

# INFORMATIONS S.N.C.B.

<b>(B)</b>	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges		
	<b>5 83</b> DECEMBRE		
Publication mensuelle sauf les 1°, 4°, 7°, 8° et 10° mois	5.2.01	7	45
	Namur 1		





## EDITORIAL

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

Editeur responsable:  
F. Leboutte - Bruxelles

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

Photos:  
CMB: 3, 4, 5, 6  
Demeyer: 12  
SNCB: 1, 3, 7, 11, 13, 15

## SOMMAIRE



### ENTREPRISE

CMB, un grand armement partenaire du rail: 3 - 6



### COLIS

Red Star Europe: 13 - 14



### TARIF-HORAIRE

Inter Delta: 8 - 10



### TOURISME

Minitrips SNCB: 15



### NOUVELLES B

Visite à Anvers: 7  
G.C.T. opérationnel: 8  
La preuve est faite: 11  
Le CIT en session plénière: 12  
Un transport rare: 15



### EPOQUE

Le cirque de Moscou prend le train: 15

*L'année 1984 sera pour la SNCB celle du changement.*

*Le 3 juin, ma société proposera aux voyageurs un nouveau dispositif de trafic basé sur une systématisation des mouvements et une coordination étroite avec le partenaire routier qu'est la SNCV.*

*Pendant toute l'année, nous poursuivrons la réorganisation du trafic des marchandises par wagons complets isolés et celle des envois de détail. Vous le savez, le travail, dans ce domaine, va d'étape en étape, de région en région; il trouvera son aboutissement, pour l'ensemble du réseau belge, à l'aube de l'année 1985.*

*Ces changements, qu'ils soient spectaculaires ou qu'ils provoquent peu de remous, sont dictés d'abord par un impératif d'économies. Ils reposent aussi sur la volonté de mettre au point un outil de travail mieux adapté à notre fin de siècle. Ils visent à donner au chemin de fer une souplesse telle que les modifications du marché puissent être suivies de très près, dans l'intérêt de la collectivité.*

*Informations SNCB est le médium idéal pour vous en présenter tous les éléments. Et nous en ferons usage pour vous informer aussi complètement que possible de cette évolution, sans oublier pourtant tout ce qui concerne notre action dans le cadre international. Nos publications des douze mois à venir seront donc le reflet de l'espoir que la SNCB nourrit en négociant ce nouveau virage.*

*Je forme des vœux pour vous, pour votre activité et pour vos proches. Je forme en particulier le vœu que, dans une structure qui répond mieux aux besoins, nous trouvions, en 1984, de nouvelles occasions de collaboration fructueuse, de nouveaux débouchés d'avenir et, en tout cas, des conditions de travail bénéfiques pour le transporteur et pour tous ses clients.*

F. DE HAECK  
Directeur commercial

# CMB : UN GRAND ARMEMENT PARTENAIRE DU RAIL



"La société a pour objet toutes les activités en rapport avec le transport maritime et l'armement, notamment la création et l'exploitation de lignes de navigation.

Accessoirement, elle peut ériger les quais, jetées, hangars ou autres installations contribuant à la réalisation et au développement de son objet social; elle peut assurer le chargement, le déchargement, l'entreposage, l'enregistrement, l'expédition et le transfert de marchandises, et acquérir tout bien immobilier et matériel... Elle procè-

de à toutes les opérations commerciales, financières et industrielles en rapport avec la réalisation de son objet social et réalise en son nom toutes opérations relatives au transport, de quelque nature qu'il soit : par air, par eau et par terre."

Voilà l'objet social de la Compagnie Maritime Belge, CMB, tel que le décrivent ses statuts. Et la CMB réalise bien tout ce que prévoit le texte. En témoignent les activités variées qu'elle contrôle aujourd'hui.

Le lecteur se demandera peut-être, à juste titre, ce que le plus grand armement maritime belge vient faire dans un magazine ferroviaire. Les marins ne sont-ils pas concurrents des cheminots? Ce qui suit donnera une réponse éclairante. La CMB et la SNCB entretiennent des liens, l'une étant pour l'autre l'un de ses plus gros clients "containers".

## Le tour du groupe

CMB est un groupe privé belge de taille internationale qui développe son activité de base dans les formes les plus variées de transport maritime, et dont les filiales offrent une vaste gamme de services complémentaires ou connexes de cette fonction.

Sa structure intégrée permet au groupe de proposer aux chargeurs du monde entier des solutions appropriées aux problèmes de transport toujours plus complexes engendrés par les échanges commerciaux internationaux.

Le réseau de transport maritime des **marchandises colisées** sous toutes les formes possibles (containers, palettes, emballages conventionnels...) comprend une quinzaine de lignes de navigation exploitées, pour répondre à des besoins spécifiques, en services de porte-à-porte couvrant toute la planète. Sur toutes ces lignes, CMB

2





exploite des porte-containers ou des navires polyvalents modernes la plupart du temps dans le cadre de consortiums internationaux. La compagnie possède un parc de containers de plus de 25.000 unités de tous types. Elle en a confié la gestion au Container Operations Center, qui fait usage d'un outil sophistiqué.

Le transport de **marchandises en vrac** fut la première forme de diversification. Avec ses filiales, CMB a développé une flotte prévue pour le transport de chargements homogènes. Depuis 1963, dans le cadre de contrats d'affrètement, plusieurs navires assurent l'approvisionnement régulier des aciéries belges et luxembourgeoises en minerais et en charbons.

Par le biais de sa filiale BOCIMAR, CMB opère sur le marché libre du fret où la majorité des transports maritimes de vrac trouvent preneurs. La compagnie possède une participation majoritaire dans l'armement belge METHANIA, qui exploite un méthanière de 131.000 m<sup>3</sup> destiné à l'approvisionnement du marché national en gaz naturel algérien. CMB a aussi des intérêts dans l'armement EXMAR, qui possède une flotte spécialisée pour le gaz, le froid et le vrac.

CMB possède également une facette 'société de services', qui touche à tous les secteurs économiques.

Le groupe participe directement à l'activité portuaire inversement via Stevedoring Company Gylsen, qui exploite des terminaux aux bassins Léopold, Churchill, America et à la sixième darse. Ensemble, ces installations occupent plus de 100 hectares à quai, pour la réception de navires à fort tirant d'eau, et offrent toutes les facilités de manutention, de stockage et de distribution de marchandises colisées. Ils ont, en 1982, traité plus de 5 millions de tonnes.

La société est associée aussi à l'exploitation du terminal vraquier et Stocatra au bassin Delwaide. CMB a également mis au point une structure d'expédition: AMI, qui travaille depuis plus de 60 ans avec les pays d'Afrique centrale. Cette société offre à la clientèle un service intégré qui prend en charge toute l'organisation du transport. Ainsi, AMI a, par exemple, créé un connaissance grâce auquel toutes les formalités relatives au transport et au transbordement du point d'expédition au point de destination sont accomplies en une fois. AMI est structurée en une vingtaine d'implantations dans onze pays et emploie 2.000 personnes. Elle prend part en Afrique à d'importants programmes d'équi-

pement axés sur les techniques de groupage et la manutention des containers dans les ports et aux principaux points de convergence des courants routiers et ferroviaires. AMI AIR FREIGHT a développé un réseau d'exploitation de fret aérien.

De nombreuses activités connexes complètent la gamme de services du groupe CMB. CSI domine, dans le port d'Anvers, le secteur de la réparation des containers.

MERCANTILE-BELIARD est un chantier naval de réparation. L'URS, Unie van Redding- en Sleepdienst, est active dans tous les ports belges et en haute mer. Elle apporte aussi assistance dans l'équipement des plates-formes pétrolières off-shore.

Les compagnies d'assurance NAVIGA et BOREAS opèrent sur les marchés national et international, pour la couverture des navires et de leurs chargements. CIG ALFA, centre de traitement de l'information, a développé dans le domaine du transport une série d'applications déterminées.

Voilà qui prouve, si besoin était, que CMB assume parfaitement le rôle qui lui est statutairement dévolu. La croissance du groupe a une histoire. Tournez-en les pages.

## 88 ans d'expansion

La société fut constituée en 1895, sous la dénomination de "Compagnie Belge Maritime du Congo". Elle devait exploiter un service de navigation à vapeur (passagers et fret) sous pavillon belge entre Anvers et la côte occidentale d'Afrique, plus particulièrement le Congo belge.

En 1930, elle absorba l'armement Lloyd Royal Belge. Cette fusion ne fut qu'un premier pas sur la voie d'une expansion continue de ses activités. Changeant de raison sociale, elle devint la Compagnie Maritime Belge, dénomination qu'elle a portée jusqu'en 1975, lorsque fut adopté le sigle CMB.

Après la débâcle des années 40, la compagnie mena de front la reconstitution de sa flotte, le développement de son réseau de lignes régulières, et l'établissement d'installations portuaires adéquates à Anvers.

L'indépendance du Congo, en 1960, sonna le glas de l'ère des "ville-boats", et la compagnie se mit à la recherche de nouveaux secteurs d'activité. Elle trouva son véritable élan dans ce sens lorsqu'en 1961, elle absorba UFIMAR, dont le portefeuille comprenait d'importantes participations dans des entreprises de pilotage, de sauvetage, de réparations navales et d'assurances maritimes.

Le transport de marchandises en vrac démarra en 1963 avec le lancement de grands bulk carriers. Trois ans plus tard, les premiers containers standardisés apparaissent sur la liaison avec les Etats-Unis. L'éventail des destinations desservies par les navires de ligne de CMB fut progressivement élargi: Afrique du Sud en 1969, côte Atlantique européenne en 1970, Extrême Orient et côte occidentale d'Amérique du Sud en 1975, partie septentrionale de la côte ouest africaine en 1976, Afrique du nord en 1978 et sous-continent indien en 1981.

La Compagnie devint ainsi l'armement belge le plus important.

### CMB et la SNCB

Nous avons soulevé la question tantôt: pourquoi présenter CMB dans Informations SNCB? C'est bien simple.

Le développement de la conteneurisation dans toutes ses lignes régulières depuis 1966 a incité CMB à entrer dans de puissants consortiums internationaux. La Compagnie s'est dotée de navires adaptés aux nouvelles normes de productivité. Elle a aménagé et étendu ses installations portuaires en fonction des besoins. Elle s'est tournée vers de nouvelles activités comme la réparation des containers. Et elle a adapté sa gamme de services en fonction des exigences de la technique nouvelle, en particulier dans les secteurs de l'expédition et de l'informatique.

Quiconque traite des containers à une telle échelle devient inévitablement partenaire du chemin de fer. "En 1982, nos lignes maritimes ont transporté plus de 260.000 containers. En 250 jours ouvrables, cela donne une moyenne supérieure à 1.000 containers quotidiens. La réception et l'évacuation de telles quantités nous obligent à mettre en œuvre de grands moyens. Le transbordement direct de ou sur wagons est une méthode optimale. Que ce soit au plan national ou au plan international, la SNCB est un maillon important dans notre chaîne de transport". Dixit un responsable de la CMB.

C'est entre Anvers et Zeebrugge d'une part, Anvers et Rotterdam de l'autre que CMB s'avère bon client de la SNCB. Des trains de 100 à 150 containers circulent régulièrement entre les deux ports belges. Ce trafic trouve sa source dans les échanges avec l'Afrique du Sud, organisés par le consortium SAECS. Les porte-containers de la troisième génération n'abordent pas à Anvers, mais à Zeebrugge, et le transport terminal d'un port à l'autre est assuré en train. Un flux identique provient de Rotterdam, dans le cadre du trafic d'une autre conférence maritime.

C'est dans les terminaux de la société Gylsen que CMB traite tous

ses containers à Anvers. Le transport ferroviaire est contrôlé par Railtrans, société anonyme qui, regroupant les trafics d'un bon nombre de clients, obtient des chemins de fer - et donc d'Intercontainer - des conditions commerciales d'acheminement très favorables.

Tous les flux de containers de la CMB sont gérés par le Container Operations Center, créé en 1975 pour faire face efficacement à la croissance très rapide de la conteneurisation. Quelque 60.000 containers sont enregistrés dans les mémoires de l'ordinateur. D'entre eux, 25.000 appartiennent à CMB, les autres étant propriété de partenaires des différents consortiums. Chaque container représentant un investissement appréciable, le C.O.C. suit de très près tout ce qui le concerne: entretien, réparation, renouvellement, transport, entreposage, coût, dédommagements éventuels... tout ce qui fait sa vie. Sur les quais, des divisions sous contrôle du C.O.C. surveillent toutes les opérations et délivrent tous les documents, aussi bien pour les containers des lignes CMB que pour ceux des lignes partenaires dans les consortiums (FBS, CMZ, AMI par exemple). Les 60.000 containers qui voyagent sur les 15 lignes CMB et d'autant d'armements partenaires fournissent une masse de travail considérable. D'où la centralisation dans une unité informatisée.

Le C.O.C. entretient des contacts quotidiens avec la SNCB pour la demande de wagons. Les manutentionnaires chargent sur wagons selon les indications de CMB, et le C.O.C. maintient une liaison permanente avec le personnel du faisceau Angola, celui d'Anvers Nord et celui d'Interferry pour assurer le suivi et vérifier la bonne marche des opérations.

CMB ne limite pas aux containers ses relations avec le chemin de fer. Nous avons évoqué plus haut la participation de la compagnie dans le terminal vraquier de Stocotra au bassin Delwaide; une participation de 40% tandis que la SNCB détient 10% des parts. Des millions de tonnes de minerais passent par là chaque année, et le chemin de fer en emporte une bonne partie.

Le groupe travaille aussi avec la SNCB à Zeebrugge... une fois de plus à des trafics containerisés. Tous deux sont partie prenante dans l'Ocean Container Terminal (OCT) exploité par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, filiale des chemins de fer. Dès l'instant où fut lancée en 1977 la liaison containerisée régulière avec l'Afrique du Sud, dans le cadre du consortium SAECS, la CMB décida d'investir dans l'OCT, trouvant là un outil de premier choix. Sa mise correspond au prix du troisième portique de manutention. Cette collaboration trouve son aboutissement ferroviaire dans le trafic intense instauré entre Zeebrugge et Anvers.



Groupe très solide, CMB est pour l'économie nationale et pour la SNCB aussi un important pourvoyeur d'emploi. CMB occupe directement 4.200 personnes de par le monde. Et indirectement... est-ce mesurable? Songeons seulement au nombre de personnes concernées par le transport de bout en bout d'un seul container. Et imaginons ce que cela donne pour un porte-container de la troisième génération chargé de 2.500 unités ou un navire vraquier porteur de 100.000 tonnes de minerais...

Ainsi, la flotte de CMB conduit le pavillon belge à travers toutes les mers du monde. Et en quelque sorte, le B des chemins de fer belges navigue dans son sillage.

## Flotte du groupe CMB

Fin septembre 1983, la flotte CMB et des armements associés comptait 41 unités, en pleine propriété ou en co-propriété, pour une capacité totale de 1,9 million de tonnes environ. Elle comprenait:

- 12 porte-containers (capacité totale de 19.052 TEU)
- 7 vraquiers de ligne multi-pur-pose
- 1 paquebot
- 4 navires frigos
- 10 bulk carriers
- 3 oil-bulk-ore carriers
- 1 pétrolier
- 1 méthanier
- 1 tanker à éthylène
- 1 tanker à LPG.

## CMB

Investissements des années 1981-84 réalisés par CMB et ses filiales consolidées (en millions de francs).

		Encore à réaliser au 1 mai 1983
CMB	7.600	3.400
CMB (ex BOCIMAR)	6.000	—
Methania	1.000	—
Gylsen	500	90
Stocatra	1.800	—
URS	1.000	30
Armement Deppe	1.100	—
<b>TOTAL</b>	<b>19.000</b>	<b>3.520</b>

CMB a enregistré, au cours de l'année comptable 1982, un chiffre d'affaires de 25 milliards de francs.

1. Le pavillon de la CMB.

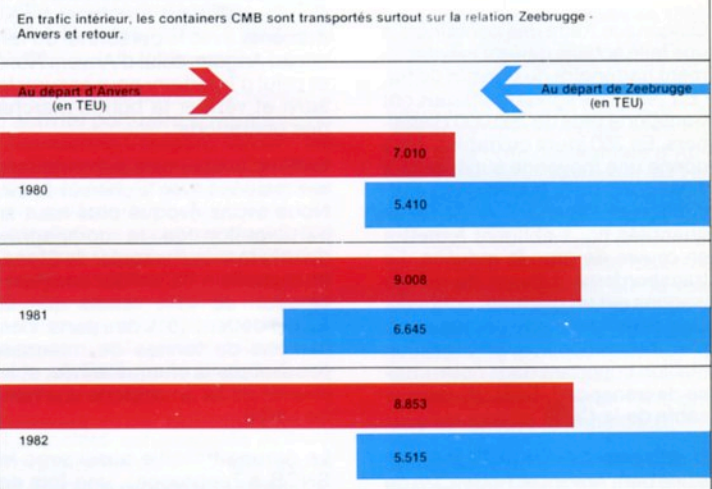
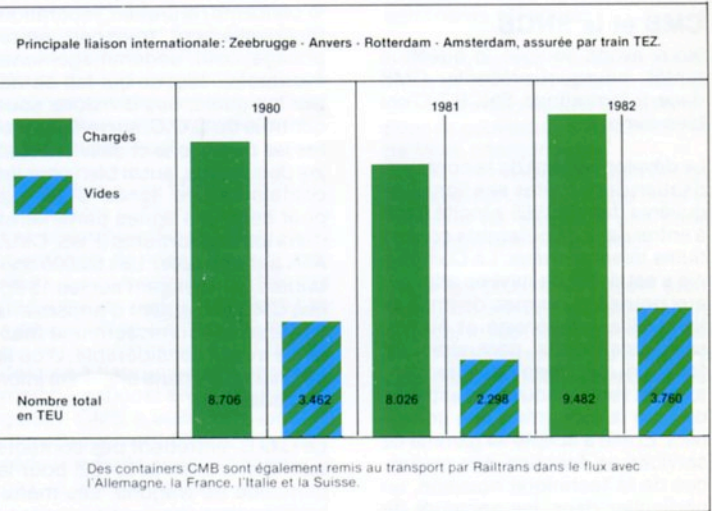
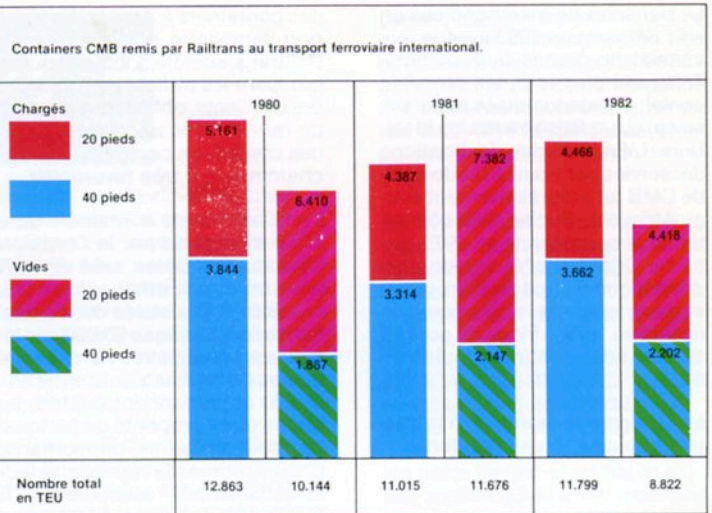
2. Une des dernières acquisitions de la flotte de l'Unie van Redding en Sleepdienst, le BEVEREN, d'une puissance de 3.000 chevaux.

3. La s.a. STOCATRA s'est installée début 1983 dans son nouveau terminal à la darse Delwaide. Sur une aire de 80 ha, le manutentionnaire peut traiter 12 millions de tonnes par an.

4. Le terminal container de Matedi, où les navires du service express CMB desservent l'Afrique occidentale.

5. Transbordement direct de porte-container à train sur le terminal de Stevedoring Company Gylsen, à la darse Churchill du port d'Anvers.

6. Le MERCATOR, porte-container pour 2.080 unités de 20 pieds, en service sur la ligne de l'Extrême-Orient.



# VISITE A ANVERS



## Une initiative de la SNCB



A l'initiative de monsieur Everaert, représentant commercial de la SNCB à Luxembourg, un groupe de cadres d'entreprises a rendu, le 23 novembre, une visite d'étude au port d'Anvers. D'où venaient-ils ? D'Alsace, de Lorraine, du Grand-Duché et de la Saare.

Dix-huit entreprises - fidèles clientes du rail - du secteur métallique et du secteur chimique avaient délégué 36 représentants dans la Métropole, pour la plupart des cadres des divisions Transports. C'est-à-dire des professionnels confrontés jour après jour à la réalité ferroviaire dans le grand port. Des représentants des chemins de fer luxembourgeois et français accompagnaient le groupe, à la fois pour s'informer et pour donner, le cas échéant, des éléments de réponse aux problèmes soulevés pendant cette journée.

Cette initiative doit être vue, dans le contexte actuel de crise, comme un effort particulier pour rationaliser le transport ferroviaire en donnant aux utilisateurs une connaissance très précise de l'infrastructure

ferroviaire dans le port et de ses possibilités. La SNCB a organisé le voyage, et elle a trouvé auprès d'Assiport, groupement des intérêts portuaires anversoises, un allié de poids, qui avait bien saisi l'importance de la démarche. Outre qu'il a offert un déjeuner de travail, Assiport a fourni, pour la visite du port, un encadrement de choix: des responsables des grands secteurs de l'activité portuaire.

Les réseaux luxembourgeois et français avaient eux aussi compris l'exacte dimension du projet. Suivant l'exemple de la SNCB, ils ont collaboré à l'organisation de la journée en offrant la gratuité du transport sur leur lignes respectives. C'est bien de collaboration ferroviaire internationale qu'on peut parler là. Une fois de plus nous réalisons qu'envisager un chemin de fer purement national n'aurait aucune signification. La dimension internationale des entreprises exige une vision bien plus large, qui abolisse les frontières. Ce principe a formé la toile de fond de toutes les conversations du 23 novembre.

Dans son allocution de bienvenue,

le représentant d'Assiport n'a pas caché que la dépression économique frappe durement le volume d'activité dans le port. Et que le trafic ferroviaire - entrant et sortant - en subit le contrecoup. Le port et le chemin de fer mettent tout en œuvre pour fournir aux bassins industriels un service performant et attrayant. L'Alsace, la Lorraine, le Luxembourg et la Saare forment ensemble un grand bassin de ce type. A 250/350 kilomètres de la Métropole, cette zone bénéficie de très bonnes communications ferroviaires avec le port.

"Ferroviaire par excellence", le port d'Anvers voit là un atout qu'il entend bien utiliser au mieux. Il développe une politique commerciale souple et donne à chaque problème une solution "sur mesure". La SNCB, pour sa part, s'associe au maximum à cette politique. La journée d'étude rassemblait sur les rives de l'Escaut toutes les parties directement concernées par cette concentration sans frontières. Elle aura conduit, sans aucun doute, à une meilleure compréhension, une plus grande connaissance des problèmes de chacun. Un bilan positif, auquel les participants s'attendaient. Pourquoi une

entreprise alsacienne aurait-elle, dans le cas contraire, délégué quatre cadres à Anvers pendant deux jours ?

Un participant, dont la carrière se confond avec le service Transports d'une entreprise sidérurgique, a trouvé les mots justes pour exprimer la chose. "Depuis des années" dit-il en substance, "j'expédie à Anvers des trains complets presque quotidiens. Et Anvers était pour moi comme une personne que je connais par téléphone sans l'avoir jamais rencontrée. Au fil du temps, on éprouve le besoin de connaître le visage de ce correspondant, de lui serrer la main. Lorsqu'on a pu enfin le faire, les contacts sont plus faciles. C'est l'un des aspects très positifs de cette journée de travail. Les contacts quotidiens seront à présents personnalisés, je verrai précisément où mes envois aboutissent, qui les prend en charge, et ce qui leur arrive en fin de compte. Voilà qui est enrichissant !"

De bons points sur toute la ligne, donc, pour cette initiative qui témoigne, plus que toute autre, peut-être, de la volonté de mettre en œuvre un système de transport ferroviaire vraiment international.





## GHENT COAL TERMINAL OPERATIONNEL

Dans une précédente édition, nous avons souligné le fait que l'implantation du Ghent Coal Terminal dans la zone portuaire gantoise serait profitable aussi pour la SNCB.

Ghent Coal Terminal vise, en première étape, le marché national du charbon. Mais ce terminal sera aussi un centre de distribution pour l'Europe occidentale. Le rail, transporteur de masse par excellence, peut être le partenaire idéal pour l'approvisionnement régulier du marché international.

Ce terminal est opérationnel depuis septembre dernier, et la SNCB est intégrée dans les procédures de transport. Des essais de chargement ont eu lieu début octobre, et à la fin de ce même mois, un premier train complet de 1.200 tonnes prenait le départ.

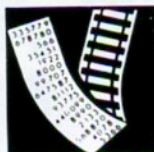
Sa situation stratégique fait de GCT une porte d'entrée idéale vers le marché européen. Equipé d'un appareillage ultra-moderne pour le mélange, le criblage et l'ensachage, le terminal possède tous les atouts d'avenir souhaitables. Son implantation de base, sur une surface de 13,5 ha, est équipée pour traiter 2,5 millions de tonnes de charbon par an. Il dispose d'une réserve de 18 ha pour des extensions futures.

Au moment de choisir une implantation commerciale en Europe, la société avait le choix entre plusieurs ports. Elle a préféré Gand pour ses exceptionnelles qualités de communication:

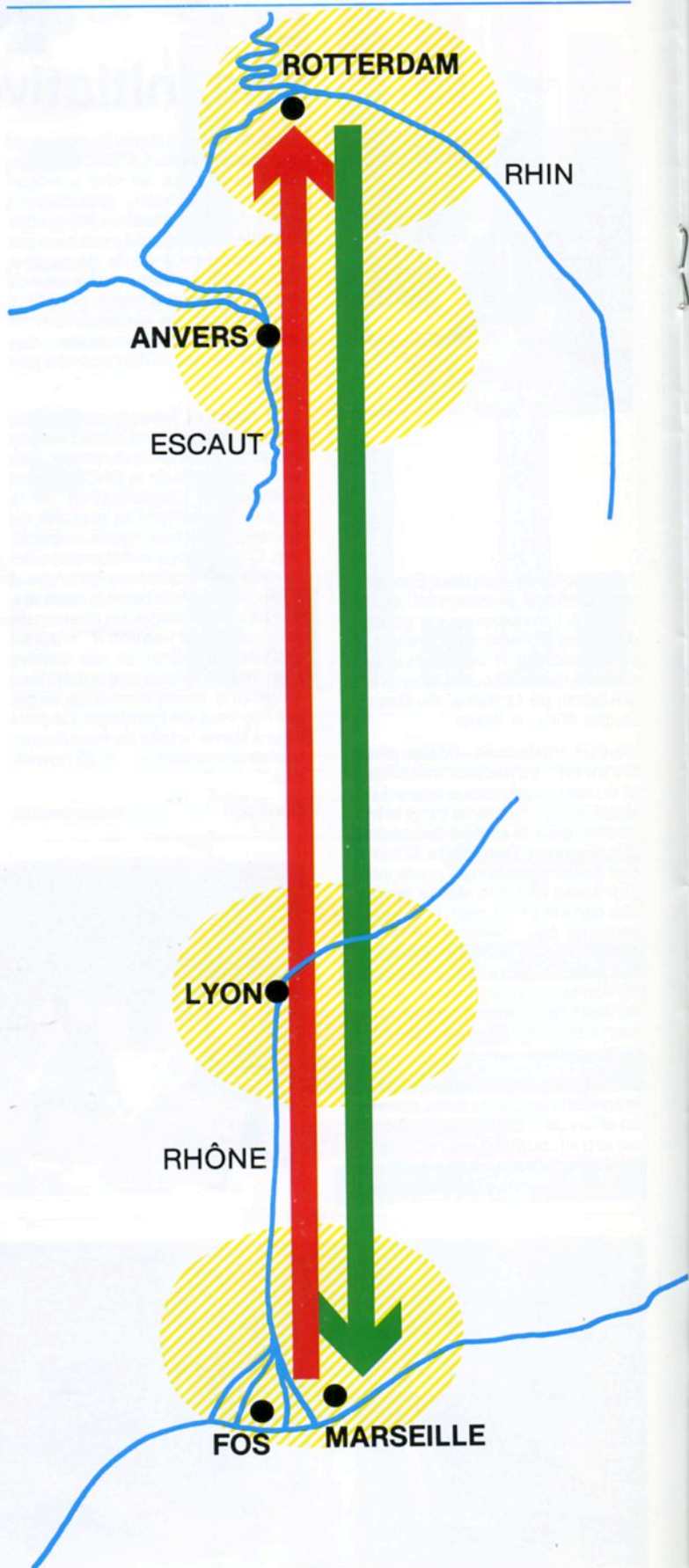
- son infrastructure ferroviaire dense, qui débouche sur un réseau national et international très développé;
- un réseau de voies navigables qui couvre efficacement la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne et le nord de la France;
- un accès direct, par l'E5, au réseau autoroutier européen, qui pénètre jusqu'en Yougoslavie et offre une bonne alternative aux régions pauvres et autre voies de communication.

Pour définir sa capacité de départ, GCT a évalué les besoins connus et prévisibles en charbon des industries qu'il vise, en particulier les producteurs d'électricité et les cimenteries du Benelux, du nord de la France et de la Suisse. Le stock peut atteindre 285.000 tonnes, pour une manutention annuelle de 2,5 millions de tonnes. L'ensachage peut travailler selon deux rythmes hebdomadaires: 96.000 sacs de 10 kilos ou 32.000 sacs de 50 kilos. Les 18 hectares complémentaires permettront de stocker 800.000 tonnes de plus. Et la capacité de travail sera alors considérablement accrue.

Ghent Coal Terminal a pour but de travailler de la manière la plus efficace, aux prix les mieux ajustés. Ses méthodes modernes conviendront parfaitement aux fournisseurs, aux acheteurs et... aux transporteurs de charbon.



## INTERDELTA,





# nouveau direct marchandises

Le 24 janvier prochain, tôt matin, partira pour la première fois de Rotterdam un train apparemment comme les autres, mais qui en réalité témoignera d'un progrès important dans la commercialisation internationale du produit ferroviaire. Il portera un nom: INTERDELTA. Il offrira des avantages nouveaux aux entreprises qui expédient des chargements par wagons complets isolés et ne bénéficieront donc pas des faveurs du système "train complet". Il répondra à un besoin du marché qui constitue la liaison entre l'entité Escaut-Rhin au voisinage de la mer du Nord, et l'entité centre-sud français où le Rhône trace un sillon puis s'épanouit en delta.

Des flux importants de produits chimiques existent entre ces deux régions. Une étude de marché conjointe des NS, de la SNCB et de la SNCF a dégagé un potentiel et des caractéristiques requises pour que le chemin de fer en capte une part intéressante. Les expéditeurs attendent un acheminement rapide pour un nombre assez important de destinations géographiquement concentrées. Rapide, cela signifie en moins d'une semaine.

Dans la structure traditionnelle du trafic international des wagons isolés, ces besoins ne trouvent pas toujours de réponse vraiment satisfaisante. Les rotations entre les Pays-Bas et le sud français dépassent parfois largement les délais raisonnables qui donneraient au chemin de fer des chances de s'insérer profondément dans le créneau. Un tel service déçoit tout particulièrement les entreprises qui se servent d'un parc de wagons loués: le rapport rendement/coût de location est trop faible pour que le produit ferroviaire soit vraiment compétitif.

Aussi les réseaux ont-ils cherché une parade aux difficultés et élaboré des réponses qui ne soient pas faites seulement que d'efforts tarifaires. Ils ont créé un service qui, en faisant meilleur usage des possibilités techniques existantes, réunit trois qualités:

- une rotation rapide;
- un délai de livraison fiable;
- une totale régularité.

Ce service, appelé INTERDELTA, a été conçu au départ pour répondre aux besoins des chimistes. Il est bien évident que d'autres secteurs industriels pourront en bénéficier; leur participation au trafic donnera d'ailleurs à celui-ci davantage de poids, et donc de meilleures chances encore de s'assurer un avenir et de répondre exactement à l'attente de sa clientèle.

C'est ce service INTERDELTA que nous présentons dans les pages suivantes.

**Une offre nouvelle de Mer de Nord à Méditerranée de Rhin à Rhône, entre deltas, pour wagons isolés.**

## Deux zones industrielles

Le Delta nord comprend deux points de concentration du trafic: Rotterdam Kijfhoek et Anvers Schijnpoort; le Delta sud en a deux aussi: Lyon Guillottière et Marseille-Fos.

L'itinéraire du train passe par Aulnoy et Dijon-Perrigny.

## Deux manières d'être rapide

Les trois réseaux ferroviaires intéressés proposent un acheminement jour A/jour C. Un aller-retour de cinq à six jours ouvrables est possible si les opérations de chargement et de déchargement sont menées à bonne cadence.

Le service, basé sur les principes des trains Trans Europ Express Marchandises, est assuré en régime S (100 km/h) et sans arrêt aux points frontières, ce qui favorise sa vitesse commerciale. A l'inverse des TEEM, il est accessible à tous les types de marchandises, à l'exception des produits CECA, des denrées périssables et des chargements soumis au contrôle phytosanitaire.

## Deux effets de la régularité

Organisé cinq fois par semaine dans chaque sens, le service Interdelta offre aux wagons isolés les avantages du train complet. Le fractionnement possible des envois très massifs facilite le travail sur les raccordements exigus.

Alliée à la rapidité, la régularité procure un avantage incontestable aux utilisateurs de wagons P de location: leur trafic sera réalisé au moyen d'un parc plus réduit, et à un prix de location dès lors mieux rentabilisé.

## Deux raisons d'avoir confiance

Interdelta est un service fiable. Son horaire précis et les impératifs fixés aux points de concentration et de déconcentration sont les meilleures garanties d'une bonne réalisation.

Le prix de transport est calculé sur base des tarifs directs (le franc-belge pour les expéditeurs de chez nous). Des conditions contractuelles peuvent être discutées cas par cas, quel que soit le volume global remis au transport.

La relation de confiance étant bilatérale, les chemins de fer attendent des expéditeurs qu'ils consacrent le plus grand soin à l'établissement et à la remise de tous les

documents de transport et de douane nécessaires.

## Un vaste public

Interdelta peut prendre en charge n'importe quelle marchandise chargée dans des conditions normales destinée au centre-sud français, et toute marchandise à transporter dans le sens contraire (sauf, bien sûr, les exceptions mentionnées).

De nombreuses gares peuvent être desservies, de part et d'autre, moyennant un allongement éventuel de 24 à 48 heures du délai initial jour A/jour C pour l'acheminement terminal. Un allongement convenu lors de la conclusion du contrat.

Notez qu'un délai doit être prévu pour la formation des rames. Tout expéditeur décidé à revendiquer l'acheminement par Interdelta peut s'informer auprès de la gare de départ de l'heure limite pour la remise de son ou de ses wagons.

## Des précisions

Toutes les précisions utiles peuvent être obtenues dans les gares desservies. Elles seront données également par le représentant commercial de la SNCB dans votre région, ou par la Direction commerciale même.

## Représentation commerciale SNCB

**Roosevelt Building,  
1-5, Anneessensstraat  
2018 Anvers**  
Tél. 03/233 23 17 et 233 23 25

## Représentation commerciale SNCB

**2, Koningin Maria Hendrikaplein  
9000 Gand**  
Tél. 091/21 99 58

## Agence commerciale SNCB

**4, Statieplein  
3500 Hasselt**  
Tél. 011/22 32 65

## Direction commerciale SNCB

**Bureau 62.31, section 66  
85, rue de France  
1070 Bruxelles**  
Tél. 02/523 80 80,  
poste intérieur 2639

Les représentations de la SNCF et des NS se tiennent également à la disposition de la clientèle.

## Gares desservies départ Belgique

**Sluiskil** - départ 12.20 - au retour, arrivée 11.20 jour D

**Temeuzen, Sas van Gent** - départ 15.00 - au retour, arrivée 7.32 jour D

**Gand Maritime** - départ l'après-midi - au retour, remise lors de la première desserte du jour D

**Olen** - départ 19.26 - au retour, arrivée 7.55 jour D

**Herentals** - départ 19.34 - au retour, arrivée 4.14 jour D

**Ligne 207** - desserte l'avant-midi, départ comme retour.

**Anvers** - départ l'après-midi - au retour, remise lors de la première desserte du jour D.

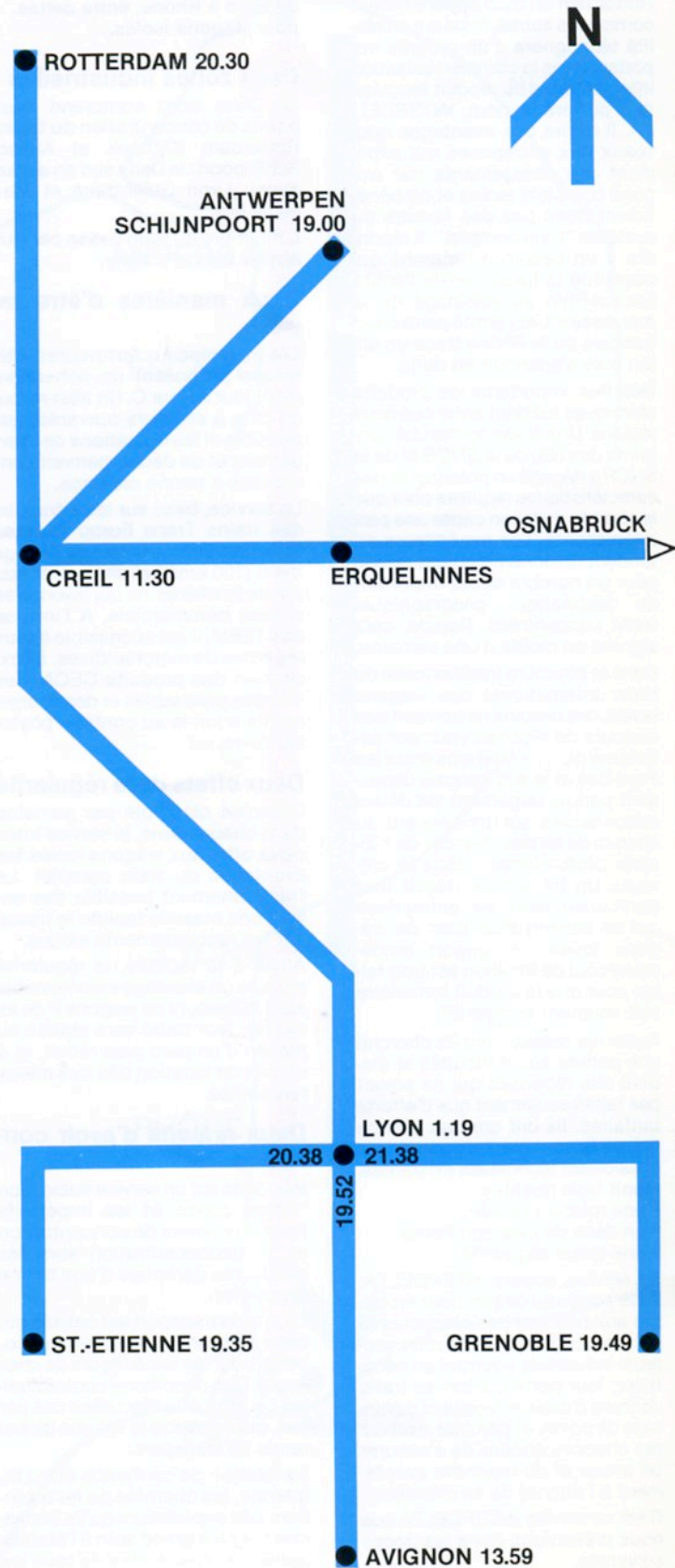
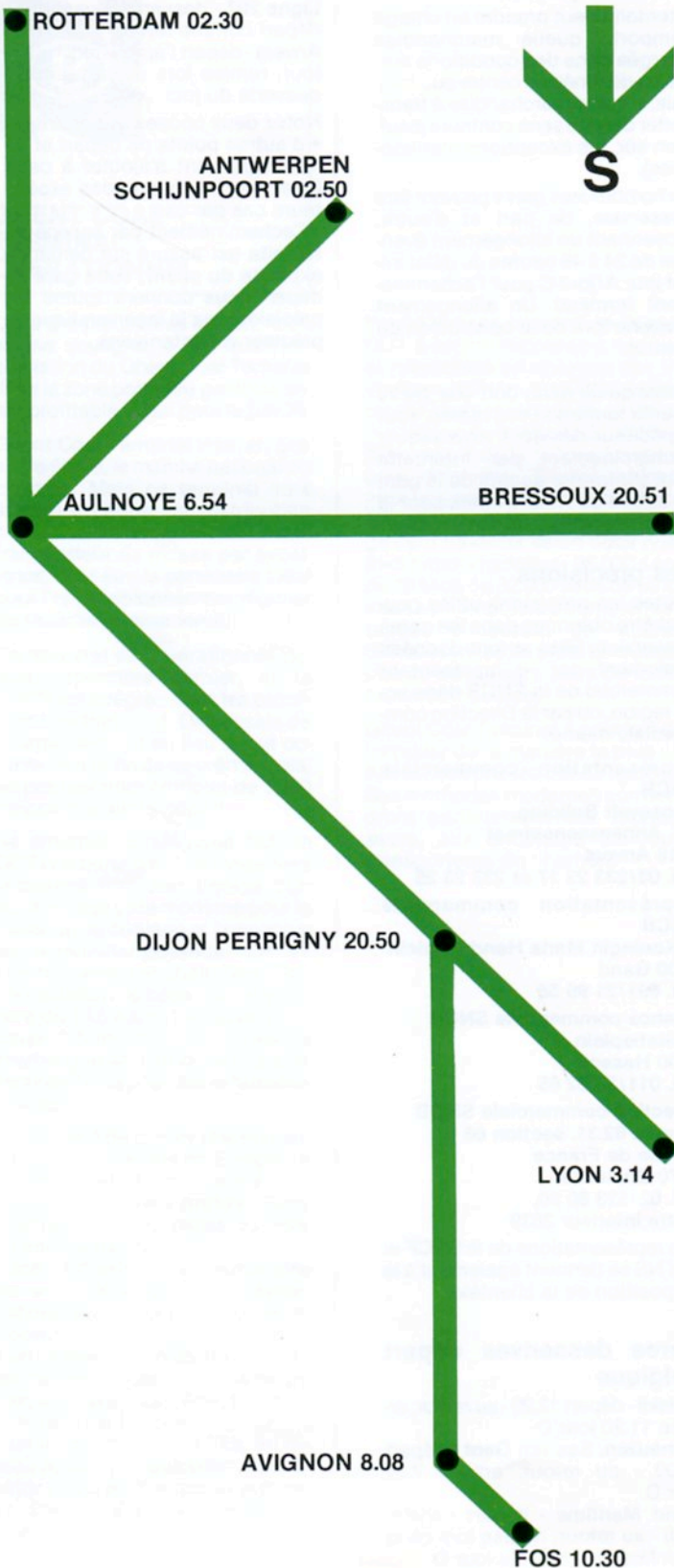
Notez deux choses importantes:

- d'autres points de départ et de retour peuvent s'ajouter à cette liste selon demande des expéditeurs cas par cas.

- l'acheminement par service Interdelta est assuré sur demande explicite du client; votre gare de départ vous donnera toutes les précisions sur la façon pratique de préciser vos intentions.



# INTERDELTA





Fin octobre, la SNCB, avec sa filiale Edmond Depaire, a procédé à un test de déchargement de concentré de zinc transporté en container spécial par combinaison ferro-routière.

En contact avec une surface métallique, cette matière forme des agglomérats qui collent aux parois et obligent à des interventions humaines coûteuses lors du déchargement. Ces difficultés, le chemin de fer est en mesure de les contourner en usant d'une technique combinée et d'un matériel approprié. Il a voulu le démontrer aux entreprises potentiellement clientes et n'a pas hésité, pour ce faire, à organiser un test que les intéressés ont suivi avec attention. La preuve a été faite ce jour-là que la solution technique imaginée donne toute satisfaction.

#### Le matériel

Un container revêtu d'une feuille d'éthylène à haute densité convient à ce type de transport. Il résout en fait trois problèmes:

- son revêtement intérieur refuse le mariage avec le concentré de zinc. Au déchargement, aucune parcelle de marchandise n'est retenue par le contenant. Le destinataire est donc dispensé d'un balayage manuel coûteux.
- revêtir un container s'avère moins onéreux que revêtir un wagon, quelle que soit sa forme. Le wagon moderne apparaît d'ailleurs comme trop volumineux, compte tenu du poids spécifique élevé de la marchandise et des quantités à transporter.
- le container se prête bien à un transport combiné rationnel, une majeure partie étant couverte par chemin de fer, le trajet terminal étant assuré en camion à chassis basculable. La technique combinée évite au destinataire l'investissement ferroviaire nécessaire soit dans la propre enceinte, soit en gare terminale (pour un transbordement de wagon à camion si le transport n'est pas effectué par technique intermodale).

#### La technique combinée

Les manutentionnaires de métaux non-ferreux dans les ports belges sont bien équipés pour charger des rames de wagons. Ils peuvent donc former rapidement des trains composés de wagons plats chargés de containers ouverts. Ils le font en suivant un programme ou sur demande expresse et, dans ce dernier cas, pour autant que le matériel nécessaire soit disponible. Le chemin de fer dispose d'atouts incontestables pour l'acheminement de marchandises par trains complets. Le travail est rapide, le



la preuve est faite

délaï garanti, et les cours à marchandises permettent les manutentions nécessaires.

Sa filiale Edmond Depaire possède un matériel de transbordement performant et peut conclure, avec des loueurs de containers appropriés et des transporteurs routiers locaux, des accords de collaboration fructueux.

La combinaison des techniques éprouvées et des moyens spécialisés conduit à des solutions bien adaptées aux besoins des entreprises.

#### Un offre globale

La SNCB et sa filiale proposent aux industriels une offre globale qui comprend:

- l'acheminement ferroviaire jusqu'à la gare de marchandises la plus proche de containers chargés enlevés au terminal minéralier portuaire ou dans un terminal spécialisé où se trouvait un chargement containerisé arrivé par voie maritime;
- le transbordement sur camion à chassis basculable du container chargé, et le transbordement inverse du container vide au retour du camion;
- l'acheminement de la rame ferroviaire vide vers le point de chargement initial ou toute autre destination;
- la garantie de livraison selon une programmation périodique à convenir entre partenaires;
- la mise à disposition des containers spécialisés nécessaires.

#### La preuve est faite

Le test réalisé en Campine à la fin du mois d'octobre s'est déroulé comme suit:

- chargement à SGM Anvers d'un container loué à la société anglaise Seacontainer;
- acheminement ferroviaire du container jusqu'en gare de Mol;
- transbordement en camion de la firme Bielen, transport terminal par route jusqu'au stock de la Vieille Montagne.

Le déchargement de la marchandise n'a posé aucun problème. La netteté du container vidé a prouvé que la formule est bien la solution idéale.

Il est bien évident que d'autres matières présentant les mêmes caractéristiques de risque que le concentré de zinc peuvent trouver leur voie dans cette combinaison de transport spécialisé.

Pour en savoir davantage et explorer votre problème spécifique, prenez contact avec la SNCB, Mr Debrauwere, tél. 02/523.80.80, poste 22189, ou avec la s.a. Depaire, Mr François Desmet, tél. 02/426.98.20.

# LE CIT EN SESSION PLENIERE



Le CIT, Comité International des Transports par chemin de fer, a tenu sa 66e session plénière en Belgique du 6 au 11 octobre.

Le CIT regroupe l'ensemble des réseaux des Etats membres des conventions de Berne: la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM), la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) et la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité des chemins de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

Les réseaux membres du CIT organisent tour à tour la réunion plénière internationale. La dernière en date pour la SNCB remontait à 1954; elle avait eu lieu à Bruges. En 1983, la SNCB a choisi Liège pour recevoir les participants.

Cette 66e session était particulièrement importante: elle devait approuver les textes réglementaires nécessaires à l'application des nouvelles conventions de Berne telles qu'elles ont été arrêtées en 1980 et qui doivent normalement entrer en vigueur le 1er janvier 1985. Ces nouvelles conventions contiennent d'importantes modifications, qui tendent toutes à libérer quelque peu le transport ferro-

viaire international d'un lourd carcan, reliquat d'un passé lointain où il jouissait d'une situation de monopole.

Le CIT se préoccupe essentiellement de droit international des transports. Fondé en 1902, il regroupe aujourd'hui environ 300 entreprises de transport des pays où les Conventions de Berne sont applicables. L'un de ses rôles essentiels consiste à créer les Dispositions Complémentaires Uniformes pour l'application de la CIM et de la CIV. Il représente les chemins de fer et défend leurs intérêts lors des conférences de révision convoquées par l'Office Central des Transports Internationaux par chemin de fer ainsi que dans d'autres réunions traitant de questions en rapport avec le droit de transport international.

Pour avoir une idée plus précise de l'importance du CIT et des conventions, donnons quelques chiffres, qui ont été arrêtés à la fin de l'année 1979.

La longueur des lignes soumises à la CIM (marchandises) s'élevait à 268.661 kilomètres, dont 252.377 de chemin de fer (les autres étant des lignes automobiles et de navigation).

La longueur des lignes soumises à la CIV (voyageurs et bagages) atteignait 231.014 kilomètres, dont 209.142 de chemin de fer.

Mais quel rôle peuvent donc jouer ces conventions?

La CIM rend possible le transport international des marchandises par chemins de fer sur la base d'un seul contrat de transport, avec un seul document de transport, à sa-

voir la lettre de voiture internationale CIM; le régime CIM s'applique aussi aux transports multimodaux empruntant, outre le chemin de fer, certaines lignes routières et de navigation désignées à cet effet.

Le contrat de transport CIM comporte des conditions de transport uniformes impératives, notamment en ce qui concerne la responsabilité du transporteur.

Les chemins de fer, et éventuellement d'autres entreprises de transport, participant à l'exécution d'un contrat de transport international constituent une collectivité de transporteurs et répondent, en principe, solidairement de la bonne exécution de ce contrat.

Le duplicata de la lettre de voiture CIM joue un rôle important dans le commerce international, notamment pour les crédits documentaires, par le fait que le droit de l'expéditeur de disposer de la marchandise en cours de route est lié à la présentation de ce duplicata. Dès que l'expéditeur a transmis ce document au destinataire ou à la banque de celui-ci, les conditions essentielles du contrat de transport ne peuvent plus être modifiées par l'expéditeur.

La CIM est assortie de plusieurs annexes parmi lesquelles il importe de citer:

- le Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer (RID);
- le Règlement international concernant le transport des wagons de particuliers (RIP);
- le Règlement international con-

cernant le transport des containers (RICO);

- le Règlement international concernant le transport des Colis express (RIEX).

La convention CIV permet de délivrer des titres de transport directs, de bout en bout, en trafic international des voyageurs et des bagages. Le contrat de transport unique comporte des conditions uniformes pour certaines questions essentielles et notamment pour la responsabilité collective des chemins de fer en trafic des bagages.

Les autres conditions du contrat de transport voyageurs et bagages sont en général prévues par les tarifs internationaux élaborés par les chemins de fer ou par le droit national.

La Convention additionnelle à la CIV comporte des règles uniformes pour les questions essentielles relatives à la responsabilité du chemin de fer pour la mort ou les blessures de voyageurs. Ce régime se substitue, en trafic international entre les Etats membres, à la grande variété des réglementations nationales. Mais, contrairement à la CIM et à la CIV, les chemins de fer ne répondent pas collectivement. Selon la CA, le chemin de fer responsable est celui qui exploite la ligne sur laquelle l'événement dommageable s'est produit.



**NOUVEAU**

# Red Star Europe

Vos envois pour Londres, jusqu'à un poids de 50 kilos, peuvent désormais partir en formule express Red Star Europe. Une nouveauté appliquée au départ de Bruxelles Midi et Anvers Central, et qui pourrait être étendue à d'autres grandes agglomérations dans l'avenir.

## Quels envois ?

Les colis pesant jusque 50 kilos et dont les dimensions ne dépassent pas 90 x 40 x 40 centimètres.

## Quel délai ?

Les envois déposés à Anvers Central et Bruxelles Midi avant 18 heures sont disponibles (bureau restant) à Londres Victoria le lendemain dès 11 heures.

City Link peut les remettre à domicile dès 13 heures dans la zone A et 14 heures dans la zone B.

Attention: pas de remise à domicile le samedi!

## Quel prix ?

Pour chaque tranche de poids, Red Star Europe propose trois prix.



## L'express pour Londres en 24 heures

Poids	London Vic. B.R.	Remise à domicile agglomération londonnienne	
		Zone A	Zone B
2,5 kg	1.000	1.200	1.416
5 kg	2.021	2.222	2.437
10 kg	2.144	2.344	2.560
15 kg	2.194	2.434	2.650
20 kg	2.324	2.564	2.780
30 kg	2.672	2.992	3.208
40 kg	3.065	3.385	3.601
50 kg	3.428	3.748	3.964

Ces prix sont réellement compétitifs.

Les British Railways et la SNCB s'engagent, si le délai d'acheminement n'est pas strictement respecté et que la faute leur incombe, à rembourser (à la demande de l'expéditeur) la différence entre le prix Red Star Europe et le prix pour un envoi express ordinaire.

## Quelles formalités ?

Le dédouanement est opéré à Ostende et à Londres. L'envoi doit être accompagné d'un bulletin d'expédition C 711 et d'une formule Ex 61, disponibles dans les gares de départ. Doivent encore être

joints: trois exemplaires de la facture (ou trois exemplaires d'une note d'envoi dans le cas des envois non commerciaux) et tout document spécifique exigé par la douane.

Attention:

- la facture doit mentionner le numéro de TVA du destinataire;
- le numéro de téléphone du destinataire doit être donné.

Si ces indications font défaut, le délai Red Star ne pourra pas être tenu!

## Quelle valeur ?

La valeur des envois, frais de transport et de douane compris, ne peut dépasser 200 livres sterling (grosso modo 16.000 francs belges fin novembre). Au-delà de ce montant, les formalités de douane sont plus complexes, et le délai ne tient plus.

## Quels emballages ?

Tout emballage qui s'inscrit dans les limites de dimensions imposées convient au transport. Pour les envois de moins de 2,5 kilos, Red Star Europe met à la disposition des expéditeurs (gratuitement) deux types d'emballages:

- la Star Pack, une boîte en carton

dur, de format A 4 ou A 3 (voyez la photo);

- la Jiffy Bag, une enveloppe matelassée, également en formats de A 4 à A 3.

## Quelles marchandises ?

Pour les petits envois, on pense particulièrement à des papiers administratifs, des bandes magnétiques, des livres, des photos, diapositives, des petites pièces mécaniques, etc. Et puis... toutes les autres marchandises, à quelques exceptions près: armes à feu, munitions, animaux vivants, objets funéraires, or, argent, pierres et métaux précieux, billets de banque, fourrures, cigarettes et tabac, alcools, etc.





# Red Star Europe

## Quelles informations ?

La liste complète des envois exclus du système Red Star Europe et toutes les autres informations utiles peuvent être obtenues

- A Bruxelles Midi marchandises Monsieur BERTEAU  
18, rue de France, 1070 Bruxelles  
Téléphone 02/218 60 50,  
poste 5292
- A Anvers Central marchandises Monsieur OERLEMANS  
Pelikaanstraat, 47,  
2018 Antwerpen  
Téléphone 03/232 76 76 ou  
231 76 90, poste 1285
- SNCB-COLIS, bureau C2  
Tél. 02/523 80 80,  
postes 22191 et 22156.





## DERNIERE "PISTE" BELGE POUR LE CIRQUE DE MOSCOU: LA COUR A MARCHANDISES DE GAND-ST-PIERRE

Le Cirque de Moscou a terminé, fin octobre, sa tournée européenne par une période belge. Les spots se sont éteints une dernière fois dans la cité de Van Artevelde. Après quoi artistes, matériel et animaux soviétiques devaient prendre, le 31 octobre, le chemin de retour. Un véritable déménagement de costumes, trapèzes, échelles, caisses et... "frères inférieurs" à peine sortis de la piste du Palais des Sports.

Première étape: transfert à la cour à marchandises de Gand-St-Pierre, en camions de la firme Ganser Spedition. Travail de nuit, bien entendu, de fin de nuit, car au lever du jour, le "petit train" du cirque était là: 5 wagons Gbs pour la ménagerie, et 3 Hbis pour les bagages.

Le chargement des caisses fut rapide: les élévateurs à fourches ont eu vite fait de transborder les boîtes aux inscriptions hermétiques. Quand vint le tour du taureau, des ânes, des chevaux, des chiens, des chameaux et des ours, il y avait près de la rame plus de spectateurs que de travailleurs. Ces vedettes à quatre pattes avaient toutes un "compartiment réservé en wagon-lit Gbs". Il va de soi qu'on ne les y a pas parqués sans précautions: un aménagement de circonstance, en boxes, l'installation de poêles pour le confort de l'habitacle pendant les 12 jours de voyage vers le continent glacial, et les commodités nécessaires pour les 11 accompagnateurs et vétérinaires

embarqués avec les quadripèdes. Voyage peu conventionnel pour ces humains installés en wagons à marchandises, mais présence indispensable à la santé de ces artistes coûteux.

Les organisateurs avaient prévu trois semaines de provisions (question de prudence) pour hommes et bêtes: 235 pains, des fruits, des saucisses, du charbon, de l'avoine, du foin... C'est que le voyage fut interrompu pendant trois jours à la frontière soviétique, pour le transbordement en wagons russes, le réseau de l'Est n'ayant pas le même écartement que le nôtre. Trois jours? Oui: les cheminots de Brest-Litovsk ne disposant pas d'élévateurs à fourches, le transbordement s'est fait à la force des biceps, ce qui devait, on s'en doute, prendre plus de temps qu'à Gand, où la technique et la bonne collaboration entre chemin de fer et transporteur routier avaient permis de réduire le travail à une demi-journée.

Les responsables du cirque ont unanimement exprimé leur satisfaction des services obtenus; le chemin de fer sera encore de la partie lors de leur prochain déplacement à longue distance. Avec les 72 artistes humains, ils ont investi trois voitures-lits directes Ostende-Moscou le jour de la Toussaint. Nous ne pouvons vous rapporter les impressions des chameaux et des ours: ils se sont refusés à toute interview, trop préoccupés, sans doute, par leur installation dans un univers radicalement différent. Lors de leur prochaine visite, peut-être...



## UN TRANSPORT RARE!



Un carrosse qui prend le train, c'est un événement peu courant. C'est aussi un transport délicat, qui mérite, plus que jamais, les soins les plus attentifs.

Assuré pour la somme de 80 millions de nos francs, le carrosse que voilà a pris le train à Bruxelles Tour et Taxis au mois de Septembre. Le photographe n'a pas raté cette occasion de prendre un cliché exceptionnel.



## LES BROCHURES MINITRIPS-SNCB 1983-1984: DES MAINTENANT DANS LES GARES

La sortie de la nouvelle brochure MINITRIPS-SNCB marque le coup d'envoi des voyages d'hiver en train. Cette année encore la tradition est respectée. Pour cet hiver, les Chemins de fer Belges offrent un choix encore plus large de destinations touristiques tant dans le pays qu'à l'étranger.

Le MINITRIP-SNCB, c'est la possibilité d'un dépaysement complet en quelques jours. C'est un voyage à forfait de courte durée qui couvre un week-end ou quelques jours, selon la meilleure convenance de la clientèle.

Souplesse avant tout: le MINITRIP est une formule "prête à l'emploi". La SNCB prend en charge l'orga-

nisation et la préparation du voyage: il ne reste au client qu'à déterminer en toute liberté le choix de confort du train et de l'hôtel, la durée de son séjour... et son programme touristique!

Pour cette saison d'hiver, la SNCB a encore accru le nombre de destinations touristiques, EN BELGIQUE: La Panne et Wirtzfeld (possibilité de skier en saison). EN FRANCE: Lyon (l'occasion rêvée d'emprunter le fameux train TGV), Nice sans oublier la Principauté de Monaco.

EN GRANDE-BRETAGNE: six nouveautés sont regroupées sous l'appellation "GOLDEN RAIL HOLIDAYS": Edimbourg, Oxford, Cambridge, Canterbury, Chester, York.

EN SUISSE: FRIBOURG et ENGELBERG (station de neige particulièrement bien équipée).

N'oublions pas le MINITRIP à Salzbourg qui permet de passer les fêtes de fin d'année dans une ville autrichienne riche en manifestations culturelles et folkloriques.

La brochure MINITRIP est disponible dans toutes les gares de la SNCB.



# la voie du ski



**FORFAITS RAILTOUR & FTS-FRANTOUR**  
Renseignements dans les agences de voyages