

# INFORMATIONS S.N.C.B.

<b>(B)</b>	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges		
	<b>1</b>	<b>82</b>	FEVRIER
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:  
Ghent Grain Terminal: 2 - 3 - 4 - 5 - 7  
Herman Graphics: 15  
SNCB: 1 - 4 - 6 - 8 - 12 - 15

## SOMMAIRE



### ENTREPRISE

- Le marché des céréales: 3
- Ghent Grain Terminal: 5
- La centrale électrique de Pont Brûlé: 8
- Le train FIMOP de la relance: 9



### TOURISME

- Mons-Tournai sous 3.000 volts: 10
- Carte VL de fidélité: 11
- Minitrips et beaux-jours: 13
- Deux mesures pour les voyageurs: 12



### TARIF

- Nouvelle tarification pour les minerais: 14



### CONTAINER

- Intercontainer, 3 trimestres de 81: 14



### NOUVELLES B

- Nouveau restaurant à Bruxelles Nord: 12



### EPOQUE

- Julian Key, affiches de haut niveau: 15

## EDITORIAL

*Les céréales, au sens le plus large du terme, occupent la première place dans l'éventail alimentaire de l'homme contemporain.*

*Elles ne sont pas seulement matière de base pour la production d'huile, de pain, d'aliments pour le bétail, de bière, d'alcool; elles entrent aussi dans le travail des industries du textile, du papier, des encres, de la pharmacie...*

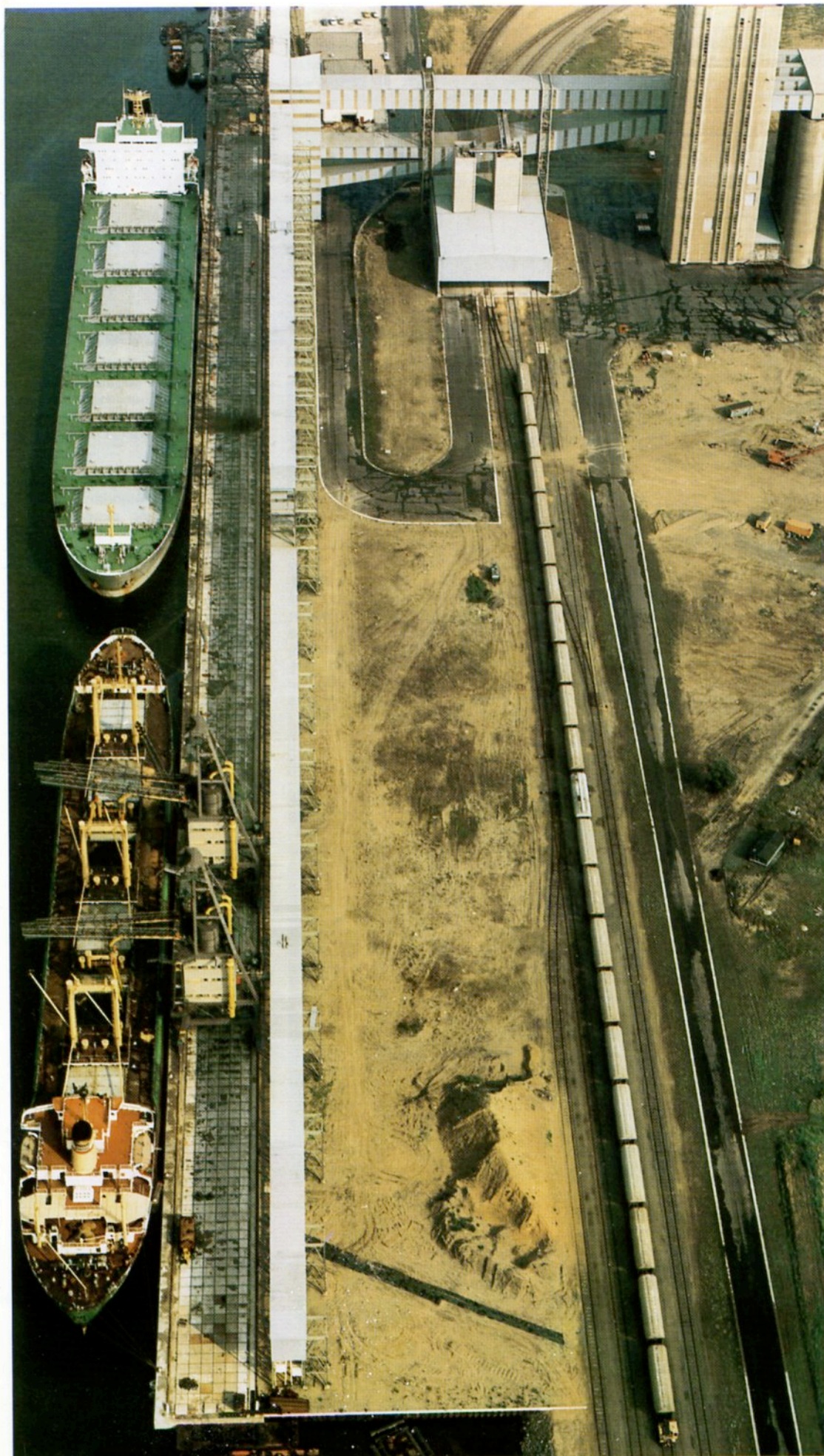
*L'homme primitif découvrit, environ 10.000 ans avant notre ère, que le grain battu, cuit, bouilli devenait un aliment nourrissant. Mais il fallut attendre la civilisation égyptienne, entre 7.000 et 3.500 avant J.C. pour que la culture de céréales se développât à grande échelle et qu'apparût la cuisson du pain telle que nous la connaissons encore. La charrue, même primitive, améliora les récoltes, ce qui permit d'engranger en prévision des années pauvres.*

*Hormis l'apport des Romains, l'invention des moulins à eau, puis de ceux à vent, le progrès nouveau n'apparut qu'à la fin du XVIIIe siècle, lorsque les Anglais donnèrent aux moulins une nouvelle force motrice: la vapeur.*

*L'évolution, dès lors, fut très rapide: charrues à soc métallique, mécanisation du travail, production à plus grande échelle, tracteurs, moissonneuses-batteuses, coopératives agricoles, enseignement de l'agriculture, laboratoires...*

*Pas d'alimentation sans céréales sur notre planète, même pour les pays en voie de développement. Les végétariens ne l'infirmèrent pas.*





# CEREALES: UNE PHOTO DU TRAFIC



Multiplier ses résultats par 13 en 11 ans, ce n'est guère courant. La SNCB l'a fait dans le secteur des céréales, passant de 162.000 tonnes en 1970 à 2.094.000 en 1980. Avec un rien de moins en 1981, elle a quand-même franchi la barre des 2 millions de tonnes.

Cela ne s'est pas fait en progression constante. Comme dans tous les autres secteurs, les années 75 et 76 ont accusé un recul très net. Mais on note plus qu'un doublement entre 76 et 77, et une croissance de 60% entre 77 et 80.



## Les éléments de croissance

Cette croissance se présente différemment selon qu'on se place sur le plan national ou sur le plan international. Des deux côtés, pourtant, apparaissent des points communs.

**Le matériel** adapté faisait gravement défaut au chemin de fer à l'aube de la décennie 70. Le meilleur commerçant du monde n'aurait pu vendre un transport de céréales sans garantir l'apport de wagons bien adaptés à la protection de ces marchandises relativement délicates.

En 1973, la société CITA vit le jour. Compagnie internationale de transports agricoles, CITA a proposé au chemin de fer et aux céréaliers l'apport technique de 291 wagons spécialisés, réservés uniquement au transport de céréales. Sur cette base une action commerciale concertée put être développée. Elle déboucha sur une extension remarquable des transports intérieurs.

Sur le plan international, le trafic avec la France (à destination de la Belgique et des Pays-Bas) fut favorisé de la même manière par le pool des wagons Transcéréales et des intermédiaires comme TMF, STIV, SGS, etc.

Revenons à CITA pour préciser qu'il ne s'agit pas d'un loueur de wagons comme on en connaît d'autres, mais d'une entreprise de transport à part entière, qui propose à ses clients un service complet; le chemin de fer borne son intervention à prêter l'infrastructure et fournir la traction sans oublier l'action commerciale, qu'il mène de concert avec CITA.

**Le transbordement** posait aussi quelques problèmes. Les frets de la navigation intérieure, assez bas, conjugués à des frais élevés pour le chargement des wagons dans les ports de Gand et Anvers, constituaient pour le chemin de fer un handicap certain.

Proposer des tarifs mieux alignés sur le marché, c'était un progrès. Mais le meilleur coup de pouce vint dans l'équipement des sociétés de transbordement portuaires pour le traitement des wagons. A Gand, Eurosilo et Ghent Grain Terminal se sont dotés d'installations pour le chargement et le déchargement de trains complets. Eurosilo, dont nous avons parlé il y a quelques années dans cette revue, peut charger 10 trains complets par jour. GGT, dont nous parlons plus loin dans ce numéro, peut charger 4 trains et en décharger 7 à 8 dans le même laps de temps.

Il convenait encore que les destinataires s'équipent afin de recevoir les trains complets et travailler, après l'investissement, d'une manière économique et rationnelle. Ce fut le cas pour les principaux céréaliers.

La standardisation et la compatibilité des wagons et des infrastructures ont contribué à compresser les frais de transbordement au point de situer le chemin de fer en bonne position de concurrence.

## Les courants de trafic

**En trafic intérieur**, Gand peut être considéré comme le point central de l'activité. Eurosilo et Ghent Grain Terminal sont les deux grands répartiteurs; ils concentrent les céréales arrivées de l'étranger et les redistribuent dans le pays et même au-delà de nos frontières.

La société G.R. Amylum, implantée à Alost, est l'un des grands clients. Elle reçoit des céréales venues du port intérieur à la cadence d'un train complet par jour. Elle s'approvisionne aussi à Anvers et en France, et l'on peut dire que cette société confie quasi 100% de ses approvisionnements au chemin de fer.

Le Boerenbond Belge fait aussi un bel usage du train. Son centre de Merksem reçoit entre autre des céréales de France et des Pays-Bas. Son trafic dépasse à présent 100.000 tonnes par an.

Comme on le voit, il n'existe quasi pas de client en trafic intérieur pur. **Le trafic international** se concentre en très grosse majorité sur l'axe France-Belgique. On peut mentionner, outre ce qui est destiné au Boerenbond et à Amylum, des chargements pour Eurosilo et Ghent Grain Terminal, ainsi que pour Smeg, Somga et Vandemoortele (ce dernier s'approvisionne partiellement par train en graine de tournesol).

Les échanges avec la Hollande ont tardé à prendre corps. Il a fallu patienter jusqu'en 1979 pour voir les choses se préciser. La difficulté se situe à Rotterdam, où le chemin de fer a une chance

de prolonger le trafic maritime lorsque les navires accostent; la plupart du temps, cependant, les navires sont allégés au milieu du fleuve même et la voie d'eau emporte une bonne part du trafic.

Citons encore, en trafic international, la société Vamo Mills, opérationnelle à Gand depuis 1980, et qui confie au chemin de fer une partie de ses exportations de déchets de soja en France.

Les échanges avec la France, d'ailleurs, sont assez fluctuants, et les fluctuations sont liées aux différences de récoltes. Le principal client français des chargeurs gantois a, par exemple, acheté beaucoup de son maïs en France en 1980, la récolte étant excellente et vendue à bon prix.

**Le transit**, réalisé principalement dans l'axe France - Pays-Bas, suit grosso modo la même courbe que nos importations de France.

## Les problèmes actuels

La production d'aliments pour bétail subit en ce moment les effets de la crise économique. Les fabricants tendent à utiliser moins de céréales pures, afin de réduire les coûts de production, et à remplacer celles-ci par des **dérivés** comme le tapioca. Le mouvement se poursuivra sans aucun doute.

Cette substitution défavorise le trafic en provenance de France. La baisse du transport de céréales pures ne provient pas, en effet, du passage des expéditeurs à un autre mode de transport, mais d'une diminution des quantités achetées.

Les dérivés, pour leur part, arrivent d'outre-mer, surtout à Rotterdam. Et nous avons exposé plus haut les difficultés rencontrées par le chemin de fer dans le port rhénan.

Le deuxième problème est le même qui s'était posé à l'origine. S'il existe un réel potentiel de trafic, le chemin de fer ne peut l'acquiescer que si les entreprises sont **équipées pour recevoir les trains**.

Construire un raccordement, une fosse de déchargement, acheter des moyens de manœuvre des wagons, c'est un investissement important, auquel les entreprises réfléchissent davantage aujourd'hui qu'au cours des années grasses.

Quelques unes d'entre elles ont pourtant franchi le pas récemment. La Brasserie Artois, par exemple, vient de s'équiper à Louvain d'une installation de déchargement où elle traitera 30 à 50.000 tonnes annuelles. La malterie Dreyfus, d'Herent, apportera un surplus de 20 à 25.000 tonnes de trafic en utilisant cette même installation.

D'autres entreprises étudient également la possibilité de faire de même. Elles explorent pour cela tous les tenants de l'opération, entre autres la masse de trafic prévisible.

Il ne fait pas de doute que le chemin de fer, en étendant son trafic, ait acquis une expérience précieuse et soit en mesure d'offrir des conditions fort intéressantes. La collaboration avec des intermédiaires technico-commerciaux n'est pas étrangère à ce développement et continuera à faire sentir ses effets. Poursuivant dans cette ligne, la SNCB s'efforcera d'acquiescer une part encore plus grande du marché et d'améliorer toujours son service.

Année	Intérieur en tonnes	International en tonnes	Total en tonnes
1970	7.000	155.000	162.000
1971	5.000	221.000	226.000
1972	2.000	524.000	526.000
1973	6.000	803.000	809.000
1974	56.000	1.107.000	1.163.000
1975	117.000	365.000	482.000
1976	239.000	343.000	582.000
1977	380.000	922.000	1.302.000
1978	340.000	1.279.000	1.619.000
1979	434.000	1.618.000	2.052.000
1980	467.000	1.627.000	2.094.000
1981			
(9 mois)	344.000	1.164.000	1.508.000



### Gand, port céréalier

Une entreprise implantée dans la zone portuaire gantoise constitue un maillon important du marché céréalier international. C'est Ghent Grain Terminal. Elle n'est pas la seule de sa spécialité, puisque Eurosilos travaille dans la même zone. A deux, ces entreprises font de Gand une plaque tournante des céréales en Europe.

C'est la cadette que nous sommes allés voir, Ghent Grain Terminal, réservant à son aînée - que nous avons visitée déjà il y a quelques années - un prochain reportage.

Deux groupes de silos, dans un même port, presque à portée de voix, n'est-ce pas excessif? Eh bien non. G.G.T. ne considère en tout cas pas Eurosilos comme un concurrent.

Si l'une importe davantage les matières premières d'aliments pour bétail, l'autre, silo public, travaille pour tous les céréaliers et beaucoup plus à l'exportation. Poursuivant un même but, la manutention des céréales, de dérivés et de produits connexes, elles suivent des options complémentaires.

Ghent Grain Terminal ne stocke pas à long terme. Le contenu des silos se renouvelle au moins 13

fois par an, à un taux d'utilisation de 85%.

Ensemble, les deux sociétés traitent chaque année environ 6 millions de tonnes de céréales, quelque 25% des performances de tout le port de Gand.

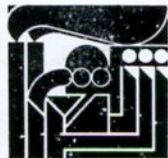
Opérationnel depuis trois ans, G.G.T. a été conçu en 1973, par Continental Grain Company, sa société mère, l'un des plus grands greniers du monde, qui détient avec le groupe hollandais Furness, bien connu pour ses activités maritimes, 75% des parts. Graan Elevatoren Maatschappij, le transbordeur qui traite 20 millions de tonnes par an à Rotterdam, occupe la troisième place avec 25% des parts.

La construction du terminal céréalier de G.G.T. a duré deux ans et demi et l'activité put commencer en septembre 1978.

### Pourquoi à Gand?

Une étude approfondie du marché a débouché sur le choix de Gand pour l'implantation de G.G.T. Il y a à cela trois grandes raisons.

Les sept dixièmes des fabricants d'aliments pour bétail, qui produisent 5 millions de tonnes annuelles en Belgique, sont installés autour de Gand. Et d'un.



# GHENT GRAIN TERMINAL



Les transformateurs de maïs en Belgique (Amylum), en France et aux Pays-Bas ne trouveraient pas de meilleur point central que Gand pour l'importation du maïs américain. Et de deux.

L'industrie de l'huile était prête à installer, en voisine de G.G.T., une usine, appelée VAMO, pour le traitement de la graine de soja importée. Et de trois.

### Infrastructure

G.G.T. dispose d'un terrain de 35 hectares, dont 8 occupés pour son activité, 8 concédés à VAMO, et donc une vingtaine disponibles pour des extensions.

Car l'extension est prévue; si tous les plans aboutissent, G.G.T. sera le plus grand silo portuaire d'Europe.

Le silo, d'une capacité de 63.000 tonnes, est réparti en 40 cellules de 1.400 tonnes chacune et 21 de 300 tonnes, alimentées en direct des navires par deux "suceurs" mobiles capables d'aspirer 700 tonnes à l'heure. Le fonctionnement sans embuches permet d'alléger un navire céréalier de 17 à 18.000 tonnes par jour, en 14 heures - et l'on travaille 6 jours par semaine. C'est un engin pneumatique d'une capacité de 400 tonnes/heure qui décharge les péniches et les caboteurs.

Le chargement des bateaux est confié à deux postes; l'un, mobile

sur 220 mètres dans l'axe du quai, a une capacité de 800 tonnes horaires; l'autre, fixe, et d'une même capacité, charge péniches et caboteurs.

Les installations dont nous venons de parler sont réservées exclusivement au transport par eau.

Le déchargement des trains et des camions a lieu sur 3 fosses. La capacité journalière atteint 10.000 tonnes pour les trains et 1.500 tonnes pour les camions.

Les wagons sont chargés, en tout automatique, à la cadence de 420 tonnes/heure.

La séparation nette des équipements de manutention permet un travail fluide et économique. Elle





est d'autant plus importante que l'activité de G.G.T. évolue par pointes. La saison, les conditions climatiques, la situation politique internationale même, influencent l'activité. Si G.G.T. pouvait travailler de façon plane, constante, comme une chaîne de production, l'investissement de départ aurait pu être réduit de moitié. Mais il atteint 2 milliards de nos francs, quai maritime et faisceau ferroviaire compris (mais l'investissement VAMO n'y est pas inclus).

### Favorable au rail

L'irrégularité des mouvements, en quantité et dans le temps, se reflète dans les statistiques des transports ferroviaires qu'on a pu relever pour les deux dernières années.

en 1980	
déchargement	61.000 tonnes
chargement	320.000 tonnes
en 1981 (10 mois)	
déchargement	63.000 tonnes
chargement	63.000 tonnes

Ces tonnages ne paraissent pas spectaculaires. Pourtant, G.G.T. s'affirme favorable au rail. Dans des conditions optimales, on y décharge 7 à 8 trains et on y charge 6 trains par tranche de 24 heures. Mais le client est roi; il choisit le mode de transport qui lui convient, souvent influencé, voire contraint, par les équipements dont il dispose lui-même. Si G.G.T. tend à stimuler le transport par fer, en y associant divers avantages, c'est que celui-ci est économique.

Notre interlocuteur, pendant notre visite, a même fait la louange du chemin de fer. "Nous tenons à remercier la SNCB" nous a-t-il dit, "pour l'installation rapide de l'énorme faisceau de voies. Les possibilités de garage sont à présent illimitées. La gare de Gand maritime mérite de son côté des éloges pour l'organisation impeccable du trafic. Jusqu'à ce jour, nous n'avons eu aucun problème. Tout tourne à la perfection".

Une grande cellule du silo peut contenir environ 1.400 tonnes de matière. Cette quantité arrive en une fois, dans un seul train. Au départ des cellules, les céréales sont pesées et dosées par un équipement informatisé; les wagons remplis sont ensuite repesés un à un: on s'assure ainsi que les limites de charge ne sont pas dépassées.

G.G.T. travaille aujourd'hui à un programme d'exportation vers la Tanzanie. Dans ce schéma, on déchargera 7 trains (8.000 tonnes) pour 12 péniches (4.000 tonnes), "une meilleure rentabilité du transport ferroviaire qui, en plus, garantit une plus grande sécurité", précise notre interlocuteur.

### Transbordeur à l'échelle mondiale

G.G.T. remplit sa mission de transbordeur de céréales pour le monde entier.

Du blé est importé des U.S.A. pour les meuneries belges; les industries des féculés et des ali-

ments pour bétail reçoivent d'Amérique des graines de soja; c'est le cas des usines VAMO à Gand et Merksem; l'usine d'Izegem de la même entreprise importe de la graine de lin canadienne. Aux fabricants de fourrage, industrie complexe en Belgique, la Chine envoie du manioc, le Nigéria du déchet de froment et le Brésil de la farine de soja. Enfin, le blé de la C.E.E. arrive aussi en Belgique via le G.G.T.

A l'exportation, Gand est bien situé pour l'approvisionnement des grandes zones de production du nord de la France et du sud de la Hollande. L'orge et le blé partent vers ces régions en vrac ou en sacs. De l'orge part aussi en Arabie Saoudite, du blé français gagne la Pologne par Gand, etc. Il existe une grande diversité, tant à l'importation qu'à l'exportation. La plupart du temps, des navires de 75.000 tonnes font l'affaire. Ils franchissent bien l'écluse de Terneuzen, n'étant pas construits en largeur comme les tankers. Seuls les bateaux de 125.000 tonnes porteurs du manioc indonésien ne relâcheront jamais à Gand; on les dirige sur Rotterdam. Dans l'optique d'exportation, on ne rencontre pas davantage de difficultés: les céréales de la C.E.E. partent vers des pays dont les possibilités portuaires sont généralement inférieures aux nôtres.

Ghent Grain Terminal peut se targuer d'être, à l'heure actuelle l'entreprise du genre la plus moderne d'Europe. Il semble qu'un silo japonais soit le seul au monde qui aille plus loin en ma-

tière d'automatisation et de sécurité.

Quatre ordinateurs dirigent toutes les opérations de G.G.T. L'un, appelé Operations, alimenté tous les jours du planning des 24 heures, transmet toutes les instructions au deuxième, nommé Scale, le cœur de l'entreprise, installé dans la haute tour. Scale planifie les occupations quotidiennes, dessert les suceurs, les postes de chargement, le traitement des navires, des trains et des camions. Ses ordres sont répercutés par Operations à un ordinateur administratif chargé de la comptabilité, de la facturation, des statistiques et d'autres missions encore. Et ce n'est pas tout: un quatrième ordinateur veille à ce que ses collègues rem-



plissent leur tâche de la manière la plus économique et la plus rentable.

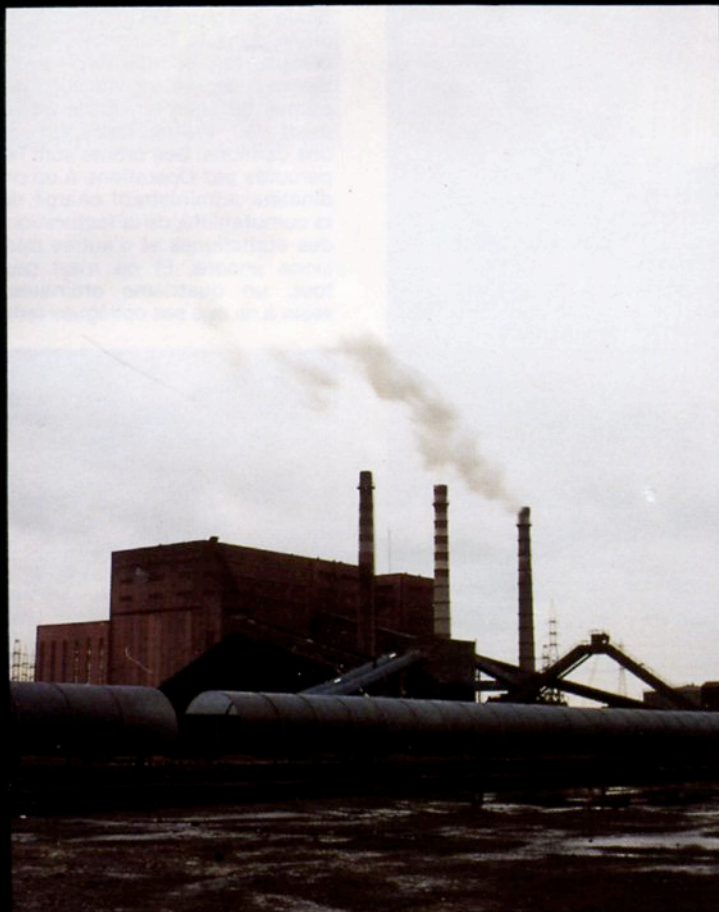
La sécurité dans l'entreprise est maximale. Chacun sait que des explosions de matière peuvent se produire dans les silos. La raison n'en est pas encore maîtrisée. La poussière de céréales et l'oxygène étant en présence à une proportion et une température déterminées, il en résulte, en une fraction de seconde, une petite combustion... qui déclenche une réaction en chaîne. D'où des règles de sécurité draconiennes. Les trois plus importantes portent sur l'interdiction de fumer, la nécessité d'éviter toute étincelle, et l'élimination des poussières par des aspirateurs placés tous les 2 à 3 mètres dans les installations à risques.

Résumons-nous. Voilà une entreprise ultra-moderne, promise à des développements, bien implantée dans une région vraiment idéale pour servir la France, la Hollande, et toute la Belgique. Cette entreprise accorde ses faveurs au chemin de fer, qui s'avère un mode de transport pratique et rentable dans le secteur des céréales. De son côté, le chemin de fer met tout en œuvre pour honorer cette confiance -le précédent article de ce bulletin s'est efforcé de le montrer.

En Belgique vit une industrie céréalière dynamique et complexe, un secteur qui peut compter sur G.G.T., jeune manutentionnaire, mais entreprise d'avenir, dont l'expansion profitera à ses clients, bien entendu, mais aussi aux transporteurs, et en particulier au chemin de fer.



## Pont Brûlé: le charbon à la centrale



La centrale Intercom de Pont Brûlé, à cheval sur les communes de Vilvorde et Grimbergen, le long du canal de Willebroek, fut mise en service en 1960.

Pont Brûlé s'est toujours adaptée aux prix du marché des combustibles. Ses groupes I et II, d'une puissance unitaire de 120 mégawatts, tournèrent d'abord en brûlant du charbon. Un troisième groupe, de 120 mégawatts également, fut adjoint en 1966 et alimenté lui aussi en charbon.

Comme pour beaucoup de centrales électriques, les années 70 marquèrent le passage à la combustion de produits pétroliers. Les groupes I et II furent promptement transformés et leur infrastructure de réception du charbon (réseau de bandes transporteuses, broyeurs, etc.) démantelée. Le groupe III resta fidèle à la houille, encore qu'il fût convertible rapidement et sans frais.

Cela devait durer. Oui, mais en 1973, la sonnette d'alarme vibra déjà. Les dimanches sans voitures... souvenez-vous. Le charbon reprit ses droits. On reconstruisit progressivement l'infrastructure houillère du groupe II. Et ce dernier tourne de nouveau au charbon depuis 1980. Le groupe III tourne totalement au charbon depuis 1978, mais a conservé sa polyvalence.

Le groupe I ne sera probablement pas reconverti. A l'heure actuelle, il est alimenté pour moitié en gaz de coke et pour le reste en fuel lourd. Le gaz de coke arrive de la cokerie du Marly et des Forges de Clabecq, voisine de la centrale. Il est bon marché et son acheminement ne pose aucun problème. Dans ces circonstan-

ces, convertir la moitié du groupe au charbon ne serait ni économique ni justifiable.

Dans une première phase, tout le charbon fut amené par péniches, le canal étant proche de la centrale. C'étaient les années 60. Le déchargement d'une péniche étant un travail important, et la capacité des bandes transporteuses restant insuffisante pour alimenter deux groupes en continu, l'approvisionnement est assuré aujourd'hui par le chemin de fer.

Chaque jour ouvrable, la centrale reçoit deux trains de 1.200 tonnes, ce qui correspond grosso modo à la consommation journalière. A la demande, certains jours, un troisième train contribue à la constitution d'une réserve limitée (60.000 tonnes au maximum) destinée à faire tourner la centrale pendant le week-end et à parer à d'éventuelles difficultés d'approvisionnement.

De la gare de Haren à la Centrale, c'est un locotracteur de CFI (Chemin de fer industriel) qui assure la desserte. Un train de 22 wagons Fals est déchargé en 90 minutes. La fosse de déchargement, de grande capacité, et un réseau de bandes transporteuses permettent une évacuation rapide et efficace vers les trémies des broyeurs et vers le stock.

La centrale de Pont Brûlé consomme à l'heure actuelle du charbon, du gaz de cokerie et du fuel lourd, dans les proportions respectives de deux tiers, un sixième et un sixième. L'installation de vidange des wagons à fuel n'est presque plus utilisée. Mais elle ne sera pas démontée. On ne sait jamais...





# LE TRAIN FIMOP DE LA RELANCE



*L'industrie doit innover pour survivre. Sa reconversion engendre des technologies nouvelles qui nécessitent de nouveaux équipements.*

*L'hydraulique et la pneumatique industrielles interviennent largement dans le processus d'automatisation des productions modernes, qui se développe et s'étend, au bénéfice de la productivité et de la libération de l'homme des tâches les moins humaines.*

*Il faut faire connaître les technologies nouvelles et relancer le dynamisme des entreprises. Cela, qui mieux qu'une fédération professionnelle pourrait le faire avec une ampleur suffisante?*

*La FIMOP, fédération belge des concepteurs, fabricants et distributeurs de matériel de transmission hydraulique et pneumatique, a décidé de jouer ce rôle de catalyseur de la relance. Créée en 1968, la FIMOP regroupe 30 membres, qui mettent en commun des initiatives pour étudier le marché et informer les utilisateurs de sa constante évolution.*

*Elle a mis sur pied, en cette deuxième quinzaine de février, une action importante qui a été baptisée LE TRAIN FIMOP DE LA RELANCE.*

*Dans un train de 180 mètres environ, composé d'une voiture accueil-sécrétariat-informatique, de quatre voitures exposition divisées en cinq compartiments, de deux fourgons pour la technique et la documentation et d'une voiture-restaurant des années 30, elle présente des produits que 20 de ses affiliés ont lancé ou lanceront bientôt sur le marché belge. En 10 jours, deux par grande agglomération belge, elle comptait recevoir, du 15 au 26 février, les cadres techniques de l'industrie belge susceptibles de s'intéresser aux quelque 150 produits exposés, parmi lesquels une dizaine montrés pour la première fois en Europe.*

*Donnons un petit aperçu de ce que nous avons pu relever dans la liste des produits présentés.*

PARKER HANNIFIN propose un raccord "haute sécurité" pour tubes d'acier, livrable en laiton, acier ou inox, fait d'un corps, d'un écrou, d'une manchette et de beaucoup d'ingéniosité.

JOUCOMATIC présente une nouvelle "boucle" pneumatique anti-pollution qui préserve les hommes et les appareils proches de l'installation de la moindre micro-gouttelette d'huile néfaste.

TECHNOFLUID réalise une avant-première: son olympienne 10, nouveau système modulaire pour le traitement de l'air comprimé, n'arrivera sur le marché qu'en mai prochain.

NUMATICS REGULATION MEASURE met en vedette un distributeur à tiroir inox: mille coups par minute ou plus, faible pression de pilotage, 200 millions d'opérations sans entretien.

DANFOS amène sur le marché la Direction Load Sensing d'OSPB, pour engins de transport, de génie civil et de mécanisation agricole, un dispositif qui réduit la consommation d'énergie.

DOEDIJNS distribue en Belgique une valve 2 voies en "cartouche", avec soupape de sécurité incorporée. C'est Fluid Controls qui produit ce matériel aux USA.

WABCO WESTINGHOUSE a choisi de montrer aux visiteurs du train un électro-distributeur pour pneumatique, sans lubrification, résistant aux agents chimiques, et de dimensions réduites. Un produit belge.

SOBELMOTOR fabrique aussi en Belgique une centrale 100 à 1.000 bars qui peut être construite selon les besoins spécifiques de l'utilisateur. Du sur mesure, ingénierie comprise.

OLAER BENELUX apporte aux utilisateurs de maxi puissance hydraulique un accumulateur de 1.200 bars de fabrication française, livrable pour les volumes de quelques cm<sup>3</sup> à 5 litres.

SPERRY VICKERS a découvert en Suisse un séquenceur électronique, 20 pas d'entrée, 20 pas de sortie dans une petite boîte automatique ou commandée à distance, nouveau pas dans l'automatisation des machines-outils.

A signaler que la Belgique est le premier pays bénéficiant du transfert des activités de distribution du groupe mondial Sperry Vickers, le nouvel "indépendant belge" de celui-ci présentant toute l'hydraulique de Sperry Vickers (USA) SPE Spare parts Europe.

BICEPS-BREVINI présente deux produits: un réducteur planétaire avec ses compléments et un nouveau moteur hydraulique rapide à frein incorporé.

FAB FLUID AUTOMATION BELGIUM montre un vérin rotatif développant entre 75 et 1.200 da N.m pour 100 bars dont les éléments font un nouveau composant puissant et fiable.

MECA PNEUMATICS propose un compresseur monobloc pour les industries médicales, alimentaires et pétrochimiques, qui produit de l'air exempt d'huile.

BOSCH INDUSTRY expose une valve proportionnelle 300 L/min., 315 bar, à siège ou à tiroir, ng 6 à ng 25. La fourniture de toute l'électronique de commande est assurée par le même concepteur.

FN HYDROMANU expose un système de commande électronique utilisant la fibre de verre: 720 signaux d'entrée et de sortie, ou 90 signaux analogiques ou la combinaison des deux.

EMAC a choisi une valve-régulateur pour bien doser les forces et les vitesses des robots sur les bancs d'essai ou comme pilote, avec un temps de réponse très court; des économies d'énergie fermement promises.

LA DYNAMIQUE APPLIQUEE distribue en Belgique une micro-électro-vanne suisse, 3 voies, 0,7 watt pour 10 bars à 1,2 mm de passage, le tout dans moins de 4 cm, multi combinable et alimentée de 12 à 220 volts.

ATLAS COPCO met sur le marché un cylindre à détection intégrée, compact et complet, à double effet, avec amortisseur de fin de course réglable et pourvu d'une détection de position sans contact.

Enfin, HYDROBEL propose de l'hydraulique "clé sur système" pensée, conçue et produite à Liège, installée et lancée par le producteur. De l'ingénierie belge, qui s'occupe aussi de modifier les systèmes existants.

Tous ces éléments sont puisés dans les documents de presse distribués par la FIMOP avant le départ du train. L'ambiance de celui-ci, et les choses importantes qui nous ont échappé jusqu'ici, nous en parlerons dans notre prochaine édition.

**L'itinéraire du train:**  
Bruxelles: 15 et 16 février  
Gand: 17 et 18  
Anvers: 19 et 22  
Charleroi: 23 et 24  
Liège: 25 et 26.



# 3000 VOLTS DE MONS A MOUSCRON

Liège-Mouscron sans changer de train, voilà ce qu'on peut réaliser depuis le 10 janvier, jour de mise sous tension de la ligne 78 Mons-Tournai-Mouscron.

La construction de la ligne remonte à 1841. Elle quittait alors St-Ghislain et s'arrêtait à Basècles Carrières. Elle avait une vocation industrielle. Elle bifurqua vers Leuze, Audenarde et Gand en 1861 mais elle poursuivit son chemin hennuyer vers Péruwelz en 1867, et Tournai en 1870.

C'est en 1879 que Léopold II inaugura la nouvelle gare de Tournai - là même où se trouve la gare actuelle - édifice monumental qui comprenait une imposante verrière pour... une seule voie.

Pendant longtemps, la ligne 78 fut voisine de la première (et unique) ligne industrielle en traction électrique. Cette pionnière comptait 6 kilomètres, entre le charbonnage d'Hensies et la gare de Bernissart. Sa caténaire, de type tramway, était alimentée en 550 volts continu. Et elle voyait passer des wagons tombereaux porteurs de charbon et des wagons aménagés où prenait place le personnel du charbonnage.



Bernissart, d'ailleurs, vécut entre 1880 et 1890 un autre événement, exceptionnel entre tous: le chargement, sur wagons plats et en pièces détachées, du squelette de l'iguanodon découvert dans la région.

L'infrastructure de la ligne 78 n'avait quasi pas été modifiée depuis sa construction. La vitesse ne pouvait y dépasser 90 km/h. On a profité de l'électrification pour remodeler profondément l'ensemble de sorte à y admettre des vitesses de 140 km/h et même 160 sur certains tronçons après l'achèvement de tous les chantiers.

Quelques chiffres donneront une idée plus précise de l'ampleur du travail accompli. On a, pour renouveler la voie, posé des rails longs soudés, sur 1.666 traverses par kilomètre. On a déroulé 120 kilomètres de ligne de contact électrique, ce qui représente environ 450.000 kilos de cuivre, et posé cette caténaire sur quelque 2.500 supports. Des sous-stations électriques de redressement ont été construites à Tournai et à Blaton, tandis qu'on élevait des postes de sectionnement à St-Ghislain, Maubray et Mouscron.

Antoing a tout bonnement changé de gare. Le bâtiment ancien, terminé en 1914, ne convenait plus aux exigences de l'exploitation, et certains rayons de courbe des voies devaient être accrus au profit d'une plus grande vitesse. On a donc sacrifié la vieille gare; sa remplaçante, qui abrite les services d'exploitation, d'électricité et de signalisation, s'inscrit davantage dans l'environnement

urbain de la petite ville. Un projet prévoit l'aménagement de ses abords en fonction de l'accueil au transport en commun: parking pour 50 voitures, abris pour vélos et vélocycleurs.

Le block 42 (comme la gare et le block 41) a dû disparaître. Mais, plus original que les autres, parce qu'entièrement construit en bois, il continuera à vivre, au Musée des chemins de fer, témoin du rail d'autrefois.

Tournai, au croisement de la ligne 78 avec la 94, venue de Bruxelles, possède à présent 5 voies électrifiées et une sous-station électrique. Le pont des Vendéens, qui a été enlevé au cours d'une opération de génie civil assez spectaculaire, sera remplacé par un nouvel ouvrage d'art à quatre bandes de circulation routière.

Le quartier situé derrière la gare, et qui débouche sur Kain et Mourcourt, bénéficiera aussi dans une certaine mesure de l'électrification: ses habitants pourront laisser leur voiture au parking de 170 emplacements ouvert Boulevard Eisenhower, et rejoindre leur train par le couloir piétonnier sous voie qui reliera le même boulevard à la Place Crombez.

Mouscron, pour sa part, en est à la deuxième phase d'une électrification en trois épisodes. En janvier 1981, Mouscron avait été relié électriquement à Courtrai. Voici la jonction avec Mons, et la troisième phase, en mai prochain, vers la frontière française, fera de Mouscron une gare commutable 3.000/25.000 volts, les tensions respectives des réseaux belge et français.

Ajoutons que Mouscron dispose à présent de 10 voies à quai électrifiées au lieu de 4.

L'électrification de la ligne 78, dernier grand tronçon de la dorsale wallonne, améliorera incontestablement le service. Ses avantages ne seront pourtant optimisés qu'un peu plus tard, à cause de la persistance de plusieurs chantiers.

Toujours est-il qu'on peut prendre à Mouscron, et toutes les heures, un semi-direct pour Mons; il en est de même dans l'autre sens. Un omnibus horaire complète ce service entre St-Ghislain et Tournai comme entre Tournai et Mouscron, dans les deux sens.

Aux heures de pointe s'ajoutent des trains de navetteurs, et trois trains semi-directs font un arrêt supplémentaire. Entre Tournai et Mouscron, le service électrifié est simplement ajouté au service diesel Bruxelles-Mouscron qui, de son côté, ne change pas.

Les avantages de cette électrification, les personnalités n'ont

pas manqué de les souligner lors de l'inauguration officielle, le 19 janvier.

*Monsieur Van Spitael, bourgmestre de Tournai, devait exprimer au nom de ses administrés, des sentiments assez mélangés: "Nous apprécions d'autant mieux chacun des égards que l'Etat consent en faveur du désenclavement de notre région, telle aujourd'hui l'électrification de la liaison Mouscron-Tournai-Mons, qui nous vaut le privilège de cette manifestation".*

...  
*"Je voudrais aussi rappeler combien nous attendons avec autant de motivation que le sort de la liaison Tournai-Bruxelles par le rail soit également réglé au plus tôt, le sort de cette trop célèbre ligne 94 qui a fait perdre tant d'heures aux travailleurs et qui a fait couler tant d'encre et tant de salive, tant les difficultés de rejoindre la capitale sont nombreuses et se corsent avec le bouchon de Hal".*

*Pour répondre, Monsieur Herman De Croo, Ministre des communications, dont c'était le premier déplacement es qualités, souligna plusieurs points. Les travaux d'électrification, dit-il en substance, sont inscrits dans des plans quinquennaux, le troisième du genre courant de 80 à 85. D'autres électrifications suivront celle de la ligne 78.*

*"Le chemin de fer est en train de se réorganiser pour être LE transport public de l'an 2.000". Et de détailler: le chemin de fer est une veine indispensable pour l'écoulement du trafic, le déplacement des travailleurs; il est fait pour les gens, à leur meilleur service; il joue aussi le rôle capital de vecteur économique, en transport de marchandises, pour un pays qui exporte plus de la moitié de sa production.*

*Le gouvernement poursuit la politique de ses prédécesseurs en faveur du chemin de fer. La structure nouvelle, de liaisons entre les grands centres, complétées par des relations inter-régionales, et des éclatements en étoile pour la distribution fine vers les centres d'habitat d'un pays à forte densité de population, requiert des efforts difficilement comparables avec ce que font nos voisins, au tissu ferroviaire moins serré. Les efforts d'investissement vont être poursuivis, le nouveau ministre en a donné l'assurance aux Tournaisiens. C'est une bonne chose.*



## la onzième fois, on vous invite

La fidélité aux voitures-lits est appréciée par les chemins de fer. Au point qu'ils offrent un onzième voyage aux clients qui en ont déjà fait 10 en l'espace de 12 mois.

Il suffit de se faire délivrer une carte par un conducteur de voiture-lits, de faire compléter une ligne à chaque voyage (et un aller/retour donne droit à deux lignes), et de restituer la carte lorsqu'elle est complètement remplie. A ce moment, le chemin de fer accorde un trajet gratuit dans la catégorie (single, double, tourist ou T2) généralement utilisée. Attention, le cadeau ne porte que sur le supplément-lit, le billet de chemin de fer devant être payé malgré tout.

Une entreprise peut obtenir cet avantage, tout comme les particuliers. La carte est délivrée à la raison sociale de l'entreprise; elle porte les noms des personnes habilitées à s'en servir pour leurs déplacements. L'entreprise peut détenir plusieurs cartes simultanément, pour que plusieurs collaborateurs qui voyagent en même temps bénéficient de la formule. Plusieurs cartes incomplètes mais qui, ensemble, totalisent 10 voyages donnent droit aussi au supplément gratuit.

Sont seuls valables les voyages effectués contre paiement intégral du supplément-lit. Les suppléments à prix réduit n'entrent

donc pas en ligne de compte. Par contre, là où sont pratiqués des prix globaux fer + lit (pour le midi de la France, par exemple), le voyage sera validé.

La zone d'application s'étend aux réseaux allemand, autrichien, belge, danois, français, italien, luxembourgeois, néerlandais et suisse; certains services s'étendent au-delà de cette zone, jusqu'à Stockholm et Lisbonne.

La carte est valable un an à partir de la date du premier voyage. Et le onzième voyage - le gratuit - peut être demandé pendant une période de 6 mois après que la carte ait été entièrement remplie. Pour ne pénaliser personne, le chemin de fer ferme les yeux sur la distance à parcourir. Ainsi, dix voyages Belgique-Milan peuvent donner droit à un voyage Belgique-Rome, plus long. Et ce qu'on entend par entreprise est en fait assez large: la réglementation fait état de "firmes, sociétés, associations, unions et administrations de tout genre".

Ce n'est pas plus compliqué. Les conducteurs de voitures-lits donneront à leurs voyageurs tous les renseignements nécessaires pour faire bon usage de cette prime de fidélité. Mais les bureaux de location peuvent également donner toutes les explications. Voyagez 10 fois, la onzième, on vous invite.



## BIEN MANGER A BRUXELLES NORD

Se désaltérer ou manger à Bruxelles Nord, c'est une chose que bien des gens font depuis belle lurette, mais qu'ils feront désormais dans un cadre nouveau.

Le buffet-restaurant de la gare, juste sous le Musée des Chemins de fer, a fermé ses portes, et toute l'équipe est allée s'installer à quelques mètres dans le Centre de Communications Nord.

La gare du nord s'intègre à présent dans un ensemble plus vaste, qui comprend aussi parkings, stations de métro et d'autobus, bureaux et complexe commercial. Le restaurant (et la taverne) de la SNCB a trouvé place parmi les boutiques, une place de choix dans la grande aire sur laquelle on débouche lorsque l'on quitte la salle des guichets de la gare.

Il n'est pas difficile à repérer; son nom, Edelweiss, s'inscrit en let-

tres de néon vert tracées à hauteur humaine. Il a deux entrées, l'une côté gare, l'autre face au bureau de poste, sur l'autre flanc de l'esplanade.

Rideaux de filet sur les 65 mètres de vitrine, parquet de bois clair, plafond d'aluminium bronzé, chaises de bois et laine en tons verts, éclairage doux par des lampes nichées dans des cubes de métal, parures de branches mortes dans des bacs aux couleurs assorties à l'ensemble, tables façon liège, tabourets de bar... Voilà un cadre agréable, aux murs tendus de tissu beige, adapté aux goûts de l'époque et aménagé pour le confort des consommateurs.

La partie taverne peut accueillir 85 clients, qui se voient proposer boissons variées, sandwiches et plats froids. Le restaurant est prévu pour 90 couverts, mais des cloisons de verre brouillé peuvent isoler quelques tables occupées, par exemple, par un groupe, par un banquet. Reste la troisième surface, complètement isolée, qui peut servir à des réunions et où les occupants ont également la possibilité de manger. Tout cela entoure une cuisine moderne, idéalement équipée, où le chef et son équipe préparent tout... tout, y compris les charcuteries et les pâtisseries.

La gérance du restaurant a profité du transfert pour apporter

quelques nouveautés plaisantes. Désormais, les nappes et serviettes sont en lin, plutôt qu'en papier. Détail minime, pourrait-on dire, mais qui a son importance pour créer un univers feutré, plaisant.

La carte a pris de l'extension. Le choix en est peut-être compliqué, mais ne trouve-t-on pas quelque plaisir à hésiter entre la Tortue claire et le Consommé de volaille; puis entre l'Anguille de rivière comme en Camargue, le Saumon frais à la ciboulette et au citron vert ou les Oeufs pochés au coulis de poivrons; que choisir entre le Magret de canard au poivre vert et le Pintadeau aux giroldes et aux grillottes; prendrait-on la Noisette d'agneau purée soubise ou le Tournedos monégasque; le Lapin de garenne à la Kriek, et les Filets de lotte au poivre vert; le Homard à l'armoricaine ou la Truite flambée au Pastis sauce fenouil; et pour couronner le tout, préférerait-on les Crêpes "comédie française", la Poire belle-Hélène ou la Brise d'avril? Poésie culinaire... Plaisir de l'oreille avant celui des papilles...

Les menus restent d'application. Menu du jour, adapté à la saison, menu du dimanche, peut-être un peu plus élaboré, parce qu'on a davantage de temps. En tout cas, tout cela est soigné. Le restaurant de Bruxelles Nord a depuis longtemps une réputation de qualité. Dans leur nouvelle batterie, les cuisinots entendent bien poursuivre dans cette ligne: l'Edelweiss est et restera un restaurant de bon niveau, qui offre des prix raisonnables.

Qu'en dire de plus? Que les normes modernes ont été appliquées à la construction: tout y est "sprinklerisé"; parmi les commodités se trouve une toilette pour handicapés; un téléphone public est branché au fond de la taverne...

Intégré dans le Centre de Communications Nord bientôt relié par passerelles couvertes au Centre Rogier et aux immeubles du World Trade Center, l'Edelweiss se trouve à la croisée de chemins très divers. Une fois le complexe commercial animé, vers le mois de juin, il sera le point de rencontre des voyageurs ferroviaires, des travailleurs du coin, des passants aussi. Il y gagnera une personnalité unique qui, alliée à sa qualité, en fera sans doute un lieu agréablement fréquenté.



## DEUX MESURES POUR LES VOYAGEURS

Depuis le 1er janvier dernier, les habitués du train l'auront remarqué, le contrôle des titres de transport à l'entrée des gares a été totalement supprimé. La presse en a d'ailleurs parlé au lendemain d'une séance d'information tenue au siège de la SNCB.

Il n'est donc plus question de faire poinçonner un ticket ou d'exhiber un abonnement lorsqu'on prend le train. C'est un assouplissement important, qui vise à rendre plus aisé l'accès au transport public, mais qui pourrait être lourd de conséquences si des usagers indécents abusent de la situation.

La mesure s'accompagne donc d'un renforcement des contrôles dans les trains mêmes, et de quelques modifications dans le règlement des irrégularités. En plus du personnel des trains qui, signalons-le, a d'autres missions à remplir que le contrôle des titres de transport, quelque 120 agents de contrôle itinérants, en groupe de 4, exerceront les vérifications nécessaires. On reconnaîtra ces contrôleurs itinérants à leur badge: le monogramme B en noir sur fond ligné doré.

Qu'on ne prenne pas cette mesure de mauvaise part: il ne s'agit pas de tracasser les 550.000 personnes transportées chaque jour en chemin de fer, mais de dissuader les vrais fraudeurs d'exercer leur talent regrettable. Le transport en train, comme n'importe quel autre transport, est un service que chaque utilisateur doit rémunérer selon ce qu'il a obtenu.

Comment se trouver en règle et éviter tout désagrément au passage des gardes ou des contrôleurs? C'est très simple: le voyageur muni d'un titre de transport valable est en règle. Pourtant, des cas ennuyeux peuvent se présenter. J'arrive à la gare à la dernière minute et je ne veux pas manquer mon train; je passe directement sur le quai et j'embar-



que. Ou encore, un lundi matin, j'ai changé de costume et je me retrouve sur le quai dépourvu de mon abonnement. Une seule réaction s'impose à ce moment: j'avertis le personnel du train avant de monter dans celui-ci; je paierai dans le train même le prix de mon voyage et une taxe de confection de 50 francs, justifiée par le travail supplémentaire que j'ai occasionné. Le voyageur qui n'a pas averti le personnel du train et se trouve "irrégulier" au moment du contrôle devra payer une surtaxe de 600 francs. Faux frais dont on se garderait volontiers.

Bien sûr, le voyageur embarqué dans l'une des 344 gares où l'on ne délivre plus de billets n'aura pas à payer la taxe de confection de 50 francs. Pas plus que celui qui, titulaire d'un titre de transport de deuxième classe, désire voyager en première; ce dernier ne paiera que la différence de prix entre les deux classes. Bien sûr, dans ces deux situations, la règle fondamentale est toujours valable: il faut avoir averti le personnel du train avant d'embarquer.

Des cas malheureux? Il en existe. Celui, par exemple de la cohue devant un guichet (le vendredi soir, par exemple, lorsque beaucoup de gens se déplacent). Un voyageur en queue de file voudra peut-être prendre le train avant d'avoir pu s'acheter un billet. A la question posée dans des cas de cette espèce, la réponse est simple: la bonne foi ne sera pas pénalisée. Après examen de la situation, la SNCB prendra les mesures qui s'imposent. Au voyageur de bien se faire comprendre et de prendre patience.

Le système, vous le voyez, ne se veut pas tracassier. Si certains lui trouvaient cet aspect, qu'ils se détrompent: l'objectif est uniquement préventif.

Mais nous n'en étions qu'à la première mesure pour les voyageurs. L'autre porte sur l'accueil des voyageurs dans les gares les plus importantes du pays.

Aider les personnes qui rencontrent quelque difficulté pour s'orienter ou se déplacer dans la gare, informer le voyageur sur tous les aspects de son déplacement, voire sur la localité dans laquelle il arrive, veiller au maintien d'un environnement agréable, assuer, à la limite, l'accompagnement de bout en bout d'un groupe qui se déplace en train... voilà (et ce n'est pas limitatif) la mission du corps spécial

d'agents d'accueil qui verra le jour prochainement; une cinquantaine d'agents chargés, en quelque sorte, de rendre les choses moins inquiétantes pour les gens peu habitués aux gares, plus faciles encore pour certains autres.

Il existe déjà des bureaux d'information dans les gares, c'est vrai. Mais leurs tâches sont nettement plus limitées. Par ailleurs, ces nouveaux agents d'accueil auront pour consigne de se porter au-devant de la clientèle, démarche toute différente et, faut-il le dire, essentielle pour réaliser l'objectif d'accueil.

Supprimer le contrôle à l'entrée des gares n'était pas difficile. Mettre en place 170 agents nouveaux, dans des fonctions nouvelles, prendra un peu plus de temps. Le recrutement est en cours, la formation sera donnée aux lauréats des épreuves, et puis les affectations devront venir. La SNCB met tout en œuvre pour que tout soit en place dans les meilleurs délais. Pour l'été, dit-on dans les services responsables. Ce ne serait pas une mauvaise chose: en été, bon nombre de clients "occasionnels" font usage du train pour partir en vacances. Ils apprécieront sûrement les efforts d'accueil et peut-être noueront-ils une longue amitié avec le transport ferroviaire.



## LES MINITRIPS ET LES BEAUX JOURS

Les Belges minitripent, c'est incontestable. Et ils passent aussi de "beaux jours" quelque part dans le pays. Ces deux formules de tourisme ferroviaire ont connu un succès accru au cours de l'année 81. Minitriper, pour les Belges, c'est aller passer quelques jours - le plus souvent un week-end, fût-il prolongé - de détente soit à l'intérieur de nos frontières, soit dans un pays voisin.

Le minitrip se porte bien, puisque plus de 25.000 voyages du genre ont été vendus l'année dernière.

En vedette dans l'ensemble, Amsterdam. Sont-ce les restaurants chinois ou les musées particulièrement riches de cette capitale pas comme les autres qui ont attiré nos compatriotes? Une étude d'opinion pourrait le dire. En tout cas, ça marche dans l'axe nord.

Londres avait connu, ces dernières années, un succès considérable, le shopping y étant particulièrement intéressant; les prix londoniens ont rejoint ceux du continent, et les voyageurs délaissent un peu cette relation, sans pour autant l'abandonner complètement, loin de là.

Viennent ensuite les autres destinations, qui se partagent le paquet à parts égales (sensiblement). Le dépaysement éclair tous azimuts.

En 82, on peut compter, dès le 1er avril, sur une nouvelle destination ensoleillée: Lugano, que certains appellent la Rio de Janeiro européenne. Et tous les autres programmes sont maintenus, voire renforcés, puisque les départs pour Berlin et Munich seront à présent autorisés tous les jours plutôt que le week-end seulement.

Côté "beaux jours", on peut dire sans se tromper que le Belge se donne, avec cette formule, l'impression qu'il fait beau effectivement malgré la grisaille de notre climat. Mais la beauté ressortit d'un autre aspect aussi: le plaisir que l'on prend à cette excursion d'une journée quelque part dans le pays, pour y découvrir une richesse culturelle ou simplement se détendre à sa manière.

Parmi les 131.000 et quelques beaux jours vendus l'année dernière, on en a compté près de 90.000 pour Anvers et son zoo. Ce zoo-là est la star des stars, puisque le deuxième classé, Walibi, près de Wavre, n'a attiré (oh, euphémisme) que 13.900 voyageurs ferroviaires. Un beau jour, rappelons-le, c'est le chemin de fer à prix réduit, doublé d'une entrée à une attraction précise, à prix également réduit, le tout calculé dans un prix forfaitaire attrayant. Le billet étant valable une journée entière, il permet de voir, dans la ville choisie, autre chose que l'attraction prévue (en plus). Anvers a des avantages à cet égard: le zoo est le voisin immédiat de la gare centrale et il se trouve au cœur même de la ville. On hésite rarement à en voir plus, ce qui est bien logique.



## ANVERS ET LES MINERAIS: LA SITUATION S'AMELIORE

Dans notre numéro 5/81, dans un bref écho, nous avons pointé le doigt sur les ports belges, défavorisés par rapport à leurs voisins en matière de minerais. Cela nous valut, à juste titre, une réaction des autorités portuaires d'Anvers.

Nous basions notre observation sur des taux de fret maritime enregistrés en juin. Depuis lors, deux éléments ont influencé - favorablement - la situation: la disponibilité de bateaux de la famille 80.000/100.000 tonnes et l'arrivée à Anvers de minéraliers de 100.000 tonnes.

L'écart dans les frets, que nous fixions à 6,5 \$, est tombé de ce fait à 2 \$ environ. Une excellente chose pour le port schaldéen et pour les entreprises sidérurgiques belges.



## UNE NOUVELLE TARIFICATION MINERAIS

Depuis 1955, on transportait les minerais de fer sur base de la même structure tarifaire. Mais le marché a évolué.

Si la SNCB a transporté en 1980 un peu plus de 14 millions de tonnes de minerai de fer, dont 9,5 en importation des ports belges, la concurrence s'est manifestée, qu'elle ait agi dans les ports des pays voisins, par le truchement d'un projet de minéraloduc ou dans les velléités de la voie d'eau pour une amélioration nette de certaines liaisons.

Les usagers auront peut-être remarqué, aussi, des différences dans le prix pratiqué par tonne-ki-

lomètre en trafic ferroviaire. Cela dépendait plus de contingences d'exploitation que de volonté commerciale.

Le transport de minerais se déroule, évidemment, par trains complets - en tout cas dans sa plus grande part. La programmation, dans ce domaine, joue un rôle essentiel. Or, en 1980, on constate que 70% seulement des programmes ont été suivis. D'où de nombreux parcours à vide de locomotives et un écoulement du trafic souvent perturbé.

Les wagons affectés au transport de minerais sont, notamment, des wagons P, propriété des usines. Le parc de ces wagons est vieux, hétérogène, et un certain nombre d'unités ne peuvent plus franchir nos frontières, sur décision des réseaux voisins qui les trouvent inadaptés au trafic moderne. Allez donc chercher du fer à Rotterdam!

Le chemin de fer est compétitif en transport de minerais. C'est incontestable. Sa position prédominante - en termes économiques - est pourtant battue en brèche, de plus en plus, pour les raisons que nous venons d'évoquer.

Pour mieux tenir compte des fluctuations dans les sources d'approvisionnement et de la restructuration sidérurgique en cours, pour aplanir, aussi, les différences tarifaires, en un mot, pour mieux s'adapter au marché, la Direction commerciale de la SNCB a mis au point une nouvelle tarification pour les minerais, et un barème qui est, depuis le 1er février, appliqué aux acheminements qui ne sont pas régis par un contrat à long terme. Le nouveau barème sera incorporé au tarif international CECA numéro 9001.

Cette nouvelle tarification suit, dans son principe, trois grandes directions.

Elle est axée sur les **trains complets**. Elle prévoit en pratique des ristournes qui croissent proportionnellement avec la charge du train. La fourchette va de 800 à 1.500 tonnes.

Elle favorise la **programmation des acheminements**. Chaque mois, les destinataires fournissent à la SNCB un programme de transport pour les 30 ou 31 (28 ou 29, ça arrive!) jours à venir. Sur cette base, le chemin de fer détermine les sillons de circulation et répartit son matériel de traction - et par voie de conséquence son personnel de conduite. Cela dit et fait, il appartient aux desti-

nataires de s'en tenir à leur programme. Le respect de celui-ci leur vaudra une **prime de régularité** que toute suppression de train peut écorner.

Elle mise sur un **matériel moderne et standardisé** en prévoyant une ristourne alignée sur l'état et l'année de construction des wagons utilisés. L'application de cette mesure aux wagons à 4 essieux indépendants sera étalée sur 2 ans afin de mettre en place des solutions de remplacement.

Il faut ajouter que les prix seront stabilisés pour des durées d'un an. Les révisions seront annuelles, subordonnées aux hausses des paramètres objectifs représentatifs des hausses de coûts.

Ainsi donc, après les innovations sur le plan international, les tarifs directs instaurés depuis quelques années pour mieux positionner le chemin de fer sur les différents marchés, c'est au plan intérieur (en majorité en tout cas) que se porte cette fois l'effort d'innovation tarifaire.

Le nouveau tarif a été présenté au Groupement des Hauts Fourneaux, qui lui a donné son aval. De son côté, la SNCB met tout en œuvre, sur le plan de l'exploitation, pour remplir ses obligations: la mise au point du tarif s'est accompagnée de la définition de mesures telles que le hard ware suivie de très près le commercial. La chose, direz-vous, intéresse une clientèle assez restreinte. De fait. Mais un effort de cette envergure fait bien augurer de ce qui pourrait se passer dans d'autres domaines.



## JULIAN KEY: L'AFFICHE DE HAUT NIVEAU

L'avez-vous vue? Oui, sans doute, vous n'avez pas les yeux en poche. Vous l'avez donc vue, le long des routes, depuis le 1er janvier, cette affiche de 40 m<sup>2</sup> dont nous reproduisons la partie centrale en dernière page de cette revue. Voisine des traditionnelles 20 m<sup>2</sup>, elle est parfois solitaire, sur un réseau nouveau, à proximité d'une gare.

La première action 40 m<sup>2</sup> de la SNCB a été consacrée au train autos-couchettes. La conception en a été confiée à Julian Key, qui est assurément l'un des tous grands affichistes de Belgique et même d'Europe. Julian Key n'est pas à sa première action avec le chemin de fer, et sur le thème de l'autos-couchettes, il récidive.

L'exercice du début de cette année paraît simple - et c'est le cas à chaque fois qu'une affiche est marquée de la griffe de ce créateur. Mais ce n'est qu'apparence. Prié de concevoir une affiche de 20 m<sup>2</sup> et de la prolonger à gauche et à droite pour doubler sa largeur, Julian Key a dû faire preuve d'astuce: il lui fallait donner à une ceinture le même équilibre qu'à la boucle seule.

Julian Key, justement, vient de faire l'objet - le sujet dirait-on plus judicieusement - d'un album richement illustré des meilleures affiches qu'il ait créées tout au long de sa carrière.

Entré à l'agence Vanypeco en 1948, pour un mariage de 27 ans, retourné à l'indépendance pendant quelques années, il associa son nom, à la fin des années 70, à ceux de De Hollander et De Cort, en un trio qui vient, le 1er janvier dernier, de joindre sa destinée à celle de l'agence Trema.

Julian Key a appris la publicité sur le tas. Car ses cinq ans de cours du soir en décoration à St.-Luc, à partir de 48, n'ont donné qu'une base technique à cet apprenti publicitaire que la peinture attirait davantage.

Mais il se fait que le baron Van

Ypersele de Strihou, son patron, était un excellent vendeur d'affiches. Il avait pour le Benelux l'exclusivité de grands noms étrangers: Donald Brun, Savignac, Villemot, Paul Colin... A l'agence, le jeune Julien Keymolen voyait passer les maquettes, les affiches réalisées, et cela l'attirait de plus en plus. Au retour du service militaire, en 52, il commença à créer des affiches sans qu'on le lui ait demandé, pour se faire la main.



Bien classé, en 54, à un concours de l'agence Rossel, il fut remarqué par son patron, qui lui donna, dès lors, sa chance à chaque commande. Vers 57-58, le jeune publicitaire put se débattre: Julien Keymolen travaillait toujours aux campagnes de presse, dépliants, couvertures, et Julian Key commença une irrésistible ascension parmi les grands noms de l'affichisme. Dompteur d'images, doué d'un puissant esprit de synthèse, maniant avec bonheur le calligramme, le collage, les couleurs acryliques, il acquit petit à petit une renommée internationale méritée.

On voit parfois l'affichiste comme un solitaire, penché sur sa table dans le silence feutré d'un studio aseptisé. Ce n'est pas tout-à-fait vrai pour Julian Key.

— Je dois avoir des échos autour de moi. (...) C'est un peu un jardinage qu'il faut faire dans une serre commune, mais avec quand-même des soins très particuliers. (...) Je cherche pratiquement tout seul. Et là, je commence à avoir des hésitations. C'est alors que j'ai besoin d'un team autour de moi. Je montre ce que j'ai créé, tous mes tatonnements et la réaction des personnes présentes me fait voir plus vite clair, comme si on mettait des lampes de brouillard. Si j'hésite, c'est parce que j'ai été un peu aveuglé. On travaille x temps là-dessus, on dort avec, on se lève avec. Ce n'est pas telle-

ment derrière une table qu'on le fait. Braque, le peintre, a très bien exprimé ça: parfois, il faut retourner le tableau contre le mur et il va s'achever lui-même.

Le danger de la renommée, c'est de pouvoir imposer n'importe quoi. A la limite, du team qui l'entoure, ce créateur attend une phrase lapidaire: non Julien, c'est pas fameux, c'est pas un Julian Key, ça. Question de style? Non, il s'en explique:

— Ca tient surtout à une qualité de conception, plus qu'à un style, parce que je n'ai pas vraiment un style. J'ai peut-être un style de synthèse. En général, quand on observe mes affiches, on a presque toujours deux dé clics; un premier qui est de remarquer la chose, pour son aspect qualité; ensuite, on capte une idée, qui tombe un peu plus tard. C'est pour ça que je suis parfois triste de voir des affiches partir si vite. En ville, on est un peu sur un terrain de football: il y a tant de choses et ça change tellement. Avant que les gens aient remarqué l'affiche, ils sont presque passés, ou il y a déjà des affiches pirates, ou elle est abimée par les intempéries. Le livre, à ce sujet, me fait plaisir: on peut revoir les affiches, les comprendre mieux.

Et la beauté dans la publicité...

— Mon rêve, c'est de faire des tableaux. Des affiches de qualité, comme des tableaux pour la rue. Et la rue comme une galerie pour tout le monde. J'ai déjà dit que je préfère une affiche dans la rue à une exposition dans une galerie. Surtout quand je réponds à toutes les demandes, à tous les impératifs, avec une touche artistique. Souvent, je me demande pourquoi la publicité doit être vul-

gaire, mesquine, stupide. Elle peut être magnifique aussi. Je suis contre les vilaines choses sur les palissades. Si la publicité était plus soignée, elle serait aussi moins critiquée par des gens comme les écologistes.

Ce fils et frère de cheminots a donc travaillé plusieurs fois pour le chemin de fer. Pour la seule création d'affiches de grand format. Le publicitaire en lui aurait préféré pouvoir, avec un copy writer, créer toute la campagne. Car Julian Key est, dans sa nature même, un publicitaire. Devenu Art Director chez Vanypeco en 1960, il occupe encore le même type de fonction à l'heure actuelle, au sein d'une autre équipe. Sa personnalité d'affichiste, il l'a cultivée entre deux campagnes qu'il ne signait pas de son nom. Son métier d'informateur par l'image, il le possède dans toutes les fibres de son être. Il dit lui-même que ça bourdonne tout le temps dans sa tête.



Son talent, il l'impose dans ce qu'il produit: les mondanités ne l'intéressent pas. Lorsque vous le rencontrez, pour peu que vous soyez attentif à l'expérience dont il peut faire état, vous découvrirez un homme sensible, précis, calme, conscient de bien posséder son métier mais peu enclin à dormir sur sa gloire; vous découvrirez un homme dont vous vous dites, très vite, que dans sa tête, ça dessinera toujours.

L'album intitulé "Julian Key" est beau, comme les affiches de cet homme au regard profond. En demandant à Pierre Baudson d'expliquer l'art de l'affichiste, au baron Van Ypersele et à René De Cort de parler de l'homme, et à Philippe Minguet de donner son avis, les éditions Lannoo, de Tiel, ont mis en vedette un cas, un être d'exception, un maître, dont l'œuvre aura, dans la publicité, marqué son époque par la qualité artistique mais aussi l'exceptionnelle puissance d'expres-



## INTERCONTAINER: RESULTATS DES 3 PREMIERS TRIMESTRES 1981

Comme nombre de ses concurrents présents sur le marché des transports, INTERCONTAINER a dû subir les contrecoups d'une conjoncture dont l'atonie ne frappe pas seulement les pays européens, mais également les Etats-Unis.

Grâce aux efforts mis en œuvre par INTERCONTAINER, les résultats des trois premiers trimestres 1981 n'ont été affectés que très légèrement. Vu cette évolution on ne saurait pourtant présager un revirement fondamental de la situation à la fin de l'année.

Dans le secteur maritime le volume total de trafic s'élevait à 360.671 TEU, soit une régression de 3% par rapport à la même période de l'année précédente, alors que, avec 186.791 TEU, le trafic continental européen a subi une légère baisse de 1,5%.

Dans le trafic avec la Grande-Bretagne INTERCONTAINER n'a réussi que partiellement à maintenir sa part de marché. Par contre le secteur de trafic avec l'Extrême-Orient et le Moyen-Orient via l'URSS a connu une évolution positive. Les échanges, avec un total de 20.259 TEU, ont connu en effet dans ce secteur un accroissement de 26,5% par rapport à la même période de l'année précédente.

En résumé, on constate qu'avec 599.793 TEU chargés et vides les activités se sont traduites pour le trafic global par une légère baisse de 2,2% par rapport à l'année précédente.

En dépit de la conjoncture actuelle, INTERCONTAINER est déterminé à intensifier ses efforts pour continuer à développer la conteneurisation en Europe. Les transports conteneurisés continuent en effet à s'imposer comme un mode de transport économique et rationnel tant pour les échanges de marchandises avec l'Outre Mer que pour les transports purement continentaux.



sion qui est sa constante depuis plus de 20 ans.

*roulez en dormant* ® **B**

