

1/79 AVRIL

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





Légende couverture:
Bruxelles: 1000 ans

SOMMAIRE



TOURISME

Relais d'accueil: 14
Le TEE: 14
Bruxelles-Paris: 14
Millénaire de Bruxelles: 11
Vacances d'été: 14
Interrail Senior: 14
Le valais à l'heure belge: 11



ENTREPRISE

Un beau chargement: 3
Des pierres pour Zeebrugge: 4

INFORMATIONS S.N.C.B.

1/79

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



NOUVELLES B

Train de la voie: 12
Récupération: 6
Terrains disponibles: 6



EQUIPEMENT

Wagon Eo: 7

Editorial

La veille du nouvel an, tout le monde s'en souvient, la catastrophe s'est abattue sur la Belgique, sous forme de neige poudreuse et de brutal refroidissement. Attaque d'autant plus pernicieuse qu'elle nous surprenait au matin de la St-Sylvestre et, qui plus est, un dimanche.

Pour le chemin de fer, ce fut un gros pépin, un pépin venu bloquer les aiguillages et empêcher ceux-ci de fonctionner normalement. Ce matériel de voie, conçu pour notre climat tempéré, et entièrement automatisé, ne pouvait plus fonctionner qu'après avoir été nettoyé à la main. Mais où trouver, et trouver vite, assez d'hommes pour faire face sur tous les fronts? Chaque responsable a réagi selon les moyens dont il disposait, selon son imagination et, en tout cas, avec dévouement. Si bien que la situation n'a pas tardé à se normaliser. Et les trains ont roulé.

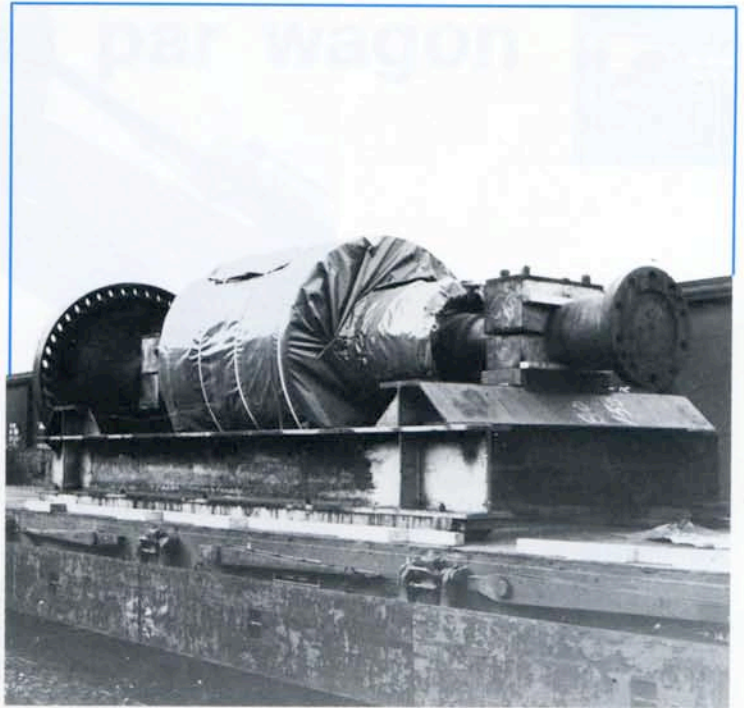
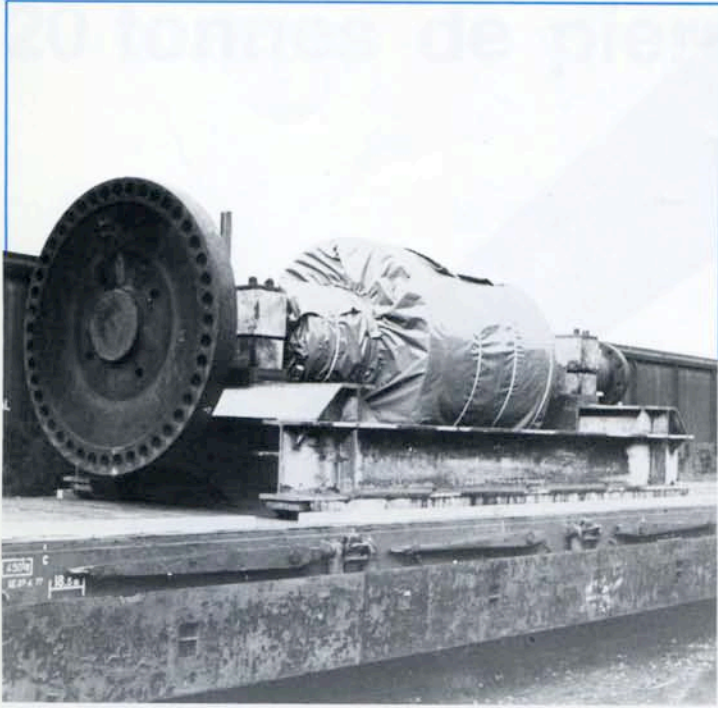
Le chemin de fer ne fut pas la seule victime du mauvais temps: toutes les voies de communications en ont pâti. La meilleure preuve en est sans doute l'accroissement sensible du nombre de voyageurs enregistré au mois de janvier. Voyageurs occasionnels, peu enclins à se risquer sur des routes devenues très dangereuses, et qu'il ne faut

pas confondre avec les utilisateurs des trains spéciaux formés pour les sports d'hiver — un autre surplus de trafic qui n'a pas facilité les choses.

Les trains de marchandises ont roulé aussi. Quelles qu'aient été les difficultés, les usines raccordées ont été desservies, et tout fut mis en œuvre pour limiter les retards d'acheminement.

Les usagers pouvaient-ils se rendre compte des problèmes à résoudre? Le grogne engendrée par le mauvais temps et les informations contradictoires, fantaisistes, et souvent invérifiables entendues ici et là ne favorisaient pas l'optimisme.

La crédibilité de la SNCB et de ses slogans optimistes a été un moment mise en doute. La régularité et la sécurité que le chemin de fer représente furent battues en brèche par les éléments auxquels nous n'avons pu opposer, pendant un moment, que l'immense bonne volonté de centaines de cheminots. Les injustes reproches de certains journalistes traditionnellement hostiles au rail ont touché douloureusement ces hommes courageux, des hommes grâce à qui le train a pu rouler. Il fallait parler d'eux, pour les remercier.



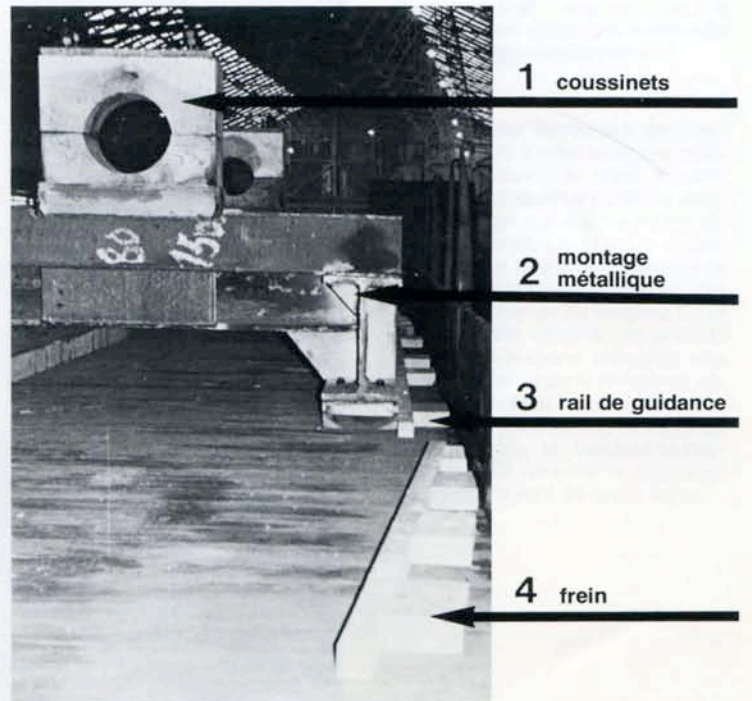
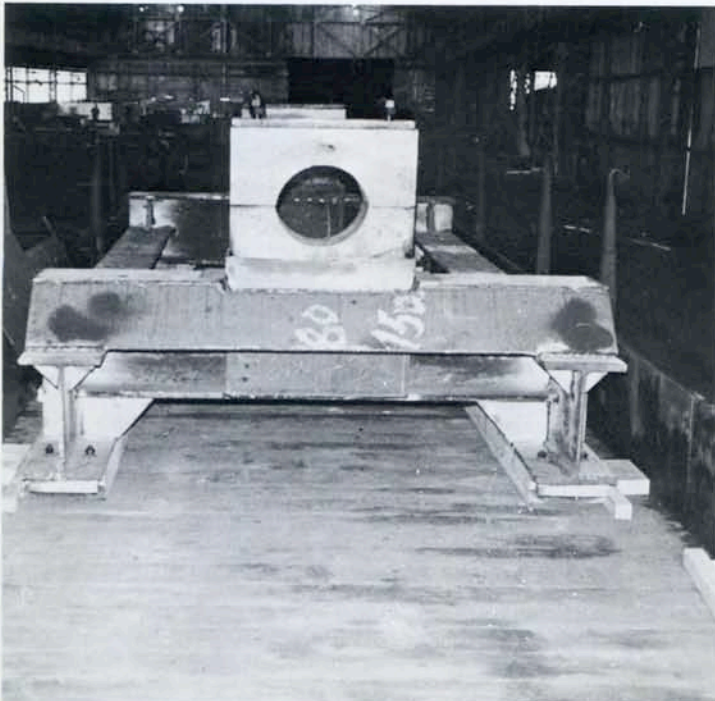
FORMULE A SUIVRE

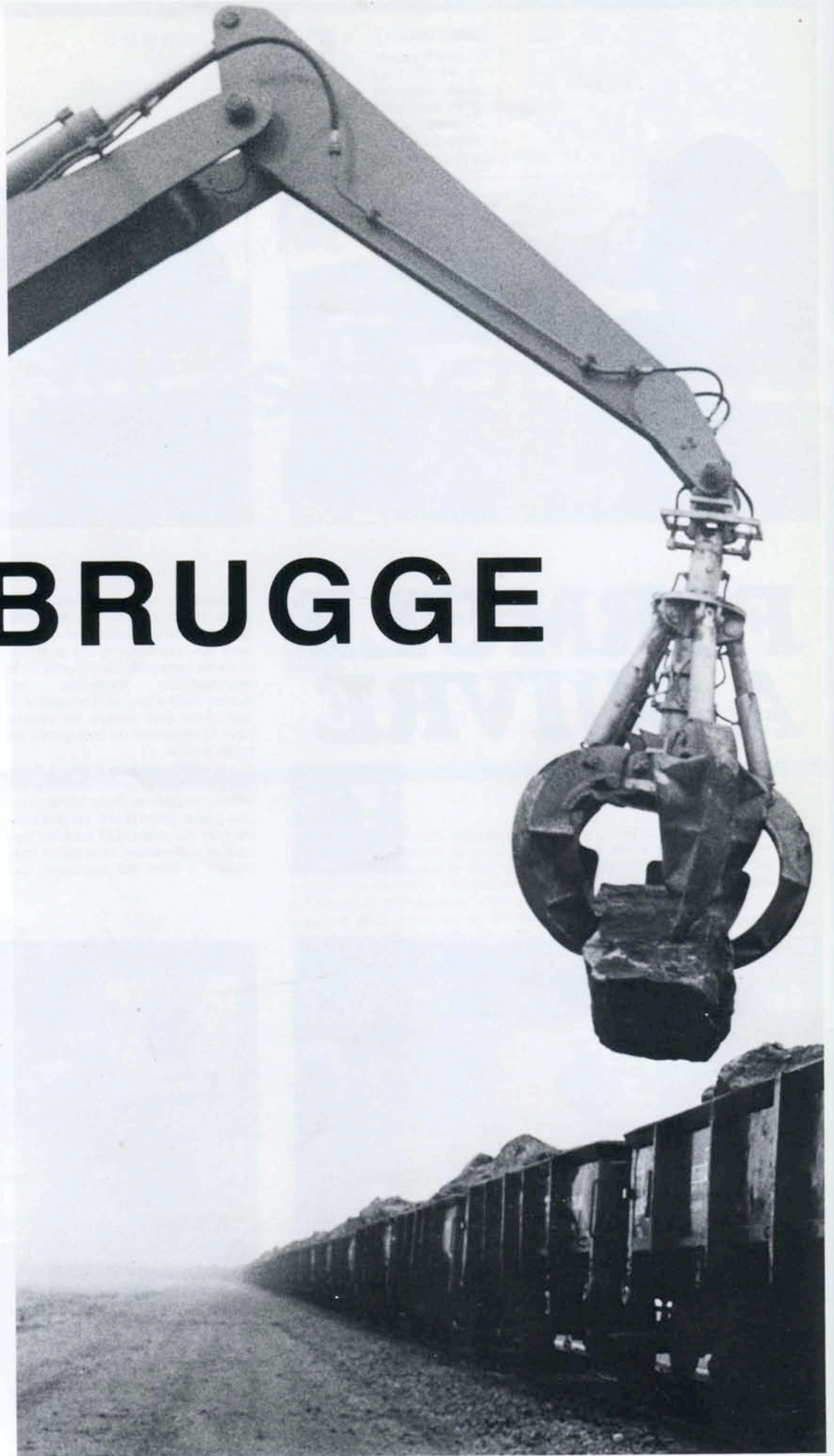


A plusieurs reprises, nous avons parlé des chargements, des calages, de tous les problèmes que posent aux expéditeurs les sollicitations du transport. La sécurité de la marchandise expédiée est quand-même un point essentiel. Il faut donc tout mettre en œuvre pour la préserver de tout ennui, de toute avarie.

Nous avons voulu à présent montrer comment une entreprise a résolu ce problème. Pour transporter une pièce déterminée, un traineau de bois ne présentait pas les garanties suffisantes. Une pièce métallique a donc été fabriquée, qui

convient idéalement à ce transport, et qui pourra être utilisée chaque fois qu'une même marchandise — un induit de génératrice de quelque 18 tonnes — sera remise à l'expédition.





ZEEBRUGGE

20 tonnes de pierres par wagon



Partant de Knokke ou Heist, votre villégiature, vous pouviez, naguère, enfilez la Route Royale, rouler vers Zeebrugge et vous y arrêter, quasi à l'entrée du môle. La promenade vous conduisait en mer, et vous pouviez découvrir, de part et d'autre, une côte faite de plages, de hauts immeubles, un littoral tout voué au tourisme. Aujourd'hui, quel que soit l'angle, vous rencontrerez les prémices d'une zone industrielle, que l'on développe actuellement dans de grands travaux. La route est détournée, pour éviter l'écluse en voie de construction. Elle décrit d'ailleurs une boucle autour d'un terrain de 35 hectares, centre névralgique des nouvelles extensions du port. Nous en parlons ici parce qu'un trafic ferroviaire important vient de démarrer à cet endroit.

Il s'agit d'amener à Zeebrugge plusieurs millions de tonnes de pierres de tous calibres en vue de constituer une assise et un nouveau môle. Six entreprises de construction ont constitué une association momentanée, sous le nom de Zeebouw-Zeezand, chargée de mener à bien l'établissement du grand port de Zeebrugge.

Pour l'approvisionnement de ses chantiers, Zeebouw-Zeezand a chargé trois modes de transport d'effectuer des navettes bien cadencées. La voie d'eau et la route sont de la partie. Pour sa part, le chemin de fer a reçu mission d'acheminer vers Zeebrugge des pierres dont la masse dépasse une tonne. Ces pierres, la SNCB va les chercher à Havines, dans les carrières de Quenast, de Lessines, et de Soignies. Havines sera incontestablement le fournisseur principal, et c'est de cette localité que sont partis les premiers trains. A Quenast, les capacités de chargement ne permettent pas de former un train complet chaque jour. Un demi train partira donc de là pour rejoindre son autre moitié à Lessines.

Jusqu'au 19 mars, Zeebrugge a reçu un train chaque jour; ensuite, jusqu'au 20 avril, les installations absorberont deux trains quotidiens; enfin, dès le 23 avril, trois trains seront déchargés toutes les 24 heures sur l'aire de stockage de Zeebouw-Zeezand. Et cela cinq jours sur sept.

Ces trains de 1100 tonnes se composent de deux types de wagons: des Eo transformés et des LI recyclés.

Les wagons Eo sont des tombeaux tels que nous les présentons dans la fiche du présent bulletin. Mais on en a coupé les parois latérales à mi-hauteur en même temps qu'on les équipait d'un double plancher, pour en améliorer la résistance.

Les wagons LI ont déjà fonctionné dans un trafic du même type, à destination d'IJmuiden. Il s'agit de wagons plats, au plancher également renforcé, et qui ont reçu, pour la stabilité du chargement, une sorte de rambarde qui en fait le tour complet.

Chacun de ces engins présente une surface de plancher de quelque 24 m², pour une charge limite moyenne de 20 tonnes. Un calcul rapide nous montre qu'un train complet se compose de 55 wagons environ. C'est la raison pour laquelle la SNCB a prévu d'ajouter les 80 wagons LI aux 280 wagons Eo transformés. En effet, avec une rotation de 48 heures, pour atteindre le rythme de trois trains par jour, il faut tabler sur 6 rames disponibles, soit 330 véhicules. Ajoutons-y 10 % de sécurité et nous arrivons à ce parc de 360 wagons. Une infrastructure spéciale a été construite sur le terrain de Zeebouw-Zeezand. Un petit réseau ferroviaire privé est raccordé à la ligne Ostende-Knokke. La voie décrit une boucle autour du terrain, pour permettre toutes les manœuvres nécessaires et se divise, près du raccordement, en cinq antennes qui pourraient, si nécessaire, recevoir simultanément cinq trains. Bien sûr, la voie ferrée n'occupe pas tout le terrain: il fallait aussi de la place pour les camions et pour l'entreposage des pierres arrivées.

Ce réseau a été soumis à des tests de stabilité et de résistance, afin qu'aucun problème technique ne vienne entraver le bon déroulement du plan d'approvisionnement.

Le trafic devrait durer environ 15 mois et être suivi par d'autres trafics du genre. Quinze mois de rotation incessante (si ce n'est le week-end), au rythme d'un départ toutes les 48 heures. Les carrières travaillent le jour A au chargement de leurs 1100 tonnes de pierres. Le soir, le train démarre, pour atteindre Zeebrugge un peu après minuit. Zeebouw-Zeezand utilise le jour B pour décharger, après quoi les rames vides repartent de nuit pour recommencer le cycle. Toutes les 48 heures, donc, les wagons

reçoivent leur provision de pierres de 1 à 6 tonnes, réparties en deux catégories: 1 à 3 et 4 à 6, selon un plan de chargement précis.

Faisons maintenant un petit flash back sur la journée du 26 février, qui a vu l'inauguration officielle de ce trafic de masse.

Devant une centaine d'invités, Monsieur Simoen, Inspecteur Général des Travaux Publics, a coupé le ruban symbolique. Le premier train, entièrement composé de wagons Eo, amenait quelque 1100 tonnes de pierres tournaisiennes (dont 28 % de blocs de 3 à 6 tonnes).



Nous avons découvert à cette occasion un système de pesage électronique en marche (Railweight). Les wagons sont pesés individuellement en franchissant la bascule à une vitesse de 5 à 7 km/h — donc sans arrêt ni décrochage. C'est la première fois qu'une telle installation est placée en Belgique. A l'arrivée du train complet, on procède à un premier pesage. Au retour, le train — vide — est pesé une deuxième fois. Charge brute moins tare: la masse des pierres déchargées résulte d'une simple soustraction. La machine est programmée de telle sorte que la locomotive n'entre pas en ligne de compte, et sa marge d'erreur est de 0,065 %, soit, pour un train complet, une masse inférieure à celle de la plus petite pierre.

Une fois pesé, le train passe sur l'une des cinq voies latérales, où trois grues hydrauliques équipées de grappins de 800 litres (10 tonnes de capacité) se mettent au travail. Une grue est en réserve, pour parer à tout incident. Zeebouw-Zeezand table sur 9 heures de travail par train dans les premières semaines. Après le rodage, vers le 23 avril, 8 heures devraient suffire (de quoi décharger les trois trains quotidiens).

Les réserves de stock sont prévues de telle sorte que la construction puisse se poursuivre pendant 8 à 10 semaines après une éventuelle rupture d'approvisionnement.

Le personnel ferroviaire de Zeebrugge a dû s'adapter à ces nouvelles conditions de trafic. Notamment en installant un poste de visite et de factage sur la zone même de déchargement. Là, chaque wagon est contrôlé avant de reprendre la direction de la carrière. Un véritable centre d'échange de wagons Eo et LI fonctionne ainsi à cet endroit. Qu'un des wagons présente une défectuosité, et on le remplace immédiatement par l'un des véhicules de réserve parqués à proximité. De cette manière, un incident technique ne peut retarder le planning: les trains roulent de toute façon.



L'ART D'ACCOMODER LES RESTES FERROVIAIRES

La récupération à la SNCB

Le renouvellement de l'infrastructure et du matériel roulant de la SNCB amène, un peu partout en Belgique, la formation de grandes quantités de matériaux de récupération, principalement des rails et traverses usagés, les déchets des ateliers, du matériel roulant déclassé, des câbles et appareils électriques.

Globalement, on enregistre des quantités annuelles de quelque 60.000 tonnes de mitraille, dont plus d'un tiers composé de vieux rails et de petit matériel, et plus de 300.000 traverses, dont une partie en assez bon état pour trouver une autre utilisation.

Tous ces matériaux sont vendus de façons sensiblement différentes. Voyons comment.

Chaque mois

Au début de chaque mois, les mitrailles — ferreuses ou non-ferreuses — sont mises en vente publique. L'opération porte en grande partie sur des matières qui deviendront disponibles dans le courant du mois, et dont les acheteurs pourront prendre livraison sur les chantiers mêmes, en une ou plusieurs fois.

La régularité de ces ventes et l'importance des quantités offertes ont fait que les prix pratiqués servent de référence sur le marché national des mitrailles.

Une fois l'an

Les traverses de bois sont vendues chaque année en décembre. La vente porte sur les prévisions de l'année suivante. L'acheteur peut donc prendre livraison du stock acquis au fur et à mesure que les traverses deviennent disponibles sur les chantiers.

Notons que des ventes de petites quantités ont lieu également dans le courant de l'année.

Ces traverses ont encore une excellente valeur commerciale; elles sont très prisées, grâce à leurs propriétés mécaniques et à leur grande résistance au pourrissement. On les recycle dans les puits de mines, comme piquets de clôtures, pour le renforcement des accotements, l'établissement de jardins d'agrément ou de terrains de jeux... Les meilleures pièces trouvent même leur emploi comme linteaux ou pas de portes dans les demeures de style rustique.

La casse ou la survie

Le matériel roulant est généralement destiné à la casse. Après récupération de certaines pièces encore utilisables, il va grossir le tas de mitraille.

Quelques unités échappent cependant au marteau. Elles sont parfois recyclées dans une nouvelle activité de transport — par exemple sur un réseau ferroviaire industriel privé; les caisses de vieux wagons fermés encore en bon état sont utilisées comme abris pour les bestiaux en pâture ou comme remises pour différents usages.



Et le reste

Nous n'avons abordé ici que des cas généraux et simples. En fait, le développement industriel actuel permet de pousser très loin l'art d'accomoder les restes: l'argent est extrait de certains contacts électriques ou des bains photographiques; les huiles usées sont lavées et régénérées; les tiges de freins, après découpe, deviennent anneaux métalliques, etc.

Ces matières récupérables sont, autant que possible, vendues sur le lieu même où elles deviennent disponibles. La SNCB veut éviter, de la sorte, des transports et entreposages inutiles et coûteux. Dans chaque cas, de toute façon, la solution la plus appropriée est choisie afin d'écouler dans les meilleures conditions les objets déclassés.



TERRAINS A LOUER

La SNCB possède, dans la région gantoise, quelques beaux terrains à vocation industrielle. Ces terrains peuvent être mis immédiatement à la disposition des entreprises-locataires. Ils sont, précisons-le, situés dans le voisinage immédiat du réseau ferroviaire.

Situation (gare)	superficie (m ²)
Gand St-Pierre	4.118,7
Gand St-Pierre	3.048
Gand Rabot	10.408,41 et 21,84

Tous les renseignements à ce propos peuvent être obtenus par téléphone au numéro 091/22 57 21, poste 131 (Monsieur R. De Groote) ou, en cas d'absence, poste 119.

Le Valais à l'heure belge

En janvier et février, un nombre croissant d'écoles primaires envoient les enfants de fin de cycle en classes de neige. Sans doute en comptait-on plus que d'habitude cette année, puisque l'Office National Suisse du Tourisme avait invité près de 250 enfants belges à un séjour dans le Valais, du 18 au 28 janvier... pour bien commencer l'année de l'enfant.

Lauréates d'un concours de bande dessinée (sur le thème: «notre chien part en vacances chez son ami St-Bernard»), onze classes de 5e ou 6e primaires étaient réparties dans six stations d'hiver du Valais. Sans aucun frais pour elles: le voyage en train avait été offert, notamment par la SNCB, pour le parcours belge, et les stations valaisannes prenaient tout en charge sur place. Tout.

L'opération ne manquait pas d'envie. Mais, pour être publicitaire, elle ne pouvait se départir d'un côté vraiment «humain», celui que les enfants, sans doute, ont perçu par priorité. La plupart d'entre eux, il est important de le dire, voyaient la montagne enneigée et goûtaient au ski pour la première fois. Nous gageons que pour beaucoup, ce ne sera pas la dernière: le virus une fois contracté, la meilleure thérapeutique est d'y retourner.

La place nous manque pour narrer

l'enthousiasme, la découverte, les joies, les menus pépins de ce voyage. Quelques petits flashes donneront peut-être une image assez fidèle de l'ambiance que nous avons rencontrée là-bas.

A Grächen, dès les premiers jours, on parlait beaucoup du ski (bien entendu) mais aussi du voyage (c'est une petite demoiselle de 10 ans qui a le plus chahuté dans le train!). A Loèche-les-bains, station thermale pour rhumatisants, après une petite déception («on aurait pu avoir une meilleure station, mais tant pis, on est déjà heureux d'être venus»), la grande surprise fut d'être basés à 2.300 mètres d'altitude, quasi seuls, dans un silence absolu et un air idéalement pur. A Thyon 2000, il fallait entendre, juste avant le repas, l'ovation faite par les petits Ardennais au moniteur de ski venu partager leur poulet-riz (exception: c'était le premier jour sans frites!).

Dans leur spacieux chalet de la Moubra, à Montana-Crans, les écoliers d'Hannut, grands vainqueurs du concours, visaient, au cinquième jour, un objectif bien précis: vaincre dare dare la petite épidémie de grippe pour obtenir quand-même, en fin de séjour, le précieux brevet de ski.

A Fiesch, les nouveaux pavillons du Feriendorf sentent encore le bois neuf, et l'ambiance était

chaude, parmi d'autres classes belges, dans ce grand centre de vacances.

Reste Evolène, joyau ancien, prudemment préservé, avec toute sa région, du béton dévastateur. La région d'Evolène où les habitants revêtent encore le costume traditionnel pour évoluer entre les chalets dont les plus anciens remontent au dix-septième siècle. Les enfants hennuyers installés là ont rencontré l'accueil incomparable d'une des plus anciennes stations touristiques du Valais.

Bonnes bouilles réjouies, aux couleurs vives, au dynamisme débordant... les organisateurs locaux ont eu bien de la joie à cotoyer chaque jour si sympathique marmaille. De fait, à l'heure belge, ils ont pu oublier un moment les tracas habituels.

Pour sa part, le chemin de fer se réjouit d'avoir apporté sa pierre à cet édifice de bonheur. Les cinq voitures spéciales accrochées au train régulier de Brigue, c'était pour lui aussi une manière imprévue mais sympathique de commencer l'année de l'enfant. Et, ma foi, les enfants le lui avaient bien rendu, d'avance, en représentant, sous des formes parfois inattendues, dans leurs bandes dessinées, ce train dont ils se souviendront longtemps.



BRUXELLES - MILLE ANS

Pas question d'une ligne Bruxelles-Milan, comme l'audition seule de ce titre pourrait le faire croire. Nous voulons dire ici que Bruxelles est millénaire. A zéro heure, le 1^{er} janvier, son bourgmestre recevait la population, à l'hôtel de ville, pour un échange de vœux illuminé par l'embrasement de tous les immeubles de la Grand-Place séculaire.

L'année 79, pour la circonstance, sera marquée par de grandes manifestations historiques et culturelles, dont le gros peloton prendra le départ vers Pâques (avant qu'arrive pour trois jours le peloton du Tour de France). Grandes exposi-

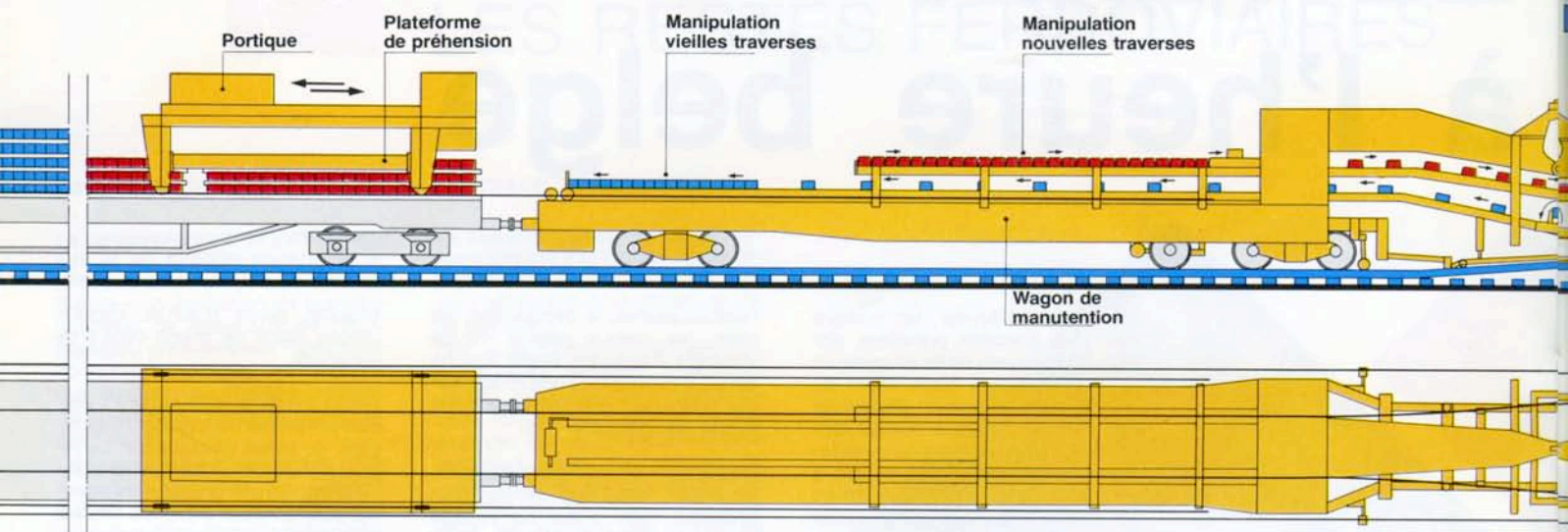
tions, évocations historiques, spectacles de prestige... tout parlera de Bruxelles, et à chaque fois, ce sera un événement important.

Les Bruxellois — qui en douterait? — se délecteront de cette animation plus intense et peut-être plus soignée que d'ordinaire. Ils fêteront cet anniversaire en dégustant la bière de Millénaire, créée spécialement pour 1979, en se régaland des plats typiques bruxellois que gargottes et grandes tables inscriront, plus que jamais, à leur menu. Ils sortiront — c'est l'occasion ou jamais — avec l'Ommegang, avec le Meyboom; ils vivront les Grandes Heures de Bruxelles, spectacle plus riche encore, sans doute, que par le passé...

Mais les «ketjes» ne seront pas seuls en piste pour prendre part à ces festivités. Tout le pays est invité. Et pour y associer la population entière des neuf provinces, et des deux communautés, la SNCB a prévu deux formules: un week-end à Bruxelles et un «beau jour à Bruxelles». Ne donnons pas encore le programme détaillé de ces deux formules qu'on pourra utiliser à partir d'avril. Nous aurons l'occasion d'y revenir.

Précisions seulement que le «beau jour» donnera droit au repas du Millénaire, servi dans les restaurants des trois grandes gares de la capitale. Avis aux gourmets.

UN TRAIN DE POSE DE VOIE POUR LA S.N.C.B.



Poseur de voies, vous en conviendrez avec nous, ce n'est pas un métier facile. Rails et traverses pèsent lourd. Un exemple : les traverses de bois, pour une longueur de 2 m 60, ont une masse de 70 kilos ; celle des traverses de béton qu'on utilise aujourd'hui, est de 200 et atteindra, dans l'avenir, 250 à 300 kilos. Même chose pour les rails, aujourd'hui plus longs que par le passé, et dont la masse se situe à 50 ou 60 kilos par mètre.

Le progrès technologique, comme dans bien d'autres domaines, a permis de soulager les hommes affectés à la pose et à l'entretien des voies.

Le cas est bien visible dans ce train de pose du service de la Voie, dernier né du réseau belge, et qui constitue, avec les bourreuses, régaleuses, et autres dameuses, un parc de matériel propre à éveiller la curiosité des plus blasés. Cet engin tout jaune, attelé à une rame de wagons plats, n'échappe effectivement par au regard des voya-

geurs en gare ou dont le train croise cet étrange convoi.

La machine a une longueur de 68 mètres. Elle se compose de deux bogies moteurs, distants de 35 mètres, sur lesquels repose une poutre (c'est bien le nom qu'on lui donne) qui accomplit le travail.

Cette poutre enlève les rails, les écarte, ôte les traverses anciennes, dame le fond de ballast, pose d'autres traverses, et replace les rails.

Quid en détail ?

Premier travail : enlever les tire-fond, les attaches, bref, libérer le rail afin qu'on puisse le soulever et l'écarter. Cela, la machine ne le fait pas : des hommes s'en chargent, armés pour cela d'un outillage moderne à moteur.

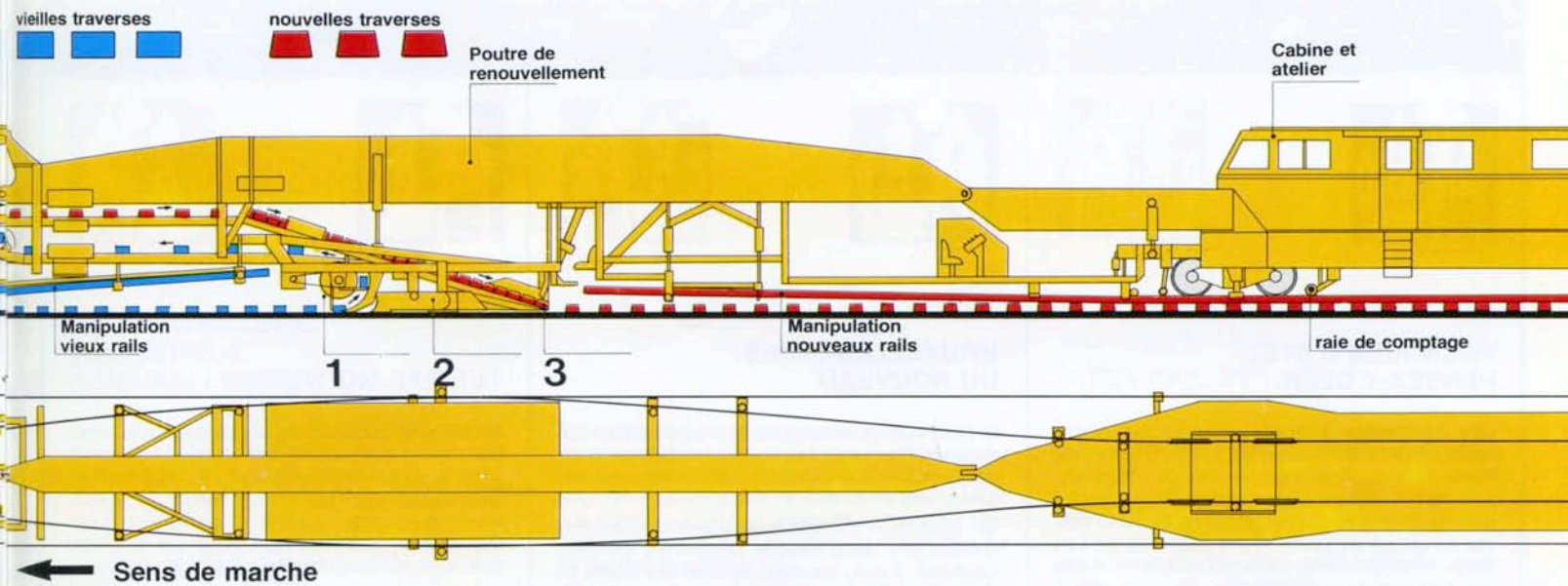
Deuxième intervention : celle du train poseur. Celui-ci effectue les opérations énumérées plus haut, automatiquement, en continu, sans mal ni douleur.

Le train se compose de la machine, engin automoteur comprenant un « wagon de transposition », couplée à une rame de huit wagons plats équipés d'un chemin de roulement.

Ces wagons transportent, au départ, les traverses nouvelles, et à l'arrivée les traverses anciennes, destinées à la récupération.

Un portique de manutention roule sur les wagons plats, pour y prendre le matériel nouveau et y poser les traverses déclassées. Les traverses neuves sont amenées sur une chaîne de distribution (en rouge sur le schéma) tandis que les anciennes, soulevées par des mains métalliques, partent sur une autre chaîne (en bleu) d'où le portique les transportera en bout de train.





On relèvera, sur notre schéma, trois points essentiels, numérotés de 1 à 3. Au point 1, la machine reprend les traverses anciennes; au point 2, elle régale et dame le fond de ballast; au point 3, elle pose le matériel nouveau.

Tout autour de cette zone, c'est-à-dire pratiquement sur la longueur de la poutre, les rails dérivent une courbe. En queue de train, un contrôleur vérifie la position des rails remis en place, tandis qu'un appareil détecteur s'assure du bon espacement des traverses posées.

Nous avons simplifié le schéma aussi bien que la description du travail, c'est entendu. De toute façon, seul le résultat compte. Et il n'est pas mince. La machine travaille à une cadence de 800 traverses à l'heure, soit un demi kilomètre de voie. Elle est commandée par cinq conducteurs, un surveillant et quatre aides. Si des brigades de poseurs l'accompagnent

pour enlever puis remettre les attaches des rails, incontestablement, le travail leur est moins ingrat que dans le passé.

Cette machine est capable aussi de poser de nouveaux rails en même temps qu'elle remplace les traverses. Les rails neufs sont disposés sur l'emprise du ballast, et la machine, au passage, les traite comme nous l'avons expliqué: soulever, écarter, remettre en ligne, tandis qu'elle dépose les anciens rails là où se trouvaient, juste avant, les nouveaux.

Encore un mot, à propos des photos. La première montre bien l'engin, avec sa poutre, l'entrée de la chaîne d'alimentation et le pont portique, parti chercher un approvisionnement de traverses en béton. Sur la deuxième, vous verrez clairement l'opération d'écartement des rails. La troisième représente la sortie de la chaîne de traverses neuves, à l'endroit où celles-ci rejoignent le ballast.





VACANCES D'ETE: PENSEZ-Y DEJA

Les programmes d'été des grossistes en vacances sont sortis de presse. Déjà, oui. C'est que le large développement des vacances oblige aujourd'hui à réserver au plus tôt les appartements, chambres d'hôtel, etc. Il ne faut pas arriver en queue de peloton: on risque de se voir attribuer les dernières places disponibles, qui ne conviendraient peut-être pas.

Bref, février et mars voient déjà se manifester une certaine animation dans les bureaux de réservation. Des catalogues parfois épais s'insinuent dans les boîtes aux lettres, plus tentants les uns que les autres, relançant les vacanciers potentiels jusqu'au fond de leurs maisons.

Railtour et FTS, les ferroviaires de la profession, publient aussi leurs catalogues, et en déposent maints exemplaires dans les agences de voyages. Là, au cours d'une conversation qui se doit d'être chaleureuse, les futurs voyageurs exposent leurs désirs, et les agents de voyages posent un «diagnostic». Cela demande sans doute réflexion, cela oblige à compulser force pages de propositions très diverses. Et puis, le choix intervient.

Les voyages Railtour et FTS offrent de sérieuses garanties de satisfaction: les hôtels sont bien sélectionnés, le train est sûr, le service est vraiment «aux petits oignons», et le rapport qualité/prix avantageux. Ajoutons que les formules se diversifient: entre appartement et chambre d'hôtel, entre 10, 15 et 30 jours, dans un choix inespéré de dates et de lieux de séjour...

A côté de leurs vieux chevaux de bataille, toujours présents puisqu'ils ont fait leurs preuves et donnent, améliorés d'année en année, toute satisfaction, les deux grossistes cherchent aussi des formules et des avantages nouveaux. Ils y mettent soin et imagination. Et la clientèle ne s'en plaint pas: elle augmente chaque année et montre une étonnante fidélité.

Faites comme ceux qui y ont déjà goûté: procurez-vous les catalogues de Railtour et FTS: la France, l'Italie, l'Espagne et d'autres pays encore y sont à votre disposition.



BRUXELLES-PARIS: DU NOUVEAU

Si l'on nous demandait de citer une relation ferroviaire internationale qui marche vraiment bien, la réponse nous viendrait aux lèvres sans retard: Paris-Bruxelles.

En effet, à la douzaine de trains qui circulent chaque jour dans chaque sens entre les deux capitales, il faut, souvent, ajouter des trains de dédoublement, pour satisfaire toute la clientèle intéressée.

Les réseaux concernés par cette relation (donc aussi nos voisins hollandais, puisque la ligne touche également Amsterdam) ont voulu officialiser des dédoublements en cherchant, dans les créneaux horaires adéquats, la possibilité d'intercaler chaque jour des trains supplémentaires dans chaque sens. Euréka: les spécialistes ont trouvé.

A Bruxelles

Dès le 27 mai, donc, on pourra monter à Bruxelles dans deux nouveaux trains pour Paris.

L'un, venu d'Amsterdam, quittera le Midi à 10 h 23 pour atteindre Paris à 13 h 05. Attention: ce train ne circulera qu'en période d'été.

L'autre partira à 18 h 12 pour arriver à 21 h 04. Celui-ci roulera en toutes saisons. Pour qu'il ne gêne pas le TEE Memling, plus rapide que lui, la Conférence internationale des Horaires a décidé d'avancer l'heure de départ de ce TEE. Le Memling quittera donc Bruxelles à 17 h 53 au lieu de 18 h 40 et atteindra Paris à 20 h 20 au lieu de 21 h 02.

A Paris

On annoncera aussi à Paris deux trains supplémentaires vers Bruxelles.

Le train inscrit pour toute l'année aura pour horaire 16 h 47 - 19 h 30.

En été, du lundi au vendredi, un train quittera la capitale française à 10 h 20 pour rejoindre la capitale belge à 13 h 18.

Le samedi et le dimanche, il faudra se lever plus tôt, et être à la gare avant 9 h 10 pour arriver à Bruxelles à 12 h juste.

En TEE

Les TEE continueront à circuler entre Bruxelles et Paris comme auparavant. A quelques exceptions près. En effet, l'Oiseau bleu et l'Île de France ne circuleront plus tous les jours.

Sont supprimés:

- le samedi, le TEE de 20 h 35 à Bruxelles et celui de 20 h 31 à Paris;
- le dimanche, le TEE de 7 h 30 à Bruxelles et celui de 7 h 22 à Paris.



TEE PAS MORT

Juste après la clôture de la Conférence internationale des Horaires des trains de voyageurs, la presse, un peu hâtivement, a titré «La mort du TEE». Certains ont pu s'en émouvoir. En réalité, les Trans-Europ-Express ne disparaîtront pas des grilles-horaires des chemins de fer. Mais quelques aménagements ont été apportés.

Le TEE, c'est, par essence, un train coûteux à exploiter. Matériel de luxe, service «aux petits oignons», rapidité, etc. Autant de caractéristiques qui pèsent sur les prix de revient calculés par les réseaux exploitants.

Or, si certaines relations font leur plein de voyageurs, d'autres connaissent une fréquentation plus modeste. Aussi les responsables des réseaux ont-ils estimé qu'il n'est plus justifié, du point de vue économique, de faire preuve de grandeur en roulant à perte. Il existe, pour les lignes TEE qui s'avèrent déficitaires, une clientèle qui ne veut ou ne peut pas se payer ce niveau de luxe. Nous disposons aujourd'hui d'un matériel dont le confort est comparable à celui des Trans-Europ-Express. Allons donc dans le sens d'une «démocratisation»: nos TEE, nous les remplacerons par des trains accessibles aux deux classes, et presque aussi rapides.

Et les chiffres rouges de tomber sur la table: Parsifal, Molière, Saphir, Edelweiss, vous n'êtes plus rentables. On vous recycle.

Résultat des courses: les voyageurs de 1^{er} et 2^{es} classes pourront désormais emprunter, sans payer de supplément, des trains portant les mêmes noms, et qui couvriront le trajet à peu près dans le même temps.

Il faut signaler, peut-être, que ces transformations se répercuteront sur les horaires de certains autres trains dont, par souci de service à la clientèle, on aménagera sensiblement la marche.



RELAIS D'ACCUEIL TOURISTIQUE A BRUXELLES MIDI

Un «relais d'accueil touristique», c'est une sorte de cabine téléphonique destinée aux touristes.

On y trouve un téléphone (muni d'une commande spéciale), un écran sur lequel apparaissent des diapositives, un plan de la ville où il est implanté, un distributeur de tickets et un distributeur de dépliants.

Un touriste arrive; il souhaite réserver une chambre d'hôtel. Il décroche le combiné, annonce, au moyen d'une touche, la langue dans laquelle il désire s'entretenir, et une hôtesse lui répond. Si la localisation de l'hôtel s'avère nécessaire, l'hôtesse indique le numéro d'une diapositive grâce à laquelle le voyageur peut aisément repérer l'établissement. La chambre une fois retenue, du premier distributeur, le voyageur retire un ticket numéroté qu'il lui suffira de présenter à l'hôtel (averti du numéro) afin de justifier sa réservation.

Enfin, en introduisant 5 francs dans le deuxième distributeur, il pourra en retirer un plan de la ville. Ce sera d'ailleurs sa seule dépense, la communication téléphonique ne lui coûtant rien.

Le centre d'information touristique de la ville de Bruxelles (TIB) répond aux communications. Il le fait en son nom et au nom de Commissariat général au Tourisme et de la Fédération touristique de la province de Brabant.

Il ne se borne pas à réserver des chambres d'hôtel. Il donne tous les renseignements qu'un voyageur — belge ou étranger — aime recevoir dès son arrivée dans la capitale. Nul doute que le système fonctionne à plein rendement pendant l'année du Millénaire.



Un tel relais a été placé dans le hall d'entrée de Bruxelles Midi, à proximité des guichets et du bureau d'information. Monsieur Flachet, Directeur général adjoint de la SNCB, l'a inauguré le 15 décembre en présence de Monsieur Debrox, Directeur du TIB, et de personnalités de la sphère touristique.

Cet appareil est le premier d'une série qu'on installera en 25 puis 33 points de l'agglomération de Bruxelles, parmi lesquels les grandes gares.

Sa présence à Bruxelles Midi renforce la structure d'information de cette gare. C'est une bonne chose pour les centaines de milliers de touristes qui y passent chaque année.

TRAINS-AUTOS- COUCHETTES

Dans notre précédent numéro, nous parlions de la formule TAC, qui connaît de plus en plus de succès. Avec 22 % d'autos et 21 % de voyageurs en plus, au départ de notre pays, les résultats de 1978 sont très proches, de nouveau, de ceux de 1974, année record de ce trafic.

Ce saisissant regain d'intérêt a encouragé les responsables à rechercher encore des améliorations possibles. Bien sûr, cela ne peut se faire petit à petit. Et l'élément le plus marquant, cette année, est l'introduction d'une voiture-restaurant dans presque toutes les relations. Plutôt que de consommer, comme les années précédentes, le menu standard qui leur était imposé, les voyageurs pourront désormais dîner froid ou chaud, et surtout *choisir*, dans un éventail qui va de l'assiette de charcuterie à la grillade, le repas qui rendra leur voyage plus agréable encore.

Dans la brochure d'information, les habitués remarqueront une autre nouveauté: dès 1979, la Belgique sera un seul point tarifé. Expliquons-nous. En direction d'Avignon, Narbonne ou Saint-Raphaël, le prix sera unique, que vous embarquiez à Bressoux ou à Schaerbeek.

Cette brochure, d'ailleurs, a été envoyée aux clients fidèles de la formule autos-couchettes ainsi qu'à d'autres personnes inscrites sur des listes professionnelles. Si vous ne l'avez pas reçue, et si la formule vous intéresse vraiment, vous pouvez obtenir cette brochure dans les bureaux d'information des grandes gares.



INTER RAIL SENIOR

Chaque année, en moyenne, apporte sa nouveauté en trafic voyageurs. L'innovation de 1979, les 17 réseaux ferroviaires participants la réservent aux personnes qu'on dit du «troisième âge».

Ainsi les «trois fois vingt» vont bénéficier d'une formule comparable à celle dont jouissent, depuis plusieurs années, les moins de 26 ans. A quelques nuances près, précisons-le.

Dix-sept réseaux européens délivrent cette année, à partir du 1 mars, cette carte mise à l'essai pour deux ans. Il s'agit des réseaux de Suisse, Luxembourg, Roumanie, Grèce, Portugal, Allemagne fédérale, Danemark, Italie, Yougoslavie, Hollande, Norvège, Autriche, Espagne, Suède, Belgique, France et Finlande.

L'abonnement coûte 5.220F en deuxième classe et 7.830F en première. Il sert de libre parcours pendant tout un mois, le premier jour de validité étant au choix du titulaire. Libre parcours dans 16 des 17 pays, le pays émetteur de la carte offrant une réduction de 50 % sur le parcours accompli dans ses limites territoriales. Ce n'est pas un handicap en Belgique: les distances sont si courtes...

Un peu partout, la carte permet aussi d'obtenir des réductions lorsqu'on emprunte des moyens de transport apparentées. La liste en est fournie avec le document.

Résumons-nous: tout personne de 65 ans et plus peut demander au guichet d'une grande gare ou dans une agence de voyages accréditée, une carte Inter Rail Senior. On la lui délivrera immédiatement. Dans les gares de moindre importance, il faut compter un délai d'une semaine pour obtenir le document. Encore un point: le demandeur doit présenter une carte d'identité valable, prouvant qu'il est Belge et âgé de 65 ans au moins.



Vacances d'été en trains en beauté



FORFAITS RAILTOUR & FTS

PAUL FUNNEN