

(B)

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer
belges

INFORMATIONS S.N.C.B.

384

 mai

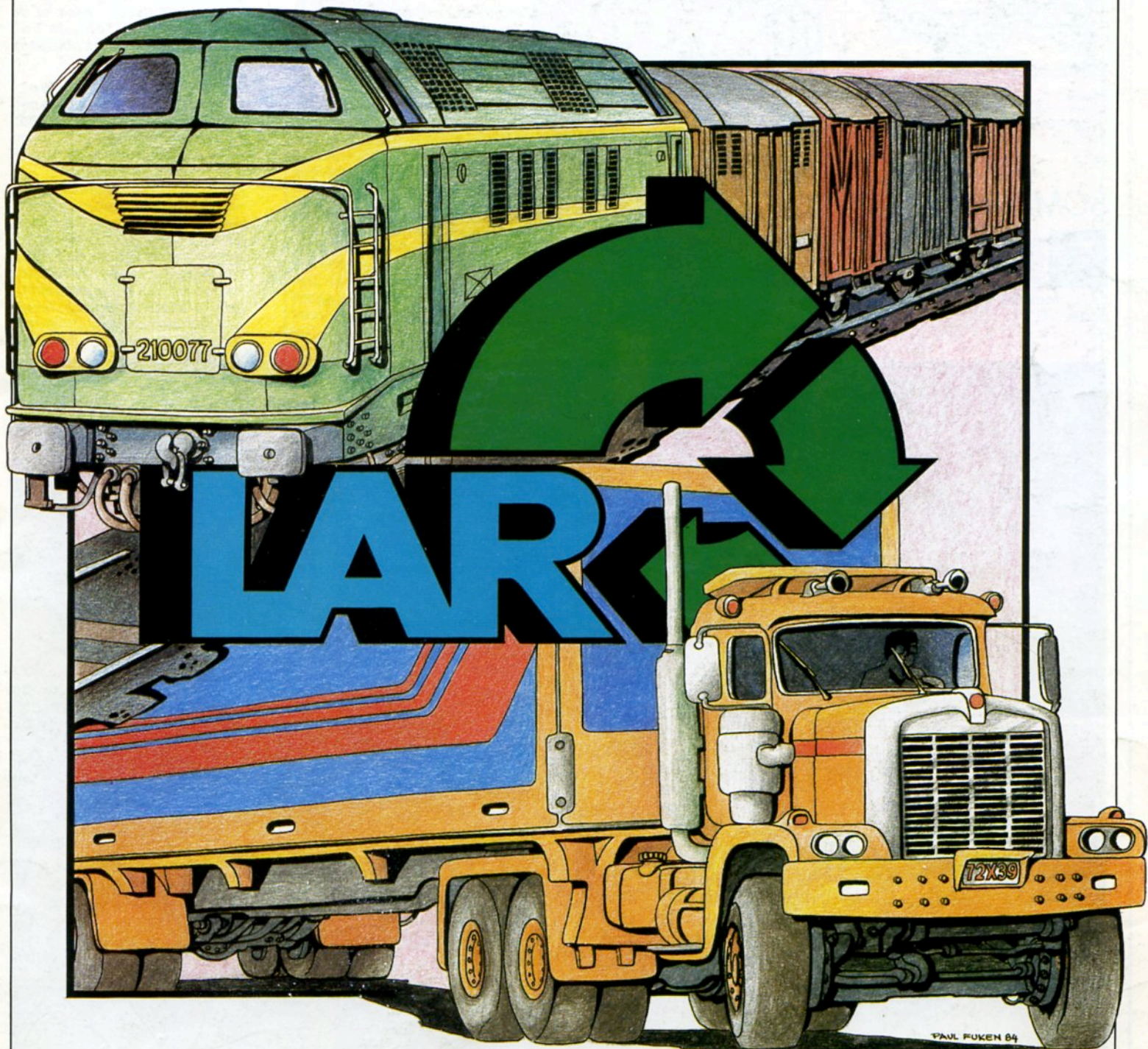
Publication
mensuelle
sauf les
1°, 4°, 7°, 8°
et 10° mois

5000 NAMUR 1

P.P.I.

7

45



PAUL FUKEN 84

3

mai

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 Ravenstein, 36, bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 62 40, poste 22135
Conception: P. Funken, Bruxelles
Impr.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Membre **fppb**

Photos:
Demeyere: 2
Uyttersprot: 7
BAS: 16
FTS: 18
SNCB

SOMMAIRE



ENTREPRISE

LAR, nouveau centre de transports: 3-5



CONTAINER

Trafic 83 d'Intercontainer: 16
TECE pour la Grèce: 16
Un délégué d'Intercontainer en Scandinavie: 16



NOUVELLES B

Transport exceptionnel: 6
L'année 83 à la SNCB: 7
La Fristouille: 8
A notre agence d'Hasselt: 8
Nouvelle cabine à Charleroi-Sud: 14-15
Ports & Transport: 16
A la direction commerciale d'Interfrigo: 16
A la représentation des NS: 18
A la représentation des BR: 19
Locos de manœuvre à vendre: 19



TOURISME

Minitrip à Salzbourg: 17
Vacances tout compris: 17-18
TAC 84: 18



COLIS

Tarif 8566 Belgique - Grande-Bretagne: 9-12



EPOQUE

Formation emballage: 6

EDITORIAL

Vous l'avez constaté en lisant notre précédente édition: la SNCB a lancé sa campagne d'information sur le nouveau dispositif de trafic voyageurs, IC - IR, mis en œuvre à partir du 3 juin.

L'indicateur officiel a vu le jour à la mi-avril. Chacun sait donc - ou ne tardera pas à l'apprendre - comment organiser ses déplacements dès la veille de l'été.

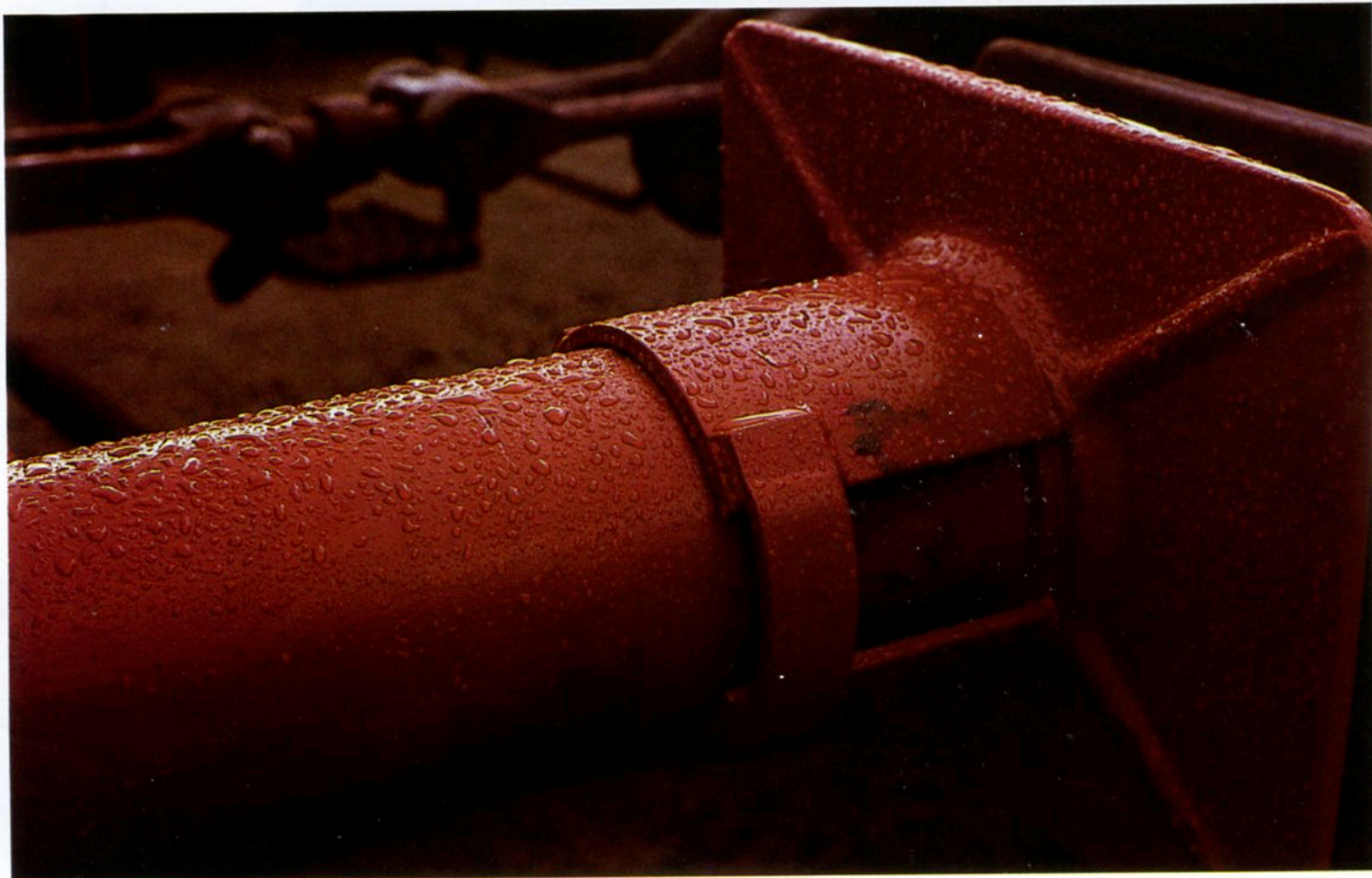
Le secteur marchandises applique aussi un plan de rénovation du trafic, qui vise à la fois la rentabilité et la qualité du service. Il le fait par étapes. Et les travaux sont bien avancés.

Chaque "groupe" du réseau ferroviaire belge a fait l'objet d'une étude technique et économique, dont les conclusions ont débouché sur un plan de réorganisation qui prévoit des gares centres, des gares ordinaires, des dessertes par con-

trat pour des trafics déterminés, soit en gare, soit sur raccordement particulier.

Toutes les études sont achevées. Et les nouvelles structures sont en place, sauf en ce qui concerne les groupes de Bruxelles et de Mons (les derniers "étudiés"), où l'application des plans nouveaux en est à ses débuts.

Nous présenterons, dans une prochaine édition, les détails de cette opération, pour que les expéditeurs de wagons isolés disposent d'une vue synthétique de l'activité ferroviaire en Belgique.





un centre de transports tout nouveau

Le 1er février dernier, à 9 heures, le tout nouveau Centre de Transports LAR a vécu ses premiers moments. L'appellation LAR est issue, tout simplement, d'un rapprochement des initiales des communes où le centre est implanté: Lauwe, Aalbeke et Rekem. Notons que la première et la troisième appartiennent aujourd'hui à l'entité de Menin, la deuxième à l'entité de Courtrai.

Démarrage modeste sans doute, pour un centre encore en voie d'établissement. Mais le LAR nourrit, comme on le verra dans ce qui suit, de réelles ambitions.

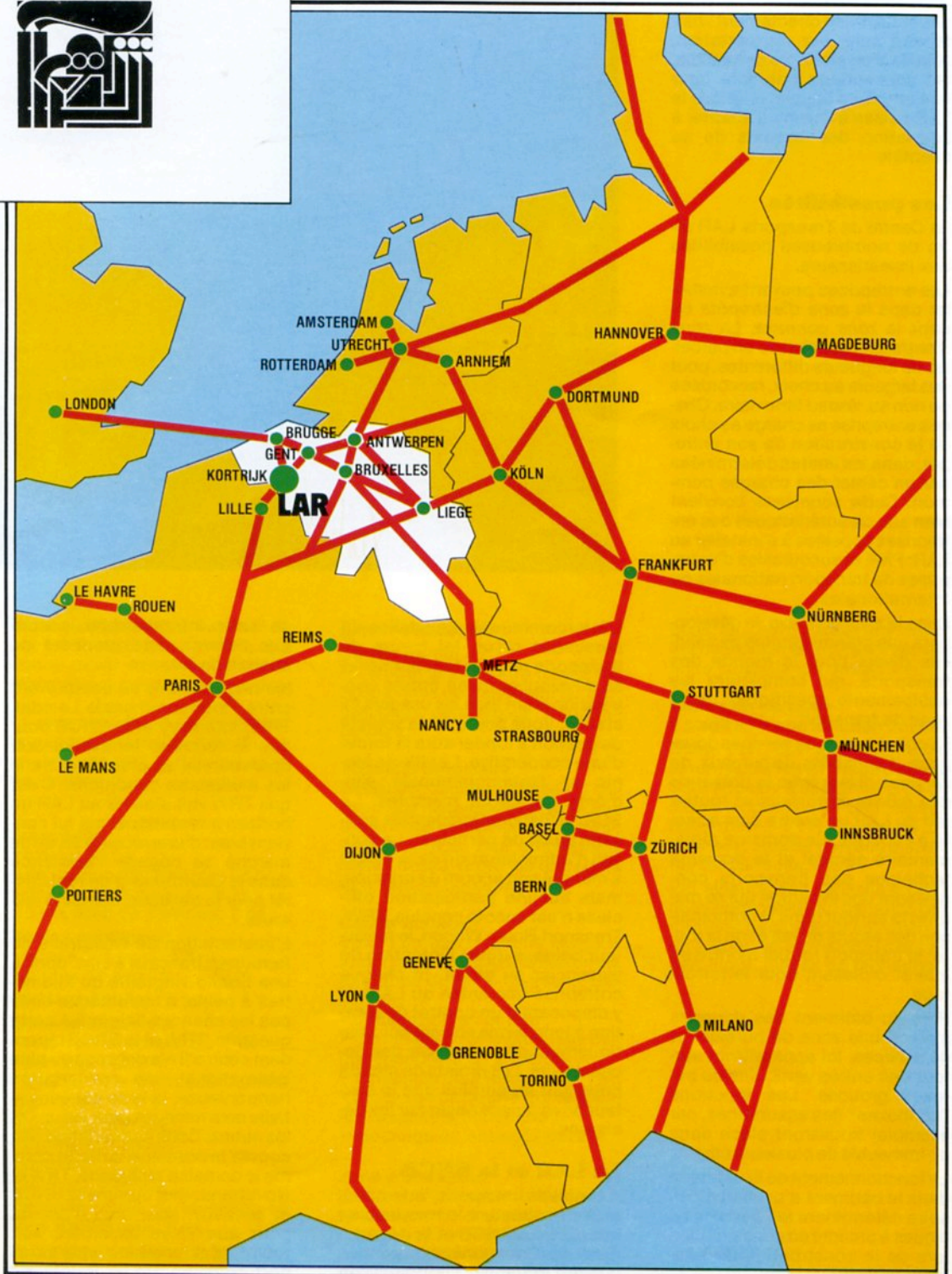
Comment, pourquoi, dans quelles perspectives ce centre a-t-il vu le jour? Autant de points qui furent éclaircis lors d'une conférence de presse tenue fin janvier à l'International Press Center de Bruxelles.

L'Objectif

L'idée d'un centre de transports au sud de la Flandre Occidentale remonte aux années 70 et se fonde sur différentes approches:

- au plan national, la politique des transports vise à la rationalisation et à la concentration;
- la SNCB pensait créer dans le Courtrais un terminal pour containers et transport combiné rail-route;
- l'entrepôt et les bureaux de douane en bordure du centre de Courtrai arrivaient à saturation de même que le trafic routier qui y était lié;
- il était souhaitable d'exploiter de façon optimale les autoroutes existantes et prévues;
- la région de Courtrai est fortement orientée vers l'exportation.

Faisant siennes ces perspectives de développement, l'intercommunale Leiedal a conçu et réalisé le



complexe LAR - un "produit" totalement nouveau pour la région - en collaboration avec le secteur des transports et les pouvoirs publics concernés : entreprises privées de transport, SNCB, service des douanes, administration communales, Région Flamande...

Deux éléments ont déterminé le choix du lieu d'implantation : l'interaction étroite entre transport routier et transport ferroviaire, et une situation stratégique près de la frontière. De fait, le centre a vu le jour à l'intersection de l'autoroute E3 et de la ligne ferroviaire Anvers - Lille - Paris, à 2 kilomètres de la frontière française.

Dans le cadre du marché des transports national et international, le LAR vise directement l'hinterland axé sur l'exportation. Afin de bien atteindre cette cible, les concepteurs ont opté pour une structure souple, telle que le LAR puisse à l'avenir s'adapter à l'évolution des besoins de sa clientèle.

Les possibilités

Le Centre de Transports LAR offre de nombreuses possibilités aux investisseurs.

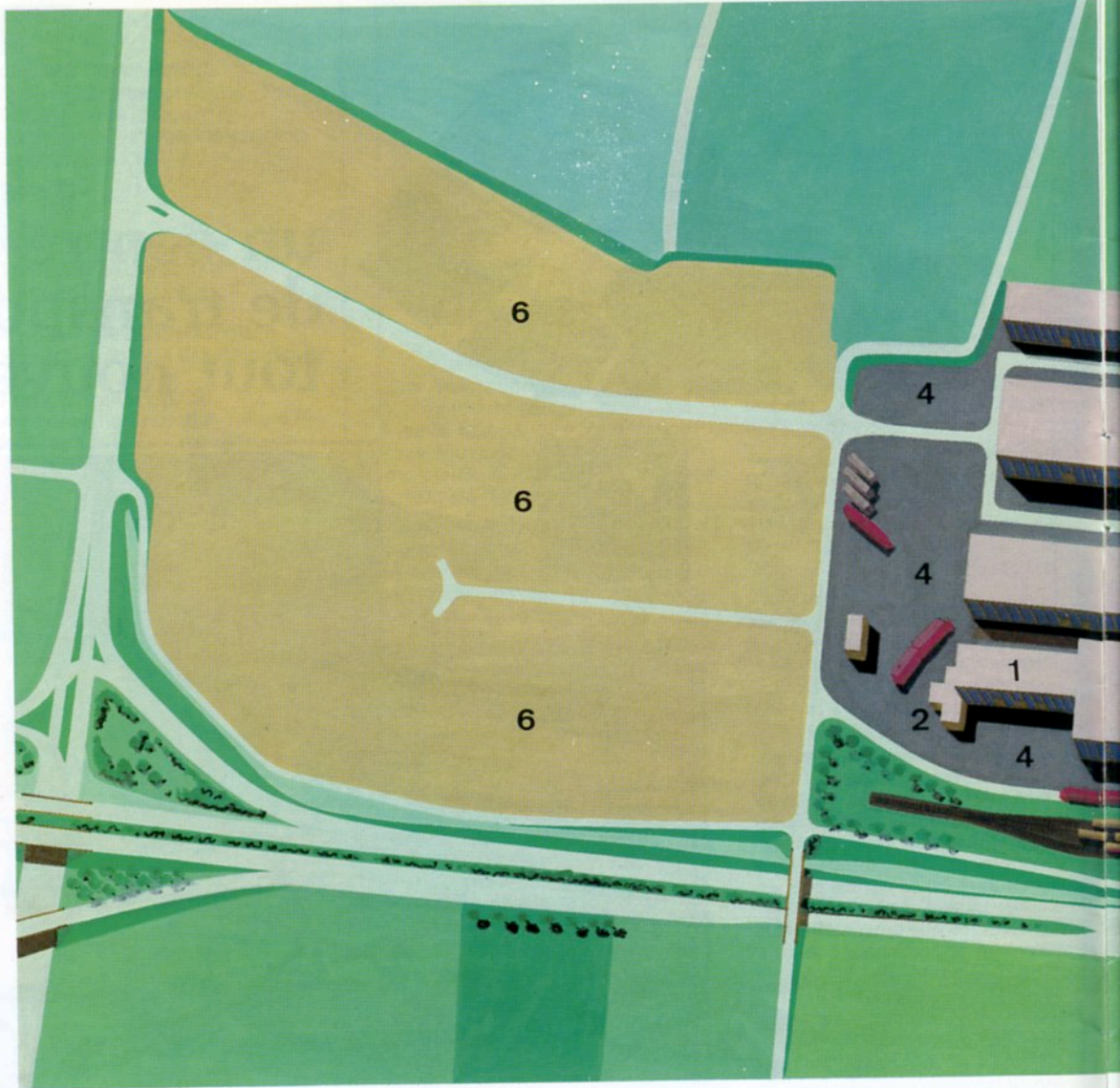
Les entreprises peuvent s'installer dans la zone d'entrepôts ou dans la zone connexe. La zone d'entrepôts est divisée en parcelles de longueurs différentes, pour des largeurs au choix, raccordées ou non au réseau ferroviaire. Chaque entreprise se charge au choix de la construction de son entrepôt, dans les limites déterminées par un cahier des charges commun. Cette souplesse convient bien aux caractéristiques des entreprises appelées à s'installer au LAR : PME et succursales d'entreprises de transport nationales ou internationales.

Dans la zone connexe se développera une grande gamme de services divers pour le monde des transports, qui complètera les équipements spécifiques de la zone de transport.

La cohabitation de services douaniers, d'entrepôts, de bureaux, de services divers avec la présence des modes ferroviaire et routier fait du LAR un centre bien adapté à l'époque. Le domaine réglementaire général et le domaine technique des transports connaissent une évolution qui se manifeste surtout dans la combinaison des atouts du rail et de la route : le transport routier montre un intérêt croissant pour le ferroutage.

Près du bâtiment des douanes s'étend une zone de bureaux et de services. Ici apparaîtront surtout des unités verticales de bureaux groupés. Les fonctions "connexes" (les assurances, par exemple) trouveront place dans un immeuble de plusieurs étages.

Le fonctionnement de la cafeteria dans le bâtiment d'accueil provisoire déterminera les besoins typiques à prendre en considération lors de la construction du bâtiment définitif.



L'intercommunale Leiedal se dit persuadée qu'un tel centre de transports ne peut fonctionner et se développer qu'en étroite coopération entre tous les usagers installés. Voilà pourquoi la société de gestion à fonder aura la forme d'une coopérative. La ville de Menin et l'intercommunale elle-même en seront membres. La SDR de Flandre Occidentale envisage aussi de participer. Le conseil d'administration de la SNCB a marqué son accord de principe, mais aucune participation officielle n'est encore conclue. TRW, Transport Route Wagon, le ferrouteur belge, a aussi l'intention de s'associer au projet. Et chaque entreprise implantée au LAR ou y disposant d'un contrat de location à long terme entrera automatiquement dans le cercle des coopérateurs. Les projets de statuts prévoient au surplus que le secteur privé puisse peser sur les décisions.

Le LAR et la SNCB

A centre de transports "international" infrastructure ferroviaire bien intégrée. La SNCB et le département des Communications ont de concert organisé l'implantation

de cette infrastructure, encore que celle-ci reste propriété du chemin de fer.

les négociations se poursuivent entre l'intercommunale Leiedal, TRW, Interferry et la SNCB pour que le terminal ferroviaire soit opérationnel au plus tôt et dans les meilleures conditions. C'est que TRW voit s'ouvrir au LAR un horizon international qui lui convient bien : d'une récente étude de marché se dégage l'existence dans le Courtrais d'un réel intérêt pour le transport combiné rail-route.

L'implantation de Novatrans (le ferrouteur français) à Lille, donc à une bonne vingtaine de kilomètres à peine, n'hypothèque-t-elle pas les chances belges ? A cette question, TRW et la SNCB répondent ceci : s'il n'existe pas au plan international une concertation harmonieuse, la lutte concurrentielle sera ruineuse pour les uns et les autres. Cette concertation doit couvrir le domaine tarifaire comme le domaine technique. TRW et Novatrans, tout comme la SNCB et la SNCF sont bien d'accord pour que l'investissement soit productif et rentable. Car le transport combiné est en Belgique -

plaque tournante européenne - une affaire internationale. Cet aspect de la question est particulièrement mis en lumière dans INTERUNIT, coopérative internationale du ferroutage, qui compte dans ses rangs les sociétés nationales de transport combiné rail-route et les réseaux ferroviaires des pays concernés.

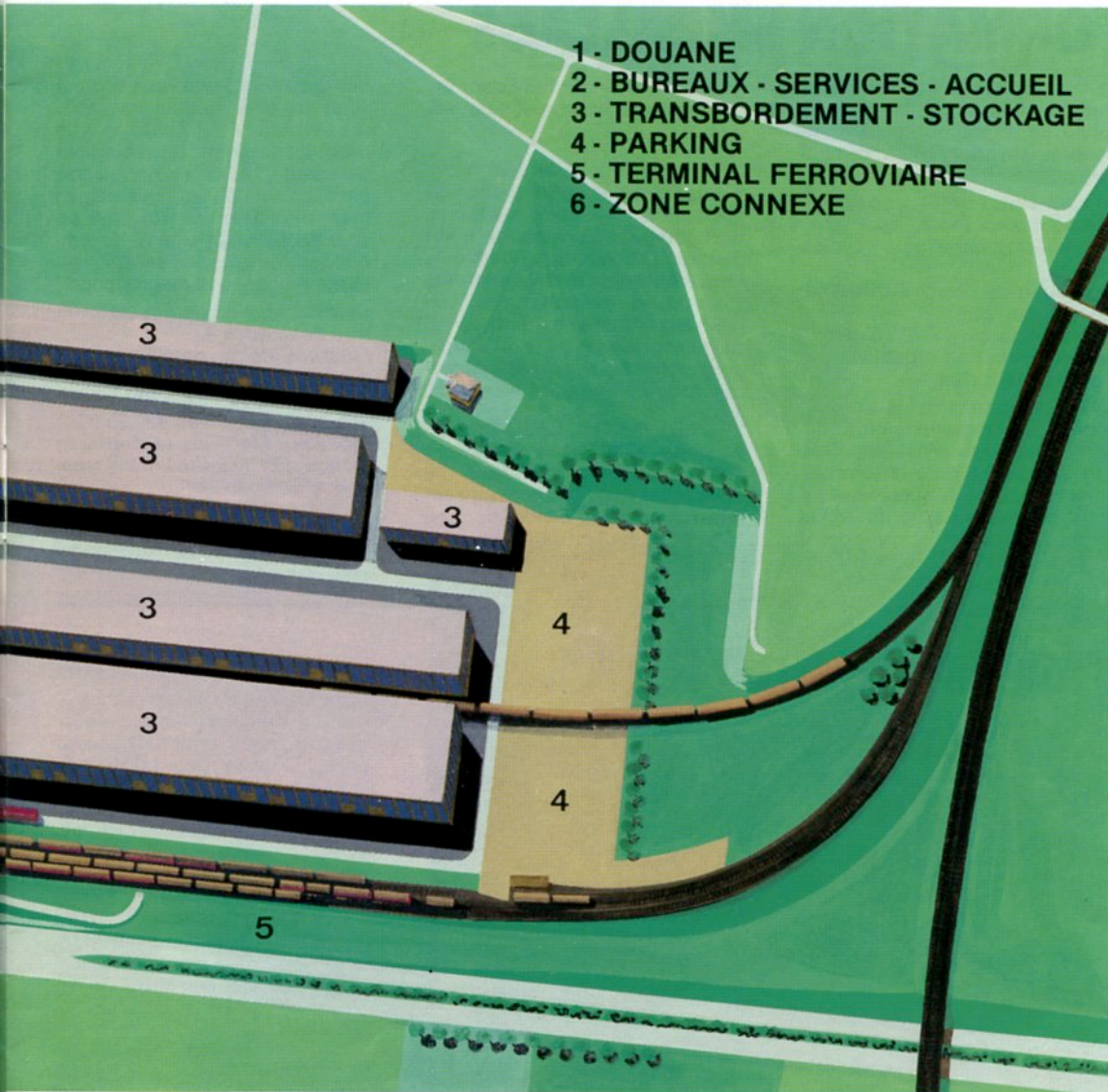
A quel point en sommes-nous ?

Le Moniteur Belge a publié le 11 janvier dernier un arrêté ministériel décidant l'établissement au LAR d'un entrepôt public et d'une unité de douane. Pour l'instant, un entrepôt provisoire abrite cette unité.

Six agences en douane et/ou entreprises d'expédition sont en activité dans les 9 unités de bureaux disponibles.

Un bâtiment d'accueil provisoire avec cafeteria et équipements sanitaires a ouvert ses portes.

Les travaux de construction du bâtiment définitif des douanes et de l'entrepôt ont débuté. La ville de Menin se charge de cette construction. Le bâtiment compte une



- 1 - DOUANE
- 2 - BUREAUX - SERVICES - ACCUEIL
- 3 - TRANSBORDEMENT - STOCKAGE
- 4 - PARKING
- 5 - TERMINAL FERROVIAIRE
- 6 - ZONE CONNEXE

surface publique de 2.500 m², ainsi que 1.200 m² pour le service douanier et 200 m² pour le chemin de fer.

Cinq sociétés ont pris des options sur 35.000 m² de terrain dans la zone d'entrepôts. Et dans la zone connexe, six sociétés ont pris option sur 45.000 m² de terrain tandis que commence la construction d'un centre de services techniques d'une surface de 10.000 m².

Profil métrique

Le LAR est accessible au trafic routier par la sortie n° 1 de l'autoroute E3 (la dernière avant la frontière) et par la route nationale 746. Tous les travaux d'infrastructure sont pratiquement achevés.

Le schéma que voici donne une vision claire de l'organisation du centre de transports.

Par l'accès principal (feux de signalisation au carrefour de la nationale 746), on atteint un important parking public, le bâtiment de la douane et le bâtiment d'accueil et de bureaux.

Les services provisoires, bureaux et entrepôts sont contigus à ce parking.

La zone d'entrepôts est cernée par une route périphérique qui donne aussi accès au terminal ferroviaire et aux parkings voisins.

La zone connexe est entourée par le parking public et l'aire de bureaux d'une part, la nationale 746 de l'autre.

Superficies :

- totale: 53 ha
- de la zone d'entrepôts: 33 ha
- de la zone connexe: 18 ha
- de la zone de services: 2 ha

Routes publiques :

- accès principal: 520 m
- routes de service: 1.680 m

Parkings publics: 5 ha

Terminal ferroviaire :

- voies de faisceau: 3.640 m
- parking: 6.000 m²
- double voie de raccordement avec quais: 450 m

Douane et entrepôt :

- bureaux: 1.200 m²
- magasin: 2.500 m²
- parking: 5.000 m²

Capacité totale de stockage en zone d'entrepôts: 8 ha.

Profondeur des parcelles d'entrepôt: 30, 50, 60 et 70 m.

Les fonctions

Centre routier

A ce titre, le LAR offre toutes les possibilités de traitement du fret: groupage, dégroupage, transbordement.

Terminal ferroviaire

Le projet comprend toutes les dispositions nécessaires pour le traitement des containers et du trafic de ferroutage. Des embranchements desserviront les entrepôts et le centre douanier.

Centre douanier

Voici l'un des maillons les plus importants du LAR. Différentes fonctions douanières y sont présentes:

- déclaration à l'entrée;
- formalités pour le groupage des marchandises à l'exportation;
- formalités pour le transport TIR;
- stockage de courte durée dans les magasins douaniers;
- stockage en entrepôt public.

Zone d'entrepôts

Une part importante du volume total de marchandises traitées sera stockée au LAR pour une durée plus ou moins longue. Les aires nécessaires doivent être aména-

gées. On prévoit aussi la possibilité de stocker en magasins privés sous surveillance douanière.

Centre de services

Il s'agit ici d'une fonction double. D'une part, des aménagements seront apportés à l'usage des routiers appelés à séjourner plus ou moins longtemps au LAR: restaurant, motel, PTT, boutiques de journaux, tabacs, denrées alimentaires, banques, etc.

Par ailleurs, des services techniques sont prévus au bénéfice des routiers: garage pour entretien et réparation, approvisionnement en carburant, pièces de rechange.



FORMATION EMBALLAGE

Le succès passé des cycles et journées d'étude sur l'emballage constitue un encouragement et un stimulant pour l'IBE à poursuivre l'option choisie.

En 1984, trois formules de formation sont lancées:

- la spécialisation par cycles d'étude;
- les journées d'étude sur des matières spécifiques;
- la participation de l'IBE à des cycles de formation organisés par d'autres institutions.

En ce qui concerne le premier point, à part une extension, aucune modification n'est apportée tant à la forme qu'à la formule. Comme l'année dernière, des experts extérieurs à l'Institut et les techniciens de celui-ci prendront la parole, afin que pratique et la-

boratoire se rencontrent dans les domaines technique et scientifique.

Les journées d'étude sont néanmoins modifiées. Parce que l'organisation d'une journée à thème trop général crée l'inconvénient d'attirer un public trop nombreux, l'IBE a opté pour des thèmes plus spécifiques et ponctuels. Les journées d'étude se préoccupent de la technologie de l'emballage, de l'application des matériaux et du produit à emballer.

En troisième lieu, l'IBE offre ses services à diverses initiatives communautaires, sur base d'idées telles que "L'emballage est aussi un produit d'exportation" ou "Mieux emballer pour mieux exporter".

Les cycles et journées encore à venir ont pour thèmes les matières plastiques, les emballages de produits surgelés, les matériaux de calage, la normalisation des sacs poubelle, les emballages maritimes destinés aux pays en voie de développement, les emballages du lait et de ses dérivés, et les emballages de groupage.

De plus amples détails peuvent être demandés à l'Institut Belge de l'Emballage a.s.b.l.

*Rue Picard, 15 - 1020 Bruxelles
Tél. 02/427 25 83 ou 427 25 93.
Monsieur Machiels se tient à la disposition de toute firme ou personne intéressée.*



SPECTACLE SUR RAILS

Une photo quasi sans commentaires. Cette pièce volumineuse a voyagé en train de Ludwigshafen à Anvers D.S., avant d'être déchargée sur raccordement particulier.

C'est B.A.S.F.-Anvers qui a reçu cette expédition spectaculaire le 20 février, en régime de transport exceptionnel, bien entendu.



L'ANNEE 83 A LA SNCB



L'année 83, à la SNCB, ne fut ni bonne ni vraiment mauvaise. Si le trafic voyageurs continue dans sa ligne de régression, l'activité marchandises est stabilisée à la hausse, et les messageries donnent des résultats assez distincts.

Moins de voyageurs

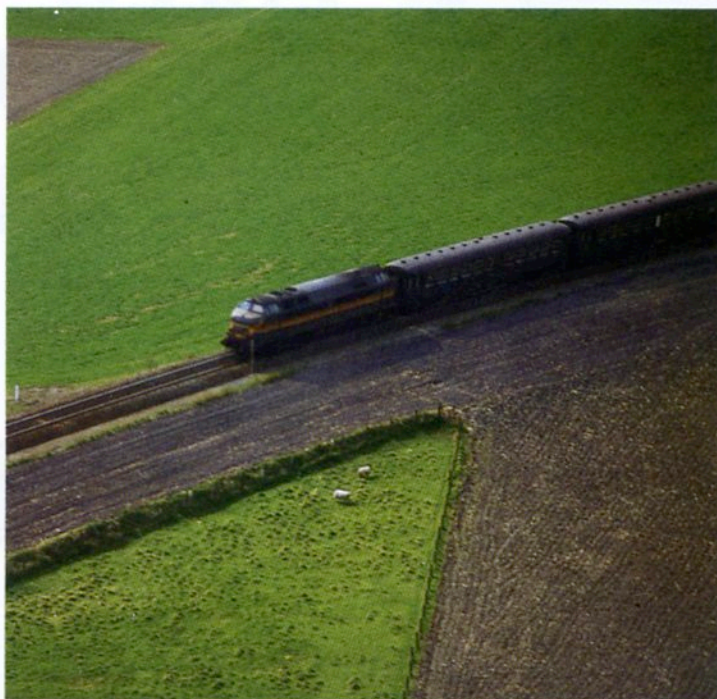
C'est au premier semestre surtout que le trafic voyageurs a souffert. Le beau temps de l'été a aidé à redresser la barre. Les formules touristiques ont rencontré un succès qui ne doit étonner personne: les budgets familiaux comprimés imposent certaines limites aux voyages longs et lointains; les escapades courtes, à l'intérieur des frontières, offrent une compensation psychologique. Notons ici que la part des billets à tarif ordinaire (donc le prix plein) est passée de 13,2 à 12,8% du trafic total. Autrement dit, un huitième des clients seulement voyagent aux conditions qui garantiraient la rentabilité de l'entreprise.

La crise économique persistante fait également sentir ses effets dans la catégorie des voyageurs abonnés: les abonnements sociaux accusent un recul de 7,4 et de 9% selon leur durée de validité. L'accroissement dans la catégorie des abonnements ordinaires à parcours limité ne compense toutefois pas cette régression.

Marchandises stables à la hausse

Le secteur marchandises de la SNCB est, on le sait, très lié à l'industrie lourde. Celle-ci lui a encore fourni 72% des tonnages en 1983. Malgré un recul affirmé des transports de charbons, cokes et minerais. La stabilisation provient donc du bon comportement des demi-produits métallurgiques, mitrilles et coils, ainsi que de la croissance nette d'un certain nombre de flux pour des secteurs industriels qui ont fait l'objet d'efforts de marketing soutenus. Parmi les hausses déterminantes, citons les transports de céréales, de produits chimiques, d'engrais et de produits pétroliers.

Si nous répartissons les trafics selon une autre critère, nous



Le trafic en	1982	1983	écart (%)
Marchandises			
Volume (en millions de tonnes)	62,401	63,305	+ 1,45
En milliards de tonnes-kilomètres	6,788	6,869	+ 1,19
Voyageurs			
Nombre (en millions)	162,579	155,518	- 4,3
En milliards de voyageurs-kilomètres	6,878	6,631	- 3,6
Messageries			
Nombre de colis (en millions)	14,569	14,424	- 0,9
En poids (milliers de tonnes)	318,481	280,244	- 12,01

constatons que le trafic intérieur et le trafic international se sont bien tenus: on y enregistre respectivement 3,4 et 4% de hausse. Les trafics liés à l'exportation maritime sont quasi inchangés, mais les flux nés de l'importation maritime régressent de 8% environ (et ils représentent un sixième environ du trafic total). La catégorie des trafics "divers" est en hausse également. Les transports de containers représentent les trois quarts environ de ce secteur; après quelques années de régression, ces flux se redressent: ils gagnent 11,4% en 1983. Le ferroutage appartient aussi à cette catégorie; il est lui aussi en progrès: + 14,4% par rapport à l'année précédente.

Ces colis moins lourds

Si le nombre de colis est resté pratiquement égal d'une année à l'autre, proche de 14,5 millions, par contre, le tonnage comptabilisé diminue nettement. Deux données expliquent ce phénomène. Les colis "lourds", comme les pièces de gros électroménager, perdent du poids pour cause de progrès: les constructeurs allègent constamment leurs productions. Par ailleurs, les entreprises de vente par correspondance fournissent une part croissante du trafic; si leurs envois sont nombreux, ils accusent généralement des poids assez faibles: on y compte beaucoup d'articles textiles.

Dans l'ensemble, le trafic national se comporte mieux que l'international; le nombre d'envois de clients contractants dépasse celui de 1982. Mais leur chute de poids est plus marquée. On note également une progression en nombre des envois taxés sur base de tarifs spéciaux alors que le tonnage de ces envois (exception qui confirme la règle) atteint le même niveau qu'en 1982.

Horizon 85

Pour l'année 84, nous pouvons déjà signaler une croissance du trafic marchandises au cours des premières semaines. Quant au trafic voyageurs, il passera en juin le cap de la restructuration. Wait 85 and see.

La fristouille



La ligne est tracée. Une ligne toute nouvelle, qui estompe l'image des buffets de gare trop âgés, habités par des "garçons" guidés dans leur veste blanche à épauettes, la serviette balancée au rythme chaloupé de leurs kilomètres d'entre-tables. La même ligne qu'on observe dans les centres commerciaux où fleurissent des snacks, quicks, express à l'architecture moderne, aux sièges design, des plantes vertes éclatant de fraîcheur sous des spots ensoleillés. On y va casser la graine, vite et à bon prix.

La SNCB a pris le départ sur cette nouvelle ligne à Bruxelles, au Centre de Communication Nord, en donnant à son restaurant - l'Edelweiss - ce "look" actuel et accueillant. Elle poursuit à Mons, gare qui avec les trois bruxelloises, Charleroi, Namur et Liège, possède un buffet exploité en régie.

Vous descendez du train, vous rejoignez le grand hall, et vous trouvez là les ingrédients du décor de gare: guichets, kiosque à journaux, buffet et, dernière venue, l'échoppe de bonbons. Enfin, non, avant-dernière, car vous verrez aussi, tout neuf, tout blinkant, LA FRISTOUILLE, l'établissement qui annonce Bar - Snack - Glaces. Un chef-coq monte la garde à l'entrée; il vous invite à la visite et vous annonce le plat du jour.

La porte franchie, voilà un autre univers, différent de celui du grand frère voisin, le buffet de la

gare. Confortables tabourets de cuir brun, répartis au long des tables murales et d'un pentagone central en brique claire. Au cœur du pentagone, la zone de service, pour deux à trois personnes adossées à une mini cuisine dont les fours à micro-ondes ou à convection, les friteuses, taques chauffantes et percolateur donnent l'assurance d'un service rapide. Les piles de tasses, assiettes, couverts, ustensiles divers et les frigos s'intègrent parfaitement à la décoration. Les verres surplombent le tout, en alignements étin-



celants autour de la hotte. Tout est moderne: murs miroirs, boiserie décoratives, brique nue, plantes vertes, éclairage en spots multiples...

La carte propose une liste impressionnante de boissons chaudes et froides, de snacks, de glaces, jusqu'au repas complet composé d'une entrée, d'un potage, d'un plat consistant et d'un dessert.

LA FRISTOUILLE, c'est une petite révolution dans la campagne que la SNCB mène pour actualiser ses points de vente. Le voyageur qui désire manger un morceau entre deux trains pose trois exigences: un service rapide, des consommations de qualité et un prix raisonnable. Les buffets traditionnels ne répondent pas toujours à cette attente. Mais LA FRISTOUILLE a été conçue dans cette optique. Elle cadre bien dans l'esprit des déplacements rapides du plan IC-IR qui démarre le 3 juin. Mons, au croisement des lignes IC Saint-Ghislain - Schaerbeek et Mouscron - Herstal, devait offrir une restauration rapide. Et cependant accueillante. Cela, Monsieur Ottevere, gérant par tradition familiale, y veille particulièrement.

LA FRISTOUILLE aura bientôt un grand frère hennuyer. Un établissement du même genre, mais plus spacieux, est en cours de gestation à Charleroi. Il se composera d'une zone self-service pour 40 consommateurs, et d'une autre, voisine, avec service à table, pour 60 personnes disposées à prendre plus de temps. Le tout moderne et coloré.

Un projet comparable se dessine pour Namur, et l'on cherche les moyens pour continuer la série à Liège-Guillemins.

A NOTRE AGENCE D'HASSELT



Depuis le départ à Vienne de monsieur Cuypers, l'agence de la SNCB à Hasselt attendait l'arrivée d'un nouveau représentant commercial. C'est chose faite depuis le 6 février. Monsieur DENIS VAN CRAEN a pris ce jour-là ses nouvelles fonctions.



Récent quinquagénaire, monsieur Van Craen fit ses premières armes ferroviaires en avril 1950. Il gravit progressivement les échelons hiérarchiques, non sans visiter une belle série de sièges de travail. On le vit ainsi installé dans des postes divers aux gares d'Aarschot, Bruxelles-Nord et Louvain.

Il exerça aussi des fonctions au dépôt de locomotives et à l'atelier du matériel de Louvain, avant de gagner la direction du Matériel, dans le service de contrôle de l'entretien des voitures. Sous-chef de bureau, il dirigea le centre routier de Bruxelles Petite Ile et aussi un service de transports par wagons complets. Après quoi on le revit à Louvain jusqu'au 3 février dernier, dans des fonctions de chef de bureau.

Son expérience du chemin de fer, très diversifiée, comme on peut le voir, il la met désormais au service de la clientèle limbourgeoise de la SNCB, qu'elle soit intéressée par le service voyageurs ou par le transport de marchandises sous toutes ses formes.

Rappelons les coordonnées de monsieur Van Craen:

Agence commerciale SNCB
Statieplein 4
3500 Hasselt
Tél. 011/22 32 65

Les transports de colis entre la Belgique et les Iles Britanniques sont régis par un tarif - numéro 8566 - mis au point par la SNCB et International Carriers, et sont réalisés à des conditions analogues à celles de la CIM, plus favorables qu'en transport routier.

Il s'agit d'un tarif simple, pratique, à prix quasi directs, de porte à porte. Quelques remarques permettront à chacun de s'en servir le plus facilement du monde.



VOS COLIS POUR LES ILES BRITANNIQUES

8566:





8566

VOS COLIS POUR LES ILES

Votre colis

Il peut contenir toutes les marchandises admises par la Convention Internationale pour le transport de Marchandises par chemin de fer, la CIM. A quelques exceptions près, telles que les denrées périssables, les animaux vivants, les objets funéraires, les journaux, les explosifs...

NOTEZ que si la longueur excède 5,4 mètres ou son poids unitaire 1.000 kilos, il ne sera pas accepté au transport.

Encore une chose : pour un poids trop faible par rapport à son volume, votre colis sera taxé d'office sur base de 2,5 kilos par 10 dm³, ce qui s'avère également plus favorable qu'en transport routier.

Votre point de départ

Il se trouve dans l'une des quatre zones belges, bien distinctes sur la carte, et déterminées selon les deux premiers chiffres du numéro de code postal de votre localité.

NOTEZ que le prix de transport comprend, dans tous les cas, la prise du (ou des) colis à votre domicile.

Votre point d'arrivée

Tout comme la Belgique, les Iles Britanniques sont divisées en zones. Il y en a 6; chacune comprend un certain nombre de comtés. L'Irlande du Nord et l'Eire forment un ensemble commun auquel Belfast et Dublin seules font exception.

NOTEZ que le prix de transport comprend la remise à domicile du colis, sauf pour London Lift, qui fonctionne comme "bureau restant".

Votre prix

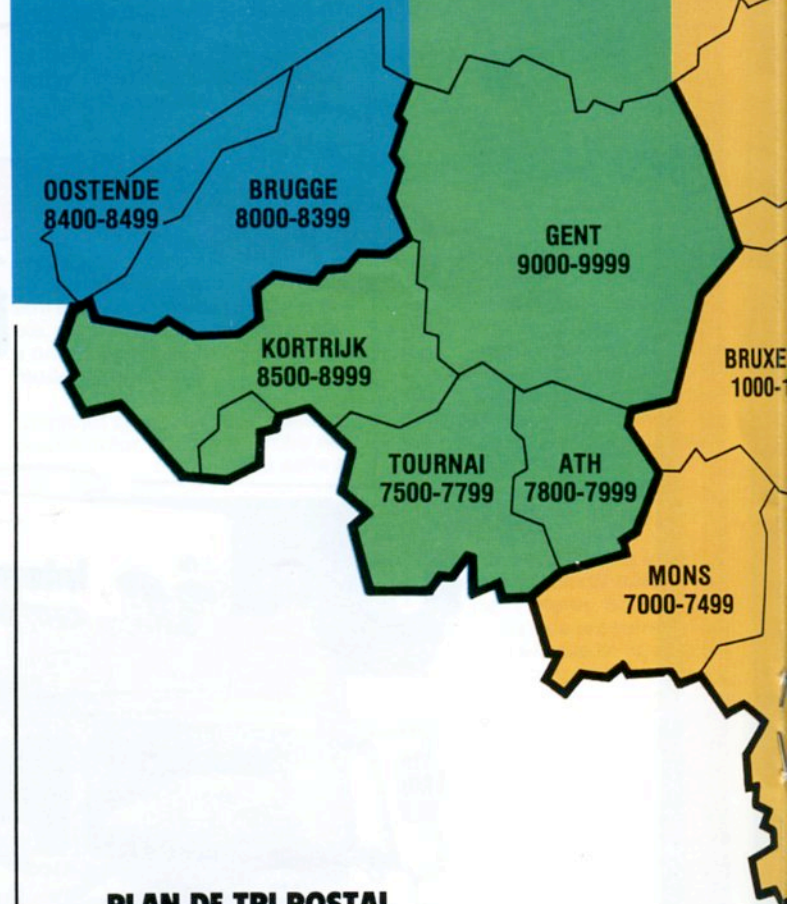
Il est facile à calculer en partant des tableaux du tarif, compte tenu du poids de l'envoi et des zones de départ et d'arrivée. Le transfert maritime y est inclus. Il comprend dans tous les cas (nous le rappelons) la prise à domicile et dans la plupart des cas la remise au domicile du destinataire.

Il existe cinq modes de paiement des frais:

- **franco de port destination:** vous payez tous les frais de transport;
- **franco de port destination y compris les frais de formalités en douane:** vous payez tous les frais de transport et tous les frais de dédouanement;
- **franco de port Ostende:** vous ne payez que les frais de transport en Belgique; le destinataire acquitte tout le reste;
- **franco de port London Lift:** vous payez tous les frais de transport; le destinataire retire le (ou les) colis au bureau restant et paie le dédouanement;
- **non franco:** le destinataire paie tous les frais.

Aux prix donnés dans les tableaux, de zone à zone, il convient d'ajouter, selon la formule de paiement choisie, les frais de formalités en douane et, éventuellement, d'autres frais accessoires que vous auriez demandés.

NOTEZ à ce sujet que le dédouanement au départ peut être effectué par la SNCB à des prix très intéressants.



PLAN DE TRI POSTAL

	zone 1
	zone 2
	zone 3
	zone 4

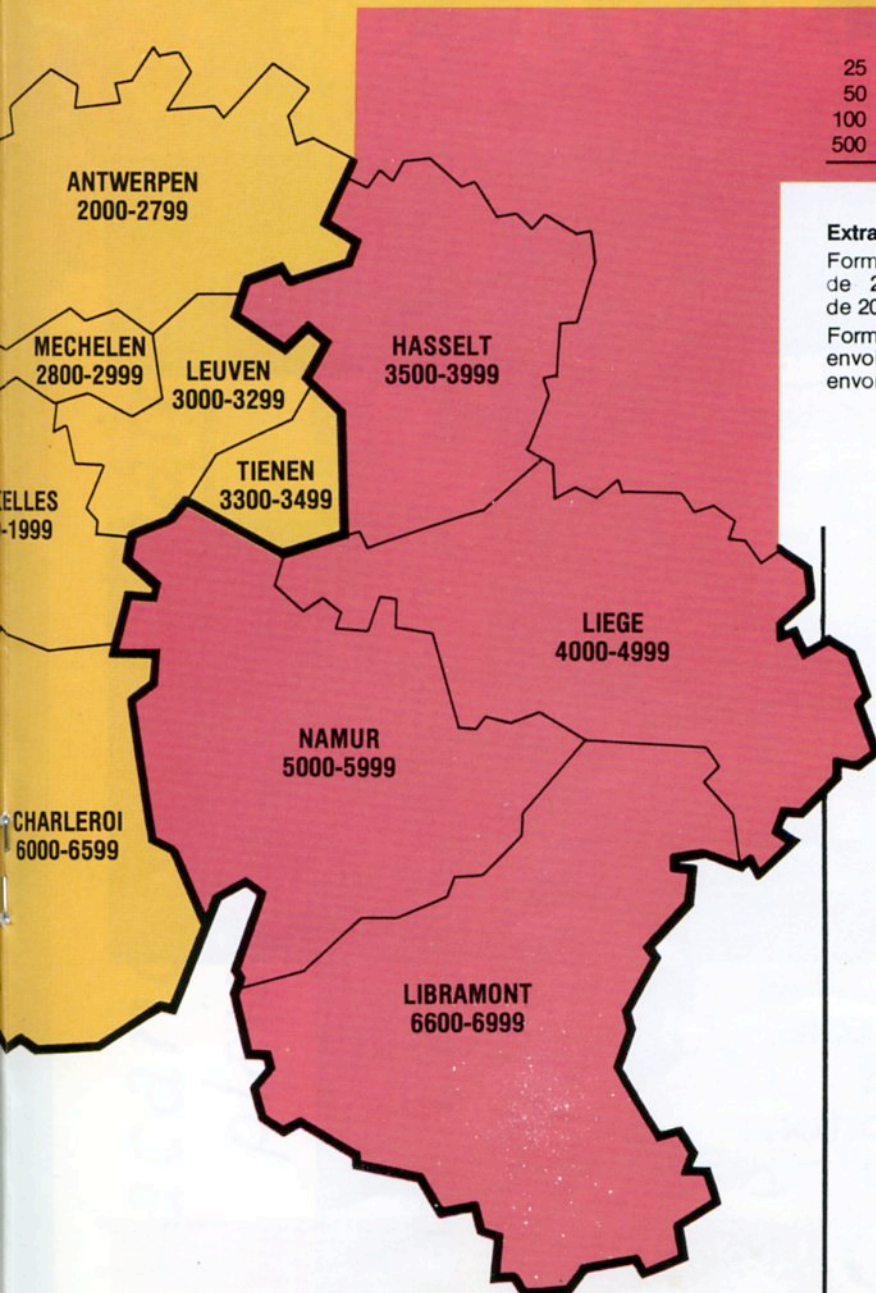
Poids taxé	ZONE BELGE 1									
	Franco Ostende	à London Lift B.R.	à Zone Britannique						à Irlande du Nord et Eire	
			1	2	3	4	5	6	Belfast Dublin	Autres localités
25	261	939	1393	1409	1425	1441	1457	1473	2009	2041
50	309	1025	1549	1597	1645	1693	1741	1789	2285	2381
100	429	1245	1905	2017	2129	2241	2353	2465	2881	3105
500	1111	3323	4843	5347	5851	6275	6859	7363	7347	8275

ZONE BELGE 2										
25	308	986	1440	1456	1472	1488	1504	1520	2056	2088
50	362	1078	1602	1650	1698	1746	1794	1842	2338	2434
100	497	1313	1973	2085	2197	2309	2421	2533	2949	3173
500	1261	3473	4993	5497	6001	6425	7009	7513	7487	8425

ZONE BELGE 3										
25	355	1033	1487	1503	1519	1535	1551	1567	2103	2135
50	415	1131	1655	1703	1751	1799	1847	1895	2391	2487
100	565	1381	2041	2153	2265	2377	2489	2601	3017	3241
500	1411	3623	5143	5647	6151	6575	7159	7663	7647	8575

ZONE BELGE 4										
25	402	1080	1534	1550	1566	1582	1598	1614	2150	2182
50	468	1184	1708	1756	1804	1852	1900	1948	2444	2540
100	633	1449	2109	2221	2333	2445	2557	2669	3085	3309
500	1561	3773	5293	5797	6301	6725	7309	7813	7797	8725

S BRITANNIQUES



Extrait du tarif des frais accessoires

Formalités en douane au départ de Belgique, par envoi de 20 à 100 kilos 180
de 200 à 500 kilos 290

Formalités en douane à l'arrivée en Grande-Bretagne ou en Irlande: envois pour la Grande-Bretagne, par envoi: 1400
envois pour l'Irlande du Nord ou l'Eire: 2000

ZONES BRITANNIQUES

- | | |
|---|---|
| 1 Londres | 4 Cheshire
Derby
Devon
Gwent
Humberside
Lancashire
Lincoln
Merseyside
Mid Glamorgan
Manchester
Nottingham
Shropshire
Somerset
South Glamorgan
South Yorkshire
Stafford
West Glamorgan
West Yorkshire |
| 2 Bedford
Berkshire
Buckingham
East Sussex
Essex
Hampshire
Hereford & Worcester
Hertford
Kent
Middlesex
Oxford
Surrey
West Sussex | 5 Cleveland
Clwyd
Cornwall
Cumbria
Durham
Dyfed
Gwynedd
Northumberland
North Yorkshire
Powys
Tyne & Wear |
| 3 Avon
Cambridge
Dorset
Gloucester
Leicester
Norfolk
Northampton
Suffolk
Warwick
West Midlands
Wiltshire | 6 Ecosse |



8566:

VOS COLIS POUR LES ILES BRITANNIQUES

Vos formalités

Que faire pour que tout se passe bien ?

Appeler le Centre Routier SNCB qui dessert votre localité. Remplir une lettre de voiture CIM C 410; y joindre un document douanier à l'exportation et trois factures (avec le numéro de TVA du destinataire) ou trois notes d'envoi. Bien indiquer en lettre de voiture:

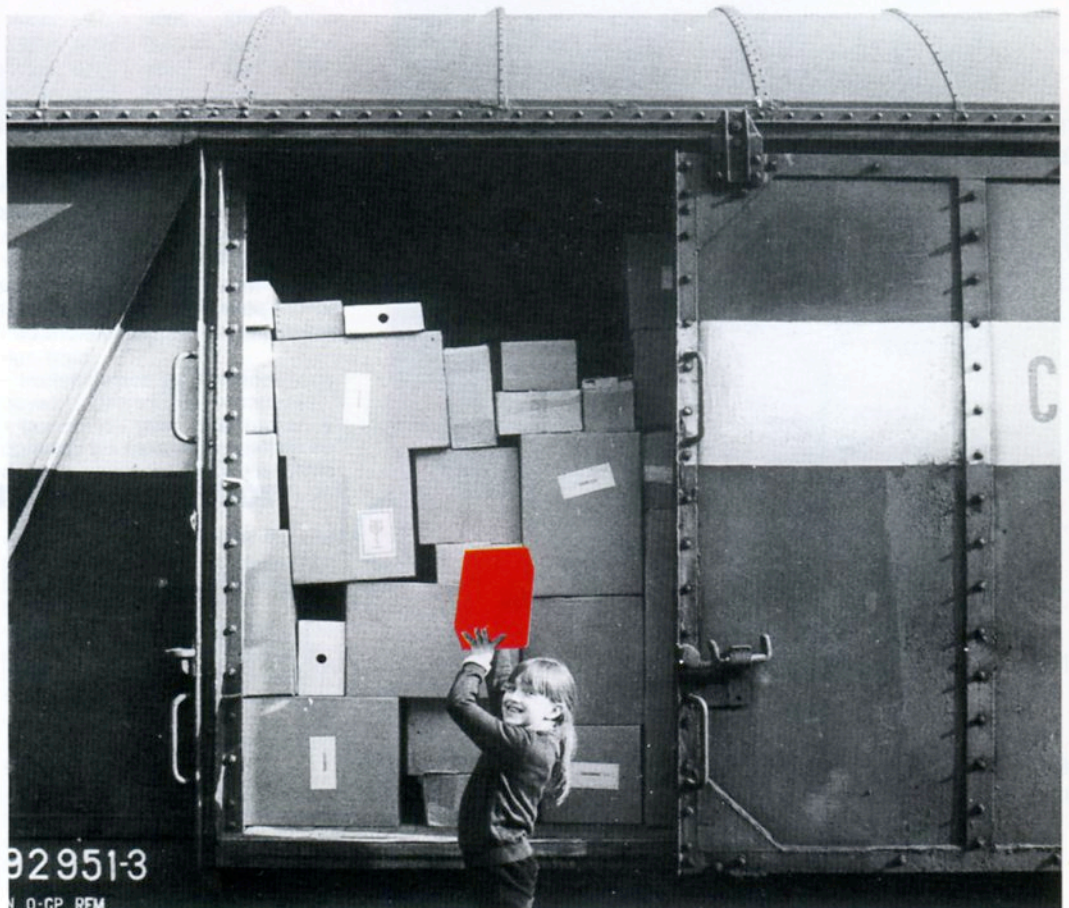
- le numéro de téléphone du destinataire (en case 14);
- le comté britannique où se trouve sa gare (en case 24).

Les informations

Peut-être désirez-vous obtenir des informations complémentaires à celles que nous donnons ici.

Adressez-vous pour cela à la représentation commerciale de la SNCB pour votre région, qui se mettra en quatre pour vous renseigner.

Vous pouvez également prendre contact avec monsieur Bemaerts, à SNCB-COLIS, par téléphone au numéro 02/523 62 40, poste intérieur 22156.



**Ce petit colis,
nous
le transportons
aussi**

CHEMINS DE FER
BELGES



Le pluritransporteur.

*Vacances en train,
plaisir du choix!*



railtour



FRANTOUR



CHARLEROI-SUD: UNE NOUVELLE CABINE



Dans la région de Charleroi, après la disparition des charbonnages, l'activité économique s'est polarisée autour d'un tissu industriel principalement axé sur la sidérurgie. Une mutation profonde a touché les secteurs industriels, commerciaux et résidentiels du bassin.

Tandis que les entités industrielles se regroupaient, on assistait à une transformation profonde du tissu routier et des transports en commun, en particulier autour de la gare de Charleroi-Sud (ring routier, métro, gare d'autobus...).

Il incombait au rail d'intégrer son trafic voyageurs dans le système général des transports en commun afin d'assurer un meilleur service à la clientèle, tout en portant également ses efforts sur les marchandises et sur l'infrastructure générale.

Une gare importante

En 1974, un important plan directeur fut élaboré par la SNCB, en accord avec les forces économiques et les autorités locales afin de mieux absorber les trafics voyageurs et marchandises de la région.

Quelques chiffres montrent l'importance de ces trafics dans le nœud ferroviaire de Charleroi-Sud à l'heure actuelle: 375 trains de voyageurs, 195 trains de marchandises et 225 parcours locaux divers, soit un total de 795 trains ou parcours, doivent être gérés tous les jours.

Ce trafic très important était contrôlé par diverses cabines dispersées dans la gare même de Charleroi-Sud et dans la zone périphérique:

- le block 19 à Marcinelle, cabine électromécanique mise en service en 1946;
- le block 20 à Charleroi-Sud côté Bruxelles, cabine électromécanique mise en service en 1947;
- le block 55 à Charleroi-Sud côté Namur, cabine électrique "à relais" mise en service en 1956;
- le poste S II à Charleroi-Sud côté Charleroi-Ouest, cabine mécanique ancienne avec complément "tout relais";
- le block 2 à Charleroi-Ouest, cabine mécanique ancienne, construite, comme la précédente, bien avant la guerre.

Il appartenait à ces différentes installations d'assurer le fonctionnement de 155 aiguillages et de plus de 140 signaux. De toute évidence, le regroupement de ces innombrables commandes en un seul poste doté des derniers perfectionnements techniques devait sensiblement améliorer la gestion d'un trafic particulièrement complexe.

La nouvelle cabine

Le plan directeur prévoyait donc la construction de nouveaux bâtiments pour la commande et la surveillance des circulations qui, en plus des installations du service signalisation, devaient abriter

les services de l'exploitation, de l'électricité, du matériel et des achats.

Ce bâtiment, dont l'architecture d'avant-garde fait comme une vigie surplombant la gare, abrite plus spécialement le nouveau block 20, dont la zone d'action s'étendra en phase finale sur une longueur de plus de 8,5 kilomètres, d'est en ouest.

Cette cabine comprendra à ce moment la commande des installations dépendant autrefois des blocks 2, 19 et 55. Elle pourra également télécommander les installations de la Sambre, de Charleroi-Sud-Quai, de Montignies-Formation ainsi que de diverses zones qui dépendent actuellement des cabines de Monceau et de Châtelet.

On aura une idée des possibilités offertes par ce nouveau block quand on saura qu'à lui seul il commande plus de 240 aiguillages électriques permettant 1.900 mouvements différents protégés par plus de 200 signaux lumineux.

Tout relais

La nouvelle cabine de Charleroi-Sud est installée dans cette tour qui, depuis quelques années déjà, fait partie du paysage ferroviaire carolorégien. Érigée sur l'ancien site de la gare latérale, elle est du type "tout relais", ce qui signifie que sa structure interne ne fait appel qu'à des circuits électriques et des relais par l'intermédiaire desquels sont assurées toutes les fonctions de sécurité. Rappels à ce propos que dans les anciennes cabines électromécaniques, la sécurité était assurée au moyen d'une "table d'enclenchements" immobilisant mécaniquement les manettes ou les leviers de commande des aiguillages, ainsi que les manettes ou leviers de commande de signal et d'itinéraire.

Le poste de commande de la cabine est installé au dernier étage - le sixième - de la tour. Il a une forme panoramique assurant une bonne visibilité sur les installations de la gare. En temps normal, la cabine sera desservie par huit agents : en première ligne quatre signaleurs, dont les pupitres commandent les installations de signalisation de la gare ou des postes subordonnés ; et en seconde ligne quatre agents de l'exploitation, dont les pupitres permettent d'entrer en communication avec tout agent extérieur ou appareillage électronique susceptibles de leur fournir des renseignements utiles à la régularité des trains.

Face à ces agents se trouve le tableau de contrôle optique - le T.C.O., comme disent les cheminots - de forme polygonale, dont la superficie dépasse 11 m², et qui permet aux signaleurs et aux agents d'exploitation de suivre et de contrôler les opérations en cours. Le T.C.O. représente de façon schématique mais complète

toutes les installations sur le terrain commandées par la cabine : aiguillages, itinéraires sélectionnés, aspects des signaux, état des pédales d'enregistrement de passage des trains, état des circuits de voie détectant la présence de convois sur la voie, autorisations échangées avec les postes adjacents...

A l'avenir, le T.C.O. recevra les voyants d'annonce automatique des trains. L'inscription figurant dans le voyant permet d'identifier et de localiser le train dans la zone d'action du poste. Ce dispositif, également prévu dans la nouvelle cabine de Bruxelles-Midi, évitera les fastidieuses annonces téléphoniques de repérage des trains qui s'approchent du poste de signalisation.

Les trois étages sous le poste de commande sont réservés aux salles de relais de la cabine. Il s'agit de véritables centres nerveux où sont groupés tous les relais et l'appareillage nécessaires à la commande des installations de signalisation. Ces relais bénéficient des plus récentes nouveautés technologiques : ils sont du type débrochable, de manière à faciliter les travaux d'entretien et à éliminer les risques d'erreur de câblage lors de leur renouvellement. L'équipement des châssis supportant les relais et leur câblage a été complètement réalisé d'après les directives de techniciens de la SNCB. Pour la réalisation de ces châssis, l'ordinateur a établi toutes les fiches de câblage des relais sous forme de listings.

La salle du deuxième étage abrite la sous-station, unité indispensable au fonctionnement et produisant toutes les tensions utilisées par les installations de signalisation et d'appareils de voies :

- 150 volts continu pour la commande des aiguillages ;
- 40 volts continu pour l'alimentation de la logique à relais et l'alimentation de secours du T.C.O. ;
- 110 volts alternatif pour l'alimentation des signaux et circuits de voie ;
- 48 volts alternatif pour l'alimentation normale du T.C.O.

Toutes les dispositions sont prises pour assurer en permanence l'alimentation électrique des installations.

L'information aux voyageurs

Au premier étage et au rez-de-chaussée de la tour se trouvent l'appareillage de télécommunication et un petit ordinateur qui commande les indicateurs des trains en partance disposés dans la salle des pas perdus, à l'entrée des couloirs sous voie et sur les quais.

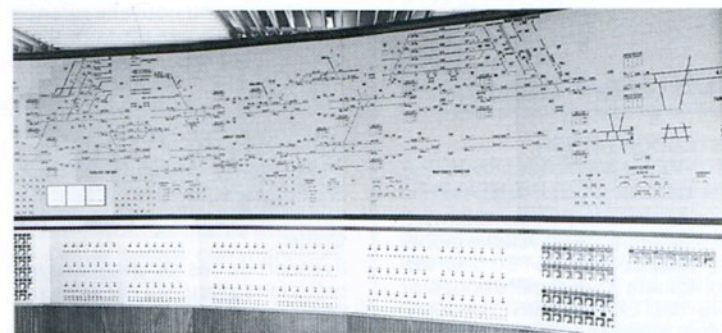
Ce système, appelé télépancartage, est en service depuis 1980. Il est complété par une installation de sonorisation pour l'information des voyageurs, à laquelle s'ajoutent des équipements d'interphonie et de liaison radio pour nécessité de service.

Lorsqu'il sera entièrement opérationnel, le poste central de signalisation de Charleroi-Sud constituera un très grand pas vers une utilisation optimale des chemins de fer dans l'agglomération.

On peut en outre annoncer l'entrée prochaine dans cet ensemble de l'ordinateur, déjà utilisé à la SNCB pour le traitement de multiples informations (horaires, retard des trains, changements d'affectation des voies notamment) et agissant comme organe de gestion et de régulation du trafic.

Autres réalisations

Outre la réalisation de cette nouvelle cabine, le plan directeur comportait d'autres volets. Citons notamment :



• la restructuration de la gare de Charleroi-Sud de manière à lui faire assurer la seule fonction d'embarquement et de débarquement des voyageurs à quai. Onze voies à quai sont prévues et le couloir sous voies a été prolongé jusqu'à la rue de la Villette avec accès au tunnel pour piétons vers le centre-ville ;

• le transfert des installations de service (garage des voitures à voyageurs et leur entretien) à Châtelet ;

• la construction d'un bâtiment pour le service des caténaires à proximité du pont de la Villette et, près du pont Saint-Roch, d'un bâtiment pour le service de la voie, regroupant les services d'entretien, de menuiserie, etc. ;

• le réaménagement de la gare de Châtelet où le bâtiment des voyageurs a été restauré de manière à assurer un meilleur accueil à la clientèle ;

• la restructuration des voies principales du tronçon Charleroi-Sud - Châtelet de la ligne 130, où quatre voies sont posées, dont deux affectées spécialement au trafic marchandises ;

• l'établissement d'un faisceau de garage à Charleroi-Sud-Quai le long de l'axe marchandises à mi-chemin entre les deux grandes gares de formation de Monceau et Châtelet ;

• l'expansion des faisceaux d'échange marchandises à Charleroi-Sud-Quai, Montignies et Châtelet (Carlam).

La restructuration des voies principales entre Charleroi et Châtelet a nécessité des travaux parti-

culièrement importants. Le pont Champeau, sur la Sambre à Couillet, a dû être dédoublé, tandis que la construction d'un passage inférieur à Couillet a permis de remplacer deux ouvrages d'art.

Le point d'arrêt de Couillet a été aménagé et celui de Couillet-Montignies supprimé. Les voies de dédoublement ont été électrifiées et la signalisation a nécessité la mise en service de deux nouveaux postes "tout-relais" à Couillet-Montignies et à Charleroi-Sud en remplacement de quatre cabines existantes.

Quant à la restructuration des voies de la gare de Charleroi-Sud côté Bruxelles, en cours d'achèvement, elle aura nécessité près de deux ans de travail au personnel

de la voie et de la signalisation. Il a fallu réaliser ces travaux par phases successives de manière à réduire au maximum les perturbations du trafic voyageurs.

Ce qu'il reste à faire...

Parmi les objectifs du plan directeur encore à réaliser, signalons :

• l'accès direct de la ligne Ottignies - Charleroi à la gare du Sud afin d'amener les voyageurs du nord de l'agglomération au nœud des moyens de transport en commun ;

• la restructuration des voies de la gare du Sud côté Namur ainsi que le renouvellement et l'élargissement du pont Saint-Roch ;

• la modernisation et l'électrification de la ligne industrielle reliant Charleroi-Ouest à Monceau, ainsi que l'établissement d'un faisceau d'échange à Dampremy ;

• la restructuration du faisceau d'échange de Marcinelle de manière à assurer une bonne régulation du trafic desservant Thy-Monceau-Marcinelle et la Fabrique de Fer.



CONTAINER

INTERCONTAINER NOUVEAU RECORD ABSOLU EN TRAFIC CONTINENTAL

Les résultats de l'année 1983 mettent en évidence un volume global de trafic de 760.685 TEU pour les containers de la société coopérative INTERCONTAINER. Ainsi donc, la hausse observée depuis le dernier trimestre en 1982 s'est poursuivie de manière continue. Comparé aux résultats en 1982, ce chiffre reflète un accroissement de quelque 6% en TEU et 9% en TEU-km. En ce qui concerne les mouvements de containers chargés, la progression est même de 11% en TEU et de 13% en TEU-km par rapport à l'année précédente. Simultanément, la part des mouvements à vide a pu être réduite de 4,5%.

La ventilation du trafic par secteurs indique que le volume de transport a suivi une évolution positive dans tous les domaines d'activité de la société.

En trafic maritime, secteur le plus important, Intercontainer a transporté au total 444.441 TEU, soit 12% de TEU chargées de plus qu'en 1982. L'augmentation est même de 20% en TEU-km chargées. Cette évolution s'explique, entre autres causes, par un accroissement sensible des transports entre l'Italie et les ports belges et néerlandais, par une nette reprise des exportations vers les Etats-Unis, ainsi que des échanges avec le Canada, lesquels ont engendré un regain de trafic sur les relations entre la République Fédérale d'Allemagne et la France d'une part, les ports cités d'autre part.

Des augmentations sensibles, de 9% en TEU et de 7% en TEU-km, ont aussi été réalisées dans le trafic continental à charge. Le volume total de 264.741 TEU (chargées et vides) est supérieur d'environ 8% au résultat de l'année précédente. Parmi les relations à fort trafic on trouve notamment les axes Italie - Belgique et France - Italie, avec leurs transports réguliers

par trains complets. Si l'on considère l'évolution du trafic depuis la fondation de la société, on constate qu'Intercontainer a établi en 1983 un record absolu dans son secteur continental. Le résultat de 1980 est dépassé de 4%.

En trafic transsibérien enfin, le ralentissement de 1982 a été suivi en 1983 par une nouvelle relance qui se traduit par un taux d'accroissement de quelque 33% en TEU. Cet essor est attribuable à une politique conséquente axée sur un système de transport par trains complets et au traitement d'importants courants de marchandises également à destination de la République Populaire de Chine.

Il ressort de ces résultats que les prévisions avancées par Intercontainer pour l'année 1983 et révisées en hausse par rapport au budget ont été réalisées et, qui plus est, d'une manière telle que la société peut envisager l'exercice en cours avec un certain optimisme.

TECE AU DEPART ET A DESTINATION DE LA GRECE

Depuis le 14 janvier, Intercontainer propose deux départs hebdomadaires avec le Trans-Europ-Container-Express (TECE) dans le trafic de containers et de caisses mobiles à destination de la Grèce. Des trains affluents réguliers en provenance de Belgique, de France, des Pays-Bas et de République Fédérale d'Allemagne garantissent la correspondance avec le TECE formé à Neu-Ulm. Ce train reçoit une rame supplémentaire à Salzbourg, puis continue jusque Thessalonique, où les containers et caisses mobiles sont soit livrés directement à leurs destinataires par la route - dans les limites de la zone de desserte de ce terminal - soit expédiés par le rail sur Volos et Athènes (Aghii Anargyri).

Dans le sens contraire, le TECE circule une fois par semaine à partir de Thessalonique; les transports en provenance de Volos et d'Athènes sont rattachés au TECE dans ce terminal. De Munich, le TECE est acheminé par des liaisons ferroviaires rapides vers les terminaux des pays desservis par ce trafic.

Selon le terminal d'expédition ou de destination, les délais d'acheminement se situent entre cinq et six jours.

Outre le transbordement des containers et caisses mobiles et leur desserte routière, l'offre d'Intercontainer peut comprendre également la fourniture de containers de 20 et 40 pieds.

Une brochure d'information plus détaillée peut être obtenue sur simple demande adressée directement à Intercontainer à Bâle, ou à ses représentations nationales. Pour la Belgique, on peut s'adresser à Interferry, Zomerweg 26, 2030 Anvers.

INTERCONTAINER: UN DELEGUE EN SCANDINAVIE

Depuis le 1er janvier de cette année, Intercontainer a un délégué pour les pays nordiques. Monsieur Yngve Andersson, attaché au service commercial des chemins de fer suédois depuis 1973, s'occupait plus particulièrement, avant sa nomination, du trafic combiné inter-scandinave. Ses nouvelles fonctions de délégué d'Intercontainer lui permettent de poursuivre dans cette voie en concentrant son activité sur les transports par containers et caisses mobiles entre la Norvège, la Suède et la Finlande.

Le bureau de Monsieur Andersson se trouve à Stockholm. Si bien qu'après avoir installé monsieur Kyriakos en Grèce et monsieur Pioli en Italie voilà trois ans, Intercontainer compte aujourd'hui trois délégués à l'étranger, en plus des sociétés qui le représentent dans divers pays.



A LA DIRECTION COMMERCIALE D'INTERFRIGO

La Société Ferroviaire Internationale de Transports Frigorifiques INTERFRIGO réorganise sa direction commerciale. Trois divisions principales d'activité sont en effet créées, pour promouvoir la rapidité des études de marchés et répondre de manière accélérée et

flexible aux desiderata de la clientèle internationale du trafic ferroviaire sous le régime du froid.

La division "Promotion des ventes" est dirigée par monsieur Michel Baeriswyl, en remplacement de monsieur Cugny, qui reprend des fonctions au sein des chemins de fer suisses.

Monsieur Rudolf Zechner dirige la division "Marketing et tarifs", tandis que monsieur Henning Nygaard, Directeur commercial, se charge provisoirement de la nouvelle division "Développement des offres de prestations et publicité".



PORTS AND TRANSPORT

Du 4 au 7 juin, le centre Ahoy de Rotterdam abrite la foire "Ports and Transport". Une exposition à caractère portuaire qui se présente comme une extension du traditionnel Freight Show Europe et prend pour axe "Les ports, carrefours dynamiques du transport international". Le thème s'adresse tout particulièrement à quiconque s'intéresse à l'activité portuaire, qu'il s'agisse d'expéditeurs, d'armements, de transporteurs, de chargeurs, etc.

Pour être vraiment un carrefour de transport international, un port doit disposer d'une bonne infrastructure ferroviaire et compter sur une collaboration optimale avec les sociétés de chemins de fer. Celles-ci sont donc en toute logique concernées par l'exposition du mois de juin, à laquelle elles participent en commun (le stand réunit les NS - réseau hôte - la DB, la SNCF, les CFF, la SNCB, Holland Rail Container, Interfrigo et Intercontainer).

Les intéressés peuvent obtenir de plus amples détails auprès du représentant de la SNCB sur place: Monsieur D'Hont Représentation de la SNCB Delftsestraat 9 c 3013 AB Rotterdam Tél. 010/13 55 50

EN BREF



MINITRIP UNIQUE A SALZBOURG



C'est une tradition, désormais, pour le bureau de tourisme de la SNCB, d'organiser en mai un minitrip spécial, unique, et qui chaque année prend une autre direction.

Ce sera encore le cas en 1984. Le choix, cette année, s'est porté sur Salzbourg et le Salzkammergut. Un train spécial prendra le départ le 30 mai, pour revenir le 3 juin. Voici le programme complet de cette escapade de 5 jours.

Programme

Mercredi 30 mai: départ de Bruxelles Midi vers 20 heures, arrêts à Bruxelles Central et Nord, Louvain, Landen, Liège-Guillemins et Verviers-Central.

Jeu 31 mai: arrivée à Salzbourg vers 8 heures. Petit déjeuner au restaurant de la gare; tour de ville avec visite du château d'Hellbrunn; installation à l'hôtel; déjeuner. Après-midi libre; dîner; soirée libre (concert facultatif); logement.

EN BREF



Vendredi 1er juin: petit déjeuner; excursion d'une journée dans le Salzkammergut (Sankt Gilgen, traversée en bateau du lac de Wolfgang, visite de Sankt Wolfgang, déjeuner au restaurant "Am Weissen Rössl", retour à Salzbourg via Bad Ischl, Attersee, Mondsee). Dîner, soirée libre, logement.

Samedi 2 juin: petit déjeuner, matinée libre, déjeuner. Excursion à Berchtesgaden, retour à Salz-

bourg via Reichenhall. Soirée folklorique avec dîner au restaurant "Stiegelkeller". Logement.
Dimanche 3 juin: petit déjeuner. Départ du train spécial vers 8 heures. Déjeuner (repas chaud). Arrivée à Bruxelles-Midi vers 20 heures (mêmes arrêts qu'à l'aller).

Composition du train

Comme les années précédentes, le train sera composé de places couchettes à l'aller, de places assises au retour et de la voiture bar-dancing.

EN BREF

Minibar: une nouveauté qui intéressera certainement les participants venant de province. Un service de minibar ambulant sera assuré à l'aller et au retour. A la carte: boissons, sandwiches et plats chauds.

Voiture bar-dancing: accès gratuit, consommations à partir de 30 francs.

Soirée culturelle: le programme n'est pas encore déterminé. Il s'agira vraisemblablement d'un concert au Palais de la Résidence ou au Palais Mirabell (tenue de ville).

Inscriptions: acceptées dans toutes les gares et agences de voyages jusqu'au 14 mai à 10 heures. Les numéros des places et le nom de l'hôtel seront communiqués après cette date.

La documentation sera remise dans le train.

Prix

Les prix comprennent:

- le voyage aller et retour en 2e classe de toute gare belge à Salzbourg;
- la réservation de la couchette à l'aller;
- la réservation de la place assise au retour;
- le transfert des bagages à l'arrivée à Salzbourg;
- tous les repas prévus au programme, boissons non comprises;
- le logement en hôtels confortables;
- trois excursions accompagnées de guides qualifiés;
- une soirée culturelle (formules D, E, F);
- une soirée folklorique;
- l'accès gratuit à la voiture bar-dancing.

Formule A: chambres sans bain, hôtels**	11.580 F
Formule B: chambres avec bain/douche et WC, hôtels***	12.420 F
Formule C: chambres avec bain/douche et WC, hôtels****	13.590 F
Formule D: comme formule A avec soirée culturelle	12.390 F
Formule E: comme formule B avec soirée culturelle	13.230 F
Formule F: comme formule C avec soirée culturelle	14.400 F

Supplément pour chambre individuelle, à payer à l'hôtel (3 nuits):
formules A/D: Oesch 175
formules B/E: Oesch 280
formules C/F: Oesch 415 par personne.

EN BREF



UN PEU DE VACANCES AVANT TERME... ET BEAUCOUP DE PLAISIR LE MOMENT VENU.

Saison d'été. L'ouest européen à portée de train. Séjours tout compris, parce qu'il est plus facile de dormir sur ses deux oreilles dès la première minute de ces fameuses vacances, auxquelles on aspire dès que le printemps fait exploser les couleurs dans les parcs et les jardins.

Séjours de soleil, qui tentent particulièrement les "victimes" d'un climat fort humide.

Séjours de plage, pour les lézards occasionnels que nous sommes. Séjours de montagne, pour nous changer tant soit peu d'un horizon qui moutonne à peine à l'orée de nos campagnes.

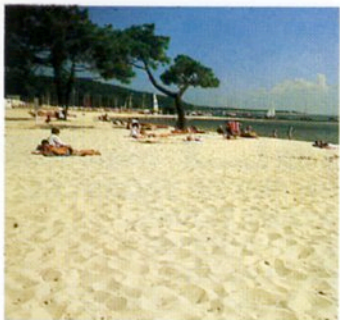
Séjours de découverte pour ceux dont les fourmis envahissent les jambes dès qu'ils divorcent des horaires quotidiens.

Séjours pour tous, vacanciers solitaires, couples, familles, groupes d'amis... pour tous les goûts et pour des bourses diversement garnies!

Le "marché" des vacances en train, à prix forfaitaires, a été partagé entre Railtour, opérateur belge lié à la SNCB, et France Tourisme Service, filiale des chemins de fer français, qui se réserve, bien logiquement, les vacances en France (et même en Corse). Railtour emmène ses clients en Allemagne, en Autriche, en Suisse, en Italie et en Espagne.

L'un comme l'autre ont choisi des hôtels de bon confort. Railtour a obtenu d'un certain nombre d'hôteliers que les enfants qui partagent la chambre de leurs parents ne paient, sur place, qu'un prix de pension complète très favorable. FTS propose, au pays de Curonsky, des offres gastronomiques tentantes, basées sur les spécialités locales ou la grande tradition d'un pays de gourmets.

L'un et l'autre assurent, sans supplément de prix, à leurs clients un encadrement d'hôtesse dont l'expérience est la meilleure assurance contre les déboires. Leurs trains spéciaux comprennent une



voiture bar-discothèque où l'ambiance marque le vrai coup d'envoi du dépaysement. FTS emporte votre voiture dans son train, selon deux formules au choix.

A destination, l'un et l'autre se chargent du transfert à l'hôtel ou à la résidence choisis, et font de même au retour, de sorte que le seul souci du vacancier soit, tout bonnement... de ne pas rater son train. Sur place, des excursions ou animations sont proposées aux estivants; c'est la découverte d'un site particulièrement intéressant, ou une tranche de folklore local; c'est en tout cas une façon de plus de ne pas rentrer au pays sans souvenirs enrichissants.



TRAINS AUTOS-COUCHETTES: ENCORE MIEUX EN 84!

Le train autos-couchettes reste une formule fort attrayante pour qui n'aime pas tenir le volant pendant plusieurs centaines de kilomètres. Partir loin sans fatigue et sans risques, ménager sa monture - en l'occurrence son véhicule - et en disposer malgré tout pour rayonner sur place... voilà une bonne synthèse des avantages que cette formule confère aux utilisateurs.

D'année en année, l'offre évolue, pour répondre de mieux en mieux aux tendances qui s'affirment dans le "marché" des vacances.

On peut faire état, pour la saison d'été de 1984, de nouveautés et d'améliorations appréciables.

Bordeaux

Tout nouveau, tout gastronomique, le train autos-couchettes Schaerbeek - Bordeaux s'ajoute à la liste déjà longue des destinations françaises. C'est le train des grands crus, qui vous mène en Aquitaine et dans les Charentes, de fin juin au 1er septembre. Départ le samedi, retour dans la nuit du dimanche au lundi, desserte d'une région en plein essor touristique, qui propose des prix plus avantageux, sur des plages nouvelles, et des plaisirs de table rares.

Davantage de départs

Brive-la-Gaillarde sera désormais desservie aussi le vendredi en juin et septembre. D'autre part, Avignon, qui est une véritable plaque tournante pour de nombreuses destinations, connaît une énorme succès pendant toute la saison. Pour ne pas décevoir bon nombre de demandeurs une fois toutes les places réservées, la SNCB porte de 3 à 4 le nombre de départs hebdomadaires en juin et de 2 à 3 ceux de septembre. Les trains nouveaux supplémentaires partiront de Bressoux le vendredi.

Prix nuancés tous azimuts

Les prix nuancés seront désormais appliqués sur toutes les destinations TAC, même vers Brig, Milan, Salzbourg, Villach et Ljubljana.

Ils dépendent de la date de départ. Le calendrier se voit en effet coloré en bleu ou en vert, un certain nombre de jours restant blancs. Les jours blancs, la SNCB applique le tarif normal. Les jours bleus, elle accorde de 1.500 à 2.500 francs de réduction selon la destination. Et les jours verts (vert, j'espère... un prix meilleur encore), la réduction va de 2.100 à 10.500 francs.

Voulez-vous un exemple? Sur un aller-retour pour Avignon, en prenant le départ les jours verts, vous économisez au total 8.000 francs.

Un compartiment tout à soi

Il est à présent possible de réserver (sur demande explicite) tout un compartiment couchettes. A condition d'être quatre (quatre membres d'une famille ou quatre amis) et de voyager ensemble. Bien sûr, cet avantage entraîne une petite dépense supplémentaire: le prix (sans supplément couchette) d'un voyage d'enfant.

Les voyageurs recevront dès cette année une consommation gratuite (d'une valeur de 40 francs) dans le train. Et le petit déjeuner (inclus dans le prix) comprendra désormais deux cafés filtres (au lieu d'une tasse ordinaire), un jus de fruits, du fromage et un biscuit.

Sur les destinations françaises, le billet de retour (ou de voyage suivant) est à partir de 1984 valable 6 mois plutôt que 2.

Une brochure

Une brochure éditée par la SNCB - disponible dans les bureaux d'information des gares - donne toutes les précisions utiles sur les trains autos-couchettes. Vous y trouverez pour chaque destination les relations, les horaires, les prix nets pour l'auto et son chauffeur et pour les accompagnants, adultes et enfants. Notez que ces prix nets comprennent le trajet, la place-lit ou couchette et le petit-déjeuner.

Enfin, le calendrier, bariolé de bleu et de vert, indique quel jour de départ choisir pour voyager à meilleur prix. Voilà. C'est facile et avantageux. Informez-vous. Demandez le programme!



A LA REPRESENTATION DES N.S.



Monsieur LUCAS, Directeur de la Représentation Générale des chemins de fer hollandais, a fait valoir ses droits à la retraite. Arrivé à Bruxelles fin 1972, monsieur Lucas nous avoue aujourd'hui avoir vécu en Belgique avec beaucoup

de plaisir, tant sur le plan privé que dans l'exercice de ses fonctions professionnelles.

Une de ses grandes joies est d'avoir porté sur les fonts baptismaux deux tarifs directs internationaux, l'un avec la France, l'autre avec la Belgique. Des tarifs qui ont permis aux réseaux ferroviaires de faire face avec panache à l'effondrement conjoncturel de la fin des années 70. Chargé aussi des intérêts ferroviaires en Flandre Zélandaise, monsieur Lucas se réjouit d'avoir pu y mettre au point de beaux trafics de marchandises CECA. Et il se souvient avec satisfaction de la mise sur pied d'un très important trafic de sel entre son pays et notre Limbourg, et du développement d'un flux considérable de céréales entre la Hollande et la France. N'oublions pas le domaine des voyageurs, dans lequel monsieur Lucas a développé, avec son équipe, des actions de promotion qui ajoutent à son plaisir.

Plus de 12 ans de carrière belge ont fait de lui une personnalité ferroviaire bien connue, qui gardera la sympathie de tous ceux qui l'ont rencontré.

Il faut donc, dès ce 1er mai, se mettre en mémoire un nouveau nom, celui de monsieur A. K. SWIJGMAN. Un nom qui n'est pas tout-à-fait nouveau, d'ailleurs, dans les milieux belges, luxembourgeois et français. En effet, le nouveau Directeur de la Représentation Générale a déjà passé cinq années dans ces mêmes bureaux dont il prend les rênes, cinq années dont une en tant qu'adjoint de monsieur Lucas.



Monsieur Swijgman nous arrive de Rotterdam, où il secondait le directeur de la représentation des NS. Sa connaissance des problèmes commerciaux ne fait donc pas l'ombre d'un doute. Et son expérience lui sera certainement précieuse pour collaborer fructueusement avec la SNCB et les représentants des autres réseaux à la gestion du transport ferroviaire de gens et de choses.

Bonne retraite à monsieur Lucas, et bienvenue à monsieur Swijgman.

EN BREF



A LA REPRESENTATION GENERALE DES B.R.



Monsieur PICKERING, représentant général des chemins de fer britanniques pour la Belgique et le Luxembourg, atteint, selon l'expression, par la limite d'âge, a franchi le pas décisif vers la retraite, au terme d'une carrière de 35 ans dans les "railways".

C'est en 1949, en effet, que monsieur Pickering rejoignit les rangs des cheminots anglais, à Bruxelles déjà, au bureau des voyageurs. Il passa ensuite une assez longue période à la division marchandises, avant de devenir adjoint de plusieurs représentants généraux successifs et d'assumer à son tour les responsabilités de représentant général. Sa contribution au développement des bonnes relations belgo-anglaises lui valut récemment d'être promu par sa Majesté la Reine d'Angleterre dans l'ordre du British Empire, une distinction enviable.

Aimé et estimé de tous, monsieur Pickering ne laissera que d'agréables souvenirs à ses nombreux amis belges.

Monsieur John MEARA a pris la succession de monsieur Pickering. Ce quadragénaire est homme de marketing, et a de tout temps exercé dans le secteur du transport, soit au British Rail, soit à la National Freight Corporation.



EN BREF

Il a occupé pendant trois ans le poste de Conférencier au Collège du British Railways Board, qui forme des managers pour l'industrie du transport. Précisions encore qu'avant de rejoindre Bruxelles, monsieur Meara était au service de Freightliners Limited, la filiale de British Rail qui traite le trafic en containers.

Bonne retraite à monsieur Pickering, et bon travail belge à monsieur Meara.

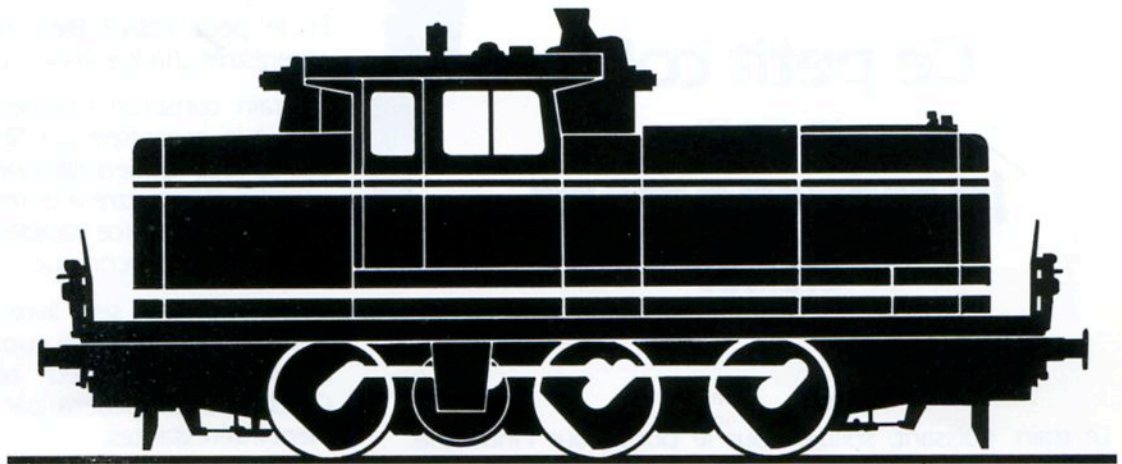
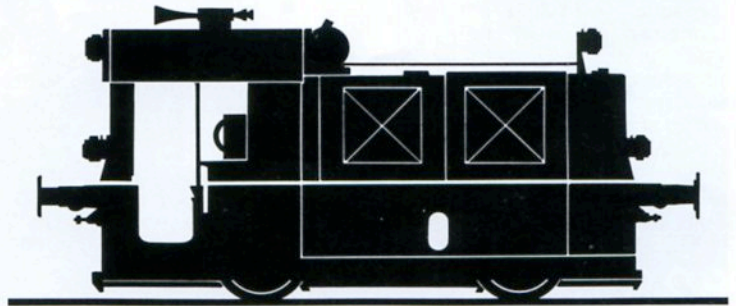
EN BREF



LOCOS DE MANOEUVRE A VENDRE

Série Köf II diesel

Longueur totale	6.392/6.450 mm
Largeur totale	3.050 mm
Puissance	128 chevaux
Vitesse maximum de service	30 km/h
Vitesse maximum à pleine puissance	45 km/h
Rayon de courbe minimum	50 m
Poids total en service	17 tonnes
Réserve de carburant	110/120 litres diesel



Série 260/261 - diesel-hydraulique

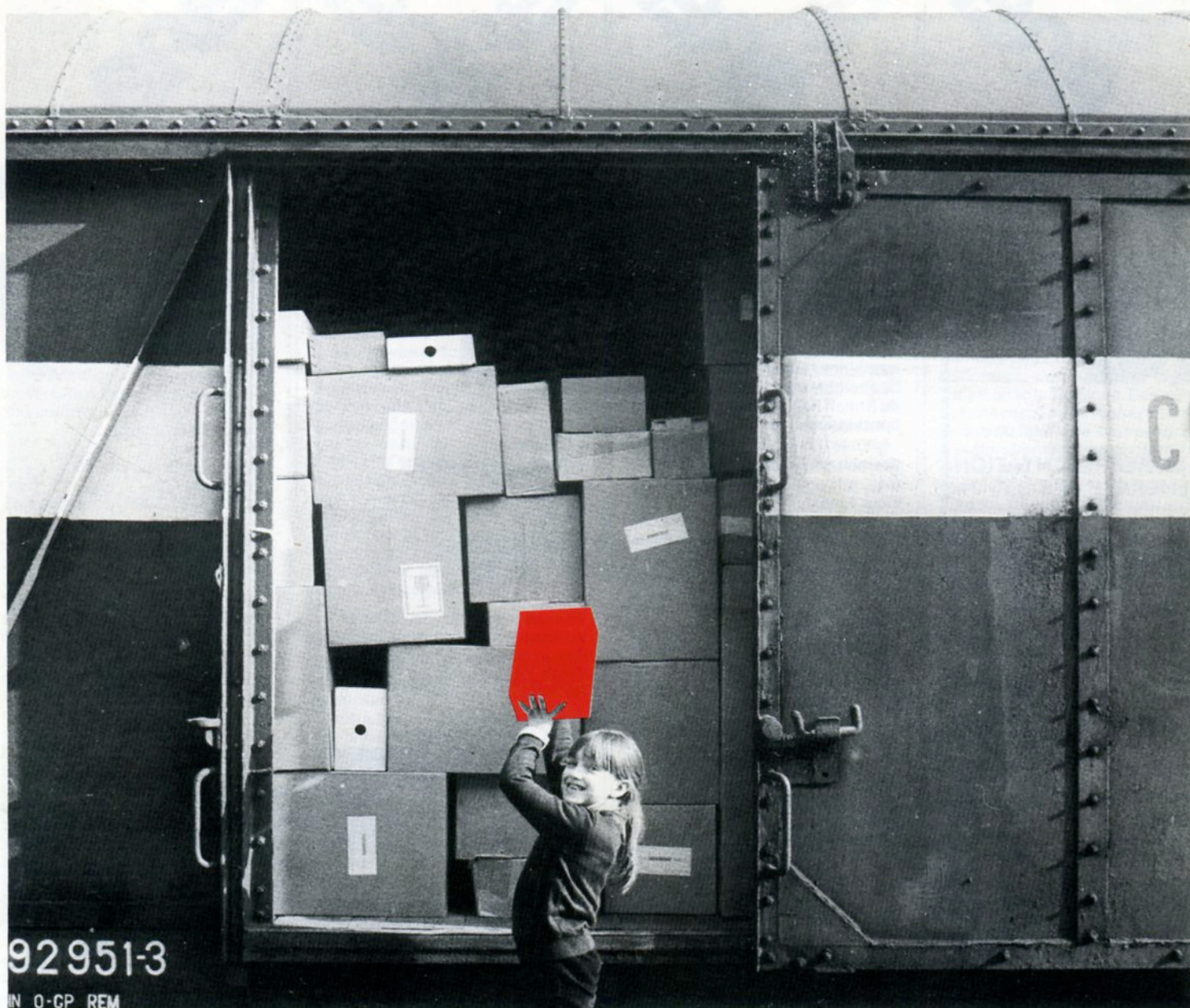
Longueur totale	10.450 mm
Largeur totale	3.100 mm
Puissance	650 chevaux
Vitesse maximum de service	30 km/h
Vitesse maximum à pleine puissance	60 km/h
Rayon de courbe minimum	100 m
Poids total en service	48,3 - 54 tonnes
Réserve de carburant	1.500 litres diesel

EN BREF

Dans le courant de cette année, la Deutsche Bundesbahn met en vente des locomotives de manœuvre de deux types différents.

La Représentation Générale pour la Belgique de la Deutsche Bundesbahn peut donner toute information utile au sujet de ces engins et de leur vente.

Son adresse:
Rue du Luxembourg, 23
1040 Bruxelles
Tél. 02/512 53 39



Ce petit colis, nous le transportons aussi

Le train, puissant, solide. Pour le port, pour l'industrie. Wagons-trémies, wagons fermés, tombereaux, citernes, wagons plats, locos diesel ou électriques... Charbon, coke, acier, céréales, minerais, containers... et le petit colis.

Et le petit colis? Bien sûr. Quinze millions d'envois enregistrés chaque année, c'est un chiffre!

Le train constitue l'élément essentiel de la distribution physique organisée par SNCB-COLIS. Les 950 camions des centres routiers sillonnent tous les jours le pays pour prendre et remettre à domicile des dizaines de milliers de colis. Et un service rapide et soigné donne une âme à cette structure technique.

Votre petit colis sera livré en 24 heures dans l'une des 760 localités à tournée quotidienne. Et si votre activité fait de vous un expéditeur régulier de petits colis, SNCB-COLIS vous proposera, par contrat, des conditions réellement intéressantes.

En savoir plus? C'est l'affaire d'un coup de fil.
 Bruxelles: 02/219 00 40 - Charleroi: 071/43 01 73
 Liège: 041/23 17 13

CHEMINS DE FER
BELGES



Le pluritransporteur.