

INFORMATIONS S.N.C.B.

ⓑ

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer.
belges

7

81

DECEMBRE

Publication
mensuelle
sauf les
1°, 4°, 7°, 8°
et 10° mois

5.2.01

7

45

Namur 1





SOMMAIRE



CONTAINER

- Railtrans, fête ses 10 ans: 3-6
- Terminaux ferroviaires et wagons belges: 7-8



EQUIPEMENT

- Engins et véhicules de manœuvre: 9-14



EPOQUE

- Oscar et Grands Prix de l'emballage: 15-16
- Hit parade de l'énergie: 19
- L'acier remonte: 19



ENTREPRISE

- Le charbon continue: 8



NOUVELLES B

- Publier: 17-18
- Le British Rail: 19



TARIF

- Tarif direct pour l'Allemagne: 8



TOURISME

- TAC, route de nuit en train: 19
- Restauration en TEE: 18

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 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos
Railtrans: 4-5
ASEA: 10-13
Cockerill: 11
Ateliers de Jambes: 14
Publier: 17-18
G. Lambert & Cie: 14
SNCB
Dessins ASEA: 12-13.

Quand vient le moment de présenter des vœux de fin d'année, l'heure est arrivée aussi de dresser un bilan global de l'année écoulée et un inventaire des espoirs que nous plaçons dans l'année nouvelle.

Rarement le bilan d'une année écoulée aura été aussi décevant que celui de cette année 1981. Quotidiennement, les média nous ont apporté une masse de sujets d'inquiétudes ou de déceptions. Le climat aura été morose pour ma Société, pour les entreprises, pour le monde du travail tout entier, pour l'ensemble de nos concitoyens.

Mon opinion est que le bilan 1981 aura été rendu encore plus pénible par la conjonction de deux phénomènes d'un caractère suffisamment général que pour parler de phénomènes de société: d'une part une morne résignation devant la crise économique et d'autre part les querelles stériles visant à en rejeter sur les autres tant les responsabilités que les effets. Les énergies se focalisent sur le droit de tenter à tout prix ce double rejet.

Mes vœux pour 1982 portent dès lors sur une recherche volontariste de toutes les possibilités de dialoguer, une imagination à rencontrer les nécessités des autres - en jargon économique, on parlerait d'étude de marché - et la liberté autant que la nécessité de pouvoir assumer pleinement ses responsabilités.

Pour le bien de chacun, pour celui des entreprises, pour l'ensemble du monde du travail et de nos concitoyens, j'ose espérer que 1982 sera l'année de ce sursaut moral qui permettra, en dépit de la pression de la crise économique, de surmonter une crise de société, de substituer la collaboration à la confrontation.


F. DE HAECK,
Directeur Commercial.



RAILTRANS s.a.

Dans les circonstances économiques actuelles, l'accent est mis sur la rationalisation. Et c'est particulièrement valable pour l'économie des transports si, dans un pays comme la Belgique, plaque tournante du commerce et du transport international, elle veut remplir complètement son rôle.

A la naissance des transports en containers, il était donc logique que les secteurs portuaire et des

transports soient attentifs à mettre sur pied une collaboration, nécessaire pour organiser le transport de containers dans toute l'Europe, en particulier par chemin de fer, d'une façon rationnelle.

Collaboration, cela signifie volumes plus importants et par suite meilleures conditions d'acheminement. C'est dans cet esprit que la s.a. Railtrans fut fondée en 1971, en faveur de toutes les entreprises de transport belges intéressées par l'expédition des containers par chemin de fer. L'accent fut mis surtout sur une collaboration étroite et une totale neutralité. La formule connut d'emblée le succès, puisqu'une cinquantaine de firmes s'associèrent. Depuis, le nombre d'associés s'est considérablement accru, puisque nous avons franchi le cap de la centaine.

L'organisation s'est aussi développée, au point de devenir l'un des plus importants clients d'Intercontainer, la société internationale dont 23 réseaux européens sont membres.

Je peux dire aussi que sa mission spécifique a fait de Railtrans

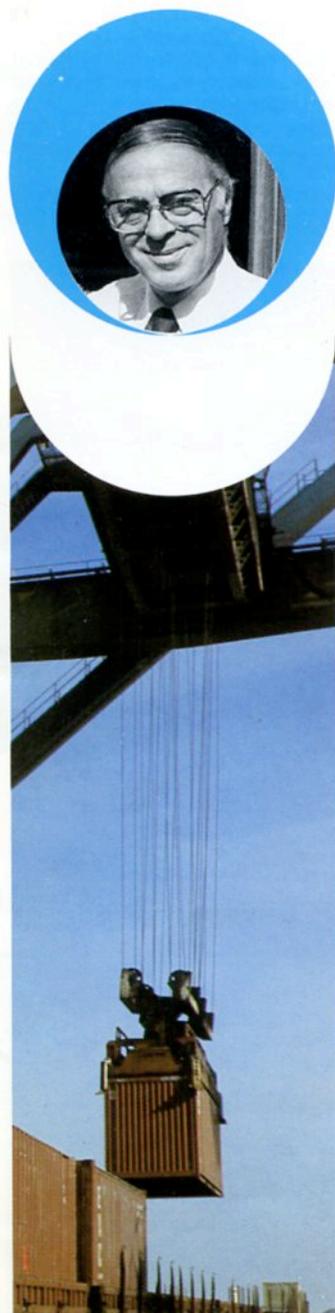
un véritable concept dans le secteur du transport belge.

Nous ne pouvons cependant pas nous contenter des résultats acquis. Une nouvelle progression est nécessaire. Nous y arriverons en prêtant grande attention aux exigences spécifiques des différents membres associés: expéditeurs, armements, "non vessel operators", transporteurs routiers, etc.

La technologie évolue rapidement dans le secteur du transport. Elle poursuivra son développement à grande cadence au cours des années 80. Nous devons suivre cette évolution pas à pas.

Prestataire de services, étroitement lié à la SNCB dans l'amélioration constante des conditions de transport, Railtrans vise à servir le commerce et l'industrie. Il est de la plus haute importance que ces secteurs économiques soient informés des possibilités que nous leur offrons.

*A. DE LAET
Président du Conseil
d'Administration
Railtrans S.A.*





RAILTRANS s.a.

Railtrans fête ses dix ans d'existence le 1er janvier 1982. Pour en savoir davantage sur cette société, nous avons rencontré son directeur, Monsieur De Roep, et parlé avec lui du passé, du présent, des espoirs...

Pour quelle raison a-t-on fondé Railtrans?

Lors de sa constitution, voilà 10 ans, Railtrans avait pour objectif un regroupement de tout ce qui s'occupait de transport de containers: expéditeurs, armements, transporteurs, agents de lignes, etc. Railtrans voulait obtenir des instances ferroviaires, pour ce groupe important de clientèle, des avantages commerciaux précis dont tout le secteur belge du transport tirerait bénéfice.

Railtrans est une société anonyme composée de membres associés tous titulaires d'une part sociale. Au départ, Railtrans comptait 51 membres; nous en sommes aujourd'hui à 102, juste le double.

Fondateurs ou non, ces membres se sont associés sous notre dénomination sachant que Railtrans avait effectivement quelque chose à leur offrir.

Nous sommes établis à Anvers,

Quelles étaient les motivations pratiques des fondateurs?

En un sens, c'était la nécessité. Les expéditeurs étaient trop dispersés. Les fondateurs, tous du secteur privé, ont jugé utile de se regrouper pour engager avec le chemin de fer une concertation de haut niveau, dans l'intérêt de nos ports.

Apporter, par le regroupement des ordres, de plus grandes quantités de containers, c'était l'idéal pour obtenir à de bonnes conditions que le chemin de fer forme des trains complets réguliers. Voilà l'idée de base.

Cette idée trouva très vite un écho favorable auprès de la SNCB, qui entrevoyait, de son côté, le moyen d'acquiescer un potentiel de trafic important auprès d'un client unique, Railtrans.

La tâche de Railtrans est-elle bien définie?

Tout-à-fait. Notre société a une mission commerciale. Elle n'in-

mons entre autres des trains réguliers de et vers l'Italie.

C'est sur le plan commercial, et plus particulièrement tarifaire, que Railtrans exerce son rôle.

Quelles sont les relations Intercontainer/Interferry - Railtrans?

Railtrans est client d'Intercontainer, et par là d'Interferry. Nous nous situons parmi les 3 ou 4 clients les plus importants d'Intercontainer, et nous en sommes fiers. Sur le plan européen, nous intervenons pour 6 à 7% dans le chiffre d'affaires d'Intercontainer. Ce n'est pas négligeable.

De notre trafic international, 85% touchent effectivement la Belgique. Mais 15% des envois n'y passent même pas, parce que certains de nos membres travaillent aussi avec des navires qui accostent dans des ports étrangers; ils tiennent pourtant à faire usage de nos services pour ces trafics-là aussi. Il s'agit alors, par exemple, de trafics Rotterdam-Milan ou Munich-Livourne.



sur le terminal ferroviaire dans le même bâtiment qu'Interferry. Mais nous travaillons pour l'ensemble du pays. La majorité de nos membres exercent leur activité dans la métropole portuaire, mais nous sommes aussi présents à Zeebrugge, à Bruxelles, à Liège, à Charleroi et à Athus.

Pour vous donner une idée plus précise, je dirai sans craindre l'erreur que la majorité des chargeurs de containers belges font partie de Railtrans.

tervient pas dans les problèmes d'exploitation, qui sont, de toute évidence, du ressort des chemins de fer. Pour la formation de trains complets, nous consultons la SNCB ou le spécialiste de l'international, Intercontainer, que notre voisin Interferry représente en Belgique. Nous entretenons avec l'équipe d'Interferry d'excellentes relations, que nous intensifions en permanence. Sans Interferry, je tiens à le souligner, nous serions démunis sur le plan technique. Ensemble, nous for-

Je ne veux pas manquer de mentionner un important trafic intérieur, de 5 à 600.000 pieds par an, principalement entre Zeebrugge et Anvers, mais aussi avec les terminaux répartis dans le pays.

Qu'offre Railtrans sur le plan tarifaire?

Vous comprendrez que je ne puisse donner d'exemple précis de tarifs dans une telle interview. Sachez cependant que nous offrons de très bons prix sur les grandes relations européennes,

LE TRANSCONTAINER PAR RAIL

en nous basant sur un volume important de trafic et sur notre position pro-ferroviaire. Ces tarifs sont appliqués uniquement à nos membres, bien entendu. Notre nom, c'est Rail-trans.

Nous avons d'excellentes relations avec la SNCB, qui agit souvent pour nous comme conseiller, sans être pour autant membre de Railtrans.

L'expéditeur met toujours les divers modes de transport en concurrence: le rail, la route, la voie d'eau, le "feeder"... Il opte pour le plus économique ou le plus rapide. C'est son affaire. Or, bon nombre de grandes entreprises de transport - et on le savait déjà en 1971 - n'entretiennent avec le chemin de fer que des contacts épisodiques et assez vagues. Ces relations ne sont souvent pas assez personnelles. Et les entreprises connaissent mal la tarification.

Railtrans a, de ce fait, un rôle important à jouer: remettre des prix,

oui, mais aussi encourager à utiliser le rail. Nous avons une bonne connaissance du transport ferroviaire, et cela peut influencer la décision du chargeur.

Si nous informons les expéditeurs sur les tarifs ferroviaires, ce n'est pas pour les contraindre à passer au chemin de fer - ce sera toujours impossible - mais pour leur démontrer qu'ils peuvent

trains réguliers partent à présent pour la Suède, et notre effort sur l'Espagne donne aussi des résultats encourageants. Tout cela, nous l'avons construit en proposant un prix par wagon, je tiens à le signaler.

Jusqu'à présent, Intercontainer a toujours appliqué un prix par container. Dans les milieux ferroviaires, certains sont des inconnus



réellement en tirer avantage.

C'est par cette politique d'information que nous avons aidé à développer, par exemple, le trafic de containers vers l'Italie. Des relations régulières se développent en effet d'Anvers et de Bressoux vers l'Italie du nord, sur base d'un prix par wagon. En 1980, environ 300.000 pieds ont ainsi été transportés. Nous avons aussi favorisé le trafic entre Zeebrugge et Anvers, tout comme entre les ports belges et néerlandais. Des

tionnels de cette formule. Nous leur opposons le succès de notre prix par wagon. Qu'on nous donne un wagon, et nous prenons le risque d'en utiliser toute la capacité. Les chemins de fer et Intercontainer ne le feraient pas aux mêmes conditions: ils ajouteraient une marge de sécurité à leur prix, et celui-ci deviendrait moins compétitif. Mais ça marche chez nous. Alors, je souhaite, sur le plan purement tarifaire, qu'on en arrive à taxer par wagon tout le trafic containerisé.



RAILTRANS s.a.

Développez-vous une politique de neutralité?

La neutralité est un atout essentiel dans la partie que nous jouons. Dans la négociation de trafics déterminés, les données restent confidentielles. La neutralité renforce notre crédibilité, elle est la pierre d'angle de Railtrans. Il nous suffirait de faillir sur ce point pour que notre société disparaisse à brève échéance. A ce sujet, je tiens à signaler que les initiatives comparables à la nôtre sont boiteuses à Rotterdam et à Hambourg où le favoritisme est toujours tabou. N'oubliez pas que Railtrans fait un décompte avec les chemins de fer et paie la prestation globale, puis répartit le tout entre ses membres en fonction de leurs trafics.

Quelles sont les chances de Railtrans (du chemin de fer) face à la route?

Elles sont réelles. Sur les longues distances, le rail est le plus fort. Dans les relations containerisées courtes, l'application d'un prix par wagon permet aussi d'être concurrentiel. Le trafic vers l'Italie que nous avons acquis passait auparavant par la route. Il ne suffit pas toujours d'offrir un bon prix; il faut que le transporteur manifeste des dispositions favorables au chemin de fer. Amener au rail quelqu'un qui ne jure que par la route, c'est un travail de longue haleine.

Je dois à l'honnêteté de dire que nous ne sommes pas encore parvenus au succès en Allemagne. La barrière qui nous bloque, c'est ce qu'on connaît dans les milieux ferroviaires sous le nom de "Hamburger Abkommen". Ces accords de 1968/69 fixent une parité entre les ports du Benelux pour toute destination en Allemagne. Pour le transport d'un container, la firme X obtient le même prix que la firme Y qui forme un train complet. Ces prix ne sont pas très concurrentiels vis-à-vis de ceux de la route. Sur le plan commercial, il n'y a quasi rien à faire. La DB peut mener une politique tarifaire protectionniste dans les ports allemands. Nous, les Belges, n'avons que les désavantages des courtes distances.

A ce propos, une précision. La part ferroviaire dans le transport maritime de containers se situe grosso modo à 40%. De cela, les ports du Benelux ne traitent, de et vers l'Allemagne occidentale, que 5% à peine. Vous voyez, quelque chose est faussé. Les autoroutes vers l'Allemagne sont sans doute excellentes, mais cela n'explique pas tout.

Il faut signaler que le terminal d'Athus offre une bonne alternative. Railtrans y participe et voit dans ce terminal un poste avancé pour nos ports dans le continent. L'évolution est rapide; ce terminal connaît un succès croissant.

L'équipement terminal belge est-il adéquat?

Quatre instances différentes gèrent les terminaux belges: la SBA des Ferry-Boats, Interferry, le secteur privé et la SNCB. Celle-ci a un réel impact dans l'ensemble des terminaux. Mais la concertation ne serait pas une mauvaise chose. Il me semble que la volonté y est, mais la mise en pratique se fait attendre.

Cela dit, géographiquement, la Belgique est bien quadrillée: toutes les régions sont desservies par un terminal.

Comment voit-on l'avenir chez Railtrans?

Au bout de 10 années de travail, nous pouvons faire état de chiffres éloquentes. Et il n'est pas question de nous arrêter. Je pense qu'une collaboration étroite avec les chargeurs est nécessaire pour que nous puissions être plus encore à l'écoute de leurs besoins.

Je plaiderais aussi pour une plus grande concertation avec les autres systèmes de transport combiné. Le container est d'origine maritime, et le rail-route est typiquement terrestre. Les deux systèmes évoluent actuellement sur des voies parallèles. Dans certains cas limites, nous pourrions trouver une complémentarité. Nous devons, sur ce point,

tendre à la concertation. Entretenir la concurrence en Belgique est, à mon avis, condamnable.

Pour le container - et donc pour Railtrans - l'évolution, ou la révolution, n'est pas achevée. On peut considérer qu'en 1984/85, tous les pays du globe seront touchés par les navires porte-containers. Seuls des pays du Tiers-Monde en sont encore exclus à l'heure actuelle.

Du point de vue technologique, le parc évolue constamment. On a vu naître des containers citernes, des "flats", des containers à fond renforcé, etc. Connaîtra-t-on des modifications fondamentales? C'est difficile à dire.

Une nouvelle unité internationale pourrait apparaître. Mais ce n'est pas pour demain, toute l'infrastructure maritime étant basée sur un standard universel, la norme ISO. Cette norme, il faut l'avouer, n'est pas optimale pour les chargeurs européens, qui préféreraient une largeur de 2,50 mètres, mieux adaptée à la palettisation. La DB a lancé sur son marché un container "intérieur" de cette largeur et les caisses mobiles routières pourraient évoluer dans ce sens pour les trafics continentaux palettisés. Espérons ne pas voir une diversification anarchique des normes en trafic continental. Lors d'une réunion récente à Strasbourg, on a pu comprendre que la DB et la SNCF ne parvenaient pas à s'entendre tout-à-fait.

Que doit faire le chargeur belge? Où doit-il investir? Le transporteur, confronté à des dimensions diverses, recherche un standard

unique, ce qui reste malgré tout problématique.

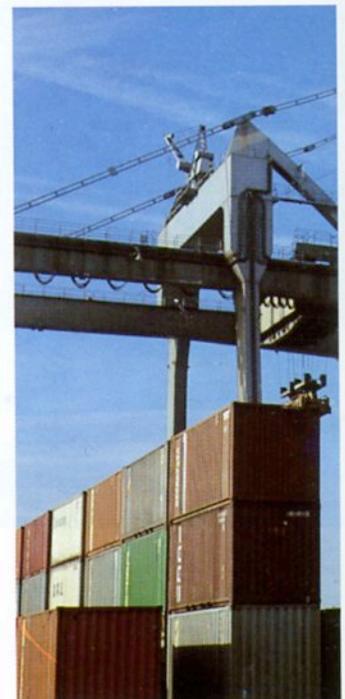
Mais il ne faut pas oublier qu'il existe, de par le monde, des millions de containers ISO. Pour nous, cette norme reste la valeur à suivre.

Il semble que Railtrans fasse aussi du transport conventionnel...

Nous en avons fait à partir de 1976/77, avec des résultats satisfaisants. C'est un travail beaucoup plus complexe, pour quantité de raisons; offre marchandises diversifiées, nécessité de négociation bilatérale, absence d'organisation centralisatrice comme Intercontainer, tarification compliquée, grande variété de matériel, et j'en oublie.

Nous avons décidé de laisser cette activité à l'arrière-plan. Nous faisons encore parfois du transport conventionnel, mettant ainsi à la disposition exclusive de nos membres l'expérience acquise en 6 ans. Mais nous concentrons plutôt nos forces sur le transport de containers par chemin de fer au bénéfice de nos associés.

... et aussi des chemins de fer (N.D.L.R.).



EVOLUTION DU TRAFIC CONTAINERISE DE RAILTRANS

International

Année	Exprimé en nombre de pieds	Nombre d'unités
1972	282.830	9.970
1973	329.330	12.044
1974	524.390	18.719
1975	353.290	13.094
1976	613.470	22.116
1977	834.200	29.813
1978	1.005.430	35.041
1979	1.046.320	38.822
1980	1.023.740	38.318

Intérieur

Année	Nombre de wagons	Nombre de pieds
1976	4.391	219.550
1977	6.182	309.100
1978	9.566	478.300
1979	10.389	519.460
1980	11.628	581.400

LES TERMINAUX BELGES

ZEEBRUGGE

Le port de Zeebrugge dispose de deux terminaux exploités par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats.

Au Short Sea Container terminal - SCT - ouvert en 1968, travaillent deux portiques d'une capacité de 30 tonnes pour le transbordement direct de train à navire et vice versa des containers transportés chaque jour sur la relation Zeebrugge-Harwich.

Le trafic intercontinental est traité à l'Ocean Container Terminal - OCZ - depuis 1971. Trois portiques d'une capacité de 45 tonnes chargent et déchargent les navires en rotation avec toutes les parties du monde.

OCEAN CONTAINER TERMINAL (OCZ)

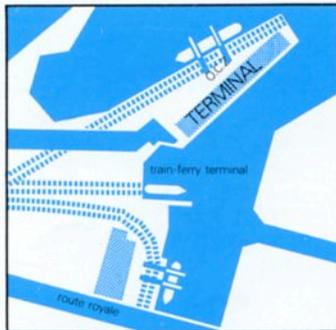
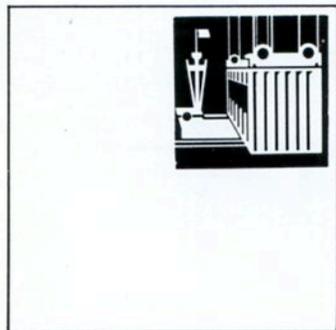
New Yorklaan
8380 Zeebrugge
Tél. (050) 54 52 71 - Télex 19 277

SHORTSEA CONTAINER TERMINAL (SCT)

Loodswezenstraat
8380 Zeebrugge
Tél. (050) 54 52 11 - Télex 19 110

SOCIETE BELGO-ANGLAISE DES FERRY-BOATS

Siège social
Rue de France 85
1070 Bruxelles
Tél. (02) 524 01 08 - Télex 23 584

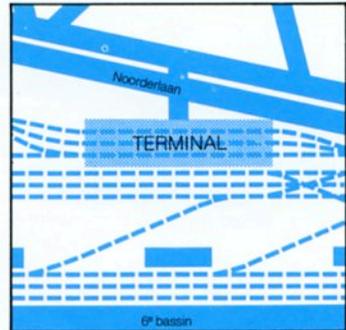


ANVERS

Interferry, représentant belge d'Intercontainer, exploite le terminal situé entre la 6e darse et le bassin Churchill. Le premier portique entra en service en 1968. Quelques années plus tard, le terminal fut agrandi. Il est aujourd'hui l'un des mieux équipés et des plus performants en Europe.

INTERFERRY s.a.

Zomerweg, 26
2030 Anvers
Tél. (031) 41 69 50 (centrale),
42 16 91 (direction),
42 16 92 (commercial)
Télex 32 529 et 33 613.

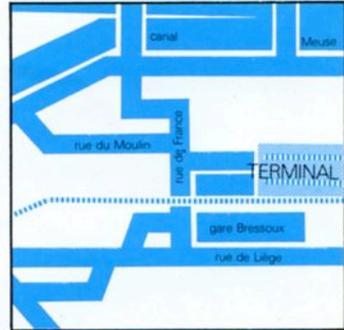


LIEGE

Le terminal liégeois mis en service en 1972 en gare de Bressoux et géré par la SNCB fut le premier terminal intérieur de Belgique. Il assure les échanges directs entre l'industrie wallonne et les ports. Il traite aussi des relations régulières avec les pays européens. Son portique est équipé de bras et pinces et peut donc servir à la manutention des véhicules en transport combiné rail-route. Il dispose depuis peu d'un deuxième engin de manutention, monté sur pneumatiques.

TERMINAL CONTAINER DE LIEGE

Gare de Bressoux
4000 Liège
Tél. (041) 52 01 30
Poste intérieur 1185 (chef de gare),
1450 (chef factage terminal)
Télex terminal 94 185.

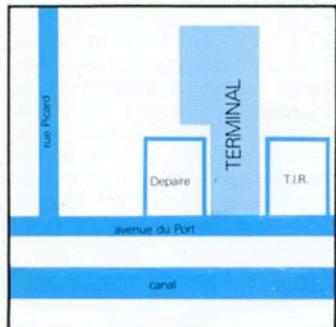


BRUXELLES

Depuis 1976, la gare de Tour et Taxis dispose d'un terminal moderne pour la manutention des containers et des véhicules routiers, implanté au cœur de la zone portuaire, sur la plaque tournante bruxelloise du trafic de marchandises national et international.

GARE DE BRUXELLES TOUR ET TAXIS

Avenue du Port 108
1020 Bruxelles
Tél. (02) 218 60 50
Poste intérieur 1700-1701 (chef de gare)
Télex 91 165.



CHARLEROI

La SNCB poursuit son effort d'équipement en 1975 lorsqu'elle ouvre un terminal carolorégien en gare de Châtelineau-Châtelet. Là aussi, le portique est polyvalent: containers et véhicules routiers jusqu'à 35 tonnes peuvent y être levés.

TERMINAL CONTAINER DE CHARLEROI

Gare de Châtelineau-Châtelet
6070 Châtelineau
Tél. (071) 36 40 10
Poste intérieur 6100 (chef de gare),
6103 (chef de bureau)
Télex: arrivée factage 97 296 ou 97 189,
départ factage 97 297 ou 97 127.

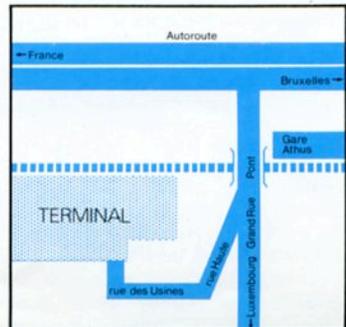


ATHUS

Le terminal privé d'Athus a commencé à travailler en 1980. La SNCB a collaboré aux études préparatoires. On peut voir ce terminal comme le fer de lance des ports belges pointé sur une vaste région industrialisée. Une grue mobile sur pneumatiques peut y traiter sans peine 200 containers par jour et des véhicules routiers.

INLAND TERMINAL ATHUS

Rue des Usines 61
6790 Athus
Tél. (063) 37 62 96 (97 - 98)
Télex 42 319.

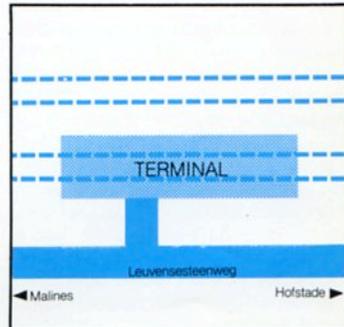


MUIZEN

Autre terminal privé à l'intérieur du pays, celui de Muizen, exploité par la société Welltransport - Ambrogio, traite 4 à 5 trains complets par semaine pour l'Italie, et autant en retour. Ses deux portiques montés sur pneumatiques et ses 800 mètres de voies doubles lui permettent encore d'étendre son trafic.

WELLTRANSPORT s.a.

Leuvensesteenweg 99
2960 Muizen Mechelen
Tél. (015) 41 08 11 - Télex 25 841.





LES WAGONS SPECIALISES

Les containers peuvent en principe être transportés sur n'importe quel wagon plat équipé de hautes latérales. Les réseaux ferroviaires ont pourtant fait construire des wagons spécialisés, équipés ou non d'amortisseurs, qu'ils destinent particulièrement au transport de containers, sans pour autant les exclure d'autres types de transport.

La SNCB en possède de deux types: le Rggs et le Sgjs, tous deux équipés de guides latéraux rabattables qui dispensent l'expéditeur de tout calage. Chaque côté des wagons est pourvu de 8 ranchers pivotants. Le Sgjs possède, à chaque bout, deux amortisseurs qui limitent les déplacements des containers sur le plancher.

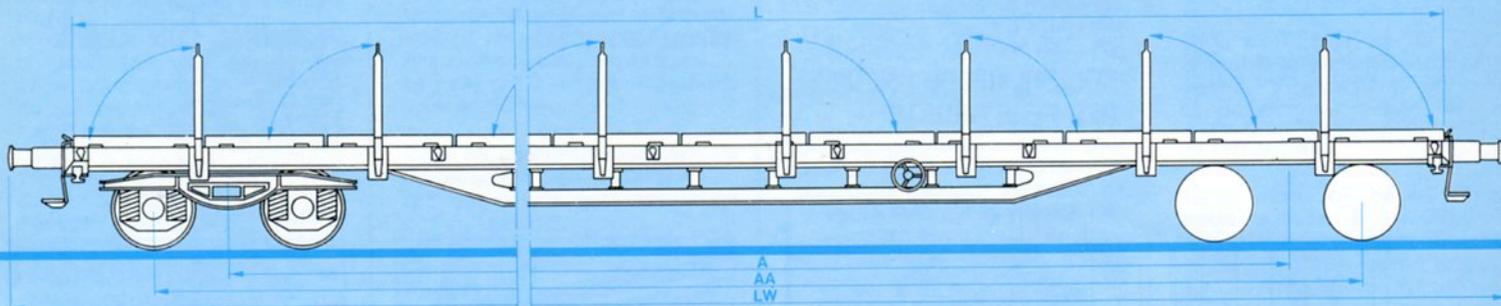
Quelques données techniques

Rggs
Longueur utile 18,440 m
Tare 25 t.
Charges autorisées

	A	B	C
	39	47	55
S	39	47	55

Sgjs
18,530 m
24 t.

	A	B	C
	40	48	56
S	40	48	56



EN BREF

genre. Ce fut le cas entre les chemins de fer allemands et belges, qui viennent de mettre au point un tarif applicable dès le 1er janvier 1982.

Le trafic ferroviaire de marchandises non-CECA entre les deux pays se situe aux environs de 2,5 millions de tonnes, pour un potentiel nettement plus important. La majorité des transports se déroulent sous le couvert de contrats particuliers. La part restante pourrait se développer dans la mesure où les expéditeurs belges et allemands se voient proposer une tarification simple d'emploi et des niveaux de prix concurrentiels.

Le tarif élaboré comprend des prix plus attractifs que d'addition pure et simple des tarifs intérieurs respectifs. Les tableaux barémiques permettent une détermination immédiate du prix de transport de bout en bout.

Le tarif, d'application obligatoire, est valable de toute gare belge à toute gare de la Deutsche Bundesbahn, via les trois points frontières de Montzen, Hergenrath et Raeren. Il comprend quatre classes de marchandises.

Les prix sont fonction de la distance totale parcourue, de la nature des marchandises (les quatre classes), du chargement du wagon (un minimum de poids est fixé, qui est taxé d'office lorsque le chargement lui est inférieur) et du régime de vitesse choisi.

Le transport en wagons à bogies fait l'objet d'une majoration, de même que le transport en wagons à accouplement rigide. A l'inverse, le transport en wagons de particuliers donne droit à une réduction. Le retour des wagons de particuliers est taxé sur base d'un fixe majoré d'un prix kilométrique.

Les prix de transport et les frais accessoires sont exprimés tant en Deutsche Marks qu'en Francs belges. Les modifications aux prix ne doivent en principe intervenir qu'une fois l'an, le 1er janvier. Et le tarif prévoit encore un barème de taxation des formalités douanières effectuées par les chemins de fer.

Voilà un nouveau pas dans la voie d'un chemin de fer de plus en plus international. D'un chemin de fer qui soit aussi mieux positionné sur le marché du transport.



ET LE CHARBON CONTINUE

Au cours des 8 premiers mois de l'année 81, la SNCB avait transporté, pour les centrales électriques, 1.605.007 tonnes de charbon. En septembre, quelque 220 tonnes s'y sont ajoutées, et 210.000 en octobre, malgré plusieurs arrêts d'unités pour révision/entretien.

Le total des 10 mois dépasse donc les 2 millions de 35.000 tonnes. Le progrès par rapport à la même période de l'année 80 se situe aux environs de 45%.

Ces résultats devraient encore s'améliorer puisqu'en novembre, un groupe de 125 MW de la centrale de Ruien, auparavant alimenté en fuel, a totalement viré au charbon. Depuis début décembre, d'ailleurs, 3 trains complets quotidiens sont nécessaires pour alimenter les groupes au charbon de cette centrale, qui totalisent une puissance de 250 MW.



UN TARIF DIRECT BELGIQUE - ALLEMAGNE

Les tarifs directs internationaux établis jusqu'à présent entre réseaux voisins ont largement prouvé leur valeur. Leur qualité essentielle - ou l'une d'entre leurs qualités - c'est d'adapter l'offre ferroviaire aux caractéristiques du marché des transports existant entre les deux pays. Les chemins de fer ne s'en tiennent pas à ce qui est acquis depuis quelques années. Ils poursuivent en permanence des négociations pour élaborer d'autres tarifs du

ENGINS ET VEHICULES DE MANŒUVRE



B

Les entreprises raccordées au réseau de la SNCB et propriétaires d'une infrastructure ferroviaire privée sont confrontées à des problèmes de traction. Il leur faut déplacer, vite et de manière économique, à l'intérieur de leur domaine, des wagons isolés ou des rames de wagons remis par la SNCB à l'entrée de leur raccordement.

Certaines se soucient peu du coût - même approximatif - des mouvements internes de wagons. Résultat d'une telle politique: elles font usage de moyens

inadaptés aux besoins réels et cet aspect leur coûte beaucoup trop cher.

Dans les circonstances économiques actuelles, la prudence reprend le dessus. On choisit les engins et véhicules de traction en fonction de facteurs particuliers: la taille du réseau privé, le type des wagons à manœuvrer, la nature des marchandises à traiter, la fréquence des mouvements, certains impératifs techniques...

S'il faut 45 chevaux de puissance pour déplacer une rame de 200 tonnes à 20 km/h sur courte dis-

tance, 10 chevaux suffisent pour le même déplacement à 5 km/h. D'ailleurs, compte tenu des distances courtes, sur les réseaux industriels, la vitesse de manœuvre dépasse rarement 5 kilomètres à l'heure.

Nous allons, dans cette fiche, présenter - mais pas de manière exhaustive, loin de là - les grands types de matériels qu'il est possible d'acquérir sur le marché belge.

LE LOCOPULSEUR

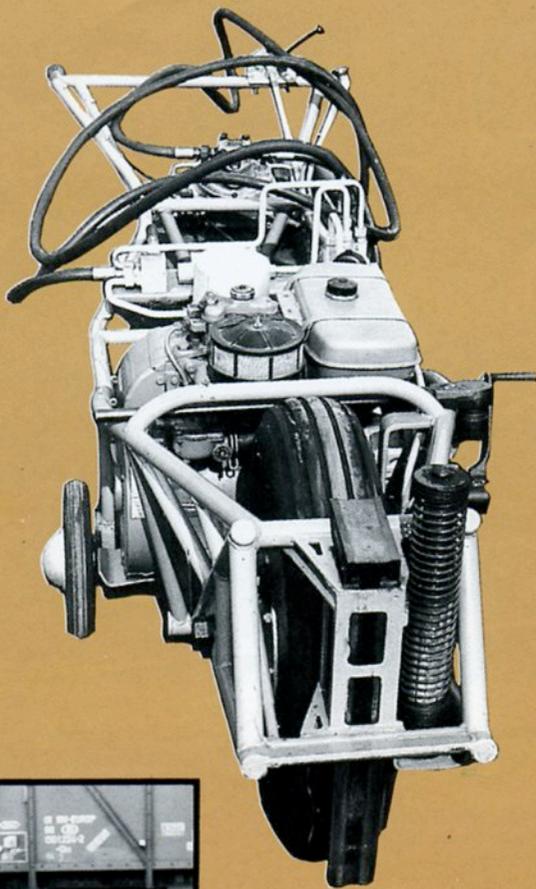
Ce petit véhicule - parent proche de la moto - est mu par un moteur à explosion de 12 chevaux qui commande une grosse roue revêtue d'un bandage caoutchouté profilé pour rouler sur rail.

Il travaille par combinaison d'une force motrice exercée sur le wagon et de l'adhérence au rail. L'excellente adhérence lui vient d'une force verticale exercée sur l'ensemble "roue" par le poids du wagon sur la tête de poussée. Cette adhérence est telle que ce petit véhicule peut mouvoir jusqu'à 1.000 fois son propre poids.

Le locopulseur est très maniable, facile à conduire, et utilisable sur n'importe quel terrain. Il constitue une bonne alternative aux autres engins et véhicules de manœuvre, en appoint à ceux-ci, ou en remplacement, pendant une période de réparation, par exemple.

Caractéristiques techniques - Locopulseur Pulso

- vitesse: de 2 à 6 km/h
- consommation: 2 litres d'essence par heure de travail
- capacité: 160 à 200 tonnes sur voie droite et horizontale.

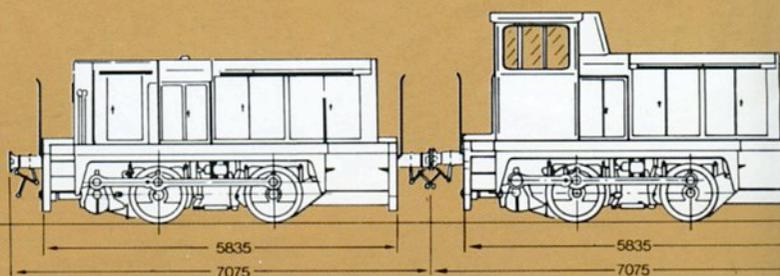
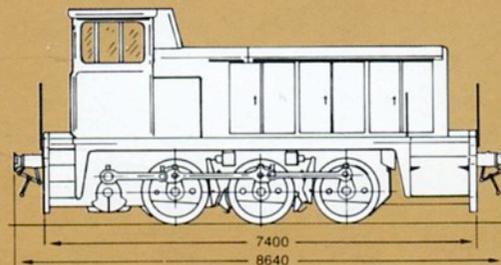


LES LOCOTRACTEURS

Réseau ferroviaire privé étendu, mouvements nombreux, charges lourdes et distances relativement longues: voilà les 4 raisons qui déterminent le choix du locotracteur.

Le locotracteur (produit par Cockerill Sambre, ASEA ou Vollert) est généralement mû par un moteur diesel à transmission mécanique, électrique ou hydraulique. Il présente le plus souvent 4 caractéristiques générales:

- grande puissance de traction à bas régime de vitesse;
- conduite simple (possibilité de télécommande);
- coûts d'exploitation et d'entretien réduits;
- empatement court.



La division "Constructions Mécaniques" de Cockerill Sambre fabrique à Seraing une gamme étendue de locotracteurs à transmission hydraulique d'une puissance de 225 à 750 chevaux, à deux, trois ou quatre essieux.

La transmission hydraulique présente un avantage majeur pour les locotracteurs: elle définit de façon autonome, sans intervention du conducteur, le meilleur rapport entre la vitesse de rotation du moteur et celle des roues, indépendamment de la puissance demandée à la machine.

La transmission par arbre limite strictement le patinage des roues au départ et procure une puissance de traction maximale à basse vitesse.

La distance entre les roues a été calculée de telle sorte que les locotracteurs franchissent aisément les courbes de rayon court.

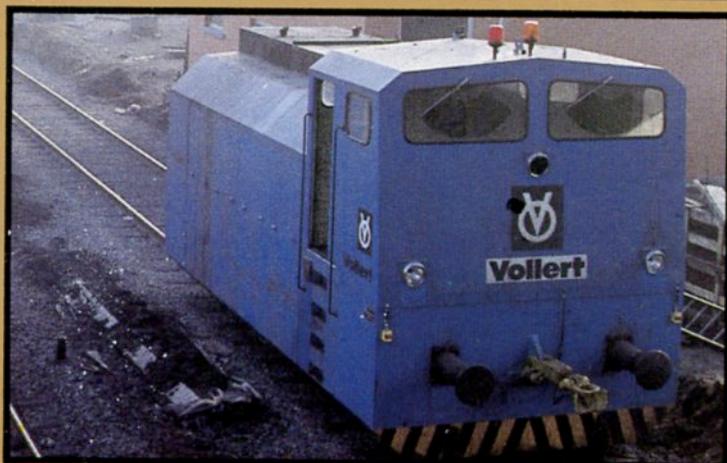
Un système de sécurité électropneumatique prémunit contre toute manœuvre fautive ou prématurée des organes de transmission.



Locotracteur (0-6-0) à 3 essieux de Cockerill Sambre.
Puissance du moteur: 185 à 368 kW (250 à 500 chevaux).
Charge par essieu: 11 à 25 tonnes
Rayon de courbe minimum: 35 m.
Vitesse minimum en charge: 4,5 à 7 km/h.
Vitesse de pointe: 30 km/h (60 km/h en option).



Ensemble de traction à 4 essieux de Cockerill Sambre (0-4-0/0-4-0): locotracteur accouplé à un tender à moteur.
Puissance du moteur: 368 à 735 kW (500 à 1.000 chevaux).
Charge par essieu: 12 à 25 tonnes
Rayon de courbe minimum: 25 à 40 m.
Vitesse minimum en charge: 4,5 à 7 km/h.
Vitesse de pointe: 30 km/h (60 km/h en option).



Locotracteur téléguidé de Vollert.

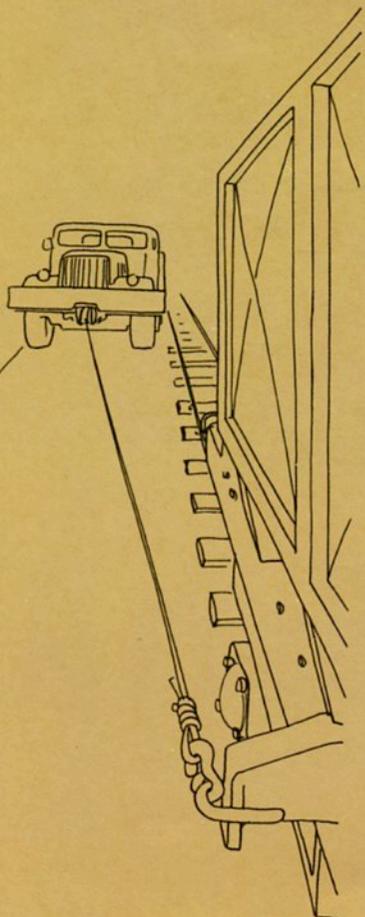
VEHICULE ROUTIER ET CABLE

Ce système est des plus simples. Beaucoup d'entreprises possèdent un tracteur routier ou un camion. Un câble suffit alors pour déplacer les wagons.

Si le véhicule roule dans l'axe de la voie, il doit être équipé d'un tampon et d'un crochet de traction comme le sont les wagons. S'il roule parallèlement à la voie, le câble sera fixé au crochet latéral d'un wagon. Le nombre de wagons doit être limité à 6 unités à essieux ou 3 unités à bogies.

L'emploi d'un tel véhicule est très attrayant: aucun investissement en matériel spécialisé n'est nécessaire. Il faut quand-même tenir compte de certaines limites:

- au démarrage brusque, le câble peut casser;
- il est difficile de freiner la rame;
- le terrain proche de la voie ferrée doit être renforcé;
- la capacité de traction est limitée.

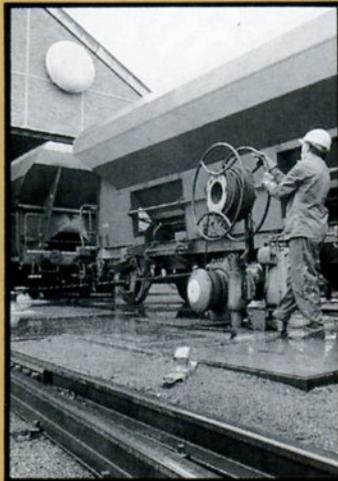


LE CABESTAN ELECTRIQUE

Cet appareillage se compose d'un tambour à commande électrique et d'un câble enroulé sur le tambour. Une extrémité du câble est fixée à un crochet du wagon, l'autre est maintenue en tension par l'opérateur.

Il s'agit bien d'un trainage par crochet latéral. Dans ce cas, comme nous l'avons déjà dit, 6 wagons à essieux ou 3 wagons à bogies peuvent être manœuvrés ensemble.

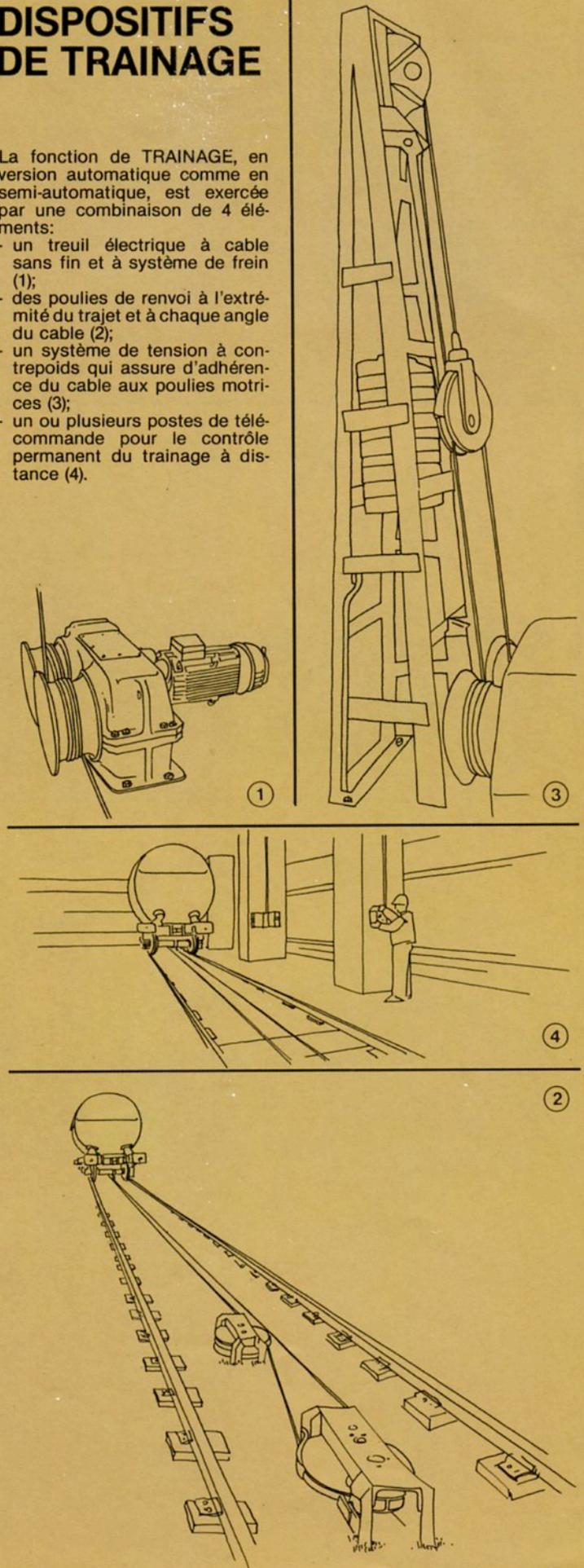
Le cabestan électrique est destiné aux déplacements courts.

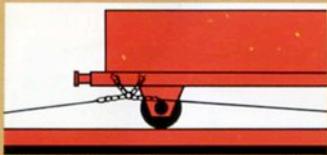


DISPOSITIFS DE TRAINAGE

La fonction de TRAINAGE, en version automatique comme en semi-automatique, est exercée par une combinaison de 4 éléments:

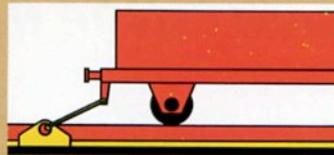
- un treuil électrique à câble sans fin et à système de frein (1);
- des poulies de renvoi à l'extrémité du trajet et à chaque angle du câble (2);
- un système de tension à contrepoids qui assure d'adhérence du câble aux poulies motrices (3);
- un ou plusieurs postes de télécommande pour le contrôle permanent du trainage à distance (4).





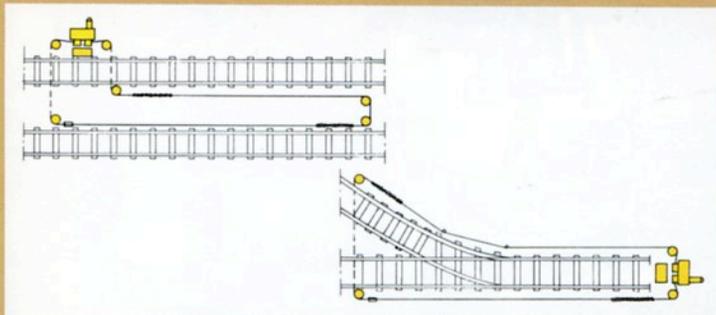
Installation semi-automatique à chaîne latérale.

Les extrémités du câble de halage sont reliées à une chaîne qui se déplace le long de la voie. Une chaîne double doit être accrochée au crochet latéral d'un wagon. Une seule personne suffit pour le faire.

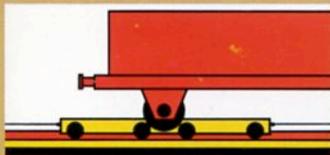


Installation semi-automatique à chariot latéral

Les extrémités du câble de halage sont fixées à un petit chariot qui longe la voie sur un rail ou un profilé de guidage noyé dans le sol. Une barre télescopique ou une élingue fixée au chariot est accrochée manuellement au crochet latéral d'un wagon. Une telle installation convient surtout, pour des raisons évidentes de sécurité, dans les ateliers et les hangars.



Le trainage latéral, par crochet de wagon, dans les deux cas que nous venons de citer, est limité à des rames de 6 wagons à essieux ou de 3 wagons à bogies.



Installation automatique à chariot central

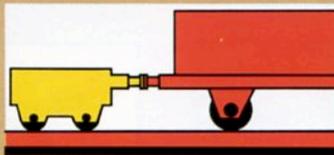
Le mouvement du câble sans fin est transmis à un chariot surbaissé équipé de bras télescopiques qui emprisonnent un essieu du wagon. Le chariot roule sur une voie auxiliaire à l'intérieur de la voie principale.

Toutes les opérations - accrochage, décrochage, mouvement - sont commandées à distance.

Ce système peut être intégré dans un processus entièrement automatique; il est particulièrement adapté au placement de wagons sous des ponts portiques,

des trémies de chargement, sur des trémies de vidange ou des ponts peseurs.

Une installation du genre fonctionne à Zeebrugge, dans les deux terminaux pour containers. La force de traction du câble y est largement suffisante pour hâler - même avec un fort vent contraire - une rame de 12 wagons chargés de containers à une vitesse constante de 0,4 m/sec. Un positionnement exact à quelques centimètres près est réalisable en un temps très court. La commande à distance est assurée par l'opérateur de la grue depuis sa cabine.

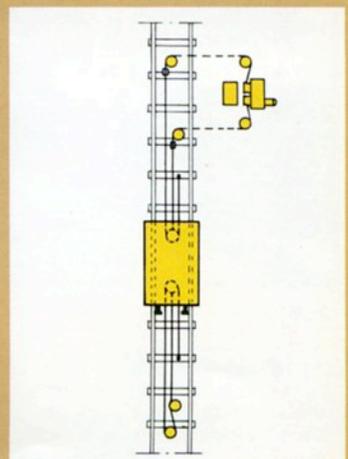
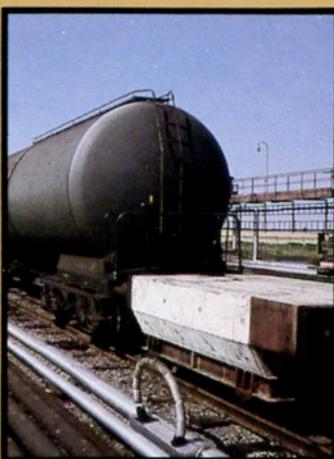
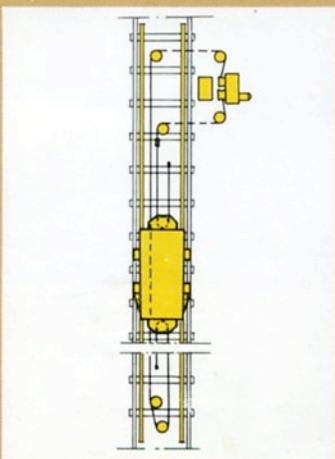
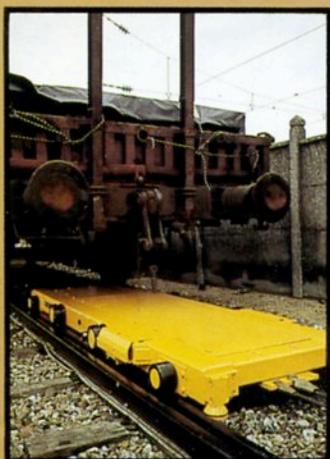


Installation (semi)automatique avec véhicule lesté

Le câble est relié à un wagonnet lesté à deux essieux qui roule sur la même voie que la rame de wagons. Ce système existe en versions automatique et semi-automatique.

Le wagonnet lesté peut manœuvrer des rames complètes sur des voies en cul-de-sac.

Tous ces systèmes de trainage sont vendus en Belgique entre autres par les firmes ASEAHIL-LAIRET, Pohlig et Vollert.



VEHICULES DE MANŒUVRE MIXTES

Les véhicules mixtes route-rail circulent aussi bien sur la voie ferrée que sur terrain ordinaire. Le passage de l'un à l'autre s'effectue en quelques secondes. Il est facilité si un passage à niveau a été construit à un endroit bien choisi de la voie.

L'adhérence de certains véhicules (Trackmobile et Unilok) est assurée, malgré leur faible poids, par le transfert d'une partie du

poids du premier wagon au moment de l'accouplement. D'autres modèles (Unimog, MB-Trac), plus lourds, ont par eux-mêmes une bonne adhérence.

Le mécanisme d'accouplement du Trackmobile est actionné par le conducteur, de son habitacle. Deux bras métalliques se glissent sous le châssis en bout de wagon. le transfert partiel de poids du wagon se fait par levage

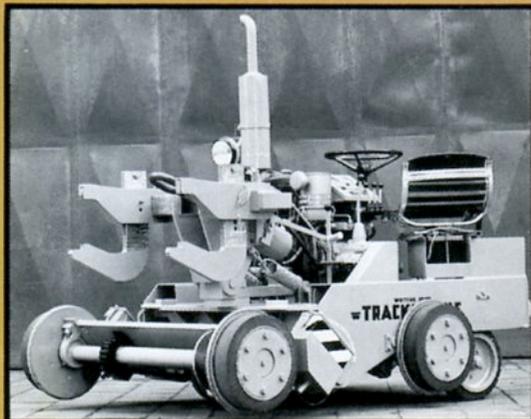
hydraulique de ces bras. La transmission de tous les mouvements est hydraulique, et le conducteur ne doit à aucun moment quitter sa cabine, ce qui lui assure une sécurité maximale. Le véhicule est pourvu de 8 roues, 4 pour le rail, et 4 pour la route.



11 TMC: jusqu'à 8 km/h sur rails.



Bras de saisie du 1 TMC.



1 TMC: le plus petit de la série (2.600 kg) pousse ses 250 tonnes.



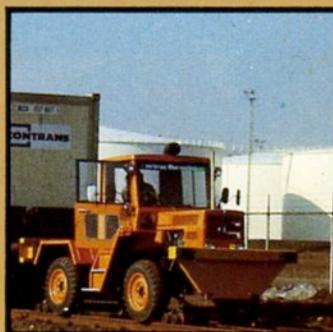
95 TMC: le grand frère, qui pousse et tire jusqu'à 5.000 tonnes.



Unimog

Les modèles Unimog et MB-Trac sont des tracteurs routiers pourvus de roues à guides articulées destinées à les maintenir sur rails. Tous deux sont polyvalents et peuvent servir à d'autres usages. Un équipement à air comprimé peut être ajouté pour assurer le freinage des wagons tirés, ce qui permet de traiter des rames plus longues.

Le MB-Trac sera utile aux entreprises qui enregistrent un nombre limité de mouvements de wagons. L'Unimog, plus puissant, peut être une bonne alternative au locotracteur.



MB-Trac



Nos spécialistes

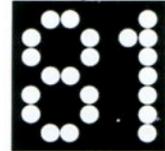
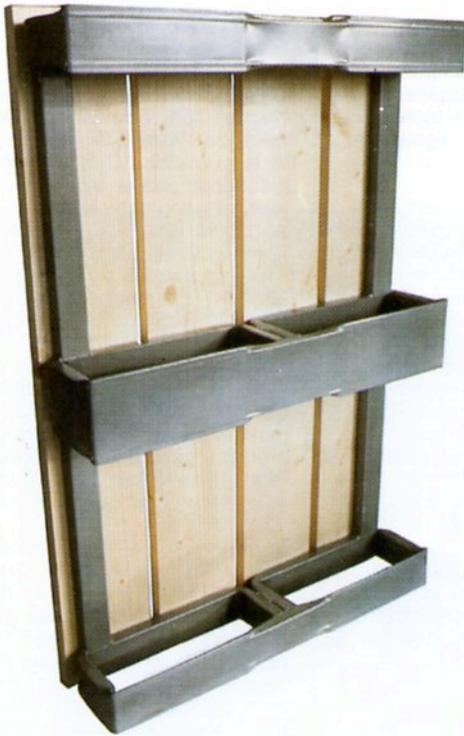
Tout problème de traction sur raccordement privé peut être posé au service de Conseils à la Clientèle Marchandises, qui recherchera la formule la plus indiquée. Ses coordonnées:

**SNCB - Direction de l'exploitation
Conseils à la Clientèle Marchandises**

Téléphone 02/523 80 80
Poste intérieur 2143.



OSCAR ET GRANDS PRIX DE L'EMBALLAGE 1981



Mardi 24 novembre, palais 4 du Heysel, le salon Propack démarre. Jusqu'au samedi 28, on traitera là de tous les problèmes d'emballage.

A 17 heures, l'Institut Belge de l'Emballage et les autorités de la Foire Internationale de Bruxelles reçoivent des invités, pour visiter avec eux ce salon spécialisé et leur présenter l'Oscar et les Grands Prix de l'emballage 1981, sans oublier la mention du Ministre des Affaires économiques. Au cours de la même réception, l'IBE présente à la presse son Catalogue de l'Emballage, deuxième édition.

Voyons cela en détail.

Oscar de l'emballage 1981

L'Oscar a été attribué au sac "Milpac" présenté par la s.a. Dumo Plastics, de Roulers.



Il s'agit d'un sac à valve en film de polyéthylène de 107 microns, utilisé en double épaisseur par pliage dans le sens de la longueur. Le sac est pourvu de soufflets et de perforations. La valve est particulièrement bien étanche lorsque le sac est couché à plat. Les soudures sont particulièrement bien exécutées et le système de ventilation ingénieux se ferme bien après remplissage du sac.

Le sac satisfait aux conditions sévères du transport par route, rail, mer et avion imposées pour le transport de produits dangereux dans des sacs en matière plastique.

Grand prix de l'emballage 1981, groupe A - Emballages de transport

Ce prix a été attribué au fût de 10 à 30 litres de la s.a. TMT, de Gand.



Le fût, qui peut être gerbé sur 8 mètres de hauteur, est en tôle d'une épaisseur uniforme de 0,6 mm et le joint de virole est soudé électriquement.



Le fond est serti et gerbable. Le corps est lisse et pourvu de deux joncs. Le couvercle serti est muni d'une poignée mobile et d'une ouverture pour la fixation d'une fermeture de sécurité (Flexspout).

Ce fût peut être livré sans revêtement ou avec revêtement usuel ou spécial de la paroi interne, en fonction du produit à contenir. Il peut être utilisé pour le transport de produits dangereux des classes 3 et 8 du règlement ADR-RID dont la densité n'excède pas 1,2, et des produits des classes II et III de l'UN et de l'IMCO dont la densité est inférieure à 1,2.

Grand prix de l'emballage 1981, groupe B - Emballages de distribution

Ce grand prix a été attribué au "perfogrip" présenté par la s.a. Minigrip, de Bruxelles.

Le perfogrip est composé d'un crochet de 167 mm de longueur et de 2,5 mm d'épaisseur. Le crochet comprend une barrette de 13 mm de hauteur. Sur cette barrette est soudée une feuille de polypropylène de dimensions variables de 75 microns d'épaisseur.

La barrette est pourvue de 5 perforations dans lesquelles viendront s'engager des liens en nylon permettant de suspendre le ou les articles au "perfogrip".

Ce nouveau système de suspension peut être placé industriellement ou manuellement par le fabricant. Il est pratique, efficace et économique. Résistant et peu encombrant, il permet de gagner de la place en rayon. La ligne du crochet est simple, bien étudiée, et facilite la juxtaposition des articles. Il s'agit d'une innovation qui vient d'être mise sur le marché.

Grand prix de l'emballage 1981, groupe C - Matériaux d'emballage et accessoires

Ce grand prix a été décerné à la palette mixte bois-fer présentée par la s.a. Manempal, de Drogenbos.

Cette palette mixte (fer-bois) simple face est du type à quatre entrées. Les dimensions nominales

sont 900 x 600 x 147 mm. Le plancher est composé de quatre ou cinq planches de 22 mm d'épaisseur. Ces planches ont comme dimensions 900 x 140 x 22 mm (4 planches) ou 900 x 111 x 22 mm (5 planches).

La fixation du plancher sur le support est faite par clouage à l'aide de pointes en acier torsadées de 38 mm de longueur. Par point de fixation, il y a trois clous.

Le support comporte 3 profilés en tube rectangulaire d'acier de 50 x 20 x 1,5 mm (90 x 20 x 1,5 mm pour le profilé central). Ces trois entretoises sont reliées entre elles par quatre fers en U et l'assemblage est fait par soudure.

La palette peut être utilisée pour une charge nominale répartie ou non de 2.500 kgf (± 25.000 N).

Mention du Ministre des Affaires économiques

Cette mention est décernée à la s.a. Dekker Packaging, pour avoir perfectionné une enveloppeuse qui réalise des économies d'énergie et de matières premières.

Cette enveloppeuse a été conçue pour des emballages de grands formats (par exemple 2.550 x 615 x 500 mm). Le procédé utilisé consiste à assurer la mise sous tension uniforme du film d'emballage sur toute la longueur afin d'éviter la formation de boursouffures.

L'étirement permet d'utiliser un film plus mince.

De surcroît, il n'est plus nécessaire de disposer d'un tunnel de rétraction.

Catalogue de l'emballage

En même temps qu'étaient présentés les lauréats du concours, l'IBE lançait la seconde édition de son CATALOGUE DE L'EMBALLAGE. Entièrement revue et augmentée, cette édition est le reflet multiple, complet et actualisé de l'industrie belge de l'emballage.

Les auteurs ont veillé à ce que ce catalogue soit aussi clair et aussi aisé à manier que possible. Dans ce but, ils ont dressé un inven-

taire impressionnant de données réparties en trois sections: liste des produits, liste des marques et liste des firmes.

La liste des produits reprend chaque firme en tant que fabricant ou distributeur de plus de 300 produits et services d'emballages qui sont eux-mêmes subdivisés en quatre secteurs: les emballages, les auxiliaires d'emballage, les machines d'emballage, et le conditionnement à façon.

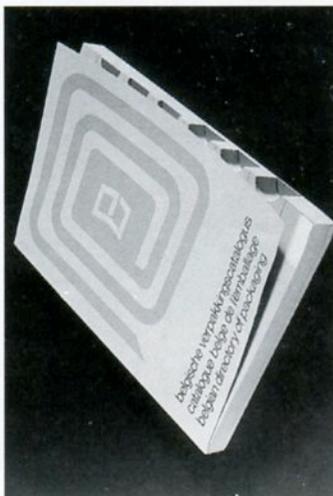
La liste des marques contient plus de 1.000 noms avec indication du pays d'origine ainsi que des entreprises distributrices en Belgique.

La liste des firmes mentionne, pour chacune d'elles, l'adresse, les numéros de téléphone et de télex, etc. De plus amples informations sur les plans technique et commercial sont également données.

En centralisant et en diffusant, grâce à ce catalogue, une série d'informations de base, l'IBE contribue à sa manière à la promotion d'un secteur industriel économiquement très important. En effet, la production annuelle de l'industrie de l'emballage est évaluée à plus de 100 milliards de francs belges. A elle seule, la Belgique consomme pour près de 40 milliards de francs en emballages divers. Et sur le plan social, ce secteur industriel procure près de 60.000 emplois.

Le catalogue est pour les entreprises un ouvrage de référence actuel, à la fois indispensable et complet. Il peut être acheté au prix de 1.850 FB + TVA.

Pour obtenir toute information complémentaire, les personnes intéressées peuvent s'adresser à l'Institut Belge de l'Emballage, IBE, 15, rue Picard, 1020 Bruxelles. Téléphone 02/427 25 83, 427 25 93; télex 62 514 IBEVI B.



On a souvent un peu de temps avant de prendre le train, qu'on soit en avance pour le train prévu, ou en retard, et obligé d'attendre le train suivant.

On déambule dans la gare, on "lèche" les vitrines des boutiques, on s'assied un moment, on lit la publicité... Oui, la publicité n'échappe pas au voyageur. Partout, elle accroche le regard, présentée en affiches, en caissons lumineux ou d'une toute autre manière, parce qu'elle a été idéalement "positionnée" par des gens qui connaissent leur affaire.

Une publicité bien conçue peut être vue 170 millions de fois en une année, autant que la SNCB enregistre de voyages. Les trois grandes gares de Bruxelles offrent chaque jour 300.000 occasions de contact avec le public.

Et si l'on creuse le problème, on découvrira que pour les navetteurs, l'effet répétitif de la publicité joue son rôle dans les gares peut-être plus que partout ailleurs. Sans compter les supports tournés vers l'extérieur de la gare, qui touchent une foule supplémentaire de piétons et d'automobilistes.

Multi-formats

Les media fer, comme on les appelle, sont assez nombreux et diversifiés pour que tout annonceur y trouve la combinaison qui lui convient le mieux. Dans cette variété de supports, l'affichage multi-formats est une vedette incontestable, de 0,6 à 20 m².

• L'affichage standard est bien spécifique aux gares. Plus de 12.000 cadres fixés aux endroits de grand passage peuvent recevoir des affiches de 62 cm sur 100, à hauteur des regards. Les annonceurs en louent 910, 1370 ou 1840, selon le "réseau" qu'ils choisissent, à moins qu'une sélection mieux adaptée à leur cas soit étudiée.

• Un affichage de 2 m² comparable à celui du métro et des autobus est proposé dans trois versions: sur panneau ordinaire (119 dans 42 gares importantes), en cadres lumineux (30 dans 22 gares importantes), ou en auto-



LES MEDIA FER AU SERVICE DES ANNONCEURS



collants de vinyl posés sur des feuilles d'aluminium (86 emplacements dans les 3 grandes gares de Bruxelles).

- Nous passons à 4 m² avec un réseau national de panneaux placés dans toutes les villes et communes de 5.000 habitants et plus, sur les voies d'accès aux supermarchés et supérettes; ils s'intègrent dans un réseau plus large appelé "super-self"; ils peuvent cependant être loués séparément, en bloc ou suivant une sélection déterminée.

- Enfin, des panneaux de 20 m² sont aussi répartis à l'approche des grandes surfaces de distribution ainsi qu'aux accès et sorties des autoroutes. Souvent, ils sont le "dernier rappel" à la ménagère qui part aux achats. Ces panneaux entrent également dans un réseau plus vaste.

- On pourrait considérer comme de l'affichage les panneaux sur viaducs. Longs de 10 à 15 mètres, sur 1 mètre de haut, ils sont situés dans l'axe de la route, à moins de 4,5 mètres de hauteur, en plein champ de vision de l'automobiliste. Il ne s'agit pas d'affiches mais de panneaux "manufacturés" au moyen de peinture et de lettres découpées.

Multi-media

Vous voyez que multi-formats est bien le mot qui convient pour l'affichage ferroviaire. Mais on peut, pour parler de la publicité sur le domaine du chemin de fer, utiliser aussi l'expression multi-media. Qu'on en juge en examinant les autres possibilités offertes.

- Des caissons lumineux peuvent être placés aux points de concentration du public. Les dimensions, la disposition, le choix de gares et le nombre de caissons sont déterminés par l'annonceur et discutés cas par cas.

- Les vitres des portes d'entrée et de sortie, des cabines de récolleurs, des auvents vitrés des quais... sont parfois un bon support pour des vitrauphanies, autrement dit des autocollants de dimensions restreintes. Le message se trouve alors répété à grande échelle.



- Dans un autre format, des autocollants sont apposés sur les contremarches des escalators et sur les flancs de ceux-ci. C'est une publicité mobile, qui bouge avec le public. Un bon millier d'autocollants peuvent prendre place sur 31 escaliers roulants.

- Dans les grandes gares, des vitrines lumineuses attendent le talent d'un étalagiste pour présenter un produit en pleine lumière. Comme si le magasin se trouvait juste derrière.

- Des promotions "animées" sont également réalisées dans les gares. On y expose des voitures, une ou plusieurs, dans une ou plusieurs gares, avec ou sans délégués de l'importateur ou du concessionnaire; d'autres objets de grandes dimensions sont exposés de la même manière dans d'excellentes conditions. Parfois, ce sera un stand d'information, habité ou non par des personnes qui entrent en contact direct avec les voyageurs. Des hôtesses peuvent aussi distribuer des dépliants ou des échantillons de produits, dans la gare même, sur les quais, ou dans les trains. Un moyen idéal pour attirer l'attention sur le produit.

- Les trains offrent également différents supports à la publicité:

leurs flancs, sur lesquels des autocollants font traverser le pays à la marque; des cadres sous verre en bouts de compartiments; ou encore des cartons flottants, suspendus aux portebagages, qui ont l'avantage incomparable d'une utilisation recto/verso.

Publifer

Voilà. Les media fer ne manquent pas. D'autres possibilités peuvent encore être étudiées avec les représentants de la régie, Publifer.

Publifer est une société anonyme, qui fêtera son cinquantenaire en avril prochain. Cinquante ans de collaboration avec les



chemins de fer; de concertation, au sein de la fédération IFER, avec les sociétés homologues des pays voisins; de participation à l'Association des Entreprises d'Affichage, qui regroupe les grands spécialistes en la matière.

Publifer est, par adjudication, le concessionnaire de la publicité sur tous les terrains et dans tous les bâtiments de la SNCB. Une dizaine de personnes entretiennent les contacts avec une clientèle très diversifiée pour mettre au point et contrôler la réalisation des campagnes, locales, régionales, nationales, courtes ou étalées sur de longues périodes. Cette équipe peut étudier, avec les annonceurs intéressés, les formules les plus appropriées en fonction des moyens disponibles et de la cible à atteindre. Il suffit de prendre contact avec elle à l'adresse que voici:

**Av. Roger Vandendriessche, 23
1150 Bruxelles
Téléphone: 02/771 01 63.**



EN BREF



LE TEE VOUS «MIJOTE» UN BON VOYAGE

C'est un effort. Et beaucoup l'apprécieront. Depuis le 27 septembre, le service de restauration dans le TEE franco-belgo-hollandais a été remanié. Les représentants des trois réseaux ferroviaires ont décidé de répondre ainsi plus étroitement aux souhaits de leur clientèle.

Première modification: dans les TEE 85 (Etoile du Nord) et 88 (Ile de France), une voiture-bar fait le parcours entre Amsterdam et Bruxelles, la voiture-restauration n'étant présente qu'entre Bruxelles et Paris. Au bar, il est possible de se faire servir des plats chauds et froids. Et ce bar — tout comme dans les TEE 81 et 82 — est d'un type nouveau, appelé Mistral, moderne, spacieux, agréable, sans compartiments.

Ajoutons dans les 4 mêmes trains, la création d'une restauration libre, autrement dit, la possibilité pour ceux qui n'avaient pas réservé de place-restauration de manger quand-même dans une voiture entièrement réservée à ce seul service.

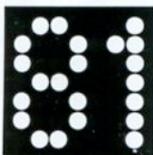
Voilà pour l'organisation. La «philosophie» du service, si l'on nous permet cette expression, est profondément changée elle aussi. Le libre choix est maintenant généralisé entre le menu et une carte qui propose trois entrées, trois plats consistants et trois desserts ou entremets. Voilà qui est plus varié!

Les chefs de cuisine, par ailleurs, visent la qualité supérieure et l'originalité. Ils n'emploient plus que des produits frais, et ils adaptent leur offre à la saison et aux nationalités. C'est dire que leur art est maintenant en cause et qu'ils vont prouver la maîtrise qu'ils en ont.

Tout cela est proposé à des prix INCHANGES dans des cartes bilingues, plus informatives et tarifées en monnaies belge et française.

Faut-il ajouter quoi que ce soit? Oui. Testez donc ce service réno-

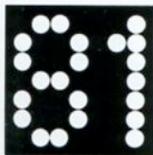
vé. La saison des voyages d'affaires s'annonce bien, sous cet angle. Pourquoi n'en profiteriez-vous pas?



L'ACIER REMONTE

La production d'acier des sidérurgistes belges manifeste un mouvement ascendant à l'approche de la Saint-Sylvestre. Avec 1.039.000 tonnes d'acier brut, le mois d'octobre est en progrès de 21% sur octobre 80. Le recul pour l'ensemble de l'année en est à 5,5% après 10 mois, mais la production totale de 81 sera très proche de celle de 80, alors que le premier semestre montrait un retard de plus de 15%.

Dans l'ensemble, la production belge se situe bien, comparée à celle de nos partenaires européens. Pour les 9 premiers mois de l'année, seul le Royaume Uni (+36,7%) et les Pays-Bas (+2,5%) sont en progrès par rapport à 80. L'Allemagne est pratiquement au même niveau de recul que nous, et les autres pays accusent des régressions bien plus importantes (qui vont jusqu'à 22%).



AU HIT PARADE DE L'ENERGIE

Dans l'ensemble de la consommation énergétique du pays, les centrales électriques ne sont pas seules à consommer du charbon. Et la SNCB alimente totalement ou partiellement d'autres entreprises.

A titre indicatif, nous pouvons donner une statistique globale de

la consommation totale d'énergie de notre pays au cours du premier semestre de l'année.

	1980	1981	Indice
- Houille	5,6	5,3	95
- Pétrole	12,0	10,2	85
- Gaz naturel	4,9	4,8	98
- Energie nucléaire	1,4	1,4	100
- autres	—	0,1	—
TOTAL	23,9	21,8	91

Tout cela, exprimé en tonnes équivalent pétrole, montre une régression due à la faiblesse de la conjoncture économique. A noter que les produits pétroliers pèsent lourd dans la moyenne et que, mis à part l'énergie nucléaire, qui n'a pas connu de changement de structure en un an, les autres sources primaires se défendent nettement mieux que l'or noir.



AU CARNET D'ADRESSES

Nous avons précédemment annoncé le déménagement de la Représentation générale des British Railways à Bruxelles. Faute de place, nous ne donnions qu'un numéro de téléphone, celui du service marchandises. Les autres coordonnées peuvent être également utiles à nos lecteurs. Alors, reprenons et complétons.

British Rail - Sealink
Rue de la Montagne, 52, bte 1
1000 Bruxelles

Téléphone:
02/511 69 65 Bureau de Voyages et Renseignements

02/511 66 85 Ligne pour agences
02/511 71 17 Service marchandises

02/511 68 03 Administration

Télex: 23 108 GBRAIL B.



TAC: ROUTE DE NUIT EN TRAIN

Les trains autos-couchettes font le plein. Leur succès ne se dément pas depuis plusieurs années. Ils attirent une clientèle d'automobilistes qui ont choisi de dormir en roulant et de profiter de leurs vacances dès la première minute, au volant de leur voiture sans la fatigue des grands kilométrages. Des automobilistes qui ont choisi la route de nuit en train.

Cette formule connaîtra, pendant la saison 82, un remodelage et des améliorations appréciables. Nous en abordons trois, sommairement.

Plusieurs destinations - les plus demandées - seront desservies tous les jours pendant la saison touristique. D'autres le seront jusqu'à quatre fois par semaine. Cela, nous le devons à une combinaison judicieuse des horaires et à l'utilisation optimale de la complémentarité des deux gares TAC belges, Bruxelles-Schaerbeek et Liège-Bressoux. Partir de Schaerbeek et rentrer par Bressoux, c'est peut-être la meilleure solution, d'autant que le prix est unique pour les deux gares.

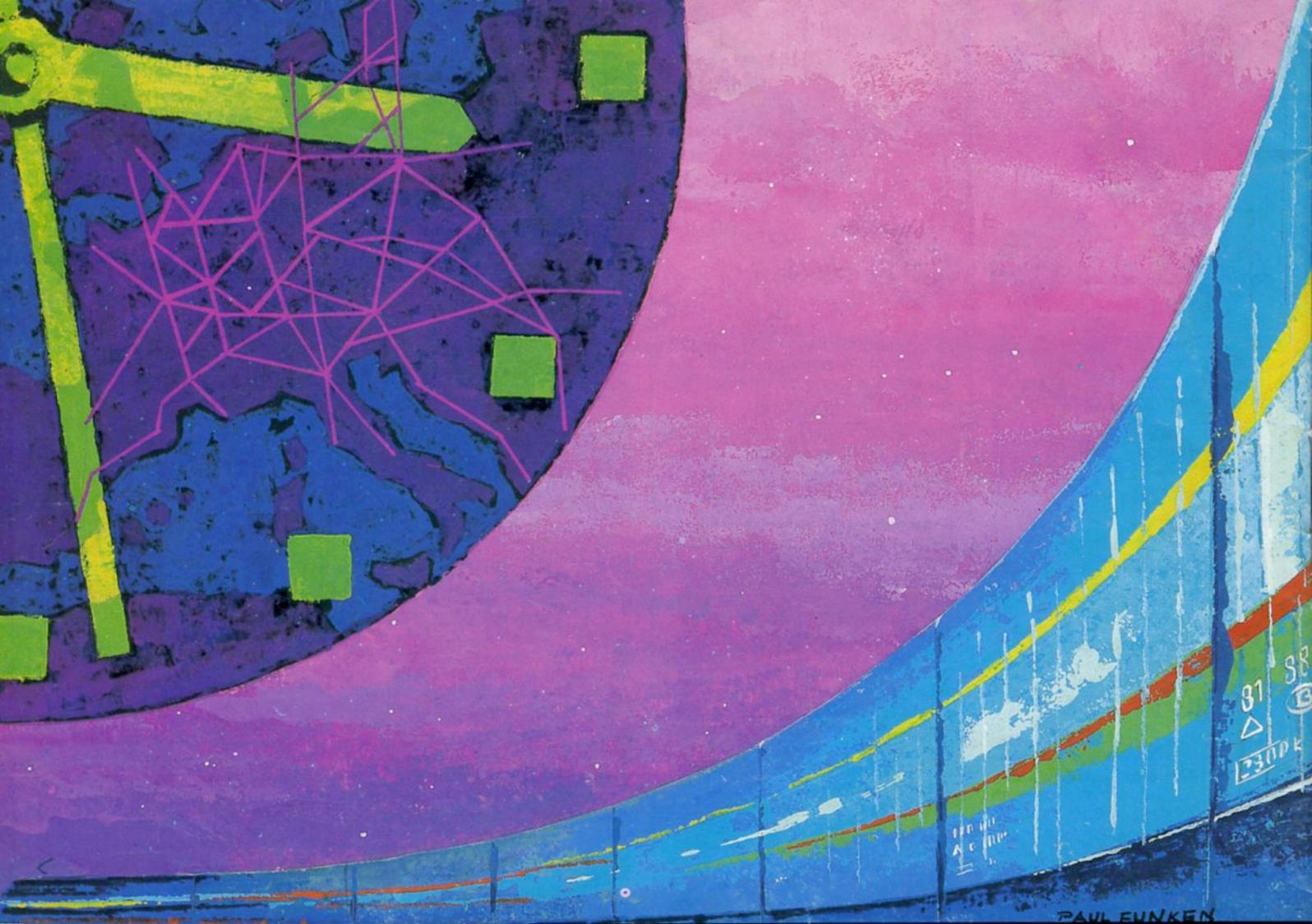


Le tarif nuancé a vu le jour l'année dernière. Il est basé sur trois couleurs. Les jours blancs (considérons le blanc comme une couleur), les TAC roulent au tarif normal. Le jours bleus, le voyage coûte moins cher. Et les jours VERTS, réputés les moins animés, les TAC-istes obtiennent une réduction plus appréciable encore. C'est bien simple, en utilisant des jours verts pour l'aller et le retour, une famille de 4 personnes peut économiser jusqu'à 7.000 francs sur un montant normal de 25.000! Avec 25 jours verts entre fin juin et fin août, il est possible de combiner un horaire économique.

Enfin, à la liste des trains autos-couchettes qui partent de Belgique s'ajoute en 82 un train pour Brive-la-Gaillarde, qui ouvre toute la Dordogne aux vacanciers belges.

Un produit à succès se doit d'évoluer régulièrement, pour rencontrer les souhaits d'une clientèle toujours plus large. Le Train Autos-Couchettes n'y manque pas. Les trois nouveautés de la saison 82 seront détaillées dans la brochure programme à paraître en janvier. Demandez cette brochure au bureau d'information d'une grande gare. Vous y trouverez sans doute **vo**tre route de nuit en train.





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.