



INFORMATIONS S.N.C.B.

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





SOMMAIRE



ENTREPRISE

Le chemin de fer aux Papeteries de Belgique: 4-5
Containers et wagons chez Ford Genk: 10-11



EPOQUE

Le train des pommes: 13



NOUVELLES B

La SNCB à la darse Delwaide: 12
Interunit, coopérative des ferroutiers: 14
Voyagez en règle: 15
Numéros de téléphone à Liège: 15



CONTAINER

Equipements sportifs: 15



TOURISME

La restauration ferroviaire: 6-9

EDITORIAL

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:
Papeteries de Belgique: 4-5
CIWLT: 6-9
Intercontainer: 15
Leys: 6-9

Photo P. DE KERCK



C'est Georges Nagelmackers, un Liégeois, qui fonda en 1872 la première compagnie européenne d'exploitation de wagons-lits, chacun le sait.

Quatre ans plus tard, en décembre 1876, cette compagnie devint officiellement une société anonyme de droit belge au capital social de 4 millions de nos francs, une somme considérable. Les grands voyages en train étaient alors de mode; cela fit l'affaire de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, qui fit une percée très rapide. L'Europe découvrait le confort ferroviaire.

Le 5 juin 1883, le premier Orient Express quittait Paris pour Constantinople; il emmenait le wagon-restaurant numéro 107. Ce n'était pas un baptême pour ce dernier: son premier voyage avait eu lieu le 10 octobre 1882, sur le parcours Paris-Vienne. Il y a donc un siècle.

Ce centenaire, la CIWLT en Belgique ne l'a pas fêté avec tambours et trompettes. L'heure est à la sobriété: on se prépare au centenaire de l'Orient Express, l'année prochaine, et l'on préfère accorder ses soins à un service à la clientèle toujours plus irréprochable.

Informations SNCB a saisi l'occasion de cet anniversaire pour explorer un peu le domaine de la restauration ferroviaire, partant de la voiture n° 107 pour en venir aux réalités contemporaines. C'est l'objet d'un petit dossier dans ce numéro.



(B)



L'ampleur et la durée de la crise économique qui affecte chacun de nous à des degrés divers risquent de situer la présentation des vœux pour l'an nouveau dans un cadre plutôt sombre. Lorsque des responsables d'entreprises emploient de plus en plus fréquemment l'expression "on ne voit pas la fin du tunnel" pour apprécier ou caractériser l'activité industrielle et commerciale, le directeur commercial de la SNCB doit faire un effort pour ne pas verser dans un certain découragement. Car pour nous aussi, la difficulté majeure est bien le rétrécissement considérable du volume à transporter, signe évident du malaise profond que connaissent pratiquement tous les secteurs de l'économie.

Et pourtant, alors même que nous ne voyons pas encore le moindre signe précurseur d'une reprise, je n'hésite pas à réagir au moment de vous présenter mes meilleurs vœux pour 1983 en me disant que si l'homme refuse la fatalité, prend conscience de ses responsabilités et accepte d'utiliser l'infinie capacité d'imaginer, l'impossible devient possible et les situations doivent cesser de s'imposer à lui irrémédiablement.

Puissiez-vous accueillir mes vœux dans le même état d'esprit que celui dans lequel je vous les adresse, c'est le souhait qui me tient le plus à cœur.

F. DE HAECK,
Directeur commercial

PAPETERIES DE BELGIQUE



Après avoir exploré en septembre la problématique des transports de La Cellulose des Ardennes, qui partage entre la route et le rail ses approvisionnements en bois et ses expéditions de pâte en balles, nous franchissons aujourd'hui une nouvelle étape. En rendant visite aux Papeteries de Belgique, unique producteur belge de papier pour journaux et magazines, dont la division de Langerbrugge confie certains transports au chemin de fer.

Les Papeteries de Belgique ont leur siège social à Bruxelles. Mais le plus gros de leur activité est la production à Langerbrugge de 250.000 tonnes annuelles de papier en rouleaux, moitié papier journal, moitié papier naturel pour magazines. Pour le reste, l'activité recouvre quatre domaines:

- la fabrication de carton pour boîtes pliables destinées à l'emballage d'aliments et d'autres produits;
- la transformation et la fabrication de complexes pour emballage (tel le "flexible packaging")

pour l'alimentation, combinaison de papier et, par exemple, d'aluminium ou de plastique);

- le commerce en gros de papiers belges et français ainsi que d'une société allemande actionnaire, Feldmühle;
- la représentation d'autres fabricants de papier.

La société est liée par des accords techniques et financiers au producteur allemand Feldmühle qui détient 30% de ses parts, la Société Générale détient aussi des parts; 40% des actions restantes font l'objet de transactions en bourse.

Pourquoi cette papeterie a-t-elle choisi de s'implanter au bord du canal, près de Gand, et non dans une région très boisée? Elle avait pour cela trois bonnes raisons à la fin des années 20:

- l'usine fut implantée en même temps que la centrale électrique voisine: la fabrication de pâte à bois et le séchage du papier consomment beaucoup d'électricité et de vapeur;

- le bois indispensable était alors importé principalement de Finlande et de Russie par voie maritime;

- Langerbrugge est au centre d'une importante zone de consommation. Bruxelles, Amsterdam et Lille sont au plus à quelques centaines de kilomètres. Langerbrugge est idéalement situé pour la livraison de son papier à ces grands centres acheteurs.

Approvisionnement de bois par fer

Les trois machines (chacune a une longueur de 100 mètres et déroule une bande de papier de 6 mètres de large à une vitesse de 54 km/h) produisent 250.000 tonnes par an. On les nourrit pour cela de plusieurs sortes de matières premières:

- 500.000 tonnes de bois d'épicéa, dont on fait une pâte;
- 50.000 tonnes de vieux journaux et magazines envoyés par camion par les entreprises de récupération belges;

100.000 TONNES DE BOIS EN TRAIN POUR LANGERBRUGGE

- 45.000 tonnes de cellulose scandinave et américaine qui arrivent via Anvers, Terneuzen, Gand et Rotterdam. Cette pulpe chimique donne sa charpente au papier comme les ronds de fer donnent son ossature au béton armé. Le papier désencré et la pâte de bois y sont ajoutés.

- 40.000 tonnes de kaolin, qui donne au papier magazine sa blancheur et sa brillance, et qu'on importe d'Angleterre.

Les bois russes et finlandais appartiennent désormais aux souvenirs. La papeterie se sert exclusivement, à l'heure actuelle, de bois belge et de bois allemand. Les deux tiers sont acheminés par la route, le reste en chemin de fer.

"Nos fournisseurs choisissent eux-mêmes le mode de transport" explique notre interlocuteur à Langerbrugge. "L'un travaille plus facilement par le rail, l'autre donne la préférence au camion. Nous-mêmes optons, dans la mesure du possible, pour un partage entre ces deux modes. Il va de soi que chacun a ses avantages et ses inconvénients. Le camion offre le plus de souplesse d'utilisation: il pénètre dans la forêt jusqu'à la coupe et peut décharger chez nous à l'endroit exact que nous indiquons; l'inconvénient, c'est que tous les camions se présentent le matin et qu'il faut travailler très vite. Le train, lié à son infrastructure, ne pénètre pas en sous-bois et n'arrive pas au bord même de notre parc. Mais nous pouvons décharger plus à l'aise, en intercalant des camions. Et il ne faut pas oublier, parmi les avantages du train, la régularité et la sécurité de l'acheminement".

La papeterie voudrait voir naître un wagon plat capable de transporter les rondins de trois mètres chargés en longueur. Les rangers d'un tel wagon devraient idéalement être distants d'un mètre et demi. L'emploi de rondins de trois mètres est assez nouveau; il est lié aux progrès récents dans l'automatisation de la préparation du bois. Le standard métrique (1, 2 ou 3 mètres) est important: il est à la base de tout le travail à Langerbrugge. Les rondins traditionnels de deux mètres

sont coupés en deux par un sciage automatique et ceux qui n'atteignent pas ou dépassent un mètre provoquent des problèmes et des pertes dans le processus de production.

Le trafic ferroviaire provient d'un grand nombre de gares de départ. Le choix de la gare tient à l'organisation du fournisseur et à la localisation de ses chantiers. L'importation directe d'Allemagne est rendue, pour l'instant, problématique par des problèmes tarifaires. Des camions amènent beaucoup de bois de l'Eifel et de Hunsrück; comme il s'agit de fret de retour, ces transports se font à des conditions excellentes. Des chargements allemands arrivent en camions à la frontière belge où on les transfère sur wagons. Cette combinaison n'est pas la formule la plus économique, mais elle apparaît comme la plus souple. Les camions à deux essieux utilisés pour prendre le bois en forêt conviennent mal pour de longs trajets.

La collaboration avec le rail se déroule bien. Tous les jours, le raccourcement de Langerbrugge

reçoit de 10 à 20 (exceptionnellement 30) wagons tombereaux Eas contenant 50 stères d'épicéa. La rapidité et la sécurité d'approvisionnement sont très appréciées. Cinq à six ouvriers travaillent en permanence au parc à bois: ils déchargent trains et camions au moyen d'un grappin mobile. Ils mesurent tous les chargements arrivés (dans le secteur du bois, on ne pèse pas, on mesure) en vue du décompte final avec les fournisseurs. Une question de confiance réciproque.

Selon la saison, la réserve du parc à bois peut couvrir de deux à six semaines de production. Le parc est arrosé en permanence, pour que le bois garde son humidité, qui est une garantie de qualité et qui facilite grandement l'écorçage. Le stock varie d'une façon qu'on peut dire "naturelle": l'hiver est une basse saison, on travaille moins en forêt; et c'est tout le contraire l'été; le bois séchant plus vite en été, on maintient à cette saison une réserve minimum; le tas augmente en automne (saison bien humide),



pour rediminuer à la fin de l'hiver. Tout cela suit donc les mouvements de la production du bois.

Langerbrugge ne lie pas son approvisionnement à des questions de prix. Etant un partenaire très important sur le marché de l'épicéa, l'usine pratique une politique de prix très stable à longs délais. Les prix sont établis une fois l'an de commun accord. Le fournisseur en tire sécurité de production, le papetier sécurité d'approvisionnement.

Le produit fini, le papier en rouleau, doit être manipulé avec circonspection. Il s'agit d'une matière délicate, et la moindre avarie coûte cher. Les éditeurs de presse, qui en sont gros acheteurs, sont installés dans les agglomérations urbaines. Ils exigent une livraison rapide, à des moments déterminés. Leur situation donne un avantage incontestable au camion, qui pénètre jusqu'au centre des villes. Un raccourcement ferroviaire est exclu dans ces cas.

Concluons

Si le rail a peu de chances de travailler à la sortie de l'usine, l'approvisionnement en bois lui donne en tout cas de bonnes perspectives. L'activité de la papeterie procure à la SNCB un trafic d'environ 100.000 tonnes par an, intéressant dans la mesure où la frontière allemande se trouve assez éloignée de la zone portuaire gantoise, plus loin, de toute façon, que la plupart des centres de production belges.

La SNCB entend s'adapter à l'évolution et rencontrer les souhaits des producteurs et des acheteurs de bois. Un certain nombre de wagons existants seront incessamment munis de rangers supplémentaires pour le transport de rondins de trois mètres. Cela ouvrira des perspectives nouvelles dans l'ensemble du secteur. Et cela prouve à nouveau qu'un dialogue suivi avec l'industrie jette les bases de collaborations nouvelles, de participations plus diversifiées à l'activité économique du pays.



N° 107



La prime jeunesse de la restauration ferroviaire, nous l'avons trouvée dans une brochure de Wagons-Lits France, d'où nous distillons la biographie de ce fameux numéro 107.

Les premières tentatives (sans suite) de popularisation de la restauration dans les trains remontent à 1864, sur les lignes Odessa-Kiev et Londres-Peterbourough. Il fallut attendre 16 ans pour que, le 15 juin 1880, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits se lance à son tour dans l'aventure, en accrochant aux trains Berlin-Francfort deux voitures supplémentaires: une salle à manger et une cuisine. C'étaient deux voitures de la compagnie allemande Berlin Anhalter Eisenbahn, transformées pour la circonstance. Leur exploitation ne connut pas grand succès et fut abandonnée en 1882.

Mais l'effort ne fut pas vide de sens. Confortée dans son idée par l'expérience acquise, la Compagnie fit construire par les ateliers Ratgeber de Munich une voiture restaurant à trois essieux. Le châssis et la caisse furent livrés comme prévu le 1er août 1882 et les Ateliers de Saint-Ouen s'attaquèrent à la décoration intérieure. Début octobre, la voiture restaurant numéro 107 était prête. C'est un record que l'on ne pourrait battre aujourd'hui, mais qui s'expli-

que par le fait que les ouvriers, à l'époque, travaillaient 12 heures par jour et n'avaient pas encore (il fallut attendre 1906 pour cela) de jour de repos hebdomadaire.

L'habitacle de cette voiture de 12,5 mètres comprenait trois parties: une cuisine centrale et deux salles à manger de 12 places chacune, dont une dévolue aux dames et aux non-fumeurs. Murs et sièges étaient habillés de cuir.

La cuisine avait une surface de 4 m². Dans ce mouchoir de poche, on avait placé un four, deux bacs évier, deux tables, une cuisinière et une charbonnière. Deux petites

caves étaient aménagées sous le plancher de la cuisine, et deux autres sous le couloir entre les deux salles à manger.

L'exiguïté ne faisait pourtant pas obstacle à la créativité du chef-coq. Qu'on en juge en consultant le menu gastronomique du voyage inaugural, le 10 octobre 1882:

- huîtres, potage aux pâtes d'Italie
- turbot, sauce verte
- poulet chasseur
- filet de bœuf, pommes château
- chaud-froid de gibier
- salades
- crème chocolat
- dessert

Dans les circonstances que l'on sait, la réussite d'un tel programme tient plus du tour de force que de l'art culinaire!

La voiture était éclairée au gaz, les candélabres à 4 becs étant alimentés par deux réservoirs de 960 litres suspendus au châssis.

Un ingénieur en chef des Chemins de fer de l'Ouest, invité au voyage inaugural, expose dans son rapport ce qu'il faut savoir de la suspension de la voiture: "... la stabilité est parfaite. Au grand étonnement des convives, je l'ai testée à plusieurs reprises. J'avais placé sur une table un verre d'eau rempli à ras bord. Pas une goutte n'en a coulé pendant plusieurs heures..."

Après son baptême du rail entre Paris et Vienne, du 10 au 14 octobre 1882, la 107 prit du service le 5 juin 1883 dans l'Orient Express. Elle quitta l'activité - tout comme ses homologues 114 à 116 et 138 à 141 - à l'arrivée des voitures à bogies: elle offrait trop peu de places. Les pays Balkaniques la rachetèrent et elle travailla encore, pour eux, une vingtaine d'années. Elle roula ses derniers kilomètres en Roumanie et fut démontée en 1904. Dommage pour les ferroviathes! Mais on ne pensait pas encore, à l'époque, à un musée du chemin de fer!





UNE HEURE DE DETENTE DANS UN CADRE AGREABLE.

La Compagnie Internationale des Wagons-Lits et du Tourisme, autrement dit la CIWLT, développe son activité belge dans quatre grands secteurs.

1. Le secteur ferroviaire et maritime.

En tête vient le service des places-lits et couchettes dans les trains de nuit tels que sur les relations Ostende-Milan, Vienne, Copenhague, ou Bruxelles-Rome, Ventimiglia, ou encore Bruxelles-Rimini, Gênes. A cela s'ajoutent les services lits et couchettes des trains autos-couchettes et des trains spéciaux qui partent

de Belgique; des trains de vacances hors grille-horaire roulent en effet en hiver comme en été et sont desservis, tout comme les autres, selon cette règle générale: les services belges lits et couchettes sont assurés par les Wagons-Lits.

Mais il ne s'agit pas que de dormir. Manger constitue aussi une activité à laquelle les voyageurs s'adonnent dans les TEE, les trains autos-couchettes, les voitures-restaurants des trains pour Paris et Bâle, les voitures-buffets Ostende-Cologne, sans oublier les mini-bars des trains Ostende-Liège et Bruxelles-Amsterdam et,

last but not least, les voitures bars-discothèques des trains Railtour.

Depuis 1977, WL est présent aussi dans le secteur maritime, pour assurer la restauration, le self-service et la gérance des duty free-shops sur les ferries et jets-foils Ostende-Douvres.

2. Le secteur tourisme.

Les agences de voyages n'existaient pas à la fin du siècle passé. La CIWLT ouvrit les premières en Europe continentale et s'associa, au début de notre siècle, au réseau d'agences anglaises Cook, sous l'appellation "Agen-

ces de voyages Wagons-Lits Cook". A l'heure actuelle, une trentaine d'agences sont ouvertes en Belgique sous le nom de Wagons-Lits-Tours.

3. Le secteur hôtelier.

Euromotel/Etap Hôtel: c'est la chaîne hôtelière de la CIWLT qui couvre neuf pays. En Belgique, WL gère l'hôtel Astoria de Bruxelles, l'Euromotel d'Herstal, l'Etap-hôtel de Louvain-la-Neuve et l'Hôtel Club de Stavelot. Fin 82, le secteur hôtelier de la capitale s'est enrichi d'un nouvel établissement deux étoiles: l'hôtel Arcade, également géré par WL.





4. Le secteur restauration publique.

La Compagnie, sous la dénomination Eurest, fournit des repas aux écoles et aux hôpitaux. Elle propose un service traiteur aux entreprises et affirme aussi sa présence sur les autoroutes dans les Restop de St-Nicolas, Marke et St-Denijs-Westrem entre autres.

Voilà une belle gamme! Qui prouve que Wagons-Lits, ce n'est pas seulement du chemin de fer. Pourtant, l'activité ferroviaire reste sans doute l'une des plus importantes de ce groupe.

Notre revue a voulu rencontrer les responsables de WL Belgique pour parler avec eux de leur activité chemin de fer et de ce qui l'environne.

Qu'attend la clientèle de la restauration dans les trains en général?

La restauration dans les trains est une chose difficile, délicate. Le goût du public, très variable, est déterminant pour nos résultats commerciaux. Nous devons donc tenir compte de ces éléments. Nous procédons régulièrement à des études de marché en collaboration avec divers réseaux ferroviaires, afin de nous adapter aux tendances qui se font jour.

Il n'y a pas si longtemps, seuls les gens aisés faisaient usage de la restauration dans les trains.

Heureusement, nous avons franchi le pas de la démocratisation et aujourd'hui, la clientèle s'étend à tous les voyageurs, ne fut-ce que pour un café ou un sandwich!

Les études réalisées ont montré d'emblée que ce que j'appellerais le "cadre", l'environnement, en quelque sorte, est un élément essentiel. Il est clair que le voyageur considère le train d'abord et avant tout comme un moyen de transport. Qu'il puisse y prendre un repas, pour la plupart, c'est accessoire. Ce qui revient à dire que manger dans le train ne vient qu'assez loin dans l'ordre de préoccupation.

Mais lorsque le voyageur a décidé de se rendre à la voiture-restaurant, alors nous, Wagons-Lits, devons lui offrir un accueil soigné dans un cadre approprié. Le repas dans le train il faut le voir comme une détente, un bon loisir. Le slogan "Une heure de détente dans un cadre agréable" est une réalité. Le cadre dépend bien sûr de la nature du train. Un train de luxe comme le TEE offre mieux qu'un train ordinaire de vacanciers. L'atmosphère n'y est pas comparable à celle d'une voiture-restaurant ordinaire.

La restauration ferroviaire est complexe. Certains voyageurs ne veulent pas (ou ne peuvent pas) quitter leur place, par exemple à cause d'un enfant qui les accompagne, mais ils veulent pourtant manger; d'autres préfèrent la voiture-restaurant traditionnelle aux formules modernes comme le grill-express ou le self-service. Certains sont prêts à dépenser une somme importante pour un simple repas dans un univers ferroviaire attrayant, d'autres pas, au contraire...

"On" prétend que la restauration ferroviaire coûte cher...

La Compagnie est consciente que beaucoup de gens trouvent les prix élevés. En réalité, nous prétendons que ce n'est réellement pas cher.

Un menu en TEE coûte actuellement 813 francs belges. Compte tenu de la qualité offerte et des circonstances, c'est un prix raisonnable. Quant aux prix des plats à la carte, ils sont modérés si on les compare à ceux des restaurants que l'on fréquente en ville. Pourriez-vous trouver un bon Bourgogne ou un vin de qualité comme le Chablis pour moins de 550 francs?

D'ailleurs, nos prix ne sont pas établis ou adaptés à l'aveuglette: nous devons passer par la Commission des Prix du Ministère des Affaires économiques.

Le menu ou la carte... qu'est-ce qui plaît le plus?

Nous constatons une évolution dans le sens du choix à la carte. Un menu unique ne répond plus à l'attente de la clientèle. Les deux possibilités sont maintenant offertes dans tous les trains que nous exploitons. Manger à la carte ne signifie pas nécessairement payer plus cher: nul n'est obligé de prendre plusieurs services. Les gens au budget limité qui voudraient tâter quand-même de la restauration traditionnelle ne doivent pas redouter de le faire. Choisir un ou deux services dans une carte est tout-à-fait normal.

Les hommes d'affaires qui voyagent en TEE le soir mangent surtout à la carte. Souvent, le déjeu-

ner a été copieux; ils se contentent donc d'un choix simple.

Dans nos voitures-restaurants classiques, nous faisons alterner dix menus et dix cartes. On n'y retrouve la même offre que tous les dix jours. Et tous les trois mois, nous changeons les menus, pour les adapter, par exemple, aux produits de saison.

N'est-il pas difficile de prévoir le nombre de repas pour chaque voyage?

Si, bien sûr. Beaucoup de voyageurs établissent une comparaison avec la restauration aérienne. Cela n'a pas de sens. L'aviation connaît avant le départ l'occupation de chaque avion, grâce au système de réservation obligatoire. Le train travaille en "stand by". A l'exception des trains de vacanciers, nous travaillons toujours dans l'incertitude. C'est un problème difficilement résoluble.

Le rendement serait nettement meilleur si nous pouvions mieux prévoir le nombre de couverts. Certains voyageurs réservent des places restauration dans les TEE et en fin de compte ne consomment pas. D'autres n'ont pas pu, dans leur agence de voyages, obtenir une telle place et se décident au dernier moment, lorsque le train roule. C'est regrettable; c'est difficile pour nous.

La restauration classique ne va-t-elle pas être évincée par les formules modernes de grill express, self-service...?

La restauration classique est une valeur établie, qui ne disparaîtra





pas. Nous avons constaté qu'une bonne partie de la clientèle est fidèle à la bonne chère. D'autres réseaux européens s'en sont rendu compte également. Aux Pays-Bas, on a modernisé les voitures-restaurants classiques et l'on joue sur la combinaison menu + carte. En Autriche, des voitures classiques neuves roulent sur toutes les lignes. Le self-service n'a pas pu s'imposer et ses voitures ont été retirées de la circulation à la suite d'une étude de marché. L'Allemagne a vécu une évolution rapide vers le système Quick-Pick (une voiture qui peut servir de restaurant ou de buffet), mais on en revient. L'Italie et la France font exception à la règle. En Italie, le self-service a pris le pas sur la restauration; cela tient sans doute à la nature changeante des Italiens. Et la France se dirige de plus en plus vers le système aérien, appliqué dans les voitures Corail: service à la place même. Cette formule est aussi appliquée dans les TGV. Le repas est chaud en première classe, la deuxième classe reçoit des plats froids.

Ce système serait problématique chez nous. Le Belge apprécie un minimum de service. C'est une sorte de conservatisme congénital.

Remarquez que nous employons la formule dans les trains Railtour. Ce sont des trains de vacanciers typiques, dans lesquels ce type de restauration est bien accepté. Les repas sont préparés à Bruxelles, dans notre cuisine centrale, chargés dans le train où ils sont réchauffés. En été, nous servons parfois 6 à 700 personnes en une fois. C'est pas rien, je vous assure. Dans les trains

autos-couchettes qui partent de Belgique, les repas sont préparés par la CIWLT à la demande de la Direction commerciale de la SNCB. Nous maintenons une voiture-restaurant classique dans les trains pour Narbonne, St-Raphaël et Milan. Et dans certains trains qui partent après 20 heures, la restauration est inutile.

Le matériel roulant belge est-il bien adapté aux besoins?

La Compagnie espère depuis

longtemps déjà la mise en service d'une nouvelle voiture-restaurant belge. Nous poursuivons des négociations à ce sujet avec les directions commerciale et du matériel de la SNCB. Il faut aboutir vite. Les voitures actuelles sont vieilles et limitées à 140 km/h alors que les trains aujourd'hui ont le 160 en point de mire. Les voitures-buffets ont plus de 20 ans d'âge, ne peuvent accueillir que 20 consommateurs et offrent, avec leurs petites tables, peu de confort. Et même si l'on aime aujourd'hui le style rétro, il faut l'adapter au confort contemporain.

Le mini-bar est le service le plus "sommaire" des Wagons-Lits. A-t-il sa raison d'être sur un réseau aussi petit que le nôtre?

Les mini-bars sont apparus notamment sur la liaison Ostende-Liège à la demande de la SNCB. Nous rendons volontiers ce service, encore que la vente soit limitée. Ils ont leur raison d'être en tant que prestation complémentaire aux voyageurs. Les distances étant courtes, le personnel nous coûte cher. Nos vendeurs n'exercent véritablement que pendant un quart de leur temps de travail; pour le reste, ce sont en quelque sorte des "déménageurs": ils chargent, déchargent, rechargent sur un autre train, et ainsi de suite.

Cet état de choses a son effet sur les prix, bien que le rapport ne soit pas parfait.

La décision de desservir un train ou de l'abandonner vient tantôt des Wagons-Lits, tantôt de la SNCB. Ainsi, nous venons d'effectuer, à la demande de la

direction commerciale de la SNCB, un mois d'essais sur certaines relations. Nous avons pris l'initiative de desservir l'international Bruxelles-Amsterdam.

La restauration ferroviaire n'est à coup sûr pas une bagatelle. La CIWLT et la SNCB sont à cet égard des partenaires complets. La Compagnie vit pour une bonne part de cette activité et la SNCB a besoin d'elle pour parfaire son service aux voyageurs. Toutes deux ont donc intérêt à ce que la restauration marche bien... à ce que le voyageur profite de son heure de détente dans un cadre agréable.



Quelques chiffres des 8 premiers mois de 82

Trains TEE	Voitures-buffets au départ de Bruxelles ou d'Ostende	Voitures-restaurants au départ de Bruxelles	Services mini-bars au départ d'Ostende
6.745 déjeuners	60.497 sandwiches	19.892 menus	105.355 cafés-filtres ou thés
10.346 dîners	80.817 cafés-filtres	2.505 plats du jour	61.153 sandwiches
2.649 plats du jour		3.745 plats froids	147.689 boissons (bière, limonade, cola, jus de fruits...)
5.016 plats froids/entrées		5.866 steaks	
16.850 petit déjeuners		30.780 petits déjeuners	
21.560 cafés-filtres		46.290 café-filtres	
		24.233 sandwiches	

FORD GENK



haute responsabilité pour le transporteur



Ford est un nom qui n'a de secrets pour personne. Depuis quelque temps, les media, autant que les automobilistes "avertis", parlent du dernier né de ce constructeur automobile, le modèle Sierra.

Informations SNCB s'est rendu au bord des chaînes d'assemblage pas tant pour soupeser les qualités de la Sierra que pour faire le point sur l'important trafic ferroviaire dont le nouveau modèle est, en quelque sorte, responsable.

Ford Genk, plus de 11.000 personnes, ce qui en fait la plus importante usine de montage Ford au monde, fabrique à l'heure actuelle 1.300 Sierra et 250 utilitaires Transit toutes les 24 heures. Un score impressionnant, et d'autant plus frappant si l'on calcule que l'usine travaillant en deux pauses (16 heures par jour), un véhicule arrive en bout de chaîne toutes les 40 secondes!

Ce rythme de travail n'est possible que grâce à l'arrivage régulier et ininterrompu de grandes quantités de matières premières et de composants et à un écoulement comparable des produits finis. Régulier et ininterrompu: voilà résumée, en deux épithètes, l'exigence fondamentale que Ford impose à ses transporteurs. L'usine ne veut et ne peut pas constituer de stocks de matières premières et de composants: ce serait quasi irréalisable et cela entraînerait des frais inutiles. La solution la meilleure se trouve donc dans l'organisation optimale de l'approvisionnement et des expéditions par plusieurs modes de transport.

Le rail à l'entrée de l'usine

Le trafic ferroviaire entrant se compose de trois courants: des containers venus de Grande-Bretagne, des wagons P envoyés d'Allemagne et un flux d'acier d'origines allemande et française.

Les plus remarquables sont les trains complets de containers venus d'outre Manche. Les usines Ford de Dagenham, Southampton, Halewood et Swansea échangent avec celle de Genk des quantités considérables de pièces détachées. Les containers convergent vers Harwich, traversent la mer et quittent Zeebrugge par rail à destination de Genk. L'usine limbourgeoise reçoit ainsi chaque jour de 40 à 50 boîtes ISO de 30 pieds chargées par couples sur wagons plats. Rangés sur le faisceau de Ford, les wagons sont ensuite dirigés - par les locotracteurs de l'usine - en bordure ou à l'intérieur des halls de production, où des engins à fourche déchargent les "side-load-containers". Ce trafic tourne bien rond. Depuis trois ans, le train a pris le relai de l'acheminement routier par les camions de

la firme. La mise au point d'un schéma plus régulier des passages en ferry-boats a permis cette substitution. Il arrive toutefois que des containers très urgents doivent prendre la route: Ford en confie alors la charge à la filiale de la SNCB, Edmond Depaire.

Les constructeurs livrent aujourd'hui des voitures plus légères - et qui, par conséquent, consomment moins. Mais ils utilisent des composants plus élaborés, des pièces pré-montées, ce qui améliore la qualité des véhicules et facilite l'assemblage. Si donc le poids des composants diminue, par contre, le volume occupé augmente, et le nombre de containers utilisés va croissant.

Autre courant à l'entrée de l'usine: les wagons Ford qui amènent des pièces détachées des usines de Cologne et Saarlouis. Notons que Cologne envoie entre autres des moteurs sous emballage spécifique.

L'acier français et allemand qui entre à Genk arrive pour moitié par chemin de fer, le mode de transport idéal pour les charges massives. L'usine possède à cet

égard l'équipement adéquat, en voies de réception et en manutention des coils. La sidérurgie nationale (Gand et Liège) fournit, elle, par route, la distance étant jugée trop courte pour un approvisionnement ferroviaire.

Le train occupe donc à l'entrée de l'usine une position clé. Le responsable de la Division Transport de Ford Genk s'en explique: "La souplesse d'approvisionnement est essentielle pour que l'usine produise 1.300 Sierra et 250 Transit par jour. Nous n'avons pas mis tous les œufs dans le même panier. Le chemin de fer détient une part importante du potentiel, mais selon le cas, nous combinons avec le camion, avec l'avion, voire l'hélicoptère. Une rupture d'approvisionnement un peu sérieuse peut être pour Ford une petite catastrophe. Nous ne tenons pas à constituer des stocks: nos transporteurs sont donc investis d'une grande responsabilité. Ils sont le premier maillon de nos lignes d'assemblage. Ils sont pour ainsi dire nos stocks roulants. Le transport gagne sans cesse en importance; il est plus que jamais un poste de notre inventaire".



Trafic sortant

A la sortie, de toute évidence, le chemin de fer emporte surtout des produits finis, des autos. Plus de la moitié des véhicules assemblés à Genk - plus de 300.000 par an - prennent le train. Des négociations avec les réseaux concernés ont permis d'obtenir, pour l'exportation, des dérogations éventuelles aux règles habituelles du gabarit; les chargements combinés de Sierra et de Transit posent dès lors



ont même adapté leurs wagons. Cet effort pour le transport de nos Sierra a coûté plusieurs millions. La SNCB n'a qu'un parc limité de wagons porteurs; elle n'était donc pas très directement intéressée. Mais elle a participé aux travaux activement; il est vrai qu'elle joue un rôle essentiel: l'auto une fois chargée, la SNCB porte la responsabilité d'un transport parfait, même si le trajet jusqu'à la frontière est très court" précise notre interlocuteur.



par la route; le chargement et le déchargement des wagons coûte proportionnellement trop lorsque les distances sont courtes. Pourtant, Ford a fréquemment fait appel au rail en 81 pour ses expéditions au Royaume Uni; les wagons portaient pour les ports de Flessingue, Hoek van Holland et Rotterdam.

A la sortie, il faut encore compter un flux important de fret de retour en containers et wagons Ford. Cela tient aux échanges in-

en liaison étroite avec les services locaux de la SNCB pour l'exploitation même de son réseau interne. Sécurité, signalisation... la réglementation de la SNCB est d'application sur tout le domaine ferroviaire de l'usine.

La mise en œuvre satisfaisante d'un schéma de transport dépend intimement des hommes qui y travaillent. Reprenons à ce sujet les paroles mêmes de notre interlocuteur: "le meilleur schéma ne peut être un succès que si



moins de problèmes. Comme celle des voitures particulières, la production des utilitaires Transit est programmée sur commande. Tenant compte d'exigences spécifiques aux camionnettes, Ford peut, de ce modèle, fournir une grande variété de types, qui diffèrent en hauteur et en largeur du châssis et de la caisse. Le chargement de ces véhicules sur les wagons porteurs est toujours combiné de la meilleure façon possible, mais il reste parfois quelques problèmes dans les envois pour l'Italie.

Les autos sont de plus en plus basses: on les fait ainsi dans l'intérêt de la tenue de route et pour diminuer leur consommation. C'est bien le cas du modèle Sierra, qui a posé quelques problèmes de chargement: les rampes d'accès et les pièces de calage des wagons porteurs ne convenaient pas. Avant le démarrage de la production, le 21 juin dernier, de nombreux essais ont été réalisés au moyen de prototypes; et une solution fut mise au point avant que la production atteigne sa vitesse de croisière en septembre/octobre: il suffisait d'adapter les rampes et de créer de nouvelles cales.

"Les chemins de fer et les loueurs de wagons P ont bien collaboré à tous les essais; ils

L'effort n'a pas été unilatéral. Le chemin de fer ne pouvait trouver de solution pour le transport du modèle Sierra Ghia, encore plus bas sur ses jantes et ses pneus spéciaux. Il s'en fallait de quelques centimètres. C'est Ford qui a trouvé le joint: la voiture est surélevée par intercalage entre la suspension et le châssis de blocs de caoutchouc qu'on enlève après le transport. Ainsi, les nouvelles cales n'entament pas le châssis, et ce petit travail supplémentaire évite toute dégradation de la voiture. Le frottement, même si on en remarque peu les traces, nuit au traitement contre la corrosion: ce serait une atteinte aux efforts que Ford déploie pour livrer un produit de qualité.

Ford charge tous les jours de 60 à 70 wagons porteurs. L'Allemagne est le plus gros destinataire. Le rail dessert une vingtaine de centres de distribution d'où les voitures repartent en camions. La Scandinavie est parfois desservie en direct du réseau allemand, parfois en transit portuaire. Le système des centres de distribution ferroviaire est appliqué dans la plupart des pays européens: Autriche, Suisse, Italie, France, Espagne. Les centres de distribution les plus proches dans les pays limitrophes sont alimentés

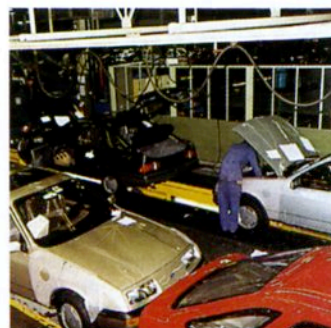
tenses entre usines du groupe. Genk fabrique beaucoup de composants pour la Grande-Bretagne, et vice versa. Les matrices des presses à emboutir coûtent cher et ne sont donc pas multipliées. Aussi les usines sont-elles complémentaires à cet égard. Les containers circulent rarement à vide, et les wagons P venus d'Allemagne - une trentaine par jour - emmènent aussi du fret de retour. Ainsi, Ford s'efforce de transporter "aussi peu de vide" que possible.

Au trafic entrant d'acier correspond un trafic sortant de mitrailles: les déchets, pressés en balles, sont chargés automatiquement en wagons tombereaux qui partent vers plusieurs destinations belges. Ce trafic atteint le volume appréciable de 450 tonnes par jour.

Ford et la SNCB

Le trafic ferroviaire de Ford est important. L'usine est bien équipée pour le traiter: elle possède 22 kilomètres de voies et quatre locomotives de manœuvre. On envisage aujourd'hui de desservir le raccordement 24 heures sur 24 pour que l'équipe du matin ne doive pas attendre les wagons, chargés ou vides. Ford travaille

l'individu agit avec souplesse. De l'homme préposé aux signaux à celui qui décharge la voiture du wagon, tout doit se dérouler sans accroc. Mais le facteur humain ne peut pas être programmé, lui. Nous obtenons de la SNCB beaucoup de collaboration. La société travaille, chez nous, dans un esprit plus commercial qu'administratif et nous aide réellement. Le chemin de fer doit être comme nous moderne et dynamique. Il l'est. Notre trafic de containers de et vers Zeebrugge a pu être très vite adapté à nos désirs; la volonté d'y arriver existait des deux côtés, et quelques négociations ont suffi."



Trafic containerisé de Ford, en unités

1977	14.303 (trajets simples)
1978	10.833 "
1979	13.915 "
1980	14.692 "
1981	18.734 "
1982	13.095 (en neuf mois)

Trafic ferroviaire global

	nombre de trains	nombre de wagons (entrées + sorties)
1978	1.642 entrants	29.614
	1.486 sortants	
1979	1.916 entrants	33.544
	1.695 sortants	
1980	1.581 entrants	23.945
	1.394 sortants	
1981	1.607 entrants	23.608
	1.374 sortants	

ANVERS: LA SNCB A LA DARSE DELWAIDE



Le chemin de fer s'est toujours fait une règle de suivre pas à pas les développements et la modernisation du port d'Anvers. Son réseau portuaire, qui totalisait 800 kilomètres de voies voilà moins de 10 ans, franchira bientôt, au terme d'un effort considérable, le cap de 1.000 kilomètres. Cette coopération active accroît pour le port les débouchés dans l'hinterland européen; en retour, elle fournit au rail un volume d'activité qui se situe entre le quart et le tiers de son trafic global de marchandises.

Auxiliaire des ports et des entreprises belges, le chemin de fer a lui-même suivi au cours des deux dernières décennies un processus de modernisation bénéfique pour le commerce et l'industrie, processus qu'il poursuit sans relâche, dans la mesure des moyens disponibles. La spécialisation et la diversification de son matériel porteur, l'électrification accélérée du réseau, le remodelage tarifaire jusqu'au plan international et l'adaptation aux techniques de transport intermodal sont les quatre grands axes de cette marche avec le temps.

Ainsi, partenaires étroitement liés, le port d'Anvers et la SNCB travaillent, au bassin Delwaide, et à travers les entreprises qui s'y implantent, à la réalisation d'un nouveau progrès.

Cinq entreprises occupent la darse. Quatre d'entre elles traitent des marchandises générales et des containers. La cinquième fait exception. Commençons donc par elle.

Stocatra est un manutentionnaire vraquier bien connu. Fournisseur de l'industrie lourde en charbon, minerais, engrais, soufre... cette entreprise étend à la darse Delwaide l'activité qu'elle continue de développer à la sixième darse. Pour Stocatra, le bassin Delwaide offre de meilleures conditions que l'implantation ancienne: la profondeur d'eau rend les nouveaux quais accessibles aux navires portant 125.000, voire 150.000 tonnes. On sait que les limites imposées précédemment à Anvers avaient contribué à renchérir la tonne livrée et forcé à diriger certains chargements vers Rotterdam. Nous en avions fait état en 1981, et avions signalé, un peu plus tard, que la situation s'améliorerait progressivement. Stocatra compte bien faire revenir ces chargements dans les eaux anversoises.



Côté continental, le manutentionnaire dispose d'un faisceau important de voies ferrées, propre à la formation rapide de trains complets lourds. Ainsi, un port plus compétitif (c'est important dans la ligne Le Havre-Hambourg des ports de l'Europe septentrionale) et un hinterland étendu jusqu'aux sites sidérurgiques français fourniront à Stocatra un surplus d'activité et au rail des possibilités nouvelles d'affirmer ses capacités de transporteur de masse.

Avec Allied Stevedores, Seaport (du groupe Furness), Noord Natie et Hesse Natie, la darse Delwaide va s'avérer un point nouveau de concentration du trafic containerisé. Précisons bien que le container ne sera pas l'occupation exclusive de ces quatre sociétés: Hesse Natie organise là le transport de voitures automobiles, et Noord Natie en fait le point terrestre terminal de divers trafics parmi lesquels un trafic de tubes dont le chemin de fer assure déjà la partie continentale.

En fait, le bassin Delwaide sera un point supplémentaire de trafic containerisé, car le Churchilldok, où la SNCB possède son propre terminal anversoise, et le Leopolddok, où s'étend le containerterminal le plus récent du port, continuent à traiter les caisses ISO.

Quelques difficultés vont toutefois naître pour la SNCB de cette dispersion des containers. Chacun sait que la rapidité constitue une carte maîtresse dans ce genre de trafic. Il faut donc, pour offrir toujours un service de qualité, trouver un point unique de conjonction pour les containers pris en charge. Ce point, c'est la gare de formation d'Anvers Nord, dont le faisceau d'arrière-quai peut utilement être dévolu aux containers. Ce faisceau n'est pourtant pas doté d'un outil aussi efficace que le souhaite le rendement. Aussi en a-t-on prévu la modernisation dans les délais les plus brefs. La croissance prévisible du trafic oblige à travailler vite pour que le chemin de fer reste compétitif notamment dans la distribution des containers arrivés par mer.

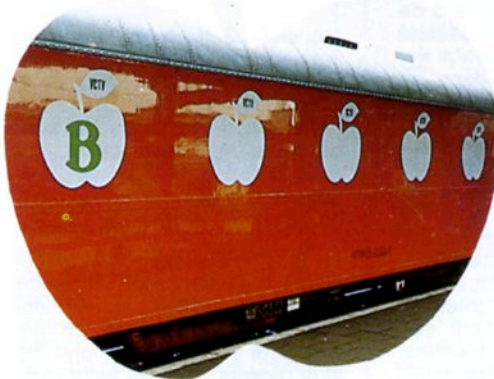
A la darse Delwaide même, l'infrastructure ferroviaire est en voie d'exécution. Seules des entraves pécuniaires pourraient retarder l'achèvement. Dans cette dernière hypothèse - navrante - la volonté commerciale de la SNCB ne serait pas en cause. Les chemins de fer belges voient dans la compétitivité accrue du port la promesse d'un nouvel élan pour l'activité portuaire, un élan auquel ils tiennent, comme toujours, à contribuer en ouvrant largement les débouchés sur l'hinterland continental.

L'organisation ferroviaire - qu'il s'agisse de trains complets lourds ou de containers traités en collaboration avec des sociétés comme Interferry ou Railtrans - peut servir utilement les expéditeurs et les transitaires de marchandises. Si l'on ajoute que la SNCB entend profiter de l'occasion pour améliorer son service en prix et en qualité, on conviendra que la mise en œuvre de cet outil neuf et moderne qu'est la darse Delwaide profitera à l'ensemble portuaire et aux entreprises qui y prospèrent. Elle doit aussi bénéficier au chemin de fer lui-même, dans la mesure où les implantations nouvelles créeront des flux nouveaux ou en feront reparaître d'anciens, que les circonstances avaient taris.

vous avez raté



le train des pommes?



Domage: vous êtes passé à côté d'une manière unique de découvrir un fruit excellent, produit en Belgique.

Le train de pommes, c'est un train spécial, lancé pendant deux jours par l'Union des Criées Coopératives Horticoles, UCCH (VCTV), dans un but bien précis.

L'Union a développé, ces dernières années, toute une gamme d'actions promotionnelles en faveur des fruits et légumes belges. Elle voulait ainsi montrer objectivement que nos produits frais peuvent rivaliser avec les meilleures productions étrangères. La proximité des centres de culture n'est pas seulement une garantie de qualité, mais donne aussi l'assurance d'un approvisionnement rapide des marchés. Un autre élément vient conforter cette première approche: l'importance des fruits et légumes frais dans notre alimentation.

"A l'encontre de ses voisins, le Belge n'est pas un adepte fanatique de ses propres réalisations. Une action "achetez Français" ou "achetez Hollandais" recueille un succès immédiat dans les pays voisins. Chez nous, c'est souvent l'inverse..." précise l'UCCH. Et c'est probablement vrai. Comment, sinon, expliquer que la consommation de pommes du pays n'atteigne que 12 kilos par Belge et par an? Pourtant, le consommateur ne manque pas de choix. A l'heure qu'il est, l'as-

sortiment belge est des plus varié et complet. De nouvelles variétés naissent d'un plant de semis fortuit, d'une mutation ou du croisement volontaire entre variétés de caractéristiques intéressantes. Les nouvelles venues portent des noms qui sonnent haut: Jonagold, Gloster, Elstar, Mutsu, Karmijn de Sonnaville, Sutan.

Cette saison, la récolte a atteint des sommets en qualité et en

quantité. Par ailleurs, les pommes ne coûtent pas cher et sont bien meilleures que les bonbons. L'UCCH a saisi cette conjonction d'éléments positifs pour lancer avec la SNCB une action promotionnelle originale.

Les 26 et 27 octobre, partant du cœur même de la zone de culture, Saint-Trond, un train de pommes, vif en couleurs, a conduit nombre de personnalités dans 11

gares dispersées dans tout le pays. Des stands dressés dans les halls de ces gares accueillirent la presse, les personnalités locales, et distribuèrent gratuitement des pommes pendant les deux jours. Ainsi, les voyageurs du rail se partagèrent 5 tonnes de pommes, et l'UCCH en offrit plusieurs centaines de kilos aux édiles locaux pour leurs institutions caritatives.

Le train des pommes n'est sûrement pas passé inaperçu: la presse en a parlé pendant plusieurs jours, presse écrite, parlée ou télévisée. Deux ministres - Messieurs Decroo et De Keersmaecker - soulignèrent par leur présence l'importance de ce train, en croquant - en dégustant! - des pommes, des pommes belges.



INTERUNIT: COOPERATIVE DES FERROUTIERS

Comme nous l'expliquions voilà déjà deux ans, les sociétés européennes de ferroutage (TRW en Belgique) se sont groupées en une Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route (UIRR). Groupe de liaison des partenaires routiers du transport combiné, l'UIRR a ressenti, voilà quelques années, le besoin d'une concertation internationale plus intense avec les réseaux ferroviaires. Ainsi naquit le Comité de Coordination, qui regroupait, de son côté, les représentants des sociétés ferroviaires et l'UIRR.

Une nouvelle étape est franchie depuis le 14 octobre dernier. En congrès annuel à Bruges, les participants à ces deux instances ont fondé une société coopérative, dénommée INTERUNIT - !.U., qui a pour objet "l'étude, la coordination et le développement des transports de marchandises par le ferroutage (...) en collaboration avec les sociétés de ferroutage reconnues et les réseaux ferro-

viaires concernés".

Voilà qui officialise - avec les moyens nécessaires - les efforts développés depuis près de 7 ans pour que le ferroutage, qui ne cesse de progresser (à contre-courant des tendances générales), prenne concrètement la dimension internationale qui est la sienne essentiellement.

La société coopérative est constituée au capital de 3.900.000 francs. Les associés sont répartis en deux catégories: associés "route", c'est-à-dire les sociétés de ferroutage, et les associés "rail", autrement dit les réseaux ferroviaires. La parité de voix entre les deux catégories est garantie par les statuts; c'est un signe évident de la volonté ferme de collaboration et de coordination qui a présidé à la mise sur pied de cette société.

Interunit concerne sept pays d'Europe occidentale; elle regroupe provisoirement 5 réseaux

(la SNCF et les chemins de fer autrichiens comptent s'y associer prochainement) et huit sociétés de ferroutage (l'Italie en compte deux).

Dans une première phase, Interunit s'en tiendra aux études. Elle doit, de toute évidence, trouver son équilibre, et cela dépend de l'évolution du transport combiné rail-route. Le travail conduira ensuite - et cela s'inscrit dans les objectifs de la société - à une gestion plus intégrée du parc de 4.000 wagons spécialisés actuellement en service, et débouchera d'ici 4 à 5 ans sur un pool international des wagons, qui veillera à dimensionner réellement le matériel et à trouver des standards tels que l'exploitation soit plus rationnelle que jamais. Interunit se préoccupera également des équipements, fixes ou mobiles, destinés à la manutention et au transport des marchandises en système combiné, agissant en appui des sociétés nationales et des réseaux associés.

La Belgique ne gère aucune ligne intérieure de transport combiné rail-route. Elle est donc au premier chef intéressée par cet élan international. Elle assume d'ailleurs une fonction importante dans le cadre d'Interunit, le siège de celle-ci se trouvant à Bruxelles.

Monsieur Gerlach, de la société hollandaise Trailstar, est le premier président d'Interunit; il a pour vice-président monsieur Remmert, de la Deutsche Bundesbahn. Monsieur Valera, qui était jusqu'au 14 octobre président de l'UIRR, a accepté la charge de commissaire.

En janvier prochain, TRW occupera un emplacement au salon du véhicule utilitaire, qui se tiendra au Heysel. Nous en profiterons pour évoquer les progrès les plus récents de cette technique. Nous reviendrons aussi sur Interunit, qui fera sans doute là son entrée officielle sur la place publique.



EN BREF



VOYAGEZ RELAX, VOYAGEZ EN REGLE

Voyager détendu, sans problèmes, c'est bien mieux. Une bonne solution pour y arriver - une solution impérative, dirions-nous - c'est d'être porteur d'un titre de transport, billet ou abonnement, au moment de passer sur le quai et de monter dans le train. Dépourvu de cette preuve de votre fair play, vous courez le risque d'ennuis divers, désagréables pour vous comme pour le chemin de fer.

Depuis que le contrôle est supprimé à l'entrée des quais, les mesures de surveillance itinérante sont plus strictes là où le titre de transport est obligatoire. Une plus grande liberté de mouvement dans les gares mérite en retour un geste courtois de l'usager: le respect de la règle. Et la règle est simple: il faut être en possession d'un billet ou d'un abonnement valable et pouvoir l'exhiber à toute demande.

Alors, ne vivons pas dangereusement. Les amendes et les plaintes n'ont rien de réjouissant, pour qui que ce soit. Prenons une bonne habitude pour voyager relax: voyageons en règle.

RECTIFICATION

Au montage de notre précédent numéro (5/82), un mauvais génie a interverti deux petits bouts de texte en pages 9 à 11. Il a ainsi fait passer pour des relations TEC ce qui est du TEEM, et inversement.

En réalité, le schéma vert de la page 9 concerne le transport combiné, le rouge des pages 10 et 11 les lignes TEEM.

La rédaction exprime aux lecteurs ses vifs regrets d'avoir laissé folâtrer ainsi un petit plaisantin.

EN BREF



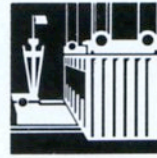
NUMEROS DE TELEPHONE A LIEGE

La SNCB informe sa clientèle que deux numéros d'appel n'ont pas été mentionnés dans l'édition 82/83, volume 6 de l'annuaire des téléphones.

Il s'agit des numéros suivants:

52 98 50: Liège Guillemins - renseignements voyageurs pour toute la zone de Liège. Tous les jours de 7 à 22 heures.
52 01 30: tous services.

EN BREF



LE CONTAINER:

idéal pour les équipements sportifs
(communiqué)

L'équipe nationale suisse de ski de fond a récemment vécu un stage d'entraînement de trois semaines en Finlande. Les deux minibus qui devaient lui donner sur place une grande mobilité et les équipements de ski ont fait le voyage Berne-Tornio en containers.

Trois éléments ont été déterminants dans la décision des responsables de l'équipe: le container permet un transport direct, un transport rapide et sûr, un transport sans rupture de charge.

Les deux véhicules et le matériel sportif ont pris place dans deux containers de 20 pieds sur un wagon à deux essieux. De Lübeck à Helsinki, le voyage s'est poursuivi en bateau. Enfin, le rail les a conduit à Tornio, où les minibus ont pris la route vers les différents camps d'entraînement;

EN BREF

les containers ont attendu leur retour à Tornio, pour le voyage en sens inverse.

Le container a donc donné un nouveau témoignage de ses possibilités en s'ouvrant au monde sportif.

Au patron de l'équipe de ski, "le container est apparu comme l'engin idéal, puisqu'il permet de transporter une grande quantité de matériel en un minimum de temps avec un maximum de sécurité". Une vision qu'Intercontainer partage évidemment.





la bonne voie vers les vacances d'hiver

Pour gagner rapidement et en toute détente votre lieu de vacances d'hiver, dans la montagne ou sur les bords de la Méditerranée, la bonne voie, c'est le train.

Sans perte de temps, le train vous mène à destination en une nuit de sommeil paisible.

Si vous optez pour le "tout compris", Railtour et FTS-Frantour vous proposent des forfaits avantageux, voyage + séjour (soit à l'hôtel en demi-pension à partir de 10.950 F par semaine, soit en location à partir de 7.350 F par semaine).



ALPINA EXPRESS: Val d'Aoste (Martigny) - Haute Nendaz (Sion) - Zermatt - Villars (Aigle) - Verbier (Martigny) - Crans et Montana (Sierre). **BRUXELLES-BRIGUE-COIRE:** Kandersteg - Arosa - Lenzerheide (Coire) - Landquart - St-Moritz - Davos (Landquart). **SKI EXPRESS:** Kitzbühel - Zell am See - Dobbiaco - St-Johann - Kufstein - Badgastein - Mallnitz. **FRANCE ALP EXPRESS:** St-Gervais - St-Pierre de Chartreuse (Grenoble) - Megève et Chamonix (St-Gervais) - Le Corbier (Chambéry) - Aix-les-Bains. **COTE D'AZUR.**

Nouveau! PYRENEES EXPRESS: à partir du 17 décembre, train de nuit direct (avec possibilité d'emmener votre voiture jusqu'à Toulouse ou Narbonne) vers les Pyrénées. Stations de ski desservies: Font-Romeu - Saint-Lary-Soulan - Cauterets - Andorre - La Molina - Masella.

Renseignements dans les gares et, pour les forfaits, dans les agences de voyages.