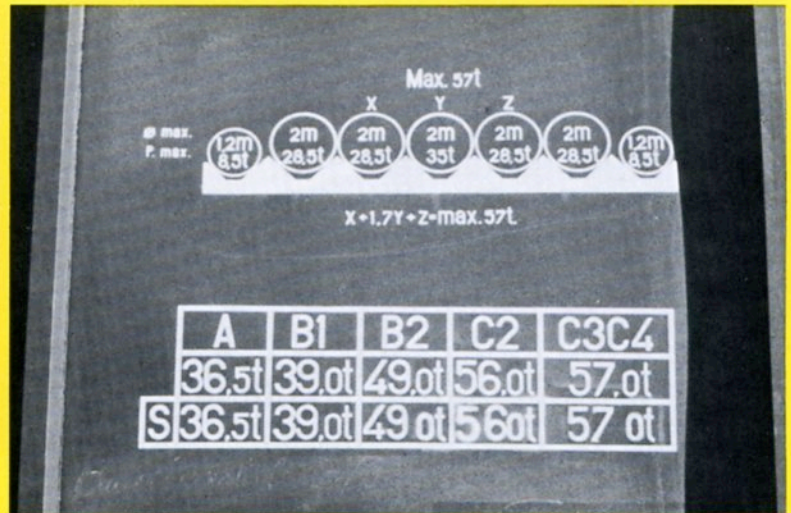
X + Y + Z = max. 57 t



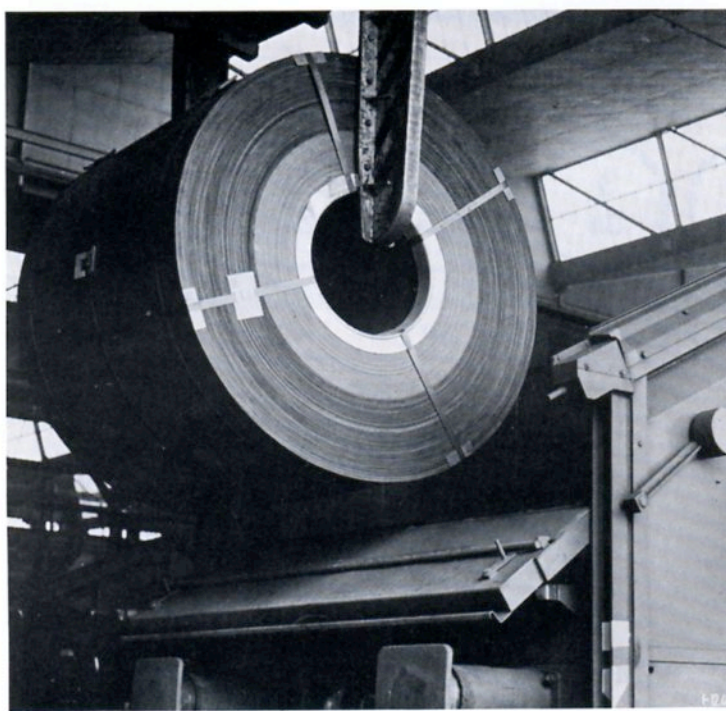
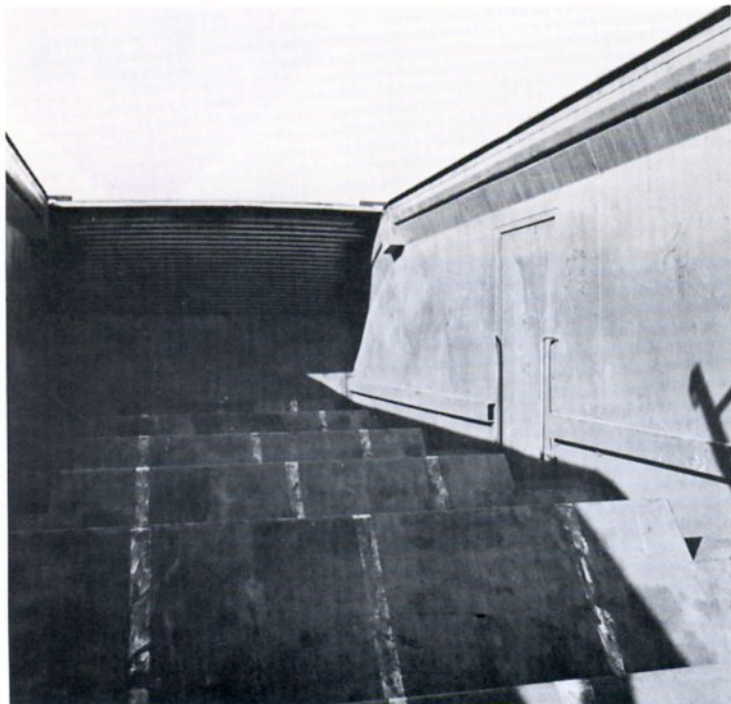
5 premier chiffre du numéro de série
(correspond au type de wagon T)

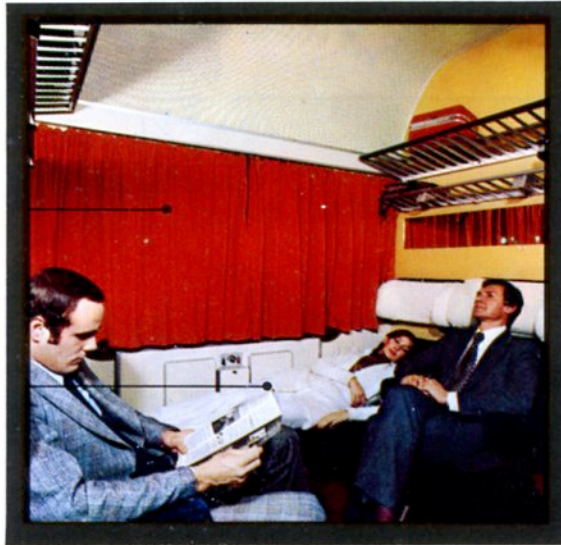


Tahs	Tahs
3614 A5	3614 A7
100	100
3188	3188
587 5 400	587 5 500
499	599
1971-72	1972
12 400	12 400
6 500	6 500
8 300	8 300
2 960	2 960
3 510	3 510
7	7
horizontale avec extrémités inclinées	
2 564	2 564
23,4	23,4
A B ₁ B ₂ C ₂ C ₃ C ₄	A B ₁ B ₂ C ₂ C ₃ C ₄
36,5 39,0 49,0 56,0 57,0	36,5 39,0 49,0 56,0 57,0
36,5 39,0 49,0 56,0 57,0	S 36,5 39,0 49,0 56,0 57,0
50	50



wagon à toiture enroulable, pour le transport de coils





Au départ, huit prototypes furent soumis aux diverses épreuves techniques (tests en atelier, contrôles en circulation dans des rames isolées) et mis en ligne sur de grandes relations internationales pour recueillir l'avis des utilisateurs.

De ces examens de passage, on dégagait une lauréate; les chaînes de montage se mirent alors au travail.

Au fur et à mesure de leur sortie d'atelier, les nouvelles voitures sont incorporées aux trains réguliers du service international. Leur livrée orange, barrée à mi-hauteur d'une bande grise, les rend bien reconnaissables.

Les voyageurs ne s'en plaignent pas, oh non. Ils apprécient le confort encore amélioré: vitres pare-soleil, conditionnement d'air, éclairage bien dosé, insonorisation poussée, suspension des plus souples, etc. L'œil participe également à ce plaisir: la décoration est faite de matériaux et de couleurs qui s'harmonisent bien. N'étaient la vitesse commerciale et les services particuliers offerts sur ces trains de luxe, on croirait voyager en TEE, même en deuxième classe. C'est remarquons-le, la politique actuelle des sociétés de chemin de fer, vérifiable en Allemagne, avec les trains Intercity, et en France, où les voitures Corail «vont vous faire aimer le train».

Bien sûr, il ne faut pas s'attendre à voir renouveler en une fois tout le parc de voitures. A un prix unitaire voisin de 10 millions de nos francs, l'achat récent représente un effort considérable pour un pays aussi petit que le nôtre, et dont la part dans les relations internationales ne dépasse jamais les cinq dixièmes du parcours total.

Mais l'effort devait être consenti, pour conserver au chemin de fer toute sa compétitivité dans le créneau qui lui convient. Rappelons encore que malgré le confort très supérieur, le prix du voyage en voitures européennes reste le même que dans n'importe quelle autre voiture. Ce n'est pas négligeable.

La construction de matériel roulant — et surtout de voitures pour voyageurs — exige des études longues et coûteuses: recherches techniques, essais d'équipements modernes, cela va de soi, mais aussi travail de conception par des «designers» pour l'aménagement, la décoration et l'habillage des voitures.

Le prix de la matière grise s'accroît toujours; comme pour la plupart des entreprises de services, il a, ces dernières années, grimpé à une vitesse considérable. Cette part d'investissements indispensables pèse d'autant plus lourd qu'elle se répartit sur un plus petit nombre d'unités.

La conception à l'échelle internationale permet, grâce à la compétition entre les constructeurs de plusieurs pays, d'obtenir des conditions plus avantageuses. Elle favorise aussi la standardisation, qui réduit les coûts de fabrication.

Tout bien considéré, à budget égal, des voitures construites en grande série seront mieux équipées sans qu'il en coûte un centime de plus à l'utilisateur.

C'est le raisonnement tenu par les réseaux commanditaires de la nouvelle voiture standard européenne. Un raisonnement basé d'ailleurs sur l'expérience faite en 1969. A l'époque, un plan semblable avait permis la construction, pour plusieurs réseaux, d'un grand nombre de wagons plats à marchandises. La satisfaction obtenue avait encouragé certains réseaux, non intéressés au départ, à passer une commande supplémentaire de ces wagons, après exécution du contrat initial.

Quelques années plus tard, six réseaux se préoccupaient de renouveler une partie de leur parc de voitures internationales. A problème commun, solution commune et financement global. Eurofima lança donc un appel d'offres international, auquel répondirent des associations momentanées de constructeurs. Le marché échut à un groupement auquel appartenait l'ex-Brugeoise et Nivelles, aujourd'hui devenue «Matériel ferroviaire et constructions métalliques» par fusion avec une autre société belge. Des sociétés établies dans cinq pays européens se sont donc partagé la construction des 500 voitures commandées.



VOITURES NOUVELLES:

MEILLEUR CONFORT, MEME PRIX

La construction — en Belgique — de cent voitures internationales nouvelles est terminée. Nous voilà donc au terme d'une opération menée en commun par plusieurs réseaux ferroviaires de notre continent avec l'appui de la société Eurofima.

Eurofima est un groupement international aujourd'hui «majeur» (constitué en novembre 1956) axé sur le financement de projets de développement et de modernisation des équipements ferroviaires.

L'intérêt d'une telle société est évident.



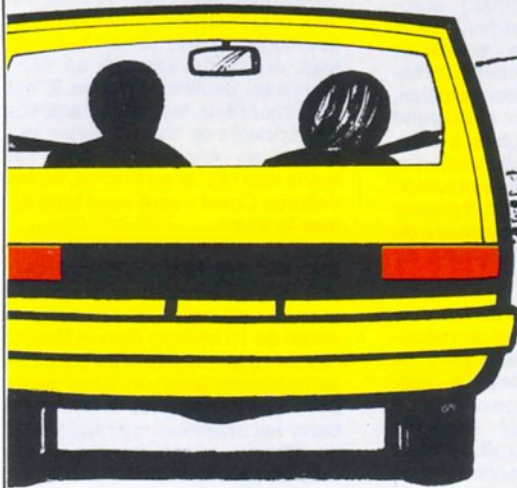
PASSAGES A NIVEAU: CAMPAGNE D'INFORMATION

Nous en parlions dans notre numéro précédent: Via Secura mène, jusqu'à la fin de ce deuxième trimestre de 1978, une campagne d'information sur les dangers des passages à niveau.

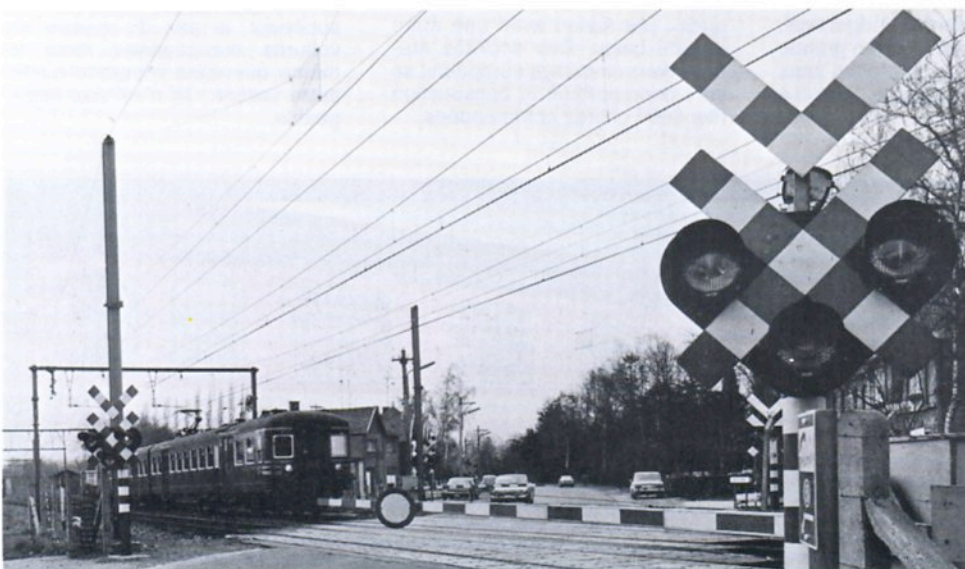
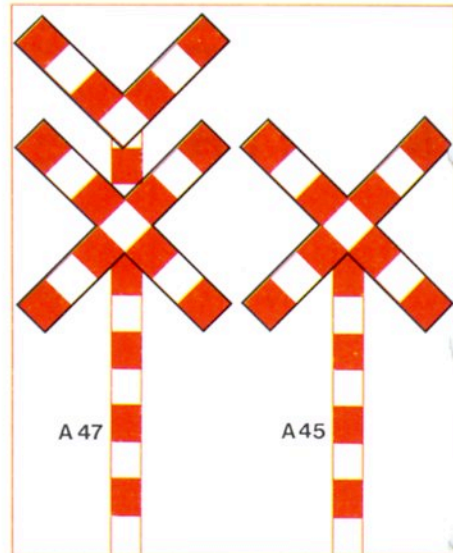
Nos lecteurs sont automobilistes. A ce titre, la campagne les intéresse. Il nous a donc paru utile de reproduire ici un texte paru dans la revue bimestrielle Via Secura sous la plume de monsieur A. Timmermans. L'auteur y formule les règles et recommandations basées sur le code de la route. Ce que prévoit cette « bible » des usagers de la route, nous le connaissons parfois très mal (une statistique rapportée dans l'article est fort troublante à cet égard). Il est donc judicieux d'en parler aujourd'hui.

rouge clignotant

STOP STOP



Lineck



SUPPRIMER LES PASSAGES A NIVEAU

LES REGLES ET RECOMMANDATIONS QUI S'ADRESSENT AUX USAGERS

Les dispositions qui s'adressent aux usagers figurent essentiellement aux articles 20 et 64 du Code de la Route. Ces règles brèves et précises font à juste titre fréquemment l'objet de questions lors des examens du permis de conduire.

1. D'une manière générale, l'usager qui s'approche d'un passage à niveau doit redoubler de prudence pour éviter tout accident; le danger est en effet au moins aussi grand qu'aux carrefours.

On ne peut s'engager sur le passage:

- lorsque les barrières sont en mouvement ou fermées;
- lorsque les feux rouges clignotants sont allumés;
- lorsque la sonnerie fonctionne.

L'interdiction s'applique non pas, comme certains le pensent, lorsque ces trois conditions sont réunies, mais chacune de ces signalisations en action suffit à interdire l'accès au passage.

Donc, si la signalisation lumineuse est hors circuit, le seul fonctionnement de la sonnerie interdit le franchissement du passage.

Un récent sondage d'opinion a fait apparaître que 20 % environ de la population ignorait la signification exacte de la signalisation lumineuse du passage à niveau. Pour certains, en effet, le double feu rouge clignotant n'est qu'une incitation à la prudence et aurait la même valeur qu'un feu jaune orange clignotant. Il y a donc lieu d'insister tout particulièrement sur la signification précise du double feu rouge clignotant qui n'est pas une fantaisie de nos responsables des chemins de fer, mais qui a été adoptée depuis de nombreuses années sur le plan international,

tant dans les réglementations relatives aux chemins de fer qu'en matière de circulation routière.

Où faut-il s'arrêter lorsque le passage à niveau ne peut être franchi?

Il est précisé à l'article 64, 2 du Code de la Route que, s'il y a une ligne d'arrêt en-deçà du passage, les usagers ne peuvent la franchir lorsque les deux feux rouges clignotent. Cette ligne d'arrêt est constituée d'une ligne blanche continue, tracée perpendiculairement au bord de la chaussée, de la même manière qu'aux accès des carrefours pourvus d'un signal STOP ou de feux lumineux tricolores.

En cas d'immobilisation devant un passage à niveau, il y a lieu d'éviter de gêner ou d'empêcher la circulation des usagers sur les voies transversales. Il s'agit d'un prescrit de l'article 14,2 du Code de la Route interdisant aux conducteurs de s'engager dans un carrefour si l'encombrement de la circulation est tel qu'ils seraient vraisemblablement immobilisés dans ce carrefour.

3. Lorsque le passage à niveau n'est pas muni de barrières, ni de signaux rouges clignotants ou lorsque ces feux ne fonctionnent pas, les usagers ne peuvent s'engager sur le passage à niveau qu'après s'être assurés qu'aucun véhicule sur rails n'approche.

Toutefois, lorsque le feu blanc lunaire clignotant est allumé, il y a autorisation de franchir le signal; ce feu a la même signification que le feu vert de la signalisation tricolore.

4. Les conducteurs ne peuvent s'engager sur un passage à niveau si l'encombrement de la circulation est tel qu'ils seraient vraisemblablement immobilisés sur ce passage. En d'autres termes, lorsque les véhicules sont arrêtés au-delà du passage, les conducteurs qui

suivent doivent donc s'immobiliser avant le passage pour éviter d'être surpris sur les voies si un véhicule sur rails survient. Cette disposition (article 20, 4 du Code de la Route) s'applique aussi bien aux passages à niveau des trains que sur les traversées des tramways. Il n'est pas superflu de rappeler encore que l'arrêt et le stationnement sont interdits sur les passages à niveau (article 24, 3 du Code de la Route).

5. Citons enfin la règle de l'article 17, 2, 1° qui interdit aux conducteurs le dépassement de tout véhicule à plus de deux roues et des véhicules attelés sur les passages à niveau pourvus de signaux A 47 ou A 45, sauf si ces passages sont pourvus de barrières ou si la circulation y est réglée par des signaux lumineux. Chaque conducteur qui aborde un passage à niveau doit en effet avoir le temps et la visibilité nécessaires pour apercevoir un convoi ferroviaire éventuel. Le législateur a toutefois considéré que la présence de barrières ou de signaux lumineux de circulation autorisant ce franchissement donnait une garantie suffisante de sécurité permettant le dépassement sur le passage à niveau.

Les causes fréquentes de tamponnement

Il ressort des enquêtes faites à la suite des tamponnements que les conducteurs impliqués sont fréquemment des habitués du passage à niveau et que beaucoup habitent même à peu de distance du passage. Parmi ceux-là, certains croient connaître les horaires des trains et se font surprendre par un convoi inattendu. Ils s'engagent par exemple sur les voies ferrées aussitôt après le passage du convoi prévu et sans attendre l'autorisation; ils sont alors surpris par un autre convoi circulant en sens opposé (train spécial, retards d'horaires, convois techniques, etc.).

Des conducteurs de véhicules très lents et longs tels que tracteurs tirant deux remorques agricoles, transport forestier, etc. ne parviennent parfois pas à quitter le passage avant l'arrivée du convoi, en raison de certaines difficultés (profil du passage, déclivité, etc.).

Il est à recommander pour les franchissements de passage qui peuvent prendre un certain temps de demander à la station la plus proche si la voie est libre pendant le temps nécessaire. Le cas échéant, le responsable des chemins de fer pourra indiquer le moment le plus favorable. Une mesure de sécurité complémentaire à proposer serait de placer un téléphone aux passages de certaines catégories.

Les mauvaises conditions de visibilité sont aussi des causes de dangereuses erreurs; une prudence toute spéciale doit être conseillée pour aborder les passages par temps de brouillard, de neige et de forte pluie. De même, au lever et au coucher du soleil, ou à certaines périodes de l'année, des rayons solaires éblouissants peuvent gêner la visibilité des conducteurs.

Pour terminer, nous devons attirer l'attention des lecteurs sur la disposition de l'article 20, 1 du Code de la Route qui interdit de circuler sur les voies ferrées établies en dehors de la chaussée. Cette disposition est également reprise à l'article 26 de l'arrêté royal du 2 août 1977.

Il convient de préciser qu'il s'agit ici de l'interdiction de suivre les voies ferrées sur une certaine distance. Il n'est donc pas autorisé aux piétons, aux cyclistes ou aux cavaliers, pas plus qu'aux autres conducteurs, d'emprunter le siège spécial des tramways comme s'il s'agissait d'un accotement ordinaire, car cette partie de la voie publique est entièrement réservée aux véhicules sur rails.

A. TIMMERMANS

Il existe, à l'heure actuelle, sur le réseau belge, quelque 3 200 passages à niveau. Depuis 25 ans, environ 1 000 autres ont été supprimés.

Cette pléthore de croisements dangereux est un héritage du passé. Lors de l'établissement du réseau ferroviaire belge, qu'existait-il en matière de circulation routière? Peu de choses. Les cartes postales de la belle époque montrent les gares flanquées d'une passerelle pour les piétons et d'un passage à niveau devant lequel patientent des charettes auxquelles sont attelés de lourds chevaux. Lorsque l'automobile fit son apparition, on ne prévoyait pas l'extraordinaire multiplication qu'elle connaîtrait. Et si les routes suffisaient encore largement, dans les années 30, pour absorber le trafic, l'après-guerre a vu la situation se

renverser. Avec deux millions et demi de voitures, plus de 200 000 camions et quantité de deux roues à moteur, elles connaissent aujourd'hui un niveau de saturation tel qu'il est impossible, certains jours, de réaliser les moyennes les plus pessimistes.

Cet accroissement du trafic augmente incontestablement les risques d'accidents aux passages à niveau. La SNCB l'a bien compris puisqu'elle a, depuis le début des années 50, supprimé un quart de ces points noirs. Les trois quarts restant devront subir le même sort. Qui en verra la fin? Sans doute les enfants de nos enfants, car le travail est colossal.

La construction d'un passage supérieur, pont routier ou ferroviaire, entraîne des dépenses considérables, que le public n'est pas en me-

sure d'évaluer. Ce qui, par contre, est bien connu des usagers — et qui engendre une certaine grogne — c'est la perturbation du trafic — tant ferroviaire que routier — pendant la durée des travaux. Un mal pour un bien. Mais souvent, on retient les ennuis; l'amélioration radicale de la sécurité, on n'y pense pas: les accidents, «ça n'arrive qu'aux autres».

Qu'on ne prenne pas ces dernières remarques pour un discours moralisant. Il s'agit en fait d'une constatation toute simple, de l'énoncé du vrai problème: la sécurité est aussi une question de dispositions psychologiques. La meilleure signalisation qu'on puisse imaginer restera impuissante tant que les usagers n'accepteront pas une discipline volontairement consentie: respecter les règles, accepter de bon gré les contraintes imposées

par le monde dans lequel nous vivons. Cela s'applique à toute la vie... et aux passages à niveau en particulier.



**la voiture de location
...complément direct du train**

le train va plus loin...



1978

jusque dans les coins les plus reculés de Belgique grâce à la formule «TRAIN + AUTO» mise au point par la SNCB et AVIS dans les principales gares de Belgique.

Voyagez tranquille en train: à votre destination, une voiture neuve vous attend.

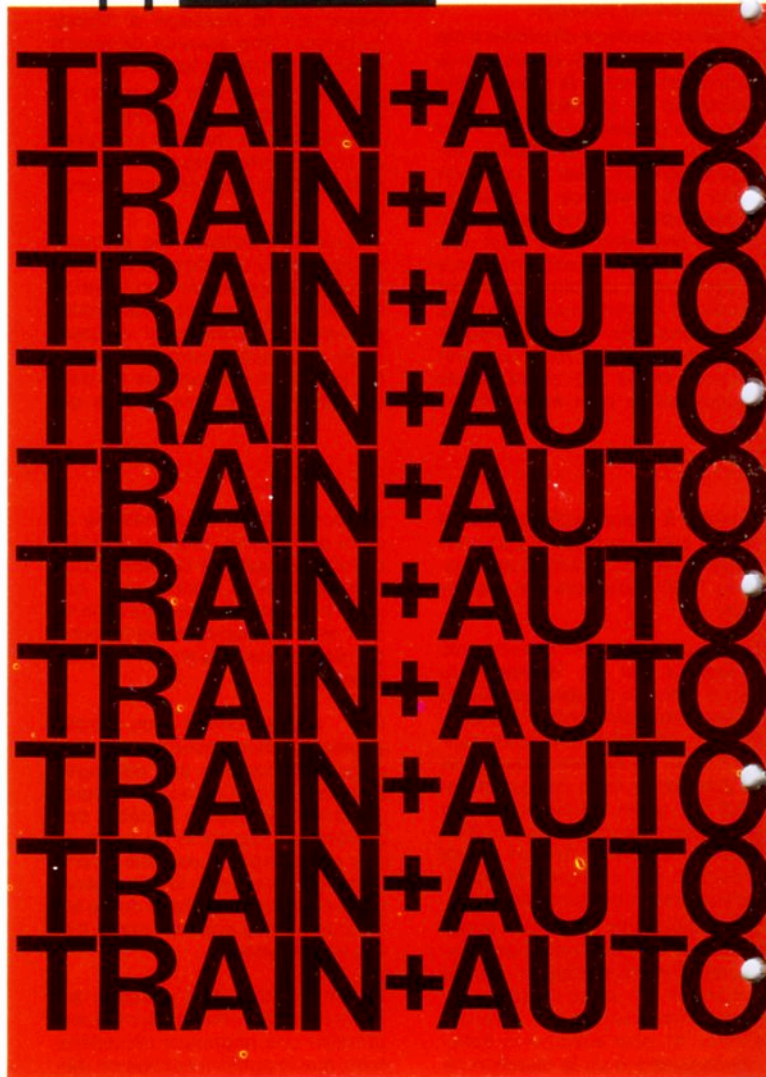
Vous êtes libre de mouvements et vous gagnez du temps.

C'est la formule idéale pour l'homme d'affaires à l'agenda chargé mais aussi la formule qui rejoindra les désirs du touriste flâneur.

Aussi, pour votre prochain voyage, réservez gratuitement votre «TRAIN + AUTO» dans n'importe quel bureau d'information SNCB ou dans le bureau AVIS le plus proche.

**Pour recevoir la brochure «TRAIN + AUTO»,
adressez-vous aux bureaux d'information des
gares ou à**

**AVIS — Promotion des Ventes
rue Américaine 145
1050 BRUXELLES
tél.: 02/538 83 18**





A LA CHAMBRE DE COMMERCE D'OSTENDE



Fin avril, la chambre de commerce et d'industrie d'Ostende fêtait son 175^e anniversaire. A cette occasion, elle avait organisé une séance académique et invité deux auxiliaires économiques importants de la région — les chemins de fer et la régie des transports maritimes — à présenter dans le hall du palais des fêtes les services qu'ils proposent aux voyageurs, touristes et hommes d'affaires.

Après la séance académique, rehaussée par la présence du Roi, l'assistance a visité l'exposition.

Sur notre photo: le Souverain se fait expliquer par monsieur De Haeck, Directeur commercial de la SNCB, les caractéristiques de la nouvelle locomotive de 7 000 chevaux présentée là en maquette.

NOUVEAUX TICKETS POUR VOYAGER EN TRAIN

Les guichets d'une gare bruxelloise. Vous partez à Liège, à Anvers, ou ailleurs. Vous demandez un ticket, aller simple, ou aller et retour. Le préposé choisit un cliché en zinc, rangé parmi d'autres; il l'introduit dans la machine imprimante et... bang: d'un coup de levier, il fabrique votre petit carton. A chaque fois qu'on entend ce bruit, on peut dire qu'un voyageur est servi.

A chaque fois? Eh, ce n'est plus vrai à Bruxelles Nord et Bruxelles Central depuis le 4 avril. On se modernise, monsieur. Les guichets de ces gares viennent d'être dotés d'un appareillage tout nouveau: des mini-ordinateurs pour la délivrance de billets de chemin de fer en service intérieur.

Ces auxiliaires électroniques délivrent en effet des billets à 100 % ou à réduction, des aller simples, des aller et retour, des « beaux jours à... », bref, presque toutes les formules ferroviaires, dont on a enregistré les caractéristiques dans une mémoire qui se présente sous la forme d'un disque magnétique.

Ces machines sont de petites merveilles, qui répondent instantanément aux ordres de l'employé. Des ordres intimés par le truchement d'un clavier et dont on peut vérifier la bonne compréhension sur un écran de contrôle.

Les données ainsi introduites, la machine vous débite une tranche de voyage, un bout de carton de 8 cm sur 5, portant toutes les indications utiles: date, heure, gares de départ et d'arrivée, classe, aller ou aller et retour, taux de réduction éventuelle et prix. En même temps, le montant à payer s'inscrit sur un cadran visible du voyageur.

En fait, depuis début avril, ces mini-ordinateurs sont à l'essai. Dans quelques mois, sur base des résultats, on décidera d'en généraliser — ou non — le placement.

Déjà, on constate un certain nombre d'avantages:

- toutes les gares et tous les points d'arrêt ont été mis en mémoire. Ce n'était pas le cas auparavant. Toutes les formules de billettisation en service intérieur sont également connues de la machine. Il est donc fini, le temps des surcharges manuscrites sur des billets dont le texte ne correspondait pas exactement à la demande du voyageur;

- l'ordinateur peut aussi délivrer et renouveler des abonnements;

- lors des modifications tarifaires, il suffit d'introduire dans la machine un disque nouveau portant les données adaptées;

- un deuxième disque magnétique enregistre toutes les opérations effectuées. Récupéré par les services informatiques, traité au moyen d'un programme précis, ce disque livre son potentiel à l'étude statistique du trafic. On en extrait, par exemple, le nombre de voyageurs qui se sont rendus de Bruxelles à Liège, ou à Anvers, le nombre de réductions accordées, avec leur taux et les raisons pour lesquelles on les accorde, etc.;

- la délivrance des billets est bien plus rapide: une opération courte remplace certaines opérations qui, auparavant, prenaient plusieurs minutes (lorsqu'il fallait compléter à la main des formules pour lesquelles le cliché en zinc n'avait pas été frappé). Aux heures de pointe, les usagers apprécieront cette accélération. Certains y trouveront le moyen de ne pas rater leur train. Au terme de la période d'essai, donc, une décision tombera. Si l'électronique a fait ses preuves, des mini-ordinateurs semblables seront placés dans les grandes gares du pays.

Dans la vôtre, peut-être...

REPRESENTATION COMMERCIALE A BRUXELLES

Les entreprises de la région bruxelloise connaissent probablement monsieur Calottens, qui exerce depuis quelque temps, dans la capitale et sa grande banlieue, les fonctions de représentant commercial. Jusqu'à présent, il le faisait à titre intérimaire. Sa nomination à ce poste vient d'être rendue définitive.

Arrivé à la Direction commerciale en 1951, il allait, en 1964, devenir représentant commercial à Louvain, puis exercer les mêmes fonctions à Malines dès 1968.

A Bruxelles, il succède à monsieur Maucq, admis à la retraite après une carrière commerciale bien remplie.

Pour monsieur Maucq, nous formons des vœux d'heureuse et paisible retraite. A monsieur Calottens, nous souhaitons réussite et succès dans les milieux de la capitale.



Rappelons les coordonnées de monsieur Calottens et de son équipe:

SNCB
Agence commerciale de Bruxelles
Rue de France 85
1070 Bruxelles
Téléphone 02/523 81 34 ou 523 81 35



Vous connaissez bien

- Le train de marchandises
- le train d'affaires...

Connaissez-vous le train-stop ?

Le stop, bien sûr, on en parle chaque année à l'approche des vacances. Et beaucoup de jeunes préfèrent à toute autre cette formule pratique et dynamique.

Tous les parents ne s'en accommodent pas. L'inquiétude les saisit, la formule ne sourit pas à tous. Mais le budget tranche, et comment voulez-vous, en plus, lutter contre les principes acquis ? Pour ne pas faire « vieux jeu », certaines familles choisissent l'inquiétude.

Une autre solution existe pourtant pour elles : le *train-stop*.

C'est la formule *Inter Rail*, conçue pour les jeunes. Il suffit d'acheter une carte, au prix de 5.520 francs. Dès lors, le titulaire peut voyager en train tout un mois gratuitement dans 20 pays européens et au Maroc, à moitié prix dans le pays d'émission. Et avouez que moitié prix en Belgique, cela ne pèse pas lourd : le pays est si exigu...

Quel soulagement pour les familles anxieuses. Il y a toujours un train pour quelque part, et surtout, même désargenté, le jeune pourra sans problèmes revenir au pays, d'où qu'il soit dans la zone *Inter Rail*.

A quelles conditions peut-on se livrer au *train-stop* ? C'est très simple : il faut avoir 22 ans maximum * et acheter une carte *Inter Rail*. C'est tout.

La carte est délivrée sans aucun délai d'attente dans les grandes gares et les agences de voyages accréditées (quelques jours dans les petites gares). Elle est valable un mois entier. Un dépliant explicatif vous sera délivré par votre gare ou votre agent de voyages. Et au moment de l'achat, l'*Inter Rail*iste recevra un autre dépliant, « après-vente », bourré de conseils aux utilisateurs (il reprend notamment la liste de toutes les réductions que l'on peut obtenir sur présentation de la carte).

Le *train-stop*, c'est bien pour les jeunes, et mieux pour les parents.

* Soyons précis, donnons un exemple : un jeune né le 24 juillet 1955 peut encore se procurer une carte *Inter Rail* en 1976, le premier jour de validité doit être fixé au plus tard au 23 juillet de cette année.



NOUVEAU : LE BILLET DE WEEK-END

On connaît la formule ferroviaire « une journée à la mer / en Ardenne ». Il s'agit d'un billet aller et retour à destination des gares de la côte ou de tous les points d'arrêt situés au sud du sillon Sambre-Meuse. Cette formule permet d'obtenir jusqu'à 50 % de réduction sur le prix total du transport, avec un maximum kilométrique (au-delà de 210 kilomètres par voyage, le prix est le même pour tout le monde). Elle existe depuis plusieurs années déjà.

L'aller et le retour doivent être effectués le même jour. Or, Monsieur Météo nous annonce parfois plusieurs journées de soleil (une grâce exceptionnelle !). Pour que sa clientèle puisse en profiter dans de bonnes conditions, la SNCB a voulu étendre la formule à partir de ce mois de juin. Elle a, pour cela, créé un billet de week-end, basé sur le même principe, mais valable plusieurs jours.

Donnons-en les caractéristiques :

— destinations et prix : les mêmes que pour la formule « une journée à la mer / en Ardenne » ;

— période d'application : de la première semaine de juin à fin septembre ;

— délai de validité : du vendredi, 18 heures, au dimanche, 24 heures. Des prolongations sont prévues si un jour férié tombe un vendredi ou un lundi. Ce sera le cas cette année, lors du week-end de la fête nationale : le 21 juillet tombant un vendredi, le billet de week-end sera valable du jeudi 20 (18 h.) au dimanche 23 (minuit).

Notons encore que le prix est unifié pour les 30 points d'arrêt de l'agglomération bruxelloise.

Donnons un exemple.

Un habitant de Liège souhaite passer le week-end à Knokke.

Le vendredi, il prend le train aux Guillemins, à 18 heures. Arrivé à Bruxelles Midi à 19 h 25, il y trouve un train pour Knokke, qui le mène à destination à 20 h 56.

Toute la journée du samedi lui appartient. Et presque toute celle du dimanche, puisqu'il reprendra le train à 19 h 11, vers Bruges. Là, un train direct pour Liège le prendra en charge à 19 h 58 et le déposera dans sa ville à 22 h 23. Manger ? Il le fera, s'il le désire, dans la voiture-buffet du train direct.

Au tarif normal, pour ces deux voyages, il aurait déboursé 744 francs. Avec un billet de week-end, il ne lui en coûtera que 368 francs (en deuxième classe, précisons-le).

Une seule restriction est posée dans l'utilisation de cet aller et retour : aucune interruption en cours de voyage n'est autorisée. Autrement dit, notre Liégeois ne peut en aucun cas aller embrasser sa mère installée à Bruxelles (ce qu'il pourrait faire avec un billet ordinaire).

La formule est intéressante. Elle s'applique aussi bien dans le sens Nord - Ardenne. Ainsi, les voyageurs de l'Ardenne peuvent-ils aussi en bénéficier. Cela répond au vœu exprimé par les utilisateurs de ce train lors d'un sondage d'opinion en 1977.





TEE: pour les voyages de tourisme et d'affaires... ET DE SPORTS

Sur le titre général d'une récente brochure consacrée aux trains TEE, nous greffons cette idée de sport. Pourquoi?

Parce que le premier mai, à Bruxelles Midi, en plus du muguet, ça sentait le football: les champions anderlechtois du ballon rond, entourés de leur entraîneur et du comité, prenaient le TEE pour Paris. Ils s'en allaient conquérir, à la veille de l'ascension, leur deuxième coupe européenne.

Pour se mettre en bonne condition psychologique, ils avaient choisi un train confortable, rapide, sans cohue, avec déjeuner en cours de trajet.



IBW + TRAIN + VELO

Pour fêter d'une manière originale son dixième anniversaire, l'Intercommunale du Brabant wallon — IBW — organisait le 28 mai un rallye touristique. Un rallye «multidisciplines»: à pied, en voiture et à vélo. Sur des parcours différents, cela s'entend.

La SNCB participait à cette opération, puisque les cyclistes de ce dimanche, non propriétaires d'une bécane, ont pu en louer aux gares de Braine-l'Alleud et Groenendael.

Train + vélo prenait donc là une dimension nouvelle, comme ç'avait été le cas aussi lors d'un autre rallye, organisé en 1977 par une école de secrétariat médical.

Voilà en tout cas une possibilité pour ceux qui veulent donner une allure «gag» à leur célébration ou, tout bonnement, vivre une fête entre amis.



MATCH RAIL - ROUTE - AIR

Ils étaient trois collaborateurs de l'hebdomadaire français L'Express, à l'ombre de l'immeuble des communautés européennes, à Bruxelles. Tous trois devaient rallier Paris, pour un déjeuner de travail fixé à 13 heures 15. Ils s'y rendirent, mais de trois manières différentes: l'un partit en voiture, un autre en train, le troisième prit l'avion.

Passons sur les détails de ces voyages pour en venir aux conclusions tirées dans un dossier «spécial Belgique» publié en avril dernier.

Cinq critères ont servi de base à l'évaluation.

1. Le temps de parcours total

C'est le moins bon score du train: 4 h 45, contre 2 h 55 à l'avion, trajet en taxis compris.

2. Le coût

Là, le train se classe largement en tête. Il est incontestablement le moyen le plus économique.

3. La souplesse des horaires

Ne parlons pas de l'auto, qui offre sur ce point une très grande liberté à son propriétaire — ce que le collaborateur de L'Express voit d'ailleurs comme son seul avantage.

Avec 11 départs quotidiens — diurnes — le train coiffe l'avion qui ne compte pour sa part que quatre départs par jour.

4. Le temps utilisable

Là encore, le train vient en tête. Au décompte du temps inutilisable, on constate ceci:

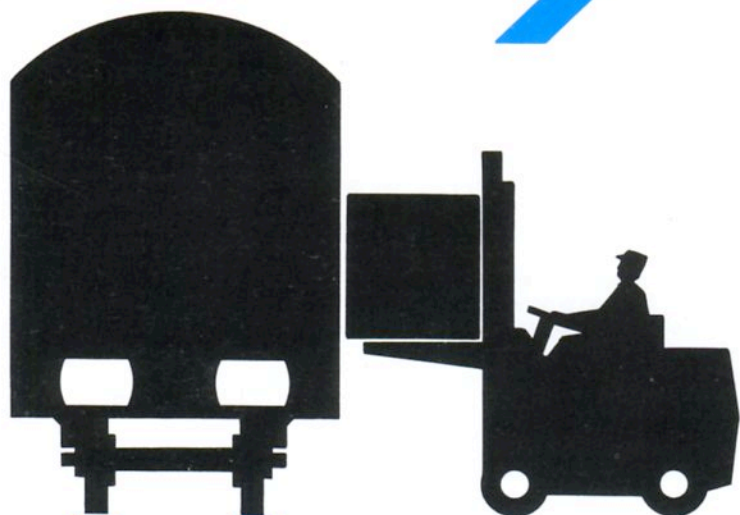
- en train, on ne perd en tout que 1 h 25;
- en avion, on perd 2 h 20;
- en auto, tout le temps est perdu, soit les 3 h 35 de trajet, sans compter la fatigue; seule consolation: on a pu écouter la radio.

5. Le confort

Les expérimentateurs s'accordent pour dire que le train offre, des trois modes, le meilleur confort.

Si l'on chiffre tout ceci, au décompte final de ce pentathlon du transport, le train prend largement la tête. Bien sûr, le trajet Bruxelles-Paris appartient au bon créneau ferroviaire. Malgré tout...

une
expédition
urgente ?



pour
le transport
urgent
de vos
marchandises,
les trains

TEEML

offrent un service sûr, rapide et régulier
dans toute l'Europe,
aux conditions tarifaires normales.

- - arrêt limité aux frontières
- - plus de 130 relations dans toute l'Europe
- - relations directes au départ d'Anvers,
Gand, Montzen, Schaerbeek et Zeebrugge.

TEEML

un réseau de transport efficace

CHEMINS DE FER BELGES



renseignements:
S.N.C.B. Direction Exploitation
Bureau 13.42 section 6
rue de Louvain 21
1000 Bruxelles
tél. 02/513 18 70, ext. 3172

Toutes les agences commerciales
Service marchandises.