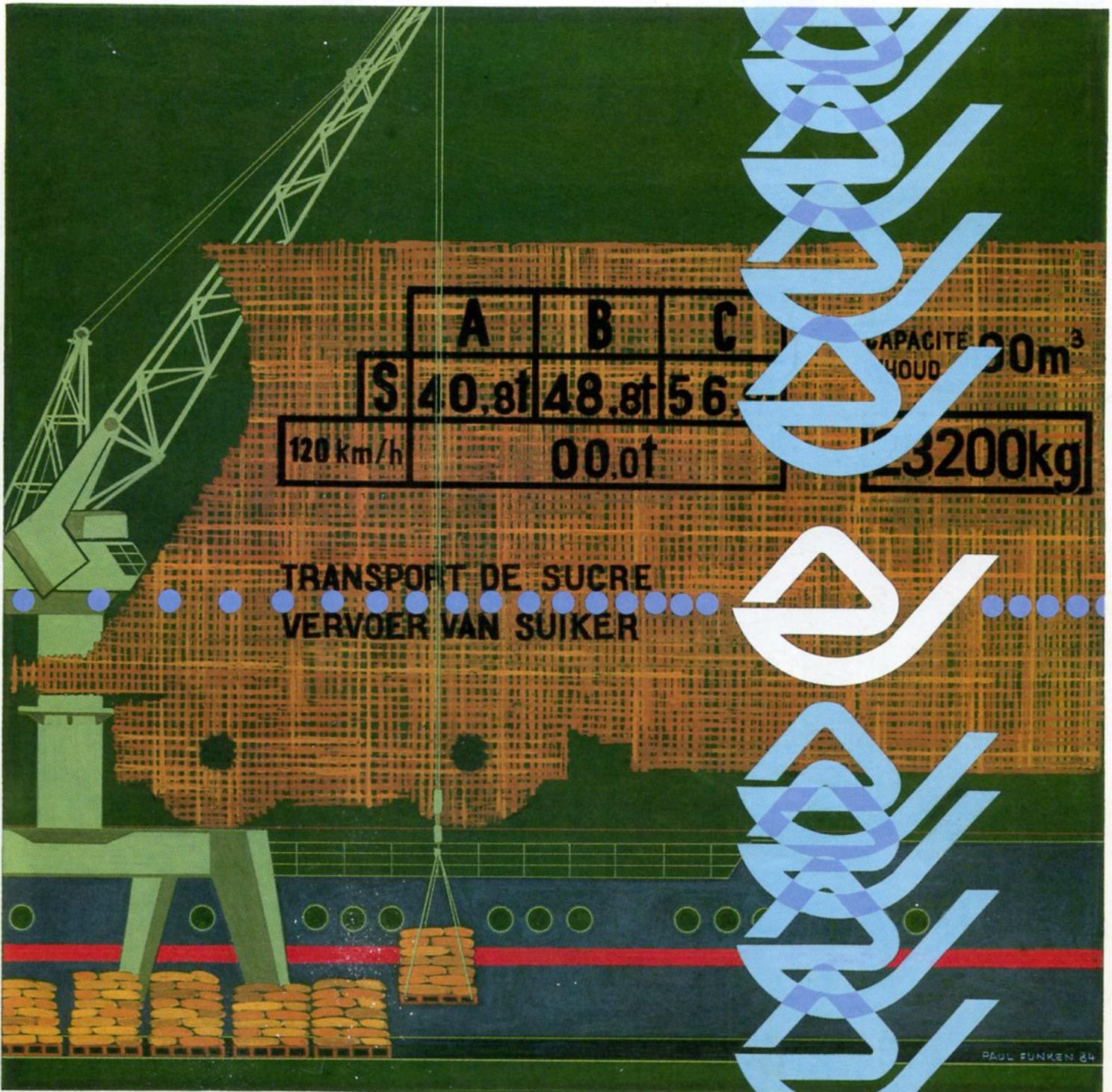


INFORMATIONS S.N.C.B.

(B)	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges	
484	JUN	
Publication mensuelle sauf les 1°, 4°, 7°, 8° et 10° mois	5000 NAMUR 1	
	P.P.I.	7 45



4

84

JUIN

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:
A. Depaauw: 2 - Guido Coolens: 3
Evapo: 10 - SNCB - Manufert: 4

SOMMAIRE



ENTREPRISE

Le sucre à Anvers: 3-7
Le sable de Sibelco: 10



NOUVELLES B

Affichage: 8-9
L'indicateur nouveau: 11
Les passages à niveau: 13



EPOQUE

Evapo-Express: 10
Design tram-bus: 14
La femme de l'année: 15



COMBINE

Transport multi-modal: 14
Le rail et la route: 14



TOURISME

Bruxelles-Paris, du neuf: 11
La carte couple/famille: 12
Les cartes de crédit à la SNCB: 12



CONTAINER

Intercontainer progresse: 15



EDITORIAL

Certains auraient conçu une couverture sirupeuse. Tant qu'à parler de sucre, édulcorons l'image!

Nous ne l'avons pas voulu. Car le sucre, comme on le verra dans les pages qui suivent, vaut mieux qu'une ironie coulante.

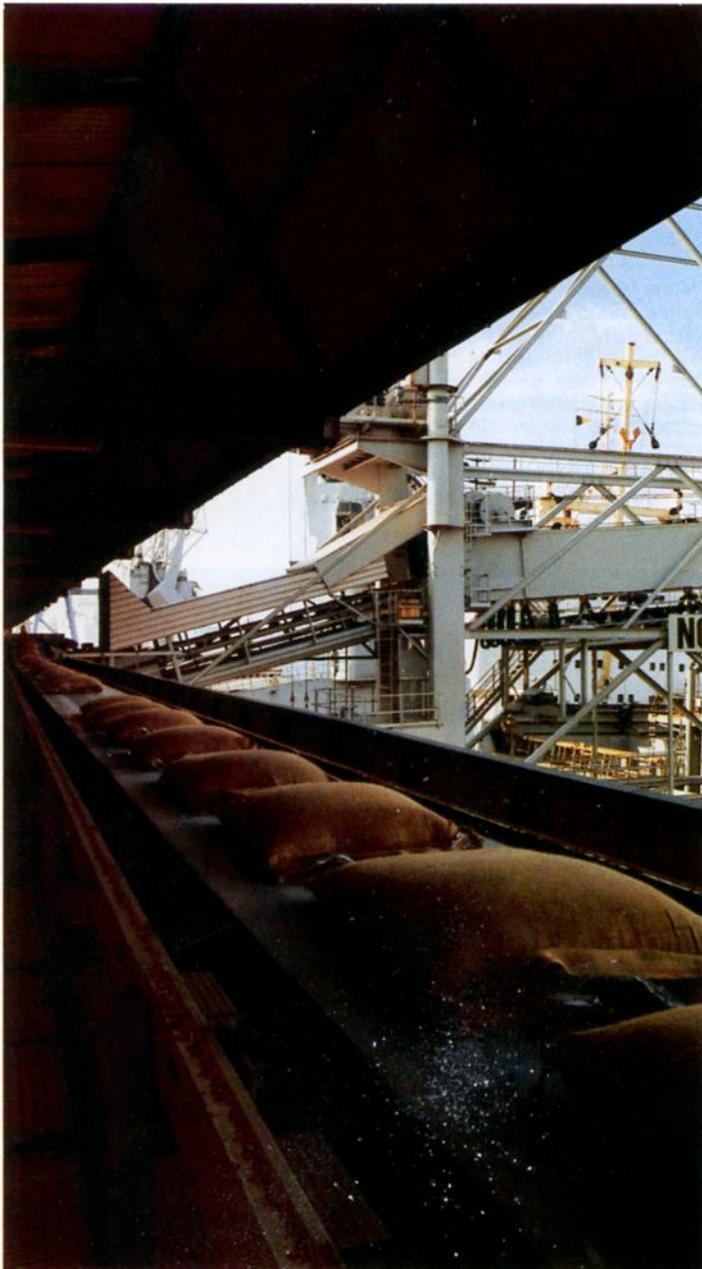
Notre démarche, pour aborder ce secteur industriel, peut paraître inattendue. Quoi! Partir de l'extrême aval dans l'intention de remonter à la source! D'autres eussent fait l'inverse.

Ce n'est pas, toutefois, souci d'originalité. La part ferroviaire dans le trafic de sucre comprend un important quota international, en croissance constante. Partant d'Anvers, où aboutissent aussi des acheminements qui ont franchi les frontières, nous pourrions prochainement, rétrécissant notre champ de vision - comme un photographe qui actionne son zoom - braquer un regard plus précis sur l'industrie sucrière belge et voir comment le chemin de fer collabore à son activité.

Nous serons alors à l'aube de la campagne 84/85. Les sucreries tourneront à plein. Les unes recevront par rail une indispensable provision de betteraves. D'autres inséreront le train en bout de chaîne, au débouché de la production. L'évolution de ce secteur industriel et des relations qu'il entretient avec la SNCB mérite bien deux publications dans notre revue. Deux "douceurs" que nous dégusterons par trains complets.



LE SUCRE EN TRAIN: 600.000 TONNES POUR ANVERS



Un carré de sucre dans le café, une cuillerée de sucre sur les fraises, la pincée nécessaire pour tromper l'amertume de la tarte aux pommes... Vivre sans sucre... On n'y pense même pas.

Quoiqu'il existe aujourd'hui des succédanés, recommandés à ceux et celles dont la corpulence excessive menace la bonne forme, le sucre, de canne ou de betterave, reste l'un des délices les plus répandus au monde. La campagne 81/82 en a vu produire, dans les cinq continents, quelque 100 millions de tonnes; au départ de canne dans les zones tropicales et sub-tropicales, de betterave dans les régions tempérées. De cet immense sucrier, 30% ont fait l'objet de commerce international.

Cuba vient en tête des exportations, avec 6,7 millions de tonnes (chiffres de 81/82). La Communauté Européenne prend la deuxième place, avec un score de 5 millions de tonnes. Plus d'un million de tonnes (c'est-à-dire plus d'un cinquième des exportations des X) prennent la mer à Anvers. Et les six dixièmes de ce potentiel rejoignent le port en chemin de fer. L'Europe des X est l'entité productrice la plus importante au monde: elle assure 13% de la production totale.

	TRAFFIC DE SUCRE DE LA SNCB (en tonnes)			Embarqué à Anvers
	Trafic intérieur	International	Total	
1980	335.548	164.906	500.454	804.461
1981	326.323	311.522	637.845	890.505
1982	393.291	287.971	681.262	1.042.918
1983	234.172	352.491	586.663	+ de 1 million

Trains de sucre

Nous pouvons considérer que presque tout le sucre remis au transport par rail est destiné à l'exportation maritime via Anvers.

En *trafic intérieur*, la Raffinerie Tirlemontoise est le principal client de la SNCB. Avant 1982, tout son sucre partait à Anvers en sacs

chargés dans les wagons fermés. Depuis août 82, la raffinerie, confrontée à un problème d'ensachage et de stockage, a partiellement modifié sa technique de transport. De ses centres de production de Brugelette, Genappe et Grimde partent désormais des wagons-silos de la firme CITA, qu'on décharge à Anvers; dans l'attente d'un chargement sur navire, le sucre est entreposé par des spécialistes tels que Noord Natie, Belgian Bunkering et Manufert.

En *trafic international*, le sucre, en vrac, arrive surtout de France (154.000 tonnes en 1980; 286.000 en 81; 283.000 en 82; et 341.000 en 83). L'équipement approprié du port d'Anvers pour l'entreposage et la manutention du sucre raffiné a aidé la SNCB à mener avec succès des actions commerciales appuyées par Promotrans (wagons CITA) et SHGT. Le trafic international a considérablement augmenté depuis 1980.

Les partenaires du rail

Noord Natie, Belgian Bunkering et Manufert sont à Anvers les trois entreprises maîtresses en matière d'entreposage et de manutention du sucre. Déployant d'importants efforts d'investissement, elles ont pu, en 7 ans, porter de 230.000 à 1 million de tonnes les quantités de sucre traitées par la Métropole.

Nous sommes allés sur place mesurer la taille et l'efficacité de ces partenaires du rail, et soupeser les perspectives pour l'avenir. Nous remonterons le courant dans une prochaine édition, pour scruter, au départ de la campagne betteravière, l'horizon des sucrieries, c'est-à-dire la facette "production".

MANUFERT: le sucre en vrac



1-2-3: Intense activité pour rendre le terminal opérationnel en septembre.

1

Constituée en 1974, Manufert est un enfant de Manuport, une vieille Nation anversoise spécialisée en entreposage, et Chemifert, filiale d'Unifert, un géant de l'en-grais.

Le terminal de Manufert, multi-purpose, c'est-à-dire ouvert au traitement de marchandises variées, fut d'abord réservé aux engrais, puis aux céréales et à leurs dérivés. Il est "souple", en ce sens qu'il peut être facilement adapté aux tendances du marché mondial. A l'heure actuelle, la CEE of-frant d'importantes quantités de sucre à l'exportation, ce terminal s'ouvre au sucre.

Deux surfaces d'entreposage existent déjà. Une troisième est en construction, un silo plat d'une capacité de 100.000 tonnes de sucre "prêt-à-exporter".

Manufert prévoit de 3 à 4 renouvellements de stock par période annuelle, de sorte que sa capacité totale pour la période se situerait à 300.000 tonnes. Le silo plat comprend cinq divisions - ouvertes à des qualités fournies par des producteurs différents - où le sucre sera conservé à une température et à un degré hygrométrique adéquats. A l'arrivée d'un navire, la quantité voulue sera immédiatement ensachée et chargée.

Cette méthode sera unique en Belgique, et presque unique en Europe, puisqu'une seule entreprise fait de même, à Dunkerque. Pour traiter la grande masse de vrac et ensacher avec efficacité, Manufert a prévu un outil compétitif au plan mondial.

La distance entre producteur et manutentionnaire portuaire sera couverte par le chemin de fer, transporteur idéal de masses importantes. Manufert sera donc un

partenaire de choix pour la SNCB. "Sera", bien sûr, car les nouvelles installations (fosse, silo, ensachage) ne sont pas encore opérationnelles. On y travaille ferme pour pouvoir démarrer en septembre, en même temps que la campagne sucrière de 1984. Concrètement, cela signifie que le terminal doit être prêt au plus tôt, pour atteindre sa vitesse de croisière au moment voulu.

TOUT le sucre sera acheminé en wagons. Manufert compte sur deux trains complets de 1.200 tonnes par pause. La petite fosse destinée à recevoir des chargements routiers n'est qu'une "sortie de secours" pour les cas d'urgence. Le déchargement des

trains, le pesage et l'évacuation vers le silo se feront au rythme de 500 tonnes/heure. A l'accostage d'un navire, le processus inverse atteindra la même cadence. Le sucre sera repris au silo par des ouvertures au sol, et acheminé vers l'ensachage, d'où partent trois lignes de chargement. Ainsi, 2.400 tonnes pourront être traitées au cours de chaque pause.

"Nous voyons l'avenir avec confiance" nous a déclaré un porte-parole de Manufert. "Anvers traite à l'heure actuelle plus d'un million de tonnes de sucre. Nous espérons y ajouter un supplément appréciable. Notre investissement de 650 millions est en effet justifié par une étude très fouillée du marché. Il existe certes à An-

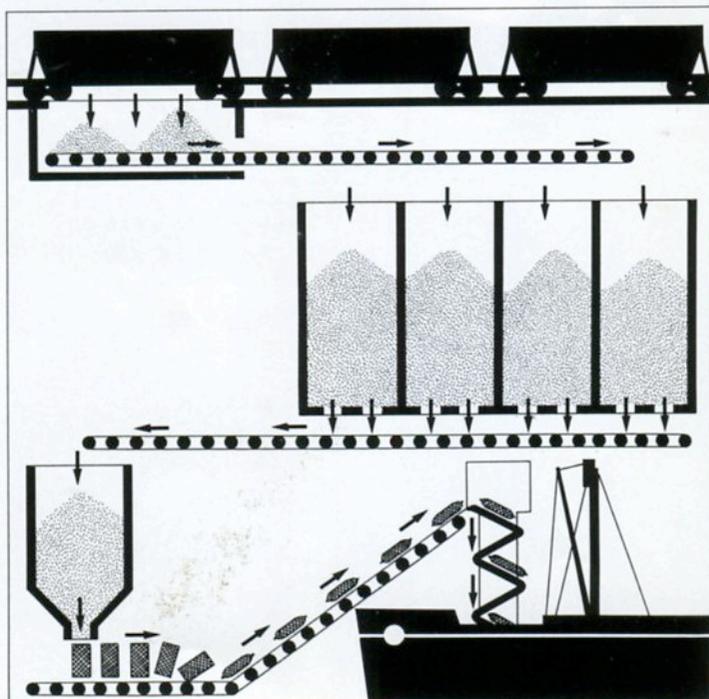
vers trois terminaux sucriers, mais une situation de saine concurrence favorise le pouvoir d'innovation et la croissance des entreprises. Cela profitera indirectement au port et au chemin de fer. Car nous sommes en mesure d'attirer de nouveaux trafics. Manufert est un partenaire nouveau pour la SNCB, avec qui nous travaillons, en parfaite intelligence, à l'établissement d'une voie de raccordement embranchée au faisceau Lillo. Nous voyons avec confiance l'avenir de cette collaboration".



2



3



BELGIAN BUNKERING:

le sucre en sacs



Belgian Bunkering vit le jour dans les années 30. Elle se consacrait entièrement au déchargement de navires de charbon. Après la guerre s'ajoutèrent à cela des activités de chargeur maritime, la division charbon Vloeberghs et l'établissement de quelques firmes soviétiques comme Ferchimex, Allied Stevedores et Scaldia Volga. Son terminal sucrier fut mis en service en 1982.

L'activité principale de Belgian Bunkering reste le traitement du charbon. Le sucre vient en second rang, devant l'activité de chargeur.

Les neuf dixièmes du sucre traité par la firme arrivent en vrac, par train, des raffineries belges, françaises et allemandes. Les 10%

restants proviennent, par la route, de centres de production difficilement accessibles par rail.

Pendant toute la campagne betteravière, deux rames de wagons autodéchargeurs de CITA et Simotra sont mises en rotation. L'installation (déchargement et ensachage) traite par pause une rame complète de 20 à 22 wagons de 58 tonnes. Toute la manutention - du déchargement au stockage ou au chargement maritime direct - procède en continu. Les wagons libèrent leur charge au-dessus d'une fosse. Des bandes transporteuses acheminent le sucre vers quatre silos d'ensachage, quatre unités de 300 tonnes. Le sucre est pesé automatiquement, ensaché et dirigé vers les magasins ou vers les "tobogans" qui aboutissent au navire. Notons toutefois qu'un dixième du sucre approvisionné en train arrive déjà ensaché.

Contrairement à Manufert, Belgian Bunkering stocke le sucre en sacs. Le stock, d'une capacité de 120.000 tonnes, se renouvelle environ 4 fois par an. Ce qui nous amène à un petit demi million de tonnes par exercice, c'est-à-dire à peu près la moitié du volume déjà traité à Anvers.

Comme les autres entreprises du secteur, Belgian Bunkering manifeste une grande confiance. "Deux grands terminaux, un troisième en construction, ce n'est certes pas la sur-capacité pour

Anvers" nous y dit-on. "L'avenir est donc serein, pour nos entreprises, pour le port et pour le chemin de fer, si nous entretenons une concurrence saine, génératrice d'évolution pour les partenaires du secteur.

"L'offre est suffisante pour l'instant. La France et l'Allemagne font de plus en plus appel à Anvers pour l'exportation maritime de leur sucre. Manufert va attirer à Anvers de nouveaux trafics. Tout cela est très positif. Par contre, une stagnation ou un rétrécissement du marché engendreraient incontestablement des problèmes.

"En toute logique, nous devons envisager des extensions, car notre capacité est utilisée à 100%. Nous essayons de nous inscrire de façon très souple dans les tendances du marché. Si la rentabilité devait fléchir, nous pourrions sans problèmes nous orienter vers d'autres produits de masse, comme les céréales et leurs dérivés... et le chemin de fer serait bien sûr de la partie".

1. Ensachage dans les règles de l'art.
2. Stockage sac par sac.
3. Le "tobogan" plonge au cœur du navire.



1



3



2

NOORD NATIE: stockage palettisé



1



2



3

C'est une vieille Nation anversoise, dont le développement remonte au Moyen-Age. Ce qui explique les différences qui existent entre Noord Natie et les autres Nations.

Ses activités sont réparties sur 4,5 km de quais; elles comprennent les containers, les charges conventionnelles, le traitement des fruits (en surgélation et en réfrigération), le stockage en tank, le traitement massif de produits alimentaires (café, sucre, cacao, poudre de lait...). Le sucre occupe une part importante dans l'assortiment de produits de Noord Natie. La firme en exporte chaque année un demi million de tonnes produites par les raffineries belges, françaises, allemandes et hollandaises. Une moitié arrive par train, l'autre étant répartie entre la route et la voie d'eau.

Noord Natie est active dans le domaine du sucre depuis avant 1940. Le premier terminal sucrier de vrac fut construit en avril 1981 au quai 314. Un an plus tard, un deuxième prenait forme au quai 416; il est opérationnel depuis juin 1983. La croissance rapide du trafic anversoise a amené Noord Natie à adapter l'année dernière ses raccordements ferroviaires: elle a allongé et démultiplié ses voies pour faciliter le parcage des rames en période d'affluence.

Le tiers des quantités acheminées par train passe directement à bord des navires selon le schéma classique: wagons, fosse de déchargement, bande transporteuse, pesage automatique, ensachage, tobogan, soute.

Noord Natie possède aussi une installation semi-automatique de déchargement de sacs. Les "déchargeurs de wagons" franchissent en zig zag les portes des véhicules et deux travailleurs canalisent les sacs (ils ne les soulèvent pas!). L'installation est couverte, de sorte que le travail puisse se poursuivre par toutes les conditions climatiques.

Des bandes transporteuses dirigent les sacs vers des empileuses automatiques qui les assemblent en charges palettisées, que des élévateurs à fourches répartissent alors dans les magasins. Voilà la spécificité de Noord Natie. Le sucre arrive en vrac qu'on ne charge pas directement en soute est ainsi ensaché et palettisé dans l'attente du départ.

Le responsable de Noord Natie que nous avons rencontré se dit satisfait de la collaboration du chemin de fer. "C'est une collaboration idéale. Les loueurs de wagons, tels CAIB, contribuent à cette efficacité. Ces sociétés ont même attiré certains trafics français vers Anvers. Notre organisation doit sa souplesse notamment à la collaboration de la SNCB et des loueurs. Une bonne partie du sucre français "routier" est devenue aujourd'hui du sucre "ferroviaire". La régularité des approvisionnements et notre programmation sont parfaitement respectés: le chemin de fer suit le schéma d'une manière exemplaire.

"Il y a de l'avenir dans le sucre. Mais nous devons rester attentifs à la politique Communautaire, qui détermine, entre autres, les quotas de production. Nous avons donc élaboré une méthode flexible, qui nous permette une reconversion rapide dans d'autres types de marchandises.

"Le premier port sucrier de France, Dunkerque, est un concurrent très sérieux pour Anvers. Sa capacité est actuellement utilisée à 100%. La France a, en 1982, produit 700.000 tonnes supplémentaires de sucre. Dunkerque n'a pas pu les absorber, si bien qu'Anvers en a vu passer une partie. Il faut dire que notre port propose un service particulièrement attrayant.

"La Métropole compte pour l'instant trois grands manutentionnaires de sucre. C'est un avantage. Le nouveau terminal de Manufert est un "enrichissement" et une preuve qu'il y a encore place pour de nouvelles initiatives. Nous y voyons une forme complémentaire de concurrence. Et justement, l'initiative privée est un des piliers de la bonne santé d'un port. Si la SNCB collabore toujours aussi efficacement - ce dont nous ne doutons pas un instant - Anvers deviendra un leader sur le marché".

1-3. Manutention et stockage palettisés chez Noord Natie.

2. Les wagons CITA s'arrêtent un à un sur la fosse.

4. Chargement conventionnel des palettes dans les soutes.



4

Les trois grands



Notre visite aux manutentionnaires de sucre nous a appris qu'il y a de l'avenir pour le rail dans ce domaine. La croissance des quantités annuelles n'est pas le seul indicateur encourageant en la matière. Les nouveaux investissements, engagés et programmés, donnent un autre signe évident de la tendance.

Ni Belgian Bunkering ni Noord Natie - qui occupent déjà la place - ne voient une menace dans l'implantation de Manufert. Mais au contraire de nouvelles chances pour le port et pour la SNCB. Manufert compte d'ailleurs faire jaillir de nouvelles sources.

Quant à la méthode de travail (déchargement, ensachage, chargement des navires...), nous n'y avons pas vu de différences mar-



quantes. La distinction entre les trois manutentionnaires se situe au plan de l'entreposage: Manufert utilise un silo, Belgian Bunkering empile les sacs, et Noord Natie constitue des charges palettisées. Trois systèmes qui présentent leurs propres avantages... et peut-être aussi des inconvénients. Une chose est sûre: cha-

cun travaille efficacement et soûplement, en très bonne collaboration avec la SNCB. Ce dont tirent profit les producteurs de sucre, le port d'Anvers et, en fin de compte, l'économie belge.



Quelques chiffres

La culture de canne à sucre connaît un rendement moyen de 55 tonnes à l'hectare. La canne à sucre ayant une teneur de 10% environ, on peut compter sur 5.500 kilos de sucre par hectare cultivé.

La production de sucre au départ de betteraves est un peu inférieure. La teneur en sucre de la betterave atteint certes 14 à 15%, mais le rendement par hectare ne dépasse pas 30 tonnes. Si bien qu'on peut compter 4.350 kilos de sucre par hectare de betterave cultivé.

Ne perdons pourtant pas de vue qu'il s'agit là de moyennes calculées à l'échelle mondiale. De nombreux facteurs (conditions climatiques, nature du sol, etc.) peuvent modifier sensiblement les données d'un pays à l'autre. Ainsi, en Belgique, pendant la campagne 82/83, on a tiré de chaque hectare cultivé 63 tonnes de betteraves et 8,3 tonnes de sucre. (source: Hinterland, Revue du port d'Anvers)

Le sucre est conditionné en sacs de jute de 50 kilos, doublés de plastique pour protéger le produit de l'humidité.



Le label sucre



Le label sucre a été créé en 1970, pour être le symbole du sucre (saccharose) sous forme pure ou traité en produits sucrés, sans addition d'autres édulcorants naturels ou artificiels.

Apposé entre autres sur les emballages, comme sur les installations de production, de recherche, d'entreposage et les véhicules de transport, ce label est la propriété exclusive de la Sugarmark Holding Company Ltd, de Londres.

Les utilisateurs du label sont regroupés en une union internationale qui a son siège à Paris. Cette union a la responsabilité de la gestion administrative et de la

promotion du label. Fin 1981, le label était utilisé par des organisations anglaises, belges, brésiliennes, espagnoles, françaises, hollandaises, irlandaises, portugaises, sud-africaines et suédoises. (source: Hinterland, Revue du port d'Anvers)



**"LE CHEMIN DE FER NOUVEAU
EST ARRIVE"**

IC-IR INTERREGION

relations cadencées



Récemment, une étudiante écrivait à la rédaction de notre revue. Préparant un travail de haut niveau sur l'image de l'entreprise, elle nous demandait de lui procurer toute la documentation éditée par la SNCB pour faire connaître son produit remodelé à partir du 3 juin.

L'image est en effet un point central de toute communication, et particulièrement de la communication commerciale.

La SNCB, au moment d'annoncer son service nouveau IC-IR, a décidé de le présenter sous une forme visuelle unique. Nos lecteurs ont

cette image chez eux : elle formait la couverture du numéro spécial que nous avons publié en mars. La même automotrice break, dans le même décor, apparaît en couverture de l'indicateur et sur les fardes utilisées pour distribuer la documentation à la presse et dans des réunions publiques.

Les brochures de tout genre - des brochures horaires surtout - ont une couverture semblable, tantôt dans les mêmes couleurs vives, tantôt dans une version simplifiée.

Dans les gares, six affiches de format standard présentent cette

image, avec des textes différents consacrés, tour à tour, aux grandes caractéristiques du système.

Et depuis le 1er mai, circulant en ville, sur certaines routes, et dans l'environnement de certaines gares, vous aurez sûrement vu ces affiches de 20 m² qui annoncent l'offre IC-IR. Ou même d'autres, plus larges, sur une surface de 40 m², dressées sur le site ferroviaire, et même en ville, là où la chose était réalisable.

Paul Funken, le metteur en page de notre revue - et aussi rénovateur de l'indicateur, dans sa forme graphique - voit ainsi sa création

multipliée, à tous les formats et tous les tirages. Comme le train arrivant en gare de La Ciotat, dont les frères Lumière ont fait le premier film choc de l'histoire du cinéma, l'automotrice break numéro 303 semble surgir des gouaches de Paul Funken et de l'affiche pour annoncer à tous que, comme le beaujolais à chaque automne (et dans une teinte proche), "le chemin de fer nouveau est arrivé".



LE MARCHAND DE SABLE A CHOISI LE TRAIN

A l'heure du "marchand de sable", la somnolence nous gagnait. L'un ou l'autre se frottait les yeux. Un troisième bâillait longuement et exhalait ce reste de dynamisme insuffisant pour mener encore une course folle dans la pénombre du grand couloir. Le marchand de sable passait, notre nuit commençait.

Il est loin ce temps. Et le marchand de sable aujourd'hui n'a plus le même sens. Nous le voyons passer dans les entreprises, nourrir les industries spécialisées, engendrer une activité d'envergure.

Les sableries belges sont localisées principalement dans le Limbourg, autour de Mol, de Maasme-

chelen, de Lommel. Le pays produit chaque année environ 2 millions de tonnes de sable industriel.

La société SCR-SIBELCO (présente aussi, fût-ce sous une autre raison sociale, en Suisse, en France, en Espagne, au Portugal et aux Etats-Unis) a récemment ouvert au trafic ferroviaire son nouveau centre d'exploitation de Lommel-Maatheide. Elle extrait là environ 5.500 tonnes de sable par semaine. Et la SNCB en achemine les sept dixièmes vers les Glaceries St-Roch, à Auvélais.

Le processus de transport a été mis au point par la SNCB et sa filiale Edmond Depaire. Il fait usa-

ge de Benne Basculantes Amovibles (BBA), technique mixte utilisée pour la première fois pour l'approvisionnement en charbons des centrales électriques non raccordées au réseau ou mal équipées pour recevoir les trains complets de wagons autodéchargeurs.

Le centre de Lommel-Maatheide est raccordé, les BBA posées sur wagons plats y sont donc chargées directement. Toutes les semaines, la gare d'Auvélais reçoit trois trains complets de 1.150 tonnes. Après transbordement des BBA, un transporteur routier prend le relais pour acheminer le sable jusqu'au point de déchargement des glaceries.

Informations SNCB profitera de l'été pour rapporter de Lommel des images et des détails sur le processus de production et la chaîne de transport qui s'y raccorde.

Un trafic semblable à destination de Glaverbel Auvélais est en voie d'élaboration, et la SNCB étudie avec les producteurs des projets d'exportation en Allemagne et via le port d'Anvers.

Le marchand de sable peut passer: la SNCB s'en réjouit.



EVAPO-EXPRESS: LE FROID EN VEDETTE

Fin mars, aux aurores d'un printemps encore frisquet, des "auxiliaires du froid" lançaient une opération d'information en train. EVAPO, firme belge associée en groupe avec la société hollandaise Noord-Brabant, a en effet, du 27 au 30 mars, présenté ses produits nouveaux à Gand, Anvers, Liège et Bruxelles. En recevant de 10 à 21 heures dans l'Evapo-Express une clientèle préalablement invitée par lettre.

L'Evapo-Express présentait trois produits nouveaux:

- le DISCUS de DWM Copeland. Une série nouvelle de compresseurs frigorifiques semi-hermétiques, dont le constructeur annonce deux avantages: une économie d'énergie de 15% et une augmentation de 25% de capacité frigorifique.
- les compresseurs hermétiques de DWM Copeland. Une gamme nouvelle également, et made in Belgium.
- un système électronique Fanal-Westinghouse pour la régulation des installations frigorifiques et de conditionnement d'air.

Certes, l'activité du groupe Noord-Brabant/Evapo ne se limite pas à ces trois types d'appareils. On retrouve ses productions, très diversifiées, dans le secteur de l'alimentation (et nous pensons particulièrement à l'équipement des wagons frigorifiques), le secteur agricole (refroidissement et stockage direct de lait frais, stockage de fruits, légumes et fleurs...),

le secteur industriel (lyophilisation de biens de consommation, dessiccateurs de bois...), et le secteur médical (conservation de plasma sanguin et de médicaments...).

Le choix du train, comme dans tous les autres cas du genre, s'explique facilement. La firme vient à la rencontre de la clientèle réelle et potentielle; elle attire sur elle seule l'attention de cette clientèle, comme elle ne pourrait assurément le faire dans un salon d'ensemble. Invitant ses clients région par région, elle peut mieux ventiler les visites, réserver à ses invités un accueil plus soigné encore, hors des pointes facilement imaginables dans une manifestation d'ensemble. Et n'oublions pas l'atout psychologique pour les forces de vente: le client s'est déplacé spécialement pour les rencontrer; voilà qui donne sans doute plus d'assurance, et par suite plus d'efficacité.

Evapo est venue compléter la liste des utilisateurs du train-expo. Une liste qui s'allonge régulièrement, mais moins vite qu'on le croirait à priori: c'est que certains ont déjà réservé le matériel pour leur train-expo suivant!





BRUXELLES-PARIS: PLUS PRES DES BESOINS

Depuis le 3 juin dernier, le service des trains entre Bruxelles et Paris est sensiblement modifié. On peut même parler d'une refonte substantielle, dont le but est de mieux répondre aux besoins de la clientèle ferroviaire.

Pour mieux cerner l'amélioration ainsi réalisée, rappelons brièvement la situation antérieure :

- six trains TEE dans chaque sens (accessibles avec billet de 1ère classe et supplément TEE).
- deux trains Inter City dans chaque sens. Il s'agissait de trains ordinaires à supplément, dont le rôle était principalement de dégager les autres trains aux jours de pointe.
- les trains ordinaires.

La nouvelle offre présente quant à elle une configuration différente :

- deux trains TEE dans chaque sens. Leurs conditions d'utilisation restent inchangées. La composition des rames a été renforcée; elles sont à présent constituées des voitures les plus récentes du parc TEE et présentent un niveau de confort élevé. Le premier TEE quitte Bruxelles Midi à 7h10 et arrive à Paris Nord à 9h43,

c'est-à-dire avant 10 heures, comme le souhaitaient tant les usagers. Le TEE de retour quitte Paris Nord à 17h41 pour être à Bruxelles Midi à 20h08.

- des trains Inter City. Trains de grand confort qui remplacent la plupart des TEE supprimés. Ils se composent des anciennes rames TEE, dont certaines voitures ont été transformées en 2e classe. Ils sont accessibles contre paiement d'un supplément Inter City, moins élevé que le supplément TEE. En première classe, le voyageur retrouve toute la qualité de service des TEE. Quant aux voitures de 2e classe, elles présentent un niveau de confort et d'esthétique particulièrement recherché. Elles ont été "réhabilitées" avec une élégance digne des grands couturiers.
- des trains ordinaires, pour lesquels il n'y a ni restriction ni supplément. Ils sont assurés par un matériel Corail et/ou Eurofima, dont la qualité n'est plus à démontrer.

Le nouveau service ainsi conçu présente, entre autres avantages, celui de répondre à l'insuffisance de l'offre en 2e classe, qui devenait de plus en plus sensible. Il

assure une desserte mieux étalée dans la journée; on ne peut certes pas encore parler d'horaires cadencés, mais le rythme est plus harmonieux. En outre, il a été pensé afin de faciliter les correspondances à Paris, notamment avec le TGV. Signalons enfin l'amélioration du temps de parcours qui, pour certains trains, est de l'ordre de quinze minutes.

	TEE (1)			(2)	IC (1)(2)			IC (2)	TEE (2)	IC (2)(3)				
Bruxelles Midi	7.10	8.04	10.10	10.41	11.49	14.07	14.10	16.08	17.14	18.38	19.12	20.41	0.45	
Paris Nord	9.43	10.50	13.00	13.30	14.15	16.55	17.15	18.56	19.44	21.13	22.06	23.15	6.25	

	TEE (1)		(2)	IC (1)(2)	IC			TEE (2)	IC (2)(3)				
Paris Nord	7.10	7.48	10.12	10.23	11.35	13.30	14.38	16.43	17.41	18.40	19.57	23.15	
Bruxelles Midi	9.37	10.48	13.04	13.16	14.04	16.20	17.36	19.33	20.08	21.08	22.45	5.29	

(1) sauf le dimanche; (2) supprimé à certaines dates; (3) supprimé le samedi.

Le tableau présente à titre indicatif un condensé des horaires à partir du 3 juin 1984. Quelques modifications pourraient encore y être apportées.



L'INDISPENSABLE INDICATEUR

Depuis le 3 juin, les trains du service intérieur roulent selon le nouveau dispositif de trafic, appelé IC-IR. Bien des choses ont changé. Horaires modifiés, cadences mieux rythmées, matériel mieux réparti... Peut-être le système fait-il ce qu'on appelle de petites maladies de jeunesse. Il en guérira très vite et prouvera, à court terme, son efficacité accrue.

A système nouveau information nouvelle. Et le premier témoin de cette information n'est autre que l'indicateur. La SNCB a remodelé celui-ci en profondeur, pour en faire un outil plus pratique et plus utile que jamais.

La couverture comprend deux rabats qui, une fois dépliés, aident le lecteur à consulter les tableaux horaires. On y trouve le calendrier de circulation et les signes reportés dans les horaires, une carte des relations rapides IC et IR, et une carte du réseau complet, avec références aux tableaux et grille de localisation des gares.

Les 700 pages intérieures sont divisées en trois chapitres faciles à distinguer grâce aux couleurs qui apparaissent sur la tranche du volume.

Le premier chapitre est le sésame de l'indicateur. Il détaille avec une parfaite clarté le contenu et le mode d'emploi de ce guide, les diverses formules de billets, d'abonnements et de tourisme offertes par la SNCB en trafic intérieur. On y découvre également, sous forme de tableau pictographique, la liste complète des gares du pays et des services qui y sont proposés aux voyageurs (parkings, correspondances autobus, bagages, restauration, etc.).

Le deuxième chapitre constitue l'innovation majeure de l'indicateur. Il a pour titre "1001 relations de ville à ville" et donne un large aperçu d'un grand nombre de liaisons entre les principales gares. Des liaisons faciles, régulières, assurées toutes les heures, en deux trains au plus, et à une vitesse commerciale élevée. Partant de ces critères, l'ordinateur a sélectionné les liaisons les plus satisfaisantes entre 66 gares et bien d'autres villes du pays. Chaque tableau mentionne le premier train de la journée, le dernier et le schéma de circulation en vigueur d'heure en heure. Il indique aussi la gare de correspondance éventuelle, le délai de la correspondance, et la durée totale du voyage de

bout en bout. Bien que volumineux, ce chapitre présente une sélection limitée. On n'y trouve pas, par exemple, les liaisons assurées toutes les deux heures seulement, ou les trains qui ne circuleront pas toute l'année selon le même horaire. Si une gare n'apparaît pas dans les tableaux, ou si l'on n'y indique aucun train à une heure déterminée, le lecteur trouvera ces données "manquantes" dans le chapitre suivant.

Le troisième chapitre donne en effet les horaires complets de tous les trains du service intérieur (et de leurs éventuelles prolongations en service international). Et cela de nouveau dans une forme refaçonée. La numérotation des tableaux diffère totalement de ce qu'elle était jusqu'ici. Elle divise le réseau en régions (IR signifie bien interrégion), chacune d'entre elles portant un numéro compris entre 11 et 79. Pour la facilité, les tableaux sont regroupés de 11 à 18 pour le nord-est du pays, de 31 à 41 pour le sud-est, de 51 à 58 pour le sud-ouest et de 71 à 79 pour le nord-ouest. La répartition est telle qu'il suffit de consulter un seul tableau pour découvrir les trains en correspondance dans

une même région et les correspondances pour les villes plus importantes.

Cet indicateur nouveau reflète vraiment la transparence nouvelle du trafic et se présente comme un auxiliaire de premier ordre pour composer sans peine les déplacements en train. Il est en vente dans les gares (aux guichets et kiosques à journaux), dans les bureaux de poste et auprès des facteurs. Il coûte 180 francs. L'abonnement, au même prix, dans un bureau de poste en garantit la livraison à domicile; dans ce cas, l'utilisateur recevra également les deux éditions (été et hiver) consacrées aux trains internationaux et les éventuels suppléments à paraître dans le courant de l'année.



COUPLE/FAMILLE: LES CHEMINS DE FER PENSENT A VOUS

Amateur de voyages? Partant pour des vacances au grand soleil, celui qu'on ne risque pas de loupier?

Allez-y en train. C'est un moyen pratique, sûr, reposant. Et les conditions offertes dès cette année sont très avantageuses... pour peu que vous remplissiez une petite formalité, toute simple, et gratuite.

Présentez-vous au guichet de votre gare, muni de votre livret de mariage et d'une photo d'identité de tous les membres de votre famille - ou pour mieux dire de votre ménage. On vous délivrera une carte COUPLE/FAMILLE.

Cette carte sera, pendant cinq ans, votre passeport pour une France ferroviaire économique. Suivez bien.

Le premier voyageur du groupe familial en déplacement paie le tarif plein. Mais tous les autres reçoivent une réduction de 50%. Et les enfants de 4 à 12 ans ne paient en fait que la moitié de ces 50%, soit le quart du prix normal.

Munis de cette carte, les parents peuvent partir seuls. Les enfants peuvent partir seuls aussi. Il ne faut pas que toute la famille soit à chaque fois réunie. Il faut cependant, pour user pleinement de la réduction, que le groupe en voyage compte au minimum trois per-

sonnes. S'il n'y en a que deux, les réductions ne sont pas accordées du vendredi midi au samedi midi et du dimanche midi au lundi midi.

Le même avantage est accordé si vous achetez en France des billets de service intérieur, pour une excursion imprévue, par exemple. Il est accordé aussi sur les parties belge, luxembourgeoise et française des billets achetés pour vous rendre en Suisse, en Italie, en Espagne, au Portugal ou au Maroc.

Cette carte ne vous donnera jamais de réduction sur les billets de service intérieur belge: il vous faut passer la frontière. Mais il

vous suffit de la présenter lorsque vous achetez des trajets simples en train autos-couchettes pour que vous soient accordés les avantages habituellement réservés aux billets aller-retour.

Encore un détail: vos enfants mariés peuvent encore être inscrits sur votre carte COUPLE/FAMILLE, mais leurs conjoints n'y ont pas droit. De toute façon, formant eux-mêmes une famille, ils peuvent se faire délivrer leur propre carte.

Vous voyez: voyager en train devient vraiment avantageux si l'on prend la peine de creuser un peu les tarifs!



CREDIT AU GUICHET: UNE NOUVEAUTE SNCB

Payez sans argent!

La boutade se transforme en argument lorsqu'on fournit une précision supplémentaire: payez sans argent liquide et sans chèque, au moyen d'une carte de crédit; le montant dû sera porté dans votre relevé périodique.

C'est une facilité que connaissent déjà bon nombre de nos contemporains, parmi lesquels les cadres d'entreprises et titulaires de professions libérales, qui y trouvent une méthode facile pour comptabiliser les frais généraux déductibles de leurs revenus.

Depuis le 3 juin, ce mode de "paiement" est admis à l'achat de billets de chemin de fer internationaux dans 34 points de vente de la SNCB.

Soyons précis.

Il s'agit bien de billets internationaux, et de ceux-là uniquement. Les billets en service intérieur doivent toujours être payés à la manière traditionnelle. Bien entendu, les divers montants acquittés pour réservation de places dans un train ordinaire ou un train à supplément, et pour location de couchettes ou de places-lits sont compris dans le concept de "billets"; en clair, c'est le prix total de votre voyage en train qui sera payé au moyen de votre carte de crédit. Soulignons l'intérêt de la chose pour la clientèle des trains autos-couchettes, redevable de montants en général plus élevés que la moyenne.

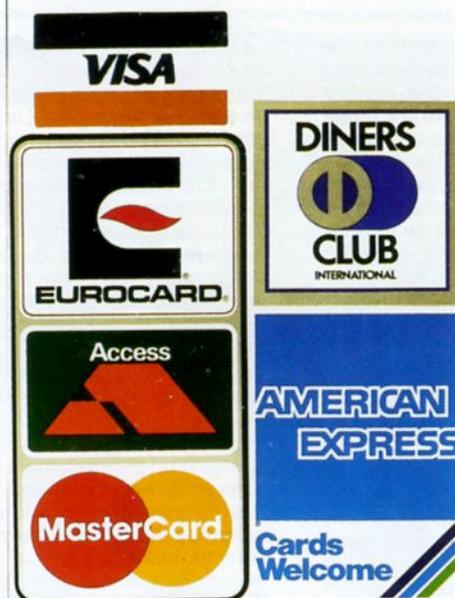
L'usage est limité à 34 points de vente répartis dans 23 gares du ré-

seau belge: Schaerbeek, Bruxelles-Midi, Central, Nord et Quartier Léopold, Bressoux, Liège-Guillemins, Verviers-Central, Namur, Charleroi-Sud, Mons, Tournai, Arlon, La Louvière, Ostende, Bruges, Gand, Courtrai, Anvers-Central, Berchem, Hasselt, Louvain, et le guichet de la SNCB à l'aéroport de Bruxelles National. Dans certaines gares, il existe plusieurs points de vente distincts, ce qui explique le rapport de 34 à 23 que nous avons cité.

Comment savoir si votre carte de crédit sera acceptée? Tout simplement en recherchant le petit panneau que nous reproduisons ici, qui sera, aux points de vente considérés, votre "indicateur carte de crédit".

Ajoutons encore ceci: les quatre cartes de crédit admises peuvent également être présentées pour le paiement dans les buffets-restaurants de Bruxelles-Midi, Central, Nord, Mons, Charleroi, Namur et Liège-Guillemins, et au bar-club TEE de Bruxelles-Midi. C'est-à-dire dans les établissements gérés en régie par la SNCB elle-même.

Pour les chemins de fer belges, cette ouverture aux moyens modernes de paiement est un service supplémentaire à la clientèle, que celle-ci appréciera certainement. C'est aussi un pas de plus dans l'actualisation du service ferroviaire, une actualisation qui va piano mais sano, et nous conduit à une structure qui "colle" bien avec notre époque.



PASSAGES A NIVEAU LES REGLES DE LA COEXISTENCE

1984 est l'année de la sécurité routière et de la qualité de l'environnement routier.

Que vient faire là le chemin de fer, demanderez-vous très logiquement. Certes, le train roule en site propre, interdit à toute autre circulation, et selon des normes de sécurité particulièrement strictes et efficaces.

Il arrive toutefois aux usagers de la route de croiser ce site propre "à niveau". Ces usagers sont alors astreints aux règles très précises édictées par le code de la route. Enfreindre ces règles et provoquer ainsi un tamponnement ne les expose pas seulement aux risques graves que l'on imagine sans peine, mais aussi à un dédommagement du chemin de fer. La détérioration de la voie, de la signalisation, du matériel roulant obligent à des travaux de réparation: parfois, le véhicule moteur, touché en un point vital, doit être remorqué, et toute la rame avec lui; enfin, le retard causé au trafic entraîne lui aussi des indemnités. Sans doute l'assureur va-t-il jouer son rôle. Mais qu'en sera-t-il du degré de bon-malus, et du véhicule détruit? Et nous n'envisageons là que des conséquences "matérielles" généralement mal connues des usagers!

Ne perdons pas de vue qu'un rapport de puissance s'établit automatiquement. Un train, c'est aussi une masse imposante propulsée à une certaine vitesse. Une locomotive et dix voitures à voyageurs forment un ensemble de près de 500 tonnes, qu'on ne peut stopper en moins de 800 mètres s'il est lancé à 120 km/heure. A 500 contre 1, les lois de la physique ne laissent aucun doute sur les conséquences du choc.

Le produit de trafic

Le réseau ferroviaire belge compte à l'heure actuelle 2.915 passages à niveau (P.N., pour simplifier) répartis en quatre catégories (voyez notre encadré). La classification prend pour base le "produit de trafic", autrement dit la multiplication du nombre d'usagers de la route par le nombre de convois ferroviaires par période déterminée à l'endroit considéré (l'administration des routes part d'un calcul similaire pour juger de l'utilité d'un ensemble de signaux lumineux). La gradation du produit de trafic permet d'établir ce qu'on pourrait appeler une "échelle de risque" et d'y associer une batterie de moyens à mettre en œuvre selon l'échelon atteint.

Comme le trafic routier et le trafic ferroviaire évoluent en permanen-

ce, la classification d'un P.N. déterminé peut être revue périodiquement. Il changera de catégorie selon le nouveau produit de trafic, et le chemin de fer modifiera en conséquence son équipement de sécurité. De même, la recherche de niveaux de vitesse croissants amène le chemin de fer à remplacer les P.N. par des ouvrages d'art lorsque de grands travaux d'infrastructure (accompagnant par exemple l'électrification d'une ligne) et les crédits disponibles le permettent. On se souviendra, pour mieux comprendre ceci, que le TGV ne peut atteindre sa vitesse de pointe, voisine de 300 km/h, que sur une voie parfaitement libre, sans aucun passage à niveau.

Le code et la prudence

Le code de la route donne deux directives éminemment simples mais impératives.

1. Dès l'apparition des feux rouges à un P.N., tous les véhicules routiers qui vont croiser la voie ferrée doivent s'arrêter.

2. En l'absence de feux (qu'il n'y en ait pas, aux P.N. de 4ème catégorie, ou que, par exception, ils soient tous éteints), l'usager de la route doit, à l'approche du P.N., redoubler de prudence.

Certains usagers n'hésitent pas à franchir le P.N. alors que les feux rouges clignotent, quitte à donner un coup d'accélérateur pour que les barrières qui s'abaissent ne touchent pas leur véhicule. Erreur grave! Les feux rouges des P.N., même s'ils s'allument alternativement, ont la même signification que les feux rouges fixes dressés sur les routes. Les "brûler" dès que le train est passé, c'est également commettre une infraction et prendre des risques: un autre train peut surgir, dans l'autre sens.

Par ailleurs, l'habitude engendre le risque. Pour avoir franchi mille fois le même P.N., on croit connaître les horaires des trains, et on en oublie le redoublement de prudence recommandé par le code. C'est un défi au hasard. Car un parcours exceptionnel ou un retard d'horaire peuvent amener un train au P.N. à l'heure où, d'ordinaire, la voie est totalement libre.

Le respect strict du code de la route ne suffit pas. La prudence, l'attention permanente en sont le complément indispensable. Un complément qui fait défaut, dans la majorité des cas d'accident. La responsabilité de l'usager de la route est alors entière et exclusive.

L'imprévisible

Bien sûr, le chemin de fer a pris

quantité de mesures "préventives". L'annonce automatique du train met en fonctionnement tout le système de signalisation du P.N. automatisé. Dans la majorité des cas, un processus alternatif s'enclenche si une coupure de courant réduit à néant la protection automatique. Le signal de passage du train se ferme si l'automatisme du P.N. n'a pas fonctionné. Certains passages très fréquentés sont encore "gardés" par un agent des chemins de fer. Et l'on pourrait donner encore d'autres détails.

Reste la part d'imprévisible, contre laquelle les systèmes parfaits ne peuvent rien. L'imprévisible, pour le machiniste aux commandes de son train, c'est l'immobilisation d'un véhicule routier sur la voie ferrée, c'est l'imprudence d'un conducteur pressé, c'est la témérité d'un "deux roues" qui franchit la chicane des semi-barrières, c'est l'agriculteur trop confiant qui a engagé son attelage et dont le tracteur ne répond pas assez vite pour libérer immédiatement la voie...

Souvenons-nous des distances de freinage requises, et nous découvrirons qu'avec la meilleure volonté du monde, le conducteur ne peut éviter le choc dans beaucoup de cas.

Coexistence respectueuse

Sombre tableau, direz-vous. Non: regard lucide sur la réalité. Cela dit, malgré l'accroissement du trafic routier, malgré l'accélération des trains en ligne, on peut faire cette constatation encourageante: le nombre d'accidents aux P.N. et le nombre de victimes (tués et blessés) vont en diminuant. Et ils diminuent plus rapidement que le nombre de P.N. du réseau. Sans doute le perfectionnement des sécurités produit-il ses effets. Peut-être aussi les usagers de la route font-ils preuve d'une plus grande maturité.

Une chose est certaine, et doit être dite. Pour le conducteur de train, un accident qui fait des victimes physiques, même si sa responsabilité n'est en rien engagée, c'est toujours un choc grave, un abominable souvenir qui le poursuivra toute sa vie. Ce n'est une consolation pour personne, certes, particulièrement pour les familles éprouvées. C'est cependant le signe que la rencontre de deux modes de transport n'est pas un jeu où se mesurent des puissances inégales, mais une coexistence qui implique une attention et un respect mutuels.

On a enregistré en 1983, pour les 2.915 P.N. existants, 76 tamponnements, qui ont fait 25 tués et 16 blessés graves.

En une dizaine d'années:

- le nombre total de P.N. a diminué de 16%;
- le nombre d'accidents a décliné de moitié;
- le nombre de tués a été réduit de 32% environ. Exception en 1978: 13 tués seulement; cette remarquable baisse a peut-être été provoquée par la campagne intensive d'information menée cette année-là. Depuis, le nombre s'est stabilisé à une moyenne de 25 chaque année;
- un quart des P.N. ont changé de catégorie (les 8/10es sont passés dans une catégorie supérieure, par suite d'une intensification de la circulation);
- un dixième des P.N. ont été modernisés.

Assez paradoxalement, c'est aux P.N. équipés de barrières qu'on dénombre le plus de victimes corporelles.

Les P.N. selon leur équipement de sécurité.

Catégorie 1

Sonnerie couplée avec deux feux rouges qui remplacent le feu blanc de passage libre; barrières complètes, qui coupent toute la chaussée.

Catégorie 2

Sonnerie couplée avec deux feux rouges qui remplacent le feu blanc de passage libre; semi-barrières, qui coupent les voies routières dans le sens de circulation. Les semi-barrières créent une chicane qu'on ne peut franchir qu'en empruntant les voies interdites.

Catégorie 3

Sonnerie couplée avec deux feux rouges qui remplacent le feu blanc de passage libre. Pas de barrières.

Catégorie 4

Absence de sonnerie, de feux et de barrières.

Notons que dans tous les cas, le passage est signalé par la présence de croix de St-André. La sonnerie ne retentit que pendant une dizaine de secondes, mais les feux rouges clignotent pendant toute la durée d'interdiction de passer.



DESIGN AUX ARRETS DE BUS

Le DESIGN est un concept qui s'impose peu à peu dans les services publics. Certains s'y sont convertis il y a belle lurette; ils développent une image de marque fondée sur la cohérence, la transparence de l'information, de l'accueil et de l'orientation de l'utilisateur. D'autres avaient franchi de petits pas incontestables, bénéficiant des recherches et progrès réalisés par leurs fournisseurs privés, sans avoir toutefois globalisé la démarche et appliqué le concept à l'ensemble de leurs activités. C'était sans doute faute de moyens ou de conviction. Ils y arrivent maintenant, persuadés aujourd'hui de l'intérêt de la méthode et aidés par des spécialistes en la matière.

Le Design Centre de Bruxelles a montré en mai-juin le premier aboutissement d'un travail réalisé par trois designers pour l'ensemble des sociétés de transports publics routiers, vicinaux et interurbains. Herman Lampaert, Michel Olyff et Jacques Tilman ont coordonné leurs efforts à la demande du service Promotion des Transports Urbains de l'Administration des Transports pour donner aux arrêts de trams et d'autobus non seulement une image commune, mais un caractère conforme à l'idée de design: beau, clairement informatif et judicieusement intégré dans l'environnement urbain.

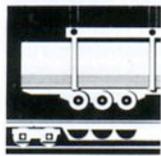
Bien sûr, leur travail ne fleurira pas spontanément en quelques jours sur tous les réseaux de transports publics du pays. Les lignes vicinales de Bruxelles à Londerzeel et à Wavre seront les pionnières, dans les prochaines semaines.

Les trois spécialistes ont conçu un matériel modulaire, pratique, résistant, qui se prête à de nombreux aménagements. Ils ont repensé les plans, schémas de lignes, avec points d'arrêt, correspondances, horaires détaillés,

dans l'optique d'une grande facilité de lecture (même pour les non-voyants, qui bénéficient d'inscriptions en braille).

Leur choix de la couleur jaune repose sur un souci d'intégration internationale, cette teinte étant déjà employée en Hollande et en Allemagne. La plaque rouge et blanc donnant l'indication "bus" ou "tram" et le numéro ou la lettre significatif de la ligne devient le point de repère commun des arrêts, quelle que soit la société exploitante. Un éclairage peut être ajouté à l'ensemble, ainsi qu'un siège, des panneaux supplémentaires, etc.

Selon les termes mêmes des responsables du Design Centre, ce projet devait trouver une première concrétisation au cours du mois de juin 84, qui aura marqué une date importante dans l'histoire des transports publics. Cette remarque se rapporte bien sûr à la restructuration du trafic voyageurs de la SNCB, annoncée dans la ligne design propre aux chemins de fer belges, et dont on trouvait d'ailleurs des témoins dans l'exposition "tram-bus".



LE TRANSPORT MULTIMODAL EN PROGRES

Le trafic de **containers**, qui suivait à la fin des années 70 une ligne ascendante, était passé par une crête en 1981. Cette année-là déjà, on ne pouvait parler d'autre chose qu'une stagnation. Les résultats de 1982 avaient déçu: une perte globale de 9%, enregistrée essentiellement à Anvers et Zeebrugge, puisque les autres terminaux avaient malgré tout amélioré leurs scores.

L'année 83 aura rendu confiance: la courbe remonte, et avec un bond de 11% environ, le nombre total de containers traités par le chemin de fer dépasse de nouveau la crête de 1981. La hausse

est générale. L'activité augmente de 10,75% à Anvers, de 6% à Zeebrugge, de 5,2% à Bressoux, de 3,34% à Muizen et de 117,84% à Athus.

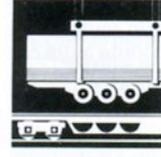
Quelques remarques s'imposent toutefois.

Si le score s'améliore à Anvers, les statistiques font apparaître un recul de la part ferroviaire dans l'ensemble du trafic portuaire. Il est vrai que le trafic avec Rotterdam de "marchandises capitaine" a régressé progressivement ces dernières années, et que la concurrence de la route et de la navigation intérieure est de plus en plus pressante. Ce sont les trafics intérieurs et les échanges avec la France, l'Italie et la RFA qui ont permis l'amélioration du score ferroviaire. Ajoutons que les statistiques du port peuvent comptabiliser deux fois un même container (qu'on a transféré de navire à quai puis de quai à navire) et que la courbe d'expansion portuaire s'en trouve accentuée; ces containers-là n'apparaissent d'ailleurs dans les statistiques d'aucun des deux autres modes de transport concurrents.

Zeebrugge a bénéficié d'une forte reprise du trafic avec l'Italie et du trafic intérieur. Et pourtant, là aussi, la part ferroviaire régresse. On attribue ce recul à une augmentation du trafic sur très courtes distances, dans lequel le chemin de fer ne joue aucun rôle.

Quant au transport **combiné rail-route**, il poursuit sa croissance continue. L'appréciation doit être faite avec prudence, cette année, car le trafic est à présent compté par wagon, et non par véhicule routier. Et l'on sait que l'usage de wagons longs et de caisses mobiles plus diversifiées permet maintenant de transporter deux véhicules routiers par wagon.

Le transport via l'Allemagne vers l'Autriche, la Suisse et l'Italie a connu un fort développement, passant de 586 à 2.764 wagons en un an. Le trafic de et vers l'Italie et la France a, lui aussi, bien progressé: + 15,9%. Si le trafic vers l'Espagne a régressé, une nouvelle structure et une nouvelle politique donnent de bien meilleurs résultats depuis début 84.



RAIL ET ROUTE: CONCURRENCE "COMPLEMENTAIRE"

Où en sommes-nous entre la route et le rail? A des relations "dialogantes". Certes, de chaque côté, on parle toujours de concurrence. On trouve l'autre favorisé. Quoi d'étonnant à cela? On le fait en tout cas sur un mode plus nuancé, forts de cette conscience de plus en plus répandue de la complémentarité des deux modes et de l'intérêt qu'il y a à s'en servir mieux.

Nuancé comme le fut monsieur Schippers, transporteur routier liégeois qui, parlant au nom du FDFCFE en campagne électorale européenne, exposa en public quelques vues sur la politique des transports de la Communauté des X.

Les deux modes divergent par leur nature même. Et chacun dispose, selon ses caractéristiques, d'avantages incontestables pour assurer des transports bien précis. Leur divergence les met toutefois en situation de complémentarité. Joignant leurs avantages respectifs (la grande capacité de l'un et la souplesse de l'autre), ils peuvent proposer des conditions plus favorables pour certains types d'acheminements.

Les vingt dernières années ont vu se développer des techniques multimodales dans lesquelles les deux moyens de transport travaillent de concert. Qu'il s'agisse de containers, de caisses mobiles ou de semi-remorques, les réseaux ferroviaires et les transporteurs routiers ont trouvé des points de rencontre - on pourrait même dire des points de "correspondance", par analogie avec le transport de personnes.

Corrélatifs et complémentaires, de l'avis même de monsieur Schippers, ces deux modes rencontrent, chacun de son côté, des problèmes réels de trafic international.

Les routiers se heurtent notamment à une concurrence parfois

vive de leurs confrères étrangers, née de différences dans les réglementations, les charges sociales, etc. D'où l'action qu'ils mènent pour voir les autorités des différents pays s'accorder sur l'uniformisation de ces conditions. Si le chemin de fer semble plus avancé sur le plan international, notamment parce que les réseaux ont élaboré des tarifs directs bilatéraux pour le transport de marchandises, le "petit" réseau belge, axé plus que les autres sur les échanges internationaux, ne trouve pas toujours chez ses "grands" voisins l'écho souhaité à sa politique commerciale; et certains protectionnismes décidés par les pouvoirs de tutelle ne favorisent pas l'essor du trafic.

Les routiers ressentent, comme toute entreprise, la nécessité de spécialiser leur matériel, pour rentabiliser davantage leur activité en participant à des courants de transports dans lesquels une supériorité technique peut se faire jour dans certains pays. Le même besoin s'impose au chemin de fer qui, sans l'appui de sociétés de location à champ d'action très vaste, se trouverait fort démuné face à des demandes de matériel de plus en plus spécialisé.

Mais revenons à la complémentarité des deux modes. "Il est aberrant" déclare monsieur Schippers "d'envoyer un véhicule routier de Bruxelles à Athènes alors qu'il suffirait de faire effectuer ce trajet en plaçant le véhicule routier ou le conteneur sur un wagon". Le transport combiné apporte en effet, à côté des avantages purement économiques que l'on peut en dégager, des réponses à certains problèmes sociaux des transporteurs routiers: à la limitation des temps de conduite et à la difficulté de mener une réelle vie familiale, par exemple. Certes, le transport combiné reste plus difficilement accessible aux petites entreprises routières, qui n'ont pas tissé, un peu partout, un vaste réseau de correspondants. Monsieur Schippers voit dans la naissance de coopératives d'intérêts une parade possible à ce handicap: un correspondant commun agirait pour tous les membres du groupement, comme il peut le faire pour une grande entreprise à structure internationale puissante.

L'évolution est lente, bien sûr, car plus que la pratique commerciale, c'est la mentalité qui doit évoluer à la base. Et c'est là chose dé-

licate. Sans doute verra-t-on le mouvement s'accélérer bientôt, parce que la notion de concurrence évolue, comme nous le disions plus haut, et parce que le chemin de fer, en organisant des acheminements combinés (pour le charbon ou le sable, entre autres) au moyen d'un matériel multimodal approprié, a prouvé qu'il est tout disposé à travailler d'une manière ouverte.



INTERCONTAINER

Fort accroissement du trafic

Intercontainer a réalisé des taux d'accroissement à deux chiffres durant les trois premiers mois de cette année. Par rapport à l'évolution un peu terne du premier trimestre de 1983, la société a enregistré, avec un volume total de 208.592 TEU (167,7 millions de TEU-km), une progression de 13% (18%). Ainsi donc, la tendance qui s'était dégagée de l'ensemble de l'exercice 1983 s'est poursuivie de façon accentuée au début de cette année.

Dans le secteur d'activité traditionnellement le plus important de la société, le trafic avec les ports de mer, Intercontainer a transporté 119.282 TEU (80,1 millions de TEU-km), ce qui représente une augmentation de 11% (17%) par rapport à la même période en 1983. Le trafic continental a comptabilisé 77.006 TEU (71,1 millions de TEU-km), soit un accroissement de 17% (20%).

Dans le secteur proportionnellement le plus faible, le trafic transsibérien, les taux d'augmentation sont respectivement de 18% en TEU et de 37% en TEU-km.

La société attribue ces très bons résultats trimestriels à la reprise générale de la conjoncture économique et à l'adaptation de son éventail de prestations à un marché en mutation. Compte tenu de cette évolution et des perspectives ouvertes, elle estime pouvoir porter son volume de trafic à 800.000 TEU pour l'ensemble de l'année 1984.



UNE JOLIE FLEUR...



... dans une grande gare... La "femme de l'année" a connu un joli succès de foule, en gare du Midi, le 27 avril. Elle arrivait de Paris, sac au dos, sourire aux lèvres. Un petit bouquet pour la fêter, beaucoup de photographes, les télévisions, des amis... L'événement était sur le quai.



1.200 tonnes en une fois, au cœur même de l'usine.

22 wagons autodéchargeurs, remplis de matière première indispensable au fonctionnement continu de l'usine. La SNCB les livre "à domicile", sur le raccordement particulier de la firme.

De toute évidence, le train est souvent, aujourd'hui, davantage qu'un moyen de transport: un maillon à part entière de la chaîne de production. L'alimentation en matières premières et l'évacuation des produits finis revêtent pour l'industrie une importance vitale. Le rail est un spécialiste fiable de ce genre de services.

La SNCB ne limite pas son offre aux trains complets. Elle achemine aussi les wagons isolés. La restructuration actuellement en cours de ce type de trafic ouvre d'ailleurs de très bonnes perspectives. L'acheminement sera plus rapide, plus rationnel, mieux adapté aux besoins de la clientèle. Il gagnera ainsi en efficacité.

Voulez-vous en savoir plus ? Appelez-nous.
Bruxelles: 02/219 00 40 - Charleroi: 071/43 01 73 -
Liège: 041/23 17 13

CHEMINS DE FER
BELGES



Le pluritransporteur.