

INFORMATIONS S.N.C.B.

ⓑ

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer
belges

5 **82** NOVEMBRE

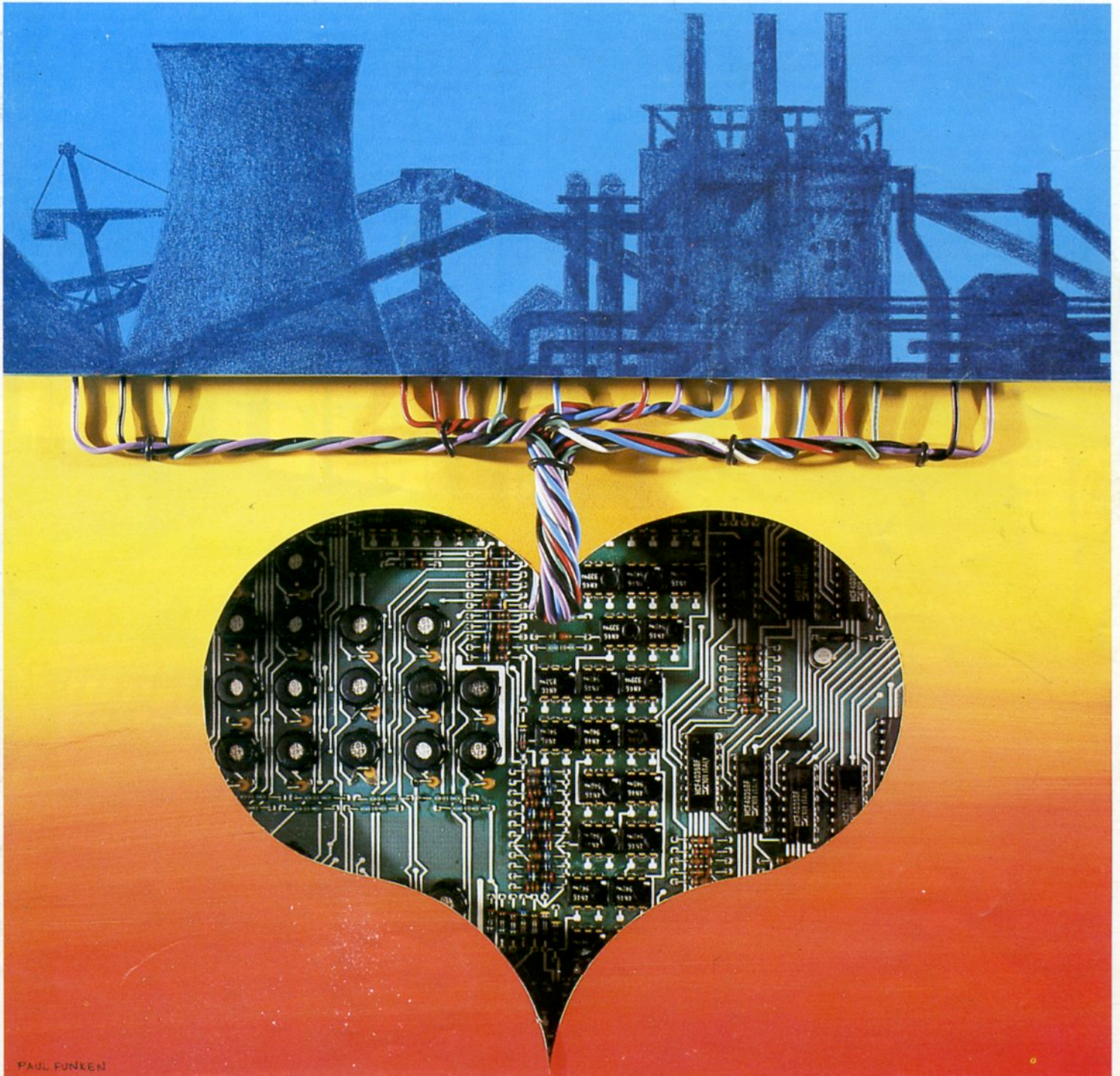
Publication
mensuelle
sauf les
1°, 4°, 7°, 8°
et 10° mois

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:
Interfrigo: 8
SNCB

SOMMAIRE



ENTREPRISE

- AEG, l'électronique et le charbon: 3-5
- AU CEI avec Depaire: 6-7



TARIF-HORAIRES

- Les relations internationales wagons complets: 8-11.



NOUVELLES B

- L'abonnement d'entreprise: 12-13
- Interfrigo, le passé et l'avenir: 14
- Quelques mouvements à Bruges et Gand: 14
- Bureaux d'information marchandises: 14



EPOQUE

- Oscar de l'emballage: 15



TOURISME

- Les Pyrénées à une nuit de chez nous: 15.

EDITORIAL

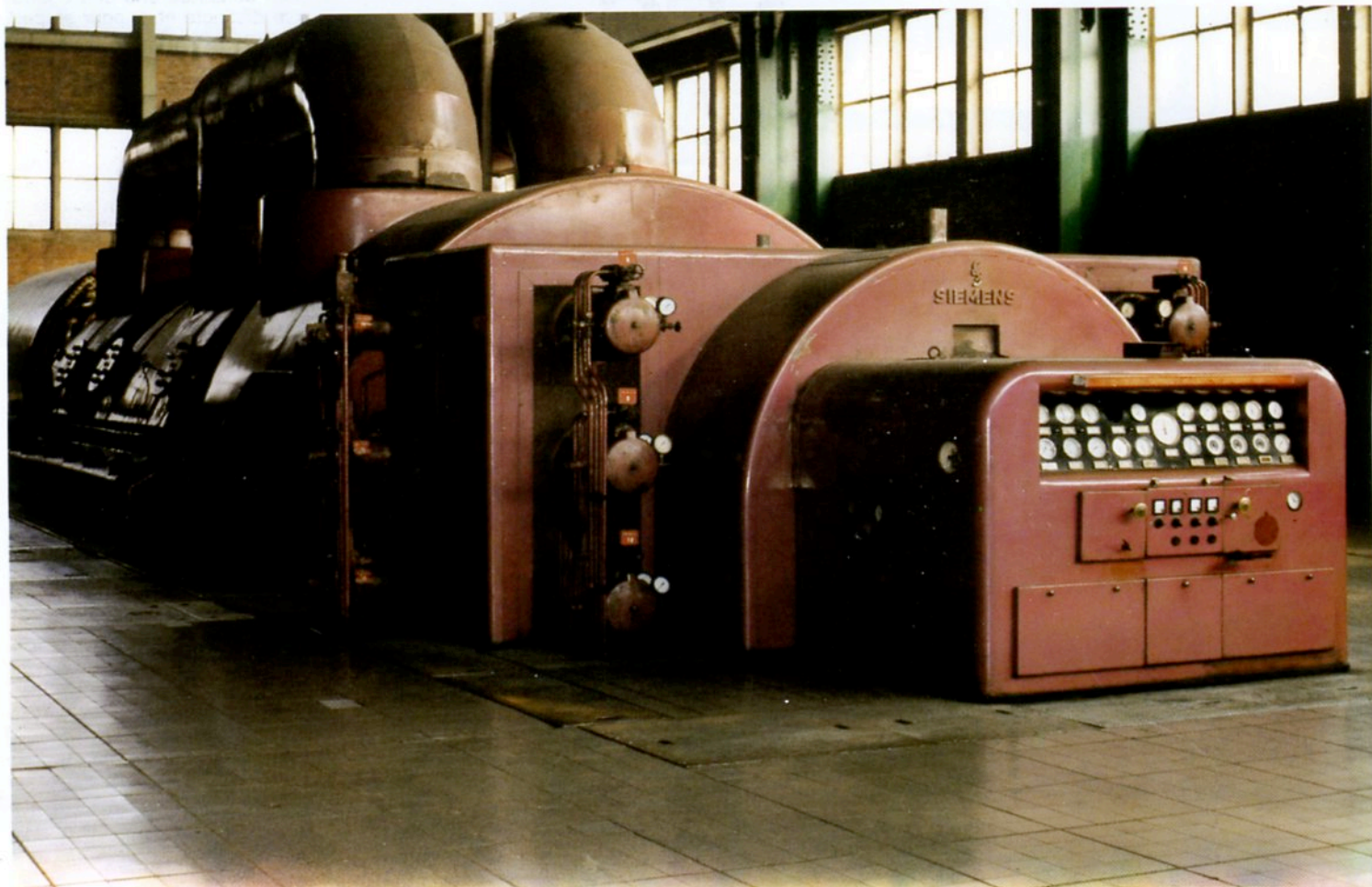
POUR COMPRIMER LES FRAIS GENERAUX

Il n'y a pas longtemps, certains considéraient les frais généraux comme un refuge providentiel des dépenses, une tangente à la taxation. C'était l'heure des vaches grasses. Ceux-là mêmes s'aperçoivent aujourd'hui que les frais généraux écornent la marge bénéficiaire et prennent à l'ère des vaches maigres un poids qu'un peu partout on s'efforce d'alléger sensiblement.

Les frais de déplacement sont de ce genre, et la compression les vise au même titre que les autres. Mais faut-il se déplacer moins? Assurément pas. Le remède est dans la recherche de formules plus économiques.

La SNCB en a trouvé une en faveur des entreprises. Elle propose depuis le 1er octobre un titre de transport réellement intéressant dans cette optique de compression: l'ABONNEMENT D'ENTREPRISE valable sur tout le réseau belge. L'entreprise en est titulaire et tous les membres de son personnel peuvent s'en servir. Il est valable tous les jours, sur tout le réseau belge, dans les trains de toute classe. Il est sans aucun doute plus rentable que l'abonnement réseau ordinaire car, passant de main en main, il est utilisé davantage. Et il met le déplacement à un prix très avantageux. Si l'on s'en tient aux jours ouvrables uniquement (alors que l'abonnement est valable les week-ends et jours fériés), et à des déplacements dans un rayon de 50 à 100 kilomètres, ce qui est une moyenne plus que raisonnable, le kilomètre parcouru coûte de 1,45 à 2,90 francs en première classe. Voilà qui fait la différence!

Si l'on se souvient que la carte de fidélité voitures-lits permet d'obtenir un supplément gratuit après en avoir acheté dix, voilà, avec l'abonnement d'entreprise, un nouvel avantage pour toutes les firmes inscrites au registre de commerce. Voyez les détails que nous en donnons dans cette revue: vous y apprendrez tout ce qu'il faut savoir sur cet ABONNEMENT nouveau.





Cette partie des équipements des centrales électriques comprend en fait deux aspects: la mécanique et l'électronique.

La mécanique

A la sortie de la fosse de déchargement, un réseau de courroies transporteuses part vers la centrale et son parc à charbons. La longueur varie selon la disposition des bâtiments et des aires. Ainsi, à la centrale des Awirs, une courroie longue doit surplomber la route qui sépare la centrale de son raccordement ferroviaire à la ligne 125.

En général, ce réseau court de la fosse au parc et repart de celui-ci vers la centrale. Il comprend un nombre plus ou moins grand de carrefours, qui permettent de faire suivre au charbon des circuits variés, ce qui rend plus souple le travail. Parfois, le charbon ira au parc, parfois, il montera directement au broyage; mais d'autres cheminements peuvent être envisagés.

La constitution des piles du parc et la reprise du charbon sont l'affaire d'appareils appelés gratteurs et jeteurs. Il s'agit de bras autour desquels tournent des courroies ou des chaînes à raclettes et qui, montés sur un chemin de roulement, longent les piles constituées. Les jeteurs ser-

vent à déposer le charbon venu de la fosse, les gratteurs reprennent ce charbon pour la montée en centrale. Un troisième type de machine combine les deux fonctions: la chaîne à raclettes peut tourner dans les deux sens; tantôt, elle dépose le charbon, tantôt, elle le reprend. Nous l'appellerons machine réversible.

Dans certaines centrales, on voit deux gratteurs-jeteurs travailler sur deux tas de charbons de qualités différentes, l'un gras, l'autre maigre. Le combustible brûlé dans les chaudières est alors le résultat d'un mélange proportionné de ces deux qualités, un mélange précis, qui reproduit les caractéristiques requises par les brûleurs. Dans ces centrales, le réseau de courroies comprend un équipement ultime avant les broyeurs: une trémie mélangeuse où aboutissent les prélèvements des deux gratteurs-jeteurs.

L'électronique

Dans la génération de l'automatisation, les relais électriques sont remplacés par les microprocesseurs: les infiniment petits concourent à faire fonctionner infiniment bien les centrales.

Le réseau d'acheminement voit ses qualités mécaniques encore valorisées par le système d'auto-

matisation. Mais l'électronique seule ne sauve pas le producteur: les microprocesseurs ne prennent leur valeur que lorsqu'un cerveau humain a transcrit en eux toute la logique de fonctionnement de l'entreprise. Couplé à la commande de la centrale, le système d'automatisation du parc vise à optimiser le travail. Il commande le fonctionnement du parc, de la fosse au broyage; il commande certains "périphériques" tels le pesage automatique ou les sondes de trémies; il détecte et signale les anomalies; il déclenche les décisions nécessaires; il produit un protocole de toutes les opérations effectuées dans l'ensemble du parc.

Le contrôle du fonctionnement s'effectue d'un bureau de la centrale, et si tout se passe bien, aucune intervention humaine n'est utile dès que le charbon quitte les wagons. Les microprocesseurs robotisent toute l'installation et dispensent ainsi le personnel de tâches ingrates, voire pénibles.

Nous vous proposons de suivre ici deux exemples: des automatisations réalisées par AEG-Belgique pour Intercom à Ruien et pour Unerg dans ses centrales d'Amercœur, Awirs et Péronnes.

Le groupe AEG-Telefunken a connu en Allemagne, ces derniers mois, des problèmes auxquels la presse a fait largement écho. La situation s'assainit progressivement. La société belge du même nom constitue une entité juridique distincte et a, pour sa part, une situation saine. Son activité va toutefois être sensiblement modifiée par le redressement allemand: on enregistrera probablement un repli dans le secteur électricité grand public (hifi et électroménager produits en Allemagne) et une poussée du secteur technique (technologies de pointe, projets industriels développés en Belgique). C'est d'ailleurs sur ce terrain que nous avons rencontré les électroniciens d'AEG Bruxelles dans les centrales électriques.

La tête et les jambes

A Ruien comme dans les trois centrales de l'Unerg, le schéma de base est identique. On pourrait en donner une image tant soit peu humanisée.

Le *cerveau* est la partie dite intelligente du système, celle qui commande l'ensemble et réagit aux informations diverses qu'elle reçoit. C'est une armoire d'automatismes, en clair, les microprocesseurs.

Les *muscles* sont les cellules qui transforment les ordres en réalité ou, si vous préférez, qui mettent en marche et arrêtent les moteurs.

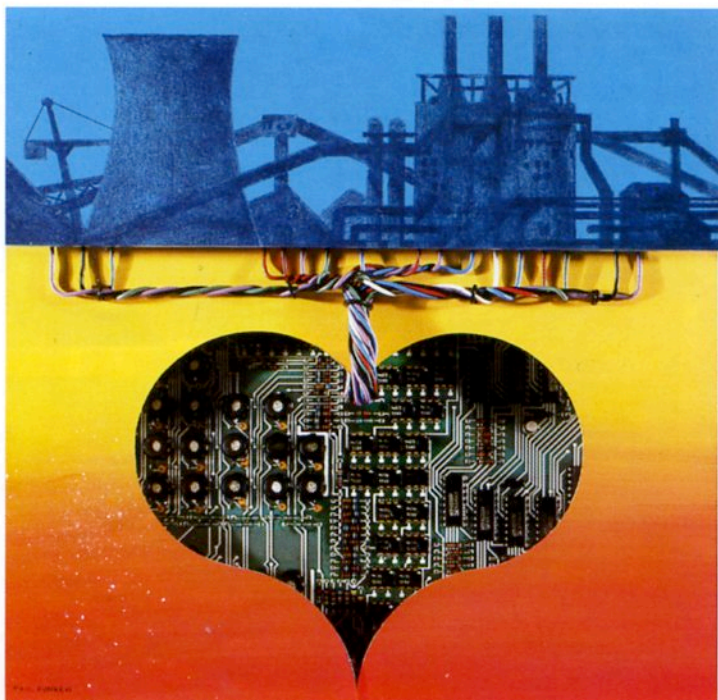
Les *yeux* et les *oreilles* sont présents sur le site. Il s'agit de capteurs qui observent le fonctionnement de la mécanique et en rendent compte au cerveau.

AEG: L'ELECTRONIQUE ET LE CHARBON

Dans nos articles consacrés aux centrales électriques reconverties au charbon, nos lecteurs ont entrevu des éléments qui s'inscrivent dans la prolongation du transport proprement dit. Concentrés sur le chemin de fer, nous sommes restés assez vagues à leur propos, encore que nous ayions, avant les vacances, exploré l'étape ferroviaire ultime, la fosse de déchargement.

On ne peut parler d'aboutissement du transport que lorsque le charbon est presque en chauffe, dans les trémies qui font anti-chambre aux broyeurs. Nous vous invitons aujourd'hui à quitter la fosse de déchargement pour cheminer sur ce dernier maillon, jusqu'à l'entrée de la centrale même, par un équipement dont les trois qualités essentielles sont

- la rapidité d'exécution - pour suivre la cadence ferroviaire et celle de la centrale;
- la fiabilité - car l'arrêt d'une centrale coûte très cher;
- l'automatisme - élément de rentabilité et de progrès social.



Ce schéma unique prend corps de manières différentes. A la centrale de Ruien, Electrobél, qui s'est chargé de l'ingénierie générale, a choisi un système classique, encore que très moderne. Pour ses trois centrales, Unerg a préféré une solution peut-être plus avancée. Mais chaque application répond, il faut le dire, aux besoins des centrales, selon l'étendue de leur parc et la voracité de leurs chaudières. Nos deux schémas montrent comment cela se présente.

Ruien

Le cerveau de Ruien se compose de l'armoire d'automatismes et d'un tableau synoptique réunis dans le local de commande de la manutention.



Le synoptique visualise toute l'installation, depuis la fosse de déchargement ferroviaire jusqu'aux trémies des broyeurs à charbon. Chaque mécanisme, chaque courroie transporteuse s'y trouve représenté et signalé par une vérine qui clignote en cas de mauvais fonctionnement.

Les automatismes sont réalisés par huit microprocesseurs DPW 101 qui commandent quatre tranches de l'installation en duos. Exemplons-nous: un microprocesseur dirige une partie de l'installation; son double est prêt à prendre le relai en cas de défaillance; ainsi la montée vers les broyeurs est-elle double: qu'une courroie flanque, sa jumelle la remplace, commandée par le microprocesseur jumeau du précédent. La sécurité a motivé le système: la consommation de la centrale, fort importante, supporterait mal un arrêt prolongé.

Le local électrique, à une cinquantaine de mètres du poste de contrôle, renferme deux types

d'armoires: celles qui rassemblent les cellules de puissance et celles des capteurs. Les cellules sont des tiroirs où des contacteurs de puissance, entourés des sécurités nécessaires (fusibles, thermiques...) transforment les ordres du cerveau en force motrice. Elles reçoivent des impulsions des microprocesseurs et génèrent des courants nécessaires pour les moteurs. L'armoire des capteurs centralise les observations des yeux et des oreilles pour leur interprétation par les microprocesseurs.

Sur le site même, des coffrets locaux regroupent les signaux des capteurs, organes des sens du système, qui observent la rotation des bandes, leur centrage, le fonctionnement des gratteurs et jetteurs... bref, toute la méca-

que dont dépend le fonctionnement optimal du parc.

Unerg

Le cerveau se répartit en deux locaux. On ne trouve pas, dans ces centrales, de synoptique. Un petit tableau de contrôle est associé au poste de commande de la centrale même. Dans le même local se trouvent une imprimante qui noircit et rougit du papier pour signaler en clair les défauts de fonctionnement, indiquer les périodes d'activité (heure de démarrage, heure d'arrêt) et dresser un bilan quotidien (durée de travail, quantités de charbon traitées).

L'armoire d'automatismes - les microprocesseurs CP 80 - se trouve dans le local électrique. Elle y voisine avec les armoires

de capteurs et de cellules, ainsi qu'avec le répartiteur (qu'on trouve à Ruien dans l'armoire d'automatismes même). Elle a encore un autre voisin, appelé Géadat, qui est, lui, le cerveau de l'imprimante.

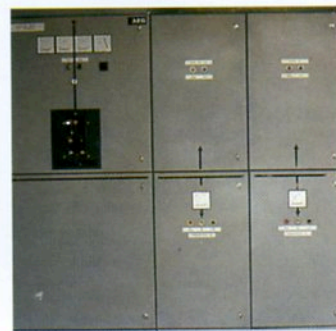
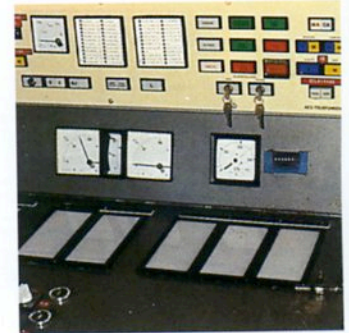
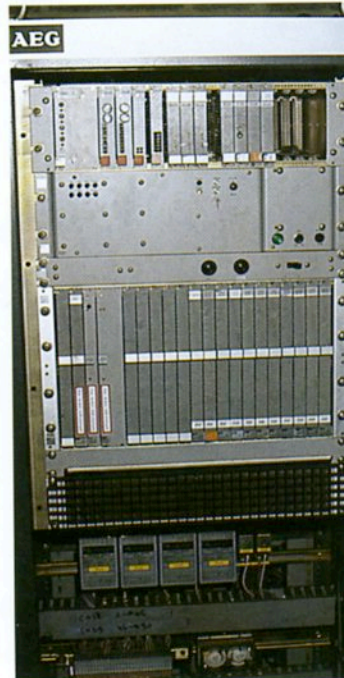
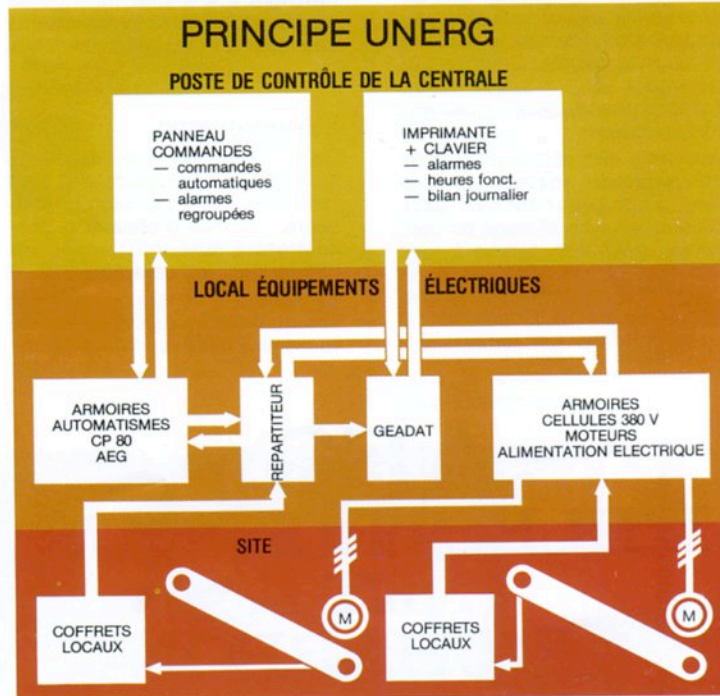
Sur le site, les yeux et les oreilles travaillent aussi regroupés dans des coffrets locaux. Mais il faut relever une nuance par rapport à Ruien: les machines réversibles des centrales Unerg sont toutes équipées d'origine d'un microprocesseur CP 80, d'une capacité inférieure, bien entendu, à celle de l'automate programmable central. C'est une des raisons pour lesquelles Unerg a demandé à AEG de choisir un matériel proche, l'unité n'étant jamais un défaut.

L'imprimante

L'imprimante marque une nette différence entre les deux systèmes. Lorsqu'une alarme se déclenche à Ruien, le contrôleur peut localiser immédiatement le défaut, grâce à la visualisation sur son synoptique.

A l'Unerg, quand tout va bien, on travaille en quelque sorte à l'aveugle. Le tableau de contrôle ne comprend que quelques alarmes regroupées, avec vérines et signal sonore, et quelques boutons de commande. Lorsqu'un défaut apparaît, un coup d'œil sur ce tableau en donne le type, mais pas la situation; c'est l'imprimante qui, en lettres rouges, donne l'indication en clair du défaut et de sa localisation.

De toute façon, il est, dans les deux cas, possible de réagir sur le champ. Peut-être le papier produit dans les centrales Unerg a-t-il l'avantage de laisser des traces qui permettent un meilleur contrôle et une meilleure analyse des événements... mais ce n'est pas sûr.



Il est bon de préciser que lorsqu'apparaît un défaut, l'alarme retentit; en même temps, le microprocesseur débraille l'installation à rebours, de la mécanique défaillante jusqu'au point de départ (pour éviter les engorgements de charbon). Après l'intervention humaine éventuelle, l'alarme étant annulée, le microprocesseur remet le tout en marche, en cascade, dans l'autre sens. En cascade pour éviter un appel excessif de courant, et lais-

ser aux capteurs le temps de jouer leur rôle.

La description complète et exhaustive des installations pourrait nous mener très loin. Nous devons nous limiter. Mais nous ne terminerons pas sans avoir reporté nos lecteurs aux encadrés techniques qui accompagnent l'illustration, ni sans avoir dit que ces automatisations donnent toute satisfaction à leurs utilisateurs. La preuve? Cette remarque souriante d'un responsable de la centrale d'Amécœur lors de notre passage: "Tiens, il y a un parc à charbons, ici?" Manière de dire que tout tourne rond et que ce parc ne cause guère de soucis.

Les procédures de fonctionnement

Pour la réception du charbon, les différentes bandes transporteuses sont mises en marche l'une après l'autre, suivies par le jetteur et enfin par la courroie extractrice de la fosse.

Pour la reprise au tas, les bandes transporteuses sont mises en marche l'une après l'autre, suivies par le gratteur.

Pour une réception et une montée en broyeur simultanées, il faut envisager séparément Ruien (qui dispose de deux machines de tas à fonctions distinctes pour

courroie de fond. Le débit des machines réversibles est calculé en fonction du mélange de charbons souhaité. Mais il doit être, dans ce cas, adapté encore davantage. Grâce à un système de by-pass, on dépose une partie du charbon venu de la fosse et on prolonge le circuit de l'autre partie vers la trémie mélangeuse. Une seule des machines travaille de cette façon à ce moment, car on ne reçoit qu'une qualité de charbon à la fois. C'est donc le débit de l'autre machine qui est modifié pour s'aligner sur le travail de la première.

Scenarios de démarrage

La mise de charbon au tas, à l'arrivée d'un train ou de camions, est commandée manuellement.

Quant à la reprise pour la montée au broyage, elle peut suivre d'autres procédures. Prenons pour exemple le cas de Ruien.

- Sur appel de niveau bas. Dans chaque trémie de broyeur (la centrale en a 16) se trouvent une sonde inférieure et une sonde supérieure, toutes deux commandées par un microprocesseur. Lorsque la sonde inférieure devient apparente, un ordre part automatiquement, et l'on remplit la trémie jusqu'à ce que la sonde supérieure disparaisse sous le charbon.

- A la demande volontaire. Veut-on remplir certaines trémies et pas d'autres, par exemple? Le préposé effectue les manœuvres nécessaires: quelques boutons sont pressés sur le synoptique et le tour est joué.

- Full automatic. Un programme particulier permet d'alimenter les trémies des broyeurs à échéances fixes, par exemple toutes les 4 ou 6 heures. Dans ce cas, quel que soit le niveau du charbon dans les trémies, on les remplit toutes à l'heure dite. Les sondes de niveau haut commandent le passage d'une trémie à l'autre. L'avantage du système est de mettre la force motrice en œuvre selon un programme pré-établi au lieu de le faire au coup par coup. Cela conduit à une économie énergétique intéressante pour la centrale. Il n'est donc pas utile d'insister sur le fait que cette procédure est appliquée le plus possible.

Les automates programmables

Les microprocesseurs qui commandent les parcs à charbon des quatre centrales sont tous de la gamme AEG. Mais, comme nous l'avons précisé dans l'article, ils diffèrent d'une application à l'autre.

Ruien en a 8, du type DPW 101, aux caractéristiques suivantes:

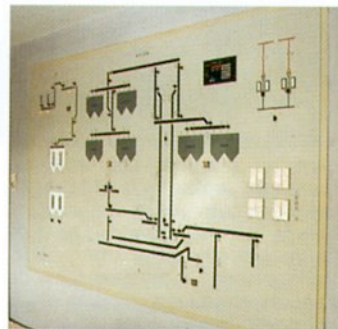
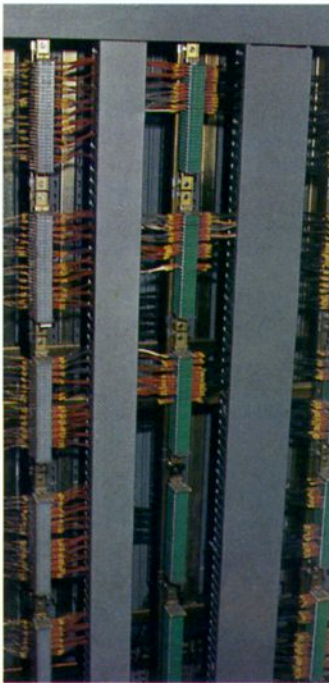
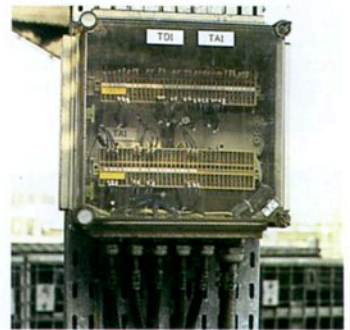
- mémoire E-prom de 3 K, soit 24 K au total, dont 16 utilisés et 8 en réserve (N.B. K est l'unité utilisée pour mesurer la capacité de mémoire).

- 40 entrées et 24 sorties, soit au total 320 entrées et 192 sorties.

- 64 registres (temporisations, compteurs...), soit 512 pour les 8 microprocesseurs.

Chaque centrale Unerg possède (en plus de ceux des machines réversibles) un microprocesseur CP 80, qui est de la même famille que le DPW 101 et a pour caractéristiques maximales:

- une mémoire de 32 K.
- 800 entrées/sorties.
- 766 registres (pour les compteurs, temporisations, opérations de calcul...).



Il est composé d'un ensemble de cartes de fonctions différentes: mémoire utilisateur, mémoire des signaux internes, alimentation, unité centrale, entrées/sorties. Une carte, précisons-le, est un ensemble électronique complet monté sur un support unique, et qui coulisse comme un tiroir parmi d'autres dans l'armoire d'automatismes.

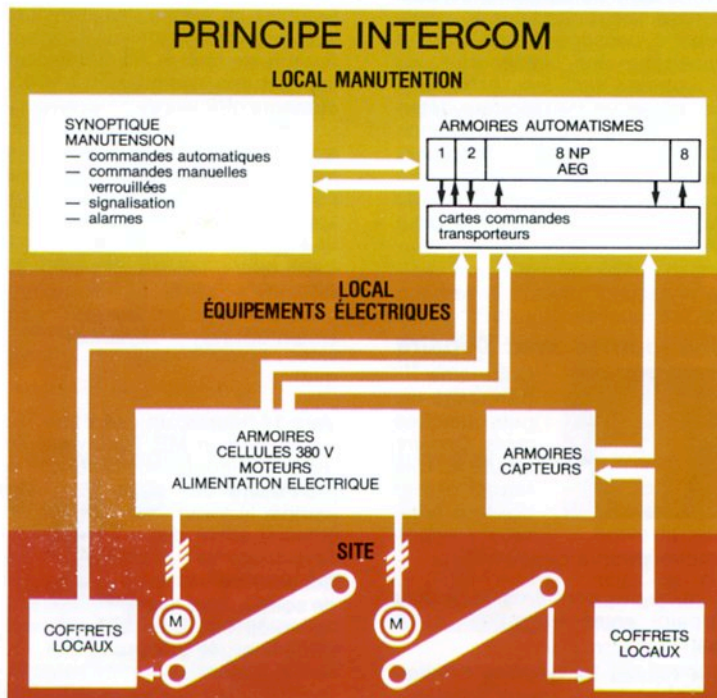
Les concepteurs des automatisations ont bien sûr choisi un matériel dimensionné. Ils ont veillé à garder en réserve, dans chaque installation, 10 à 20% de mémoire afin de pouvoir si nécessaire introduire des ajouts dans la commande des installations de manutention.

Les microprocesseurs Géadat des trois centrales Unerg sont davantage des périphériques: ils reçoivent des ordres et les font transmettre en clair par l'imprimante. Leur présence se justifie par le fait que sans eux, les imprimantes resteraient muettes.

un seul type de charbon) et les centrales de l'Unerg (qui sont équipées de deux machines réversibles, une pour chaque qualité de charbon).

A Ruien, toutes les bandes transporteuses sont mises en mouvement, suivies par le gratteur, le jetteur et la courroie extractrice de la fosse. Il s'agit en fait du déroulement simultané des deux opérations décrites plus haut.

A l'Unerg, les bandes démarrent comme à Ruien, suivies par les deux machines réversibles et la



AU C.E.I.



Voilà maintenant plus d'un an que quarante importateurs de fruits et légumes se sont groupés, à Bruxelles, en une coopérative, le Centre Européen d'Importation, CEI, qui dispose au Quai des Usines d'un hall marché, d'entrepôts frigorifiques et d'un raccordement au réseau ferroviaire. Nous avons présenté le CEI à l'occasion de son inauguration, dans une ambiance animée, en présence de bon nombre de personnalités. Nous avons expliqué son fonctionnement et exposé le rôle que le chemin de fer y joue. A ce moment, trois transitaires étaient en activité dans l'immeuble également occupé par la douane et la SNCB. Le quatrième a ouvert son bureau au CEI le 1er mai dernier. C'est la société Edmond Depaire, qui a installé là une antenne de son agence en douane. Mais Depaire, au lieu de limiter son activité à la fonction de transitaire, a voulu jouer aussi un rôle d'auxiliaire ferroviaire qui nous a incités à retourner au Quai des usines.

Le transitaire



Peut-on mieux définir le transitaire que comme un tampon entre l'importateur et les différentes instances auxquelles il a affaire?

L'importateur est en fait un négociant, qui connaît parfaitement son produit et traite ses affaires autant par intuition que par des méthodes raisonnées. Il ne nourrit pas une passion débordante pour l'aspect administratif de son activité, et préfère donc confier à des spécialistes expérimentés ses contacts obligés avec la

douane et l'ONDAH, l'Office national des débouchés agricoles et horticoles, que l'Etat charge de contrôler la conformité des produits importés. Et puisque tout cela est lié au transport, le transitaire règle aussi les échanges avec les transporteurs. Enfin, il informe également son client sur l'état du marché, son équilibre, ses tendances, bien placé qu'il est pour en avoir une idée globale.

Le transitaire a-t-il une influence sur le choix du mode de transport? Est-il en mesure, jouant d'avantages tels que des ristournes, d'exercer une pression sur le choix de l'importateur? On peut se le demander. Certains coopérateurs du CEI proclament en tout cas leur parfaite indépendance dans ce domaine. Un seul élément peut modifier la question: le passage obligé par tel transitaire qui détiendrait un monopole sur les acheminements par un transporteur déterminé. La pratique quotidienne établit en effet entre partenaires une relation de confiance à laquelle d'aucuns craindraient de nuire en suivant ainsi une autre filière.

Une journée avec Depaire



Quatrième transitaire depuis quelques mois, Depaire ajoute au rôle traditionnel diverses prestations appréciables pour la coopérative.

Comme ses confrères, le bureau Depaire entre en action tôt le matin.

A 4 heures, la gare de Schaerbeek a remis la rame chargée sur

les voies 1 et 2 du raccordement. Les documents ont été répartis entre les différents transitaires qui ont séance tenante commencé l'enregistrement et le dédouanement des arrivages.

A 4h30, les douaniers entrent en jeu, de concert avec les représentants de l'ONDAH, pour opérer les contrôles nécessaires, inscrire les importations et donner la main levée.

A 6 heures, les ventes commencent au marché. Les importateurs ont entamé le déchargement des camions et des wagons libérés par la douane. Les gerbeurs entrent dans une ronde, transportant les palettes de cageots entre les véhicules et les entrepôts frigorifiques.

Pendant ce temps, les transitaires accomplissent un certain nombre de tâches. Ils établissent les factures, remplissent les documents officiels de mise en consommation et dressent les acquits de TVA. Les transitaires paient pour leurs clients les frais de transport et avancent les montants de TVA. En fin de semaine, ils remettront l'ensemble des factures pour recouvrer les créances ainsi constituées.

Le bureau Depaire preste des services complémentaires l'après-midi.

Vers 14 heures, un chauffeur, au volant de son MB Trac, véhicule mixte rail/route, commence la manœuvre des wagons. Il rassemble les wagons vides sur les voies 9 et 10 du raccordement, afin que le locotracteur de Schaerbeek les emmène en fin de soirée. Pour libérer totalement les voies 1 et 2, où une nouvelle rame chargée arrivera la nuit suivante, il dispose sur les voies intermédiaires les wagons que

leurs destinataires n'ont pas complètement ou pas du tout déchargés. Des wagons restent là tous les jours parce que l'acquéreur de la marchandise n'a pas encore pu tout emporter ou que l'importateur n'a pas trouvé dans son entrepôt la place nécessaire pour stocker leur chargement.

Au CEI, le véhicule mixte peut le cas échéant tirer aussi des camions provisoirement immobilisés et, muni d'une lame spéciale, déneiger en hiver les zones de circulation et de manutention. En outre, sa présence au CEI permet de réagir très vite en cas d'urgence et ouvre la perspective d'autres services à envisager.

Ces autres services, et les initiatives que Depaire, auxiliaire ferroviaire, pourrait prendre, les coopérateurs du CEI les verraient sans doute d'un bon œil: tout ce qui peut faciliter le travail et organiser mieux encore la vie au quai des usines sera le bienvenu.

La concurrence...



Quelle est maintenant la situation du chemin de fer au Centre Européen d'Importation? Elle est

complexe. Au cours des dernières années, les transporteurs routiers se sont dotés de véhicules spécialisés (en température dirigée) modernes et adaptés à la manutention actuelle. Ils se sont ainsi donné un avantage technique certain sur le chemin de fer. Les wagons frigorifiques et réfrigérants européens sont, pour la plupart, relativement âgés, et beaucoup sont peu pratiques pour le transport sur palettes: les

AVEC DEPAIRE



portes étroites gênent le mouvement des gerbeurs. Ils n'autorisent en général qu'une vingtaine de tonnes de charge utile. Seuls les wagons mamouths de Transfesa qui arrivent en Belgique à la saison des oranges espagnoles, avec une charge utile de 40 tonnes, attirent plus ipso facto la clientèle vers le rail. Gageons que les nouveaux wagons qu'Interfrigo a mis en fabrication donneront au rail un regain d'intérêt ou en tout cas de meilleures armes pour lutter contre la concurrence.

Le raccordement, implanté à un bout du terrain du CEI, est plus ou moins éloigné des entrepôts des importateurs. Les coopérateurs les mieux situés doivent

malgré tout imposer à leurs gerbeurs des trajets de plusieurs centaines de mètres par palette traitée, à moins que leur client gare son camion près des wagons mêmes. Recevoir le wagon à la porte de l'entrepôt serait un progrès considérable. La société Depaire étudie pour cela la mise en service d'une remorque porte-wagon, que son véhicule mixte ferait circuler un peu partout sur le terrain du CEI.

Le ferroutage, autre formule mixte, aurait aussi sa place dans cet ensemble. Il suffirait qu'un tractionnaire transfère du terminal de Tour et Taxis - assez proche - au quai des usines les semi-remorques et caisses mobiles pour que les importateurs puissent décharger à l'entrée même de leur entrepôt.

Les avantages



Les quarante coopérateurs ont désigné parmi eux un "délégué ferroviaire", chargé de toute discussion avec le chemin de fer - que ce soit la SNCB ou une société interna-

tionale comme Interfrigo - sur des points qui concernent tous les occupants du marché.

Avec monsieur Anzellotti pour le seconder, monsieur Bellanca, cav. Carlemo, joue ce rôle de négociateur. Défenseur acharné du transport par chemin de fer, monsieur Bellanca reconnaît à ce dernier quelques beaux avantages. Les prix sont stables: tarifés, ils restent valables d'une saison à l'autre, à l'encontre des prix rou-

eux, testent de nouvelles pratiques, prennent de nouvelles habitudes et se tatent encore, à la recherche de la formule la plus intéressante. Si un transitaire comme Edmond Depaire, jouant de sa filiation à la SNCB, parvient à proposer une palette de services pratiques et avantageux, le chemin de fer, avec un matériel adéquat et un acheminement rapide, peut jouer au CEI un rôle important.

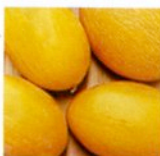


tiers qui fluctuent en raison égale du volume à transporter. Le règlement des litiges s'avère plus facile; il repose sur une réglementation légale dont il n'existe quasi pas d'équivalent dans la discussion avec des routiers isolés. Moyennant paiement des frais de chômage, le wagon peut être une extension provisoire de l'entrepôt engorgé; c'est particulièrement utile en haute saison et impensable dans le cas d'un camion.

Monsieur Bellanca voit dans le bureau Depaire du CEI un auxiliaire précieux qui pourrait, en répondant à des besoins déterminés, par une gamme de prestations nouvelles, compléter l'acheminement pur par le chemin de fer et offrir de la sorte un service de transport complet et très satisfaisant.

Mais l'avenir ne se limite pas au MB Trac. Des idées germent dans le cerveau des exploitants, qui envisagent déjà de nouvelles améliorations du service offert aux coopérateurs, service ferroviaire ou service connexe, destiné à faciliter le travail au Quai des usines. La formule est intéressante: ce que la SNCB, confinée dans son rôle de tractionnaire, ne peut réaliser faute de moyens ou d'hommes, sa filiale routière s'en charge et l'offre ferroviaire, en définitive, devient dans son ensemble plus que comparable à celle de la concurrence. Cela ne devrait pas manquer de porter des fruits, comme tous les autres produits réalisés en commun par Depaire et la SNCB.

L'avenir



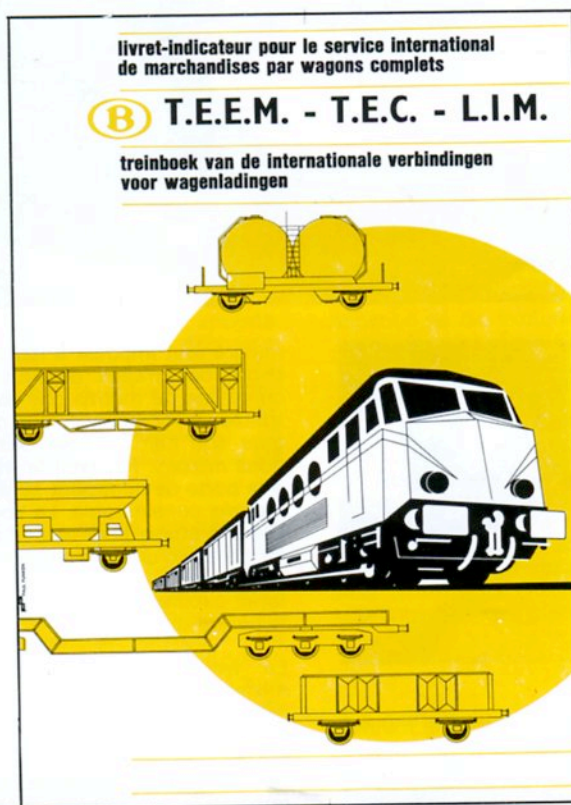
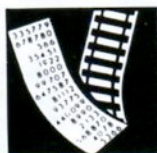
La situation évolue au CEI. Après de nombreuses années de cohue à Tour et Taxis et au marché bruxellois des primeurs, les importateurs, installés sur leur surface à

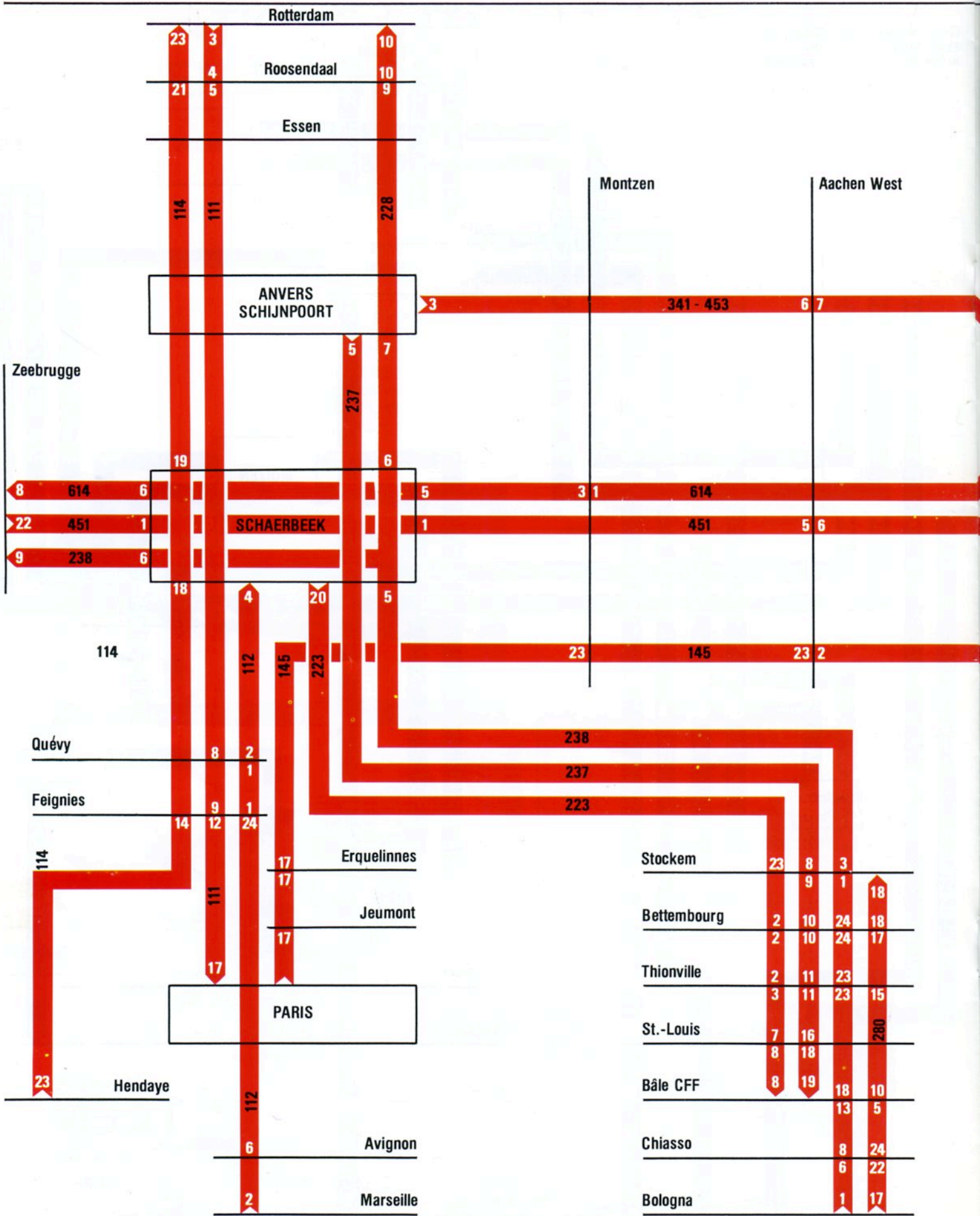
RELATIONS INTERNATIONALES EN WAGONS COMPLETS

Voici, à l'intention de la clientèle qui remet ou reçoit des wagons complets en trafic international, une schématisation des relations TEEM et TEC les plus importantes pour la Belgique.

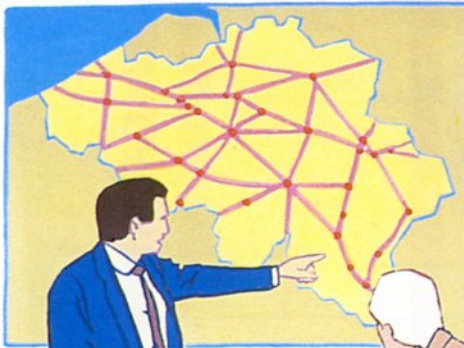
Ces mêmes relations sont données en grand détail dans le livret indicateur des relations internationales en wagons complets TEEM - TEC - LIM, édition 82/83, publié comme chaque année par les chemins de fer belges, et que les clients intéressés peuvent se procurer sur simple demande aux représentations et agences commerciales de la SNCB.

Ce livret comporte un chapitre "généralités", le détail des itinéraires des trains TEEM, TEC et LIM, ainsi que les horaires de ceux d'entre eux qui touchent notre pays.







L'ABONNEMENT D'ENTREPRISE...



1. NOUS SOMMES UNE P.M.E.,
SPÉCIALISÉE DANS LE CONSEIL
EN COMMUNICATION.




2. CHAQUE JOUR - OU PRESQUE -
L'UN D'ENTRE NOUS AU MOINS
PART EN DÉPLACEMENT.




3. FRAIS GÉNÉRAUX ...
REMBOURSEMENT AU FUR ET
À MESURE ... DU TRAVAIL POUR
LE COMPTABLE.



4. ENFIN C'ÉTAIT COMME CELA.
EN OCTOBRE, NOUS AVONS DEMANDÉ
UN ABONNEMENT D'ENTREPRISE
VALABLE SUR LE
RÉSEAU BELGE.



5. LA FORMULE DE DEMANDE COMPLÉTÉE,
SYLVIE L'A RETIRÉ UNE SEMAINE
PLUS TARD ET PAYÉ CASH. EN
LIQUIDE: ON N'ACCEPTE PAS
LES CHEQUES DE PLUS
DE 5.000 FRANCS.



6. DEPUIS, C'EST SIMPLE.
MICHEL EST PARTI LE PREMIER JOUR,
MUNI DE L'ABONNEMENT.

... POUR LE PERSONNEL QUI BOUGE

7. LE LENDEMAIN C'ÉTAIT ROBERT...

8... ET PUIS ARLETTE.

1

9. VENDREDI, CHARLES PARTAIT A COLOGNE. IL EST REVENU DIMANCHE, CAR L'ABONNEMENT EST VALABLE TOUTS LES JOURS. IL N'A PAYÉ QUE LE BILLET ALLEMAND, VU QUE L'ABONNEMENT LE COUVRAIT JUSQU' A LA FRONTIERE!

10. DÈS DEMAIN, C'EST RICHARD, POUR UNE NAVETTE DE TROIS JOURS, PUIS DE NOUVEAU ROBERT, OU LE PATRON. TOUT LE MONDE ICI PEUT L'UTILISER. IL SUFFIT DE TRAVAILLER DANS L'ENTREPRISE.

12. ET JE NE COMPTE PAS L'AMORTISSEMENT SUPPLÉMENTAIRE LES WEEK-ENDS QUAND ILS REVIENNENT DE L'ÉTRANGER OU QU'ILS PARTICIPENT À UNE FOIRE, UNE EXPOSITION! JE NE VOUS LE CACHE PAS: L'ABONNEMENT D'ENTREPRISE, POUR MOI, C'EST LA SOLUTION.

11. DU POINT DE VUE PRIX, C'EST INTERESSANT. EN PREMIÈRE CLASSE IL ME REVIENT A 290 FRANCS PAR JOUR OUVRABLE. QUAND ILS VONT À LIÈGE, ALLER-RETOUR, ÇA ME FAIT 1F.45 LE KILOMETRE! ET EN SECONDE CLASSE, JE N'EN AURAI EU QUE POUR 97 CENTIMES.

VALIDITÉ: 1, 3 OU 12 MOIS, À PARTIR DU 1^{er} OU DU 16 D'UN MOIS.
DEMANDE: SUR FORMULE R 220 (DANS TOUTES LES GARES) 8 JOURS AVANT DÉLIVRANCE.

CONDITION: ÊTRE INSCRIT A UN REGISTRE DE COMMERCE BELGE. L'ENTREPRISE TITULAIRE EST RESPONSABLE DES IRRÉGULARITES. ELLE DOIT ANNONCER SÉANCE TENANTE À LA S.N.C.B. LA PERTE OU LE VOL DE L'ABONNEMENT.

PRIX:	2 ^e CLASSE	1 ^{re} CLASSE
1 MOIS	4.490 F	6.740 F
3 MOIS	13.110 F	19.670 F
12 MOIS	48.580 F	72.870 F

PAUL FUNKEN



INTERFRIGO: LE PASSE ET L'AVENIR

Interfrigo opère, en Europe et au Proche Orient, les transports ferroviaires internationaux de denrées périssables et de produits nécessitant une température dirigée. Un peu plus de 23.000 wagons réfrigérants, isothermes et frigorifiques sont mis à la disposition des expéditeurs pour ce genre de trafics. En réalité, Interfrigo possède environ 7.000 de ces wagons, les autres appartenant aux réseaux ferroviaires et aux filiales.

La majeure partie des transports opérés par Interfrigo est constituée par les expéditions de fruits et légumes frais en wagons réfrigérants traditionnels, au départ d'Italie, de Grèce, de France et d'Espagne.

L'offre d'Interfrigo comprend quatre volets:

- **les transports "au voyage"**. C'est l'activité traditionnelle et essentielle de la société (86,9% du trafic). Dans ce cas, Interfrigo met le matériel roulant à la disposition des expéditeurs.
- **le "service complet"** concerne 8,7% du trafic. Cette fois, à la mise à disposition, Interfrigo ajoute le service du froid ou du chaud ainsi que la surveillance de l'acheminement de l'expédition à la livraison au destinataire. En service complet, Interfrigo collabore étroitement avec des transitaires qui se chargent du dédouanement de la marchandise, de l'entreposage et de la livraison.
- **la location à longue durée** fournit 3,5% du trafic. Des wagons réfrigérants sont loués aux expéditeurs pour une durée déterminée (celle des trafics saisonniers, par exemple). Ils peuvent être revêtus d'inscriptions personnalisées, puisque pendant toute la durée de la location, ils ne roulent que pour le locataire, qui s'en sert comme de wagons P.
- **les containers frigorifiques** (0,9% du trafic), dont le transport est organisé en service complet, avec l'étroite collaboration d'Intercontainer, Interfrigo ne possédant pas d'engins du genre.

Le trafic en 1981

L'année 1980 s'était soldée pour Interfrigo par une baisse de trafic. Un très léger regain a été enregistré en 1981, le trafic total passant de 3.885 à 3.911 tonnes-kilomètres.

Le trafic avec le Proche Orient s'est encore développé: on a dénombré, par exemple, 44 trains chargés de 23.400 tonnes de pommes françaises pour Bagdad, ainsi que des trains complets de beurre, de volailles, d'œufs, etc. pour Téhéran.

La plus grande partie du trafic suit l'axe sud-nord. L'Italie, avec à son actif plus d'un tiers des wagons chargés, est le principal exportateur client d'Interfrigo. En 1981, par exemple, l'Italie a chargé pour la Belgique 2.359 wagons de fruits et légumes. La France est notre deuxième fournisseur, mais elle n'atteint pas 20% de nos importations sous température dirigée.

A l'exportation, la Suisse est le plus gros client de notre pays; 2.266 wagons y ont été dirigés en 1981. Ce trafic comprenait des bananes (de 20 à 25 wagons par semaine), des légumes et des fruits frais divers (un trafic de chicons de 10.000 tonnes entre autres) et un peu de poisson. Hormis les chicons et quelques fruits à noyaux, l'ensemble de ce trafic est d'origine maritime et représente plus de 35.000 tonnes.

Il faut noter que le trafic d'exportation belge est supérieur au trafic d'importation: 3.483 wagons expédiés dans 14 pays contre 3.126 reçus de 13 états.

L'avenir

Interfrigo parvient donc à freiner l'érosion de son trafic et à le stabiliser. L'évolution du transport sous température dirigée l'oblige à mettre continuellement à jour son offre de services.

La société envisage la construction d'un type de wagon qui réponde, du point de vue technique et commercial, aux exigences de l'économie à longue échéance. Nous en avons parlé dans une précédente édition. Des systèmes nouveaux de réfrigération et de chauffage sont à l'essai.

Et Interfrigo s'efforce de créer de nouveaux débouchés, pour être moins dépendant des marchés traditionnels, dont l'opérateur ferroviaire peut difficilement influencer les facteurs. Le rapport entre les fruits et légumes d'une part, les autres denrées alimentaires de l'autre, actuellement évalué à 70/30, devrait rapide-

ment passer à 50/50. Interfrigo compte y arriver en augmentant le nombre de transports dans le sens nord-sud.

Ajoutons que les représentants nationaux d'Interfrigo travaillent déjà dans ce sens, comme nous l'expliquait récemment le directeur d'Interferry (voir interview dans notre numéro 4/82).



QUELQUES MOUVEMENTS A BRUGES ET GAND

Monsieur Vannieuwenhuyse, qui dirigeait notre représentation commerciale régionale de Gand, a été admis à la retraite. Nous lui souhaitons de longs et beaux jours de repos, agrémentés d'activités plaisantes.

Provisoirement, la direction de cette représentation a été confiée à Monsieur Van Rossem, qui a remis (provisoirement aussi) l'animation de l'agence commerciale de Bruges entre les mains du sous-chef de bureau/prospecteur monsieur De Raedt.



BUREAUX D'INFORMATION MARCHANDISES

Dans notre précédente édition, nous annoncions l'ouverture de trois nouveaux bureaux d'information marchandises, en plus des deux qui existent déjà. Rappelons que ces bureaux répondent à toute question relative au transport de marchandises et à sa tarification.

La bonne information étant fonction d'une bonne question, les informateurs de ces bureaux souhaitent, pour travailler de la façon la plus efficace possible, que les clients leur adressent des demandes précises, comprenant mention du poids, du volume, des dimensions et de la nature exacte des marchandises à transporter. Ils aimeraient au surplus savoir si des quantités importantes ou des expéditions régulières sont envisagées, ce qui peut conduire à des réductions de prix ou à la conclusion de contrats particuliers.

Si le problème s'avère plus complexe qu'à première vue, et que vous préféreriez un contact direct, un prospecteur ou le représentant commercial même peuvent vous rendre visite et vous aider à définir exactement le problème. Rappelons les coordonnées téléphoniques de ces bureaux:

Anvers: 03/233.23.17 et 233.23.25

Bruxelles: 02/219.44.50

postes 279 et 278

Charleroi: 071/43.01.73

Gand: 091/21.99.58

Liège: 041/23.17.13



OSCAR DE L'EMBALLAGE (communiqué)

Etes-vous fabricant ou designer de bons emballages, matériaux, accessoires, machines ou appareils d'emballage? Si oui, participez au concours "Oscars et Grands Prix de l'Emballage".

L'Institut Belge de l'Emballage organise à nouveau cette compétition dont le but est de stimuler le développement de nouveaux emballages et de les mettre en évidence.

Savez-vous que les résultats du concours 1981 ont paru dans de nombreuses revues belges et étrangères?

Aujourd'hui encore nous parvenons des demandes d'informations relatives aux emballages primés.

Les participants ont la possibilité de s'inscrire dans une des catégories suivantes:

1. les emballages de transport,
2. les emballages de distribution,
3. les prototypes d'emballages,
4. les matériaux et accessoires d'emballage et de conditionnement,
5. les machines et appareils d'emballage.

En dehors des caractéristiques techniques et fonctionnelles, les coûts, la créativité et le design seront également pris en considération. L'emballage le plus rentable, en considérant la qualité - les coûts - les matières premières, pourra être couronné par un prix du Ministre des Affaires Economiques.

Les réalisations primées seront exposées lors du 8ème Salon International de l'Emballage PRO-PACK à Bruxelles du 8 au 12 février 1983.

La participation vous est ouverte si vous êtes actifs dans le domaine de l'emballage. Bien que le concours s'adresse en particulier aux fabricants d'emballages, de matériaux, d'accessoires, de machines et d'appareils d'emballage, il n'exclut nullement la participation des designers, utilisateurs, exportateurs et distributeurs.

Nous espérons que vous utiliserez ce tremplin pour présenter vos produits à l'industrie belge. La remise des prix se fera avec toute la publicité voulue. Les résultats seront diffusés dans la presse professionnelle belge et étrangère.

Les intéressés peuvent obtenir le règlement, les bulletins d'inscription ou tout autre renseignement relatif à ce concours, en s'adressant à l'INSTITUT BELGE DE L'EMBALLAGE, 15, rue Picard, B-1020 Bruxelles, Tél. 62514 ibebvi-b, Tél.: 02/427.25.83 - 427.25.93 (Extension 15 - Mr. MACHIELS).



LES PYRENEES A UNE NUIT DE CHEZ NOUS

C'est sans doute le tour de France qui a le plus largement répandu la réputation du Tourmalet ou du Pla d'Adet, théâtres de superbes exploits ou de catastrophiques défaillances. Les sports cyclistes n'ont pourtant pas l'exclusivité de ces montagnes pyrénéennes: la neige y attire les skieurs, sportifs de l'hiver, en nombre croissant.

Nous Belges y pensons peut-être moins qu'aux Alpes, où notre regard embrasse à la fois la Suisse et la France, et qui nous sont devenues un site traditionnel pour les vacances de neige. Pourtant les Pyrénées offrent aussi un excellent enneigement et leur infrastructure touristique promet des séjours aussi enthousiasmants.

Les Pyrénées s'ouvrent à nous cet hiver, plus particulièrement, grâce à un nouveau train de nuit direct, qui évite Paris: le Pyrénées Express. Un train assez particulier, qui véhiculera aussi bien les automobilistes et leur voiture jusque Toulouse ou Narbonne, et les autres voyageurs, qu'on appelleraient en souriant les piétons, vers un chapelet de gares qui desservent de près ou d'un peu plus loin quelques belles stations de vacances, dans la majeure partie des Pyrénées, puisque Tar-

bes est le terminus de cet express.

On rencontrera, parmi les occupants de ce train, des voyageurs individuels, embarqués pour un séjour qu'ils auront composé et organisé eux-mêmes, mais aussi les clients de nos deux opérateurs ferroviaires, Railtour et FTS-Frantour. Comme de tradition, ces deux-là se sont partagé les stations.

Railtour emmènera ses clients en Espagne, dans deux stations des Pyrénées Catalanes. La Molina est la plus grande station de ski espagnole, avec ses 60 kilomètres de pistes de descente et 5 kilomètres pour le ski de fond; de 1700 à 2500 mètres d'altitude, les skieurs de tout niveau y trouveront leur satisfaction: la station propose, de plus, toutes les possibilités habituelles de l'après-ski, de quoi prendre des vacances complètes. Masella est une station plus petite, mais aussi fort bien équipée: 43 kilomètres de pistes, reliées au domaine skiable de La Molina, dans une région extrêmement boisée; l'Alp Hôtel, très moderne, compte plusieurs piscines, un sauna, un gymnase et une salle de bains dans toutes les chambres.

De son côté, FTS-Frantour vous invite dans cinq stations françaises. Cauterets se trouve à l'entrée du Parc National des Pyrénées; c'est une grande station de sports pourvue également d'une piscine couverte. Barèges, au pied du Tourmalet, est un village traditionnel, dont le domaine skiable, en liaison avec celui de La Mongie, offre 80 kilomètres de pistes; les skieurs de fond y trouveront 20 kilomètres de pistes balisées et la station promet de la joie également aux lugeurs et aux marcheurs. A St-Lary, où la patinoire et le tennis couvert offrent une alternative au ski (62 km de pistes), on découvre les villages pittoresques de la vallée d'Aure. Font Romeu est une station familiale multisports où les musclés trouveront une piscine olympique, une patinoire, un centre équestre et une piste de luge, en plus de ski, bien entendu, notamment la piste de 23 km et les boucles de 7, 6 et 5 km pour le ski de fond. Enfin, Porté Puymorens, village catalan proche d'Andorre, a pour particularité une piste de canoë-kayak sur neige.

Les Pyrénées n'ont rien à envier aux Alpes, vraiment, en équipement, en soleil, en joies sportives... Nous les connaissons moins, tout simplement, mais cela va changer dès cet hiver.

Le Pyrénées Express quittera Schaarbeek les 17, 23 et 30 décembre, puis tous les vendredis du 7 janvier au 18 mars, à 19h47. Pour le retour, il quittera les Pyrénées tous les samedis du 18 décembre au 19 mars.

Les automobilistes pourront y charger leur voiture jusque Toulouse ou Narbonne (un train autos-couchettes d'hiver en plus!). Les autres voyageurs quitteront le train au fil des arrêts pour prendre une correspondance ou rejoindre en car les stations desservies par les deux opérateurs. L'offre globale va de 7.350 francs la semaine en location avec FTS-Frantour, et 10.950 francs la semaine en demi-pension dans un hôtel deux ou trois étoiles espagnol ou français.

Bien entendu, les voyageurs sans auto n'ont aucune obligation de prendre le train à Schaarbeek: le Pyrénées Express fera arrêt à Bruxelles Nord, Bruxelles Midi et à Mons.

Une idée pour changer de montagnes!



*Les Pyrénées, Alpes, Dolomites...
consultez les gares, Railtour, Frantour.*