

INFORMATIONS S.N.C.B.

(B)

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer
belges

383

JUIN

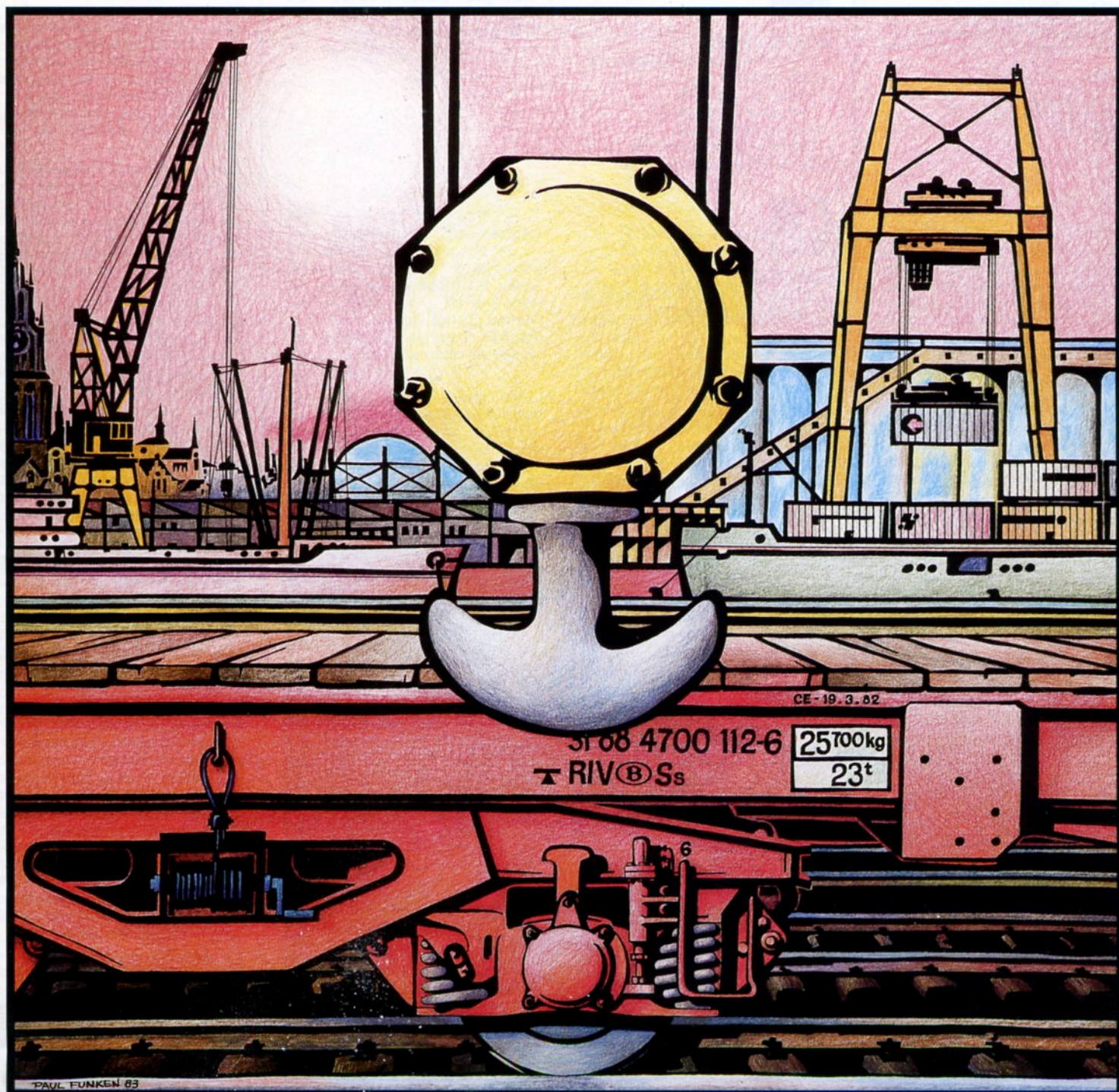
Publication
mensuelle
sauf les
1°, 4°, 7°, 8°
et 10° mois

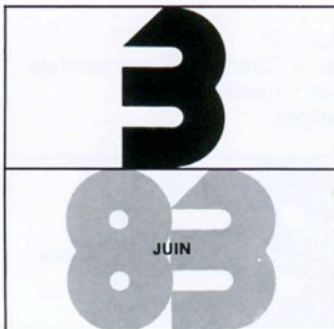
5.2.01

7

45

Namur 1





SOMMAIRE



EPOQUE

- 1982 chez nos voisins: 3
- Le Diners Club prend l'Orient Express: 4



CONTAINER

- Intercontainer en 1982: 24



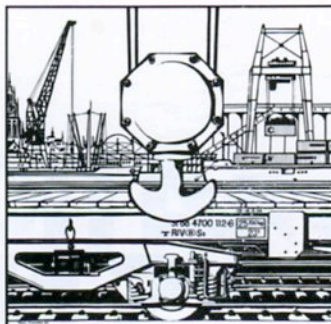
NOUVELLES B

- Approches de l'emballage: 24
- Interfrigo:
 - trafic en 1982: 25
 - les gros porteurs: 25
 - l'entente 9997: 25
- Terrains disponibles: 26
- Colis Belgique-France: 26



TOURISME

- Minitrip pour l'IGA à Munich: 26
- Les prix spéciaux: 27



DOSSIER ANVERS

- Mr. Huyghebaert, échevin du port: 8
- Le port, prestataire de services: 9
- Le chemin de fer à Anvers: 13
- Containers: 17
- Ce qu'en pensent les représentants des réseaux voisins: 19
- Who's who: 21

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
Chiers: 2
Port d'Anvers: 8
Intercontainer: 24
Interfrigo: 25
SNCB

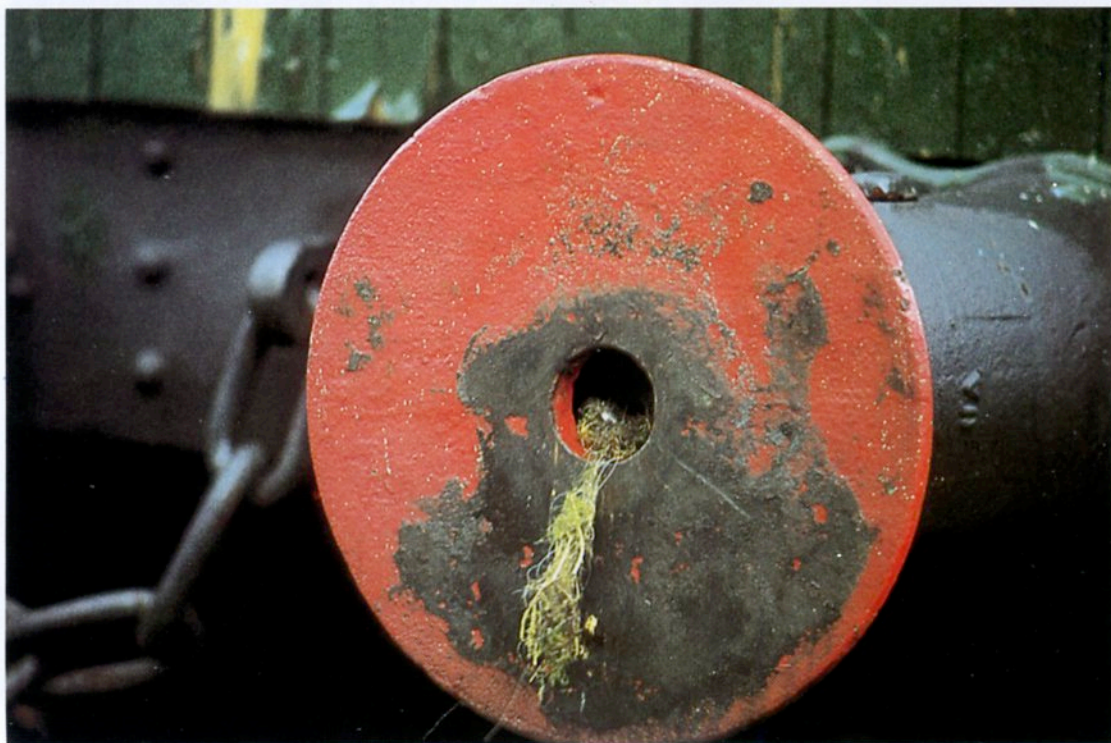
EDITORIAL

"Un port, ce n'est pas un but en soi; c'est un prestataire de services pour l'industrie continentale". Cette phrase très significative a été prononcée, au cours d'une allocution, par Monsieur J. Huyghebaert, échevin du port d'Anvers.

Elle peut être notre sésame pour entrer dans l'univers du port avec les lecteurs de notre périodique. Un univers dont nous traçons les grandes lignes dans un dossier, à l'occasion de la cinquième exposition portuaire internationale où la SNCB a partagé son stand avec cinq autres réseaux européens et la société Intercontainer. Le port, vu globalement, est effectivement un prestataire de services pour les entreprises "de l'intérieur". Il ne peut toutefois remplir pleinement sa fonction qu'en collaboration étroite avec le secteur des transports, c'est-à-dire la route, les voies navigables et le chemin de fer. Une collaboration vitale, puisque tout effort consenti pour comprimer le prix et améliorer l'efficacité du transport entre le port et l'hinterland rejailit inévitablement sur la compétitivité des entreprises et, par suite, sur celle du port lui-même.

Seize pages de ce numéro donnent une photographie globale de cette coordination. Vous y apprendrez comment la SNCB entend, dans le concret, accompagner le dynamisme de notre port à vocation mondiale à travers un plan de développement des infrastructures. Vous y trouverez un aperçu des trafics que le chemin de fer assure et s'efforce de développer dans la métropole. Un chapitre est consacré au trafic containerisé, une facette d'avenir du port scaldéen. Et le sommaire ménage une place à la signification d'Anvers pour plusieurs réseaux ferroviaires voisins.

Ce survol, fort rapide, ne peut rester sans suite. Dans notre prochaine édition, nous regarderons à la loupe quelques trafics de base et quelques trafics en développement; ce sera l'occasion de faire plus ample connaissance avec quelques entreprises installées sur la rive droite de l'Escaut.



1982 CHEZ NOS VOISINS

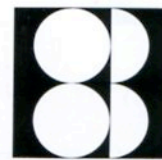
Après avoir présenté sommairement les résultats de la SNCB l'année dernière, nous avons pu rassembler quelques données sur l'activité des réseaux immédiatement voisins du nôtre, les NS, la DB, les CFL et la SNCF.

Du tableau comparatif des résultats, complété d'une colonne belge, nous pouvons dégager une première constatation: tous les réseaux sont solidaires dans le recul du trafic marchandises. La crise économique persistante donne bien sûr une explication globale à ce phénomène. Si nous entrons dans le détail, nous ver-

rons que le marasme sidérurgique est en fait le premier fautif du genre.

La solidarité est rompue dans le domaine des voyageurs. Les résultats de la SNCF - hausse dans toutes les unités de statistique -

et ceux des NS - également dans le positif - comparés à ceux des CFL et de la DB, donnent à croire que le réseau belge, se situant dans la moyenne, peut espérer mieux lorsqu'un courant de redressement se dessinera.



| | CFL | DB | NS | SNCF | SNCB |
|--------------|------|------|-------|------|-------|
| Marchandises | | | | | |
| • tonnes | -8 | -8,9 | -15 | -6,4 | -10,4 |
| • tkm | -5,5 | -7,9 | -11,6 | -4,7 | -9,8 |
| Voyageurs | | | | | |
| • nombre | -1,5 | -0,8 | = | +2 | -2,6 |
| • vkm | -4,2 | -5 | + 2,9 | +2,1 | -2,9 |



CFL

Le fait le plus marquant de 1982, pour ce petit réseau voisin du nôtre est l'ouverture en octobre de la nouvelle formation centrale de Bettembourg-Dudelange.

L'électrification de la ligne Luxembourg-Gouvy, maillon indispensable de la relation rapide avec Liège, sera la dernière étape (à réaliser) du plan de modernisation des CFL.

Bettembourg-Dudelange est au croisement des deux grands axes nord-sud et est-ouest du réseau luxembourgeois. Cette gare a été conçue selon les techniques les plus modernes. Les voies raccordées au faisceau de triage sont dotées de deux systèmes de frein combinés à commande électronique. Ces freins permettent de limiter à une fourchette de 0,5/1,5 mètre par seconde la vitesse résiduelle des wagons; il n'est plus nécessaire de placer des patins de voie, et la sécurité du triage s'en trouve améliorée très nettement.

Sur le plan du trafic, l'année 82 s'est terminée moins bien que la précédente. Le trafic marchandises, déprimé comme la conjoncture, accuse un recul de 8% en tonnage, et 5,5% en tonnes-kilomètres. Le nombre de voyageurs a régressé de 1,5%. Et dans un but d'économies, les CFL ont réduit leur offre voyageurs en service intérieur pendant les week-ends.



NS

Les Nederlandse Spoorwegen ont fait en 1982 d'importants efforts pour "peupler" leurs trains de voyageurs pendant les périodes à faible trafic. Ils ont pour cela (entre autres) étendu leur offre de billets touristiques et introduit une nouvelle carte de réduction.

La croissance du trafic voyageurs observée depuis 1978 s'est maintenue jusqu'à la moitié de l'année; elle a été suivie d'une stabilisation qu'on peut attribuer à la récession économique. Les recettes ont augmenté de 8,4% et le nombre de voyageurs-kilomètres de 2,9%. Les NS s'attendent à un léger recul en 1983, dû sans doute aux augmentations de tarifs prévues et à la morosité économique.

Le trafic marchandises par contre a été durement touché: il est passé de 21 à 18 millions de tonnes (-15%). Le nouveau plan d'organisation du trafic en wagons complets, appliqué à partir de mai 83, devrait conduire à de meilleurs résultats.

Les transports en container souffrent d'une forte concurrence de la navigation intérieure en trafic international; on a cependant enregistré, en service intérieur, une légère augmentation des containers maritimes. Holland Rail Container (HRC), la plus récente filiale des NS, dispose à présent, pour la manutention des containers, de trois terminaux propres et de deux installations privées.

Trailstar, société hollandaise de transport combiné rail-route, a pu redresser le cap. La chute de 17% enregistrée en 81 a été épongée et le trafic a refranchi le cap des 10.000 véhicules enregistré en 1980.

Les Hollandais sont, on le sait, grands constructeurs de ponts. Ils l'ont prouvé encore en 82, en jetant un pont ferroviaire sur l'Yssel, près de Deventer (ligne Utrecht-Hengelo) et en menant des travaux de renouvellement aux ponts du Lek (ligne Utrecht's Hertogenbosch) et du Waal (ligne Nimègue-Arnhem).

Enfin, les dernières voitures IC d'une commande de 226 unités passée en Allemagne ont rejoint le parc de véhicules pour voyageurs.



DB

L'économie allemande, que l'on tient pour la plus solide dans l'ensemble de la CEE, a souffert en 1982 et n'a donc pas pu faire exception à la règle de recul. Les circonstances défavorables ont fortement influencé l'activité de la Deutsche Bundesbahn, le trafic voyageurs et le trafic marchandises se trouvant tous deux confrontés au recul.

Le nombre de voyageurs a régressé de 0,8%, c'est-à-dire assez peu, mais en unités de trafic, les voyageurs-kilomètres, la perte atteint 5%.

La production d'acier assez faible a entraîné le secteur marchandises dans la descente, comme partout ailleurs en Europe. Une tonne d'acier en moins, c'est pour le transporteur une perte de trafic de minerais, de charbon, de coke... Si bien qu'en enregistrant 275 millions de tonnes au total, la DB accuse 8,9% de moins qu'en 1981; et la perte en tonnes-kilomètres atteint 7,9%.

En 1982, la DB a fourni beaucoup de travail aux entreprises de construction. De nombreux travaux ont été entamés dans le cadre d'un programme d'équipement technique. A l'heure actuelle, 140 entreprises - parmi lesquelles beaucoup de PME - travaillent à la pose de nouvelles sections de voie. De nouvelles lignes sont construites entre Hannover et Würzburg et de Mannheim à Stuttgart. Et un autre programme prévoit encore des travaux du genre dans l'avenir immédiat.

Ces travaux ont pour objectif l'amélioration du service offert aux voyageurs et l'adaptation progressive de la voie aux exigences d'une exploitation moderne.

LES DINEURS DU DINERS DANS L'ORIENT EXPRESS



SNCF

De nouveau, les chemins de fer français peuvent parler d'une bonne année en trafic voyageurs: les recettes de ce secteur ont fait un bond de 20% en 1982. Ce résultat contraste nettement avec ceux des autres réseaux proches. Le nombre de voyageurs a augmenté de 2% environ et la hausse est de 2,1% en voyageurs-kilomètres. Ce succès peut être attribué à une politique de trafic axée sur trois points:

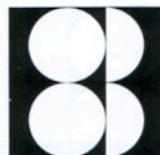
- l'amélioration et la spécialisation de l'offre. Le TGV bat tous les records avec un taux d'occupation de 65%. De nouveaux trains touristiques ont été lancés: l'Aubrac, le Cévenol et l'Alpazur. Quelque 300 voitures Corail nouvelles (dont des voitures de 2e classe à compartiments) se sont ajoutées au parc.
- l'accueil des voyageurs dans les gares a été sensiblement amélioré: agents d'accueil, gares rénovées, extension des gares de location de vélos et de voitures, collaboration avec le secteur hôtelier.
- recherche de clientèle par une politique tarifaire active: abonnement TGV pour étudiants, tarifs familiaux, cartes pour jeunes, abonnements de semaine.

D'autres projets sont encore sur le métier: des électrifications nouvelles (Lille - frontière belge et Narbonne - Port Bou), ainsi qu'un TGV atlantique, avec antennes vers Rennes et Bordeaux.

Le trafic marchandises n'a pas donné autant de satisfactions. La SNCF a transporté 6,4% de tonnes en moins, et a enregistré une chute de 4,7% en tonnes-kilomètres. La régression a été forte particulièrement dans les secteurs des matériaux de construction, des engrais et des combustibles solides; après une croissance au premier semestre, les produits d'extraction stagnèrent jusqu'à la fin de l'année. La SNCF est toutefois parvenue à préserver sa part de marché dans l'ensemble du trafic.

Tout comme les Allemands avec leur IC-Kurierdienst, les Français ont lancé en 82 un service de messageries urgentes, appelé Express TGV.





Le Diners Club Benelux fêtait son quart de siècle en novembre 1982. Ses animateurs avaient voulu marquer le coup en organisant un voyage d'exception, un voyage unique: un minitrip à Venise, mais pas n'importe lequel!

Le sésame en plastique

Le Diners Club Benelux est franchisé par le Diners Club International; il compte à l'heure actuelle 127.000 membres et près de 11.500 établissements affiliés.

Le signe d'appartenance à cette organisation est fort discret: une petite carte en plastique, du format de toutes les cartes de crédit. Discret, mais efficace: cette carte est un sésame parfait dans 550.000 établissements commerciaux des 160 pays (Chine et URSS comprises) où existe une organisation du même genre.

Cette carte n'est pas seulement le moyen de payer une fois par mois, et en bloc, toutes ses notes de restaurant. Elle ouvre aussi les portes d'autres commerces et confère des avantages multiples: dépannage en numéraire (1.000 dollars US dans n'importe lequel des 160 pays), diverses assurances, des chèques-cadeaux, des chèques-taxis, la dispense de caution en cas de location de voiture ou d'admission en clinique, la commande (et l'envoi) de fleurs par téléphone, etc.

Ces avantages sont offerts par les établissements affiliés au Diners Club et dans nul autre, restriction dont il est bon de se souvenir. Par ailleurs, le Diners Club ne délivre pas à proprement parler une carte de crédit, mais une carte d'accréditation, autrement dit, une marque de confiance grâce à laquelle le paiement est différé.

Pour les dirigeants d'entreprises et titulaires de professions libérales, cette carte est un excellent moyen de régler certains frais professionnels: le relevé mensuel donne une liste complète des dépenses engagées (qui dispense de l'établissement de notes de frais et d'avances en liquide) et sert de justificatif sur le plan fiscal.

Le Diners Club a créé une carte de société, qui permet à l'entreprise d'attribuer une carte à un certain nombre de ses cadres. Cette formule représente un important potentiel de développement: son chiffre d'affaires devrait doubler au cours de l'année 83. C'est que d'après les estimations d'un haut responsable du

Diners international, les entrepreneurs du monde entier auraient dépensé, l'année dernière, près de 300 milliards de dollars en frais de voyage et de représentation, et que ce volume de frais généraux devrait croître au rythme de 10% l'an!

Le Diners Club n'ouvre pas ses portes sans que le candidat ait donné des garanties d'honorabilité et de solvabilité. Cette condition protège le standing de la carte et aussi le club, qui n'aimerait pas souffrir d'un emploi abusif de ses services. En vingt ans, il faut le dire, on n'a jamais enregistré de "déchet" supérieur à 0,5% du chiffre d'affaires. Cette garantie est importante pour les établissements affiliés qui, en contre-partie de l'escompte accordé sur les achats réalisés au moyen de la carte, tablent sur une garantie de paiement et sur un apport de clientèle; il s'agit donc pour eux, en quelque sorte, d'une assurance "bonne fin".

Style et cachet ancien

Mais revenons à l'Orient Express. Nombreux sont ceux qui rêvent de l'emprunter un jour. Pas celui d'Ankara, ce serait un peu long. Mais jusqu'en la Cité des Doges, avec le Venise-Simplon Orient Express, VSOE, qui entame à l'heure actuelle sa deuxième année d'exploitation. Trois fois par semaine, ce train privé établit une liaison aller/retour entre Londres et la célèbre Lagune. Son itinéraire continental le conduit de Boulogne à Paris, puis dans la vallée du Rhône (sa partie helvétique, tout au moins), d'où il aborde le Simplon pour filer en Italie. Petit inconvénient pour les Belges passionnés de trains rétro: le VSOE ne passe pas chez nous; dommage: la terre natale des Wagons-Lits aurait sûrement apprécié cet hommage à son enfant Nagelmackers. Cela dit, un certain nombre de nos compatriotes ont déjà fait le voyage, à titre privé ou dans un groupe de congressistes, par exemple.

Et puis, parce que le Diners Club aime l'éclat, il a rêvé d'un voyage Bruxelles-Venise en Orient Express. Et il l'a réalisé!

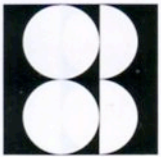
C'était le 15 mars. Le grand hall de Bruxelles Midi était pavoisé aux armes du Diners Club: un premier groupe de voyageurs allaient entamer l'aller-retour de 48 heures à Venise, moitié en train, moitié en avion, avec une nuit sur place, un autre groupe attaquant la chose dans l'ordre inverse.

Pour un peu moins de 200 voyageurs, le train comptait 18 voitures, une belle longueur!

A 17 heures 30, le VSOE entre en gare, et quelques minutes plus tard, les premiers voyageurs s'y installent, tout souriants de découvrir un train hors du commun, tout émerveillés de ce style, de ce cachet ancien dont ils pourront se délecter une nuit entière. D'emblée, les appareils photographiques sortent de leur étuis, pour l'album de famille.

A 18 heures 30, le train s'ébranle. Le bar se remplit, l'ambiance s'installe. Le restaurant propose son premier service dès 20 heures 15. La fin de soirée se passe au bar-fumoir, sur fond des mélodies égrenées par le pianiste du VSOE (in live concert). Au lever, le lendemain, petit déjeuner au lit, temps libre... et dès 10 heures, le restaurant ouvre ses portes pour le brunch. Un voyage bien occupé, comme on le voit, et tout voué au bonheur des papilles.





Rien à reprocher

Informations SNCB n'était pas du voyage. Mais la rédaction a pu, deux jours plus tard, au retour du deuxième groupe, noter les impressions d'un voyageur parmi d'autres. Les voici.

"C'était très bien. J'ai senti que les voyageurs étaient des gens qui travaillent dur toute l'année, et qui se sont offert là, parce qu'ils en avaient l'envie et les moyens, 48 heures de détente. C'était l'occasion ou jamais de prendre l'Orient Express. Et nous sommes tous partis dans ce même esprit.

"Je n'ai vu aucun moment d'énerverment. Il y a bien eu des embou-

teillages, oui, le soir, par exemple, à la jonction entre les deux services du restaurant, au moment où certains venant du bar ont croisé les autres qui s'y rendaient pour prendre un digestif. Il y avait cohue dans le soufflet de circulation entre les deux voitures. Mais tout cela s'est passé dans une parfaite bonne humeur.

"Le cadre du restaurant est extraordinaire. Et la table...! Je ne pense pas qu'on puisse faire mieux dans les meilleures maisons. Pourtant, j'en ai fréquenté, des restaurants. Je ne croyais pas qu'on puisse tirer un tel parti de conditions de travail aussi difficiles. Je parle ici de la cuisine, qui doit être exigeuse. Et bien vrai:

tout était parfait, à la température idéale, même le champagne.

"On ne peut rien reprocher au service. Tout tourne bien rond, avec du style, mais sans affection. Le personnel a été trié sur le volet, ça ne fait aucun doute. Et j'ajoute que je ne me suis pas ennuyé une minute. Le programme était bien rempli.

"Pour ma part, je n'ai aucun reproche à faire à ce voyage. Je n'ai d'ailleurs entendu qu'une seule personne faire des remarques un peu négatives. Un monsieur qui a voyagé partout sauf en Chine, au Japon et dans un troisième pays. Il regrettait qu'on ne serve pas de caviar dans

l'Orient Express. Je crois que devant son caviar, il aurait réclamé du foie gras!"

Train privé, opération de standing offerte à un prix réellement intéressant. Un voyage qui laissera un souvenir durable à ceux qui l'ont vécu. Le VSOE ne repassera pas de si tôt à Bruxelles. Tant mieux: si cela devenait une habitude, on n'aurait plus envie d'en parler. Reste aux Belges qui le désirent d'aller le prendre à Boulogne ou à Paris: d'aucuns disent qu'il faut faire ce voyage une fois dans sa vie.





ANVERS



LE PORT D'ANVERS ET LE TRAFIC FERROVIAIRE



Les ports maritimes sont, par nature, établis en bord de mer. L'attention d'un gestionnaire de port se porte donc en premier lieu - cela va de soi - sur l'amélioration des voies d'accès maritime. A cet égard, des résultats très encourageants ont été obtenus à Anvers puisque au cours des dernières années, le tirant d'eau à l'entrée a pu être augmenté d'environ 4 pieds. Des navires tirant 48 pieds ou plus sont à plusieurs reprises entrés dans le port. En 1982, on a dénombré 138 navires de plus de 100.000 tonnes dw. C'est donc Anvers qui, en Belgique à l'heure actuelle, reçoit les navires au plus fort tirant d'eau. Mais Anvers a maintenant un nouvel objectif: l'intensification des travaux de dragage du Westerschelde et du Scheur devraient, à court terme, rendre le port accessible en une marée (quelle qu'elle soit) aux navires tirant 48 pieds et en deux marées aux navires de 50 pieds.

Mais tout cela ne doit pas nous faire oublier que la position concurrentielle d'un port tient surtout à sa situation géographique vis-à-vis de l'hinterland industriel. Autrement dit, le développement d'un port dépend beaucoup de ses liaisons terrestres.

Le chemin de fer joue à cet égard un rôle important. Partout dans le monde, on connaît Anvers comme un port ferroviaire typique. En 1982, le trafic de marchandises du port a atteint un record de 84 millions de tonnes. La même année, le rail a transporté quelque 20 millions de tonnes au départ et à destination du port. Le che-

min de fer prend donc en charge le quart des acheminements de et vers le port. S'il s'avère important pour le port, l'inverse est aussi valable. Car de son trafic total de 62,4 millions de tonnes en 1982, la SNCB a réalisé près d'un tiers à Anvers. La prospérité du port influence l'expansion du chemin de fer, et réciproquement.

On comprend que de tout temps, la SNCB et le port d'Anvers se soient efforcés d'adapter l'infrastructure ferroviaire aux exigences d'un trafic en croissance rapide et en transformation permanente. Je tiens à exprimer ici la reconnaissance de la direction du port pour les efforts déployés par la SNCB afin de réaliser à temps les impressionnantes infrastructures dans le voisinage de la darse Delwaide et sur la rive gauche. Il reste bien entendu beaucoup à faire. Il faut moderniser les voies sur certains quais. La liaison entre le bassin Delwaide et la formation d'Anvers Nord doit être électrifiée. La liaison ferroviaire autour de Zandvliet-Berendrecht doit être réalisée pour assurer la sécurité d'exploitation des entreprises industrielles implantées entre le bassin-canal et l'Escaut.

Notre souci porte particulièrement sur la modernisation de la formation d'Anvers Nord, fort lente, et sur les plans développés actuellement à propos de la construction du tunnel de Liefkenshoek: ce tunnel devrait comprendre une ligne de chemin de fer pour garantir le raccordement optimal de la nouvelle zone, sur la rive gauche.

Nul ne s'étonnera que nous formulions quelques souhaits d'ordre tarifaire. A notre avis, les structures tarifaires des réseaux, dans le cadre européen, doivent évoluer de sorte que la position géographique du port se répercute normalement sur les prix de transport.

Autrement dit, les prix doivent être proportionnels aux distances, indépendamment des frontières internationales à franchir. Le développement d'un marché européen unitaire et une collaboration toujours meilleure entre les réseaux ferroviaires sur le plan du transport peuvent incontestablement porter leurs fruits dans ce sens.

J'espère que la présence de plusieurs instances ferroviaires européennes à l'exposition portuaire d'Anvers contribuera à consolider la compréhension mutuelle entre les réseaux et le port.

J. HUYGHEBAERT
Echevin du port

Comme nous l'avons déjà souligné, le port d'Anvers est d'abord et avant tout un prestataire de services.

Une coopération réciproque, la complémentarité, et peut-être même la concurrence entre les divers éléments qui constituent cette entité ont permis à celle-ci de devenir un outil de travail vital pour l'économie nationale et internationale. Le port de la Métropole est pour la SNCB, au sens large, un client de grande taille; et cela apparaît aussi dans l'introduction qui nous a été donnée par Monsieur Huyghebaert, l'Echevin du port. Dans cette optique, il est tout-à-fait logique qu'une revue ferroviaire comme la nôtre consacre quelques pages à ce client, à cette entité, pour la présenter, pour en donner une image globale.

LE PORT D'ANVERS, PRESTATAIRE DE SERVICES



• Le prestataire de services

La gestion du port est entre les mains de l'**autorité communale**, propriétaire du complexe de darses, du terrain portuaire, d'une partie de l'équipement portuaire, et qui exploite ces infrastructures. Les installations portuaires sont en effet établies sur le domaine de la Ville; à chaque fois qu'une extension portuaire s'est avérée nécessaire, les limites du domaine communal ont été étendues proportionnellement aux projets d'expansion. La gestion quotidienne du port revient à l'Echevin du Port, qui donne les pouvoirs nécessaires à un Directeur Général de la zone portuaire chargé de coordonner les activités de quelque 3.300 collaborateurs occupés à l'entretien, à la modernisation et à l'extension de l'infrastructure portuaire, et à l'exploitation de l'infrastructure portuaire communale, écluses, grues, élévateurs à grain et magasins.

Le **pouvoir central** est aussi intéressé à l'activité portuaire, par le biais de plusieurs services locaux de divers ministères. On peut citer les Communications (pour ce qui concerne le pilotage, l'inspection maritime, le Commissariat maritime, les services météorologiques...), les Travaux publics, les Finances (pour les questions douanières) et la Santé publique (pour le service de l'hygiène).

La SNCB peut être intégrée dans ce dénominateur commun. On a beaucoup écrit à propos de "Anvers, port ferroviaire", et c'était à

juste titre. Cette caractérisation a peut-être perdu un peu de sa valeur évocatrice à cause de la rapide évolution des moyens de transport en général. Il est pourtant incontestable que l'infrastructure ferroviaire ne connaît pas de meilleure intégration, dans quelque port que ce soit. La SNCB a suivi pas à pas l'évolution du port, et elle le fait encore aujourd'hui. Ceci apparaîtra clairement dans le chapitre de ce dossier qui présente un aperçu des travaux les plus récents et des projets à brève et à moyenne échéances. Plus de 800 kilomètres de voies ferrées courent dans le complexe portuaire, un atout incontestable pour celui-ci.

L'**industrie** est le troisième élément déterminant, et peut-être le plus important, pour le devenir portuaire. La prestation de services se fait selon les principes d'une économie de marché, qui instaure une saine concurrence entre les entreprises et fait naître d'intéressants avantages pour les utilisateurs du port. Le rôle de ces entreprises portuaires est devenu fondamental depuis les années cinquante, lorsque les autorités communales décidèrent, pour des raisons budgétaires et tactiques, d'attribuer une majeure partie des nouveaux emplacements sans superstructures à des manutentionnaires, à charge pour ces derniers d'équiper ces surfaces. La formule est économique pour les pouvoirs publics et encourage à des investissements privés d'autant plus rentables que le know how est grand. En conséquence de cette politique, de grandes entités intégrées

ont établi des terminaux vastes où sont mises en œuvre des technologies de pointe pour la manutention et le stockage des marchandises, technologies appropriées aux exigences spécifiques des trafics spécialisés.

De cette intervention complémentaire des autorités communales, nationales et des entreprises privées a pu naître un port rapide, concurrentiel, caractérisé par une flexibilité commerciale remarquable et un très haut niveau de productivité.

• Quels services?

Ces qualités fondamentales que nous venons d'énumérer ont été acquises par la conjugaison de facteurs divers.

Le secteur privé applique les **règlements et usages** avec une extrême souplesse, pour les adapter aux circonstances en évolution constante de la technique et de l'organisation. Ce pouvoir d'adaptation permet de tenir compte vite et efficacement des souhaits nouveaux des utilisateurs du port. Pour ce qui concerne les armements, la réglementation du secteur privé est d'abord orientée sur la garantie d'une circulation rapide des navires et d'une délimitation avantageuse et claire des responsabilités. Dans cette optique, on tend aussi vers une simplification maximale des documents inévitables.

Le port d'Anvers mène une **politique tarifaire réaliste**. Les tarifs sont adaptés une fois l'an seulement. Leur hausse est restée, ces

dernières années, inférieure au volume de l'inflation. Si l'on tient compte de la meilleure position du franc belge due au réajustement monétaire, et de l'abaissement sensible d'un certain nombre de tarifs portuaires officiels, on conclura que le port d'Anvers est devenu plus avantageux pour la clientèle étrangère.

Le port d'Anvers est actif toute l'année 24 heures sur 24. Cette **continuité** est particulièrement précieuse aux armements, car elle permet de limiter strictement l'immobilisation des gros navires. Le coût supplémentaire de déchargement de nuit et de week-end apparaît en effet inférieur au coût d'une immobilisation prolongée.

Cette continuité du travail permettant une limitation stricte des attentes improductives des navires, on peut en conclure que le port atteint une **productivité** maximale. Des études comparatives de rendement menées en Europe occidentale ont mis en lumière l'excellent classement d'Anvers à cet égard. Ce facteur, ajoutons-le, est souvent déterminant dans le choix fait par les utilisateurs des ports.

Haute productivité et continuité du travail ne sont réalisables que dans un **climat social** serein. A Anvers, hormis quelques débrayages sans gravité, ce climat existe: on n'y a plus connu de grèves de dockers depuis 27 ans.

raisons budgétaires. Les trois premières phases comprirent la construction même de la darse et la majeure partie des travaux routiers. La quatrième phase a été celle du dragage. Les premiers travaux furent entamés le 4 juillet 1975, et le 25 novembre 1982, le Roi Baudouin inaugura officiellement le nouveau bassin, qui était en pratique opérationnel depuis octobre 1981.

Quelques chiffres donneront une idée de l'investissement et du travail réalisés:

- le coût total est proche de 1,3 milliard de francs;
- ampleur des terrassements à sec: 2.800.000 m³;
- 710.000 m³ de béton ont été coulés;
- 4.425 palplanches métalliques ont été utilisées;
- 12.000.000 m³ de terre ont été dragués;
- 18.000.000 m³ de terre furent utilisés pour le remblai des quais.

Avant même que des infrastructures y soient construites, la totalité des terres environnant le bassin ont été données en concession à cinq sociétés de manutention et de transbordement et à des opérateurs terminaux. Ceux-ci se sont engagés à implanter, chacun sur sa concession, un équipement complet de manutention des marchandises. Des terminaux spécialisés sont érigés sur les terrains pour un montant de 5,5 milliards de francs, auquel il faut ajouter 3,1 milliards d'investissement public pour la construction d'infrastructures et de raccordements ferroviaires.

Le quai nord est occupé par Stocatra et son terminal vraquier, Allied Stevedores et Seaport Terminals. Le quai sud a pour occupants Hessematie et Noord Natie, équipés pour les marchandises de détail.

Stocatra attend au bassin Delwaide des navires de 120.000 à 130.000 tonnes, capacité idéale pour l'importation de minerais et de charbons d'outremer. Grâce à une cadence de déchargement très élevée, cette implantation améliore la compétitivité du port. Les marchandises en vrac sont déposées par deux grues sur des bandes transporteuses qui les acheminent vers les aires de stockage; la capacité de déchargement de chaque grue atteint 2.650 tonnes/heure pour les minerais et 2.000 tonnes/heure pour le charbon.

Au stock, des trémies chargent les wagons de chemin de fer au rythme de 1.800 tonnes/heure. Dans une première phase, seuls 1.000 mètres de quai ont été équipés, et l'aire de stockage n'occupe que 2/5es de la surface disponible. Ainsi équipé, le terminal pourra traiter 11 millions de tonnes de charbon et de minerais par an, ce qui, ajouté aux 15 millions de tonnes actuelles, sur l'implantation ancienne, portera la capacité totale de Stocatra à 26 millions de tonnes par an.

• L'infrastructure portuaire

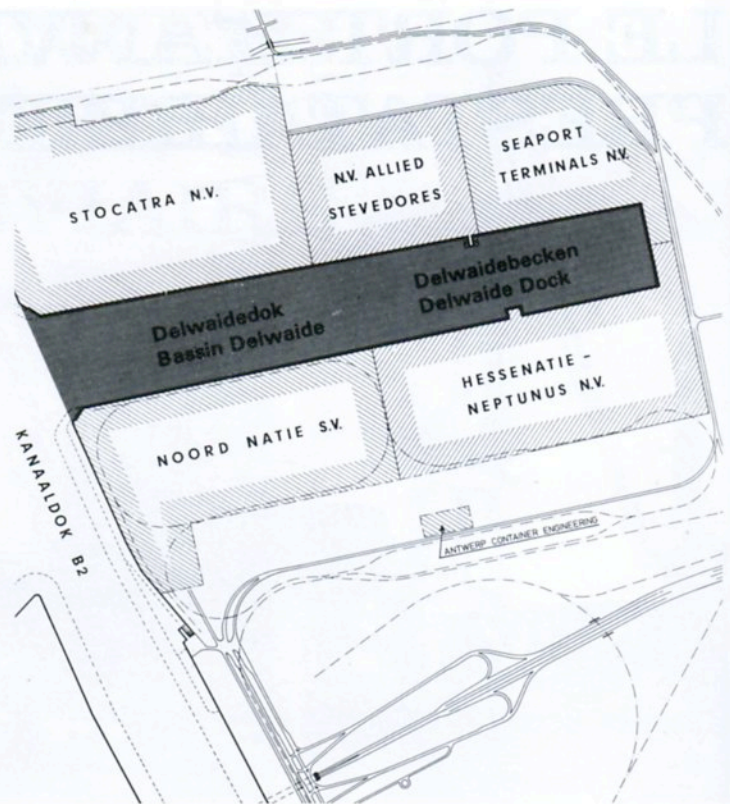
S'étendre sur l'offre de services d'un port n'aurait guère de signification si l'on ne mettait en lumière l'outil même, l'instrument de travail, l'infrastructure. Le port Scaldéen vit et évolue à pas de géant.

De nombreuses améliorations ont été apportées en matière de tirant d'eau, de sécurité et de traitement des navires. On vient d'ouvrir le nouveau bassin Delwaide, la construction de l'écluse de Berendrecht est en cours, et on travaille au développement de la rive gauche. Voilà pour les travaux les plus marquants.

★ Le bassin Delwaide

Destiné aux navires de grand tonnage, ce bassin nouveau porte le nom du précédent Echevin du port, Léo Delwaide. Il est destiné à la manutention de marchandises de détail, containerisées ou non, et de marchandises en vrac. Lors de la mise en service de la darse Churchill, et particulièrement de ses quais sud, réservés aux containers, il est vite apparu que la largeur de terrain de 350 mètres serait insuffisante pour absorber le trafic containerisé à long terme. D'où les nouvelles implantations qui viennent d'être réalisées plus au nord.

Le bassin Delwaide a une longueur axiale de 2.235 mètres, et une largeur de 350 mètres à l'entrée, pour 300 mètres à l'autre extrémité. Sa profondeur d'eau théorique atteint 16 m 75. Les travaux ont été développés en quatre phases distinctes, pour des



Allied Stevedores met l'accent sur la manutention de marchandises de détail diverses, du fer, des métaux, des tubes, des voitures, des containers. Trois grues mobiles de 40 tonnes voisinent avec une grue mobile de 25 tonnes et deux grues ferroviaires de 35 tonnes. L'avant-quai est équipé de trois voies ferrées pour le transbordement direct; et trois autres voies occupent le milieu du terrain. Ajoutons à cela un matériel de chargement moderne, des magasins, une surface couverte, un pont-peseur électronique et des bureaux.

Seaport Terminals vise au bassin Delwaide à la manutention de produits forestiers, de containers et au trafic Ro/Ro, avec pour ce dernier, un quai transversal de 150 mètres. Le stockage des bois et des containers est réalisé dans trois hangars de 6.000 m² chacun. Dans un premier stade de construction, une première grue de 50 tonnes sera disponible. Le parc de grues sera ensuite complété d'unités transférées du bassin Churchill et de grues nouvelles. Un faisceau de trois voies ferrées est prévu pour le traitement des wagons.

Hessematie a orienté son nouveau terminal surtout sur la manutention et le stockage de containers et de voitures automobiles. Son terminal à la darse Churchill est en effet arrivé à saturation. Le milieu de son mur de quai est occupé par un embarcadère fixe Ro/Ro d'une capacité porteuse illimitée; à l'est, le quai transversal de 60 mètres est aussi prévu pour ce genre de tra-

fic. L'investissement comprend encore un parc de grues, des straddle carriers, des magasins, et une surface de bureaux. Un faisceau de quatre voies ferrées occupe le fond de la superficie.

Noord Natie prévoit de traiter sur son terminal des containers, des marchandises general cargo, du Ro/Ro et des unités lourdes. Cette polyvalence est garantie par six grues conventionnelles et trois pour containers.

Sous les quinze mètres de portée de ces grues et sur une longueur de 500 mètres, trois voies ferrées ont été posées. A 500 mètres de distance du quai, la SNCB a établi une petite gare de formation d'une largeur de 20 mètres, quatre voies reliées directement aux voies de quai. Des magasins spacieux, des bureaux, des possibilités de raccordement pour les containers à température dirigée, des élévateurs, des straddle carriers complètent l'équipement capable de traiter tous les types de trafic visés.

Cet aperçu sommaire montre clairement que la darse Delwaide a une vocation container, mais ne porte pas d'exclusive à cet égard. L'activité autour de cette darse n'est pas encore à plein rendement: l'infrastructure n'y est pas encore achevée. Quant à Stocatra, on peut y voir l'exception qui confirme la règle de ce bassin nouveau.

★ **L'écluse de Berendrecht**
L'évolution du trafic et de l'offre maritime oblige à adapter le com-



plexe d'écluses qui donne accès à la rive droite de l'Escaut où s'étend la plus grande partie du port. La nécessité d'un dédoublement des écluses a été mise en lumière par une étude projective des tonnages à écluser pendant la période de 1985 à 1990. L'accroissement prévu ne pourra être absorbé par les écluses actuelles utilisées déjà au maximum de leur capacité. Les navires d'un tirant d'eau de 40 pieds et plus transigent à l'heure actuelle par l'écluse de Zandvliet, seule capable de traiter des bâtiments de cette taille. L'amélioration de la navigabilité de l'Escaut et de son embouchure autorise à présent l'arrivée de navires de plus grandes dimensions. L'écluse de Zandvliet arrive progressivement à saturation; et l'étude projective conclut que la mise en service d'ici 1986 de l'écluse de Berendrecht - la plus grande du monde - trouve sa pleine justification économique.

★ **Extension sur la rive gauche**
L'extension "rive gauche" est en fait un prolongement naturel du port développé sur la rive droite. Tous les détails n'en sont pas encore définitivement fixés; ils peuvent être adaptés au lotissement nécessaire des terrains. La forme des darses intermédiaires a été adaptée à l'activité des bassins nouveaux. Celles qui seront affectées au transbordement des fluides comprennent une rive en talus renforcée au niveau de la ligne d'eau. Les bassins destinés au traitement des marchandises de détail et au vrac sec comprennent des murs de quai à hautes fondations. La terre draguée est

récupérée pour remblayer les terrains avoisinants qui auront plus tard une vocation industrielle.

★ **Terminal Ro/Ro pour chargements exceptionnels**

Il n'est pas rare que des charges exceptionnelles comme des transformateurs de plusieurs centaines de tonnes, des éléments de centrales nucléaires et des constructions métalliques indivisibles de grandes dimensions prennent la mer. Un problème de transfert péniches/navire ou vice versa se pose alors. Le traitement de telles charges est considérablement facilité par l'utilisation d'une technique Roll on/Roll off de transfert horizontal. Un terminal approprié est en construction sur la rive est du bassin canal B 2 à proximité du bassin Delwaide.

• **Résultats de trafic en 1982**

Tous ces travaux d'extension exercent globalement ou partiellement une influence bénéfique sur les résultats de trafic du port. Les statistiques de 1982 le prouvent: le trafic a atteint le record historique de 84,2 millions de tonnes. D'autres facteurs favorisent également la croissance: une qualification poussée et l'organisation rationnelle du travail induisent un haut niveau de productivité qui rend le port plus compétitif, accroît son activité et, finalement, par effet de spirale, permet d'envisager de nouveaux investissements à grande échelle.

La barre des 80 millions de tonnes n'avait été franchie que trois fois, en 1970, en 1979 et en 1980. La crise économique n'a pas empêché le port de manifester une tendance ascendante, avec un rythme de croissance moyen de 3,57% ces dix dernières années. La croissance de l'année dernière, 5,4% par rapport à 1981, contraste avec les résultats de l'ensemble des autres ports de la Mer du Nord rassemblés par le Centre d'Etudes pour l'Expansion d'Anvers. On peut mentionner Dunkerque (-12%), Le Havre (-20%), Brême (+0,8%), Hambourg (statu quo), Rotterdam (-0,4%), Amsterdam (+6%), Gand (+18%) et Zeebrugge (-5%).

Le **secteur du vrac** a participé pour 53,9 millions de tonnes à l'activité globale.

Le **pétrole** et ses dérivés ont procuré un volume de 21,2 millions

de tonnes, 12% de mieux qu'en 1981 et chiffre record de la dernière décennie.

Le trafic de **charbon**, 7,4 millions de tonnes, est, à 200.000 tonnes près, un trafic d'importation maritime.

Les **céréales en vrac**, 6,7 millions de tonnes, sont descendues légèrement sous leur niveau de 81 et les **minerais** n'ont fourni que 10,3 millions de tonnes, victimes de la crise sidérurgique.

Les **marchandises de détail**, plus de 30 millions de tonnes, atteignent un haut niveau malgré la régression des **produits métalliques**, qui en forment la catégorie la plus importante (8,5 millions de tonnes seulement). A noter que les exportations de ces produits ont fortement diminué tandis que les importations ont atteint 2,2 millions de tonnes.

D'entre toutes, ce sont les **marchandises ensachées** qui ont le plus progressé. Le **sucre** et la **farine** viennent en tête avec 1,6 million de tonnes, suivis des céréales, pour 1,4 million de tonnes. Anvers s'est avéré plus que jamais un port importateur et un centre distributeur de **fruits frais**. Partant des 750.000 tonnes déchargées en 1982, d'aucuns voient en lui LE port fruitier européen.

Les techniques maritimes les plus élaborées ont suivi aussi un développement remarquable. Situons le **trafic containerisé** en deux chiffres: 850.000 TEU et 7,3 millions de tonnes, un niveau jamais atteint. Record aussi pour le **trafic Ro/Ro** qui comptabilise 1,7 million de tonnes et notamment 310.000 voitures automobiles.

Il faut attirer l'attention sur l'augmentation très sensible de la taille des navires: 36% de gros bâtiments (de 100.000 tonnes au moins) de plus qu'en 1982, ce qui amène la moyenne hebdomadaire à trois unités, conséquence positive de l'amélioration de l'accès au port.

• **Prévisions de trafic**

Le Centre d'Etudes pour l'Expansion du port a exploré les perspectives du trafic maritime anverso jusqu'en 1985. Ce travail contient des données intéressantes aussi pour le chemin de fer. On sait qu'un tiers du volume de marchandises transportées par la SNCB touche Anvers d'une manière ou d'une autre. Si le trafic portuaire suit la ligne prévue, le chemin de fer, par une politique commerciale dynamique, peut maintenir, voire augmenter, sa part de marché.

La conjoncture internationale reste incertaine. A l'heure actuelle, nul n'oserait se prononcer sur une reprise en profondeur. Dans le meilleur des cas, la plupart des

pays européens peuvent prendre en point de mire une légère augmentation des indicateurs économiques. Il est évident que la demande de transport en général, et en particulier la demande de transport maritime, dérive intimement de la réalité économique. De ce fait, l'expression chiffrée de l'avenir du port est rendue difficile par un certain nombre d'incertitudes.

Anvers s'attend à un trafic probable de 86,3 millions de tonnes en 1985. Dans un contexte plus encourageant, la barre des 90 millions pourrait être atteinte, et même dépassée.

Les **produits métalliques** ont grande importance pour Anvers, qui traite seul de 45 à 50% des mouvements enregistrés dans l'ensemble des ports de la ligne Le Havre - Hambourg. Cette position dominante le rend bien entendu plus sensible aux mouvements conjoncturels et structurels. Le ralentissement de l'activité sidérurgique européenne doit le toucher plus directement que tout autre. A l'avenir, il faudra mener une politique de contrôle des exportations d'acier du Tiers Monde, le niveau des importations de la CEE étant lié à la consommation propre et aux exportations des Dix. L'étude prospective fixe les importations dans les prochaines années à une fourchette de 2 à 3,5 millions de tonnes, le volume le plus bas étant le plus probable. A l'exportation, c'est le contingentement des productions qui pose un réel problème. L'étude prévoit un volume de chargement de 7 à 8 millions de tonnes en 1985. Le ralentissement de la production d'acier se répercute bien entendu sur le trafic des matières premières, notamment les importations de **minerais**, qui évoluent de la même manière que la production d'acier.

L'avenir du trafic de **produits pétroliers** est intimement lié à la consommation d'énergie primaire du pays. Selon les experts, le pétrole devrait y intervenir pour 43,3% en 1985 (51,5% en 1979). D'où une prévision de 3,5 à 4 millions de tonnes de brut et 4,4 à 5 millions de tonnes de dérivés à l'importation, pour 5,1 à 6 millions de tonnes de produits distillés à l'exportation.

Le **charbon** se substitue au pétrole non seulement en Belgique mais dans d'autres pays qui importent par Anvers. Le volume total importé en 1985 devrait se situer entre 8,5 et 9 millions de tonnes.

Venons-en aux **produits agricoles**, un secteur également important pour la Métropole. La consommation propre des pays de la CEE conduit à mettre l'accent dans les années qui viennent sur leurs exportations maritimes. Le **marché céréalié** d'exportation est, entre tous, un marché de

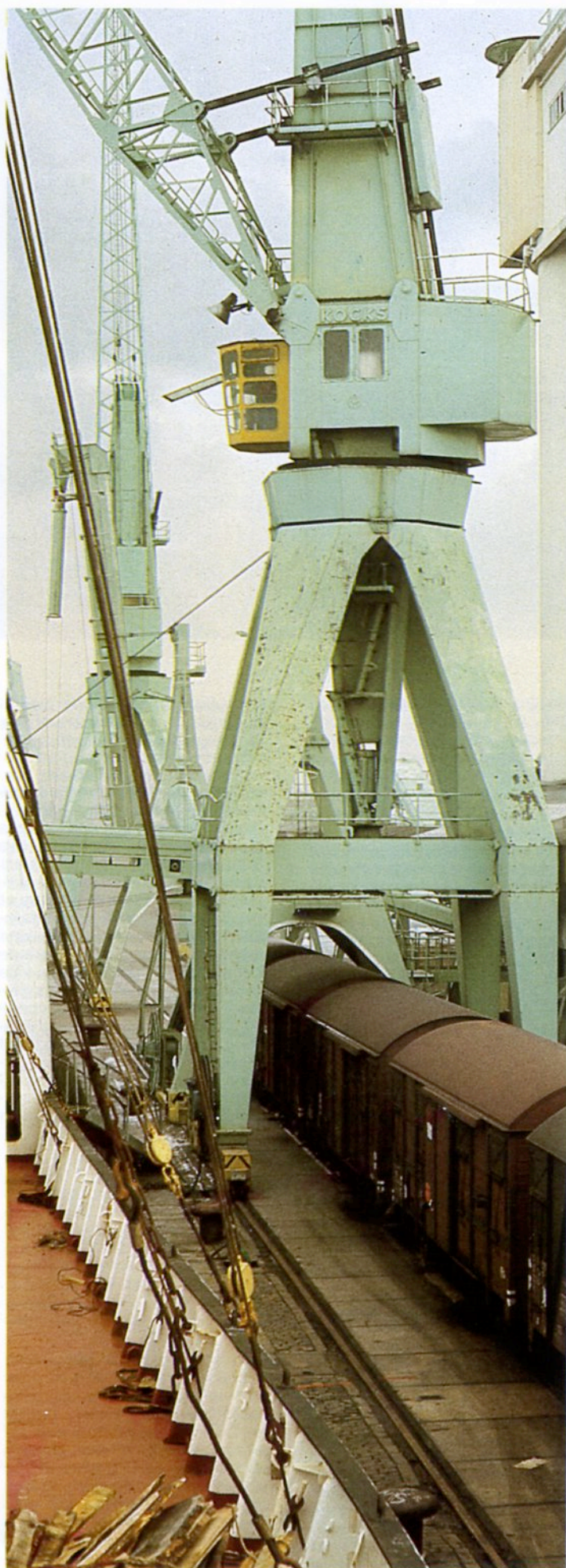
croissance, et les chargements de sucre sont devenus courants à Anvers. Si bien que le mouvement maritime global devrait, en 1985, se situer entre 10 et 23% au-delà du niveau de 1979.

Les **produits chimiques**, engrais compris, représentaient voilà quatre ans 13% du trafic total anversoïse. L'étude situe leurs mouvements entre 5,3 et 6,3 millions de tonnes dans deux ans.

Les **produits forestiers** fournissent aussi un trafic appréciable à Anvers. Le bois, la cellulose, les papiers et cartons bruts verront leur volume de traitement augmenter. En ce qui concerne la cellulose et les produits bruts, les estimations prévoient une expansion du trafic d'environ 25% au-delà du niveau actuel.

La grande concentration de l'industrie automobile, les installations de manutention spécialisées, et la mise en service de navires réservés au trafic exclusif de voitures stimulent la fonction de distribution anversoïse des **véhicules à moteurs**. En supposant que le volume de transport soit, en 1985, pour l'ensemble des ports de la Mer du Nord entre Le Havre et Hambourg, de 1,5 million de tonnes, Anvers devrait en prendre sa part entre 350.000 et 425.000 tonnes.

Les tendances de croissance mondiale déterminent le trafic portuaire, et les situations locales et régionales jouent également un rôle important dans ce sens. L'installation d'une branche industrielle déterminée dans la zone d'influence du port ou la construction d'un terminal spécialisé pour l'un ou l'autre groupes de produits peuvent avoir une influence réelle sur le développement du trafic portuaire. Au moment d'estimer les chances d'expansion de certains trafics, le Centre d'Etudes pour l'Expansion du port a tenu compte indirectement de grandes questions telles que l'accessibilité, la containerisation, le rapport de concurrence, les prestations de travail, les prix et coûts relatifs des infra et superstructure, les relations avec l'hinterland... tous éléments susceptibles d'influencer les chances de succès du port en tant que prestataire de services. Chances qui ne rejouissent pas seulement sur l'activité portuaire même mais aussi sur l'économie nationale et internationale, dont le port d'Anvers apparaît indiscutablement comme une pierre d'angle.



LE TRAFIC FERROVIAIRE DANS LE PORT



La demande globale de transport de marchandises dans le port peut être subdivisée en deux catégories. En premier lieu, la demande traditionnelle de transport portuaire: chargement et déchargement des navires, prolongation terrestre à l'arrière ou au départ d'Anvers. En deuxième lieu, une demande formulée par les industries implantées dans la zone portuaire.

Les fonctions maritime et industrielle du port s'appuient sur une infrastructure de transport dense et intégrée. Dans le concert des différents modes de transport, la SNCB s'est acquis une part de marché correspondant à un quart environ de la demande portuaire. Par ailleurs, il faut savoir que le port fournit à la SNCB environ un tiers de son trafic global de marchandises. Il existe donc une importante interaction: le port et la SNCB travaillent l'un pour l'autre. Voilà pourquoi les chemins de fer belges ont toujours suivi l'évolution du port pas à pas et entendent offrir un service de qualité.

La part anversoise dans le trafic global de la SNCB a légèrement augmenté ces trois dernières années malgré que le trafic de marchandises par rail pendant la même période ait été confronté à d'importants problèmes. Le tableau que voici indique clairement cette évolution.

Trafic (en milliers de tonnes)

| | Trafic portuaire | Trafic industriel | Port + industriel | Total SNCB | Part du port |
|------|------------------|-------------------|-------------------|------------|--------------|
| 1980 | 20.529 | 2.842 | 23.371 | 70.950 | 32,9% |
| 1981 | 20.682 | 2.584 | 23.266 | 69.633 | 33,4% |
| 1982 | 18.623 | 2.686 | 21.309 | 62.401 | 34,1% |

Le volume global de transport portuaire pur peut être ventilé selon les grandes catégories traditionnelles du trafic.

| | Départ port (tonnes) | Arrivée port (tonnes) | Total (tonnes) | % |
|--|----------------------|-----------------------|-------------------|------------|
| Produits agricoles et aliments | 138.097 | 917.078 | 1.055.175 | 5,7 |
| Combustibles solides | 3.368.995 | 1.917 | 3.370.912 | 18,1 |
| Minerais | 7.217.961 | 4.641 | 7.222.602 | 38,8 |
| Prod. métalliques | 290.589 | 2.978.852 | 3.269.441 | 17,6 |
| Matériaux de construction | 2.134 | 208.110 | 210.244 | 1,1 |
| Produits des carrières | 50.780 | 71.878 | 122.658 | 0,6 |
| Textiles | 7.785 | 3.484 | 11.269 | 0,1 |
| Prod. chimiques | 58.457 | 453.355 | 511.812 | 2,7 |
| Huiles minérales en transbordement direct | 753.412 | 13.269 | 766.681 | 4,1 |
| Divers (containers compris) | 1.200.217 | 882.725 | 2.082.942 | 11,2 |
| TOTAL | 13.088.427 | 5.535.309 | 18.623.736 | 100 |

De ce tableau il ressort que le trafic ferroviaire de et vers le port consiste pour trois quarts en minerais, charbon, et produits métalliques, qui ont fourni en 1982 un volume global de 14 millions de tonnes.

Les minerais et les charbons sont déchargés des navires par deux grands manutentionnaires,

Stocatra et la Société Générale des Minerais, qui forment chaque jour des trains complets. Les produits métalliques sont

acheminés par rail vers les différents quais où ont accosté les navires qui les exporteront outre-mer.

De 1980 à 1982, le trafic ferroviaire de minerais au départ du port est passé de 9,4 à 7,2 millions de tonnes. Près de 80% des importations sont destinées au marché belge: les 20% restants sont acheminés en transit vers le Luxembourg, la France et les Pays-Bas. Le recul du transport des minerais est proportionnel à la crise que traverse l'industrie sidérurgique mondiale. Le transport ferroviaire de zinc vers les Pays-Bas, qui s'est accru de 20%

TRAVAUX FERROVIAIRES ANVERSOIS

Le port est en constant devenir. Le chemin de fer entend participer à cette évolution: partenaire de premier ordre du service portuaire, le service ferroviaire doit s'efforcer de répondre aux besoins qui ne cessent de s'affirmer et de se préciser.

L'outil revêt à cet égard une grande importance: c'est la fluidité des liaisons avec l'hinterland qui donnera au port les meilleures chances de développement. Aussi la SNCB réalise-t-elle en permanence des travaux d'infrastructure qui lui permettent de s'intégrer parfaitement dans l'interaction entre le port et les transporteurs. En voici une vue concrète.

Travaux récents

- Extensions de voies à hauteur des quais 506/508 à l'est du bassin-canal B 1 en vue d'accroître la capacité de transbordement maritime du charbon dans le cadre de la reconversion des centrales électriques. (1)
- Pose d'une troisième voie électrifiée entre la gare de formation d'Anvers Nord et Anvers DS. (2)
- Etablissement d'un faisceau d'arrière-quai pour le port. (3)
- Pose des voies de liaison vers le sud de la darse Delwaide et construction des infrastructures de voie nécessaires à quai et en arrière-quai. (4)

Travaux en cours

- Extension du faisceau de voies au sud du bassin Delwaide. (5)
- Pose des voies de liaison entre le sud et le nord du bassin Delwaide, ainsi que de l'infrastructure de voie nécessaire au nord de ce bassin. (6)
- Dédoulement des voies de contournement des écluses Van Cauwelaert et Baudouin. (7)
- Adaptation des installations de voie à l'évolution des techniques de manutention et de transport

(renouvellement des grues de quai, importation ferroviaire de vrac, manutention de containers sur des quais de marchandises générales) sur la rive droite. (8)

- Accès et infrastructure ferroviaires pour les chargeurs de la rive gauche (première darse intermédiaire et rive est de la quatrième darse). (9)

Programme à court terme

- Pose des voies de liaison entre le nord de la darse Delwaide et le faisceau "B" d'Anvers Nord. (10)
- Implantation d'un terminal rail-route à Schijnpoort. (11)
- Détournement et dédoublement des voies de contournement des écluses de Zandvliet et de Berendrecht. (12)

Programme à long terme ou en option

- Extension de l'infrastructure de voie sur la rive gauche en liaison avec les extensions et implantations d'entreprises dans les zones portuaire et industrielle des deux rives de l'Escaut. (13)
- Pose d'une ligne principale électrifiée, à double voie, au nord du faisceau "B" d'Anvers Nord Formation. (14)
- Pose de freins de voie et automatisation des faisceaux de triage C 2 et B 2 d'Anvers Nord Formation. (15)

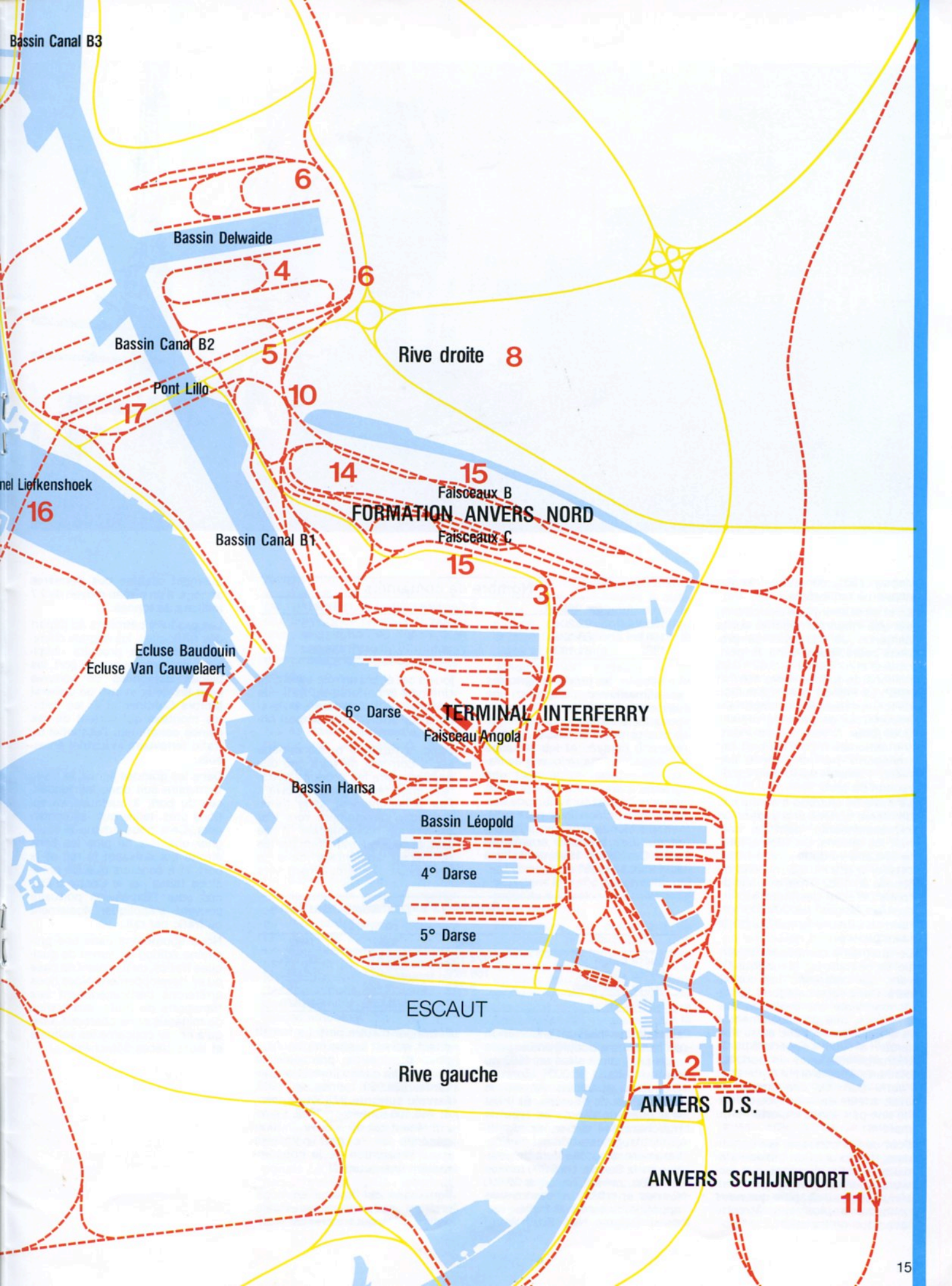
Décisions à prendre

En ce qui concerne la liaison rive gauche - rive droite: réalisation éventuelle d'une liaison ferroviaire et routière sous l'Escaut. (16)

L'accessibilité de la zone industrielle nord par chemin de fer dépend de la desserte du pont Lillo. Une désaffectation de longue durée exige une voie de détournement, qui devrait être réalisée en même temps que les travaux routiers. (17)



PORT D'ANVERS
 --- Réseau ferré



Bassin Canal B3

Bassin Delwaide

Bassin Canal B2

Pont Lillo

Rive droite 8

Canal Liefkenshoek

FORMATION ANVERS NORD

Faisceaux B

Faisceaux C

Bassin Canal B1

Ecluse Baudouin
Ecluse Van Cauwelaert

TERMINAL INTERFERRY

6° Darse

Faisceau Angola

Bassin Harsa

Bassin Léopold

4° Darse

5° Darse

ESCAUT

Rive gauche

ANVERS D.S.

ANVERS SCHIJNPOORT



depuis 1981, constitue une exception à cette règle.

La crise sidérurgique exerce bien sûr une influence négative sur la demande de transport de **produits métalliques** dans le port, celui-ci étant passé de 3,69 à 2,95 millions de tonnes entre 1981 et 1982. La France, avec 1,2 million de tonnes, reste le plus important importateur de produits métalliques pour Anvers. Notre industrie nationale a pour sa part fait transporter par fer, l'année dernière, 1 million de tonnes en direction du port.

Le trafic de **charbon** a connu ces dernières années une expansion impressionnante, dont on connaît les raisons. De 1980 à 1982, la SNCB a vu doubler son trafic; celui-ci a atteint 3,2 millions de tonnes en 1982. Trois millions de tonnes étaient destinées aux industries belges, les 200.000 tonnes restantes au Grand Duché de Luxembourg.

Le quatrième composant essentiel de ce trafic est la rubrique Divers, qui comprend les **containers**. Dans cette catégorie, le trafic manifeste une évolution descendante, due principalement à la diminution du trafic entre Rotterdam et Anvers engendré par le déchargement dans un port, les connaissements étant établis sur l'autre port. Le chemin de fer avait acquis dans ce type de trafic une part assez importante du marché.

Pour ce qui concerne les containers, donnons ici un tableau statistique, mais reportons nos lecteurs, pour les commentaires qui s'imposent, au chapitre que nous consacrons plus loin à cette technique de transport.

Nombre de containers

| | Au départ | A l'arrivée | Total |
|------|-----------|-------------|---------|
| 1980 | 92.204 | 91.555 | 183.759 |
| 1981 | 88.426 | 85.456 | 173.882 |
| 1982 | 81.193 | 76.871 | 158.064 |

Le secteur des **produits agricoles et alimentaires** comprend une vaste gamme de productions impossible à détailler. Les plus importants pour la SNCB sont le sucre à l'arrivée et les bananes au départ. Le sucre fournit un trafic en expansion, dû pour une grande part à l'installation de deux nouveaux terminaux de manutention spécialisés particulièrement bien équipés pour l'ensachage des produits arrivés en vrac. De 1980 à 1982, ce trafic a augmenté de 36%.

joue à cet égard un rôle essentiel. Une part importante du trafic de bananes de Rotterdam a pu grâce à lui être récupérée par Anvers.

Dans la rubrique **huiles minérales**, il convient de faire une distinction entre les produits pétroliers importés et qui poursuivent leur acheminement sans transformation directement vers leur destination continentale d'une part, et ceux qui transitent par les raffineries implantées dans le port avant l'acheminement vers

Sucre à l'exportation maritime (en tonnes)

| | 1980 | 1981 | 1982 |
|-----------------------|---------|---------|---------|
| Sucre belge | 274.158 | 299.610 | 380.735 |
| Sucre français | 156.929 | 272.027 | 268.042 |
| Sucre allemand | 5.363 | 9.422 | 101 |
| TOTAL | 436.450 | 581.059 | 648.878 |

Le trafic ferroviaire d'importation de bananes a doublé en l'espace d'un an; il s'est situé en 1982 au niveau de 60.000 tonnes. D'aucuns nomment Anvers le port fruitier de l'Europe. Et il est vrai que le trafic de ce type de marchandises est assez significatif. L'augmentation est particulièrement remarquable à destination de la Suisse. De 5.300 tonnes en 1980, on est passé à 32.800 tonnes en 1982. Le service très apprécié du terminal fruitier moderne Belgian New Fruit Wharf

l'étranger d'autre part. Le transit direct, qui est le plus important, a pour destination principale la Suisse, et a connu l'évolution suivante: 624.000 tonnes en 1980, l'année suivante 973.300 tonnes, et 746.100 tonnes en 1982. Le recul récent est dû à la diminution générale de la part pétrolière dans l'ensemble de la consommation énergétique.

Terminons cet aperçu en nous arrêtant aux trafics industriels dans le port, qui sont restés prati-

quement stables ces dernières années, à un niveau moyen de 2,7 millions de tonnes.

Les produits pétroliers au départ des raffineries, les engrais chimiques et divers produits chimiques des entreprises du port, les pièces détachées de voitures pour les deux usines de General Motors Continental et les voitures montées qui sortent de ces usines constituent l'essentiel du trafic ferroviaire industriel anversois.

Dans les grandes lignes, le trafic ferroviaire suit donc les tendances du port, à quelques exceptions près, telles que les containers. Cela nous amène à souligner une fois de plus les liens étroits qui unissent le rail et le port, et à conclure que les prévisions faites par le Centre d'Etudes pour l'Expansion portuaire peuvent s'appliquer également au trafic par rail.

Nous aborderons dans une prochaine édition un survol de quelques trafics, qu'ils soient de base ou en développement. Nous nous arrêterons particulièrement aux transports de fruits, aux trafics de minerais et de charbons ainsi qu'à ce qui concerne les voitures et leurs pièces détachées.



Anvers affirme de plus en plus sa vocation de port pour containers. De 1980 à 1981, le trafic s'est accru, en TEU, de presque 10%, et une extrapolation au départ des neuf premiers mois de 82 donnait une nouvelle croissance de près de 7%.

Ce trafic était naguère concentré autour du bassin Churchill. Mais la situation a évolué entretemps. Noord Natie, Hessianatie, Allied Stevedores et Seaport axent leurs nouvelles implantations à la darse Delwaide sur la containerisation, sans toutefois marquer d'exclusive. A la darse Léopold, la firme Gylsen a mis en service un nouveau terminal performant et de grande capacité. Et la croissance n'est pas terminée; l'outil peut encore absorber un trafic bien supérieur.

On ne pourrait mieux caractériser la containerisation à Anvers qu'en parlant de sa productivité. Les autorités portuaires ont fixé un seuil minimum: 25 containers par grue et par heure; en-deçà, les équipements n'offriraient pas des conditions suffisantes de développement dans les circonstances actuelles.

Une étude comparative réalisée par un armement danois met en lumière une productivité en fait supérieure. En plein emploi, il serait possible d'atteindre une moyenne globale de 31 containers par grue et par heure. La même étude donne pour Rotterdam une moyenne de 21 containers, et révèle que seul le port japonais de Kobe, avec 32 containers, s'avère plus productif qu'Anvers. Autre élément appréciable pour les professionnels du maritime: les navires porte-con-

tainers ne resteraient pas immobilisés plus de 8 heures à quai. Ainsi, Anvers apparaît dans le monde de la containerisation comme l'un des ports les plus rapides et productifs.

Jusqu'en 1980, le chemin de fer captait une part appréciable de ce trafic, un tiers environ, travaillant soit à quai, soit, pour 35 à 38%, dans son terminal implanté au cœur des terres entre la sixième darse et le bassin Churchill. Pratiquement, compte tenu des containers en transit maritime pur, qui descendent à quai en attente d'un cabotage pour un autre port, et de ceux qu'on décharge ou charge directement sur place, il est difficile de donner une idée exacte de la part relative du chemin de fer et de son évolution dans le trafic continental qui précède ou prolonge l'acheminement maritime.

Force nous est cependant de constater, et d'expliquer, une baisse du trafic ferroviaire depuis deux ans (voyez l'aperçu général du trafic ferroviaire dans le port). Il faut savoir qu'au cours de l'exercice 1982, le trafic intérieur s'est maintenu, de même que le trafic avec la Suisse. Les pertes les plus significatives ont été enregistrées dans les échanges avec la France, l'Italie et la Hollande, pour des raisons diverses. En ce qui concerne l'Italie, la chute est conjoncturelle: il est probable que la faiblesse de la lire ait incité les industriels italiens à comprimer leurs importations; cette interprétation est d'autant plus fondée que le trafic s'est maintenu dans le sens Italie-Belgique. Les échanges avec la Hollande, essentiellement

dans le flux Anvers-Rotterdam, ont été marqués par le mouvement rapide de containerisation de la batellerie; les péniches spécialisées transportent les containers à des conditions de prix qui défient aussi bien la route que le chemin de fer. Enfin, il est possible que des mesures gouvernementales, entre autres éléments, aient encouragé les expéditeurs français à choisir le passage de leurs exportations par leurs ports nationaux, ce qui expliquerait la régression du trafic containerisé entre la France et Anvers.

La concentration au bassin Churchill du trafic maritime containerisé permettait d'utiliser le faisceau Angola, voisin du terminal ferroviaire, comme point de convergence, pour la dispersion des trains complets arrivés de l'arrière-pays et la formation des rames destinées à l'hinterland.

Aujourd'hui, une partie du trafic en expansion provient du bassin Delwaide, assez distant de ce faisceau. Un développement du trafic ferroviaire, parallèlement à celui du port, aurait pour conséquence de porter les besoins au-delà de la capacité du faisceau. Car il ne faut pas oublier que les containers "industriels" de la zone portuaire transitent aussi par ce point névralgique, et que l'implantation d'entreprises nouvelles, dans la zone nord et sur la rive gauche, pourrait accroître aussi cette tranche de trafic.

La SNCB a donc recherché un meilleur point de convergence, où il soit possible de former, en regroupant les rames partielles venues d'un peu partout, des trains complets, rapides et moins coûteux. Elle a trouvé ce point



dans le faisceau d'arrière-quai de la formation d'Anvers Nord. Les avantages sont évidents: le trafic containerisé se trouvera là totalement séparé du trafic général et se verra ainsi garantir une vitesse d'écoulement compatible avec la "philosophie container"; Anvers Nord se trouve sur le trajet obligé entre le bassin Delwaide et le faisceau Angola; les flux venant des trois bassins (Churchill, Léopold et Delwaide) peuvent y converger sans que des transferts stériles renchérisent l'exploitation et ralentissent les acheminements.

A l'heure actuelle, ce faisceau d'arrière-quai n'est pas encore opérationnel: les aiguillages une fois électrifiés, il sera en état de recevoir l'ensemble du trafic. Les services commerciaux de la SNCB ont la volonté ferme de mener à terme aussi vite que possible cette modernisation pour donner une réponse rationnelle aux problèmes que l'éparpillement des centres de manutention pose aujourd'hui. Seuls des impératifs financiers - tels qu'en rencontrent à l'heure actuelle quantité d'entreprises - pourraient retarder cette réalisation. Et ce serait dommage: le chemin de fer s'est toujours présenté comme un outil de qualité pour le port; il doit, au moment où une tendance nouvelle se fait jour, et se confirme d'année en année, réagir comme il le fait d'habitude aux sollicitations d'une vie économique en constante évolution. Les réseaux ferroviaires, en général, s'entendent bien à offrir un service container à la hauteur de la demande. Et la SNCB, premier ou dernier maillon de la chaîne

continentale, a sans doute un rôle plus important encore, dans la mesure où elle prend en charge les trajets terminaux et la desserte du port, ce qui lui confère une fonction primordiale d'intermédiaire pour le commerce international européen (voyez ce qu'en disent les représentants de 5 réseaux voisins).

Le terminal de la SNCB, géré par Interferry, prend, dans les circonstances actuelles, davantage l'aspect de ce qu'on appelle un "inland terminal". Est-il pensable pour le chemin de fer de ne pas disposer dans la Métropole d'un terminal à quai où il soit possible de procéder au transbordement direct navire/wagon et vice versa? L'organisation même du travail dans le port donne à croire que le chemin de fer doit rester à distance, sur le terrain "continental", celui-ci fut-il à quelques dizaines de mètres des quais. Mais cela étant posé, la SNCB ne devrait-elle pas être présente, avec voies et portiques, au bord de chaque darse où plusieurs entreprises maritimes chargent des navires porte-containers ou mixtes et les déchargent?

De toute évidence, les bassins Churchill et Léopold sont assez voisins du terminal actuel pour que celui-ci prenne en charge l'ensemble de leurs trafics. Mais l'éloignement de la darse Delwaide, sa situation au-delà de la formation d'Anvers Nord et du faisceau d'arrière-quai prévu pour la concentration autorisent à imaginer l'implantation, à l'orée de cette darse, d'un terminal ferroviaire nouveau, qui se chargerait des flux que les entreprises

implantées là confient au chemin de fer. On y pense très sérieusement au plus haut niveau de la SNCB. Peut-être les impératifs financiers en cause pour la modernisation du faisceau d'Anvers Nord sont-ils de nature à influencer la concrétisation de ce projet. La SNCB voit en tout cas dans cette initiative un moyen de mener la politique commerciale propre à servir les débouchés continentaux du port et à maintenir - si ce n'est à accroître - sa part d'un trafic où elle a toujours manifesté une compétence et un dynamisme à la hauteur de ce secteur.

Quoi qu'il en soit, les chemins de fer belges, confrontés aujourd'hui à une mutation du marché anverso (dispersion des centres de manutention, percée de la batterie spécialisée, promesse de croissance continue du trafic maritime), entendent appliquer tous les moyens, techniques et tarifaires, pour jouer leur rôle d'auxiliaire du port en offrant des acheminements rapides, en assurant si possible, avec la collaboration d'Intercontainer, des prestations de porte à porte, avantageuses pour les expéditeurs comme pour les destinataires, en recherchant, avec tous ceux qui peuvent en tirer bénéfice, des formules nouvelles d'acheminement, pour les produits qui voyageaient traditionnellement d'une autre manière.

LES RESEAUX FERROVIAIRES ET LE PORT

La cinquième exposition portuaire internationale d'Anvers était organisée du 13 au 19 juin, dans le cadre plus large du huitième congrès portuaire international, fréquenté par des spécialistes d'une cinquantaine de pays.

La présence de la SNCB était tout indiquée dans ce vaste forum. Mais Anvers étant un maillon de choix pour les échanges intercontinentaux d'un vaste hinterland industriel qui s'étend bien au-delà de nos frontières, les chemins de fer belges ont invité cinq autres réseaux ferroviaires européens et Intercontainer à partager leur stand. Les chemins de fer français, allemands, italiens, suisses et hollandais ont donc, avec la SNCB et la coopérative des containers, développé 90 m² d'information visuelle et sonore.

Informations SNCB a voulu mettre en lumière les raisons de l'intérêt provoqué chez nos confrères par cette invitation. Les représentants des réseaux sur le territoire belge ont bien voulu répondre à quelques questions. De leurs réactions, nous concluons qu'il existe bel et bien une solidarité ferroviaire européenne et que les sociétés de chemins de fer, tout en reconnaissant l'incontestable rivalité portuaire dans la Mer du Nord, n'entendent pas y jouer un rôle d'arbitre. Ils voient Anvers comme une plaque tournante européenne très importante où le chemin de fer a de toute évidence un rôle essentiel à jouer.

Mais laissons-leur la parole, en reproduisant des extraits des conversations que nous avons eues avec eux.



J. SCHUERMANS (Interferry, représentant d'Intercontainer)

55% du trafic belge d'Intercontainer passent par Anvers

Intercontainer, filiale coopérative des réseaux ferroviaires européens, exerce ses activités dans 24 pays. Elle a pour objectif le développement, dans sa zone d'action, du transport ferroviaire en grands containers.

Nous opérons en fait sur deux grands marchés: le marché européen et le marché intercontinental. Dans le cadre européen, notre objectif est de promouvoir la containerisation sur des relations continentales en proposant une technique de distribution de porte à porte personnalisée. Au plan intercontinental, notre mission consiste à vendre des transports terrestres internationaux en provenance ou à destination d'outre-mer.

Interferry représente Intercontainer en Belgique depuis 1966. C'est une filiale à 100% de la SNCB, qui entretient les contacts avec la clientèle dans les limites territoriales, organise les services demandés et gère à Anvers le terminal des chemins de fer. Nous travaillons à proximité immédiate d'un potentiel important, et notre développement est allé de pair avec l'évolution positive de la containerisation dans les grands ports belges.

Si l'on envisage le volume de trafic ferroviaire containerisé, la Belgique se situe dans le peloton de tête des échanges internationaux. On y a traité en 1982 près de 158.000 TEU, ce qui nous situe au troisième rang, après l'Allemagne fédérale et l'Italie.

Le trafic maritime représente à lui seul 52% des transports de containers, dont la moitié entre Rotterdam et Anvers. Les trafics continentaux les plus importants sont réalisés sur les axes Belgique - Italie, dans les deux sens, et Belgique - Scandinavie, où les transports de pièces d'automobiles et de produits chimiques en containers citernes prennent une part croissante.

L'exposition portuaire d'Anvers a pour nous une grande importance, pour une raison évidente: 55% du trafic international de containers réalisé par Intercontainer avec la Belgique ont Anvers pour origine ou pour destination.



K. GAERTNER (DB)

Priorité à la solidarité des réseaux

D'un point de vue ferroviaire, Anvers est important pour l'Allemagne. Toutes sortes de marchandises, sans exclusive, y sont importées et exportées. Plus de la moitié du trafic international total consiste en produits chimiques et en produits métalliques. Le flux le plus important touche la région Rhin-Ruhr; vient ensuite l'Allemagne du sud (Bavière et Bade-Württemberg).

On ne peut se cacher la concurrence internationale que se livrent les ports. Cet état de fait a des répercussions sur le trafic ferroviaire, qui n'évolue pas, entre Anvers et l'Allemagne, de la même manière qu'entre les ports allemands et leur hinterland. Les transports maritimes se sont toutefois maintenus à un niveau assez élevé. Cela peut paraître contradictoire dans les circonstances actuelles. En fait, la dévaluation du franc belge en 1982 a soutenu les exportations vers l'Allemagne, ce qui explique cette stabilisation.

La DB a de cela une approche pragmatique. Je crois que sur le plan international, le chemin de fer doit desservir tous les ports sans exclusive. Chaque port de la Mer du Nord a une signification propre, et un chemin de fer "européen" ne peut se mêler à cette concurrence logique, qui apparaît d'ailleurs comme un stimulant pour une amélioration constante des prestations.

La Deutsche Bundesbahn a en tout cas contribué au développement du trafic containerisé à Anvers. La collaboration SNCB/DB est excellente. Nous devons poursuivre dans la même ligne, notamment à Anvers.

Voilà bien pourquoi nous participons à l'exposition portuaire. Nous croyons en une solidarité entre réseaux, que nous plaçons en tête de nos préoccupations. Et c'est aussi l'occasion de rencontrer, dans leur milieu habituel, nos clients et toutes les personnes qui manifestent un intérêt particulier pour les échanges ferroviaires avec l'Allemagne.



J. AUDOUARD (SNCF)

Pas de favoritisme portuaire

Anvers est un port qui attire traditionnellement un trafic important: quelque 3 millions de tonnes chaque année, notamment vers le nord et le nord-est de la France. Ce trafic s'est légèrement tassé au cours des dernières années, sans donner toutefois des signes très nets d'affaiblissement. Les marchandises transportées sont essentiellement des produits sidérurgiques dans le sens de l'exportation; et dans l'autre sens, une gamme très variée de marchandises.

Il existe évidemment une concurrence entre les ports de la côte atlantique et ceux de la mer du Nord. Les ports sont choisis par nos clients, et les réseaux ont jusqu'à présent limité leur action à une adaptation du prix de transport en fonction de la concurrence et du coût de leur prestation sur la destination considérée.

Personnellement, je suis assez favorable à une formule de commission pour les intermédiaires dans les ports. Je pense que les commissionnaires de transport jouent un rôle important: rémunérer les services qu'ils rendent chaque fois que leur intervention apporte au rail des tonnages supplémentaires me paraît normal. L'octroi d'une telle commission est toujours à l'étude dans le groupe de travail franco-belge. J'espère que nos deux directions arriveront à trouver une solution pour donner à ce procédé toute l'efficacité souhaitable.

Je ne peux pas dire si Anvers est vital ou indispensable pour la France, car les tonnages qui y transitent pourraient aussi être transportés vers un autre port. Ce que je veux dire, c'est qu'Anvers est pour les chargeurs un pôle d'attraction de trafic non négligeable et que la SNCF, en coopération avec la SNCB, doit veiller à ce que sa part de trafic reste appréciable et même s'accroisse.

La SNCF participe à l'exposition portuaire d'Anvers pour deux raisons. Nous sommes liés avec la SNCB dans le cadre d'un bon esprit de coopération ferroviaire internationale, il est donc logique que nous nous présentions ensemble à cette exposition. De plus, nous voulons être présents là où il y a du trafic; et il y en a à Anvers.



D.P. LUCAS (NS)

Le rail, maillon entre les ports et vous

Chacun sait que les ports belges et hollandais se sont toujours concurrencés, et que chacun a affirmé sa dominance dans un créneau précis, Rotterdam pour les transports de masse, Anvers en "marchandises générales". Les moyens de transport jouent un grand rôle dans cette compétition. Les parts captées par la navigation intérieure, la route et le chemin de fer sont également les résultantes d'une lutte acharnée.

Le trafic ferroviaire de marchandises entre la Hollande et la Belgique est un flot appréciable de produits très variés. L'année dernière, on a enregistré 1,8 million de tonnes dans le sens sud-nord et 1,3 million en sens inverse, moins bien, hélas, qu'en 1981, année au cours de laquelle 2 millions de tonnes furent acheminées dans chaque sens. La récession économique en est la cause essentielle. Le trafic containerisé global de 1982 fut également moindre; pourtant, l'axe Zeebrugge - Anvers - Rotterdam/Amsterdam est devenu en quelques années le flux européen le plus important de trafic de containers. Montrons-le en deux chiffres: 30.000 containers ont fait le voyage Belgique-Hollande en 1982 et 27.000 ont pris le chemin contraire.

L'efficace collaboration commerciale SNCB/NS et les initiatives concertées des deux réseaux ont conduit à l'élaboration de tarifs terrestres modernes, qui portent aussi bien sur le trafic réciproque entre les deux pays que sur le transit de et vers un grand nombre de pays d'Europe occidentale.

Le déplacement de certains flux de transport démontre l'existence d'une interaction continue (et parfois concurrentielle) entre Anvers et Rotterdam. A la fin des années 70, par exemple, Anvers a perdu quelques trafics de minerais au profit du port hollandais. Les chemins de fer jouent un rôle considérable dans les importations par Rotterdam tout comme par Anvers. La devise "Le rail, maillon entre les ports et vous" garde toute sa signification, quel que soit l'équilibre entre Anvers et Rotterdam. Les chemins de fer néerlandais ont, dans cette optique, grand intérêt pour le devenir du port d'Anvers. Et leur participation à l'exposition portuaire va de soi.



G. LAUBER (CFF)

Anvers, port importateur des Suisses

La Suisse n'a pas de littoral et ne dispose, de ce fait, d'aucune possibilité de transport maritime. Ainsi penserait-on un peu vite. En réalité, le port rhénan de Bâle est un véritable - et vital - nœud maritime pour la Fédération; et la Suisse travaille avec une série de ports européens: Anvers, Rotterdam, Hambourg, Marseille et Sète. La collaboration avec les ports méditerranéens date de la seconde guerre mondiale, lorsque la France nous aida dans l'approvisionnement en produits de première nécessité, la guerre nous coupant l'accès aux autres ports.

Pour les chemins de fer suisses, Anvers est l'un des plus importants ports importateurs. Ainsi, nous y avons, en 1981, importé près de 1,6 million de tonnes de marchandises diverses. Les exportations, par contre, dépassent à peine 100.000 tonnes, soit 6,5% du trafic global, et concernent surtout des produits chimiques, des machines et appareillages variés. Ce déséquilibre des flux tient d'abord au fait que l'économie suisse ne dispose pas de matières premières, ce qui oblige à importer massivement d'outre-mer, et par ailleurs au fait que les produits finis sont exportés en majeure partie sur le marché européen.

En trafic de transit vers la Suisse, les marchandises de masse comptent pour 1,1 million de tonnes. Il s'agit de produits pétroliers, de charbon, et de minerais. A l'heure actuelle, la prépondérance de la voie d'eau s'effrite au profit du camion et du train. C'est ainsi que le chemin de fer, en 1982, a pu porter sa part d'importations pétrolières à 1 million de tonnes environ.

L'importance croissante d'Anvers pour le trafic avec la Suisse et le transit vers l'Italie par la Suisse oblige les chemins de fer - les chemins de fer suisses en particulier - à être présents dans le port. C'est ce qui explique notre participation à l'exposition portuaire avec les autres réseaux européens.



D. DI TANNA (FS)

Anvers et les chemins de fer européens, maillons indispensables pour l'économie italienne.

Lorsque fut ouvert à Bruxelles, il y a 16 ans, le bureau des chemins de fer italiens, seuls les réseaux voisins immédiats de la SNCB y étaient déjà représentés. Pourtant, une délégation d'un Etat sans frontière commune avec la Belgique trouvait sa justification dans l'existence d'un trafic intense de voyageurs et de marchandises en développement constant.

Anvers était bien sûr pour beaucoup dans ces échanges, et aujourd'hui encore le courant de transport entre la métropole et l'Italie (particulièrement le nord de l'Italie) reste très important. On peut s'en convaincre notamment en consultant le LIM: ces échanges reposent entre autres sur deux liaisons TEEM d'Anvers vers l'Italie et quatre liaisons TEEM dans l'autre sens, via Schaerbeek. Ajoutez à cela les trains TEC - Transports européens combinés: trois d'entre eux ont une antenne de et vers Anvers. Anvers est ainsi pour l'Italie un port de containerisation important. Et je ferai remarquer que ce courant de containers trouve à s'épanouir dans le sens nord-sud bien plus qu'en sens inverse; c'est un point faible de notre activité, mais je peux vous assurer que les chemins de fer italiens ne ménagent pas leurs efforts pour donner plus de consistance à ce flux de trafic "retour".

Nous, Italiens, mettons Anvers, Rotterdam et Hambourg sur pied d'égalité. Tous trois sont nos portes d'entrée et de sortie sur l'Atlantique. N'oubliez pas que nous sommes géographiquement isolés au milieu de la Méditerranée, dont les possibilités d'accès sont assez limitées. Les navires venant de tout l'hémisphère nord accostent dans les trois ports, puis le chemin de fer ou la route prend le relais. Et cette solution est la meilleure, parce que la plus rapide. En sens inverse, les avantages sont identiques pour l'exportation maritime de nos produits. Par contre, les navires venant de l'hémisphère sud prennent, par le Canal de Suez, une route plus directe vers les ports italiens.

Les chemins de fer européens, avec les trois grands ports de la Mer du Nord, sont donc des maillons indispensables aux échanges intercontinentaux de l'économie italienne. C'est dans cette perspective que nous participons à l'exposition portuaire d'Anvers, que nous voyons comme le point de rencontre entre la demande et l'offre de transport européennes.

ADRESSES UTILES A ANVERS ET AILLEURS

Nous remercions tout particulièrement le Groupement des Intérêts portuaires d'Anvers qui nous a fourni la documentation nécessaire pour la rédaction des articles de ce dossier consacrés aux infrastructures et à l'activité portuaires.

Groupement des intérêts portuaires d'Anvers

Secrétariat

Brouwersvliet 33, boîte 5
2000 Anvers
Tél. 03/231 44 73

Direction du Port

Direction générale

• Division Administration et Exploitation

Hôtel de Ville
2000 Anvers
Tél. 03/231 16 90

• Division Etudes et Prospection

Kolveniersstraat 19
2000 Anvers
Tél. 03/231 17 72

Capitainerie du port

Bouwersvliet 6
2000 Anvers
Tél. 03/231 06 80

Service Technique

Quai 63
2030 Anvers
Tél. 03/231 09 20

Service financier

Brouwersvliet 6
2000 Anvers
Tél. 03/231 06 80

Services de la SNCB

Représentation commerciale régionale

Mr. Herremans

Roosevelt Building
Anneessensstraat 1-5
2000 Anvers
Tél. 03/233 02 68

Tél. informations marchandises 03/233 23 17

Direction du Groupe d'Anvers

Koningin Astridplein 27
2000 Anvers
Tél. 03/231 76 90

Mr. Baekelandt, chef de groupe, poste 300 ou 370

Mr. Gijzels, chef du service exploitation, poste 310

Pour informations à caractère technique:

Service Manutention Transport

Putterie 25
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80, poste 2619 ou 2661

Organismes associés du secteur privé

S.A. Interferry

(représentant d'Intercontainer et Interfrigo)

Mr. Schuermans, directeur

Zomerweg 26
2030 Anvers
Tél. 03/541 69 50 et 542 16 92

S.A. Railtrans

Mr. De Roep, directeur

Zomerweg 26
2030 Anvers
Tél. 03/542 03 10

Intercontainer

Direction générale
Margarethenstrasse 38
CH - 4008 Bâle
Tél. 061/22 25 25

Chemins de fer étrangers

CFF - Suisse

Mr. Lauber, représentant général

Bd. Adolphe Max, 48-50
1000 Bruxelles
Tél. 02/217 57 63

DB - République fédérale d'Allemagne

Mr. Gaertner, représentant général

Rue du Luxembourg 23, boîte 1
1040 Bruxelles
Tél. 02/512 53 39

NS - Pays-Bas

Mr. Lucas, représentant général

Bd. de l'Impératrice 66, boîte 1
1000 Bruxelles
Tél. 02/512 83 45

SNCF - France

Mr. Audouard, représentant général

Bd. Adolphe Max 25
1000 Bruxelles
Tél. 02/217 00 20

FS - Italie

Mr. Di Tanna, représentant général

Place de Brouckère 46, Boîte 4
1000 Bruxelles
Tél. 02/219 09 42





ANVERS



pour
les sociétés belges
inscrites
au registre de commerce

SUR MESURE

l'abonnement d'entreprise

est un abonnement-réseau valable
• dans tous les trains sur le territoire belge
• tous les jours de sa période de validité,
samedis, dimanches et fêtes compris

est un abonnement établi au nom de l'entreprise
et donc utilisable par n'importe quel membre du personnel,
du directeur général au porteur de plis urgents

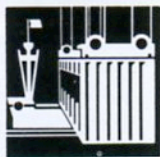
l'abonnement d'entreprise est délivré
suite à une demande établie sur formule R 220,
remise 8 jours avant le début de la période de validité,
pour des périodes de 1, 3 ou 12 mois,
qui commencent le 1er ou le 16 d'un mois

coûte
• pour 1 mois, 4.760 F en 2e classe (4.890 avec supplément IC),
7.140 F en 1ère (7.270 avec supplément TEE)
• pour 3 mois 13.900 F en 2e classe (14.290 en IC),
20.850 F en 1ère (21.240 en TEE)
• pour 12 mois 51.480 F en 2e classe (53.040 en IC),
77.220 F en 1ère (78.780 en TEE)



informez-vous auprès
d'une grande gare ou
de notre représentation
commerciale dans votre région





INTERCONTAINER EN 1982

Les statistiques du dernier trimestre de 1982 indiquent une légère relance du trafic Intercontainer. Dans l'ensemble cependant, l'année 82, marquée par une accentuation de la récession économique, a dégagé un volume de trafic de 718.526 TEU, contre 738.755 en 1981, ce qui correspond à un recul d'environ 8%.

En fait, l'analyse sectorielle de ce bilan révèle de grandes disparités.

Les résultats du trafic continental sont satisfaisants. Atteignant 245.167 TEU, ils ont été à peine inférieurs à ceux de l'année précédente (251.277). Des tendances à la hausse sont enregistrées dans le trafic entre la Belgique et la Suède, et dans celui entre l'Italie et le sud-ouest français. Intercontainer a pu affermir sa position dominante dans les transports de lait frais en containers citernes en provenance de la République Fédérale d'Allemagne et de la France à destination de l'Italie: le taux de croissance, en tonnage, est de 15% au départ de la RFA et 60% au départ d'Italie, portant les volumes à, respectivement, 571.803 et 29.113 ton-

nes. Le développement du trafic par trains hebdomadaires entre l'Europe occidentale et centrale d'une part, la Grèce de l'autre, est lui aussi encourageant.

Dans le secteur maritime, par contre, le volume de transport, 424.813 TEU, accuse une baisse moyenne de 9% par rapport à 1981. Ce chiffre a été largement influencé par une diminution des mouvements de containers vides. La part du trafic maritime dans le volume de transport global d'Intercontainer a légèrement décliné, passant de 59,6% en 81 à 59,1% en 82. A l'inverse, la part du trafic continental est passée de 32,1% à 34,1%.

Le fléchissement de la conjoncture a particulièrement affecté l'évolution du trafic avec la Grande-Bretagne. On constate également des baisses relativement importantes sur la route transsibérienne vers l'extrême Orient; ce dernier secteur donne cependant un signe positif, la tendance à la hausse affichée par les mouvements de trains complets à destination de la Chine.



DEUX APPROCHES DE L'EMBALLAGE AVEC L'IBE

Manuel de l'emballage

Le manuel de l'emballage de l'IBE en est à sa quatrième année d'existence.

Après une introduction de 29 pages, qui porte sur les unités, les problèmes mécaniques, les normes et la documentation, ce manuel explore successivement

- les emballages en bois
- le papier
- le carton ondulé
- le carton plat
- les emballages métalliques
- les emballages en verre
- les matières plastiques
- les films en matière plastique
- les complexes
- les emballages d'expédition
- les bandes adhésives
- les matériaux de cerclage
- les étiquettes
- les matériaux de calage
- les déshydratants
- les machines d'emballage
- les emballages pour marchandises dangereuses
- la corrosion.

Chaque chapitre est construit sur un plan standard, qui comprend une partie sur les matériaux de base, une partie sur les caractéristiques et normes et, selon le cas, des éléments de calcul, des résultats d'épreuves et d'essais, des éléments de réglementation.

D'année en année, l'IBE ajoute au document de base (440 pages en deux tomes) des mises à jour et des compléments qui sont le fruit d'une expérience de plus en plus complète et riche.

Vendu au prix de 5.100 francs + 6% de TVA (soit 5.406 au total), ce manuel est un outil indispensable pour qui est confronté à des problèmes d'emballage, que ce soit au lancement d'une production ou au terme de celle-ci, au moment d'enclencher le transport et la distribution.

De plus amples informations peuvent être obtenues à l'Institut.

Cycles et journées d'étude

L'Institut Belge de l'Emballage organise des **cycles d'étude** de 4 journées consacrés à des matières premières d'emballage. Ainsi, on pourra suivre, les jeudis 22 et 29 septembre, 6 et 13 octobre, un cycle en langue néerlandaise consacré aux matières plastiques. Les jeudis 17 et 24 novembre, 1 et 8 décembre, le cycle, en langue française, portera sur le carton plat.

Les **journées d'étude** font, plus rapidement, le tour de problèmes plus délimités. On peut citer:

- mardi 27 septembre: responsabilité en cas d'application du code EAN.
- mardi 25 octobre: les emballages industriels;
- jeudi 3 novembre: organisation des contrôles de qualité relatifs à l'emballage;
- mardi 24 novembre: état des législations nationale et européenne (CEE) en matière d'emballage;
- du mardi 13 au jeudi 15 décembre: promotion de l'exportation en direction des pays en voie de développement.

Des informations plus détaillées à ce propos peuvent être obtenues auprès de l'Institut.

Institut Belge de l'Emballage,
15, rue Picard
1020 Bruxelles
Téléphone 02/427 25 83/93.



INTERFRIGO EN 1982

En 1982, dans le créneau qui intéresse tout particulièrement Interfrigo, société de transports ferroviaires sous température dirigée, on a pu relever quelques caractéristiques générales de nature à influencer le trafic. Une baisse du pouvoir d'achat dans l'ensemble des pays où Interfrigo étend sa zone d'action, une abondance des récoltes nationales de fruits et des restrictions à l'importation dans certains pays se sont traduites, sur le plan des échanges commerciaux, par un fléchissement de la consommation et des importations. La capacité excédentaire des moyens de transports a entraîné une accentuation de la concurrence entre la route et le rail.

Vu globalement, le résultat d'Interfrigo en 1982 est à la baisse. Le trafic global exprimé en tonnes-kilomètres a diminué de 10,8%; le volume total transporté (en tonnes) a diminué de 9,4%; et le nombre d'expéditions a pour sa part baissé de 11,4%. Le parcours moyen des chargements, établi à 1.378 kilomètres, accuse aussi un recul: 1,6%. Seul élément positif dans les résultats globaux: le chargement moyen des wagons, passé de 13,95 à 14,24 tonnes, soit une augmentation de 2,1%.

A l'analyse, on constate que le trafic des wagons de faible capacité a régressé de 19,6% en nombre d'expéditions, tandis que celui des wagons à très grande et à super capacité n'a pour sa part reculé que de 4%.

Signalons encore que l'absence de trafic pour le Proche Orient du mois de juin au mois d'octobre a pesé d'un certain poids dans les résultats globaux, et que les acheminements entre les pays méditerranéens et l'Europe centrale et du nord ont été fortement touchés.

Si l'on envisage le trafic par grandes catégories d'exploitation, on constate que le secteur de la location à longue durée enregistre



une croissance de 9,3%. Parmi les trafics de ce secteur, on peut mentionner les acheminements de vin bulgare pour l'URSS, les transports de viande congelée de RDA pour l'URSS, et trois trafics qui intéressent la Belgique: des fruits et légumes à destination de la Suisse, des chicons pour la même destination, et des bananes d'Anvers pour la Suisse, l'Autriche et l'Italie. Ce trafic de bananes a influencé très fort le volume d'expéditions au départ de Belgique, qui a progressé de 44,6%.

Dans le concert des pays participants, la Belgique est très bien située: c'est chez nous que le trafic d'Interfrigo a évolué le plus favorablement, puisque l'ensemble des mouvements, au départ et à l'arrivée, s'est accru de 13,4%. Nous sommes suivis de près par la Suède, dont le trafic a augmenté de 11,8%. Le trafic suisse est aussi en progrès. Par contre, les mouvements ont régressé de 22,6% en RFA, de 19,8% en Hollande, de 13,9% en France, de 13% en Autriche, et de 5% en Italie.

L'année 1983 sera principalement marquée par deux grands éléments: la transformation d'une première tranche de wagons réfrigérants de très grande capacité en vue d'offrir une hauteur libre de portes de 2,20 m, dans l'intérêt de la palettisation des chargements; trois wagons prototypes de grande capacité sont d'ores et déjà livrés et mis en essais commerciaux.

Interfrigo va intensifier ses efforts commerciaux dans plusieurs pays d'Europe occidentale; ce mouvement se poursuivra dans d'autres pays également de manière à améliorer l'impact du transport ferroviaire sous température dirigée et à donner une plus grande force compétitive par rapport au transport routier à cette société internationale.



INTERFRIGO MEILLEURE CHARGE UTILE POUR LES GROS PORTEURS

Interfrigo a lancé, dans les ateliers de quatre constructeurs européens, un programme de transformation de 600 wagons réfrigérants de très grande capacité, codifiés lbbheps.

Décrivons un peu:

l = wagon réfrigérant avec isolation thermique

bb = avec essieux indépendants - à très grande surface utile (plus de 27 m²)

e = avec circulation d'air électrique

h = avec isolation thermique classe IR

p = sans caillebotis

s = admis à des vitesses de 100 km/h.

Sur ces wagons à deux essieux, les ressorts de suspension à huit lames sont remplacés par des ressorts à neuf lames. La charge admise par essieu s'en trouve augmentée: elle passe de 18 à 20 tonnes pour le transport en régime S (trains rapides). Ces travaux, d'un montant global de 600.000 francs suisses, seront terminés fin 83.

La limite de charge par wagon est donc accrue de 4 tonnes, ce qui améliore la qualité de ces wagons aptes à la palettisation, de plus en plus demandés par la clientèle.

Interfrigo utilise environ 6.000 wagons d'une surface utile de 27 m², dont elle est propriétaire ou qui appartiennent au parc des réseaux membres. Elle dispose en outre, pour le trafic international sous température dirigée, de 15.000 wagons d'un volume utile inférieur.



INTERFRIGO EXTENSION DE L'ENTENTE TARIFAIRE 9997

Les délégués des réseaux membres de l'entente tarifaire 9997 se sont rencontrés pour leur réunion annuelle en mars au siège d'Interfrigo, à Bâle.

Un point important de l'ordre du jour était la demande d'adhésion à l'entente des chemins de fer de l'Etat Polonais (PKP). Les délégués réunis à cette conférence présidée par les CFF en tant que réseau gérant se sont prononcés à l'unanimité en faveur de cette demande d'adhésion.

L'affiliation des PKP à l'entente tarifaire 9997 permettra à Interfrigo, à partir du 1er juillet 83, d'établir sur une base tarifaire uniforme et favorable ses prix pour les transports sous régime de température dirigée en wagons frigorifiques et réfrigérants effectués dans le cadre de son offre de "service complet" en transit par la Pologne.



TERRAINS INDUSTRIELS DISPONIBLES

Groupe de Bruxelles

± 10.000 m² à Bruxelles Tour et Taxis

7.500 m² à Bruxelles Petite Ile de 5.000 à 7.500 m² à Bruxelles Petite Ile, Schaerbeek Josaphat, Machelen et Baulers

de 2.500 à 5.000 m² à Bruxelles Petite Ile et Bruxelles Ouest

de 1.000 à 2.500 m² à Bruxelles Petite Ile et Etterbeek.

Pour informations complémentaires, tél. 02/218 60 50, poste 5342

Groupe de Charleroi

± 20.000 m² à Marcinelle, Mont-sur-Marchienne, Berzée et Taminnes

17.000 m² à Bouffioulx

± 10.000 m² à Couillet, Jamioulx et Mariembourg

de 7.500 à 10.000 m² à Châtelain et Bouffioulx

de 5.000 à 7.500 m² à Taminnes, Jemeppe-sur-Sambre, Bouffioulx, Hemptinne, Virelles et Thuin

de 2.500 à 5.000 m² à St-Aubin, Thuin, Thuillies, Boussu en Fagne, Lompret et Solre-sur-Sambre

de 1.000 à 2.500 m² à Erquennes, La Buisserie, Landelies, Mont-sur-Marchienne et Ham-sur-Heure

Pour informations complémentaires, tél. 071/36 40 10, poste 2633

Dans la plupart des cas, ces terrains peuvent être raccordés au réseau.



COLIS NOUVEAU TARIF ENTRE LA BELGIQUE ET LA FRANCE

SNCB-COLIS et le SERNAM (Service National des Messageries de la SNCF) ont élaboré un nouveau tarif direct pour les envois de détail (messageries) entre la Belgique et la France. Ce tarif remplace depuis le 1er décembre 1982 le chapitre 1 du TGED.

Ce tarif comporte des prix de bout en bout, livraison à domicile comprise, ainsi que des prix applicables jusqu'à la frontière franco-belge (ou franco-luxembourgeoise, pour les envois destinés à l'est de la France).

Les prix de transport présentent une structure renouvelée et sont calculés sur base des numéros de secteurs postaux des lieux d'expédition et de livraison.

Toutes informations peuvent être demandées dans les gares importantes, les bureaux de renseignements et les représentations et agences commerciales.

Le tarif peut être acheté auprès du bureau C 61.12 (vente de tarifs - tél. 02/523 80 80, poste 2688) en versant la somme de 100 francs (TVA comprise) au CCP 000.0001010.40 de la SNCB, Direction financière, 1060 Bruxelles.

Vous voudrez bien indiquer au verso du bulletin de versement "Tarif de détail Belgique-France n° 8567" et mentionner, le cas échéant, votre numéro de TVA et votre numéro de client SNCB.

Le prix de 100 francs couvre la fourniture d'office des suppléments qui paraîtront.



UN MINITRIP "HORTICOLE"

Amateurs de fleurs, d'arbustes, horticulteurs du week-end, l'été munichois sera pour vous une fête particulièrement attrayante. Car du 28 avril au 9 octobre, Munich vivra une grande Exposition internationale d'Horticulture, appelée IGA 83. Dans un univers de 72 hectares paysagés, faits de collines, de vallées, de lacs, les spécialistes de 20 pays ont créé une immense féerie de formes, de couleurs, de senteurs inégalables. Les Asiatiques participent à l'événement, puisque la Chine, le Népal et la Thaïlande y présentent leurs productions.

Bien sûr, la fête ne tournera pas uniquement autour des fleurs (les 100.000 fleurs à bulbe annoncées): elle sera doublée de nombreuses animations artistiques (folklore, théâtre, musique, ballet), ludiques (espaces de récréation, barbecues), gustatives (restaurant, brasserie, auberge, chalet des distillateurs).

Par périodes de 4 à 8 jours, les pays participants présenteront des expositions nationales, ou des expositions à thème, efforts particuliers pour montrer ce qui leur est spécifique. Citons entre autres l'exposition chinoise du 13 au 20 août, l'exposition belge du 19 au 22 août, et une exposition d'Ikebana du 15 au 18 septembre.

Le parc est ouvert tous les jours de 9 à 22 heures. Mais attention: les portes d'entrée ferment à 19 heures. L'accès coûte 9 DM, ou 7 si l'on appartient à un groupe de 25 personnes au moins.

L'Office national allemand du Tourisme (23, rue du Luxembourg, 1040 Bruxelles, téléphone 02/512 77 44/66) peut vous informer bien plus en détails sur cette manifestation exceptionnelle.

Et pour s'y rendre?

La SNCB propose son Minitrip de 3 jours à Munich, organisé tous les jours jusqu'au 31 octobre, à l'exception de deux petites périodes (3-13 juin et fin septembre pour les fêtes de la bière).



Comme d'habitude, l'offre comprend trois formules, correspondant à des classes d'hôtels différentes. Les prix comprennent le voyage aller/retour en train et le logement avec petit déjeuner, ainsi que des possibilités d'excursions et de réductions diverses; ils vont de 5.160 à 6.660 francs. Les trois jours étant libres, il est possible de les passer à l'exposition horticole et de profiter ainsi au maximum de cette initiative de classe.

En septembre, le minitrip, avec le même programme, coûte un peu plus cher, mais le forfait donne accès aux fêtes de la bière. Pourquoi ne pas combiner les deux, d'autant plus qu'il est possible de prolonger le voyage de 1 à 4 jours, histoire de bien profiter de l'ambiance munichoise et de l'exposition horticole!



TRIPLE TICKET: NOUVEAUTE ANGLAISE

Les chemins de fer britanniques offrent maintenant un tout nouveau billet promotionnel, le TRIPLE TICKET. Celui-ci permet d'effectuer trois excursions (à choisir dans une série de vingt-sept) dans un délai d'un mois. Pour un prix extrêmement bas, ce ticket est une occasion à ne pas manquer.

Tout renseignement peut être obtenu auprès de la représentation des British Railways en Belgique, 52, rue de la Montagne 1000 Bruxelles

Téléphone: 02/511 69 65

EN BREF

EN BREF



PRIX SPECIAUX: POUR VOYAGER A MEIL- LEUR MARCHÉ

La SNCB a instauré cette année un nouveau système de formation des prix pour les relations directes vers le sud de la France, la Costa Brava, le sud de l'Allemagne, l'Autriche, et pour le Freccia del Sole version remodelée. Sous la dénomination "prix spéciaux", cette nouvelle formule est une simplification de ce qu'on appelait les prix globaux: tous les suppléments et toutes les réductions possibles y sont d'office comptés.

Autre avantage pour les vacanciers: la formule "prix spéciaux" est meilleur marché que les prix internationaux ordinaires. Et pour couronner le tout, dans le cadre des "prix spéciaux", les petits groupes et les familles obtiennent, sur les relations avec la France et la Costa Brava, des réductions supplémentaires à partir du troisième voyageur.

Les "prix spéciaux" sont directs, de bout en bout, c'est-à-dire de la gare belge de départ à une gare de destination. Ils s'appliquent aux voyages en trains de nuit directs et varient selon le train emprunté et le trajet parcouru. Mais ils ne sont pas strictement limités à ces trains directs: ils peuvent couvrir aussi une correspondance terminale, au départ comme au retour; c'est un assouplissement considérable de la notion de destination finale et, tout compte fait, une simplification des calculs.

Les gares belges sont réparties en deux ou trois zones, selon le pays de destination. A l'étranger, les gares de destination sont également classées en zones ou sections de lignes, et cela en fonction de critères économiques ou touristiques.

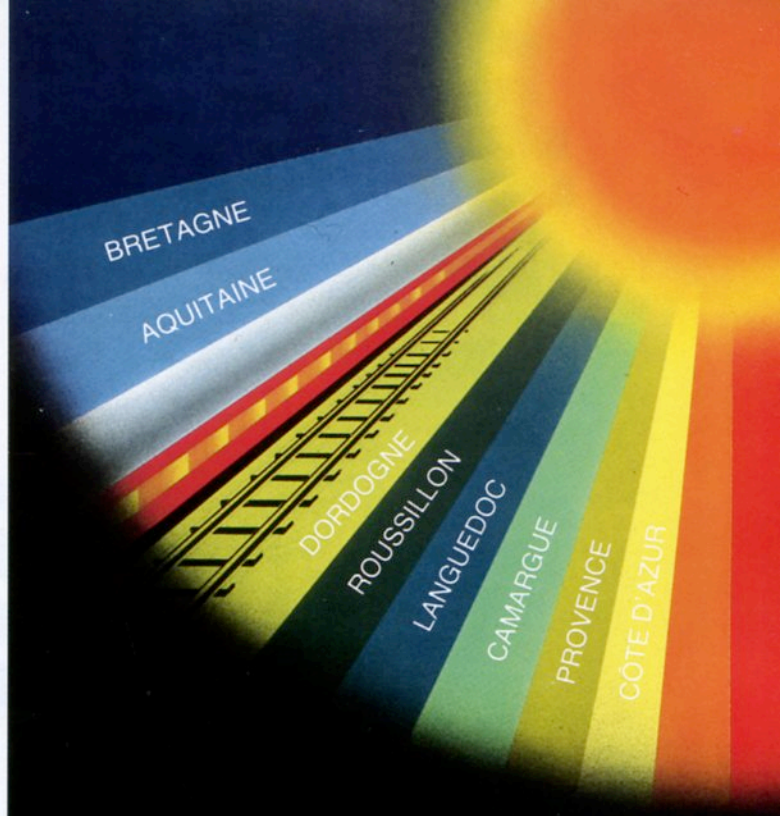
Les "prix spéciaux" sont comptés aller-retour. Ils sont forfaitaires en ce sens qu'ils comprennent le voyage en train de bout en bout, la place lit ou couchette et le petit déjeuner dans le train.

Et toutes les possibilités de confort lit sont prévues: T3, T2, Double, Single et Spécial.

Un des objectifs des "prix spéciaux", associés à l'offre de trains directs, est de donner aux touristes belges un maximum de liberté. La gamme des trains est vaste, et le voyage de retour peut être fait par un autre train qu'à l'aller, commencer dans une autre gare ou une autre zone, se terminer dans une autre gare belge et se dérouler dans une autre catégorie de confort de nuit. Quel choix!

Le voyageur ne doit, en fait, passer que par un seul impératif: donner, au moment de l'achat des billets, tous les détails utiles sur l'aller et le retour. Mais est-ce si contraignant?

La SNCB a publié une documentation sur les trains directs pour la France. Un feuillet "prix spéciaux" y est adjoint. Vous y trouverez toutes les possibilités offertes dans les zones et sections de lignes desservies par chaque train, et pourrez ainsi calculer le prix de votre voyage. Cette documentation, ainsi que des informations complémentaires, peuvent être obtenues dans les grandes gares et les agences de voyages accréditées; c'est là aussi que vous pouvez commander vos voyages à "prix spéciaux".



TRAINS DIRECTS VERS LE SOLEIL DU MIDI...

Cet été, 29 trains de nuit relient chaque semaine la Belgique et les régions touristiques françaises. En direct. Sans changer de train à Paris!

Des nouveaux tarifs spéciaux ont été étudiés pour les adultes et les enfants de moins de 12 ans. Ils englobent le voyage, la couchette ou le lit, le petit déjeuner à bord.

Les seniors, titulaires d'une carte Rail Europ Senior (en vente à partir de mai), peuvent, pendant des périodes déterminées, bénéficier de 50 % de réduction.

Les prix sont fixés non plus par gare de destination, mais par région touristique: Provence, Côte d'Azur, Languedoc, Roussillon, Pyrénées, Aquitaine, Dordogne et régions voisines, Bretagne.

Si vous choisissez un autre pays de destination, des trains de nuit directs vous mènent aussi en Italie, en Autriche, en Suisse, en Yougoslavie. A vous de choisir. Bonnes vacances!

Réservation dans les gares et les agences de voyages accréditées.



L'Angleterre 2 heures plus vite

Ⓟ TRAIN + JETFOIL ^{TR} _{NR}

