

4/78 OCTOBRE

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





En couverture:
Déchargement de fonte en fusion.
Voyez page 4.

SOMMAIRE



Equipement

Le gabarit: 10, 15
Wagons pour transport de bois: 4
Le wagon Shis: 11-14



Entreprise

Transport de fonte en fusion: 4-6
Trains complets de Hollande: 8-9
GGT à Gand: 22

INFORMATIONS S.N.C.B. 4/78

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



Tourisme

Vacances d'hiver: 22



Container

Sealink containerlane: 16-17

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



Nouvelles B

Transport d'animaux vivants: 3
Les BR à Bruxelles: 18
Les CFF à Bruxelles: 19
Les FS à Bruxelles: 20
Chômage des wagons: 22
Places non-fumeurs: 23
Lion de Bonze: 23 Passages à niveau: 21



Epoque

La FIL: 7

Photos
Cockerill: 1, 2, 6
Putman: 3, 4, 5, 7, 8, 9, 11, 14, 18, 19, 20, 23
Lion: 4
Moreelsguano: 8
British Rail: 17

passiez-nous le volant

Si la nuit, tous
les chats sont gris, l'hiver, en
tout cas, toutes les voitures ont la même
couleur. La neige, le brouillard, le verglas, le givre
qui se forme sur les pare-brise... tout cela constitue
autant d'entraves au bon écoulement de la circulation rou-
tière. Et si l'automobiliste manifeste une prudence inhabituelle
sur les routes uniformément attaquées par le mauvais temps, quelle
surprise pour lui lorsque surgit, sans avertissement, la nappe de
brouillard opaque, la méchante plaque de verglas, ou la tempête
de neige aveuglante!

Certains s'en alarment à peine; ils passeront, ils ont le moral. Pour d'autres,
prendre le volant dans ces conditions est un problème tout différent. Leur
pied devient hésitant sur le jeu de pédales, et l'inquiétude du retard les
tenaille. Disons le tout net, leur situation n'a rien de confortable.
C'est bien ce qu'a pensé la SNCB en lançant sa nouvelle campagne
d'affichage, dont le motif est reproduit en dernière page de cette revue.
Cette clef de contact portant le monogramme des chemins de fer
belges traduit bien le message: l'hiver, passez-nous le volant.
Nous conduisons à votre place, dans des conditions de sécurité
incomparablement meilleures.

L'affichiste Julian Key, déjà auteur d'un message consa-
cré aux trains autos-couchettes, a trouvé là une
image susceptible de toucher l'automobi-
liste au point sensible: l'hiver,
prenez le train.

PROTECTION DES ANIMAUX VIVANTS EN TRANSPORT INTERNATIONAL



Des dispositifs adéquats doivent être placés par l'expéditeur lorsque les animaux doivent être séparés ou lorsque les portes restent ouvertes pendant le transport. Des cordes et des matériaux sans danger peuvent seuls convenir à la fixation de ces dispositifs. Les clous sont exclus. Devant chaque porte, une planche de retenue assez haute empêchera litière, fourrage et excréments de tomber et de se disperser sur la voie.

Chargement

L'expéditeur est tenu d'effectuer toutes les opérations, de fournir tous les dispositifs nécessaires, ainsi que la litière, le fourrage, les ustensiles pour les soins, et le bagage des convoyeurs. Ces derniers objets ne peuvent pas nuire au bien-être des animaux. Et toute autre marchandise est exclue.



Emballages

Les emballages seront conçus pour protéger les animaux des intempéries et des grands écarts de température. Ils auront un fond solide, étanche et antidérapant. A l'inverse, ils empêcheront que les excréments, la litière et le fourrage ne souillent les installations.

Les ouvertures d'aération doivent faire l'objet de soins particuliers. L'animal ne peut y passer une partie du corps. Tout risque d'ouverture intempestive de l'emballage doit être évité.

Des poignées doivent permettre une manutention aisée.

Une étiquette « animaux vivants » (fig. 1) doit être apposée sur deux côtés parallèles. Eventuellement, une étiquette « placer debout » (fig. 2) sera ajoutée.

Le cas échéant, on collera aussi sur l'emballage des instructions relatives aux soins spéciaux ou au caractère dangereux; ces instructions seront rédigées dans les langues de tous les pays parcourus.

Convoyage

Un voyage est nécessaire pour les expéditions en wagons complets, sauf si les animaux sont transportés en emballages fermés, si les chemins de fer intéressés ont convenu de surveiller et de donner eux-mêmes les soins indispensables, ou si une personne est chargée de cette surveillance à des points d'arrêt fixés à l'avance.

Le nombre de convoyeurs (min. un pour quatre wagons, max. un par wagon) doit être mentionné en lettre de voiture. La gare expéditrice délivre les pièces de légitimation aux convoyeurs.

Exclusion du transport

Ne sont pas acceptés au transport les animaux malades et blessés, les femelles gravides qui mettront bas probablement pendant le voyage ou qui ont mis bas 48 heures avant l'expédition. Le cas échéant, le vétérinaire officiel peut accorder des dérogations qu'il fera alors figurer dans les papiers d'accompagnement.

Il nous est apparu utile de publier ici quelques règles applicables au transport par fer. Nous ne sommes pas entrés dans les détails d'espèces, dans les règles établies pour attacher le bétail. Les expéditeurs intéressés peuvent se procurer la fiche UIC ou les textes des différentes instances. Ils y trouveront toutes les particularités. Ils peuvent aussi, s'ils le désirent, s'adresser à notre bureau 62.31 ou à l'agence commerciale de la SNCB établie dans leur région.

Convaincus que les exigences du transport international des animaux ne sont pas incompatibles avec le bien-être de ceux-ci et animés par le désir d'éviter toute souffrance à ces marchandises vivantes, les états membres du conseil de l'Europe ont conclu le 13 décembre 1968, à Paris, une convention relative à la protection des animaux en transport international. Cette convention, approuvée par la Belgique le 15 mars 1971, est entrée en vigueur le 1 juillet 1974.

Le 18 juillet 1977, le Conseil des Communautés européennes arrêta une directive (77/489 CEE) relative à la protection des animaux vivants en transport international et imposait aux Etats membres de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires au plus tard en date du 1^{er} août 1978.

Les dispositions contenues dans ces deux réglementations s'appliquent aux transports internationaux (par fer, par route, par eau et par air):

- des solipèdes domestiques et animaux domestiques des espèces bovine, ovine, lapine et porcine;
- des oiseaux et des lapins domestiques;
- des chiens et chats domestiques;
- d'autres mammifères et oiseaux;
- des animaux à sang froid.

En ce qui concerne le transport par fer, l'Union internationale des chemins de fer a édité dès le 1^{er} janvier 1974 des règles obligatoires applicables dans le trafic international pour la protection des animaux vivants: la fiche UIC 427 OR, dont voici les toutes grandes lignes.

Papiers d'accompagnement

Il incombe à l'expéditeur d'observer les prescriptions d'ordre sanitaire des pays parcourus par le chargement et de réunir les documents nécessaires indiquant l'état de santé, l'identité et l'aptitude au transport des animaux qu'il expédie.

Avant le chargement, les animaux doivent être examinés par un vétérinaire officiel du pays expéditeur, c'est-à-dire par un vétérinaire désigné ou mandaté par l'autorité compétente.

Préparation des wagons

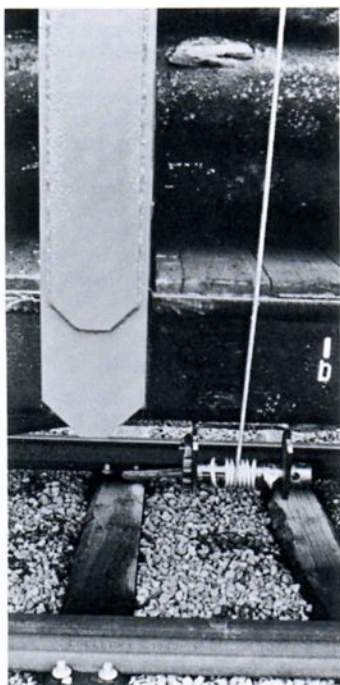
Toutes les mesures doivent être prises pour assurer une aération suffisante et cela en fonction du nombre d'animaux, de la température extérieure et de la durée prévue du transport.



DEUX WAGONS A L'ESSAI

Deux wagons prototypes ont été équipés de ranchers fixes et résistants, hauts de deux mètres. Ils peuvent servir au transport d'arbres, de tubes, ou de marchandises analogues. Ce sont des wagons plats dont la longueur utile de chargement atteint 18,50 mètres. Ils admettent des charges allant jusque 54,5 tonnes. Pour la fixation des marchandises, ils sont équipés de câbles d'arrimage et de dispositifs de tension.

Le chargement d'arbres visible sur notre photo est bien protégé. Grâce aux ranchers fixes (six de chaque côté), il est garanti contre tout basculement latéral.



Les deux petites photos montrent le dispositif d'arrimage: le câble est fixé d'un côté à un crochet; de l'autre côté, il s'enroule autour du tendeur.



LES TORPILLES DE CHERTAL



Pourquoi transporte-t-on chaque jour, sur une distance de 22 kilomètres, plusieurs milliers de tonnes de fonte en fusion? Parce que la société Cockerill possède à Chertal une aciérie dont la matière première ne peut provenir que des hauts fourneaux de Seraing, les plus proches dans la zone de Liège.

Chertal, disons le pour la petite histoire, était, à l'origine, une île de la Meuse, vers laquelle les Romains avaient jeté un pont — l'écrivain Tacite en donne témoignage. En 1963, lorsqu'un autre pont, de 900 tonnes et 90 mètres de long, fut placé en 70 jours, on pouvait célébrer la naissance sidérurgique de Chertal — les «cataractes de la Meuse» — en y faisant pénétrer un premier train lourd.

Un calcul de rentabilité avait amené les responsables à préférer à la construction de hauts fourneaux sur le site même de l'aciérie, le transport de fonte en fusion depuis Seraing. Il y a quinze ans, donc, que le chemin de fer achemine annuellement un million et demi de tonnes de cette matière portée à 1 350° C.

On ne pouvait parler d'une première, lors du transport initial en 1963, puisque depuis 1955, on avait enregistré quelques transports de ce genre, plus légers et à plus courte distance aussi. En fait, la navette Seraing-Chertal présente quatre grandes caractéristiques par rapport aux transports antérieurs :

1. les véhicules utilisés, des poches-torpilles, possèdent un calorifugeage très poussé et admettent une charge utile de 150 tonnes.

organisées sur des distances de 110 km (origine Charleroi), 248 km (Esch sur Alzette), 303 km (Hagondange, en Moselle) et 162 km (Oberhausen, RFA). Il s'agissait de tests organisés en étroite collaboration par trois partenaires: le destinataire (Cockerill), l'expéditeur, et le chemin de fer, chargé de l'acheminement. Le dernier de ces transports eut lieu en avril 1965.

Les torpilles utilisées appartiennent au parc privé de Cockerill, qui en possède 17. Il s'agit de wagons si spéciaux que trois partenaires mirent deux bonnes années à les concevoir: Demag, le constructeur, Cockerill, l'acquéreur, et le chemin de fer, soucieux d'en faire des wagons conformes aux exigences du réseau belge.

Longs de 31 mètres, montés sur quatre bogies de quatre essieux chacun, ils ne peuvent négocier les courbes d'un rayon inférieur à 150

sur l'axe est commandé par un moteur électrique de 10 kW.

Un tel véhicule mérite des soins particuliers. Entre autres une vérification avant chaque transport. Mais, tout bien considéré, les ingénieurs de Cockerill estiment à 5.000 le nombre de voyages dont il est capable (à un voyage par jour ouvrable, cela lui donne une espérance de vie de 20 ans), moyennant, cela va de soi, des rebriquages réguliers: le matériau isolant se détériore au contact de la fonte en fusion et doit être remplacé en fonction des besoins.

Ce dernier point est particulièrement important. La fonte voyage à une température de 1 350° C. Supposons qu'elle s'enrhume: la température descendrait au point critique de solidification et le chargement serait irrémédiablement perdu avec le wagon: une masse inutilisable de 320 tonnes. Le gra-

itinéraires de détournement éventuel) et — ne nous en étonnons pas — protocoles d'accord avec les délégations syndicales (pour le cas de débrayages inopinés qui retarderaient le déchargement et feraient courir le risque d'une solidification prématurée). Certains auraient préféré passer sous silence ce dernier point. Nous y voyons au contraire un témoignage, spectaculaire s'il en est, de l'indispensable concertation à établir pour mener à bien une telle opération de transport. Chacun endosse là une égale responsabilité à l'égard de la sécurité et du respect de l'horaire. Car le tout n'est pas de transporter, mais de le faire bien et dans les délais requis. Les 150 tonnes de fonte en fusion de chaque poche représentent la réduction de 500 tonnes de minerais; il s'agit donc d'une marchandise de grande valeur. Le transport n'est pas seul en



2. Ces transports bien particuliers pénètrent en zone urbaine: les trains empruntent une section de la ligne internationale Amsterdam-Bâle, et cela dans l'emprise d'une agglomération d'un demi-million d'habitants.

3. Il s'agit d'un trafic pendulaire, organisé au rythme de 16 passages quotidiens — 8 à charge, 8 à vide.

4. On peut les considérer comme des transports de porte à porte: de haut fourneau à aciérie.

L'expérience acquise au jour le jour pendant la première année d'exploitation permet d'envisager dès 1964 des acheminements de plus longue haleine, toujours à destination de Chertal: quatre opérations

mètres et leur vitesse ne peut dépasser 50 km/h. Les torpilles pivotent sur leur axe horizontal, en vue du déchargement par la seule ouverture, pratiquée au dôme. Avec une tare de 170 tonnes, ces wagons admettent une charge utile de 150 tonnes. D'où vient ce poids considérable à vide? Notamment du calorifugeage très poussé, constitué de 52 tonnes de briques réfractaires (de 320 modèles différents) réparties en trois couches, et du blindage extérieur, tel que la température de la tôle ne dépasse pas 80° C, ce qui permet le passage des rames dans des gares à voyageurs, si cela s'avère nécessaire.

Notons encore que les freins à air comprimé ont une puissance de 107 tonnes et que le basculement

du refroidissement présente en réalité une courbe asymptotique: la matière perd, pendant les premières heures de séjour en torpille, environ 7 à 8° C toutes les 60 minutes. A plus longue échéance, le refroidissement horaire retombe aux environs de 5° C. En pratique, la chute de température n'est pas alarmante sur la courte distance couverte en 50 minutes.

Si la construction du véhicule constitue en soi une performance appréciable, rendons à César ce qui lui appartient: le véritable exploit réside dans l'organisation pratique du trafic. Le dossier de consignes est un épais document: près d'un centimètre de feuilles dactylographiées où avoisinent les plans d'acheminement (route normale et

cause; c'est toute l'opération, d'extrémité à extrémité, qui constitue un exploit. Et si l'on envisageait d'envoyer des fleurs au chemin de fer pour la qualité de son service, il en faudrait prévoir un égal bouquet à l'intention des services intéressés de la société Cockerill.

3663 kilomètres à 1350 °C



Ne vous étonnez pas de ce chiffre. Il est né dans le cerveau chauffé à blanc d'un rédacteur fort impressionné par une récente opération extraordinaire de transport de fonte en fusion.

Vous avez pu lire par ailleurs quelques détails sur le trafic régulier instauré entre Seraing et Chertal. On y parlait, entre autre, de quatre transports de fonte en fusion à longue distance, quatre tests effectués en 1964 et 65, et restés sans lendemains. Les lendemains qui chantent, nous les avons vécus en août-septembre de cette année. Suivez bien.

Début juillet, l'usine de Seraing programme un arrêt temporaire de son fourneau 6. L'aciérie de Chertal doit tourner, malgré tout, à sa capacité habituelle. L'idée naît de puiser la fonte nécessaire dans les fourneaux de Marchienne-au-Pont et de l'amener à pied d'œuvre suivant un plan précis.

Marchienne-Chertal, 111 kilomètres. Rien de sorcier, on a fait

mieux. La pierre d'achoppement est ailleurs: ce trafic doit durer six semaines.

Mais l'idée fait son chemin, et en moins de 15 jours, le plan est au point. Côté Cockerill, les responsables ont organisé la rotation du parc de torpilles, de telle sorte que soit instaurée une navette efficace. Côté chemin de fer, les responsables du mouvement se sont acharnés à tourner les difficultés de tous genres: période de pointe touristique, qui amène plus de convois sur les lignes à parcourir, problèmes de passage sur un pont en transformation, etc. Tant et si bien que le 1^{er} août, la première rame de trois torpilles quitte Marchienne pour atteindre Chertal quelques heures plus tard, au terme d'un trajet de 111 kilomètres.

Le trafic, organisé les lundis, mardis, jeudis, vendredis et samedis, s'est poursuivi jusqu'à la mi-septembre, pour atteindre quelque 13 500 tonnes, et un parcours total de 3 663 kilomètres à charge.

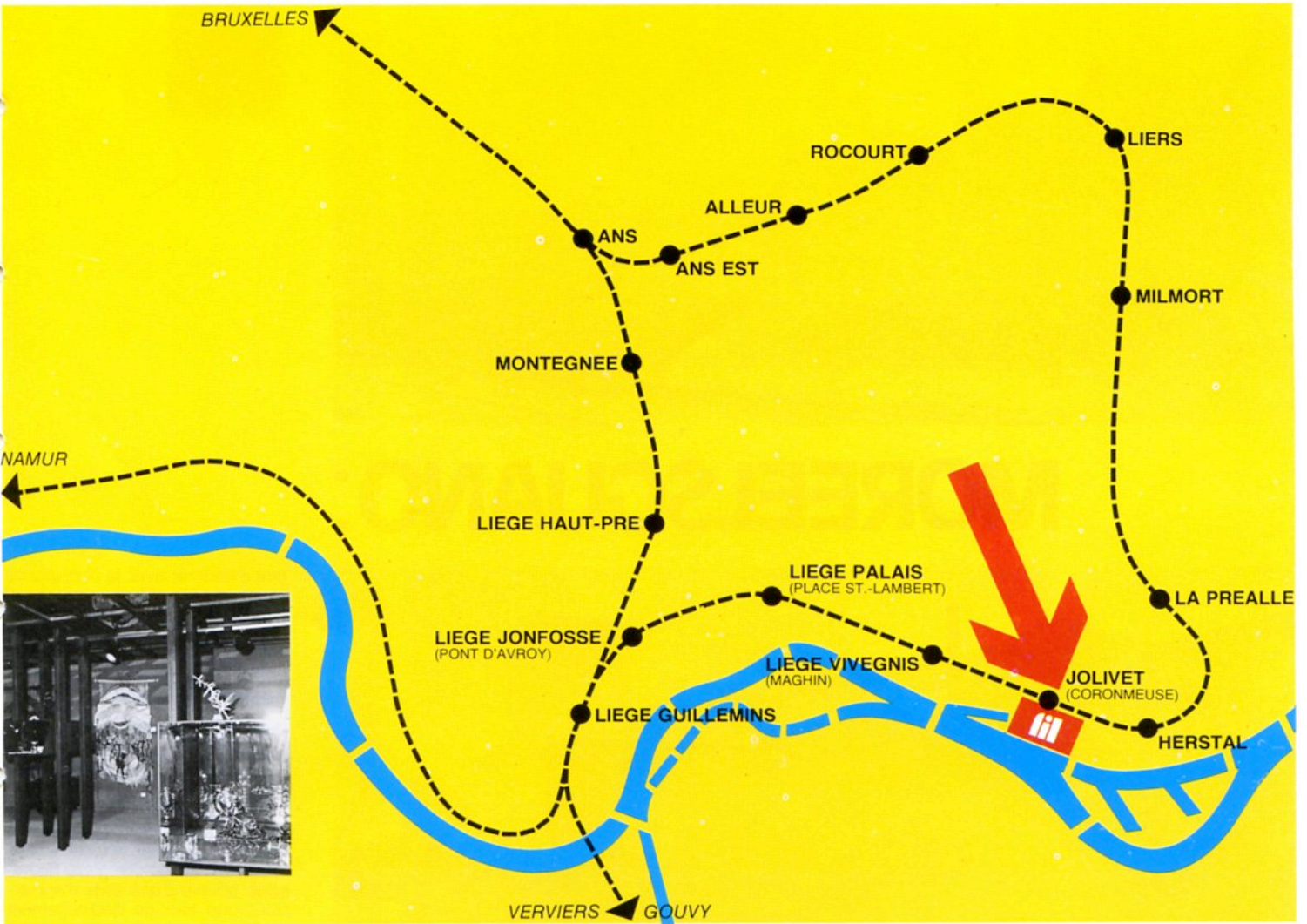
On ne peut parler, dans cette affaire, que de satisfaction. Satisfaction du chemin de fer, qui a prouvé sa faculté d'adaptation et la rapidité de ses réflexes. Satisfaction chez Cockerill, où l'on se plaît à louer les services ferroviaires, où l'on se félicite aussi des bons résultats enregistrés: la perte de température s'établit en moyenne entre 50 et 100° C et se situe donc loin du refroidissement critique. Cette moyenne s'explique facilement: la première torpille quittait le haut fourneau à 15 heures, suivie par les deux autres respectivement 3 et 6 heures plus tard. La rame quittait Marchienne en début de soirée pour atteindre Chertal à 2 h 36. Compte tenu des délais de déchargement, la fonte séjournait donc de 9 à 11 heures dans les torpilles. Pour une perte horaire moyenne de 5 à 7° C... faites le calcul.

Il s'agissait d'une innovation mondiale. Pour la première fois, on organisait un trafic régulier à longue distance, et pour la première fois aussi, la fonte était chargée direc-

tement à la sortie du fourneau (alors que d'ordinaire, elle a franchi une étape de plus avant de couler dans la poche). Faut-il préciser que tous les sidérurgistes s'y sont particulièrement intéressés? La preuve est faite en tout cas, de la possibilité d'acheminer régulièrement la fonte en fusion sur des distances importantes. Techniquement, un voyage de 300 à 500 kilomètres est parfaitement imaginable.

Alors, chapeau à tout le monde.





A la foire de Liège... comme en métro

On pourrait parler d'un véritable métro. C'est clair: la ligne ferroviaire n° 31, de Liège, dessert la ville et sa grande banlieue. Partie des Guillemins, elle décrit une courbe proche de celle de la Meuse, touche de près la Place St-Lambert, centre actif de la ville, et file vers Coronmeuse avant de se diriger vers Ans via Herstal, Liers et Rocourt. Avec une moyenne de 5 départs horaires dans chaque sens — rythme encore accéléré aux heures de pointe — elle offre de bonnes possibilités de transport dans une grande agglomération où le trafic connaît parfois une densité qui dépasse la capacité normale. Comme les bus de la STIL sur une partie de leurs trajets, le train roule en site propre, d'où une régularité garantie et une grande sécurité pour les usagers. Cette implantation ferroviaire urbaine dessert des quartiers très fréquentés. Elle passe, par exemple, par Coronmeuse, où se dressent, au bord du fleuve, les nouvelles halles de la Foire Internationale de Liège. De jolis cubes emboîtés les uns dans les autres, qui offrent de nombreuses possibilités aux exposants. Quatre halles d'ex-

position, plus une réservée à l'accueil et une autre occupée par les services administratifs, pour un total de 16 600 m² utiles: voilà le nouveau domaine des foires de Liège, dont il ne faut pas oublier les 4 000 m² disponibles en plein air.

Le bel âge

La Foire de Liège aura trente ans l'année prochaine. Le bel âge. Née sous un autre nom, dans le berceau des industriels de la région, elle a aujourd'hui un statut de société coopérative dans laquelle la ville de Liège détient la majorité des parts. En s'installant dans un nouveau complexe, elle offre un visage neuf et, suivant l'évolution du temps, elle se donne pour mission d'être l'auxiliaire de l'économie régionale et le centre privilégié de l'échange d'information économique et commerciale en Wallonie. Nous le disons: le bel âge. Elle reste cependant attentive à tous les secteurs, même ceux qui ne présentent pas la même dimension que les industries qui la fréquentent assidument: une exposition permanente d'artisanat d'art

wallon y est ouverte en même temps que les grandes manifestations. Du macramé à la cristallerie, toutes — ou presque — les disciplines artisanales y sont présentes. Le public peut y acheter les objets qu'il aime et que, sans cela, il ne trouverait que dans des magasins très spécialisés, ceux dont la recherche est généralement si longue, et parfois infructueuse. L'année 78 aura été marquée, par la Foire Internationale de Liège, par l'inauguration de son nouveau site, en même temps qu'une foire commerciale et un salon industriel consacré aux techniques de l'eau — de la construction du navire porte-conteneurs à l'épuration. En automne, une nouvelle foire commerciale rassemble les négociants locaux en même temps qu'un salon Sportorama, entièrement axé sur les disciplines sportives et le matériel qu'on y emploie. En mai, il faut l'ajouter, 13 villes jumelées avec Liège présentaient leurs richesses touristiques. Elles y reviendront probablement à d'autres occasions. Et ne croyez pas qu'entre ces grands événements saisonniers, les halles retombent dans un si-

lence total: les industriels peuvent y organiser leurs propres expositions, des congrès, des colloques. Il leur suffit de louer une, deux, trois, quatre halles. Les voies d'accès sont excellentes: des autoroutes E5, E9 et E41, on y arrive vite. Le point d'arrêt Jolivet de la ligne ferroviaire urbaine en est distant de quelques minutes. Par un accord conclu entre la Foire et les Chemins de fer, les visiteurs peuvent s'y rendre en train à des conditions très avantageuses. Inversement, à certaines occasions, la Foire offre à ses visiteurs «ferroviaires» la gratuité d'accès. Voilà un exemple de collaboration qui, sans être unique, montre quels efforts des partenaires économiques sont prêts à fournir pour développer l'information d'un public aussi large que possible et appuyer les actions centrées sur la vitalité de la région.





MOREELSGUANO:



tent d'honorer avec la plus grande souplesse les ordres venus de divers pays du Marché commun.

Un processus fluide

Nous sommes allés à Gand pour y voir un train; c'est notre dada. Mais nous y avons vu bien d'autres choses...

L'usine, installée dans le port de Gand, occupe un terrain de 35.000 m², dont les deux tiers sous couvert. C'est un complexe homogène, pourvu d'une sorte d'appendice: une tour de déchargement située au bord même du quai, reliée au bâtiment principal par une bande transporteuse couverte qui enjambe la chaussée. Cette tour est le point d'entrée de tous les chargements acheminés par chemin de fer aussi bien que par bateau.

A l'arrivée du train sur le raccordement, les wagons sont amenés un à un au moyen d'une loco Moreels au-dessus de la fosse de déchargement. Les trémies ouvertes, la marchandise s'écoule sur une bande transporteuse d'une capacité horaire de 150 tonnes. Elevée au sommet de la tour, elle prend le chemin du silo ou elle terminera sa course dans l'une des nombreuses cellules prévues pour la séparation des qualités différentes. De là, le produit, repris par une pelle mécanique, est tamisé, puis réexpédié, en vrac ou ensaché. Dans ce dernier cas, les sacs sont automatiquement palettisés, en huit couches de 5 unités, pour former, après application d'une pellicule de plastique fort, des ensembles homogènes de deux tonnes.

Fluidité et rentabilité, voilà les deux mots qui viennent d'office à l'esprit lorsque l'on voit fonctionner cette chaîne de distribution. La finesse de distribution tient encore le chemin de fer éloigné du processus. D'une part, des études sont en cours pour l'adaptation du raccordement; d'autre part, la Direction de Moreelsguano recherche les



trains complets hollandais

Entre les deux photos de notre titre, il y a 123 ans. Il faut remonter à plus d'un siècle pour trouver les sources de cette entreprise familiale aujourd'hui parvenue à sa quatrième génération. Vieille entreprise? Maison de vieille souche, c'est évident, mais néanmoins jeune d'esprit et bien adaptée au temps.

Lié depuis quelques années au groupe hollandais Unie van Kunstmestfabrieken (UKF), un producteur d'engrais de niveau international, Moreelsguano s'est adapté à l'évolution du marché autant qu'aux impératifs de la fusion, sans pour autant abandonner son caractère spécifique. Cette particularité s'exprime sur deux plans: la firme Gantoise veut préserver la souplesse fondamentale de son système de distribution, elle est par ailleurs la seule du groupe à produire le guano.

Un acte officiel de 1867 précise qu'un certain Monsieur Moreels a constitué une «société pour le commerce des denrées coloniales». En 1870, cette société importe déjà du guano péruvien et du guano d'autres origines. Aujourd'hui, le guano est ainsi vendu

aussi bien que traité en engrais mélangés. Dans cette catégorie, Moreelsguano produit bien d'autres qualités dans lesquelles le guano n'intervient pas. Ces matières trouvent leurs débouchés à grande échelle dans le monde entier. Dans le cadre de la réorganisation consécutive à la liaison avec UKF, Moreelsguano a abandonné la production des superphosphates au profit d'une unité du même groupe établie à Amsterdam; une production qui remontait à un siècle. Question d'efficacité.

Le département distribution de Moreelsguano dessert l'agriculture, l'horticulture ainsi que des secteurs particuliers, livrant à cette clientèle ses propres produits aussi bien que ceux d'autres filiales du groupe. Des équipements nouveaux, très modernes, lui permet-

moyens propres à compresser les coûts au maximum. Mais l'intervention du rail dans la distribution restera toujours limitée par son caractère de transport de masse, peu compatible avec la distribution «au détail» pratiquée par Moreels-guano.

Sécurité et régularité

La continuité de la production et de la distribution exige une parfaite régularité dans les approvisionnements en matières premières et produits finis.

Les wagons loués par UKF pour l'ensemble du trafic du groupe arrivent actuellement à Gand au rythme d'une rame hebdomadaire de 17 unités. La rame quitte les quais le jour même, à vide, et trouvera, en Hollande, une réaffectation immédiate.

L'assurance «planning respecté» ainsi offerte a placé le rail en tête des modes de transport utilisés pour l'approvisionnement de l'usine gantoise.

Les wagons Tads appartiennent à la catégorie des «gros porteurs»: ils admettent des charges allant jusqu'à 57,5 tonnes sur les lignes de catégorie C et à des vitesses proches de 100 km/h.

Leurs quatre trémies peuvent être déchargées en un temps record, avec une grande facilité, puisqu'un homme seul suffit à en opérer l'ouverture et la fermeture.

Le toit ferme hermétiquement, et cela constitue un atout important pour le transport d'une matière très «soiffeuse».

D'autres types de wagons, des Eds, par exemple, peuvent assurer certains acheminements. Il en arrive d'ailleurs un ou deux avec les rames hebdomadaires, qui transportent un autre produit et donnent à cet égard entière satisfaction.

Le train actuel devrait bientôt se découvrir un jumeau, expédié de l'une des quatre usines hollandaises d'UKF, et qui renforcera ainsi les échanges ferroviaires entre le groupe et son partenaire gantois.



LE GABARIT DE CHARGEMENT



Nous voici devant une matière un peu ardue: c'est qu'il ne faut pas se perdre, dans tous ces chiffres. En réalité, le sujet est plus rébarbatif que difficile à comprendre. Notre schéma montre quels éléments prendre en considération, et l'exemple pratique en donne une illustration précise.

Nous avons gardé au texte une forme administrative. La raison en est simple: lorsque nous approchons ce problème, nous confions aux limites du transport exceptionnel, c'est-à-dire un domaine où chaque millimètre compte, où chaque terme de règlement a une égale valeur, ques-

tion de sécurité. Tenons-nous en donc à ce règlement, la phraséologie nous en ferait perdre le fil. Le gabarit de chargement de chaque réseau donne, avec la marge de sécurité nécessaire, les dimensions maximales des chargements.

L'expéditeur doit toujours respecter le gabarit le plus réduit existant sur l'itinéraire à suivre. Le gabarit international est le plus réduit de notre continent (sauf celui du réseau britannique); il est identique au gabarit français.

La gare de départ est toujours en mesure d'indiquer quel gabarit prendre en considération.

tableau 2 tableau 3

Si l'encombrement transversal du chargement est grand, il peut y avoir intérêt:

- à choisir un wagon qui présente l'empattement minimum compatible avec la longueur du chargement;
- à étudier la possibilité de rapprocher le chargement d'un essieu ou bogie du wagon, de manière à réduire le déport latéral en courbe. Ce décalage longitudinal doit tenir compte de la charge maximum admissible par essieu ou bogie.

DEMI-LARGEURS DU GABARIT INTERNATIONAL

tableau 1

Pour chaque hauteur du gabarit, le tableau 1 donne la demi-largeur correspondante.

Compte tenu du déport latéral dans les courbes, il faut prévoir une distance supplémentaire entre le chargement et le gabarit. Cette distance (d) est à réserver de chaque côté du chargement. Elle peut être déterminée à partir des tableaux 2 et 3 et en fonction de:

- la distance (A) entre les essieux ou pivots de bogies du wagon;
- la distance (X) entre la section considérée et l'essieu ou pivot de bogie voisin.

Exemple

Peut-on transporter à destination de la France sur un wagon plat à bogies (14,86 m entre pivots de bogies, 1,23 m de hauteur de plancher) une machine présentant les dimensions suivantes:

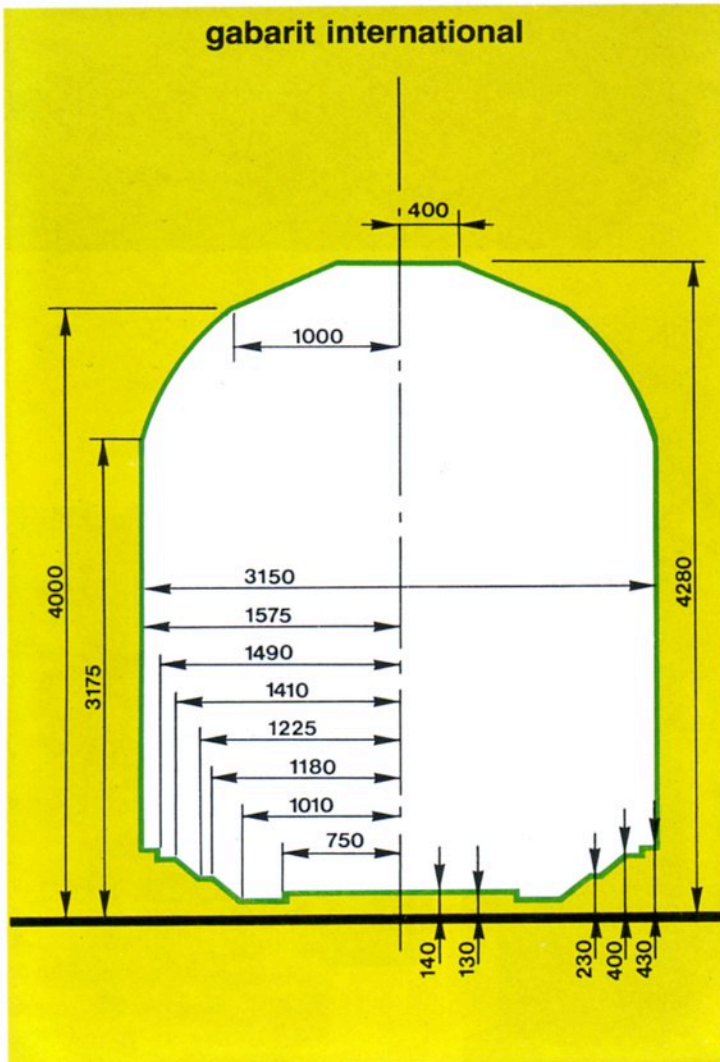
- longueur 12 mètres
- largeur 2,50 mètres
- hauteur 2,40 mètres

Pour simplifier l'exposé, nous supposons qu'il s'agit d'une machine de forme parallépipédique.

Hauteur de chargement = hauteur du plancher plus hauteur de la machine: $1.230 + 2.400 = 3.630$ mm. Demi-largeur correspondante (donnée par le tableau 1): 1.532 mm.

tableau 1

Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante	Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante	Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante	Hauteur au-dessus du sommet des rails	Demi-largeur correspondante
Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite	Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite	Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite	Höhe über SO	Zugehörige halbe Breite
Altezza dalla sommità delle rotaie	Semi-larghezza corrispondente	Altezza dalla sommità delle rotaie	Semi-larghezza corrispondente	Altezza dalla sommità delle rotaie	Semi-larghezza corrispondente	Altezza dalla sommità delle rotaie	Semi-larghezza corrispondente
mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm
		3 450	1 461	3 750	1 260	4 050	893
430	1 575	460	1 456	760	1 252	060	871
3 175		470	1 450	770	1 243	070	850
180		480	1 445	780	1 234	080	829
190		490	1 439	790	1 226	090	807
3 200	1 567	3 500	1 434	3 800	1 217	4 100	786
210	1 563	510	1 428	810	1 207	110	764
220	1 560	520	1 422	820	1 198	120	743
230	1 557	530	1 416	830	1 189	130	721
240	1 553	540	1 410	840	1 179	140	700
3 250	1 549	3 550	1 404	3 850	1 169	4 150	679
260	1 546	560	1 398	860	1 159	160	657
270	1 542	570	1 392	870	1 149	170	636
280	1 538	580	1 385	880	1 139	180	614
290	1 534	590	1 379	890	1 128	190	593
3 300	1 530	3 600	1 372	3 900	1 118	4 200	571
310	1 526	610	1 366	910	1 107	210	550
320	1 522	620	1 359	920	1 096	220	529
330	1 518	630	1 352	930	1 085	230	507
340	1 513	640	1 345	940	1 073	240	486
3 350	1 509	3 650	1 338	3 950	1 062	4 250	464
360	1 505	660	1 331	960	1 050	260	443
370	1 500	670	1 323	970	1 038	270	421
380	1 495	680	1 316	980	1 025	4 280	400
390	1 491	690	1 308	990	1 013		
3 400	1 486	3 700	1 301	4 000	1 000		
410	1 481	710	1 293	010	979		
420	1 476	720	1 285	020	957		
430	1 471	730	1 277	030	936		
440	1 466	740	1 269	040	914		
3 450	1 461	3 750	1 260	4 050	893		



wagon à couverture mobile, pour le transport de coils

Shis

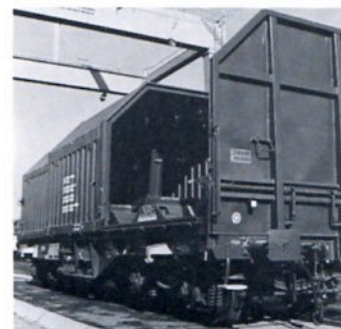
INFORMATIONS
SNCB
4/78



Adressez-vous
aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Shis, informez-vous.

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises ?



«superposition» par roulement dégage les deux tiers de la longueur de chargement à n'importe quel endroit de celle-ci.

Ce wagon peut être chargé sans difficultés, puisque le capot entier se déplace et dégage toutes les parois latérales.

Le wagon Shis repris dans cette fiche est équipé de 5 berceaux fixes.

Douze bras de calage à écartement réglable peuvent prendre chacun quinze positions différentes. Leur fonction est évidente: empêcher tout déplacement des coils pendant le transport.

Faisons à ce propos deux remarques:

— des tableaux métriques sont fixés aux parois d'about. On y trouve toutes les indications utiles pour le positionnement des bras. Consultez-les avant chaque chargement;

— il est recommandé de suivre ces indications et aussi de respec-

ter la notion de symétrie qui s'y trouve, afin de préserver l'équilibre du wagon et d'éviter les surcharges latérales.

Un schéma de chargement figurant de chaque côté du wagon, entre deux berceaux, montre comment répartir les coils selon leur poids et leur diamètre.

Il est bien évident que tout en respectant les limites «individuelles» de chaque berceau, le poids total chargé ne peut excéder 58 tonnes sur les lignes des catégories C3 et C4. Il faut également éviter toute surcharge des bogies et veiller à ce que le rapport des poids par bogie soit inférieur à 3. Il convient aussi d'utiliser les berceaux qui se trouvent au-dessus des bogies lorsque 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.

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.

Voici un wagon à couverture mobile et parois d'about fixes, destiné au transport de tôle en rouleaux à axe horizontal, sans dispositifs spéciaux de calage. La toiture de ce wagon se compose de trois capots-gigognes de largeurs et de hauteurs telles que leur

S wagon plat à bogies, de type spécial

his transport de rouleaux à couverture mobile et apte à circuler à 120 Km/h

1	Code		Shis																		
2	Type		3614 B0																		
3	Nombre		350																		
4	Numéro du wagon	code international	3188																		
		numéro de série	437 3 000 349																		
5	Année de construction		1977																		
6	Longueur hors butoirs = LW	mm	12 040																		
7	Distance entre pivots de bogies = A	mm	7 000																		
8	Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	8 800																		
9	Largeur hors tout = BW	mm	3 126																		
10	Hauteur hors tout = HW	mm	4 110																		
11	Nombre de berceaux fixes		5																		
12	Longueur maximum des coils	mm	2 400																		
13	Tare moyenne	t	21,7																		
14	Charges autorisées	t	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>A</td> <td>B₁</td> <td>B₂</td> <td>C₂</td> <td>C₃C₄</td> </tr> <tr> <td></td> <td>36</td> <td>38,5</td> <td>50</td> <td>55</td> <td>58</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>36</td> <td>38,5</td> <td>50</td> <td>55</td> <td>58</td> </tr> </table>		A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄		36	38,5	50	55	58	S	36	38,5	50	55	58
	A	B ₁	B ₂	C ₂	C ₃ C ₄																
	36	38,5	50	55	58																
S	36	38,5	50	55	58																
			120 Km/h	00																	
15	Rayon de courbe minimum	m	35																		

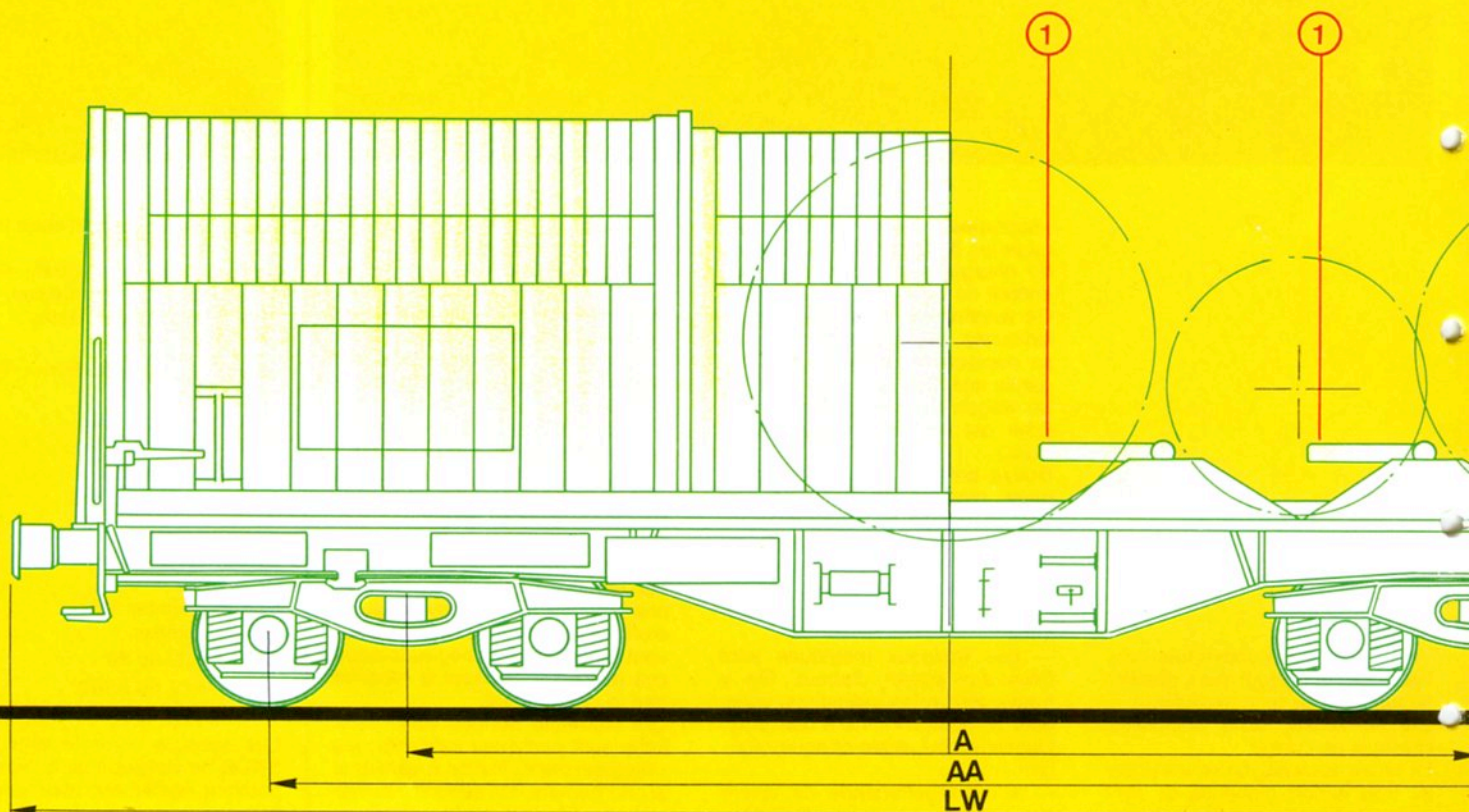
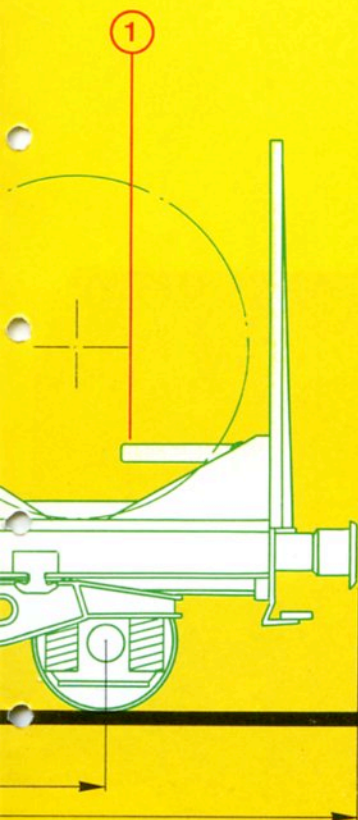
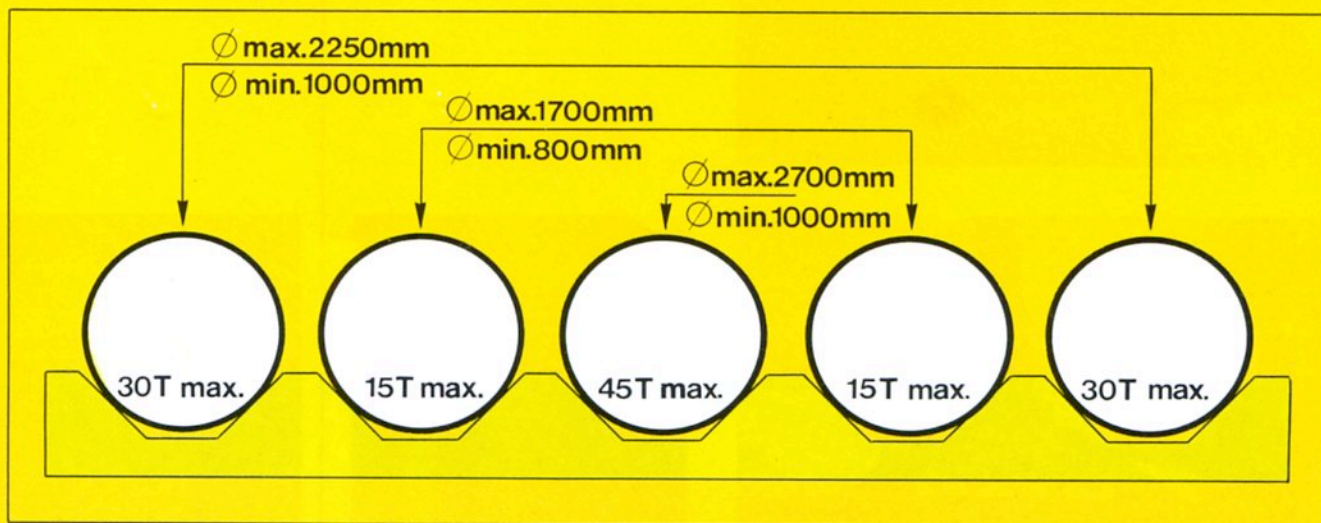
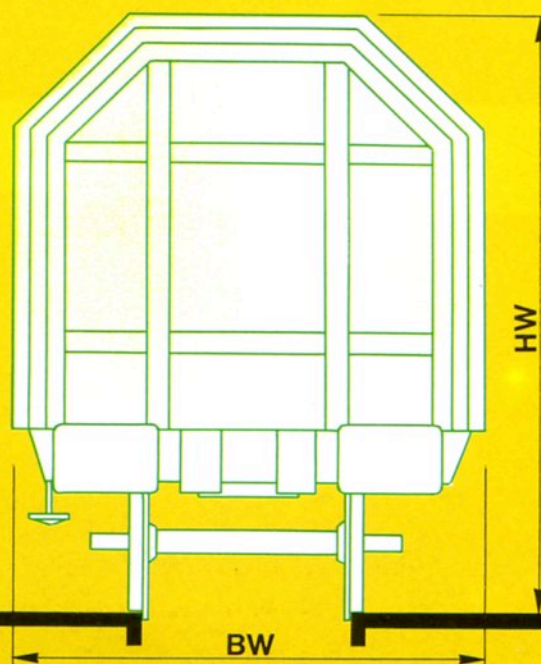
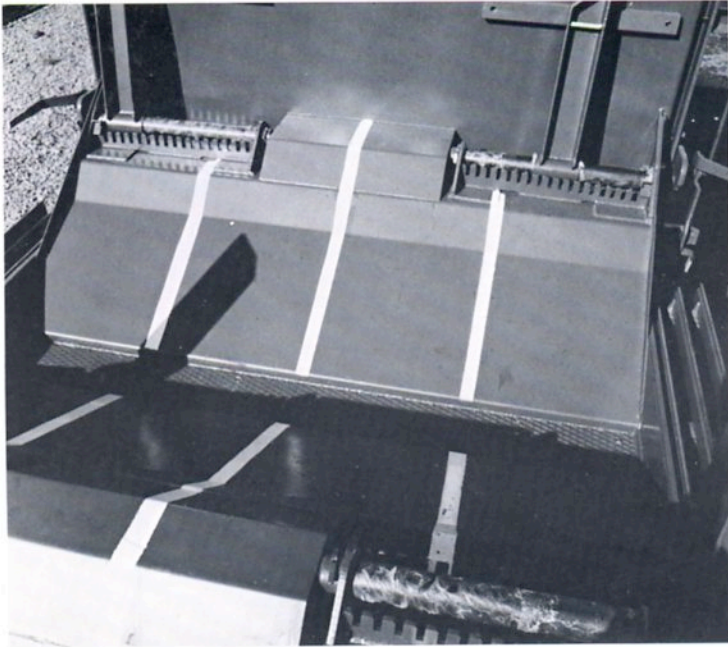


Schéma de chargement

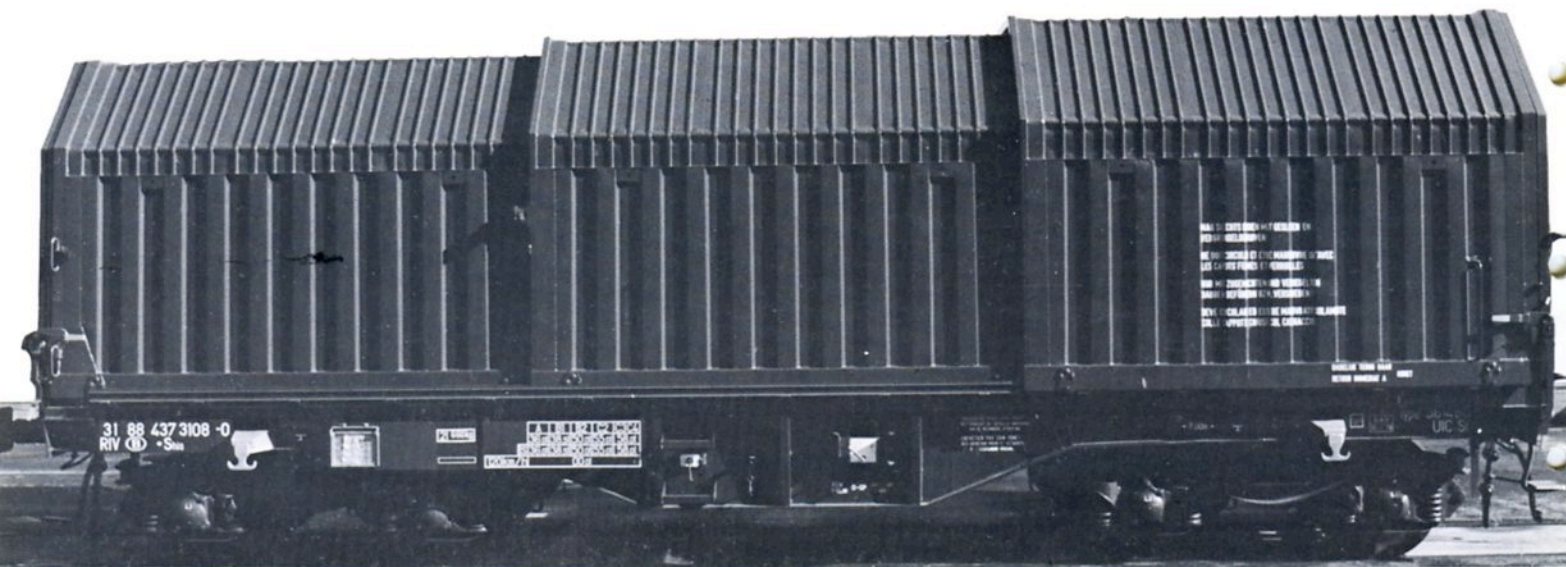
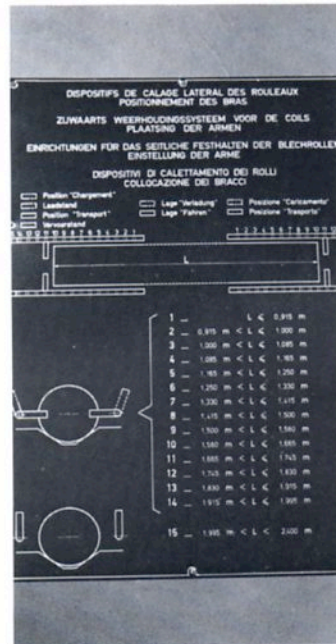
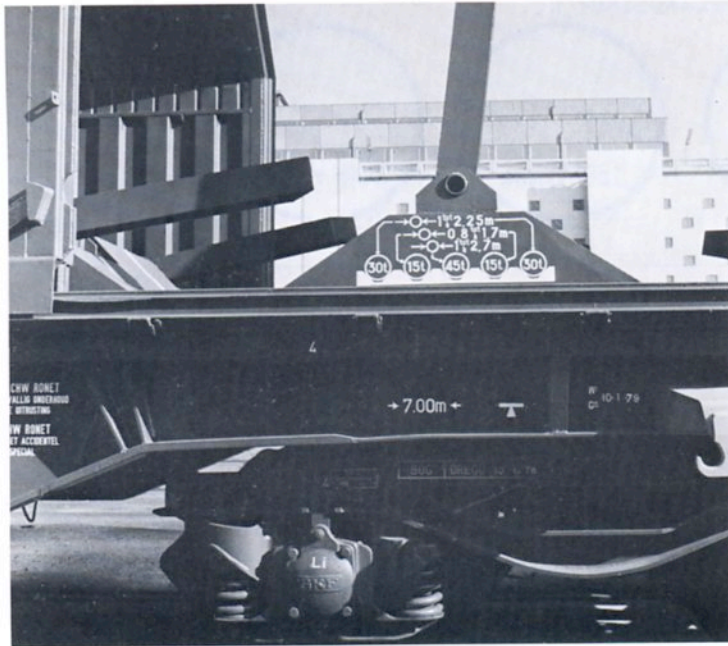


①





wagon
à couverture
mobile,
pour le transport
de coils



Réduction sur la demi-largeur (au milieu du wagon), donnée au tableau 2: 90 mm. Notons que nous avons ici choisi le tableau 2 parce que la longueur de la charge est inférieure à la distance entre les pivots de bogies: la machine s'inscrit donc entre ceux-ci.

Demi-largeur permise de chargement: $1.352 - 90 = 1.262$ mm.
 Largeur permise de chargement: $1.262 \times 2 = 2.524$ mm.
 Le transport est donc permis, puisque la machine a une largeur de 2.500 mm.

Il convient cependant de veiller à deux choses.

1. La machine doit être centrée parfaitement; un décentrage transversal supérieur à 12 mm amènerait en effet le rebut du chargement.
2. Il faut veiller aussi au guidage latéral de la machine, afin d'éviter le rebut du chargement en cours de trajet à la suite d'un léger déplacement latéral. Notons qu'un amarrage ne suffit pas.

Pour les envois qui ne traversent pas la France, il peut y avoir intérêt à examiner le gabarit de charge-

ment de chaque réseau parcouru. En effet, la partie supérieure du gabarit de la plupart des réseaux est plus haute que celle du gabarit international. Aucun problème ne se pose pour les wagons fermés. Pour les wagons plats ou ouverts, si un doute surgit, prenez contact avec le

Service Manutention-Transport
Division 13-1
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80
Ext. 2139/2135

Pour les transports dont les dimensions dépassent le gabarit de chargement admis sur le parcours envisagé, un examen préalable est nécessaire et une autorisation de transport exceptionnel peut être sollicitée auprès de la

Direction du Matériel,
Bureau 23-33
Rue de Louvain, 17-21
1000 Bruxelles
Tél. 02/513 18 70
Ext. 3319/3323

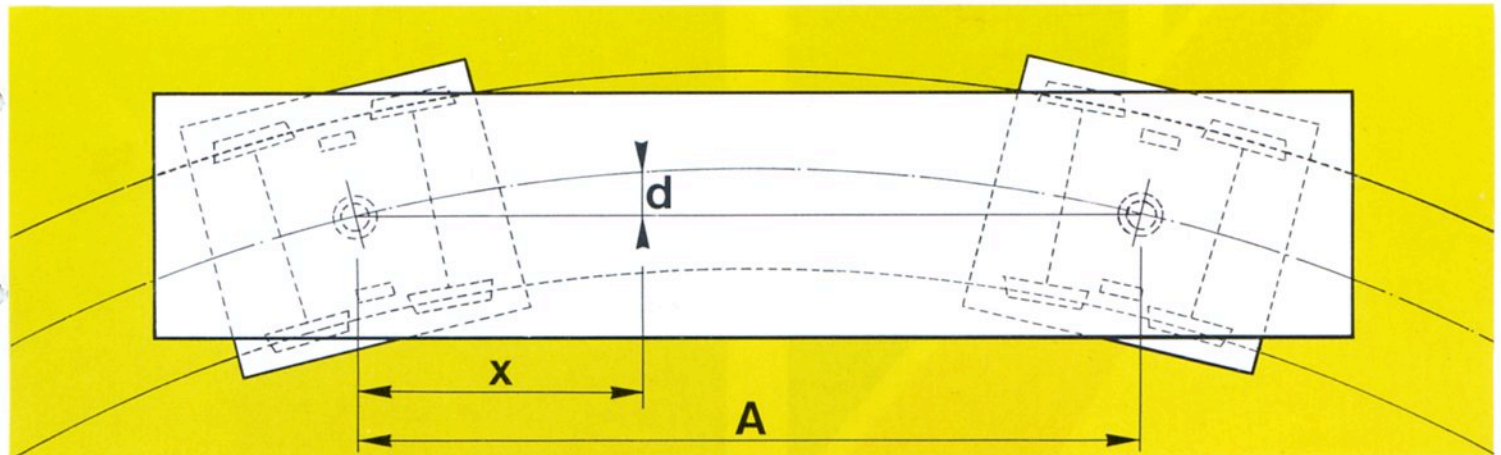


tableau 2

Distances horizontales minimales, en cm, à réserver de chaque côté entre le gabarit et les parties du chargement situées **entre les essieux extrêmes ou les pivots**.

Distance en m entre les essieux extrêmes ou entre les pivots	Pour une distance, en m, de la section considérée à l'essieu extrême le plus rapproché (wagons à deux ou plusieurs essieux) ou au pivot le plus voisin (wagons à bogies ou à traverse pivotante)																						
	0,5	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
2,5	0	0	0	0																			
3	0	0	0	0																			
3,5	0	0	0	0	0	0																	
4	0	0	0	0	0	0	0																
4,5	0	0	0	0	0	0	0	0															
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0														
5,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0													
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0												
6,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0											
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0										
7,5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0									
8	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1													
9	0	0	0	0	1	1	1	2	2	2													
10	0	0	0	1	1	2	2	2	2	3													
11	0	0	1	1	2	2	3	3	3	4	4												
12	0	0	1	2	2	3	3	4	4	5	5	5											
13	0	0	1	2	3	3	4	5	5	6	6	6	6										
14	0	0	1	2	3	4	5	6	6	7	7	7	8										
15	0	0	1	3	4	5	6	7	8	8	8	9	9	9									
16	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	9	10	10	10									
17	0	1	2	4	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	12	13							
18	0	1	2	4	5	7	8	9	10	11	11	12	13	13	14	15							
19	0	1	3	4	6	7	8	10	11	12	12	13	14	15	17	17	18						
20	0	1	3	5	6	8	9	11	12	13	14	16	17	17	19	20	20						
22	0	2	4	6	7	9	11	12	14	16	17	19	21	22	24	26	27	27					
24	0	2	4	6	8	10	12	14	16	19	21	23	25	27	30	32	34	35	35				
26	0	3	5	7	9	11	13	16	19	22	24	27	30	32	35	38	40	42	43	43			
28	0	3	5	8	10	13	16	19	22	26	28	31	34	36	41	44	47	50	51	52	52		
30	0	3	6	9	11	14	18	22	25	29	32	35	38	40	46	50	53	56	59	61	62	62	

Pour les dimensions qui ne sont pas données dans le tableau, on utilisera les valeurs supérieures les plus rapprochées.

tableau 3

Distances horizontales minimales, en cm, à réserver de chaque côté entre le gabarit et les parties du chargement situées **au delà des essieux extrêmes ou des pivots**.

Distance en m entre les essieux extrêmes ou entre les pivots	Pour une distance, en m, de la section considérée ²⁾ à l'essieu extrême le plus rapproché (wagons à deux ou plusieurs essieux) ou au pivot le plus voisin (wagons à bogies ou à traverse pivotante)																					
	0,5	1	1,5	1,75	2	2,25	2,5	3	3,5	4	4,5	5	5,5	6	6,5	7	8	9	10	11	12	13
2,5	0	1	3	4	5																	
3	0	1	3	4	5																	
3,5	0	1	2	3	4	5	6	8														
4	0	0	2	3	4	5	6	8														
4,5	0	0	2	3	3	4	5	7														
5	0	0	2	2	3	4	5	7														
5,5	0	0	1	2	3	4	5	7														
6	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49			
6,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	15	18	20	23	25	31	39	49			
7	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	31	40	50			
7,5	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	41	51			
8	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	16	18	20	23	26	32	42	52			
9	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	14	16	18	21	24	26	34	44	54			
10	0	0	2	3	3	4	5	7	9	12	14	17	19	22	24	27	36	46	56			
11	0	0	2	3	4	5	8	10	12	14	17	19	22	25	29	38	48	59				
12	0	0	2	3	4	5	8	10	13	15	17	20	23	26	30	40	51	62				
13	0	0	2	3	4	5	8	11	13	16	18	21	24	27	33	42	53	64				
14	0	0	2	3	4	6	7	9	11	14	16	19	22	25	29	34	45	56	67			
15	0	1	3	4	5	6	7	9	12	14	17	20	23	26	31	36	47	58	70			
16	0	1	3	4	5	6	7	10	12	15	18	21	24	28	33	38	49	61	73			
17	0	1	3	4	5	6	7	8	10	13	16	18	21	25	30	35	41	52	63	76		
18	0	1	3	5	6	7	8	11	13	16	19	22	26	32	37	43	54	66	79			
19	0	1	4	5	6	7	9	11	14	17	20	23	28	33	39	45	57	69	82			
20	0	1	4	5	6	8	9	12	15	18	21	24	30	35	41	47	59	72	85			
22	0	2	4	6	7	9	10	13	16	19	22	28	33	39	45	51	64	77	92			
24	0	2	5	7	8	10	11	14	17	21	25	31	37	43	49	56	69	83	98			
26	0	2	5	7	9	10	12	15	19	22	28	34	40	47	53	60	74	88	104			
28	0	3	6	8	9	11	13	16	20	25	31	37	44	50	57	64	80	94	111			
30	0	3	7	8	10	12	14	17	21	27	34	40	47	54	61	69	85	100	117			

Pour les dimensions qui ne sont pas données dans le tableau, on utilisera les valeurs supérieures les plus rapprochées.

²⁾ Les chargements pour lesquels les distances horizontales minimales à réserver sont en caractères gras, doivent être considérés comme transports exceptionnels.



Sealink

CONTAINERLANE

tapis rouge pour les containers

Un tapis rouge, c'est bien ce que Sealink a déposé sur ce «boulevard des containers» établi entre Zeebrugge et Harwich.

La progression constante des transports en containers a fait de ceux-ci des «Very Important Boxes». Et qu'offre-t-on aux VIB? Un service digne de leur importance. Autrement dit, onze départs hebdomadaires dans chaque sens (deux par jour ouvrable), une cadence de manutention très rapide, tant au short-sea-terminal de Zeebrugge qu'à Harwich Parkeston Quay, et un service ferroviaire qui tourne rond, organisé soit par le British Rail, soit par la SNCB.



Ce boulevard des containers intéresse bien entendu les expéditeurs anglais qui traitent avec le continent, et tout autant les expéditeurs belges, où qu'ils soient établis: à Anvers, bien desservi par rail vers le port de Zeebrugge, à Bruxelles, Charleroi et Liège, qui disposent

d'installations terminales de premier ordre, ou partout ailleurs. Et n'oublions pas les entreprises de l'arrière-pays continental, dont les envois traversent notre pays lors de leur voyage de ou vers Albion. Harwich Parkeston Quay est considéré comme le point de transit britannique le mieux équipé, pouvant répondre à toute exigence de la clientèle au point de vue manutention, délai de transit minima, frais locaux adaptés à toute situation. L'équipement technique de ce point de transit anglais compte parmi les plus sophistiqués: grues-portiques modernes pour le chargement et le déchargement

des bateaux; grues-portiques spécialisées pour le trafic ferroviaire; engins motorisés permettant des manutentions et transferts sur le plan local; vastes étendues de parcage; facilités douanières... Tout ceci afin d'offrir un service optimal à la clientèle anglaise et continentale.

Les installations maritimes du port de Zeebrugge sont bien connues de nos lecteurs. Il faut souligner que la Société Belgo-Anglaise des Ferry-boats a, à plusieurs reprises, fourni la preuve qu'elle est à même d'affronter avec succès non seulement le trafic journalier mais aussi les pointes qui se présentent fatalement dans le trafic des containers.

Les navires qui croisent le long du «boulevard des containers» sont des «Sea Freightliners», bateaux de conception cellulaire, qui admettent les boîtes de 20, 30 et 40 pieds ISO. Les manutentions ter-

minales sont assurées par Sealink ou la SBA. Les trafics de prolongation sont pris en charge par les chemins de fer respectifs ou, à Zeebrugge, dans le cas d'un parcours terrestre international, par Interferry, au nom d'Intercontainer. Grâce à cette organisation bien rodée, il existe toujours une solution «porte-à-porte» qui donnera satisfaction tant à l'expéditeur qu'au destinataire.

De grands courants de trafic empruntent déjà ce boulevard au tapis rouge. C'est le cas des échanges anglo-continents de containers Ford: les pièces détachées destinées aux usines européennes font ainsi le voyage. De grandes compagnies de transports en containers ont également compris l'intérêt de cette liaison au service flexible et efficace. Jusqu'à présent, précisons-le, plus d'un million de containers sont passés par ce boulevard. En définitive, les avantages de la boîte conjugués à ceux de l'organisation Sealink offrent toutes les garanties d'un transport sûr, rapide... moderne.

Où s'adresser pour en savoir davantage?

Nous vous donnons trois pistes.

British Rail
Shipping and International Services Division HQ
Room 023, Eversholt House
163-203, Eversholt Street
LONDON NW1 1BG
Téléphone 01-387 1234
Ext. 2469/2548/2029
01-387 4776
Télex 269295 BRSILN G

British Rail
Place Rogier 23
1000 BRUXELLES
Téléphone 218 74 25

SNCB — Direction commerciale
Bureau 62.12
Rue de France, 85
1070 BRUXELLES
Téléphone 523 80 80
Ext. 2648/2281/2282





BRITISH RAIL: DES PROGRES TOUS AZIMUTS



Monsieur Pickering, quelles sont les origines de British Rail-Bruelles?

La Grande-Bretagne est le berceau des chemins de fer. Le tout premier chemin de fer public y fut inauguré en 1803. Et vous n'ignorez pas le nom de Stephenson, fondateur en 1825 de la première compagnie ferroviaire à traction vapeur, qui allait lancer le chemin de fer partout dans le monde. Comme chez vous, beaucoup de compagnies privées s'établirent dans notre pays jusqu'à ce que le Gouvernement britannique décide de tout nationaliser, en 1948. C'est à cette date que fut installée notre Représentation à Bruxelles. Mais il faut préciser que plusieurs compagnies y avaient des bureaux depuis 1924 déjà.

Il existe donc des liens privilégiés entre la Grande-Bretagne et la Belgique...

On peut le dire, sans conteste. Le signe le plus évident, nous le trouvons à l'époque de la première

guerre mondiale, quand le gouvernement britannique, talonné par la demande de munitions sur le front, fit construire des navires spécialement équipés pour le transport direct de wagons vers le continent. L'idée fut reprise en 1924 par l'une des compagnies privées, qui mit en service des «train ferries» spécialement conçus pour la ligne Harwich-Zeebrugge. D'autre part, les deux premiers navires porte-containers furent mis en service vers la fin des années 50. Les choses ont changé maintenant, car les navires actuels ont plusieurs fois le tonnage de ces deux prédécesseurs. Et les vieux containers, de 10 et 20 mètres cubes, ont disparu pour être remplacés par des modèles ISO de 20, 30 et 40 pieds. Des progrès similaires ont été accomplis par la construction de wagons Ferry Boat de plus grande capacité.

Plus grands et plus spécialisés sont les wagons et containers, plus grand est le succès de ce service, qui continue à s'étendre d'impres-

sionnante façon, malgré la récession mondiale. Et plus on peut dire qu'il existe des liens privilégiés entre nos deux pays.

Et le trafic voyageurs?

Le trafic des passagers est aussi de vitale importance et s'est multiplié d'une façon prodigieuse durant les vingt ou trente dernières années. Le lien évident entre les réseaux de chemin de fer de chaque côté de la mer est Sealink, la plus grande flotte au monde de son espèce. Ici, la conception et la construction de navires ont progressé à pas de géant, tant chez nos partenaires de la Régie des Transports Maritimes, de la SNCF et de la Stoomvaart Maatschappij Zeeland que chez nous-mêmes. Des vaisseaux de plus en plus grands et confortables sont maintenant lancés avec une fréquence que nul n'aurait osé prévoir il y a seulement une dizaine d'années. Les derniers nés de notre flotte Sealink sont maintenant des hôtels flottants avec cabines confortables, res-

taurants attrayants, bars et boutiques bien fournis, discothèques et circuits intérieurs de télévision. Les accès aux ports sont très faciles et toutes les techniques modernes ont été incorporées pour offrir aux passagers un voyage des plus agréables.

Vous le voyez, il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Nous nous sommes bornés à améliorer constamment les services d'année en année.

Des progrès ont été accomplis également sur le plan tarifaire...

La tarification, tant pour le fret que pour les passagers, s'est transformée d'une manière révolutionnaire, plus spécialement du côté fret, lorsque le vieux système de classification des marchandises a cédé la place à l'Unité de chargement (Unit Load) et aux tarifs internationaux directs. Tout a été fait par nos différents partenaires s'occupant de trafic international pour aider nos clients, pour attirer à nous de nouveaux trafics et pour concurrencer avec succès d'autres modes de transport.

Vous disiez tantôt qu'il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Cette évolution est pourtant l'aboutissement d'efforts importants accomplis non seulement à Londres mais aussi dans des représentations telles que la vôtre.

Vous avez raison. La tâche principale de British Rail - Bruxelles, mis à part l'assistance donnée au public, aux fabricants et aux agences de voyages, est d'assurer une liaison efficace et harmonieuse avec la SNCB, la SBA des Ferry Boats et la RTM, en ce qui concerne l'exploitation et la partie commerciale. Ceci bien que l'accent soit porté davantage sur l'aspect commercial, la plus grande part des contacts «exploitation» étant établie au niveau supérieur entre les organes de direction dans chaque pays.

Marchandises et passagers bénéficient chez nous des mêmes droits et nos efforts de promotion dans ces deux directions se maintiennent continuellement et inlassablement. Tous nos collaborateurs sont fermement convaincus qu'il n'est jamais possible de se reposer sur ses lauriers, le transport par rail devant continuer à évoluer non seulement pour maintenir mais surtout pour augmenter la part du trafic qui lui revient. British Rail dispose d'organisations similaires à celle de Bruxelles dans tous les pays du Marché commun ainsi qu'en Suisse, avec comme résultante une augmentation constante de tous les types de trafic. Ceci nous oblige sans cesse à viser plus haut et plus loin dans nos efforts de promotion et avoir foi dans l'avenir des Chemins de fer.

Une précision encore: nos bureaux sont ouverts cinq jours par semaine et sans interruption de 9 h à 17 h 30. Ils sont installés 23, place Rogier à 1000 Bruxelles. Notre télex est le 23108, et nos numéros de téléphone sont, pour le fret 02/218 74 25, et pour les voyageurs 02/217 97 02.

LA SUISSE AU BOULEVARD ADOLPHE MAX



Monsieur Cugny représente à Bruxelles les chemins de fer fédéraux suisses. Il a bien voulu nous accorder quelques minutes.

Comment les CFF se sont-ils installés en Belgique?

La vocation internationale de la Suisse en général et la mission internationale de ses chemins de fer en particulier sont des faits que personne n'ignore. C'est au début du siècle déjà que les CFF se sont installés à Bruxelles avec la mission de développer le service des voyageurs. Depuis 1938, le relai a été pris par l'Office national suisse du tourisme (75, rue Royale, 1000 Bruxelles) qui agit désormais, dans ce domaine, en tant qu'agent officiel des Chemins de fer fédéraux suisses. L'importance des échanges avec l'UEBL (1,5 million de tonnes) et avec l'outre-mer (2,7 millions de tonnes via Anvers) est l'argument principal qui a présidé à la décision d'ouvrir au printemps 1969 une représentation pour le trafic de marchandises exclusivement. L'activité de notre représentation s'étend, en plus de la Belgique, aux Pays-Bas, au Luxembourg et à la Grande-Bretagne. Nous devons cependant souligner

que la moitié de nos clients répertoriés sont en Belgique (et de ceux-ci, un tiers à Anvers).

Quelle est la part du trafic des marchandises dans l'activité des CFF?

Pour les CFF, les deux tiers des recettes sont des recettes du trafic de marchandises. Ensuite, les deux tiers de ce trafic s'organisent sur le plan international (import, export, transit); c'est vous dire l'utilité et l'importance que nous attribuons à la collaboration avec la SNCB en particulier, aux contacts réguliers avec les autorités confrontées aux problèmes des transports et également avec l'industrie lourde et la clientèle.

Que signifie pour vous la collaboration avec la SNCB?

Le succès de nos démarches en Belgique ne peut être enregistré que dans le cadre d'une collaboration très étroite avec les services de la SNCB. L'intérêt commun étant là, c'est-à-dire celui de transporter,

nous avons recherché à différents stades — avec la Direction commerciale, avec les autres Directions, avec les agences commerciales — une coordination permanente et efficace en vue d'une information réciproque. Notre but est de résoudre les problèmes de nature diverse qui peuvent se présenter chez l'usager: problèmes tarifaires et monétaires, problèmes d'acheminement, aspects techniques, transports terminaux. Après neuf années d'expérience, nous pouvons dire que nous travaillons la main dans la main dans l'intérêt conjugué de notre clientèle commune et de nos réseaux respectifs.

Il existe en Suisse des compagnies privées de chemins de fer. Les représentez-vous également?

Il est évident que nous portons bien une casquette CFF, mais implicitement, nous représentons tous les chemins de fer suisses. Les compagnies privées suisses (73 entreprises de transport à trafic généralisé, donc sans les funiculaires et les téléphériques) représentent plus de la moitié de la longueur des lignes exploitées en Suisse (au total 3212 km sur 6138), le réseau CFF comportant 2926 km de lignes. Notre rôle serait vraiment incomplet si nous n'étions pas à même de représenter dignement tous ces chemins de fer dont certains ont un rôle à jouer en trafic de transit, en particulier le BLS (Bern — Lötschberg — Simplon) pour la ligne de Thun à Brig.

Et la crise, Monsieur Cugny, a-t-elle eu des effets sur les transports entre l'UEBL et la Suisse?

La crise a des effets bien divers. Certes, l'année 1975 fut bien faible, mais une progression des transports par chemin de fer est certaine pour le trafic entre l'UEBL, d'une part, la Suisse et l'Italie d'autre part. Ainsi, en 1977, les échanges commerciaux entre la Belgique et la Suisse se sont encore développés, si bien que les exportations belges ont augmenté de près de 400.000 tonnes environ.

Le baromètre est donc à la hausse!

Oui. Et pour rester sur cette note optimiste, nous aimerions dire à vos lecteurs que le transport par chemin de fer peut favoriser les échanges et que nous sommes là pour aider en ce sens. Chacun peut s'adresser à nos services: son problème étant le nôtre, il peut être convaincu que nous ferons l'impossible pour trouver avec lui une solution qui convient. Je rappelle notre adresse:

**48/50, Boulevard Adolphe Max
1000 Bruxelles
Téléphone 02/217 57 63
Télex: 26432**



FS: MARCHANDISES EN PROGRES

Dans l'axe nord-ouest - sud-est, un pays s'offre encore à notre curiosité, l'Italie, dont la société ferroviaire est également représentée à Bruxelles.

Voulez-vous nous expliquer, Monsieur Di Tanna, les avantages réciproques, pour les FS et pour la SNCB, de la présence à Bruxelles d'une Représentation des chemins de fer italiens ?

Il y a onze ans, quand les FS ont décidé d'ouvrir une représentation à Bruxelles, il n'y avait, dans la capitale de l'Europe, que les quatre représentations des réseaux qui entourent la Belgique; la nôtre fut la première d'un pays plus éloigné, mais dont le trafic des voyageurs et celui des marchandises ont une certaine importance.

Pour le trafic des voyageurs, il faut reconnaître que les Belges ont toujours porté un grand intérêt à l'Italie; cependant, aux touristes, nous devons ajouter aussi les nombreux travailleurs italiens qui rentrent régulièrement au pays. Pour résoudre les problèmes des voyageurs, on aurait pu se contenter des nombreuses agences de voyages existant en Belgique, y compris notre agence officielle, la C.I.T. (Compagnie Italienne de Tourisme). Mais le sec-

teur des marchandises était complètement négligé.

L'importance toujours croissante de l'échange de biens de consommation entre les deux pays, et les espoirs de développement du marché, suite à l'avancement de l'intégration européenne, ont imposé la présence de personnes aptes à constituer le trait d'union entre les deux réseaux. Les faits nous ont donné raison: à l'époque, on transportait par chemin de fer environ six cent mille tonnes; actuellement, on en est arrivé à près d'un million de tonnes. Et cela sans mentionner le trafic de transit par la Belgique de et vers l'Italie.

Au-delà de toutes ces raisons, j'insiste aussi sur le contact direct avec les dirigeants de la SNCB, qui nous permet de résoudre beaucoup de problèmes que la distance et les difficultés de communication rendent parfois compliqués.

La clientèle trouve son avantage dans l'information immédiate sur un prix ou un détail logistique: savoir si dans telle gare existe ou non la possibilité de tracter un wagon

jusque chez le destinataire, si la firme expéditrice ou destinataire d'un transport par wagon complet est branchée ou non au réseau, si les FS sont en mesure de fournir un ou plusieurs wagons d'un type déterminé.

Cette simplification dans les rapports est-elle soutenue aussi sur le plan tarifaire ?

Oui, cela fut réalisé par l'établissement de tarifs directs pour des produits déterminés qui constituent l'ossature du trafic marchandises entre les deux pays; en effet, il existe un tarif vers l'Italie pour les produits sidérurgiques, qui intéressent si fort l'économie belge et, dans le sens contraire, un tarif particulier pour les produits agricoles. A ces deux tarifs s'en ajoute un autre, plus général, qui lie les trafics de la Belgique et du Luxembourg en direction et en provenance de l'Italie via la France: le TEW, Tarif Général Européen pour le transport de marchandises par wagons complets. Avec ces trois moyens de consultation rapide, nous sommes en mesure de satisfaire immédiatement aux demandes de la clientèle. Mais donner un prix n'est pas tout; il est plus intéressant encore d'assister la clientèle, surtout quand le transport est en plein déroulement; la présence sur place d'un technicien qui puisse intervenir pour résoudre le cas difficile ou donner l'élément utile de solution est déterminante.

Cherchez-vous également à acquérir des trafics nouveaux ?

Certainement! Cela est nécessaire et nous comptons beaucoup sur l'aide des agences commerciales de la SNCB ainsi que celle de nos collègues de la SNCF et des CFF. Les chemins de fer transportent entre nos deux pays le tiers du potentiel; il y a donc beaucoup à faire! Dans cette recherche, nous mettons l'accent sur une particularité, je dirais unique, de notre réseau: la présence d'un nombre considérable de remorques porte-wagons qui permettent la livraison à domicile des wagons pour le chargement et le déchargement, à des prix défiant toute concurrence, ainsi que sur le grand nombre de firmes raccordées au réseau. Sans vouloir vous ennuyer, je tiens à citer des chiffres qui méritent d'être mieux connus: en Italie, on dénombre 1877 embranchements particuliers dont beaucoup desservent plusieurs firmes, et la remorque porte-wagons est présente dans 516 gares à marchandises; le parc total d'engins pour la traction et le transport des wagons est constitué par 689 tracteurs et 1433 remorques porte-wagons.

Permettez-moi de conclure en rassurant tous ceux qui auraient besoin de nos services: même peu nombreux, nous sommes à la complète disposition de nos collègues et de nos clients de Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas. Ceux-ci nous trouveront au **46/4, Place de Brouckère, 1000 Bruxelles**. Notre numéro de téléphone est le **02/219 09 42**.





ON AUTOMATISE

La densité des réseaux routier et ferroviaire en Belgique se situe parmi les plus élevées d'Europe; le nombre de passages à niveau y est donc particulièrement grand. Comme le trafic est intense, les rétentions de véhicules routiers devant des P.N. fermés sont fréquentes et les risques d'accident non négligeables. La SNCB attache à ce problème une grande importance et s'efforce, en collaboration avec le Ministère des communications, d'améliorer constamment les moyens de protection utilisés.

4 catégories

On peut schématiser ainsi la répartition des passages à niveau: 5 grandes catégories dont 4 qui intéressent seules les chemins de fer. Notre dessin illustre ces 4 types de P.N. et leur équipement.

C'est par arrêté ministériel que les P.N. obtiennent leur classification. Dans la situation actuelle, les 3 250 P.N. existants se répartissent comme suit:

- P.N. gardés (1^{re} ou 2^e catégories): 8 %
- P.N. commandés par le convoyeur du train: 8 %
- P.N. automatiques avec barrières: 28 %
- P.N. automatiques sans barrières: 25 %

Evolution

La SNCB poursuit une politique à long terme de suppression des passages à niveau par la construction d'ouvrages d'art, politique efficace sur le plan de la sécurité et sur celui de la fluidité du trafic routier, mais aussi politique onéreuse et d'application progressive (450 P.N. supprimés de la sorte au cours des 5 dernières années).

L'ordre de suppression est en principe fixé par l'intensité des trafics routier et ferroviaire, mais d'autres considérations interviennent aussi en pratique: électrification et modernisation de lignes, travaux d'urbanisation, amélioration des voies...

La recherche de solutions techniques avec les autorités concernées est parfois rendue difficile et longue: c'est que beaucoup de partenaires entrent en jeu et que des oppositions locales s'expriment souvent.

On peut dire cependant que de façon systématique, les lignes ferrées axiales qui seront équipées en vue de la circulation des trains à la vitesse de 160 km/h dans les prochaines années ne comporteront plus de passages à niveau.

A court terme, faute de supprimer

plus, la SNCB procède à l'automatisation des passages à niveau existants. Les statistiques prouvent que les automatismes mis en œuvre sont plus sûrs, car ils éliminent les facteurs humains de défaillance. D'autre part, la fonction de garde-barrière est particulièrement ingrate et est devenue, dans le monde moderne, un anachronisme qu'il convient de supprimer. L'automatisation se justifie donc sur deux plans: celui de la sécurité, et le plan social.

La préférence de la SNCB, en complet accord avec le Ministère des communications, va aux passages de deuxième catégorie, équipés de feux clignotants et de semi-barrières. Il est en effet généralement admis que la présence de barrières constitue un élément de sécurité très important. Et bien qu'ils soient en général moins fréquentés, les passages de troisième catégorie (sans barrières) ont été, en 1977, le théâtre de deux fois plus d'accidents.

Cette politique de la SNCB n'est pas nouvelle: en 10 ans, le nombre de passages de deuxième catégorie a été multiplié par 2,5 alors que le nombre de passages automatisés n'augmentait que de 65 % (un glissement de catégorie, donc). Les passages maintenus sur les lignes en cours d'électrification seront en principe TOUS classés en deuxième catégorie. Et la politique de «barriérisation» sera poursuivie sans relâche.

Progrès

A la lecture des statistiques, nous en avons déjà parlé, on constate une très nette diminution des accidents et de leurs conséquences.

Ces résultats favorables peuvent être attribués à trois causes principales, qu'il est toutefois difficile de classer en ordre d'importance:

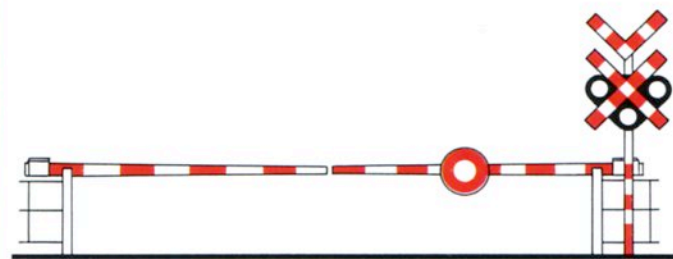
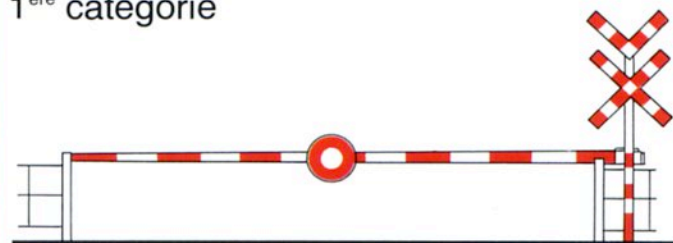
1. le remplacement progressif des P.N. par des ouvrages d'art;
 2. l'amélioration de la sécurité routière suite à l'automatisation accélérée des P.N. et à la généralisation des P.N. avec semi-barrières;
 3. une plus grande discipline des usagers de la route, résultat des campagnes de sensibilisation et d'information menées par le Ministère des communications ainsi que d'une meilleure connaissance de la signalisation, découlant de l'introduction d'un examen pour la délivrance du permis de conduire.
- La SNCB se sent par conséquent plus motivée encore pour continuer les efforts entamés, au-delà de ce que peut prévoir la législation, dans une optique fondamentalement sociale, en faisant usage des techniques les plus modernes, et les plus fiables. Nous y reviendrons.

PASSAGES A NIVEAU

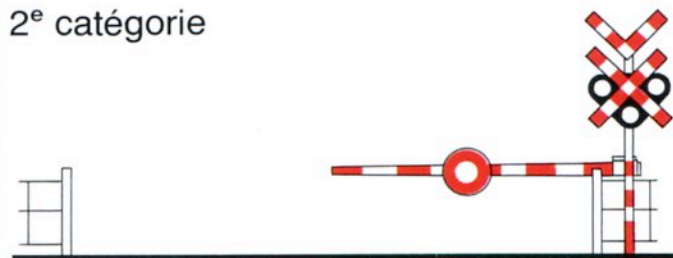
SCHEMA

D'EQUIPEMENT RAPPROCHE

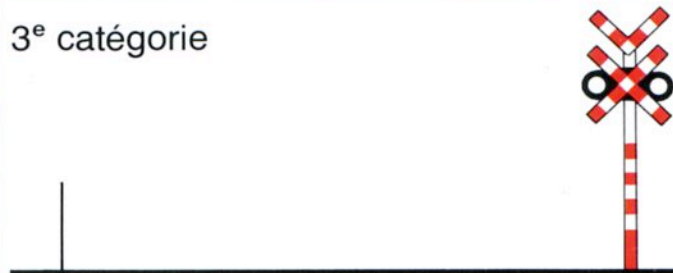
1^{re} catégorie



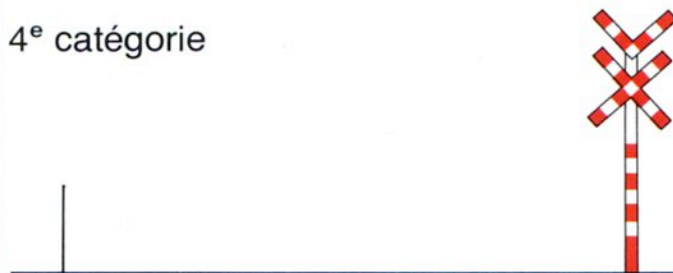
2^e catégorie



3^e catégorie



4^e catégorie





VACANCES D'HIVER: ALLEZ-Y EN TRAIN

Les vacances d'hiver deviennent de plus en plus sacrées pour beaucoup de nos contemporains. Un deuxième break dans cette vie menée au pas de course fait le plus grand bien.

Et l'hiver, où va-t-on ?

Principalement en montagne, pour y pratiquer le ski, la luge, des sports réservés à des régions précises et pour la pratique desquels les pistes en nylon ne satisferont jamais les passionnés. On y va parfois tout simplement pour de longues promenades dans un air pur et tonifiant.

En montagne, c'est-à-dire dans des stations souvent accessibles le plus facilement en train. Voilà bien la raison pour laquelle les deux grossistes ferroviaires déjà bien connus sont sur des charbons ardents à la saison des neiges.

L'un, FTS, vous conduit en France, et vous offre d'y vivre des séjours « tout compris » idéalement encadrés par ses accompagnateurs.

L'autre, Railtour, vous mène en Italie, en Suisse, en Autriche, sur des pentes neigeuses où vous attend un séjour des plus agréables. Railtour envoie aussi dans les stations d'hiver ses accompagnateurs, tout à votre disposition pour régler les moindres détails.

Les forfaits comprennent généralement le voyage en train-couchettes et la demi-pension sur place. Pourquoi pas la pension complète ? Parce que pour les sportifs, redescendre à l'hôtel, le midi, c'est perdre quelques bonnes heures de vacances. Et puis, en vacances, on aime aussi varier les plaisirs de la table et visiter d'autres restaurants.

Les trains — trains spéciaux — comprennent une voiture-bar-dancing où les vacances commencent déjà, aux premiers tours de roue. Des repas y sont servis dans le compartiment même. Des jeux de société sont à la disposition de ceux qui s'ennuieraient pendant les trajets diurnes. On peut également y acheter des boissons rafraîchissantes, y faire la connaissance des gens que l'on cotoiera pendant tout le séjour... Pas de doute: la solution est idéale; la destination se trouve à une nuit de chez vous, ou à peine plus. Une nuit de sommeil, bien sûr!

Demander donc les catalogues Railtour et FTS à votre agent de voyages. Vous y trouverez des formules pour toutes les bourses et tous les goûts. Et puis, faites un bon choix.



DU NOUVEAU A GAND

Le 27 février 1976, Monsieur Vanden Daele, Bourgmestre de Gand, avait inauguré avec quelque solennité le chantier de construction du Ghent Grain Terminal.

Début septembre de cette année, cette installation est entrée en activité.

Ce terminal, centre actif de Continental-Furness et Graan Elevator Maatschappij, est établi sur un terrain de 25 hectares, à quai. Les silos, dans leur 61 cellules, peuvent recevoir 60 000 tonnes de marchandise.

Des équipements pneumatiques, d'une capacité de 600 à 800 tonnes/heure, permettent le chargement et le déchargement de navires, trains, allèges, camions. Tout est commandé par des ordinateurs.

Le rail n'est pas absent de cette installation gigantesque. En effet, des équipements ont été prévus de telle sorte que 6 à 9 trains complets puissent être déchargés en une journée.

L'objet social du G.G.T.?

1. Transbordement et traitement des grains et graines des pays de la CEE acquis par le Benelux, l'Angleterre et les pays du Tiers Monde.

2. Importation et traitement du grain venu d'Amérique (du Nord et du Sud) et destiné à notre pays et aux régions frontalières des pays voisins.

3. Une fonction locale: la distribution du grain dans les deux Flandres.

Le Ghent Grain Terminal est idéalement situé, au centre de la zone européenne de culture céréalière intensive, à la porte d'une région où la balance céréalière est gravement déficitaire. Les atouts du port de Gand le serviront: accessible aux navires de 65 000 tonnes, bien équipé sur les plans ferroviaire, routier et fluvial... et dans un avenir plus ou moins proche, ouvert aux navires d'une plus grande capacité.

Quand la machine tournera bien rond, nous irons voir sur place afin d'expliquer à nos lecteurs comment fonctionne cette plaque tournante des céréales.



FRAIS DE RETENTION DU MATERIEL

Combien de fois n'avez-vous pas protesté à la réception d'une facture de frais de rétention de matériel, autrement dit frais de chômage ?

Et si ces frais n'existaient plus ? Les utilisateurs du rail seraient heureux, et les réseaux comblés.

En effet, si la rotation moyenne d'un wagon est de quatre jours, par exemple, et si les clients conservent le matériel un jour de plus, les chemins de fer doivent supporter une immobilisation de wagons supérieure de 25 % aux prévisions. Par ailleurs, lorsque une demande de wagons ne peut être satisfaite sur-le-champ, le demandeur proteste contre les services du chemin de fer; cependant, les vrais responsables sont sans doute ces autres clients qui conservent le matériel au-delà des limites raisonnables.

Malgré la hausse incessante des charges en personnel, matières, matériel, les taux horaires des frais de chômage n'ont pas varié depuis le 1^{er} novembre 1976.

Par contre, les redevances dont la SNCB est débitrice pour le séjour du matériel étranger en Belgique n'ont cessé d'être adaptées, si bien que les frais de chômage perçus ne couvrent plus les montants facturés par les réseaux voisins.

Dès lors, en vue de rétablir l'équilibre indispensable, la SNCB se voit contrainte d'augmenter les frais de chômage. Cependant, elle a voulu atténuer les effets de cette mesure pour ceux de ses clients qui les subissent d'une manière accidentelle et aussi toucher plus durement ceux qui conservent le matériel en-dehors des délais raisonnables.

Le régime des frais de chômage subit donc des changements importants que nous expliquons à présent.

A l'heure actuelle, le client dispose de 8 heures de jour, à compter de 7, 9 ou 14 h., pour charger ou décharger le matériel mis à sa disposition; dorénavant, il aura droit à 22 heures successives à partir de l'heure qui suit celle de la mise à disposition effective. La faculté d'enlèvement par le premier train en partance reste d'application. Et en cas de rechargement du matériel, ce délai est doublé.

Actuellement, les taux horaires de frais de chômage croissent à partir de la 25^e heure. Pour ne pas pénaliser le client qui subirait un incident fortuit, cette mesure ne sera plus appliquée qu'à partir de la 73^e heure, mais de manière plus sensible.

Si un client reçoit ou expédie 20 wagons d'un même expéditeur ou pour une même destination, il obtiendra, s'il encourt des frais de chômage, une réduction d'office de 20 %.

Pour les contractants soumis au décompte global et réalisant 300 mouvements par mois, une réduction dégressive sera appliquée d'office en facture, par catégorie de matériel, pour autant que le séjour moyen du type de matériel



visé soit inférieur à 30 heures de rétention. Cette mesure fort libérale (nos lecteurs en conviendront) pourrait se muer en accroissement de pénalité dans les cas de pénurie grave et moyennant annonce préalable par la SNCB. Quant au droit de garage pour les marchandises à l'exportation maritime, cette notion reste nettement séparée de celle du délai de déchargement. C'est-à-dire qu'une fois le droit de garage clôturé, l'utilisateur disposera encore d'un délai spécial de déchargement.

Dorénavant, le droit de garage pourra être demandé en lettre de voiture, quel que soit le nombre de wagons et quelle que soit la nature des marchandises.

Enfin, les wagons de particuliers séjournant vides ou chargés dans leur gare d'attache n'encourront plus de frais de chômage.

La présente information se borne à fournir les lignes directrices des modifications. Les chefs d'agences commerciales et leurs collaborateurs, de même que les chefs de gare se tiennent à votre disposition pour vous documenter plus en détail.

CONTRE LA TABAGIE

Tabagie or not tabagie?

Vous avez le choix, lorsque vous prenez le train: fumeur ou non.

Un nombre croissant d'usagers occupent les compartiments «non fumeurs». Il est vrai que parfois, les épaisses volutes dégagées par les pipes, cigares et nombreuses cigarettes créent quelque incommodité pour ceux qui en font un usage restreint ou qui, plus simplement, s'abstiennent de fumer.

On parle beaucoup, aujourd'hui, des problèmes que cela pose dans les transports en commun, et même dans les lieux publics, voire les lieux de travail. Au Canada et en Finlande, des mesures ont été prises en faveur des adversaires du tabac.

La SNCB a aussi des projets dans ce sens. Bientôt, une plus grande part des places disponibles dans les trains de voyageurs seront réservées aux propriétaires de poumons sans goudron. Le matériel existant est aménagé: un certain nombre de compartiments sont désarmés de leurs cendriers et munis de la signalisation adéquate, pour atteindre la proportion prévue dans les voitures en construction: moitié-moitié. Une partition équitable, qui vise à la commodité de certains et... à la santé de tous.

UN LION DE BRONZE POUR LE CHEMIN DE FER



Le Festival international du film publicitaire, créé il y a un quart de siècle à Venise, a atteint cette année, avec 1.660 films en compétition et 2.500 délégués représentant 40 pays des cinq continents, une audience mondiale incontestable. Il s'est déroulé à Cannes, fin juin, bien après l'autre festival et, pour sa part, sans starlettes, sans scandales, sans ce déploiement mondain qui fait courir les photographes de la plage au Palm Beach. Bref, une manifestation spécialisée, qui constitue pour les professionnels du cinéma publicitaire, créateurs et producteurs, une source d'idées, de contacts, un moment important de l'année.

Si le festival fêtait ses noces d'argent, la SNCB n'en était qu'à sa troisième participation... mais chaque fois avec les honneurs du palmarès. En 1964, avec le film «Ce que femme veut», sur le thème des trains autos-couchettes, la SNCB obtenait un lion de bronze. Trois ans plus tard, avec le film «Il sera quand même à l'heure», nous étions récompensés par un lion d'or. Cette année, la SNCB présentait deux films, un premier, consacré à l'environnement, et un autre, tout en humour: «Les vacances commencent dans le train».

Alors que la France, en option cinéma, et la Grande-Bretagne, en option télévision, se sont taillé la part du lion (d'or), le premier des deux films ferroviaires a reçu, de nouveau, un lion de bronze.

Il faut noter que les films inscrits à la compétition (environ 19 heures d'images au total) avaient été préalablement classés en 17 catégories, selon le produit ou le service vanté, et cela, chaque fois, en deux options: cinéma ou télévision. Il est vrai que ces deux médias possèdent des publics sensiblement différents. L'un a une clientèle déjà sélectionnée, plus jeune et nantie d'un certain pouvoir d'achat; l'autre vise toutes les couches de population et toutes les classes d'âges. L'entente est bonne, cependant, entre les deux, cela se voyait à Cannes. Le festival pourrait-il donc se vanter d'avoir réconcilié deux adversaires?



Disons encore qu'un autre film belge s'est inscrit au palmarès, cette fois en option télévision. Deux productions belges classées alors que la moitié des pays participants retournent bredouilles. Ce petit exploit réjouit d'autant plus l'équipe qui a conçu et produit le film de la SNCB.

DERNIERE MINUTE

L'évolution positive du trafic ferroviaire de containers entre Rotterdam et Anvers est à la base de l'instauration, à la cadence hebdomadaire, d'un train ultra-rapide supplémentaire entre les deux ports.

En Hollande, la firme ASECO donne le départ à 19 heures. Cinq heures plus tard, les containers sont à Anvers, à la disposition de la CMB, prêts au chargement sur navire.

La première rame a roulé le 4 octobre, trop tard pour que nous puissions faire écho à la cérémonie d'inauguration organisée à cette occasion. Mais nous y reviendrons dans notre prochain numéro.

Hiver...prenez le train!

