

# INFORMATIONS S.N.C.B.

ⓑ

Bulletin  
de la Direction Commerciale  
des Chemins de fer  
belges

# 283

AVRIL

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**  
Uyttensprot: 2  
Biermans: 10  
IBE: 10-11  
M. Leys: 13  
Jules Jacques: 4 à 7  
SNCB.

## SOMMAIRE



### NOUVELLES B

- Wagons complets en 82: 3
- Intercity: 13
- Nouveaux représentants commerciaux: 14
- Terrains disponibles: 15



### ENTREPRISE

- Le charbon domestique - Gustave Maes et Jules Jacques: 4



### EPOQUE

- Chemin de fer et port de Gand: 8
- Grands prix et oscar de l'emballage: 10
- Le salon Transto: 12



### FERROUTAGE

- Breda-Mannheim: 14



### TOURISME

- Voyages d'affaires en France: 15

## EDITORIAL

*Au début d'une nouvelle année, chacun dresse son bilan. Ainsi a-t-on pu lire dans la presse spécialisée que Gand, Anvers et Ostende ont battu en 82 leurs records respectifs, tandis que Zeebrugge accusait un léger recul.*

*Anvers annonce un progrès de 5,4% par rapport à 81. Le seuil magique des 80 millions de tonnes a été doublé de 4 millions; c'est la première fois depuis 1970, l'année qui suivit la mise en service de l'oléoduc Rotterdam-Anvers.*

*Chiffres encourageants aussi pour Ostende, qui, toutes proportions gardées, réalise, avec 1,9 million de tonnes, la plus belle progression (20% de mieux). L'exportation, en particulier, fait un bond spectaculaire de 96%, grâce, principalement, au trafic Ro/Ro.*

*Zeebrugge enregistre un trafic maritime de quelque 12 millions de tonnes, soit un recul de 5%, qu'il faut attribuer à un tassement des importations de produits pétroliers (fermeture de la raffinerie Texaco à Gand).*

*Enfin, passant de 19,3 à 22,9 millions de tonnes, Gand inscrit à son actif un progrès de 18%.*

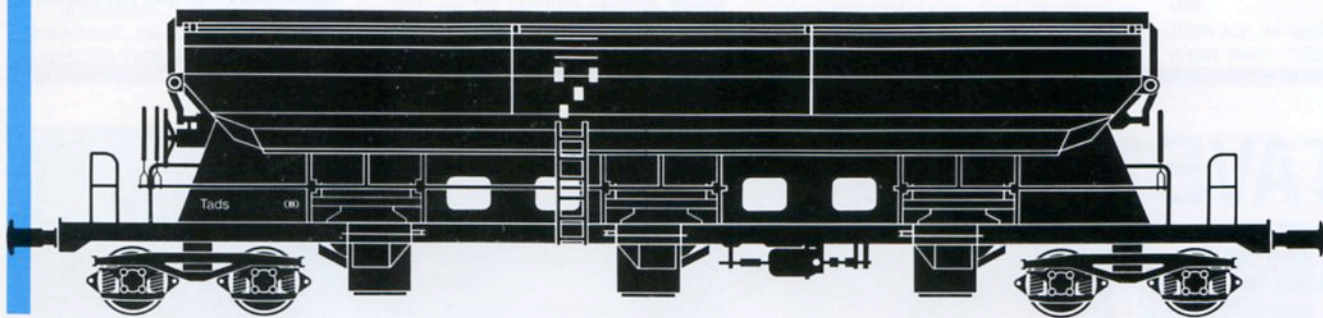
*Une chose est certaine: dans le contexte économique actuel, les ports belges ont fait mieux que se défendre. Chapeau. Nous avons naguère expliqué, en un dossier, l'activité de Zeebrugge; Anvers est sur le métier: le dossier qu'Informations SNCB consacrera à ce port paraîtra avant les vacances. Notre tour d'horizon de Gand n'étant prévu que pour plus tard, faisons honneur à ce port intérieur maritime en voyant, dès à présent, comment le chemin de fer y travaille. En page 8.*







# WAGONS 82: COMPLETS 82: LE TRIBUT DE LA CRISE



Année "maigre" en 82 pour le trafic de marchandises en wagons complets à la SNCB: le volume transporté recule de 10% environ. Et cette baisse affecte pratiquement tous les secteurs.

Chacun savait que l'année serait dure, et le chemin de fer, fortement tributaire de l'industrie lourde (qui lui procure les sept dixièmes environ de son activité), s'attendait à un recul. Le coup est rude, en effet, dans ce secteur-là, puisque la chute de trafic y atteint presque les trois quarts du recul global.

Produisant moins d'acier, la sidérurgie a consommé moins de minerais et moins de combustibles: les minerais sont en baisse sur tous les axes existants (un cinquième de moins), et les acheminements de coke ont été modifiés au point que le chemin de fer ait vu son trafic régresser de 30%. De même, les transferts inter-usines de fonte en fusion ont diminué de 23% par rapport à l'année 81.

Le secteur des combustibles solides (auquel appartient le coke) a sans doute mieux résisté que les minerais et les produits métalliques grâce aux importations de houille d'outremer pour les centrales électriques et les cokeries, importations encore en hausse.

Dans le domaine de la construction, le recul approche la moyenne globale. Il est plus net en ce

qui concerne les produits des carrières. La chimie fait transporter moins, mais sur des distances un peu plus longues. Quant aux huiles minérales (le pétrole), elles régressent en volume dans la même proportion que les combustibles solides, mais elles couvrent de plus longues distances, si bien que leur recul en unités de trafic (les tonnes-kilomètres) est à peine sensible.

La mauvaise situation conjoncturelle a marqué le transport en containers, particulièrement en trafic de transit de la France et de l'Allemagne via les ports belges. Par contre, le transport de véhicules routiers dans le cadre du trafic combiné rail-route continue sa progression; mais cela ne suffit pas à éponger le déficit des containers.

Un seul secteur manifeste une évolution positive: celui des produits agricoles et alimentaires. Après une forte progression au premier trimestre, les acheminements se sont stabilisés à un niveau assez élevé. Dans l'ensemble, le volume de trafic gagne une douzaine de points par rapport à 81. Les importations de céréales françaises, les exportations de sucre par Anvers et le transport de maïs (principalement en transit France/Pays-Bas), en hausse très sensible, ont largement compensé le recul des transports de pommes de terre et de légumes.

Avec une augmentation de plus de 450.000 tonnes, ce secteur donne donc les signes d'une assez bonne santé.

Pour illustrer la situation dans le secteur agricole, peut-être pourrions-nous dire un mot de la campagne betteravière qui donne lieu à un trafic saisonnier en hausse nette depuis quelques années. Partant de 102.000 tonnes en 1978, nous sommes arrivés à 180.000 tonnes, en passant par des paliers de 117.000, 112.000 et 160.000. Les efforts réalisés par la SNCB aussi bien que par ses clients ne sont pas étrangers au progrès de 60% parcouru en deux ans: des investissements judicieux ont accru la capacité d'expédition à Poperinge, portant le score de cette gare à 142.000 tonnes en 1982.

Le nouveau recul du trafic est le tribut de la crise économique. Les sidérurgies wallonne et luxembourgeoise ne se portent pas bien; le chemin de fer s'enrhume en même temps qu'elles. Mais la crise touche l'ensemble de l'industrie, et les autres secteurs portent aussi une part de responsabilité dans le fléchissement du trafic ferroviaire. Il faut remarquer, cependant, qu'à l'exception des produits des carrières, les grands secteurs traditionnels de nos statistiques ne courent pas aussi vite sur le pente. Il est probable, sinon certain, que

les efforts de diversification et un dialogue plus actif avec les entreprises de tous domaines ont permis au chemin de fer de limiter les dégâts. Dans certains secteurs, le rail a pu augmenter sa part de marché, et dans la majorité des autres, il ne capte proportionnellement pas moins que ce qu'il réalisait précédemment.

La restructuration progressive du trafic de marchandises par wagons complets, entrée dans sa phase de réalisation, devrait poser les bases d'un redressement dans les toutes prochaines années. Avec des moyens améliorés et une meilleure gestion du parc porteur, le chemin de fer parviendra sans doute à proposer aux expéditeurs un service encore supérieur, et ce sera pour lui un atout incontestable.

L'année 1983 ne se soldera sans doute pas par des résultats plus brillants dans le domaine de l'industrie lourde; dans d'autres secteurs, le chemin de fer espère pourtant bien percevoir le salaire de ses efforts récents.



# CHARBON DOMESTIQUE HOUILLE "JAUNE" ET IMAGINATION



Le charbon conserve la faveur d'un certain nombre de familles. Et quelques négociants en tirent leurs revenus. Ainsi la firme Gustave Maes, de Lokeren, qui a vendu l'année dernière près de 300.000 tonnes de charbon domestique.

Gustave Maes, en fait, c'est aussi un groupe. Ses filiales, appelées Mekol, Jules Jacques, Mabra, Regout, Chibel, mènent des actions complémentaires avec en point de mire un même but: commercialiser du charbon, industriel comme domestique.

Informations SNCB a rendu visite à la "maison mère" et à la filiale Jules Jacques, pour tenter de tracer, en dégagant quelques éléments dominants, un profil de ces entreprises dynamiques qui ont, avec le chemin de fer pour partenaire, marqué l'évolution de leur secteur.

## GUSTAVE MAES

## La houille "jaune"



L'histoire remonte à 1851, lorsque naquit le dénommé Gustave Maes. Un enfant privilégié, puisque ses parents lui firent fréquenter l'école au-delà de la moyenne et ne le mirent au travail qu'à l'âge de 15 ans. Son premier emploi, il le trouve au service des achats de la commune de Lokeren. Attentif à tout ce qui fait son quotidien, le jeune agent communal prend vite conscience de la nette différence entre le prix payé pour le charbon acheté par

la commune en wagons entiers et celui acquitté pour la provision familiale annuelle. Plus on achète, moins cher on paie: voilà sa conclusion. Il propose donc aux cousins, aux voisins de grouper leurs commandes. Et à l'âge de 17 ans, il achète son premier wagon de charbon à titre privé, 10 tonnes de demi-gras "tout venant" livré par Mariemont au prix de 16 francs la tonne.

Cette activité commerciale,

même exercée en-dehors des heures de service, l'autorité communale la trouve incompatible avec son statut. Il faut choisir. Gust - ainsi qu'on l'appelle familièrement - opte pour l'initiative privée. Heureuse décision, puisque 25 ans plus tard, il dirige une cinquantaine de travailleurs et qu'aujourd'hui, à 115 ans, la société Gustave Maes est devenue un groupe co-propriétaire de plusieurs filiales. Mais le charbon domestique n'est plus sa seule

1. Charbon chinois à Gand  
2.-3. Déchargement contrôlé  
4. Promotion du charbon domestique



activité: l'entreprise traite aussi le combustible industriel, à concurrence de 250/300.000 tonnes par an, sans pourtant que ce secteur devienne prépondérant.

### Charbon domestique

Les charbons domestiques sont destinés uniquement aux petits consommateurs (plus nombreux qu'on le croit). La consommation a régressé continuellement jusque dans les années 70; la courbe s'est cependant stabilisée au cours des trois dernières années et 1982 fut marqué par un progrès.

De petites quantités sont achetées aux charbonnages belges et anglais, mais l'Allemagne est de loin le plus gros fournisseur de Gustave Maes. Près des trois quarts du charbon importé arrivent par chemin de fer dans plusieurs gares de distribution parmi lesquelles Merelbeke et Schaerbeek, où les wagons sont réexpédiés vers diverses cours à marchandises pour décharge-

nées 60. Le premier navire de charbon domestique chinois nous est arrivé en 1963. Le charbon qu'il transportait, de structure trop fragile, cassait au déchargement, d'où une perte importante. A notre demande, un deuxième navire fut envoyé. Là, on nous avait pris trop au pied de la lettre, et ce charbon nouveau, trop dur, ne convenait pas encore. A force de contacts personnels et de longues négociations, nous avons pu arriver à une collaboration satisfaisante: notre commerce doit se faire à la mentalité orientale et garder en mémoire que les Chinois ont encore toute une évolution technique à vivre. En 1982, la Chine a porté sa production charbonnière à 640 millions de tonnes; ses réserves sont énormes, mais le rendement reste insuffisant, faute d'infrastructures performantes. Les distances sont très grandes, le chemin de fer chinois encore assez élémentaire et les équipements portuaires limités. Les dirigeants du pays, conscients de la chose,

brûlent de gros calibres, 30/50 et 50/80, alors que nous, Belges, préférons le 12/22 et le 20/30. Déchargés à Gand par CBM, les charbons chinois passent au lavoir du groupe, la filiale Mekol. Tout ce qui est inférieur à 35 mm reste en Belgique, les calibres plus gros partent en France; à Rouen, c'est l'inverse qui se réalise.

### Charbon industriel

La Chine ne nous envoie pas (encore) de charbons industriels: il lui faudrait, pour que ce soit rentable, disposer de navires plus grands. Ce type de combustible, notamment le coke, est donc acheté aux cokeries belges et vient aussi d'Allemagne et de Grande-Bretagne. Les livraisons sont dirigées immédiatement chez les clients, sans manutention intermédiaire. Ces derniers, forcément, choisissent le mode de transport, comme l'explique Monsieur Norman. "Nombre

nous pouvons influencer le choix du mode de transport. Des wagons de 25 tonnes forment des unités idéales pour les détaillants. Et les tarifs sont intéressants: la SNCB a fait, à cet égard, des efforts remarquables".

En pratique, chez Gustave Maes, chaque mode de transport a trouvé son créneau: la voie d'eau pour le charbon industriel, le chemin de fer pour le domestique, et le camion pour le transport de petites quantités à courte distance.

### L'avenir

L'optimisme règne à Lokeren. Le charbon, qui devait "disparaître à l'horizon 80", est toujours présent. Grâce notamment aux chaudières automatiques, la consommation de charbon en chauffage central est propre et pratique.

Bien sûr, le feuilleton de l'énergie n'est sans doute pas à son dernier rebondissement. Nul ne peut



ment par les clients. Certains déchargent parfois des trains complets, mais la plupart ne sont pas en mesure de le faire.

Gustave Maes importe aussi du charbon chinois, un trafic qui commence à bien tourner et auquel le chemin de fer s'associe à sa manière. Écoutons Monsieur Norman nous en parler.

"Les relations commerciales avec la Chine remontent aux an-

nées 60. Le premier navire de charbon domestique chinois nous est arrivé en 1963. Le charbon qu'il transportait, de structure trop fragile, cassait au déchargement, d'où une perte importante.

Il y a peu, le groupe Gustave Maes a lancé avec ses partenaires chinois une société d'importation mixte, Chibel, qui entend être active dans l'ouest européen. Cette société offre l'avantage incontestable d'améliorer la sécurité des échanges. Des navires de petite taille (25.000 tonnes) accostent à Gand et à Rouen, d'où partent les trafics ferroviaires. Il faut savoir que les Français

d'entre eux sont implantés à la voie d'eau et sont eux-mêmes négociants. En fonction de leurs moyens de manutention et de stockage, ils choisissent l'acheminement par péniche. De notre côté, nous optons dans la mesure du possible pour le chemin de fer, auquel nous confions des acheminements réguliers, par trains complets, pour l'Allemagne et pour la chimie belge".

Et de poursuivre: "Dans le secteur du charbon domestique,

raisonnablement prédire comment les prix évolueront et donc ce que l'avenir nous réserve. Mais le groupe Maes a, entre autres qualités, une grande faculté d'adaptation. Un atout qui servira ce grossiste et, à travers lui, le chemin de fer.



# JULES JACQUES: dynamisme et imagination

La société des Combustibles Jules Jacques est née en 1961, au sein du groupe Gustave Maes, en vue d'intensifier l'action sur le marché wallon et de développer les exportations vers la France. Le principe de liberté d'action, établi dès l'origine, a permis à cette société d'évoluer à sa manière, dans l'intérêt du groupe. Si nous devons définir une caractéristique dominante de la manière Jules Jacques, nous dirions: imagination.

Au départ, Jules Jacques a travaillé de façon assez traditionnelle, le temps d'asseoir son activité. Client du charbonnage Sophia Jacoba, en Allemagne, il faisait acheminer ses achats par wagons isolés. L'idée lui vint un jour de faire venir ce charbon par trains complets: le prix serait plus intéressant, et cela donnerait sans doute une meilleure compétitivité sur le marché wallon. Personne n'avait jamais travaillé de cette manière; c'était donc nouveau aussi pour les che-

une partie et réexpédie directement le reste pour honorer les commandes. La réexpédition immédiate a cet avantage d'éviter une manutention, opération qui s'avère toujours dangereuse pour le charbon.

## Gilly

A la nouvelle société, il fallait un point de chute. Les charbonnages de la région de Charleroi disparaissant les uns après les autres, il existait là un créneau dans lequel un importateur de charbon domestique pouvait utilement s'insérer. Jules Jacques se mit donc en quête d'une surface ferroviairement bien située et, qui plus est, pratique pour le traitement des trains complets. Il tomba d'accord avec la SNCB sur l'occupation de la gare de Gilly-Sart-Allet, devenue inactive après avoir desservi trois charbonnages. Les premières rames arrivèrent en 1971. A l'heure actuelle, ce centre de distribution



mins de fer. L'espoir d'augmenter la part ferroviaire dans le transport des charbons domestiques, grâce à un service plus attrayant et des prix modérés, balaya vite les réticences éventuelles, et un trafic put démarrer entre Sophia Jacoba et la Belgique. Un trafic qui a trouvé sa vitesse de croisière et a "fait des petits" chez les autres importateurs.

Les trains complets arrivent d'Allemagne à Schaerbeek ou à Gilly, où Jules Jacques en décharge

traite environ 30.000 tonnes de charbon par an.

La gare n'est pas restée ce qu'elle était alors. Jules Jacques y a investi quelque 35 millions pour renouveler le revêtement, construire un bâtiment de service, lotir l'aire en boîtes de stockage des différentes qualités... Il a installé là une trieuse-chargeuse, trémie qui enjambe les wagons pour les remplir de la quantité et de la qualité voulues par les clients.



Dernier progrès pour ce centre de distribution: l'ouverture récente d'une unité d'ensachage pour la grande distribution de détail.

Cette ligne met le charbon en sacs de plastique de 50, 25 et 10 kilos à la cadence de 75 tonnes par heure, si bien que lorsque le besoin s'en fera sentir, on pourra, en deux pauses, et partant directement des wagons, ensacher ainsi le contenu d'un train complet en l'espace d'une journée. Les sacs destinés à la région même partent en camions; les autres sont chargés en wagons Hbis ou Tbis par palettes cerclées de 700 kilos, et dirigés vers Maffle (où un autre centre Jules Jacques est ouvert) ou chez les clients qui peuvent recevoir par fer. Cette activité en est à ses débuts; mais elle pourrait connaître un joli développement si le groupe Maes parvenait à concrétiser ses projets d'exportation vers la Hollande (Rotterdam en particulier) et vers la France. Les extensions sont d'ailleurs possibles en

échanges avec la France, imagina le déchargement à Rouen et mit au point le trafic ferroviaire qui devait logiquement en découler. La procédure, à Rouen, est - mais en sens inverse - la même que nous avons décrite pour Gand.

A l'heure actuelle, Jules Jacques étudie avec la SNCB la réalisation d'un trafic régulier Strasbourg/Belgique (et plus précisément Borinage) de bonne rentabilité. Ce trafic comprendrait à l'aller un acheminement de fines, et au retour un transport de boulets agglomérés par l'usine strasbourgeoise, formule idéale puisqu'il n'y serait pas question de trajets à vide.

Nous n'avons jusqu'ici parlé que de la face "noire" de l'activité. Du côté "blanc", là où ne transite jamais un kilo de charbon, Jules Jacques a mis au point un outil de gestion d'une grande efficacité, en tirant de l'ordinateur tout ce que l'ingéniosité peut en exi-

et les factures. Jules Jacques rêve à présent d'une liaison directe avec l'informatique de la SNCB, qui le dispenserait de tout échange de papier, à l'exception, bien entendu, de la facture, document comptable obligatoire. Cette intégration informatique complète donnerait une image fort représentative de cette entreprise dynamique où l'imagination fleurit en toute saison.

Ajoutons que Jules Jacques ne se borne pas à acheter et vendre du charbon; il mène, en parallèle, une action promotionnelle qui doit assurer les arrières de son négoce: l'étude et la représentation de chaudières de chauffage central au charbon, matériel qu'il présente, d'ailleurs, dans des salons et expositions où il met en valeur le charbon domestique.

Jules Jacques entretient avec la SNCB des relations suivies et fructueuses. C'est que 98% environ de son trafic sont pris en charge par le chemin de fer: 70 à

90 trains complets par an, des livraisons en wagons isolés, de nouveaux projets... Une collaboration bien rodée, entre deux partenaires qui, en se stimulant réciproquement, donnent au secteur un visage en constante évolution.

8



9



10



12

gare de Gilly-Sart-Allet; pour l'instant, les quatre voies de 400 mètres et les surfaces de stockage n'occupent que deux des cinq hectares disponibles.

### Rail à 98%

Imagination, disions-nous. C'est bien le cas dans l'affaire du charbon jaune. Lorsqu'il fut évident que le lavoir Mekol ne pourrait pas absorber tous les arrivages de charbon chinois, Jules Jacques, chargé dans le groupe des

ger. Sa société est, par exemple, le seul grossiste d'Europe qui soit en liaison informatique directe avec un producteur. Lorsque Sophia Jacoba forme un train complet, le terminal bruxellois de Jules Jacques reçoit, avant même que le train se soit ébranlé, la composition de la rame, les numéros des wagons, les qualités et poids chargés. Aussitôt, l'imprimante débite les avis d'expédition pour la clientèle, les documents de transport pour la ré-expédition ferroviaire immédiate,

5. Les Chinois à Rouen  
6.-8.-9. Gilly-Sart-Allet  
7. Côté "blanc", l'informatique  
10 à 12. Ensachage, développement actuel



La vitalité d'un port maritime et de la zone industrielle qui s'y rattache logiquement est fonction de différents paramètres. L'existence d'un hinterland actif et la présence d'une infrastructure de transports appropriée sont sans

doute les deux premiers de ces paramètres. Gand bénéficie de ces conditions si ne qu'on, comme en témoignent les résultats enthousiasmants enregistrés en 1982.

L'hinterland est formé des bassins industriels d'Allemagne occidentale, du Grand Duché de Luxembourg, de Belgique et du nord de la France. Et pour traiter le trafic continental à l'arrivée comme au départ - près de 23 mil-

lions de tonnes - Gand est raccordé à un bon réseau de voies navigables, un complexe autoroutier moderne et une infrastructure ferroviaire des plus denses.

# Le port de Gand et la SNCB: un même regard sur l'avenir

## Hier

Treize ans après l'ouverture du canal de Terneuzen, une liaison ferroviaire "marchandises" fut établie en 1840, entre la gare de Gand Sud (qui date de 1837) et le grand entrepôt à la Darse du commerce. Souvenons-nous que le chemin de fer n'existait en Belgique que depuis 5 ans, et que le réseau était encore embryonnaire.

Cette liaison fut supprimée en 1881 et remplacée alors par ce qu'on appelle l'Oosterringspoor, la ceinture est.

Entretemps, une première gare de formation pour le port avait vu le jour en 1874. De grands travaux furent entamés en 1913, parmi lesquels l'installation de la gare de formation de Gand Maritime.

Au fil des ans, l'infrastructure ferroviaire grandit de pair avec l'expansion du port. Les quais furent systématiquement dotés de voies ferrées pour le transfert des marchandises sur wagons. En plus, chaque zone du port fut équipée de façon à traiter les wagons vides et chargés en regroupement ou en éclatement.

## Aujourd'hui

La gare de Gand Maritime est toujours, 70 ans plus tard, le centre nerveux de la desserte du port. L'unité administrative qu'elle constitue actuellement est en fait le résultat d'une fusion entre la première gare et Gand Est; elle gère tout le trafic ferroviaire du port et de la zone industrielle au nord de la ville, et chapeaute Gand Entrepôt et une série de petites gares à voyageurs des environs immédiats.

Gand Maritime se distingue surtout par l'étendue de ses installations, la diversité de ses activités (charges complètes, envois de détail, trafic marchandises international, trafic voyageurs...) et par ses équipements modernes, signalisation tout relais et salle informatique. Un faisceau de réception de 14 voies, une zone de triage de 32 voies, une ligne circulaire de 700 mètres et 720 mètres de garage en cul-de-sac, avec une bosse haute de 3,3 mètres... cette gare dispose de tous les atouts pour bien "digérer" l'important trafic du port.

La zone portuaire gantoise englobe des sections ferroviaires indépendantes qui desservent des secteurs déterminés, comme la Grande darse, les bassins, la darse Siffer et la darse Rodenhuisse. Les quais eux-mêmes sont dotés de 2 ou 3 voies pour le transbordement direct navire/wagon et vice versa. Au total, à l'heure actuelle, 200 kilomètres de voies ferrées tissent leur réseau dans le port même.

## Le trafic

Les chiffres record enregistrés par le port l'année dernière prennent plus de signification encore si on les recadre dans le contexte économique très morose et que l'on y ajoute la baisse des exportations de produits pétroliers consécutive à la fermeture de la raffinerie Texaco. Cette baisse de trafic fut heureusement compensée par un nouveau trafic de jus de fruits concentrés et réfrigérés pour le compte de Citrus Coolstore. Autre compensation - mais à plus long terme: Ghent Coal Company a un projet d'investissement, appuyé par l'exécutif régional flamand, pour la construction d'un terminal charbonnier. Ghent Coal Company vise en premier lieu le marché intérieur; mais Gand pourrait bien fonctionner dans l'avenir non seulement comme "tête de pont" charbonnière, mais aussi centre de distribution pour l'Europe occidentale; l'affaire serait meilleure encore, y compris pour le chemin de fer.

Ces éléments positifs doivent avoir un effet, direct ou indirect, sur l'emploi dans la zone portuaire et sur les mouvements de trafic. Après la dépression de 1981, la SNCB espérait au moins la stabilisation: les résultats de 82 dépassent cette espérance, avec plus de 100.000 tonnes de mieux.

Le progrès du secteur des céréales est frappant. Ghent Grain Terminal et Eurosilto font de Gand une vraie plaque tournante céréalière européenne. Ces deux entreprises sont d'ailleurs d'excellents partenaires pour le chemin de fer:

elles disposent des moyens les meilleurs pour faire usage du rail. L'importation de houille a pris son élan en 1978. De 90.000 tonnes cette année-là, elle est passée à 780.000 ces derniers mois, en progression constante. Ce n'est pas courant. Mais la raison en est connue: le charbon se substitue au pétrole dans les centrales électriques, à grande échelle, et il était logique que Gand capte une part des importations maritimes.

Les produits métalliques se maintiennent quasi au niveau de 1981, ce qui est réconfortant, car les produits "en crise", comme les minerais, les cokes de houille et de pétrole, les mitrailles et les klinkers accusent le coup de la récession.

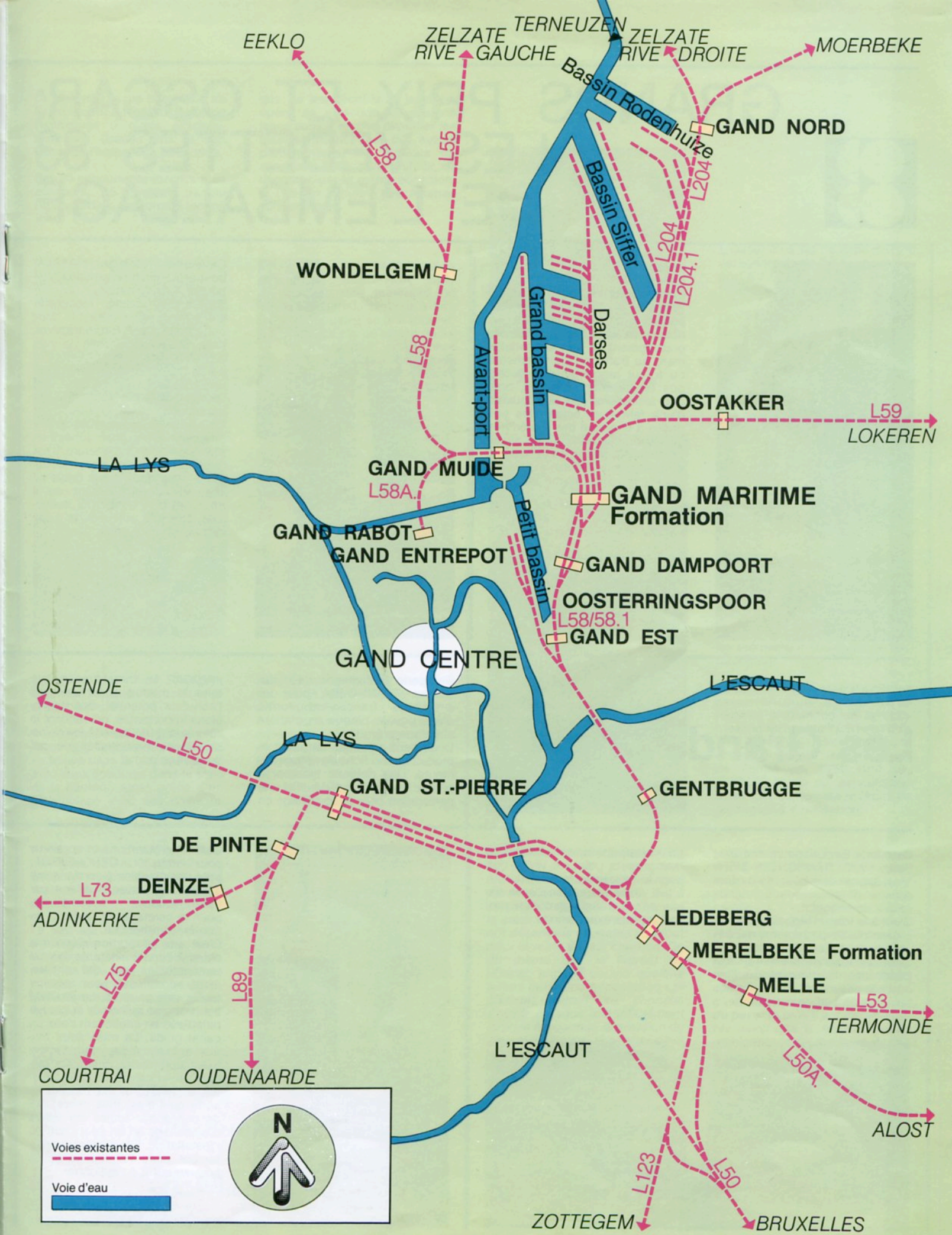
L'avenir du port de Gand - et en toute logique, l'avenir local du chemin de fer - est donc assez souriant. Selon un rapport du professeur Anselin, que certains, dans la région, considèrent comme un conte de fées, l'essor futur du port et la continuation de l'activité actuelle sont garantis à condition que l'accès maritime soit amélioré. Les moyens pour ce faire? Construire à Terneuzen une nouvelle grande écluse, pour les navires de 125.000 tonnes, et élargir le canal. Il s'agit bien entendu de projets, et nul ne sait, aujourd'hui, s'ils seront un jour concrétisés. Le temps peut arranger les choses. En tout cas, le port et la SNCB regardent dans le même sens: celui d'un avenir prometteur.


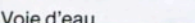



## Evolution du trafic portuaire de la SNCB (en tonnes)

	1978	1979	1980	1981	1982
minerais	2.297.005	2.952.251	2.926.244	2.493.693	2.184.605
charbon	90.263	144.353	380.166	637.346	786.806
cokes	56.631	328.739	64.871	6.459	—
coke de pétrole	321.244	608.258	749.068	348.372	257.322
mitrailles	25.478	4.588	14.395	3.040	—
produits métalliques	332.264	429.196	410.287	329.671	338.933
klinkers	95.925	149.397	41.789	81.701	22.718
céréales	937.070	1.054.208	830.701	885.478	1.305.020





Voies existantes	
Voie d'eau	







# GRANDS PRIX ET OSCAR: LES VEDETTES 83 DE L'EMBALLAGE



Catégorie Emballages de distribution: ABC PLASTIC, pour sa housse portative pour vêtements. Repliable en forme de sac, suspendible dans une penderie ou une voiture, elle est distribuée gratuitement et sert essentiellement au transport de vêtements ou à leur rangement. En plastique transparent à l'avant, opaque à l'arrière, elle est pourvue d'une fermeture éclair. Des poignées à chacune des extrémités supérieures et inférieures se rejoignent par pliage de la housse, et deviennent une seule poignée pour le transport façon sac.



Catégorie Prototypes: CATALA, pour un cercueil servant au transport et à l'inhumation. En carton ondulé, recouverte d'une impression imitant le bois, cette boîte a une forme trapézoïdale. Elle est composée de trois éléments présentés "à plat": une partie inférieure, un couvercle et une plaque intermédiaire qui recouvre le fond et la totalité des parois de côté. Le cercueil est livré avec quatre poignées et un ruban adhésif en plastique pour la fermeture. Il est destiné à l'exportation, notamment dans des pays à faible niveau de développement où il peut, selon la notice du producteur, être très utile en cas d'épidémies ou de catastrophes.

## Les Grands prix

Catégorie Emballage de distribution: VAN GENECHTEN-BIERMANS, pour une boîte de carton servant de présentoir à mignonnettes de chocolat. C'est à la fois un emballage et un présentoir, dont le volume est découpé en trois compartiments. L'espace total du présentoir apparaît dès le moment où l'on ouvre le couvercle, et la boîte est vendue enrobée de cellophane.

La présentation est excellente tant pour le point de vente que pour le lieu de consommation. L'IBE attire l'attention sur la valeur de cet emballage pour la promotion des exportations.



Catégorie Emballages de distribution: GB-INNO-BM, pour un emballage transparent formé d'une double plaque en matière plastique préformée. Deux demi-coquilles enrobent le produit et une fiche de renseignements. Une poignée incorporée pour le transport individuel et une perforation pour l'accrochage en

magasin, la transparence, qui rend le produit observable par l'acheteur potentiel, des dimensions importantes, qui rendent le vol assez difficile, voilà les caractéristiques essentielles de cet emballage primé.



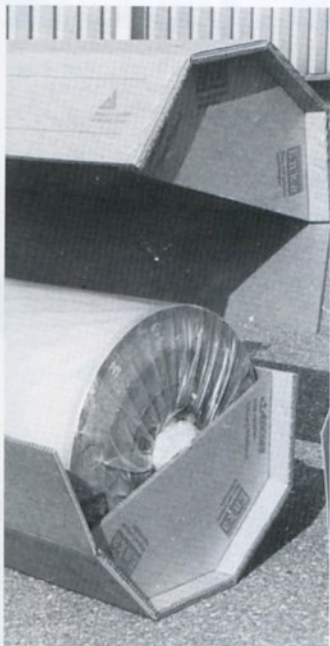
Catégorie Machines et appareils pour emballer: CERCLEUROPE, pour une machine à cercler semi-automatique avec scellage par thermosoudure automatique, pour le cerclage au feuilard en matière synthétique. C'est une adaptation d'une machine à cercler existante: les caractéristiques ont été entièrement modifiées, pour pouvoir traiter des palettes. Le feuilard est propulsé autour de la charge palettisée en couissant dans un canal guide. La mise sous tension et la thermosoudure s'effectuent automatiquement. La machine peut cercler 50 à 60 palettes à l'heure, et est mobile, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de concentrer toutes les lignes d'emballage en un seul point de l'installation. Elle s'intègre parfaitement dans l'entreprise et un homme suffit à l'actionner.



Le 10 février, dans son stand au Salon Propack, l'Institut Belge de l'emballage a remis officiellement ses Grands Prix et son Oscar de l'emballage pour 1983.

Des 20 concurrents inscrits à ce concours, 15 avaient franchi l'épreuve de la conformité techni-

que. Le jury réuni le 26 janvier a opéré sa sélection et désigné (sans vouloir en rien diminuer les qualités intrinsèques des autres participations) les lauréats du concours 1983, sans oublier de décerner, par la même occasion, le Prix du Ministre des Affaires économiques.



Grand Prix des participations étrangères: REEDPACK BELGIUM, pour des tambours de forme octogonale destinés à contenir des bobines de fil à tricoter. Il s'agit de boîtes en carton ondulé "double-double" convenant bien à l'exportation. Elles sont livrées à plat, composées de deux parties qui, après montage, sont cerclées à l'aide de trois feuillards en polyamide, aux deux extrémités et au centre. Les deux côtés sont renforcés par la fixation d'une plaque octogonale en carton plat. A noter que la réutilisation est possible.

Catégorie Matériaux: FARDEM, pour sa housse rétractable à coins biseautés.

Cette housse est conçue de telle façon que le sens de l'extrusion se trouve dans le plan horizontal avec deux soudures dans le sens de la hauteur. Ainsi, grâce à un assemblage avec des coins bi-

seautés, on ne pose qu'une seule couche de matière sur l'entièreté de la superficie. Cette conception a été remarquée pour l'économie de matière première et d'énergie lors de la fabrication.

d'une matière de haute technicité qui offre une très bonne résistance mécanique.

Le sac est fabriqué au départ d'une gaine soufflée soudée et coupée à dimensions déterminées. La très large soudure de 4 mm sert de fond au sac. La solidité du film reste constante même à basses températures; il s'agit



## L'Oscar



L'Oscar 83 a été décerné dans la catégorie Emballages de transport à J.v.N. (NIAB) pour sa palette renforcée "Jean van Nes".

Cette palette se présente sous la forme d'un plancher de bois posé sur une base elle-même en bois et qui est renforcée (les trois semelles sont reliées entre elles par des traverses). Le plancher supérieur se compose de frises dont celles qui sont situées aux extrémités et celle du centre sont plus larges que les autres.

Les frises et les semelles sont assemblées à l'aide de 9 plots (ou blocs) en matière synthétique dans lesquels viennent se loger, outre les 9 boulons de montage dans la partie centrale, les éléments de renforcement en tubes de métal recourbés. Ces tubes renforcent le plancher supérieur dans le sens de la longueur de la palette, et les traverses dans celui de la largeur.

Les planches sont clouées dans les éléments métalliques de renforcement.

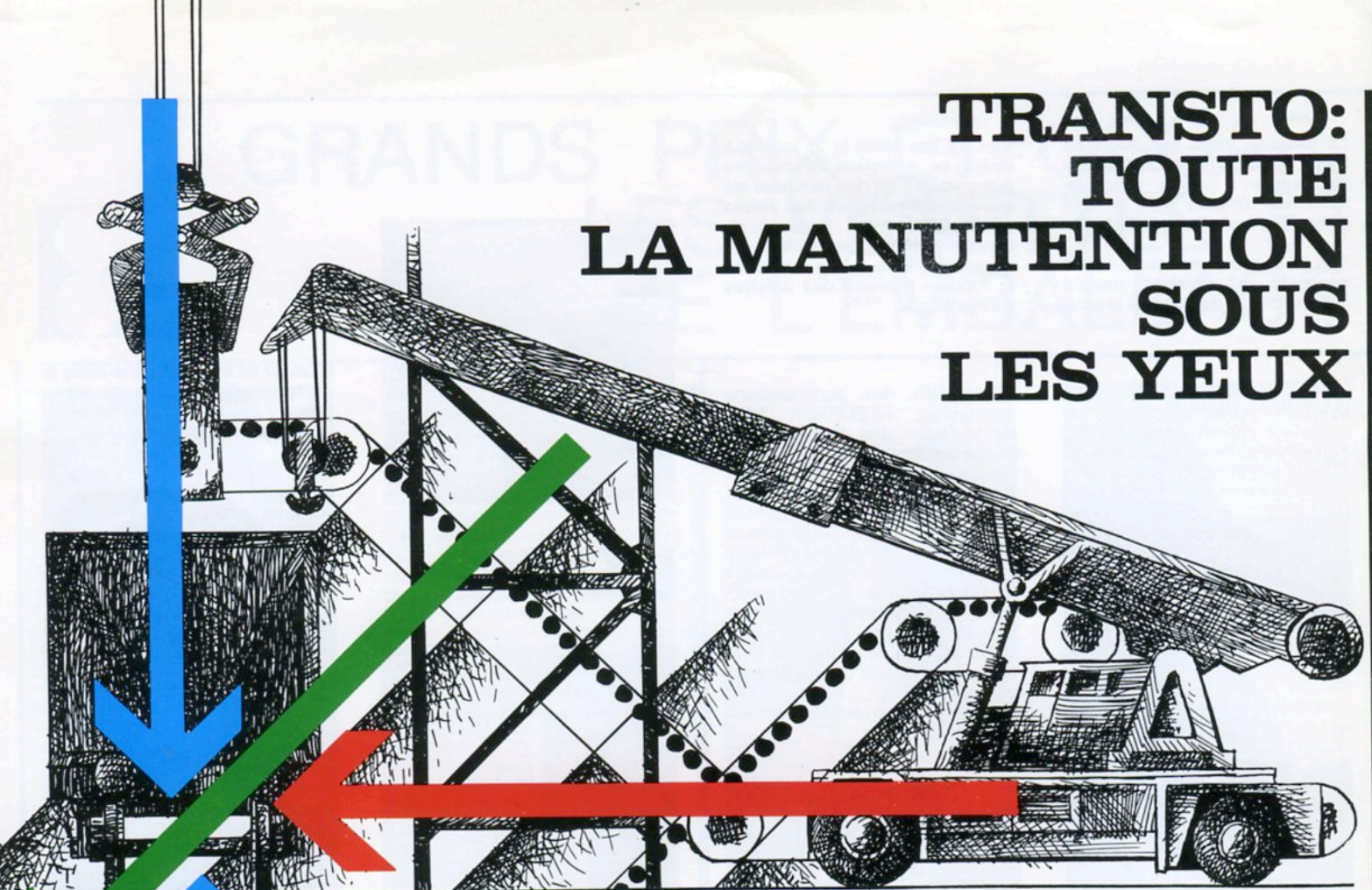
La palette a subi avec succès les essais effectués suivant les directives provisoires de la commission technique TC 51 de l'ISO. Elle peut être utilisée pour une charge nominale répartie ou non de l'ordre de 2.750 Kgrf (ou  $\pm 27.500$  N), ce qui est certainement loin d'atteindre la limite de sa capacité d'utilisation.

*Les lauréats, dans leurs stands au salon Propack, présentaient bien entendu le produit distingué par le jury. Presque tous - car il est improbable que GB dépasse le stade de ses propres besoins - ont désormais en mains un atout pour la vente de leur création. On dit même que le lauréat de l'Oscar, engagé depuis quelque temps dans une négociation qui piétinait, aurait vu l'horizon s'ouvrir presque instantanément lorsque fut connue la décision du jury; et il s'agit d'un contrat d'envergure! Cette anecdote confirme ce que nous avançons dans notre précédent numéro: le sérieux de l'Institut Belge de l'Emballage est désormais reconnu à tous les niveaux, et ce concours biennal, s'il est un moyen d'émulation pour les techniciens belges du secteur, remplit aussi un rôle de promotion, dont on verra tôt ou tard les effets sur les marchés internationaux.*

*Une remarque s'impose à cet égard. D'aucuns ont trouvé injustifiés - voire scandaleux - les frais d'inscription acquittés par les candidats. C'est mal comprendre les choses. Les tests auxquels l'IBE soumet les produits présentés entraînent des frais de laboratoire, et leurs résultats sont, même pour ceux qui ne franchissent pas ce stade, l'équivalent d'une expertise, dont ils auraient dû payer le prix. Il est incontestable aussi que la somme versée représente, pour les lauréats, un investissement bien plus qu'amorti dès que l'on considère l'impact publicitaire obtenu grâce au concours; l'investissement est moins productif pour ceux que le jury n'a pas retenus, mais faut-il regretter d'avoir tenté sa chance?*



# TRANSTO: TOUTE LA MANUTENTION SOUS LES YEUX



Le salon Transto était ouvert au Heysel en même temps que le salon Propack. C'est bien normal: des liens étroits unissent manutention et emballage, quoi qu'on en pense. Nous y sommes passés, pour avoir en une fois toute la manutention sous les yeux et nous faire une idée assez concrète des possibilités du secteur.

La manutention est un maillon essentiel de la chaîne de production. Essentiel au point qu'une manutention défaillante en fin de chaîne peut obliger à arrêter le travail. La production n'est d'ailleurs pas le seul domaine qui puisse souffrir des faiblesses de la manutention: le commercial peut en pâtir aussi dans la mesure où le service mis en œuvre ne correspond pas aux promesses faites.

Le secteur de la manutention a beaucoup évolué: les équipements et les engins sont de plus en plus sophistiqués; la commande numérique a propulsé les robots au premier rang du progrès spectaculaire; et l'on peut imaginer une évolution telle que quantité de petits problèmes d'aujourd'hui soient très bientôt résolus.

Le marché de la manutention représente en Belgique entre 1 et 1,5 ‰ (vous avez bien lu: pour mille) du PNB. C'est un marché qui a lui aussi beaucoup évolué. A quelques exceptions près, les Belges ne sont plus producteurs de matériel: la grande majorité commercialisent des produits étrangers. Cherchez donc un véritable fabricant de gerbeurs dans

notre pays! Loin de nous l'idée que les produits importés soient médiocres! Il n'est pourtant pas interdit de rappeler que la Belgique était naguère réputée pour sa technologie et la qualité de ses fabricats; et les entreprises belges conceptrices et productrices dans divers secteurs ont encore le bonheur de briller sur les marchés internationaux. Tout chauvinisme mis à part, avouons quand-même que la situation actuelle n'est pas flatteuse.

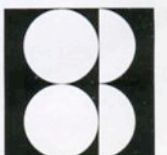
Prenons un exemple. Pour honorer le contrat conclu avec l'URSS, Tubemeuse a dû construire de nouvelles lignes de fabrication. Sietam Belux, filiale belge d'un groupe français dynamique, a emporté le marché en association avec un autre constructeur. La ligne de fabrication de manchons fonctionne depuis un bout de temps, et la ligne de tubes en est au démarrage. Ainsi les tubes belges qui seront montés à l'est doivent-ils un peu de leur existence à la technologie d'un pays voisin.

L'important, direz-vous, c'est que ces lignes fonctionnent. Bien sûr. Mais qu'on ne s'étonne pas, si on le prend ainsi, de voir rouler dans les entrepôts de plus en plus de chariots élévateurs de la même marque que quelques voitures japonaises bien connues! Nous avons déserté le terrain: le champ était donc libre.

Quoi qu'il en soit, ce salon Transto était peut-être, d'un point de vue strictement ferroviaire, un peu décevant. Cela s'explique sans doute par le fait que pour

une part importante, les techniques de chargement de wagons doivent être d'envergure: à transport massif, moyens de grande taille. On pourrait cependant ajouter à cela que les producteurs ou les importateurs semblent peu soucieux de considérer la phase expédition - transport comme un prolongement naturel - et obligatoire - de la production. Nous n'avons pas vu, à Transto, comment la manutention trouve des adaptations spécifiques au chargement d'envois colisés, voire palettisés, en wagons fermés à plancher (pas plus qu'en camions d'ailleurs). Les entreprises ne manquent pourtant pas qui fassent usage de wagons Hbis, Gbs, Tbis, réfrigérants ou frigorifiques, etc! Mais non: des palettes, des gerbeurs, c'est tout ce qu'on nous propose.

Gageons que l'idée s'implantera peu à peu et qu'il se trouvera d'ingénieurs ingénieurs pour s'attaquer au problème. Il est probable que dotés de quelques accessoires peu coûteux encore que bien imaginés, certains expéditeurs verraient le rail d'un œil plus souriant, parce qu'ils en obtiendraient plus de satisfaction. Nous attendons ces ingénieurs avec impatience.

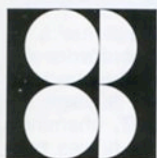




La SNCB veut mieux servir ses voyageurs. Elle prépare pour eux une offre profondément remodelée, à l'image de notre époque, qui donnera un nouvel attrait au transport ferroviaire.

La croissance économique rapide qui a suivi la guerre 40-45 a intimement modifié notre pouvoir d'achat et, par suite, nos habitudes de vie et de consommation. La vie changeant de rythme, l'énergie étant alors peu coûteuse et le réseau routier se développant à pas de géant, l'automobile connut un essor prodigieux, au détriment... du train, malgré une augmentation assez sensible du nombre de rames en service.

L'électrification accélérée du réseau ferroviaire ces dix dernières années constitue un progrès évident, tout comme le renouvellement du matériel roulant. Dotée



d'un outil mieux approprié, la SNCB a décidé de revoir son plan global de transport, et de proposer aux usagers un schéma qui réponde de près à leurs besoins: des trains rapides, fréquents, en service cadencé, avec un niveau de confort à la hauteur de cette fin de siècle. Ce schéma une fois mis en œuvre, les voyageurs disposeront, en quelque sorte, d'un métro aux dimensions nationales, plus ouvert régionalement et localement grâce à une concertation plus étroite avec les modes de transport complémentaires, comme les services routiers de la SNCV.

Ce schéma porte un nom: Intercity. C'est le nom des trains de haut de gamme, mais la rénovation ne se limitera pas à ces derniers: l'offre comprendra cinq groupes de trains répondant à des besoins spécifiques.

Les trains Intercity - IC - seront des rames à vitesse commerciale élevée, mis en ligne entre les vil-

les importantes, avec un nombre très limité d'arrêts. Les Interrégionaux - IR - d'une vitesse commerciale un peu inférieure, relieront des villes d'importance moyenne, et feront davantage d'arrêts. Les omnibus circuleront entre les localités de moindre importance, selon un modèle déjà bien connu. A ces trois groupes généraux s'ajoutent les trains de navetteurs ainsi que les trains touristiques et saisonniers.

Pour appliquer ce schéma, la SNCB a classé villes et communes en trois groupes aussi homogènes que possible, correspondant aux trois groupes de trains, IC, IR et omnibus. Le classement part des caractéristiques socio-

économiques et d'une étude approfondie des besoins de transport qui en découlent. Dès lors, la grille horaire pourra être établie; elle partira de trois principes.

D'abord, les horaires seront cadencés: dans chaque groupe, un train partira toutes les heures dans chaque sens; sans que l'on déroge à cette cadence horaire, la fréquence sera, dans la pratique, augmentée sur les tronçons communs à des trains de provenances, de destinations et d'horaires différents, ce qui répondra, à coup sûr, aux besoins spécifiques de ces lignes et des agglomérations desservies. Si l'on ajoute à cela que le projet prévoit

chemin de fer vraiment plus attrayant qu'avec l'appui d'améliorations connexes, qui sont elles aussi au programme. L'identification des rames et des quais IC facilitera l'approche du train; l'indicateur horaire deviendra plus lisible, plus compréhensible, et la combinaison d'un horaire sera à la portée de tous; les services IC - le haut de gamme - seront assurés par le matériel roulant le plus récent de la SNCB, un matériel confortable, sonorisé, admis à des vitesses élevées. L'intégration du transport ferroviaire à un ensemble plus large de transports publics améliorera encore l'offre nouvelle, ce qui est fort positif.



d'assortir les temps d'arrêt en gare d'une marge de sécurité, on peut dire avec certitude que le trafic gagnera en régularité, ce dont tout voyageur se réjouira.

Deuxième principe: la minimalisation des temps d'attente; pour comprimer le temps total de trajet, la SNCB entend accélérer les correspondances entre trains d'un même groupe et trains de groupes différents. Enfin, le schéma devra être compatible, dans l'intérêt des liaisons internationales, avec les schémas comparables appliqués par nos voisins allemands et hollandais.

Cette organisation nouvelle servira mieux l'immense majorité de la clientèle. Mais elle ne rendra le

Ainsi, la systématisation technique et la réponse précise aux besoins exprimés donneront sans doute au rail un nouvel élan à l'heure de son cent cinquantième. Les schémas comparables appliqués déjà dans deux pays voisins et en Suisse depuis près d'un an donnent des résultats plus que satisfaisants, tant sur le plan de la fréquentation que sur celui de la productivité: c'est une promesse encourageante pour le lancement d'Intercity en Belgique.



# EN BREF

# EN BREF

# EN BREF

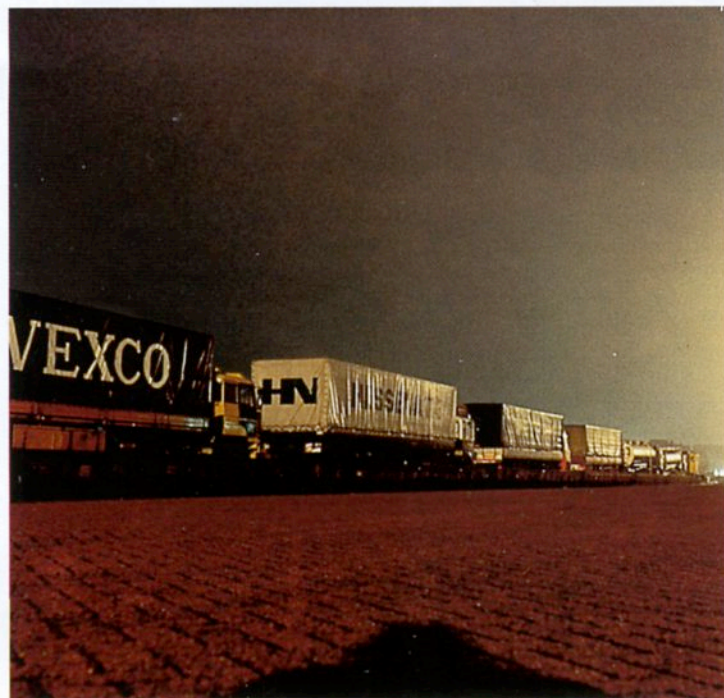
# EN BREF



## BREDA-MANNHEIM EN "ROUTE ROULANTE"

C'est donc le 25 janvier qu'un premier train de "route roulante" a pris le départ de Breda pour rejoindre Mannheim le lendemain à l'aube. Nouvelle offre, mise en place conjointement par Trailstar, TRW et Kombiverkehr, ce train, qui part trois fois par semaine, est composé de matériel roulant allemand et emmène les camions entiers (tracteur compris) avec leurs chauffeurs (à ceux-ci, on réserve une voiture couchettes équipée de tout le confort sanitaire désirable).

Il s'agit d'une diversification de la gamme de ferroutage assez pratique pour les transporteurs qui travaillent sans correspondant à l'étranger et peuvent, tout en respectant la réglementation sur les temps de conduite, améliorer très sensiblement la rentabilité de leur véhicule routier.



## DU NOUVEAU

### A COLOGNE



La SNCB est représentée en Allemagne par une agence commerciale installée à Cologne. Les expéditeurs allemands intéressés par des trafics ferroviaires avec la Belgique peuvent y trouver un interlocuteur compétent et attentif à leurs problèmes.

Depuis les derniers jours de l'année dernière, la "tête" de cette agence a un nouveau visage: celui de Monsieur E. VAN DER STOCKT.

Entré à la SNCB en 1963, monsieur Van der Stockt devint quatre ans plus tard sous-chef de station à Bruxelles Midi, où il resta 8 ans. Après un séjour de 3 ans à la Direction générale de la SNCB, il mit en 1978 le cap sur Cologne, pour y assister monsieur Devillers, le représentant de l'époque, à qui il vient de succéder officiellement.

Il est certain que l'expérience acquise sur place donnera à monsieur Van der Stockt tous les atouts pour exercer avec fruit cette nouvelle fonction.

### A ARLON

Les relations commerciales de la SNCB avec sa clientèle ardennaise étaient, depuis 1964, l'affaire d'André Chabotteaux, homme d'expérience qui avait su enrichir ses contacts professionnels d'un côté amical fort apprécié par ses interlocuteurs.



Monsieur Chabotteaux est à la retraite depuis le 1er février. Et son successeur n'a pas tardé à se mettre au travail. Il s'agit de Guy VANDENHOOFT, cheminot depuis 1958, qui, au fil des promotions, a pu prendre connaissance des multiples facettes de la SNCB. Après avoir collaboré à tous les services de la gare de Marloie, il reprit, pendant 10 ans, la gestion du centre routier et du service marchandises de cette même gare. Il travailla ensuite à la Direction de l'exploitation et à l'atelier central de Salzinnes, d'où il est venu tout droit à Arlon. Cette expérience "multiple" sera précieuse à monsieur Vandenhooft et, à travers lui, aux clients dont il sera appelé à résoudre les problèmes.

### A MONS

De Mouscron à La Louvière, tous les clients de la SNCB connaissent bien Fernand Larbaestrie, "leur" représentant commercial depuis 1966. Ils en garderont assurément le souvenir d'un homme affable, réfléchi, capable de détendre l'atmosphère des discussions difficiles par un trait d'humour judicieux.



Partant à la retraite le 1er février, monsieur Larbaestrie a cédé son bureau montois à Francis PETIAU. Entré à la SNCB en 1975



# EN BREF

après un début de carrière professionnelle dans le privé, monsieur Pettiau fut d'emblée installé à la direction commerciale, pour s'y occuper d'informatique. En 1976, il alla quelques mois renforcer les "public relations" de la direction générale, fort sollicités par la célébration du cinquantième de la SNCB. Après quoi il reprit ses premières fonctions ferroviaires. En abordant le chemin de fer par la facette informatique, monsieur Pettiau a acquis une bonne connaissance de la clientèle et de ses besoins. C'est un avantage pour les Hennuyers dont il est désormais l'interlocuteur.



## TERRAINS DISPONIBLES

La SNCB possède des terrains qu'elle est disposée à céder sous des formes diverses aux expéditeurs. En voici une liste arrêtée au 1er mars.

### Groupe de Gand

Pour toute demande, tél. 091/22 57 21, poste 281

Plus de 10.000 m<sup>2</sup> à Oostakker (pas de raccordement - éventuellement à vendre) et à Melle (mêmes conditions).

De 2.000 à 3.000 m<sup>2</sup> à Lochristi (réception de wagons possible), Beervelde (pas de raccordement - éventuellement à vendre) et à Lokeren (réception de wagons possible).

Environ 1.800 m<sup>2</sup> à Waarschoot (pas de raccordement).

# EN BREF

### Groupe d'Hasselt

Pour toute demande, tél. 011/22 11 01, poste 158

22 hectares à Genk Sud (raccordement possible - éventuellement à vendre).

10 hectares à Waterschei (raccordement possible - repris au plan régional pour des entreprises artisanales).

### Groupe de Mons

Pour toute demande, tél. 065/33 41 71, poste 2535

10.000 m<sup>2</sup> à Lessines Carrières, St-Ghislain, Obourg, La Louvière et Mouscron.

De 5.000 à 10.000 m<sup>2</sup> à Antoing, Frameries, Nimy, La Louvière, Bracquegnies, Manage et Chercq.

De 2.000 à 5.000 m<sup>2</sup> à Haine-St-Pierre, Mouscron, Antoing et Ath.

### Groupe de Liège

Pour toute demande, tél. 041/52 01 30, poste 345

10.000 m<sup>2</sup> à Warsage, Herbesthal, Raeren, Bressoux, Visé et St-Vith.

De 5.000 à 10.000 m<sup>2</sup> à Battice et Milmort.

De 2.000 à 5.000 m<sup>2</sup> à Liers, Visé, Trois-Ponts et Hamoir.

1.500 m<sup>2</sup> à Wandre.

### Groupe de Namur

Pour toute demande, tél. 081/22 37 01, postes 2538 et 2539

10.000 m<sup>2</sup> à Latour, Arlon, Bertrix, Franière, Lamorteau, St-Vincent, Ronet et Sclaigneaux.

De 5.000 à 10.000 m<sup>2</sup> à Izel, Heer-Agimont, Florenville, Ruette.

De 2.000 à 5.000 m<sup>2</sup> à Carlsbourg, Sibret, Meix devant Virton, Limerlé, Graide, Morhet, Franière, Signeux, Halanzy, Rhisnes et Marloie.

Moins de 2.000 m<sup>2</sup> à Franière, Moustier, Lustin, Gembloux et Flawinne.



## VOYAGES D'AFFAIRES EN FRANCE

### La logistique FTS au service de votre tranquillité.

Offre séduisante que celle de FTS pour les hommes d'affaires en voyage à Paris ou à Strasbourg. Séduisante et diversifiée puisqu'elle part des formules habituelles "Paris à la carte" de l'opérateur français pour déboucher sur des offres plus élaborées et parfaitement adaptées à chaque cas.

Strasbourg est ville "européenne" comme Bruxelles. FTS y a sélectionné trois hôtels: le Pax, deux étoiles, ainsi que le Monopole Metropole et le Hannong, trois étoiles. Toutes les chambres réservées y ont le confort bain et wc privé. L'offre forfaitaire de base comprend le voyage aller/retour en train deuxième classe et une nuit d'hôtel avec petit déjeuner. Le prix tout compris va de 2.920 francs à 3.550 francs. Partant de là, il est possible de combiner le voyage en première classe avec une prolongation de séjour allant jusqu'à deux mois. Si l'on veut un exemple, disons qu'à l'hôtel Monopole Metropole, départ le lundi matin, retour le vendredi soir, avec voyage en première classe, la semaine revient à 7.230 francs.

A Paris, les possibilités sont plus nombreuses: de 1 à 60 jours, voyage en deuxième classe, en première ou en TEE, logement en hôtels traditionnels de 2, 3 ou 4 étoiles, ou dans les hôtels La Tour (propriété de France Tourisme Service), qui vont jusqu'à 4 étoiles de luxe, sans oublier une formule de studio.

FTS propose un prix de base, qui comprend le voyage aller/retour, au départ de toute gare belge, le logement et le petit déjeuner. Partant de là, il est possible, en ajustant l'offre au budget prévu, de mettre au point un voyage complet, vraiment à la carte, partant des désirs précis du voyageur. Il suffit de choisir dans une gamme de nature à satisfaire tous les goûts et tous les bud-

gets. Et pour qui veut prendre un peu de détente, FTS propose des excursions, des repas culinaires (notamment à La Tour d'Argent, le restaurant parisien le plus célèbre) et même des spectacles, tout cela à des prix très étudiés.

En formule TEE, le prix global comprend le petit déjeuner dans le train aller, et au retour (départ de Paris vers 20h30), un dîner composé d'une entrée, d'un plat garni, du plateau de fromage et d'un dessert; l'idéal pour clôturer agréablement la journée de travail.

Reste, à côté de l'hôtellerie, la formule Studios à Montmartre: au pied de la butte, des studios confortables, avec bain ou douche, télévision couleurs, téléphone, kitchenette équipée... dans la résidence hôtelière Charles Dullin. Le voyageur n'est pas livré à lui-même parce qu'il choisit une "location": il bénéficie, sans supplément de prix, d'une série de services tels que accueil 24 heures sur 24, prise de message, change, traiteur, secrétariat, laverie self-service, pressing et nettoyage, ménage quotidien sauf dimanches et fêtes... Un pareil pied-à-terre, c'est une aubaine!

Et ce n'est pas tout. Le voyageur reçoit avec ses documents de voyage (aussi bien pour Strasbourg que pour Paris) une carte personnalisée, genre carte de crédit, qui lui fera bénéficier de nombreuses réductions dans des restaurants, à la location d'une voiture, etc. Et si quelque chose ne tournait pas rond, il lui serait toujours possible de joindre les hôtesses FTS, installées à Paris en gare du Nord.

Il n'est pas possible de donner ici une grille complète des prix: à chaque cas correspondra une proposition spécifique. Adressez-vous à votre agence de voyages, posez-lui votre problème, demandez-lui d'appliquer les solutions FTS. Les documents en poche, il vous restera à être à l'heure pour le train et à faire un succès de votre voyage d'affaires: FTS se sera occupé de tout le reste.



# plus économique



PAUL FUNKEN 85

**B-TOURRAIL • BILLETS DE WEEK-END • ABONNEMENT D'ENTREPRISE...**