

INFORMATIONS S.N.C.B.

ⓑ	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges		
	581 15 OCTOBRE		
Publication mensuelle sauf les 1°, 4°, 7°, 8° et 10° mois	5.2.01	7	45
	Namur 1		





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

Editeur responsable:
F. Leboutte - Bruxelles.

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos
Ambrogio: 3, 5
Acket Hendrik: 5
Interfrigo: 6
La Libre Belgique: 9
FTS: 15
SNCB.



SOMMAIRE



CONTAINER

- Le terminal de Muizen: 3-5.
- Wagons Intercontainer: 14.
- La Grèce et les containers: 14.



TARIF - HORAIRE

- 20 ans de trains TEEM: 6-8.



TOURISME

- Librévasion en train: 9.
- Train + vélo: 14.
- Vacances d'hiver en train: 15.



NOUVELLES B

- Trains spéciaux: 10-11
- Conseiller du commerce extérieur: 15.
- Nouveau numéro de téléphone: 15.
- Nouvelle adresse des B.R.: 15.



EPOQUE

- L'emballage: 12-13.
- Frets maritimes en minerais: 14.
- Travaux à l'air comprimé: 14.



EDITORIAL

La série continue: la SNCB met toujours son ministre du tutelle à contribution pour inaugurer solennellement tantôt un tronçon de ligne électrifié, tantôt du matériel roulant nouveau, ou encore un bâtiment de gare qui sent encore le béton frais.

Le 23 septembre, c'était à Lillois que cela se passait: le nouveau bâtiment de gare prenait vie officielle. Ni le temps ni la surface disponibles ne nous permettent d'en parler en détail dans cette revue. Mais nous voulions relever le fait.

Voilà moins d'une génération, d'aucuns voyaient déjà le chemin de fer s'éteindre doucement. Aujourd'hui, les défaitistes repensent leur position. A voir beaucoup de moins de 30 ans se passionner pour le train, à écouter les vœux officiels de revalorisation des transports en commun, à regarder passer un matériel roulant moderne et performant sur tous points, on sent renaître la faveur.

Le virage est pris: recours à une énergie moins dépendante des ressources primaires au prix galopant, organisation du trafic sur base de données scientifiques, augmentation des vitesses, développement de tarifications internationales plus accessibles, rajeunissement des moyens... tout est mis en œuvre pour placer le rail en position compétitive face à une concurrence qui avait depuis 30 ans bénéficié d'avantages très nombreux en regard de ceux qui le touchaient.

Sans doute le chemin de fer ne connaît-il pas encore la santé florissante qu'il peut espérer; frappé par la crise comme toutes les entreprises, il donne pourtant des signes de résistance et de progrès qui font bien augurer des prochaines décennies.



Monsieur Domenico Ambrogio, avec trois de ses frères, était transporteur routier; il exploitait quelques camions sur la relation Belgique-Italie. Travailleur et ingénieur, il imagina un jour de s'implanter chez nous comme il l'était dans la région de Turin. L'occasion se présenta en 1966, lorsqu'il put prendre le contrôle de la firme Welltransport, qui connaissait à l'époque quelques difficultés. Cela lui permit de porter sa flotte à 12 véhicules et d'intensifier sa relation Belgique-Turin tout en travaillant aussi un peu sur l'Allemagne et la Hollande.

Les possibilités d'échange se développaient rapidement, et le container apparaissait aux transporteurs routiers comme un créneau plein de promesses; il ouvrait l'ère du transport combiné où les particularités de plusieurs modes de transport peuvent se compléter harmonieusement et économiquement.

En 1969, la famille Ambrogio acheta à Candiolo, dans sa région, un terrain qu'elle équipa en terminal pour containers. Elle rechercha une implantation équiva-

lente en Belgique, et finit par ouvrir, en 1970, un terminal situé en gare de Muizen, sur un terrain de la SNCB. Welltransport-Ambrogio s'installa donc le long des 800 mètres de voie, sur l'aire nécessaire à la manœuvre et à l'entreposage des containers. Un trafic ferroviaire commença tout de suite, entre Muizen et Candiolo, en même temps que se poursuivait l'activité routière de la firme.

Débuts ferroviaires modestes, au rythme moyen de 15 unités expédiées chaque semaine: il fallait convaincre les clients. Mais dès 1971, on doublait déjà le volume, et la croissance, hormis en 1975, mauvaise année pour tout le monde, n'a pas cessé depuis. L'activité routière diminua d'année en année, de volonté délibérée, pour cesser totalement en 1976. A l'heure actuelle, 4 trains

complets (et parfois 5) quittent Muizen chaque semaine pour Candiolo tandis que 5 trains complets (moins longs et moins lourds) arrivent en sens inverse.

Notre petit tableau montre l'évolution de ce trafic, exprimée d'une part en nombre de containers expédiés par semaine de Muizen, d'autre part en nombre de trains formés à Muizen chaque année. Les statistiques de 1979 - 6.208 unités au départ et 5.500 à l'arrivée - donnent une idée assez exacte de la répartition entre les deux sens de trafic. Pour la petite histoire, on peut encore mentionner quelques records enregistrés au cours de cette même année:

- record mensuel en octobre avec 601 unités au départ;
- record hebdomadaire du 11 au 16 novembre avec 156 unités;
- record mensuel d'un client: 270 unités;
- record hebdomadaire d'un client: 85 unités.



MUIZEN-CANDIOLLO: 220 TRAINS PAR AN

MUIZEN-CANDIOLO: 220 TRAINS PAR AN

Trafic au départ de Muizen

Année	nombre moyen d'unités/semaine	nombre de trains formés	
1970	15	—	
1971	32	non enregistré	trafic
1972	50	101	routier
1973	56	104	encore
1974	62	114	en cours
1975	53	112	
1976	69	142	
1977	72	142	tout en
1978	81	167	trafic
1979	119	220	ferroviaire
1980	115/120	220	

Transport combiné

En réalité, Welltransport-Ambrogio vit de transport combiné: trajets routiers aux extrémités, longs parcours ferroviaires par trains complets.

La famille, il faut le préciser, exploite d'autres relations du même type que Muizen-Candiolo: une ligne Italie/Allemagne, une ligne Italie/Espagne, une ligne Allemagne/Espagne et une relation intérieure italienne qui couvre presque toute la longueur de la botte; au total 5 lignes dont 3 exploitées avec des correspondants et 2 "en famille". Dans ses trois terminaux actuels, à Candiolo, à Muizen et à Fiorenzuola, elle utilise des grues portiques (2 en Belgique) et un matériel de transport dont elle est propriétaire. A peu de chose près, elle peut vivre en circuit fermé; ses seuls partenaires sont d'une part le chemin de fer, car elle utilise le réseau ferré et ne possède pas de locomotives, d'autre part les transporteurs routiers qui assurent la traction d'usine à terminal ferroviaire et inversement.

Elle offre à ses clients un service complet d'usine à usine, formalités douanières comprises, pour un prix global que sa gestion clairvoyante rend attrayant. Le client n'a qu'à charger ou décharger les marchandises dans son usine même et donner les directives, Welltransport se charge de tout le reste.

Matériel privé

Tout le matériel utilisé dans ce trafic appartient donc à la famille Ambrogio. Il s'agit en l'occurrence de caisses spéciales de 40 pieds, qui offrent une hauteur (et une largeur) de chargement de 2 m 40 et admettent une charge utile de 25,2 tonnes; constituées d'un plancher et d'un bâchage sur armature, elles peuvent être chargées par le bout, par le côté ou par le dessus, suivant les nécessités et les possibilités du client; un renforcement monté sous le plancher, qui les caractérise particulièrement, en interdit le chargement sur un wagon plat ordinaire.

Pour cette dernière raison, la famille Ambrogio possède aussi tous les wagons nécessaires à ses trafics, des 12 m 20 à deux essieux, d'une charge utile de 30,5 tonnes, sans plancher, exceptionnellement légers. Enfin, pour les trajets routiers, les caisses spéciales sont posées sur un bogie, à 2 essieux en Belgique, 3 en Italie; l'autre bout de la caisse repose alors sur une béquille ou sur le pivot d'attache d'un tracteur routier.

Le parc complet se compose de plus de 500 wagons et de 500 caisses spéciales, le nombre de bogies routiers étant plus réduit. Dans la discussion technique ou commerciale, Monsieur Ambrogio fils, directeur du terminal de Muizen, vous précisera que ses caisses spéciales offrent une grande hauteur de chargement et admettent une charge utile élevée, ce qui les rend très compétitives sur le marché belge du transport combiné. Il ajoutera que la manutention sur un terminal privé lui donne une grande liberté de manœuvre et, par là même, confère une plus grande souplesse au service sur le plan commercial.

Avantages

Outre ses bonnes performances volumétriques, ce système de transport présente quelques avantages majeurs.

Sur le plan routier d'abord. Le renchérissement du matériel et des carburants, en même temps que le renforcement - voire la complication - des règlements nationaux et internationaux rendent le transport routier plus difficile, qu'il s'agisse du coût ou des délais. A cet égard, le train s'avère plus pratique, sinon plus économique: chargement "maison", train complet, déchargement "maison", le trafic une fois bien rôdé, on ne craint pas de mauvaise surprise, on peut suivre le chargement de bout en bout, on peut même, à la limite, modifier sa destination finale en cours de transport sans qu'il en coûte davantage.

Le fait de jouer sur des unités routières tractées n'est pas sans incidence sur le prix de l'opération. Pendant que le client charge une caisse (ou plusieurs) remise en son usine, le tracteur routier et son chauffeur peuvent accomplir d'autres missions, ce qui améliore leur productivité. La mise à disposition de caisses vides et la livraison de caisses arrivées d'Italie peuvent être échelonnées en fonction des possibilités du client sans que soit immobilisé le matériel le plus coûteux et le plus délicat de la chaîne, le tracteur routier. Et la réduction des prestations humaines dans ce bout-en-bout favorise aussi la compétitivité d'un transport combiné de ce genre. Enfin, le train routier est utilisé uniquement lorsque la caisse roule entre le terminal et l'usine du client; une caisse en attente sur terminal n'a pas besoin du bogie. Dans l'ensemble du trafic, ce système permet donc d'épargner considérablement sur les investissements et, par conséquent, d'offrir un prix plus compétitif.

Travailler en famille est aussi un atout sur le plan international. Le matériel peut être entretenu et réparé là où cela coûte le moins: tout bénéfique pour la société. Mais le client aussi en profite: il obtient une plus grande souplesse de service, comme le montrera notre exemple.

J'expédie trois caisses spéciales, chargées de trois produits différents: A pour Milan, B pour Turin, C pour Rome. Mes chargements sont partis hier, ils atteindront Candiolo la nuit prochaine. Et ce matin, un client romain me commande d'urgence un chargement de produit B. Mon client turinois, lui, n'est pas pressé: son chargement, il le mettra en stock. Je tranche: changement de destination. Muizen prévient Candiolo. Dès l'arrivée du train, ma caisse B filera vers Rome. La réaction italienne immédiate est un effort en faveur d'un bon client belge de... la famille. Dans le cas d'un terminal contrôlé par une société tierce, la négociation eût été, peut-être, plus difficile. Mais moi, client de Welltransport, je suis aussi client des Ambrogio: nuance importante.

Là encore apparaît l'avantage du transport combiné. La concentration sur un même terminal ferroviaire avant éclatement de la rame permet de contrôler l'expédition jusqu'à quelques heures seulement de sa remise au destinataire, et par conséquent de "dévoyer" une ou plusieurs unités en cours d'acheminement. Si toute l'activité de Welltransport était organisée en route pure, il faudrait, outre une armée de chauffeurs, y employer un grand nombre de contrôleurs dont le poids dans le budget annulerait le bénéfice de leur travail. CQFD.

Projets

"Le terminal de Muizen, nous explique Monsieur Ambrogio, est idéalement situé au cœur d'une région bordée au nord par Rotterdam et Utrecht, au sud par l'autoroute de Wallonie". Dans cette zone se trouvent de grandes entreprises capables de fournir un volume d'expéditions tel que l'activité atteigne un bon degré de rentabilité.

Les communications y sont bonnes, grâce au réseau autoroutier dense tissé sur le pays et qui irradie vers la Hollande. On accède au terminal de Muizen sans devoir traverser une grande agglomération, ce que les routiers apprécient. Et la firme dispose en gare d'une surface de travail qui, sans être extensible à l'infini, peut encore se développer.

C'est le cas actuellement. L'aménagement d'une voie de garage est en cours et une deuxième voie de formation s'ajoutera à la première lorsque, dès octobre, Welltransport ouvrira une nouvelle relation: Belgique-Espagne. En Espagne, c'est une firme réceptive qui assurera les manutentions et les trajets terminaux, la même qui traite déjà les trafics avec Candiolo et avec Cologne.

Cette extension de l'activité justifie en partie la mise en service récente à Muizen d'une deuxième grue portique sur pneumatiques, capable d'enjamber deux voies ferrées et deux couloirs de manœuvre, pour lever des charges de 50 tonnes maximum.

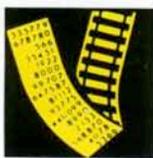
Avec les derniers achats - plus de 120 wagons supplémentaires en 1981 - le parc de wagons, propriété de la famille Ambrogio, suffira à l'organisation de cette nouvelle relation ainsi qu'au développement des lignes existantes.

La confiance règne donc à Muizen où l'on sait pouvoir se reposer sur une structure internationale caractérisée par la solidité et le dynamisme. Une structure dans laquelle chacun est un peu propriétaire du tout et trouve donc, de ce fait, des raisons meilleures encore de développer l'activité de la société.





20 ans de trains



Tout le monde connaît, bien entendu, les prestigieux trains rapides européens, les TEE, qui allient deux avantages incontestables: la vitesse et le confort du voyageur. Qu'il existe aussi des trains européens pour le transport de marchandises, on le sait sans doute moins. Les Trans Europ Express Marchandises, TEEM, sont depuis maintenant 20 ans la formule rapide et efficiente de transport de biens à travers toute l'Europe. Pour leur anniversaire, fêté cette année, mettons-les en vedette.

Au bout de deux décennies, le but de ces trains, défini à l'époque par une commission spéciale de l'UIC, n'a rien perdu de son actualité: "Un réseau international de trains de marchandises directs aura pour rôle de relier entre eux les principaux centres européens importants de production et de consommation par des relations de grande qualité".

L'idée TEEM était née. Elle devait être réalisée par la CEM/EGK, la Conférence Européenne des horaires des trains de Marchandises. Le premier pas décisif fut fait fin mai 1961, au moment où 31 relations internationales directes TEEM furent inscrites dans les horaires du continent.

Vingt ans après, au moment d'un bilan, on peut se demander si l'idée a trouvé les développements que les concepteurs en attendaient. L'augmentation du nombre de relations permet de répondre affirmativement: l'horai-

re 1981/82 mentionne 135 relations de ce type. Un progrès significatif donc depuis 1961. Le réseau belge est concerné par 24 de ces relations, ce qui n'est relativement pas mauvais.

Mais le concept "relation TEEM" mérite un mot d'explication. Prenons un exemple. Un train TEEM relie Anvers à Vienne; un autre quitte Zeebrugge pour Bâle; tous deux passent par Cologne. Le train parti d'Anvers comprend des wagons destinés à Bâle et celui de Zeebrugge des wagons pour Vienne. Cologne s'occupe donc d'adapter, par triage, et les deux trains, de la sorte, correspondent à 4 relations: Anvers-Vienne, Zeebrugge-Vienne, Anvers-Bâle et Zeebrugge-Bâle. On aura compris qu'une relation TEEM, c'est un programme d'acheminement et non un train, dans le sens strictement matériel du terme.

L'une des idées maîtresses du projet de 1961 était de fixer la vitesse commerciale d'acheminement à 45 km/h au minimum. Compte tenu des arrêts nécessaires et des moyennes de vitesse pratiquement réalisables, il s'agissait là d'une tâche difficile.

Sur certaines parties de relations, par exemple le parcours sur un grand réseau comme l'Allemagne et la France, la vitesse commerciale pouvait aisément être portée à 60-70 km/h. Pourtant, dans beaucoup de cas, la moyenne de 45 n'a jamais pu être réalisée; on pense particulièrement aux parcours de montagne.

Pendant que les réseaux s'attachaient à mettre la formule en pratique, en aplanissant les difficultés, le réseau routier européen prenait de l'extension, tout comme le parc de véhicules utilitaires et la capacité de chargement routier. De toute évidence, face à cette concurrence galopante, le chemin de fer devait réagir. La CEM mit donc sur pied un groupe de travail chargé d'analyser la situation et de formuler des mesures à prendre pour remettre le réseau TEEM à égalité de chances avec le réseau routier.

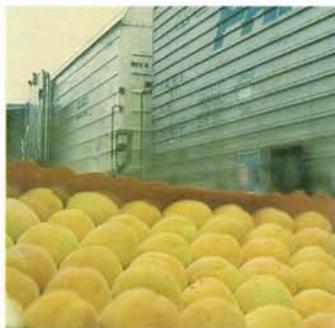
En 1980, après quelques années d'analyses très poussées, et après que des mesures aient déjà été prises, ce groupe, composé de représentants des réseaux tchèque, allemand, français, italien, grec, hongrois, autrichien, suisse et belge, définit les 9 caractéristiques normatives du TEEM. Détaillons-les.

1. Vitesse commerciale

Cette caractéristique est absolument impérative, au point que la vitesse commerciale puisse être appelée LE critère TEEM.

Précédemment, la définition de la vitesse commerciale était basée sur une similitude avec le transport routier, et cette vitesse était fixée à 45 km/h. Des études ont montré le besoin de poser des exigences plus grandes à l'heure actuelle.

Les caractéristiques principales des trains TEEM sont leur vitesse commerciale et leur régularité.



TEEM

EXPORTATION

De Zeebrugge, Gand, Bruxelles, Anvers via Montzen

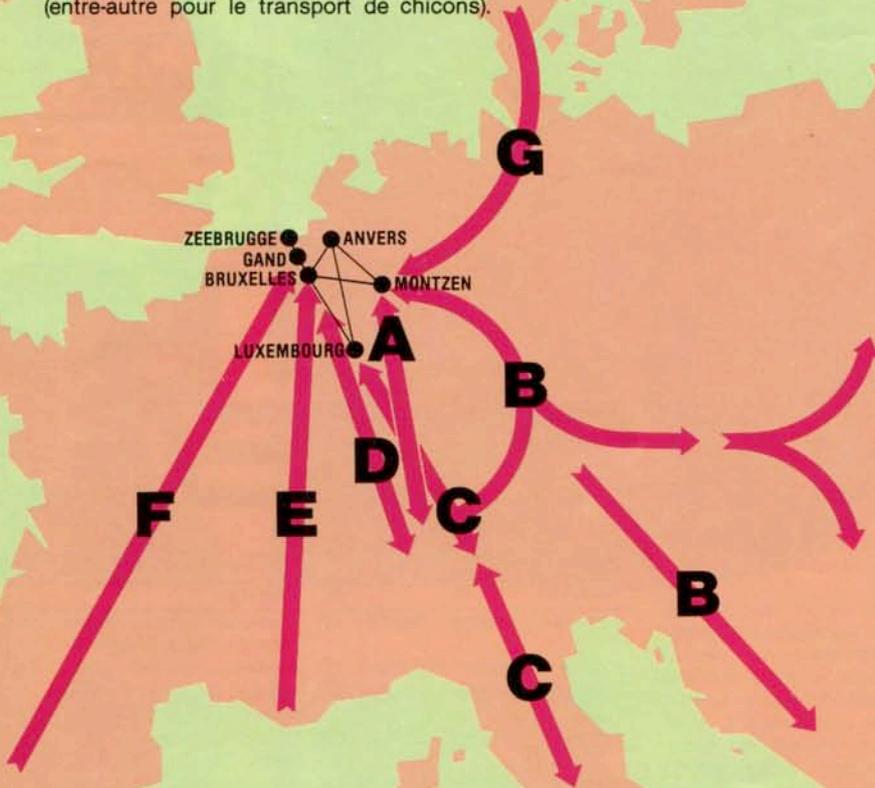
A - vers la Suisse et au-delà

B - vers l'Allemagne du sud, Vienne et au-delà vers l'est.

De Zeebrugge, Gand, Bruxelles, Anvers via Luxembourg

C - vers la Suisse et au-delà

D - de Bruxelles directement vers la Suisse
(entre-autre pour le transport de chicons).



IMPORTATION

A.B.C.D - les mêmes relations qu'à l'exportation

E - du sud de la France vers Bruxelles et Anvers

F - d'Espagne vers Bruxelles (oranges)

G - de Scandinavie et d'Allemagne du nord via Montzen.



Les TEEM, comme le précise le rapport du groupe de travail, sont les liaisons ferroviaires internationales les plus rapides et les plus fiables, les heures de départ et d'arrivée y ayant une absolue priorité. La durée de trajet admise pour chaque relation est déterminée sur base d'une moyenne minimale de 60 km/h, augmentée des temps improductifs aux frontières, dans les gares de formation (et là uniquement pour le triage des TEEM) et sur certains trajets à circulation difficile.

2. Vitesse maximale

Les trains TEEM doivent, compte tenu des vitesses admises sur chaque partie de leur trajet, pouvoir rouler à une vitesse maximale de 100 km/h. Pour des trains bien déterminés, les réseaux intéressés peuvent établir entre eux des horaires basés sur une vitesse de pointe de 120 km/h.

3. Trajets longs

Les TEEM roulent, dans la mesure du possible, sur de longs trajets. C'est là, on le comprend, qu'ils peuvent atteindre les moyennes de circulation les plus élevées, ce qui joue en faveur de la moyenne commerciale.

4. Priorité

Les trains TEEM obtiennent la priorité au passage sur tous les réseaux qu'ils traversent. L'objectif est toujours la vitesse commerciale, et cette fois, ce sont les temps improductifs que l'on vise à limiter.



5. Contrôle et annonce

Pour assurer un acheminement ponctuel, un contrôle est exercé tout le long du trajet; la composition est éventuellement communiquée afin de fixer à l'avance, dans chaque pays, les mouvements de triage et de transfert à exécuter dans les meilleurs délais.

6. Numérotation permanente

Les trains TEEM doivent, dans la mesure du possible, porter le même numéro international de leur point de départ à leur point d'arrivée. Ceci doit faciliter le contrôle exercé sur ces trains.

7. Arrêts aux frontières

Les réseaux doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour limiter les arrêts aux frontières au temps strictement utile. Parmi ces mesures, mentionnons des accords avec les services vétérinaires chargés de contrôler l'état de santé des animaux vivants transportés.

8. Périodes de circulation

Les périodes fixes sont données dans les horaires officiels TEEM. Les réseaux s'arrangent pour respecter ces horaires en toute circonstance, même lorsque la demande de transport est faible.

9. Publicité

Chaque réseau participant se charge de réaliser régulièrement de la publicité pour les trains TEEM. La rentabilité du système est en effet fonction de l'usage qu'on en fait. L'information dispensée peut améliorer l'occupation des trains à circulation régulière et par conséquent fournir un taux de productivité élevé.

La CEM ne s'est pas contentée de fixer ces normes qualitatives des trains TEEM. Elle a encore à son programme une étude comparative des prestations train et camion.

Déterminer la vitesse d'acheminement par route n'est assurément pas un travail simple. Cette vitesse tient entre autre à la nature des routes, à la distance, au type de véhicule, aux facteurs géographiques... Plusieurs réseaux de la CEM effectuent ce travail dans les limites de leur propre pays. Les résultats de ces études fragmentaires seront rassemblés et l'ensemble soumis à un traitement de synthèse.

Les premières explorations montrent - comme on s'y attendait un peu - que la vitesse d'acheminement des relations par routes rapides sans trop de passages en douane tourne autour des 50 km/h. C'est le cas, par exemple, sur la relation Zeebrugge-Munich. Par ailleurs, la vitesse commerciale des camions tombe à 30 km/h environ sur les trajets à grande variété topographique et nombreux passages en douane.

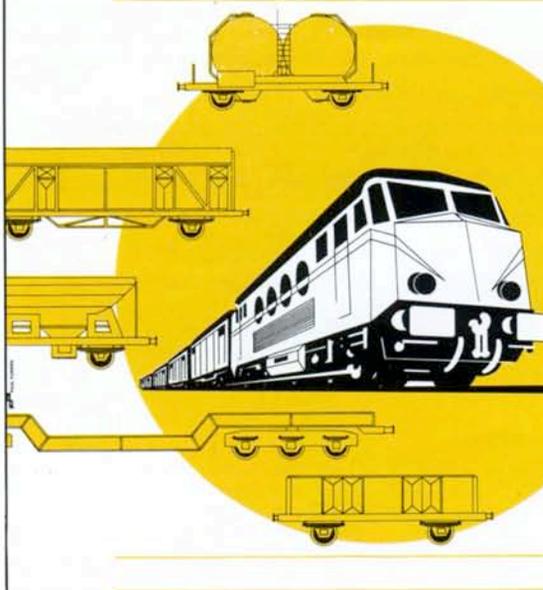
L'objectif des chemins de fer est clair: la vitesse d'acheminement sur toutes les relations TEEM doit au moins égaler celle des routiers, et même la dépasser. Ainsi, entre Munich et Thessalonique, les trains TEEM atteignent une moyenne de 40 à l'heure tandis qu'un camion ne dépasse pas - selon une recherche menée par les chemins de fer autrichiens - la moyenne de 35 km/h. Ajoutons que la vitesse, pour les TEEM, n'est pas le but absolu; l'important est de garantir les heures de départ et d'arrivée inscrites aux horaires.

Le TEEM est, comme on le voit, un produit industriel qui se développe sans grand tapage, destiné qu'il est à une clientèle bien particulière qui ne forme sans doute pas un groupe très nombreux. Cette clientèle ne peut être atteinte et convaincue si on ne lui propose pas des prestations de haut niveau. A l'âge de 20 ans, sous l'impulsion nouvelle de la CEM, le TEEM est en bon chemin pour être un produit international "adulte", efficace et de grande valeur. Que dire d'autre de ses perspectives d'avenir?

livret-indicateur pour le service international de marchandises par wagons complets

(B) T.E.E.M. - T.E.C. - L.I.M.

treinboek van de internationale verbindingen voor wagenladingen





TEEM

RELATIONS T.E.E.M. QUI TOUCHENT LA BELGIQUE

Relation	N°	Itinéraires
Pays-Bas - Belgique - France	111	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Quévy - Feignies - Paris-Batignolles
France - Belgique - Pays-Bas	112	Marseille - Feignies - Quévy - Bruxelles
Espagne - Belgique - Pays-Bas	114	Sagunto - Hendaye - Feignies - Quévy - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
France - Allemagne	145	Paris (Creil) - Erquelinnes - Montzen - Aachen (West) - Wanne Eickel - Maschen Rbf
Belgique - Suisse	223	Schaerbeek - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italie - Suisse - Belgique - Pays-Bas	228	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockern - Essen - Roosendaal - Rotterdam Kijfhoek
Pays-Bas - Belgique - Suisse - Italie	237	Rotterdam Kijfhoek - Roosendaal - Essen - Stockern - Bettembourg - Thionville - Basel SBB
Italie - Suisse - Belgique - Angleterre	238	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockern - Zeebrugge
Italie - Suisse - Belgique	286	Bologna - Chiasso - Basel - Thionville - Bettembourg - Stockern
Italie - Suisse - Belgique - Angleterre	288	Chiasso - Basel SBB - Thionville - Bettembourg - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	326	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	340	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
Belgique - Allemagne - Suisse - Italie	341	Antwerpen - Aachen - Köln - Basel Bad - Chiasso
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	342	Chiasso - Basel Bad - Montzen - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	360	Bologna - Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Italie - Suisse - Allemagne - Belgique - Angleterre	362	Chiasso - Basel Bad - Köln - Montzen - Zeebrugge
Allemagne - Belgique	440	Nürnberg - Köln - Montzen - Zeebrugge
Belgique - Allemagne - Suisse	441	Zeebrugge - Aachen - Köln - Basel Bad
Belgique - Allemagne - Suisse	451	Zeebrugge - Aachen - Köln - Passau - Wien
Belgique - Allemagne - Autriche	453	Antwerpen - Aachen - Köln - Passau - Wien
Italie - Autriche - Allemagne - Belgique - Angleterre	614	Verona - Brennero/Brenner - Kufstein - Köln - Montzen - Zeebrugge

Durée de transport de quelques relations au départ de la Belgique

Anvers - Basel SBB	13 h.
Anvers - Vienne - Budapest	36 h.
Anvers - Cologne	6 h.
Anvers - Nuremberg	16 h.
Anvers - Prague	28 h.
Montzen - Bremen	27 h.
Schaerbeek - Basel SBB	13 h.
Schaerbeek - Cologne	7 h.
Schaerbeek - Rotterdam	5 h.
Zeebrugge - Basel Bad	19 h.
Zeebrugge - Budapest	40 h.
Zeebrugge - Genève	37 h.
Zeebrugge - Cologne	10 h.
Zeebrugge - Prague	32 h.

"LIBREVASION" EN TRAIN



Cela devient une habitude: chaque année, désormais - et par exception plusieurs fois cette année-ci - La Libre Belgique invitera ses lecteurs à un voyage spécial de quelques jours. Elle avait commencé en 80 par une croisière sur le Mermoz. Elle a remis ça en 81, mais cette fois en train. Destination: la Toscane.

La rédaction du quotidien voit dans ce voyage de quelques jours l'occasion de rencontrer ses lecteurs et, qui plus est, de figoler son image de marque, partant de sa devise actuelle: "le monde change, nous aussi".



3



2



7



1

La Libre Belgique voulait que ce voyage fût un événement de qualité. Elle a donc mis les petits plats dans les grands: train spécial gastronomique et théâtral, hôtels abondamment étoilés, programme culturel de standing, dîner de gala sur une colline de Florence... Mais elle n'a pas fait cela toute seule: les journalistes ont aussi des colonnes à remplir. Et puis, il existe des spécialistes en la matière, dont l'expérience peut être mise à profit.

Si bien que dès septembre 80, un groupe de travail rassemblait autour de la rédaction la SNCB, Railtour, et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme, un transporteur, un opérateur de voyages, et un hôtelier-restaurateur.

Passons sur les discussions préparatoires, les réunions de mise

au point, non sans avoir dit que tout au long, le critère "qualité" fut l'âme des échanges. Passons sur la vente des billets, une opération-éclair, tant l'offre était alléchante. Et venons-en tout de suite au mercredi 27 mai, veille de l'Ascension, vers 16h45, à Bruxelles Midi.

Le train est à quai. Locomotive identifiée d'un mot "Librévasion", l'intitulé du voyage; 12 voitures-lits, universelles et T 2; 3 voitures-restaurants, qui serviront les 320 Librévadés; une voiture Pullman ancienne, pour le bridge et le côté mondain du voyage; la voiture bar-discothèque de Railtour, pour les fourmis dans les jambes; et une voiture-conférence de la SNCF dans laquelle trois comédiens du Théâtre National exerceront leur talent pendant le



4



5



6

tine, ils ont organisé le séjour toscan: logement et repas pour 320, excursions, dîner de gala, animations diverses... Avec Railtour, comme chacun le sait maintenant, "les vacances commencent dans le train". Aussi tout devait-il marcher dès le premier tour de roues. Rien ne fit défaut: opération réussie pour l'opérateur.

Cela dit, les Librévadés ont eu un voyage "chargé". La culture toscane en 3 - 4 jours, c'est un vrai marathon, sans compter les séjours dans les voitures Pullman et disco jusqu'aux (très) petites heures... Mais l'ambiance y était: hôtels irréprochables, repas sans défaut, confort maximum, contacts enrichissants (on s'écriera!), théâtre judicieusement choisi par des comédiens de talent, vidéo et jeux de société dans le train, journal de bord distribué chaque jour à tous les voyageurs (même dans le train où une photocopieuse était installée)... jusqu'à un ministre, parti à titre privé, et qui fit quand-même un petit "face à l'opinion" pour ses compagnons de voyage.

C'est bien simple: un tiers des participants avaient vécu la croisière de 1980, et davantage encore se disent partants pour le voyage de 82, quel qu'il soit. La Librévasion avait misé sur le bon cheval, le cheval vapeur, encore qu'ils aient roulé en traction électrique. Le monde change, le chemin de fer aussi.

1. Bruxelles-Midi: à hue et à dia, dans la bonne humeur.
- 2-3. Fleurs et flonflons à Bruxelles-Midi.
4. Quelque part en Toscane, un sanglier des Ardennes.
5. Gastronomie ferroviaire.
6. Théâtre dans le train.
7. Florence: 3-4 jours de culture.

voyage pour la joie d'une soixantaine de personnes par représentation. Un train très spécial, comme vous le voyez, d'autant plus que les Librévadés y prennent place sous les flonflons d'une fanfare du chemin de fer après avoir été fleuris (les dames bien sûr) par de charmantes hôtesses. Ambiance! La SNCB a bien fait les choses.

Tout de suite, le personnel des wagons-lits s'est mis au travail: conducteurs de voitures-lits installant leurs clients, barman de la voiture bar, veste noire et papillon rouge, cuisiniers des trois restos qui préparent déjà le foie gras de Strasbourg, les médaillons de pintade Nagornoff et l'omelette sibérienne, serveurs prêts derrière les alignements de Porto et de Château Coufran Haut Médoc 1976. Nous pouvons dire sans trahir de secret que les vins ont parfaitement résisté à l'esprit critique des organisateurs, et que la chère n'a pas eu plus de peine à se faire adorer. La gastronomie était ferroviaire.

De leur côté, les responsables de Railtour gardaient un œil sur le train, un sur les voyageurs et un sur les organisateurs. Eh! ils en connaissent un bout, ces gens. Mais un voyage, c'est comme le Tour de France: tant qu'on n'a pas ramené le maillot jaune à Paris... Aidés par une agence floren-



UNE JOURNEE EXCEPTIONNELLE EN ARDENNAIS



Anvers Central, le 25 juin. Quelque 250 seniors, une équipe TV de la BRT et une pléiade de vedettes d'expression néerlandaise prennent le train à 9 heures. Pas n'importe quel train: l'Ardennais, un "spécial" spécialement réservé ce jour-là aux invités du Crédit Communal de Belgique. Tiré par une puissante 7.000 chevaux et composé de voitures M 4 toutes neuves, il a vraiment de l'allure. Sur les flancs, une inscription: "Die goeie ouwe tijd", ce bon vieux temps. But du voyage, Vielsalm, une commune située sur l'itinéraire habituel de l'Ardennais.

Le Crédit Communal a obtenu maintes collaborations. La Fédération touristique de la province du Luxembourg, le Syndicat d'initiative et de tourisme du Val de Salm, les Eaux et Forêts, le constructeur BN, "père" du matériel roulant, la SNCV et la SNCB bien sûr, ont conjugué leurs efforts pour que cette animation soit une réussite.

Et cela ne manque pas. Au cours du trajet aller, l'ambiance monte, et la surprise à l'arrivée lui donne plus d'ampleur encore: sur le quai de Vielsalm, les célèbres macrales "balaient" littéralement les voyageurs, dans les mêmes cris qu'elles pousseront lors de

leur sabbat du 20 juillet et pendant la fête des myrtilles du lendemain.

Toute le monde se retrouve dans des bus spéciaux qui vont, en caravane, traverser la toute belle forêt ardennaise, à l'orée de laquelle voici une clairière, So Bêcheffa, ce qui signifie "au-dessus de la fagne de Bêche". Autour d'un pavillon d'information et de repos sont dispersés des grills et des refuges où les promeneurs peuvent organiser leur repas. Tables et bancs de bois, fumet des viandes grésillantes sur les braises blanches, trilles de quelques oiseaux devenus familiers de ce resto de plein air...

Le barbecue géant est un succès lui aussi, animé par le présentateur TV et les artistes présents, sous un joli rayon de soleil. Mais la Belgique sera toujours la Belgique: la pluie soudaine vient mettre fin prématurément au grand pique-nique. Tout le monde a mangé, mais quel dommage quand-même! Qu'à cela ne tienne: les bus repartent, puis le train. Et l'ambiance, un moment refroidie, reprend de plus belle, notamment dans la voiture bardancing où les plus alertes en décousent avec les airs à la mode.



UN TOUR DE BRUXELLES COMMENTE

Pour fêter le centenaire du Parc Léopold (de Bruxelles) et le remettre en valeur, ainsi que le Parc du Cinquantenaire, son voisin, la RTBF - Bruxelles organisait le 11 septembre une grande journée d'animations.

Le Parc, ancien jardin zoologique de la capitale, est aussi le voisin de la gare de Quartier Léopold, aussi appelée "du Luxembourg". La SNCB fut donc associée aux manifestations mises sur pied par la radio. Elle joua son rôle de

deux manières: en montant en gare même une exposition sur les gares bruxelloises, et en emmenant 350 voyageurs dans un tour circulaire de ces gares.

Le 11 septembre, donc, un train très spécial quittait le Quartier Léopold à 16 heures pour un voyage de 120 minutes commenté par monsieur Georges Fernon, un connaisseur dont l'excellente documentation et le talent de conteur firent de l'excursion un moment passionnant. Ligne 26, rebroussement à Hal, ceinture ouest, virage vers la ceinture est, incursion vers le nord industriel, rebroussement à Vilvorde, passage de la jonction, rebroussement à Bruxelles Midi et retour au Luxembourg: le programme était chargé, il passait par toutes les gares existantes, frôlait par la tangente les diverses formations, les ateliers, bref, toute l'infrastructure ferroviaire de l'agglomération bruxelloise. Tantôt, le commentaire annonçait une toute vieille ferme en bord de voie, tantôt il expliquait la raison d'un arrêt momentané; au croisement de certains trains dans l'axe nord-sud, il faisait digression sur le matériel rencontré, pour donner aux voyageurs une idée aussi complète que possible des moyens actuels et de l'évolution de la technique.

Très honnêtement, les organisateurs ne s'attendaient pas à la grosse affluence: en semaine, que peut-on espérer? Ils avaient donc réservé des places pour des invités, notamment des vedettes prises en charge à Bruxelles Central et qui allaient se produire sur podium dès l'arrivée du train à 18 heures 10. Mais voilà, aux guichets, quelques minutes avant le départ, la file était encore longue de gens venus d'un peu partout dans le pays pour ce voyage exceptionnel. Si bien qu'en dernière minute, on lâcha les places libres, et les derniers venus purent échanger leur billet de 100 francs contre un billet spécial. Si bien que la rame quadruple se remplit de 360 voyageurs enthousiastes et, pour une bonne part, déjà fort connaisseurs.

Remarque anodine, mais quand-même intéressante, le public de ce train ne se composait pas seulement de gens qui ont encore connu la vapeur: beaucoup de jeunes étaient du voyage. Voilà un point réconfortant pour les organisateurs, qui se demandent à l'occasion, "notre chemin de fer a-t-il encore de l'avenir?" Il en a, incontestablement, à en juger par ce que nous avons vu ce 11 septembre.

TRAINS SPECIAUX SUR MESURE

Tous les trains ne sont pas repris à l'indicateur de la SNCB. Vous en verrez parfois passer qui sont des trains spéciaux, promotionnels ou commerciaux, formés par la SNCB à la demande d'un seul "acheteur", société ou organisme. Leur itinéraire est unique en son genre, tout comme leur horaire.

De ces trains spéciaux, nous pouvons voir deux catégories: les trains que nous appellerons "de voyageurs", et les trains expositions.

Les trains spéciaux de voyageurs roulent le plus souvent entre deux gares déterminées, l'aller et le retour étant effectués le même jour. Certains, pourtant, décrivent une boucle plus large et plus longue, comme le train Librévasion (dont nous parlions à la page précédente), parti pour quatre jours. En fait, les possibilités sont nombreuses, comme on pourra le comprendre à travers quelques exemples.

Le train de la BRT, dont il est question plus haut, avait été commandé par plusieurs organismes attelés à la même action; mais il s'agissait d'un train régulier, entièrement réservé pour la circonstance. La SNCB, par contre, avait pris elle-même l'initiative de celui du 11 septembre, comme contribution à une animation globale menée par la RTBF à Bruxelles. Dans les deux cas, le train fut une attraction incontestable, et au chemin de fer, il donna l'audience de la télé ou de la radio, c'est-à-dire un public très vaste.

Autre genre de train spécial, celui qui, sur demande de l'ADEPS, emmena le 17 octobre les sportifs engagés dans les 20 kilomètres de Paris; les coureurs amateurs ont payé, pour emprunter ce train, un prix forfaitaire qui comprenait divers services annexes, et qu'on ne peut absolument pas comparer au tarif officiel des billets Bruxelles-Paris.

Le 9 septembre, c'est la gare de Schaerbeek qui accueillait un



Tous les deux ans, l'Institut Belge de l'Emballage organise un concours doté de Grands Prix et d'Oscars. Son but est de faire connaître le plus largement possible la production et les nouveautés belges en matière d'emballage.

Avec le développement de la consommation, l'emballage a pris une importance considérable, au point de mobiliser aujourd'hui de gros moyens et d'être, dans certains cas, l'ultime argument de vente de producteurs confrontés à une concurrence plus qu'active.

L'emballage de distribution est sans doute le plus familier des consommateurs. Costume d'apparat des produits à vendre, c'est lui qui joue le rôle déterminant de faire-valoir notamment dans les rayons des grandes surfaces, où sa structure formelle est souvent développée dans des moyens publicitaires destinés à accrocher l'acheteur au passage. Dans l'esprit de ceux qui le conçoivent, sa première fonction est graphique, esthétique. Et sa naissance

dernes de transport, tels la palettisation, qui oblige à définir des formats précis.

Ces différences fondamentales ont conduit l'IBE à créer, pour son concours biennal, des catégories distinctes de compétition. Emballages de transport et emballages de distribution sont les deux premières; les deux autres regroupent d'une part les prototypes d'emballages, et d'autre part les matériaux et accessoires d'emballage et de conditionnement.

Ce dernier groupe connaît une importance croissante, car les matériaux les plus divers interviennent aujourd'hui dans les techniques d'emballage. Les plastiques et les matières isolantes, entre autres, de toutes natures et de toutes formes, servent tant à la solidarisation d'unités d'emballage qu'au calage dans un emballage de transport.

Compte tenu des circonstances et des données particulières, on peut estimer que dans la majorité des cas, on étudie un emballage pour chaque produit et un emballage ou une méthode de conditionnement pour chaque technique de transport. Les frais de ces études sont vite amortis par la sécurité et la rationalisation qui en découlent. Mieux encore, aiguillonnés par la dégradation de la conjoncture, les concep-

teurs, suivant un programme établi de commun accord entre les concurrents et l'IBE. Le 6 novembre, le jury se penchera sur les dossiers. Il décernera les Grands Prix et les Oscars le 24 novembre, en même temps que s'ouvrira au Heysel le salon Propack.

Pour choisir les Grands Prix, le jury examinera les qualités des emballages présentés sur base de 4 critères:

1. leur valeur fonctionnelle;
 2. leurs qualités techniques et structurelles;
 3. l'économie à la conception;
 4. l'innovation ou l'ingéniosité dans l'emploi des matières premières et de l'énergie en comparaison avec des emballages courants.
- Pour décerner les Oscars, à ces premiers critères, il en ajoutera trois autres:
5. les qualités formelles et graphiques;
 6. la créativité;
 7. les possibilités de réutilisation.

Le concours étant ouvert aux fabricants mais aussi aux utilisateurs et aux designers, l'IBE n'a pas voulu fermer la porte aux idées non encore industrialisées. Ces dernières pourront, sur base des mêmes critères, être couronnées hors concours. Elles trouveront là, peut-être, le tremplin qui leur manque pour venir combler un créneau inoccupé dans l'emballage belge.

l'avarie, parce que les produits sont mieux protégés, contre la mévente, car le produit bien habillé est attrayant, et par suite plus facile à vendre.

Le luxe excessif et le surcalibrage auront peu de chances, aussi peu que la pauvreté formelle et la trop grande fragilité. L'emballage, en effet, ne doit pas être un handicap pour la compétitivité des prix et la rentabilité de la production. En ce cas, à travers son concours, l'IBE mettra l'accent sur la raison et sur la recherche d'un équilibre idéal. Entre la robe de chez Dior et celle à 100 francs, entre le parka fourré et le corsage de papier crépon, il existe une meilleure solution pour chacun selon sa nature, et pour chaque circonstance. Cela s'applique aussi aux emballages.

Nous reviendrons sur le sujet dans nos prochaines éditions, pour présenter les lauréats du concours et entraîner nos lecteurs dans une visite des nouveaux équipements de l'IBE. Dans l'immédiat, nous conseillons à tous ceux qui fabriquent et

Emballez, mais emballez bien

procède souvent d'études, de tests auprès d'un échantillon représentatif de la catégorie d'acheteurs visés. La recherche de formes et de couleurs, le souci d'originalité font du designer le principal maître d'œuvre de sa conception.

L'emballage de transport remplit d'autres fonctions, évidemment. Parmi celles-ci, la constitution d'unités plus importantes pour la petite distribution ou la vente selon la formule "discount". Dans le cycle de livraison, il doit aussi protéger le produit des sollicitations inhérentes au transport: secousses en cours d'acheminement, chocs lors de la manutention, pression dans les véhicules et pendant le stockage, intempéries, etc. Même si l'on cherche aujourd'hui à le conformer à l'image de marque du fabricant, sa fonction protectrice le rend inévitablement moins élégant que l'emballage de distribution. Et il faut remarquer que très souvent, le choix qu'en fait le producteur tient compte aussi des contraintes et des moyens mo-

teurs et fabricants d'emballages s'imposent de nos jours des contraintes nouvelles, liées aux matières premières et à l'énergie, de telle sorte que leurs fabricats répondent exactement à ce qu'on en attend, mais en plus s'insèrent dans la ligne économique actuelle. C'est une question d'imagination. Une des tendances, sur ce plan, est à la recherche de moyens de recycler l'emballage une fois sa mission accomplie. Les "indestructibles" n'apparaissent plus aussi avantageux que naguère. La mentalité du "tout aux ordures" perd du terrain. Nos contemporains renoncent petit à petit à vivre au-dessus de leurs moyens. Et toute la "philosophie" de l'emballage peut s'en trouver profondément modifiée.

L'IBE suit de près cette évolution et tendrait même à l'accélérer autant que possible. Son concours biennal en témoigne, par son existence même, qui est un encouragement à progresser et pour les lauréats un tremplin commercial; par ses règles aussi, intimement conditionnées par les idées actuelles; par ses extensions, qui donnent un signe des temps.

Les inscriptions sont prises, et les échantillons sont actuellement soumis aux tests et contrô-

Le Ministre des Affaires économiques décernera un prix spécial à l'emballage le plus rentable, en considération de l'économie en énergie et en matières premières et de la facilité de recyclage. Autre extension du concours de l'IBE, le Design Centre s'y associera en décernant un prix lui aussi et en exposant les emballages primés début 82 dans ses salles de la Galerie Ravenstein, aux portes de la Gare Centrale. Les lauréats auront donc été exposés deux fois, la première au salon Propack du 24 au 28 novembre, la deuxième dans l'antre des esthètes.

Bien sûr, tout cela tourne dans ce qu'on pourrait appeler le "haut de gamme" de l'emballage. Haut de gamme en ce sens qu'il ne s'agira pas, a priori, d'emballages tout venant. Mais les lauréats ne seront pas, quoi qu'on en pense, les plus coûteux des emballages lancés sur le marché belge. N'oublions pas que le critère de sélection numéro 3, l'économie à la conception, autrement dit le rapport qualité/prix, sera aussi déterminant que les autres. D'ailleurs, un emballage de qualité n'est pas nécessairement hors de prix. Et s'il est un peu plus coûteux qu'un autre, n'oublions pas qu'il offre à celui qui l'utilise une excellente assurance contre les déboires: contre

expédition des produits à emballer de visiter le salon Propack et d'y faire un arrêt devant les lauréats des Grands Prix et Oscars.

Bien sûr, pendant le transport, le calage et l'arrimage jouent un rôle très important. Mais l'utilisation d'un emballage approprié à la marchandise et au mode de transport contribue à la protection des produits contre les vibrations et les secousses subies.

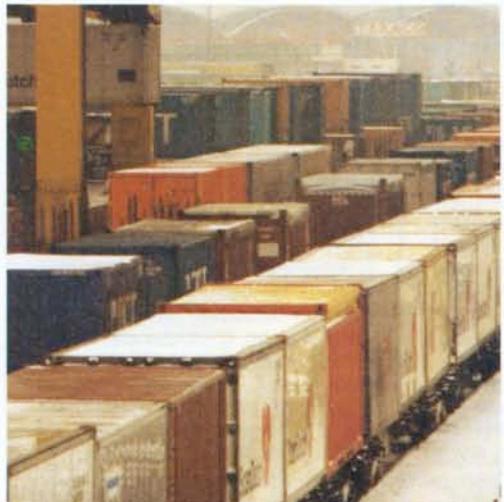
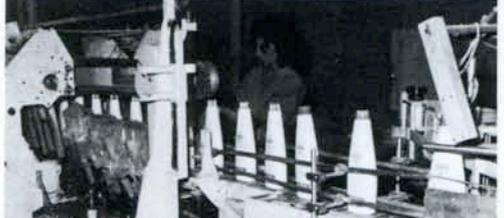
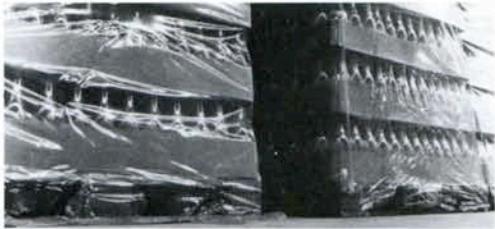
Une étude française a évalué le niveau moyen des vibrations (exprimé en Herz) et des secousses (exprimé en multiples de "g", l'accélération de la pesanteur) auxquelles sont soumises les marchandises selon le mode de transport choisi. Nous reproduisons ici ces chiffres.

Vibrations

- par rail: 2 à 8 Hz;
- par voie maritime: 5 à 25 Hz;
- par route: 1 à 200 Hz;
- par avion: 20 à 200 Hz avec des pointes allant jusque 3.000 Hz.

Secousses

- par rail: 0,6 à 1,2 g;
- par route: 6 g;
- par avion: 8 g.





PREMIERE CHEZ INTERCONTAINER

Le wagon Intercontainer de 40 pieds

Dans le cadre de la troisième tranche d'équipement en matériel roulant, comportant également 550 nouveaux wagons de 60 pieds à bogies, Intercontainer a passé commande en 1979 de 410 wagons à deux essieux, conçus spécialement pour le transport de grands conteneurs.

C'est la première fois qu'Intercontainer met ainsi en service des wagons à deux essieux, d'une capacité de chargement de 40 pieds.

Les premiers wagons ont été livrés par le constructeur en juin 1980; la série complète a été mise à disposition début janvier 1981.

Immatriculés par la SNCF, ces wagons ont le statut de wagons de particuliers. Ils sont destinés à former des trains spécialisés dans le transport des grands conteneurs.

Numérotés dans la série 23.87.442.5000.8 à 23.87.442.5409-1, ces wagons présentent les caractéristiques suivantes:

longueur hors tout	13,860 m
longueur utile	12,620 m
écartement des essieux	9,000 m
hauteur du plan de chargement par rapport au niveau du rail	1,175 m
tare moyenne	11,5 t
Charge utile:	
sur les lignes	
à 16 t par essieu	20,5 t
à 18 t par essieu	24,5 t
à 20 t par essieu	28,5 t

D'une capacité de 40 pieds, ces wagons sont équipés de 16 chevilles ISO toutes rabattables, permettant les chargements suivants:

- 1 grand conteneur de 40 ou 30 pieds
- 2 grands conteneurs de 20 pieds
- 1 caisse mobile de 40 pieds
- 1 caisse mobile de 7,15 m

La structure permet le chargement de caisses mobiles dont certaines parties inférieures fixes

engagent le plan de chargement du wagon.

Utilisés sur les grandes relations où circulent les trains spécialisés dans le transport de grands conteneurs, ces wagons ont permis de réaliser de bonnes performances dès leur mise en service.

En effet, sur 4048 voyages à charge effectués en 1980, le parcours moyen par wagon a atteint 914 km; la capacité des wagons (en longueur) a été utilisée à 95%.

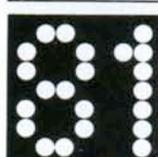
LA GRECE ET LES CONTAINERS

Avec l'entrée de la Grèce dans la Communauté Economique Européenne le 1er janvier dernier, le commerce extérieur avec les autres pays de cette communauté est appelé à se développer rapidement.

Intercontainer, consciente de l'essor qu'alliaient prendre les transports combinés dans les échanges avec la Grèce, s'est équipée de façon à traiter efficacement ce flux de trafic. Parmi les mesures prises, nous retiendrons plus particulièrement la réalisation, en collaboration avec les chemins de fer helléniques, d'un chantier de transbordement à Athènes, équipé pour la manutention de containers ISO et de caisses mobiles. En attendant l'installation d'un deuxième terminal spécialisé à Thessalonique, il est également possible d'ores et déjà, de transborder dans cette gare les containers du rail à la route ou vice-versa.

Intercontainer est représenté en Grèce à la fois par la direction commerciale des Chemins de fer helléniques et par un délégué indépendant. Le rôle de ce délégué consiste à servir de trait d'union entre Intercontainer et sa clientèle afin d'intensifier encore les contacts avec celle-ci.

Les résultats enregistrés depuis le début de l'année laissent augurer de l'avenir avec un certain optimisme. Le trafic Intercontainer en caisses mobiles et grands conteneurs a pratiquement doublé au premier trimestre de 1981 par rapport à la période correspondante de l'année précédente et a atteint un total de 877 TEU. Par ordre décroissant, les échanges ont principalement été effectués avec la République Fédérale d'Allemagne, l'Italie et la France.



UN EFFORT POUR LES PORTS BELGES

De plus en plus, les sidérurgistes vont chercher leurs minerais à Rotterdam. Qu'est-ce donc?

Les différences de frets maritimes en fonction de la taille des navires expliquent cette tendance regrettable pour nos ports belges. Pour être clairs, donnons en exemple les frais approximatifs à payer pour le transport de minerais du Brésil en Europe - montants relevés au mois de juin dernier:

Taille des navires en tonnes	Taux du fret par tonne
75 à 90.000	13 \$
125 à 150.000	10 \$
200 à 250.000	6,5 \$

Actuellement, seuls les navires de 90.000 tonnes maximum peuvent accoster dans les ports belges. Rotterdam, par contre, peut recevoir les plus gros.

On comprend donc l'intérêt des sidérurgistes. Et on mesure mieux l'urgence et l'importance des travaux à mener pour rendre nos ports accessibles aux gros porteurs.

La France a déjà réagi, puisqu'elle est occupée à aménager la gare de Dunkerque pour la réception des navires de 250.000 tonnes.

TRACTION ET POUSSEE SOUS LES VOIES FERREES A LOUVAIN

La SNCB a fait, voilà quelques mois, poser des conduites sous six voies ferrées à proximité de la gare de Louvain. L'importance du trafic ferroviaire à cet endroit ne permettait pas d'éventrer le ballast supportant les voies ferrées pour réaliser ce travail.

L'entrepreneur, spécialisé dans les installations d'électricité et de signalisation, dut donc creuser sur une longueur de 33 mètres et placer des gaines en PVC d'un diamètre de 180 mm. Il se servit pour ce faire d'une fusée

Grundomat 130 Super fabriquée par Atlas Copco et mue, bien entendu, par air comprimé. La Grundomat est une fusée pneumatique qui permet le passage précis d'une conduite sous les routes ou autres constructions sans que le recouvrement en soit affecté.

Deux forages furent exécutés pour placer les conduites. Lors du premier, la fusée était équipée d'un amortisseur sur lequel étaient vissées deux conduites de 2"1/2 en acier qui exerçaient une pression par l'intermédiaire d'un appareil de traction et poussaient la Grundomat.

Pour le placement des conduites en PVC, la fusée était équipée d'un cône d'élargissement de 200 mm. Un câble en acier, qu'on avait "abandonné" dans le premier trou foré, fut fixé à l'avant de la tête; un second appareil de traction permit à la fusée d'effectuer le second forage. On glissa les conduites en PVC sur la fusée et le tuyau d'air comprimé, puis dans le cône d'élargissement, à l'arrière des conduites, la poussée était exercée par un appareil de traction muni d'un rouleau.

La durée totale de l'opération n'excéda pas quelques heures. Du beau travail à l'actif de l'entrepreneur, qui a réalisé à une opération de haute précision, les connaisseurs l'auront compris.



TRAIN + VELO

Le succès de la formule "train + vélo" se confirme. Le nombre de journées de location enregistrées au cours des 8 premiers mois de l'année est significatif:

année	jours/ location	indice
1979	16.137	100
1980	21.626	134
1981	27.814	173

Les résultats de juillet et août 1981 sont également parlants: 14.275 jours/location, contre 10.065 l'année précédente, soit une hausse de 42% malgré des conditions climatiques quasi aussi mauvaises.

EN BREF

Au cours de la même période de référence, 175 groupes (4.174 cyclistes au total) ont combiné un voyage en train couvert par un billet collectif avec la location de vélos.

Rappelons le principe. Un voyageur porteur d'un billet de chemin de fer valable peut louer un vélo dans l'une des 36 gares de location du pays. Pour une journée, il lui en coûtera 95 francs tout compris. S'il loue le vélo pour trois jours au moins, on lui accordera une réduction de 15 francs par jour. Les groupes qui voyagent sous couvert d'un billet collectif peuvent obtenir des vélos pour 80 francs par jour dès la première journée de location.

Un dépliant est disponible dans les gares; il donne toutes les indications utiles.

VACANCES D'HIVER 81/82 EN TRAIN

Le train s'avère idéal pour les vacances d'hiver. Les stations de neige sont desservies - ou tout au moins approchées - par le chemin de fer, et le voyage de nuit constitue le meilleur moyen pour tirer un profit maximal d'une période de vacances plus courte qu'en été.

Les deux grossistes en tout compris ferroviaire, Railtour et FTS Frantour, ont lancé leur catalogue Hiver 81/82. Chacun y présente un programme diversifié et des particularités susceptibles d'intéresser fortement leur clientèle. Ces particularités, il faut le dire, se complètent admirablement pour offrir aux vacanciers belges un éventail très large de possibilités.

Railtour dessert la Bavière, la Suisse, l'Autriche et l'Italie. Dans beaucoup d'hôtels suisses et autrichiens, Railtour propose une fois de plus (et pour cause, cela n'étant pas étranger à la hausse de clientèle de 25% l'année dernière) sa formule "enfants bienvenus". Les enfants de moins de 12 ans obtiennent en effet des conditions très favorables. Railtour leur demande une participation de 1.800 francs pour le voyage en train aller et retour, couchette individuelle comprise. Pour le reste, s'ils dorment dans la chambre de leurs parents, ces enfants ne paient rien d'autre (et c'est un montant à payer sur place, à l'hôtelier) que l'équivalent de 200 ou 400 francs belges de pension complète par jour selon qu'ils ont moins ou plus de 6 ans. L'économie est incontestable;

EN BREF

un calcul élémentaire sur base du catalogue suffit à s'en convaincre. Elle est d'autant plus appréciable en haute saison, puisque ces prix n'y subissent pas de majoration. Railtour donne encore le choix entre le séjour seul et le séjour assorti d'un forfait sportif vraiment avantageux. Aucun séjour n'excède 10 jours et les suppléments pour repas de réveil sont compris dans le forfait de la période fêtes. Donc, aucune mauvaise surprise à craindre.



De son côté, FTS Frantour annonce "la neige aux prix 80". Pas d'augmentation dans ce programme par rapport à la saison passée; et les cinq nouvelles stations qui s'y sont ajoutées offrent des conditions comparables. Ces nouveautés sont marquées par deux caractéristiques: il s'agit de stations d'altitude, car le staff de FTS a constaté l'intérêt de la clientèle belge pour le sport à la porte de l'hôtel; elles étendent à 40% la part des formules locatives dans le programme de FTS, les Belges semblant fort intéressés par la location en France de studios et d'appartements. Enfin, malgré le maintien d'un niveau de prix très bas, FTS, à partir de cette année, pense plus encore aux familles, en portant à 2.000 francs la réduction accordée aux enfants de moins de 12 ans. En dehors des formules sportives, FTS propose encore des séjours à la côte d'Azur. Notons à ce propos que les hôteliers niçois ont accepté de niveler leurs prix en supprimant les différences de saison; ils offrent donc les séjours de carnaval (et leur carnaval est célèbre) au prix de la basse saison, valable d'octobre à Pâques.

Les catalogues de Railtour et FTS sont disponibles dans les agences de voyages accréditées. Ne tardez pas à réserver: on se pressera encore au portillon cette année.

EN BREF

Pour ceux qui "fabriquent" leurs vacances à leur gré, sans recourir au tout compris, il faut dire aussi que les trains d'hiver offrent de nombreuses possibilités de rejoindre les stations alpines, qu'elles soient familiales ou de luxe.

Ces trains sont annoncés dans les horaires internationaux et la location est ouverte deux mois avant la date de départ. Qu'on ne tarde pas, là non plus, à réserver ses places: les jours de pointe ne manqueront pas et les derniers arrivés devront se contenter de faire du stop. A noter que pour la côte d'Azur, la SNCB offre des prix globaux qui comprennent le voyage, la place-lit et le petit déjeuner. Ces prix, comme les années précédentes, sont fort avantageux en comparaison avec le total des frais payés séparément.

Il est trop tôt encore pour vous souhaiter bonnes vacances. Alors, bonne préparation!

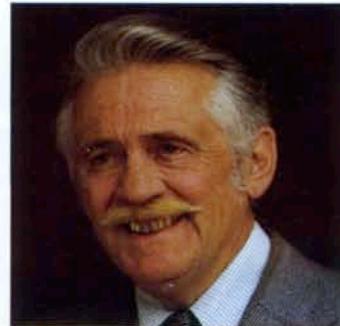


CONSEILLER DU COMMERCE EXTERIEUR

En 1959 fut instituée la fonction de Conseiller du Commerce extérieur belge. L'arrêté royal prévoyait qu'on l'attribuât à des "personnalités belges établies à l'étranger qui sont capables de contribuer au développement du commerce extérieur belge". Autrement dit à des spécialistes qui, par les contacts créés dans l'exercice de leurs fonctions, sont à même de veiller sur la santé du commerce belge dans le pays où ils travaillent. Leur mission consiste à informer de tout élément utile le ministre qui a le commerce extérieur dans ses attributions, et cela sous l'autorité du chef de la mission diplomatique ou consulaire.

Sa parfaite connaissance du Nord de la France et les bonnes relations qu'il y a nouées avec les instances et les milieux économiques ont valu à notre représentant commercial à Lille, monsieur

EN BREF



DEMOUSTIER, une nomination de conseiller du commerce extérieur belge. Nous l'en félicitons de tout cœur.

02/523 62 40

Lignes supplémentaires au siège de la SNCB

Le siège de la SNCB, rue de France à Bruxelles, prend de plus en plus d'extension. Bientôt, tous les services centraux encore établis rue de Louvain y seront réunis.

Conséquence logique de cette extension, le central téléphonique raccordé au réseau public sous le numéro 523 80 80 est d'accès malaisé aux heures de pointe.

Depuis le 1er septembre, pour assainir la situation, des lignes supplémentaires ont été ouvertes, sous le numéro d'appel 523 62 40, qui ne figure pas encore à l'annuaire de la RTT.

Qu'on se le dise!

NOUVELLE ADRESSE DES BR

Le 5 octobre, la représentation générale des Chemins de fer britanniques a ouvert de nouveaux bureaux bruxellois. Elle a quitté la place Rogier pour s'installer à proximité de la Gare Centrale.

Notez bien les nouvelles références:

Chemins de fer britanniques
52, rue de la Montagne, boîte 1
1000 Bruxelles
Téléphone service marchandises:
02/511 71 17



une expédition
urgente ?

**pour le transport
urgent
de vos marchandises
les trains**

TEEM

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

■
- arrêt limité aux frontières

■
- plus de 135 relations dans toute l'Europe

■
- relations directes au départ d'Anvers,
Gand, Montzen, Schaerbeek et Zeebrugge.

TEEM

un réseau de transport efficace

CHEMINS DE FER BELGES



Information auprès de
notre Représentation Commerciale
dans votre région.