

INFORMATIONS S.N.C.B.

(B)

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer
belges

483 OCTOBRE

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

5.2.01

7

45

Namur 1





La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
F. Leboutte - Bruxelles

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos
BN: 1 - 5
Fleischman: 2
GM: 3
CAIB: 16
SNCB: 1 - 3 - 4 - 5 - 6 - 7 - 9 - 10 - 11 - 14

SOMMAIRE



ENTREPRISE

- General Motors Continental: 3
- Les trams de Manille: 5
- BNFV: 6



RAIL-ROUTE

- Porte ouverte à Bruxelles: 8



EQUIPEMENT

- Radio sol-train: 9



EPOQUE

- Deux expos en train: 10



NOUVELLES B

- Le trafic ferry-boat: 12
- Dans nos agences commerciales: 14



TOURISME

- La croisière du centenaire: 13
- Noël et nouvel an à Salzbourg: 15



TARIF

- Pour la céramique italienne: 14
- Marchandises dangereuses: 15

EDITORIAL

En juin dernier, notre numéro 3 faisait un tour du port d'Anvers. Tour rapide, synthétique, en 16 pages, un peu comme une vue aérienne. Et nous promettons aux lecteurs une approche à la jumelle de l'une ou l'autre entreprises clientes de la SNCB dans la zone portuaire. Promesse tenue dans le présent numéro, puisque nous ouvrons des portes sur une société de maintenance typiquement portuaire et une firme industrielle implantée aux rives de l'Escaut. Deux types de travail, deux genres de collaboration avec le chemin de fer, mais un seul esprit: à BNFV comme chez GM, client et transporteur visent essentiellement l'efficacité dans un processus d'échanges internationaux où le rail peut jouer un rôle considérable.

Notre tour du port ne s'achève pas là. D'autres entreprises, d'autres secteurs développent avec la SNCB une collaboration toujours spécifique et basée sur les caractéristiques de ce transporteur de masse. Si bien qu'un tour sommaire des clients de la SNCB dans la Métropole permettrait de définir la palette complète des services offerts par le rail. Sans aller aussi loin, nous visiterons encore, à l'avenir, l'une ou l'autre entreprises engagées dans des trafics importants et qui tirent grande satisfaction de prestations de la SNCB.

Ce sera le cas du plus grand armement belge dans notre prochaine édition.





Anvers s'est taillé une réputation dans le monde de l'industrie automobile. Une entreprise y travaille depuis plus de 57 ans: General Motors Continental, d'abord appelée "de Chevrolet", travaillant aujourd'hui sous la marque Opel.

C'est une filiale de General Motors Corporation (Detroit, USA), constructeur d'autos le plus important du monde, qui lance chaque année sur le marché de 7 à 10 millions d'automobiles et d'utilitaires, et réalise un chiffre d'affaires de plus de 2.000 milliards de nos francs. En Amérique, GM produit les modèles Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac et GMC, tandis qu'en Allemagne, les usines Opel appartiennent au groupe, tout comme Vauxhall/Bedford en Angleterre. Mais GM possède en réalité des unités de production partout dans le monde.

L'implantation anversoise remonte à 1924. Elle consiste en deux usines d'assemblage modernes établies dans le port. L'usine I, dans sa version actuelle, produit depuis 1953, et la II depuis 1967. Ensemble, elles ont une capacité annuelle de 400.000 autos; elles en ont monté 360.000 en 1982. Au cours des dernières années, GM a engagé de considérables investissements pour moderniser son outil et développer de nouvelles activités industrielles. Se sont ainsi ajoutés à l'ensemble une nouvelle ligne de peinture, un hall d'assemblage de moteurs, une carrosserie, et une unité de production de radiateurs. Le programme d'investissements de 1984 concerne des appareillages automatisés, parmi lesquels un certain nombre de robots.

**GENERAL
MOTORS
CONTINENTAL:**

les garanties du transporteur



1. Cinq trains entrants et cinq trains sortants tous les jours.



La production de 360.000 voitures en 365 jours (dont 10% pour l'exportation) exige une organisation de transport bien huilée tant pour l'approvisionnement en pièces que pour l'évacuation de produits finis. Le chemin de fer participe à cette organisation. Voilà pourquoi Informations SNCB est allé jeter un œil sur ce géant de l'automobile.

A l'entrée

Le transporteur - dans l'acception la plus générale du terme - assume une grande responsabilité quant à l'alimentation des lignes en matières premières et en pièces de montage. GM travaille au départ de réserves très limitées, réduisant ainsi au strict minimum les frais de stockage, qui pèsent généralement lourd dans un bilan. Aussi les lignes de montage sont-elles approvisionnées directement à l'arrivée des matières. La charge de cet approvisionnement est partagée entre les divers modes de transport, route, rail et, dans une moindre mesure, navigation maritime et aérienne.

La majorité des matières vient d'Allemagne. Des boîtes de vitesse et des moteurs arrivent d'Australie, du Brésil, du Japon et des Etats-Unis tandis que plusieurs firmes belges fournissent aussi des éléments à monter.

Tous les jours, GM Anvers réceptionne trois trains complets formés à Bochum, un expédié de Rüsselsheim et un parti de Kaiserslautern. A cela s'ajoutent des wagons chargés par divers fournisseurs allemands. Un raccordement, deux locotracteurs, un faisceau de location et des voies dans chaque hall d'assemblage...

voilà l'équipement ferroviaire de GM, desservi par trois équipes de la firme. Deux agents SNCB sont présents pendant les deux pauses diurnes, pour contrôler les arrivées et les départs. Les trains entrants formés de telle sorte que le triage soit limité sont décomposés en rames partielles qu'on dirige immédiatement vers les lignes de production, où des éleveurs les déchargent pour alimenter directement les chaînes.

L'approvisionnement ferroviaire est essentiel pour le fonctionnement de l'entreprise. En 1982, celle-ci a reçu 1.147 trains, soit 22.714 wagons chargés au total de 350.000 tonnes (85.000 pour l'usine I et 264.000 pour la II). Le chemin de fer assure, en poids, 75% des approvisionnements de l'usine II (le camion en prend 23, le bateau et l'avion se partagent le solde). Position clef pour la SNCB, on le voit. Fonction, aussi, que la SNCB entend remplir au mieux, ce qu'apparemment elle réussit parfaitement.

C'est en tout cas l'avis de nos interlocuteurs: "L'approvisionnement par fer tourne merveilleusement. Nous sommes assurés, à Anvers, de la parfaite intégration du chemin de fer. Ainsi, voilà deux ans, lorsque les conditions clima-

vers réexporte les pièces dans 87 pays.

Au départ

Cinq trains à l'entrée, cinq à la sortie; seul le nombre de wagons diffère. Les cinq sortants emportent des pièces anversoises à Rüsselsheim, des moteurs brésiliens et australiens à Bochum et Rüsselsheim, des emballages vides et des pièces refusées pour ces deux mêmes destinations et pour Kaiserslautern. Le bon fonctionnement de ce trafic bénéficie surtout à l'usine II. Le chemin de fer se charge de 90% en nombre et 94% en poids (135.000 tonnes) de ces envois.

Il faut bien aussi évacuer les voitures assemblées. L'usine établit chaque mois un planning des expéditions du mois suivant, planning qu'elle communique aux loueurs de wagons et à la SNCB afin que toutes les dispositions soient prises pour que ce plan soit mené à bonne fin. En 1982, GM a ainsi expédié d'Anvers 63.851 voitures (54.000 tonnes) chargées sur 5.612 wagons, en direction de la France, de l'Italie, de la Suisse, de l'Espagne et du Portugal. Le détail:

Destination	nombre de wagons	nombre de voitures	poids net (en tonnes)
France	2.037	23.423	19.909
Italie	2.835	32.559	27.675
Suisse	647	6.939	5.898
Espagne	83	830	830
Portugal	10	100	94
Total	5.612	63.851	54.406

tiques ont, en hiver, perturbé sérieusement le trafic, nous étions en contact permanent avec la SNCB pour assurer le suivi des trains. Chaque rame - ou presque - transportait des produits dont nous avions besoin immédiatement. Certains diront que nous courons là, consciemment, un risque commercial; c'est vrai, mais nous ne nous le permettons que parce que le transporteur donne d'excellentes garanties. Voyez-vous, lorsque notre département Production et Contrôle du matériel a besoin urgent de telles pièces, une simple demande au dispatching central de la SNCB dans le port nous permet d'obtenir les wagons en priorité. C'est un détail, mais il permet de mesurer exactement le degré de sécurité dont nous jouissons".

Les usines espagnoles fournissent à présent en Belgique le dernier modèle de la gamme Opel, la Corsa. Huit mille voitures arriveront cette année de Saragosse à Malines Nekkerspoel, au rythme moyen d'un train complet tous les cinq jours (le voyage depuis l'Espagne n'étant pas "direct", vu la différence d'écartement de voie).

Ajoutons, pour ne rien oublier, un important trafic de pièces de rechange: le chemin de fer prend en charge 49% de ce volume. Et An-

vers 1983, le total dépassera 50.000 voitures mais restera inférieur à celui de 82, résultat dû au tassement de la production pour le marché italien (pour lequel on pronostique 18.652 voitures cette année).

En Italie, en France, et en Suisse, les trains sont dirigés vers des centres de distribution d'où les voitures sont conduites par la route chez les dealers.

La SNCB a pris en charge l'année dernière 18% des expéditions de voitures de GM Anvers, tandis que la route en emportait 64% et que les 18% restant prenaient le bateau. Ce partage tient étroitement à la situation du destinataire. La majeure partie de la production anversoise (40%) part en Allemagne exclusivement par la route, les distances à parcourir étant relativement courtes; le plan général établi dans ce sens réunit les meilleures conditions de vitesse et de prix pour la livraison directe aux dealers. Par contre, le chemin de fer s'avère le mode idéal lorsque existe, à plus longue distance, un centre de distribution. En 1983, la part ferroviaire diminuera de 2%; le marché automobile se porte pourtant bien dans les pays voisins, mais justement, ceux-ci sont malheureusement le champ idéal pour le transport routier. Le marché anglais est aussi en bonne



santé, mais l'Italie (le chemin de fer conduit toute la production de GM pour ce pays tend à la régression.

Cela dit, l'industrie automobile est bonne cliente pour le chemin de fer, et la SNCB a vu son trafic de voitures et de pièces à assembler croître sensiblement en 1982. General Motors Continental participe activement à cette collaboration; ce client fidèle de la zone portuaire anversoise mérite toute l'attention du chemin de fer: celui-ci étant responsable d'un approvisionnement fluide peut d'une certaine façon influencer la production de l'usine. Il est parfaitement conscient de cette responsabilité et met tout en œuvre pour l'assumer aux mieux des intérêts de son client.

2. Deux locotracteurs GM manœuvrent les rames.
3. Déchargement des wagons dans le hall d'assemblage.
4. Plus de 50.000 voitures auront pris le train cette année.



LES TRAMS DE BN PRENNENT LE TRAIN



Le tramway traditionnel a toujours son succès. Que le bus, le taxi, la voiture personnelle lui fassent concurrence n'empêche pas ce véhicule sur rails d'animer encore de grandes villes. Bien sûr, les rames et les voitures s'adaptent aux besoins propres de notre temps, pour devenir un mode efficace de transport urbain.

Roulant en site propre, parfois sous terre, le tram convient bien dans les grandes villes du monde entier. En témoigne le réseau que développent à l'heure actuelle les autorités de la ville de Manille. Les millions d'habitants de cette capitale rouleront en trams belges, construits par BN, Constructions ferroviaires et métalliques. BN qui développe une technologie de haut niveau, capable de se mesurer aux meilleurs du monde, et partout appréciée, de La Haye à Rio.

Parler du tram dans un périodique ferroviaire n'est pas seulement un coup de chapeau à un "confrère".

En l'occurrence, les trams de Manille - et d'autres aussi - prennent le train en Belgique. Soixante-quatre "Light Rail Véhicules" auront en effet voyagé en train, chargés sur wagons à Bruges et dirigés vers l'Ocean Container Terminal de Zeebrugge, d'où un navire les emmène aux Philippines. Transport peu ordinaire et spectaculaire pour la SNCB si l'on sait que chaque véhicule triple (articulé) pèse 41 tonnes.

La SNCB utilise pour ces transports des wagons plats de la Deutsche Bundesbahn sur lesquels BN a monté une paire de rails. Les trams passent d'une voie en promontoire directement sur les wagons, mus tous simplement par un câble de traction. Le premier élément seul est solidement amarré au wagon; les autres restent libres, de telle sorte qu'ils réagissent idéalement aux sollicitations sans encourir de casse ou d'avarie.

Les trams voyagent un à un, en régime exceptionnel, par trains de marchandises ordinaires, à une vitesse maximale de 60 km/h; le chargement doit rester dans le profil du réseau, et la hauteur au-dessus du rail, 4,68 mètres, oblige à équiper l'ensemble d'une mise à la terre.

Sur le terminal OCZ, une grue portique transfère les trams de wagons à navire. Pour la manutention par un cadre spécial, BN fixe en atelier deux poutres de levage, à l'avant et à l'arrière de la rame. Sur le terminal même, on y ajoute quatre poutres (deux par côté) au mi-

lieu de la rame, pour la préhension par les portants fixes du cadre.

Le premier tram a pris le train le 4 octobre 1982. Informations SNCB, onze mois plus tard, a photographié le chargement de la trentième rame. Et le plan de transport court jusque fin janvier 1984.

Cette opération n'est pas unique en son genre. BN aura fait transporter sur les mêmes wagons les 100 voitures construites pour la société de tramways de La Haye. Lors de notre passage, 27 d'entre elles attendaient encore le départ.

Les tramways marseillais ont, de la même manière, envoyé à Bruges, pour modernisation, trois voitures construites par BN il y a 20 ans. Le travail une fois terminé, ces voitures, dans une livrée nouvelle, reprendront le train, accompagnées de trois autres construites ces derniers mois.

Des trams qui prennent le train, c'est un peu, si l'on veut, l'histoire de l'aîné qui emmène son petit frère par la main. Emouvant? Non: bien pratique.





BNFW : BELGIAN NEW FRUIT WHARF



1

Vider les navires, remplir les wagons, les camions, les magasins frigorifiques... Vider les magasins frigorifiques pour remplir les wagons, les camions... Puis un autre navire accoste... qu'il faut décharger, pour recharger les... Etc., etc. Ainsi va l'année, jour après jour, dans une odeur fruitée, chez Belgian New Fruit Wharf.

C'est le mythe de Sisyphe, ou le tonneau de Danaïdes, l'incessant recommencement d'un processus identique. A cela près que BNFW, à l'inverse de ce que présente la mythologie, sait très bien où aller et comment y arriver. Lorsque l'on traite chaque année 650.000 tonnes de fruits frais d'outremer, employant, les jours de pointe, de 350 à 400 manutentionnaires par pause, il faut disposer d'une solide organisation et d'installations vastes et modernes. C'est le cas à la darse Albert du port d'Anvers où BNFW occupe 600 mètres de quai pour la réception des navires et un complexe de bâtiments qui comprend hangars, entrepôts frigorifiques avec cellules de congélation, et tout le nécessaire pour la manutention des bananes, citrons, pommes, poires, raisins, ananas et autres régals importés en Europe.

BNFW fut institué en 1938 par les importateurs L. Van Parijs, Koninckx et Spiers, qui approvisionnaient la Métropole au moyen de leur propre flotte maritime. Pendant 30 ans, BNFW traita exclusivement les marchandises de ses fondateurs. L'activité fut étendue ces 15 dernières années - qu'on appelle à BNFW la "deuxième phase" - et le manutentionnaire reçoit aussi des navires de provenances

diverses pour d'autres importateurs, ce qui fait croître sensiblement le volume de travail.

Les plans de modernisation de l'installation en vue d'accélérer le traitement des bateaux très coûteux - et par là même leur rythme de rotation - furent, avec la grande qualité du service, déterminants pour capter le trafic de bananes de United Brands, jusque là traité à Rotterdam. Ainsi, un volume de 250.000 tonnes de bananes fut transféré vers le port scaldéen, que les intéressés ont préféré à Zeebrugge et Bremerhaven. L'obligation de manutentionner ces bananes accéléra la réalisation des plans d'expansion. Si bien qu'Anvers porte aujourd'hui l'étiquette de "port fruitier d'Europe", ce dont BNFW est le principal responsable.

BNFW reçoit et traite toutes les sortes de fruits d'outremer, sans exclusive. La banane - 450.000 tonnes/an - en est la vedette. Elle n'est pas saisonnière, elle occupe donc l'entreprise toute l'année. Les citrons, les pommes, les poires, les ananas... assurent, eux, une activité saisonnière. Les fruits exotiques comme le kiwi et la papaye n'arrivent pas encore en quantités suffisantes pour voyager par bateaux entiers; ce sont pourtant, d'après les responsables de BNFW, les fruits de l'avenir, de l'an 2000.

Les bananes arrivent principalement d'Amérique centrale. Le navire est toujours en mer lorsque l'importateur les a déjà vendues. Et avant même qu'il accoste, l'importateur ou le destinataire final a déjà décidé de la manière dont les

fruits poursuivront leur voyage: par rail ou par route.

En 1982, BNFW a chargé en wagons 60.000 tonnes de bananes, dont 32.000 destinées à la Suisse. Ce trafic est organisé en wagons à température dirigée d'Interfrigo, sauf en avril-mai-juin, trimestre pendant lequel des wagons fermés ordinaires conviennent bien à ce transport, le refroidissement ou le réchauffement étant inutiles. Chaque wagon reçoit un chargement de 1.000 cartons d'une vingtaine de kilos.

On dira peut-être: 60.000 tonnes sur 450.000, ce n'est "que" 13% ! Nuance: ces 13% sont déjà une proportion appréciable. Juste avant 1980, le trafic ferroviaire de bananes était tombé à zéro. En 3 ans, il a retrouvé son niveau ancien et l'a même dépassé. Les 60.000 tonnes comptabilisées en 1982 proviennent de l'activité d'United Brands. Deux tiers voyagent par trains complets réguliers, le reste par transport à la demande.

lier avec la Tchécoslovaquie. La concurrence des ports d'Allemagne du nord l'a réduit à rien: les tarifs ferroviaires entre ces ports et la frontière allemande orientale sont nettement plus avantageux.

Le trafic par wagons isolés (1 à 3 wagons par destination) a aussi régressé: l'évolution du parc routier et la rapidité des transports par route à courte distance lui ont donné un coup fatal. Le chemin de fer est incontestablement défavorisé sur les trajets courts; il doit absolument s'adapter. L'avis de notre interlocuteur à BNFW est intéressant à ce point de vue: "L'expansion du trafic de fruits par chemin de fer au départ de notre terminal est entre les mains du chemin de fer lui-même et en particulier de la société Interfrigo. Les compagnies maritimes, les expéditeurs, destinataires et manutentionnaires travaillent de plus en plus par palettisation. Or, les chariots élévateurs ne peuvent pas manœuvrer à l'intérieur des wagons isothermes: les portes et le profil de ces wagons ne le permet-

Bananes importées par Anvers et prises en charge par le chemin de fer (en tonnes)

Destination	1980	1981	1982
Belgique	360	—	200
Allemagne	3.746	5.360	5.939
Autriche	4.012	3.441	8.188
Italie	1.759	2.343	8.566
Suisse	5.373	20.947	32.868
France	1.344	427	2.704
Pays-Bas	—	1.731	1.695
Total	16.594	34.249	60.160

Avant 1980, BNFW organisait un trafic ferroviaire important et régulier.

pas. La température dirigée est un autre problème. Les bana-



2



3



4

nes - tous les fruits en général - sont des marchandises très périssables. En tant que manutentionnaires, nous sommes parfaitement équipés pour les conserver en parfait état. Nous attendons la même chose de nos transporteurs. Le chemin de fer doit tendre vers des températures mieux contrôlées: il ne peut se permettre une marge supérieure à 1° C de plus ou de moins que la température requise.

S'il rend possibles la palettisation et le contrôle précis des températures, le chemin de fer sera à égalité avec ses concurrents et captera automatiquement une part plus importante du trafic.

Je veux encore souligner ici qu'en été, l'obligation pour le client de pouvoir lui-même au glaçage des wagons Interfrigo n'est pas à l'avantage du chemin de fer, mais de ses concurrents (la route, tout particulièrement), qui fournissent eux-mêmes les moyens. Pour BNFW, je précise quand-même que cette fourniture n'est pas une difficulté insurmontable: notre activité fruitière nous a amenés à développer une véritable fabrique de glace. A tel point que le commerce de glace pour tout le port est concentré chez nous.

On doit pouvoir remédier à la situation: ce qui est possible en Scandinavie doit l'être aussi chez nous. En Suède, un "bananes-express" se compose de 14 wagons frigorifiques aux couleurs de la firme Chiquita. Ces wagons admettent les chargements palettisés et la température y est parfaitement contrôlée.

Cela dit, nous travaillons très volontiers avec le chemin de fer.

Comme manutentionnaires, nous choisissons le train car nous ne dépendons alors pas du bon vouloir du transporteur. Nous pouvons programmer le travail, nos schémas sont respectés, et nous avons bien le temps de charger les wagons. Ce n'est pas toujours le cas avec les routiers. Le rail offre plus de sécurité, et plus d'avantages pour le manutentionnaire. Notre préférence va au train, mais le manutentionnaire propose, et le client dispose!"

Le chemin de fer et Interfrigo sont bien conscients de ces problèmes. Ils ne le cachent d'ailleurs pas. La preuve: Interfrigo a mis à l'essai des prototypes de son "wagon réfrigérant de l'avenir", un wagon approprié à la palettisation et d'une capacité nettement supérieure, de sorte que le client bénéficie du niveau tarifaire avantageux pour 25 tonnes d'envois palettisés. Ce wagon est doté d'un nouveau système de réfrigération et de réchauffement capable d'établir un niveau précis de température. La production en série de ce matériel est pour un avenir proche.

Ce progrès vient à point, car BNFW ne dort pas sur ses lauriers. Le manutentionnaire fruitier se trouve dans une spirale, où il poursuit son ascension. Ses limites de capacité ne sont pas encore atteintes et il investit dans les techniques modernes de déchargement. Le volume traité va encore s'accroître. Et le chemin de fer, s'il s'y prend bien, participera à cette expansion.

BNFW à Zeebrugge en 1984?

BNFW a pris en concession, dans le port de Zeebrugge, un terrain de 7 hectares pour la construction d'un terminal de froid. La concession prend cours le 1er janvier 1984.

BNFW, en plus d'une maximisation de sa capacité anversoise, recherchait de nouveaux points stratégiques pour l'approvisionnement des différents marchés. La firme souligne son souci de capter en Belgique des trafics qui ne peuvent passer normalement par Anvers, mais peuvent compléter les importations existantes.

Le futur terminal de froid de BNFW à Zeebrugge sera conçu dans l'optique d'une manutention et d'une distribution rapides. Il sera exploité commercialement aux mêmes conditions et tarifs qui sont actuellement en vigueur à Anvers.

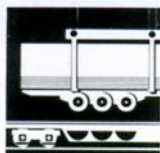
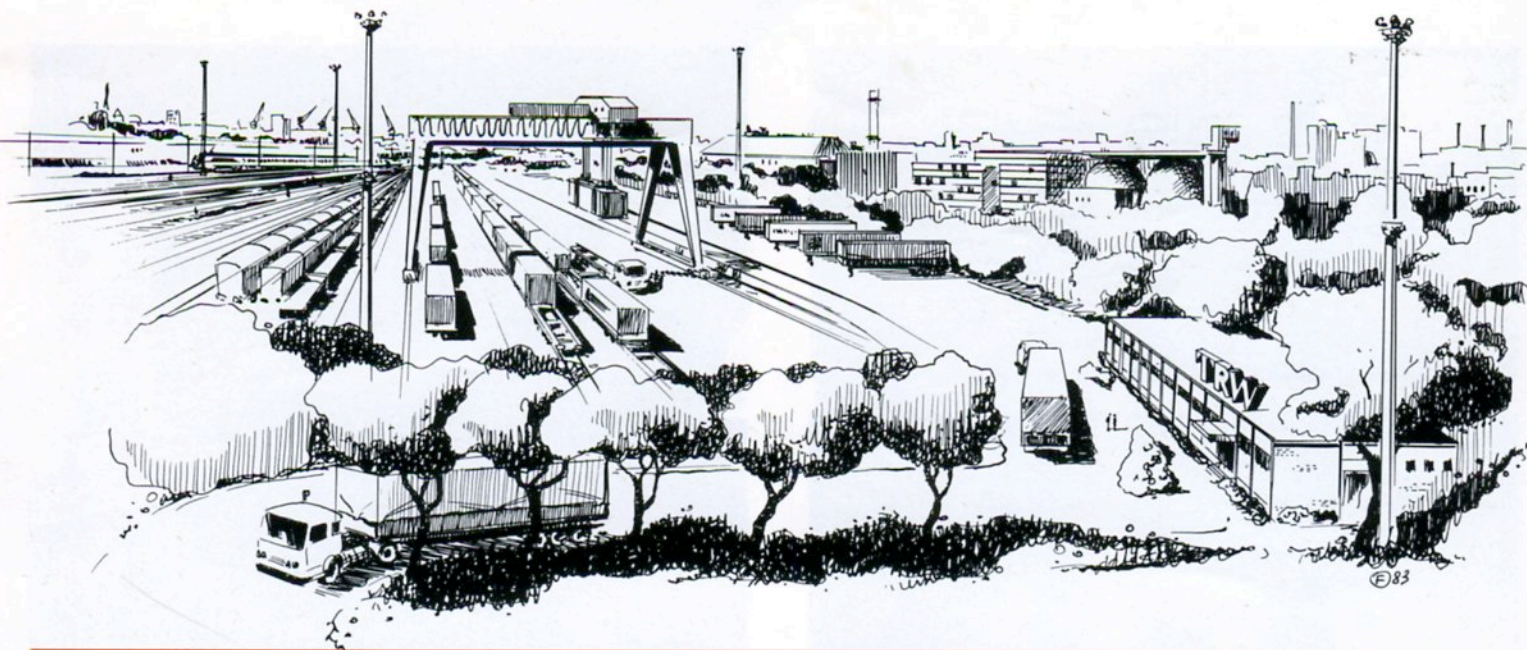
Cela n'empêche pas, bien entendu, que BNFW continue d'investir à Anvers: un montant de 85 millions a été dégagé à cet effet pour 1983.

1. Les "cargoveyors" vont chercher dans le bateau 3.000 cartons de 20 kilos par heure.

2. Un "chemin de bananes" direct sort des soutes.

3. Installation automatique de triage et d'entreposage, prolongation naturelle de la ligne de déchargement.

4. Interfrigo est de la partie dans le trafic fruitier.



PORTE OUVERTE SUR LE RAIL-ROUTE

Les 30 septembre et 1er octobre derniers, TRW a ouvert à la clientèle et aux autorités les portes de son terminal bruxellois en gare de Tour et Taxis. Une partie de l'aire était occupée par neuf types de matériels nouveaux, témoins de l'évolution technique et de la recherche de conditions toujours plus favorables en trafic combiné rail-route.

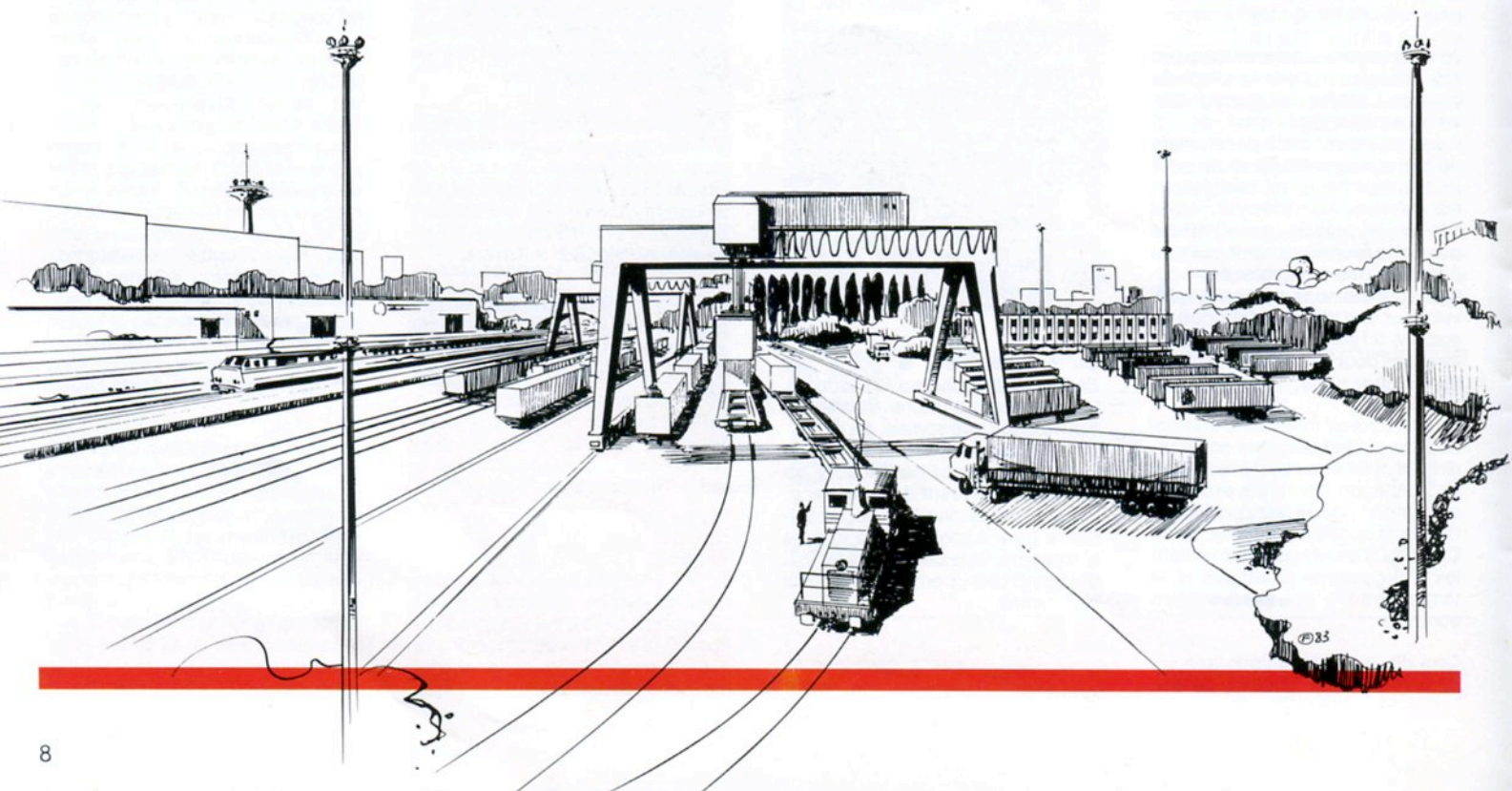
Le terminal de Tour et Taxis voit son trafic augmenter alors que celui de Bruxelles ouest marque une certaine régression. Il est vrai que les équipements de ces terminaux expliquent cette tendance. Le chargement horizontal, par rampe et tracteur, des véhicules "kangourou" à l'ouest perd du terrain, en même temps que la technique elle-même. Les transporteurs routiers préfèrent en effet se doter de véhicules destinés à la manutention verticale, qui ouvrent les portes de terminaux beaucoup plus nombreux dans toute l'Euro-

pe, et offrent des volumes de chargement nettement plus favorables.

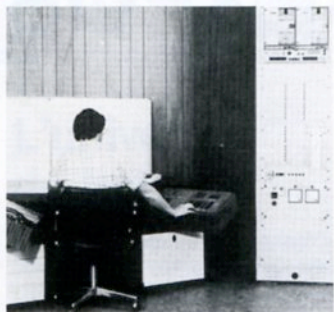
La technique ferroviaire suit d'ailleurs le même mouvement. Novatrans, coordinateur du rail-route en France, a transformé un certain nombre de ses wagons kangourou en wagons à charger verticalement. La technique kangourou, inventée par les Français, est appelée à disparaître tôt ou tard... lorsque le matériel des routiers arrivera en fin de carrière.

Le transport combiné rail-route est en évolution permanente. C'est, à

l'heure qu'il est, un des rares types de trafic en expansion. Rien d'étonnant, donc, à ce que TRW ait, pendant ses journées Porte Ouverte, présenté au public ses projets d'implantations nouvelles, que ce soit à Anvers Schijnpoort, où les travaux sont entamés, ou à Schaerbeek Josaphat, centre qui devrait remplacer les deux terminaux bruxellois actuels, et concentrer, dans de bonnes conditions de travail, les techniques proposées dans la capitale. Nos illustrations montrent la vision qu'un artiste a eue de ces implantations futures.



radio sol - train : nouveauté ferroviaire



Radio sol-train: un nouveau concept, un système de communications radio que la SNCB vient de mettre au point avec la Bell... une manière pour elle de participer activement à l'Année Mondiale des (télé)Communications !

Depuis le 25 septembre, les cabines de conduite des véhicules électriques - locomotives et automotrices - en ligne entre Anvers et Charleroi peuvent ainsi entrer en contact direct avec les services au sol, plus particulièrement avec le dispatching de la ligne ou section de ligne sur laquelle ils roulent.

L'équipement compte trois types de matériel:

- au sol: un émetteur-récepteur entièrement informatisé avec console de commande dans chaque dispatching;
- dans les cabines de conduite: le même émetteur-récepteur informatisé et un boîtier de commande dans chaque poste (à chaque extrémité du véhicule);
- au sol également, des antennes-relais implantées en moyenne tous les dix kilomètres.

Les communications se font en duplex; le conducteur dispose d'un combiné téléphonique, et son poste de conduite est doté d'un haut-parleur pour que le dispatching puisse intervenir efficacement à n'importe quel moment. Les communications sont exclusives de train à dispatching, tout comme dans l'autre sens, à cette exception près que le dispatcheur peut, pour un appel général de danger, communiquer avec tous les trains simultanément. Il ne s'agit donc pas, comme on le voit, d'un système comparable à celui des trams et bus ou sociétés de taxis, dans lequel les conducteurs reçoivent toutes les communications lancées sur la fréquence. Il est vrai que le système de la SNCB doit fonctionner dans un rayon d'action bien plus grand que le rayon urbain.

L'intérêt du système radio sol-train est multiple, mais pas toujours évident pour le public.

D'abord, il rompt la solitude du conducteur. Et ce n'est pas un mince avantage pour ceux qui, aux commandes d'une rame de marchandises une nuit d'hiver, peuvent rencontrer des difficultés diverses dues notamment aux intempéries.

Le système bénéficiera aussi à la sécurité et à la régularité du trafic, dans la mesure où il permettra de signaler séance tenante tout re-



tard, toute panne, tout incident susceptible de modifier les plans d'acheminement. Voie obstruée? On le sait immédiatement et une brigade peut intervenir dans les meilleurs délais pour que le trafic se poursuive dans de bonnes conditions. Panne à un engin? Des mesures sont prises sur le champ, et le conducteur peut éventuellement, grâce à un branchement téléphonique au départ du dispatching, procéder lui-même à la réparation sous la conduite à distance d'un technicien au sol. Voyageur malade ou blessé? Un simple appel et une ambulance l'attendra à la prochaine gare.

Ce progrès vient à point, au moment où la SNCB réorganise son trafic dans l'intérêt d'une plus grande régularité et, par suite, d'un meilleur service.

La SNCB a étudié ce système avec la Bell. Celle-ci est arrivée sur le marché au moment stratégique, proposant une technologie nouvelle, plus avancée et plus intéressante que celle de ses concurrents. C'est un fait en électronique: une recherche peut donner à l'entreprise une ou deux années d'avance sur les autres; elle acquiert alors une supériorité incontestable. Bell bénéficie aujourd'hui de cette situation, puisque le système développé pour la SNCB a pu être vendu aussi aux chemins de fer luxembourgeois et représente la part belge du marché d'équipement du réseau ferroviaire espagnol.

Le système repose sur des liaisons axiales. Les ondes ne devant pas se propager en-dehors de l'emprise ferroviaire, on a recouru à des stations-relais implantées tous les dix kilomètres en moyenne et composées d'une antenne de hauteur appropriée et d'un décodeur; ces stations sont reliées entre elles et aux dispatchings par un câble qui

assure une très bonne qualité de communication. Le choix des emplacements et de la hauteur optimale des antennes a été fait au moyen d'un wagon-labo équipé d'ordinateurs et d'une camionnette à mat télescopique simulant le poste fixe. Du protocole des mesures effectuées tous les 3 centimètres dans chaque zone choisie, l'ordinateur a tiré à chaque fois la combinaison idéale. C'est qu'il fallait se battre avec des conditions de propagation très variées; les abords des lignes de chemin de fer ne présentent pas un visage uniforme: entre le talus et la tranchée, la ligne droite et la courbe, la rase campagne et la zone boisée, les conditions diffèrent. La zone la plus difficile à équiper fut la jonction nord-midi de Bruxelles. Là, les vibrations des trains, les interférences et autres parasitages engendrés par les caténaires ont mis à contribution l'imagination des techniciens. Finalement, des petites antennes hélicoïdales ont donné une réponse très satisfaisante.

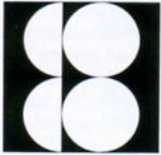
Disons encore que des messages codés peuvent être envoyés par simple pression d'un bouton de la boîte de commande. Une dizaine d'informations standard sont ainsi mémorisées par les microprocesseurs; l'envoi du code enclenche l'échange d'informations et les réactions nécessaires.

Pour l'instant, seule la ligne Anvers-Charleroi est ainsi équipée. Le travail se poursuit sur Ostende-Bruxelles-Liège-Welkenraedt et les autres lignes électriques suivront tour à tour, de telle sorte qu'en 1986, quelque 2.000 kilomètres du réseau seront équipés. On aura alors posé autant de câble de connexion entre les postes fixes, dressé 200 antennes et doté un millier d'engins de l'équipement mobile.



DEUX EXPOS

Le paradis des bricoleurs



Le paradis des bricoleurs dans cinq gares belges et à Luxembourg! Un paradis itinérant réalisé du 21 au 30 août, puisque Black & Decker a mené son train exposition à Anvers, Gand, Charleroi, Liège et Schaerbeek, avec une petite incursion dans la ville grand-ducale.

Black & Decker... l'univers bleu du "do it yourself", de la foreuse à la défonceuse, en passant par les scies, sauteuse ou circulaire, le découpeur thermique, les ponceuses et meuleuses, sans oublier les scies à chaîne, le broyeur de compost et les mini-aspirateurs!

Faites-le vous même, c'est si facile avec un équipement convenable, de nombreux accessoires et la garantie de trouver non loin de chez vous de quoi compléter ou renouveler cet outillage ingénieux. Les loisirs, aujourd'hui, ne passent plus seulement en sport, en lecture ou devant la télé: on bricole, on répare, on se fabrique une bibliothèque, on aménage sa maison. Les brico-shops ont connu une expansion rapide, en grandes ou en petites surfaces, et avec eux l'outillage, sophistiqué ou non, qui donne aux amateurs doués un tour de main de quasi professionnels. Black & Decker est de ces ténors de l'appui logistique aux brico-

leurs, qui a conservé, depuis de longues années, ce ton bleu qui le distingue des autres marques et provoque un réflexe chez l'acheteur qui croise le rayon d'outillage électrique.

Black & Decker est un producteur "grand public", pour ainsi dire un pionnier de la profession. Rien

d'étonnant à ce qu'il ait cherché une manière "grand public" de présenter, hors d'un quelconque show room, la gamme complète de ses produits et les derniers nés d'entre eux. Son train comprenait outre l'exposition traditionnelle de ses outils, une démonstration in vivo, à l'air libre, près de l'entrée.



EN TRAIN

L'univers du bois

A partir du 5 septembre, c'est le bois belge qui a pris la bonne voie promotionnelle. Mais pas intra muros. Febelbois, notre fédération nationale, est allée à la rencontre des négociants en meubles de l'ouest français: à Rouen, Caen, Cherbourg, Rennes, St-Brieuc, Brest, Quimper, Nantes, La Ro-

chelle, Bordeaux, Angoulême et Poitiers. L'Office Belge du Commerce Extérieur avait apporté son appui à cette initiative originale et dynamique. Dans ce train, pour bien recevoir les clients potentiels, Febelbois offrait des produits belges en dégustation.

Pourquoi s'en tenir à l'ouest fran-

çais? Parce que les fabricants belges sont déjà bien introduits dans le centre et l'est mais fort peu présents dans la tranche atlantique, qui est pourtant intéressante d'un point de vue commercial.

C'est la deuxième fédération professionnelle (après la Fimop, dont nous avons parlé en son temps) qui choisit le train comme médium de publicité institutionnelle. D'autres emboîteront sans doute le pas, trouvant là un moyen idéal d'aller, avec des membres peut-être tièdes à l'idée de se lancer seuls dans une telle démarche, à la rencontre du grand public ou d'une cible professionnelle déterminée.

Le lancement du train exposition hors frontières est, par ailleurs, un atout pour les exportateurs qui peuvent ainsi, à des conditions intéressantes, nouer des contacts autour d'échantillons tangibles de leur production.

Bien sûr, au rythme de deux villes par jour, ce voyage promotionnel aura tenu du marathon et l'on peut supposer que le soir du 10 septembre, les participants auront aspiré à un week-end prolongé de repos. N'empêche, ils auront donné, en cette période de morosité, l'exemple d'une combativité qui est tout à l'honneur de l'industrie belge.



Medium disponible

Voilà une dizaine d'années que la SNCB met à la disposition des annonceurs ce médium publicitaire d'exception. Et paradoxalement, le succès de celui-ci augmente au moment où les spécialistes des formes publicitaires déjà traditionnelles semblent s'inquiéter d'un certain ralentissement des affaires. N'en tirons pas de conclusions hâtives. Reconnaissons simplement que le moyen est bien pratique pour aller toucher, là où elles se trouvent, des "cibles" bien définies par les entreprises. Le train exposition ne remplacera jamais les foires, salons et autres moyens de communication commerciale. Il les complète, les appuie, par son originalité et l'exclusivité qu'il confère à l'exposant.

Pour tout contact à propos d'une exposition itinérante en train, téléphonez au 02/523 80 80, poste 2641.

la mer vers l'angleterre

le train passe

Type	9450.80	9297.81	9299.80	Hbafis 1	Hbafis 2	Tfis (1)	Citerne (2)																				
Propriétaire	VTG	VTG	VTG	CAIB	CAIB	SNCB	CAIB																				
Régime	P	P	P	P	P	Réseau	P																				
Longueur totale mm	14.540	18.900	20.060	21.700	21.700	14.020	15.440																				
Longueur utile mm	13.278	17.638	18.798	19.854	20.438	12.376	13.100																				
Largeur utile mm	2.130	2.470	2.500	2.430	2.430	2.216	Ø2.300																				
Volume m ³	—	97	106	113	116	61,2	52																				
Ouvertures de chargement																											
nombre	2 × 3	2 × 3	2 × 2	2 × 3	2 × 2	2 × 2	1 orifice																				
largeur	8.800	5.800	9.229	6.550	10.069	5.660	Ø600																				
hauteur	1.900	1.850	2.400	2.200	2.400	2.035	—																				
Rayon de courbe m	35	35	35	35	35	75	—																				
Tare t	27,5	25	26	26,5	27,2	14,5	21,5																				
Limites de charg. t	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C									
	36,5	44,5	52,5	39	47	55	38	46	54	37,5	45,5	53,5	36,8	44,8	52,8	17,5	21,5	25,5	42,5	50,5	58,5						
	S	36,5	44,5	52,5	S	39	47	55	S	38	46	54	S	37,5	45,5	53,5	S	36,8	44,8	52,8	S	17,5	21,5	25,5	S	42,5	50,5

(1) Toiture à volet enroulable

(2) Pression d'épreuve: 5,9 bar - pression de service: ≤3,9 bar - citerne calorifugée - système de réchauffage - wagon pour le transport de produits chimiques



LA CROISIÈRE DU CENTENAIRE



L'échange des marchandises avec les îles Britanniques peut se faire facilement de bout en bout par chemin de fer. De bout en bout, cela veut dire sans transbordement des marchandises pour la traversée maritime. Les chemins de fer belges et anglais ont en effet mis au point une formule d'acheminement par ferry-boat.

Quels sont les moyens ?

Deux navires

Le trafic est organisé de Zeebrugge à Harwich au moyen de deux navires, le Speedlink Vanguard et le Cambridge Ferry, qui assurent chaque jour deux départs tant de Belgique que d'Angleterre. La société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, filiale des chemins de fer, s'occupe du chargement des wagons sur ces navires.

Des wagons appropriés

La SNCB et deux sociétés de location mettent à la disposition des expéditeurs des wagons admis dans le gabarit anglais, qui est légèrement inférieur à celui du continent.

Dans l'ensemble, il existe un type de wagon-réseau, en 50 exemplaires, et plusieurs types de wagons P, dont Algeco (pour VTG) et CAIB nous ont communiqué les caractéristiques métriques. Notons que le wagon pour coils de VTG est polyvalent: ses berceaux, escamotables, peuvent laisser place à un plancher plat dans l'un ou l'autre (ou les deux) sens du voyage; cette particularité le rend fort pratique pour des échanges éventuels produits finis/matières premières entre usines.

Des correspondances rapides

De part et d'autre de la mer, les

chemins de fer proposent des correspondances rapides avec toutes les régions de Grande-Bretagne et d'Europe.

A Zeebrugge, notamment, les wagons sont à la porte du réseau international Trans Europ Express Marchandises, qui assure, à grande vitesse, des acheminements sans haltes longues aux points frontières.

Des tarifs directs

Les chemins de fer appliquent aux acheminements combinés par ferry-boat des tarifs directs.

Entre la Belgique et l'Angleterre, le tarif numéro 5.600 offre un prix de bout en bout comprenant un forfait pour la traversée maritime, frais de transbordement des wagons compris, et une somme proportionnelle aux distances couvertes de part et d'autre de la mer.

Des tarifs semblables sont appliqués aux trafics entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas (9635), l'Allemagne (9370) et l'Autriche (9494).

Information

Toute information relative à ces tarifs peut être obtenue auprès de l'une des sociétés suivantes:

SNCB - Direction commerciale
Bureau 62.21
85, rue de France
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80
poste 2687 ou 22294

Algeco
172, rue Royale
1000 Bruxelles
Tél. 02/218 15 24

CAIB
18, Square de Meeus
1040 Bruxelles
Tél. 02/513 86 16

La croisière du centenaire a commencé dans un presque cent cinquantenaire !

Oh la la... Voilà qui mérite explication.

La centenaire, c'est La Libre Belgique, l'un des quotidiens belges les plus anciens. Sa rédaction organise, depuis quelques années, des voyages "tout compris" taillés sur mesure pour une clientèle de lecteurs aisés désireux de faire, avec leurs journalistes préférés, une découverte hors du commun. Cela commença par une croisière sur le paquebot Mermoz. Vinrent ensuite une visite en autocar aux sources de la dynastie belge, un train spécial d'Ascension pour Florence, un vol en jumbo jet vers les USA.

Et cette année, le canard s'est remis à l'eau. Jeux de mots mis à part, il a proposé à ses lecteurs une croisière méditerranéenne à bord du paquebot Azur, sur un itinéraire Toulon, Malte, Italie, Grèce, et retour.

D'aucuns, parmi les 700 inscrits, ont choisi de rejoindre l'embarcadere par l'air ou par la route; 522 autres ont préféré une journée de train - voilà bien le presque cent cinquantenaire dont nous parlions.

Journalisme de qualité implique train de grande classe. La SNCF et la SNCB ont donc accroché leurs matériels TEE pour former, le mardi 5 juillet, une rame de 409 mètres, loco non comprise.

Ce fut un TEE spécial, à tous points de vue. Spécial parce que les 1.272 kilomètres entre Bruxelles et Toulon ne sont pas inscrits au programme habituel des Trans Europ Express. Spécial aussi par-

ce que les Wagons-lits avaient embarqué, outre un abondant matériel, une brigade de 31 personnes chargée de laisser aux voyageurs un souvenir gastronomique en deux temps: un petit déjeuner campagnard sur le territoire belge, puis un déjeuner au menu choisi, servi à travers la Bourgogne et la vallée du Rhône.

Onze heures de voyage, ce n'est pas une aventure banale, surtout de jour (la plupart préfèrent le vivre de nuit, en voiture-lits). Mais en Trans Europ Express, avec une animation appropriée, le voyage en valait la peine. D'autant qu'il se faisait en toute détente, les gros bagages étant partis la veille.

Le 5 juillet à 7 heures, la gare du Midi connut donc son animation des grands départs: les 522 Libré-vadés étaient là. A 7 heures 30, le TEE spécial, encadré par Railtour, mettait le cap au sud, pour atteindre Toulon à 18 h 40, après avoir fait des arrêts techniques à Quévy (changement de loco) puis Bobigny (prise d'eau): une moyenne réelle de 119 km/h. Ce n'est pas le TGV, mais le confort, la table et l'ambiance étaient uniques, nul ne s'en plaignit.

Même dispositif au retour, le 16 juillet, dans un train un peu plus long encore puisque cette fois, les bagages accompagnaient leurs propriétaires plutôt que de les précéder.

Bien sûr, dans ce voyage, le navire tenait la vedette, et le rail ne venait qu'en "vedette américaine". Mais c'était quand-même une belle américaine, et les centenaires à l'œil vif et bien ingambes en gardent à coup sûr un excellent souvenir.



TROIS NOUVEAUX REPRESENTANTS COMMERCIAUX

Grand mouvement fin août-début septembre dans les agences commerciales de la SNCB: dans trois d'entre elles, un nouveau représentant a pris ses fonctions.

Vienne

Monsieur Joseph Cuypers a pris les rênes de l'agence que la SNCB partage à Vienne avec la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. Monsieur Cuypers a fait ses premières armes de représentant commercial à Hasselt dès le 1er février 1982. Il a donc une idée précise des fonctions qu'il remplira dans la capitale autrichienne. Mais son expérience ne s'arrête pas là, puisque pendant plusieurs années, il avait, au sein de la Direction commerciale, géré les tarifs et les trafics entre la Belgique et la région où il exerce ses nouvelles attributions: l'Autriche, les Balkans, l'Europe de l'Est, le Proche Orient...



Nul doute que cette connaissance interne des situations et des problèmes lui soit un atout de première force.

Bâle

A Bâle, monsieur Schwanen a succédé à monsieur Schoos, admis à la retraite. Né dans le triangle des frontières, à proximité d'une des plus grandes gares de triage de la SNCB - Montzen - monsieur Schwanen a cédé à l'âge de 14 ans à l'appel du rail. Cadet des cheminots belges en 1958, il est aujourd'hui

d'hui celui de nos représentants à l'étranger. Son initiation au métier a eu lieu au travers de la formation professionnelle de la société, sur le terrain, en gare de Montzen, et



à la Direction. En 1968, il a rejoint notre agence de Cologne où, dès 1973, il a assumé les fonctions d'adjoint au représentant commercial. En 1978, il a pris en charge la représentation en RFA de la SBA des Ferry-boats et en 81/82 cumulé les fonctions de chef d'agence SNCB et représentant SBA. La SNCB ne pouvait installer à Bâle représentant mieux préparé à sa tâche.

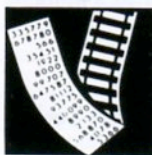
Courtrai

Monsieur Debergh s'est lui aussi retiré de la vie active. L'agence de Courtrai n'est pourtant pas restée longtemps privée de tête, puisque monsieur Vanackere y a été nommé le 16 août. Agé de 47 ans, cheminot depuis 1956, monsieur Van-



ackere est passé par une grande gare (Bruxelles Midi) puis par les services des directions de l'électricité et de l'exploitation. Nommé inspecteur en 1972, il s'est pendant neuf ans occupé de la gestion du matériel à marchandises pour une vaste région à laquelle appartient la circonscription de l'agence de Courtrai. C'est un acquit appréciable pour celui qui désormais personnalise la SNCB dans le Courtrais.

Informations SNCB souhaite à ces trois représentants une activité fructueuse dans leurs zones de travail respectives.



POUR LA CERAMIQUE ITALIENNE

Le transport de carreaux en céramique peut être avantageux par chemin de fer. Les réseaux ferroviaires concernés se sont en effet mis d'accord pour offrir aux importateurs belges de carreaux en céramique produits en Italie des conditions vraiment exceptionnelles.

1. A la tarification italienne de la gare de raccordement à Chiasso, ils appliquent une réduction de 15%.

2. Aux prix du tarif numéro 9507 pour le trajet de Chiasso à la gare belge la plus proche de la firme destinataire, ils appliquent un abattement global de 30%.

3. Les agences commerciales de la SNCB sont habilitées pour négocier avec le destinataire le montant facturé pour le transbordement à l'arrivée.

4. Dans la région de production, un accord avec la société Castelletti permet d'offrir aux importateurs, pour un prix fixe de 350 francs par tonne, les services suivants:

- enlèvement du centre de production et acheminement vers la gare la plus proche;
- transbordement des marchandises des véhicules routiers sur les wagons;
- accomplissement des formalités douanières; dédouanement à l'exportation;
- choix du meilleur type de wagon, eu égard à l'importance du tonnage;
- examen du mode de chargement sur palettes pour éviter tous dégâts ultérieurs;
- protection des parois des wagons par un revêtement de polystyrène;
- information au destinataire de la date et de l'heure d'arrivée du wagon.

Pour tous renseignements complémentaires, les importateurs peuvent prendre contact avec l'agence commerciale de la SNCB dans leur région, ou avec la Direction commerciale Bureau 62.22
85, rue de France
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80, poste 22274, Monsieur C. Hendrix.



LA FIN DE L'ANNEE A SALZBOURG

Noël et Nouvel an, c'est la crème des fêtes, surtout si on les passe dans un édreton de neige, ce qui n'est pas toujours possible dans notre climat maritime, plus humide que ouateux.

L'ambiance totale de la nativité, sous la neige, dans un environnement musical typique, vous pouvez vous l'offrir grâce au minitrip spécial de la SNCB à Salzbourg, dans les Alpes autrichiennes. Et vous avez le choix: minitrip de Noël, minitrip de Nouvel an, ou combinaison des deux.

Le programme de Noël commence le 21 décembre, dans le Tauern Express. Et sur place...! Drink d'accueil au Château Mirabell et visite guidée de la ville pour commencer. Le 23, veillée de Noël à l'hôtel, "en famille", dans l'ambiance musicale ad hoc, avec vin chaud et confiseries. Le 24, excursion à Oberndorf (à la chapelle du célèbre Stille

Prix au départ de toute gare belge

	2e classe	1e classe
Noël (5 nuits) formule A	15.165	17.015
formule B	17.085	18.935
Combiné (10 nuits) formule A	26.865	28.715
formule B	30.685	32.535
formule C	33.000	34.850
Nouvel an (3 nuits) formule A	12.310	14.160
formule B	13.475	15.325
formule C	14.145	15.995

Nacht) et Arnsdorf, et dîner de réveil à l'hôtel. Le 25, après une journée libre, le programme prévoit un concert au château. Et le 26, une excursion est prévue au Marché de Noël de Steyr ainsi qu'à Kremsmünster. Le retour a lieu le 27, par un train au choix.

Si vous choisissez de passer la Saint-Sylvestre à Salzbourg, alors, vous prendrez le Tauern Express le 29 décembre. Le drink d'accueil

vous sera offert le 31, toujours au château Mirabell, après quoi vous vivrez le réveil au château Klessheim; une verre "de trop" ne peut vous nuire, les transferts aller et retour étant assurés. Le jour de l'an sera aussi de fête, autour d'un "Katerfrühstück" (crudités et bière) et en excursion dans le Salzkammergut. Le 2 janvier, qui est un lundi, vous rentrerez au pays par un train au choix.

Troisième possibilité: vous combinez les deux minitrips en un séjour de 10 jours. Le programme, dans ce cas, comprend aussi une excursion d'une journée (avec promenade en traîneau) à Badgastein et un après-midi à Berchtesgaden et Wolfschwang.

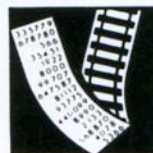
Les prix varient selon le minitrip, l'hôtel choisi et la classe de train. Ils sont calculés pour une personne en chambre double. Les voici.

Ces prix comprennent le voyage aller et retour en train, les nuitées avec petit déjeuner et les prestations décrites dans le programme (dîners spéciaux et excursions guidées).

Les hôtels ont été triés sur le volet; on les a classifiés comme suit: **formule A:** chambres avec bain ou douche; **formule B:** chambres avec bain ou douche et W.C.;

formule C: toutes chambres avec bain et W.C., petit déjeuner-buffet, piscine, sauna et bar.

De plus amples détails vous seront donnés par les gares et les agences de voyages accréditées, où vous pourrez aussi réserver votre minitrip. Vous trouverez également le programme détaillé dans la brochure "Minitrips Hiver 83", disponible dans les gares.



MARCHANDISES DANGEREUSES: DU NOUVEAU

A partir du 1er août 1976, par l'effet d'une réglementation propre, la SNCB a imposé aux expéditeurs de marchandises dangereuses l'apposition sur le wagon (à l'exception toutefois de ceux qui portent les panneaux prescrits par l'Appendice VIII du RID) d'une étiquette W 42 sur laquelle devait figurer, entre autres indications, un numéro de code de 4 chiffres (code ONU).

Depuis le 12 septembre 83, la réglementation est modifiée et l'étiquette supprimée. La brochure verte "Transport de marchandises dangereuses par chemin de fer",

qui donnait la liste des numéros de code à reproduire, a donc perdu toute utilité.

La SNCB rappelle toutefois aux expéditeurs de marchandises dangereuses que toutes les prescriptions du RID, surtout celles relatives aux mentions en lettre de voiture (classe et chiffre d'énumération), à l'apposition des étiquettes de danger et à la signalisation des wagons-citernes doivent être scrupuleusement respectées.

B W 42 GEVAARLIJK GOED
MARCHANDISE DANGEREUSE

Wagon n°
Wagon n°

Naam van het goed
Nom de la marchandise ⁽¹⁾

Code

RID - klasse - cijfer - letter ⁽¹⁾
RID - classe - chiffre - lettre

Stempel van de verzender of van het groepsstation
Cachet de l'expéditeur ou de la gare-traitaire

Datum van opstellen van het etiket
Date d'établissement de l'étiquette

(1) Aan de volker van de afzender als de CODE 0000 vermeld wordt in het veld "CODE", betaalt voor een wagonbestaan uit goederen van verschillende aard.
(2) A compléter par l'expéditeur lorsque le CODE 0000 est indiqué dans la case "CODE", sauf s'il s'agit d'une charge complète composée de marchandises de nature différentes.



TRANSPORT DE GAZ PLUS FACILE

Le transport ferroviaire de fluides nécessite un matériel hautement spécialisé, que les réseaux ferroviaires ont choisi de ne pas inclure dans leurs parcs de véhicules. Le matériel approprié est donc la propriété de la firme productrice ou de l'une des sociétés internationales de location qui l'amortissent plus facilement sur un marché bien plus vaste.

Traditionnellement, pour ses transports de fluides, l'expéditeur doit :

- louer un ou plusieurs wagons, pour une période déterminée. C'est une quasi situation de propriété: l'utilisateur fait des wagons l'usage qui lui convient le mieux;
- demander au réseau un prix d'acheminement pour chaque voyage à réaliser.

La location est une excellente solution, pour l'utilisateur comme pour le réseau. Dans certains cas d'expéditions occasionnelles ou à faible cadence, les expéditeurs renoncent cependant à la formule, craignant de ne pas rentabiliser à suffisance les frais de location.

Nouveau, pratique, avantageux

Depuis cette été, pourtant, le transport de gaz butane et propane est grandement facilité.

Vous commandez un transport au chemin de fer. Le wagon approprié est mis à votre disposition pour ce voyage. Et vous recevez un prix global pour le tout.

La SNCB et CAIB ont en effet conclu un accord selon lequel le loueur et le réseau fournissent le wagon et le suivi pour un prix charter. Il n'est donc plus nécessaire de prendre en location un wagon qui chômeait peut-être la majeure partie du temps. L'expéditeur se trouve désormais dans la situation classique d'un envoi par wagon réseau.

L'affaire est d'importance pour tous ceux qui ne peuvent envisager une réelle rotation continue du matériel à louer ou qui doivent faire face à des expéditions occasionnelles.



Capacité: 110 m³
Tare: 33 tonnes
Charge maximale: 47 tonnes
Pression d'épreuve: 26 bar
Longueur hors tout: 17.900 mm



Pour en savoir davantage - pour demander une offre précise - vous pouvez vous adresser indifféremment à la SNCB ou à CAIB, aux adresses que voici.

SNCB - Direction commerciale
85, rue de France, 1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80, poste 22189,
Monsieur De Brauwere.

CAIB
Ankerrui, 26, bte 6
2000 Antwerpen
Tél. 03/233 97 20