

# INFORMATIONS S.N.C.B.

(B)

Bulletin  
de la Direction Commerciale  
des Chemins de fer  
belges

5

84

NOVEMBRE

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

5000 NAMUR 1

P.P.I.

7

45



# 5

# 84

NOVEMBRE

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:  
R. Uyttersprot: II  
Port de Bruxelles: III  
SNCB

## SOMMAIRE



**EPOQUE**  
Le port de Bruxelles: III



**TARIF**  
Relevé Benelux 50: VI  
Red Star étendu: VII



**NOUVELLES B**  
Transports spéciaux: V  
Pochette Colis International: VII  
Terrains en Allemagne: VII  
Du nouveau à Lille: VII



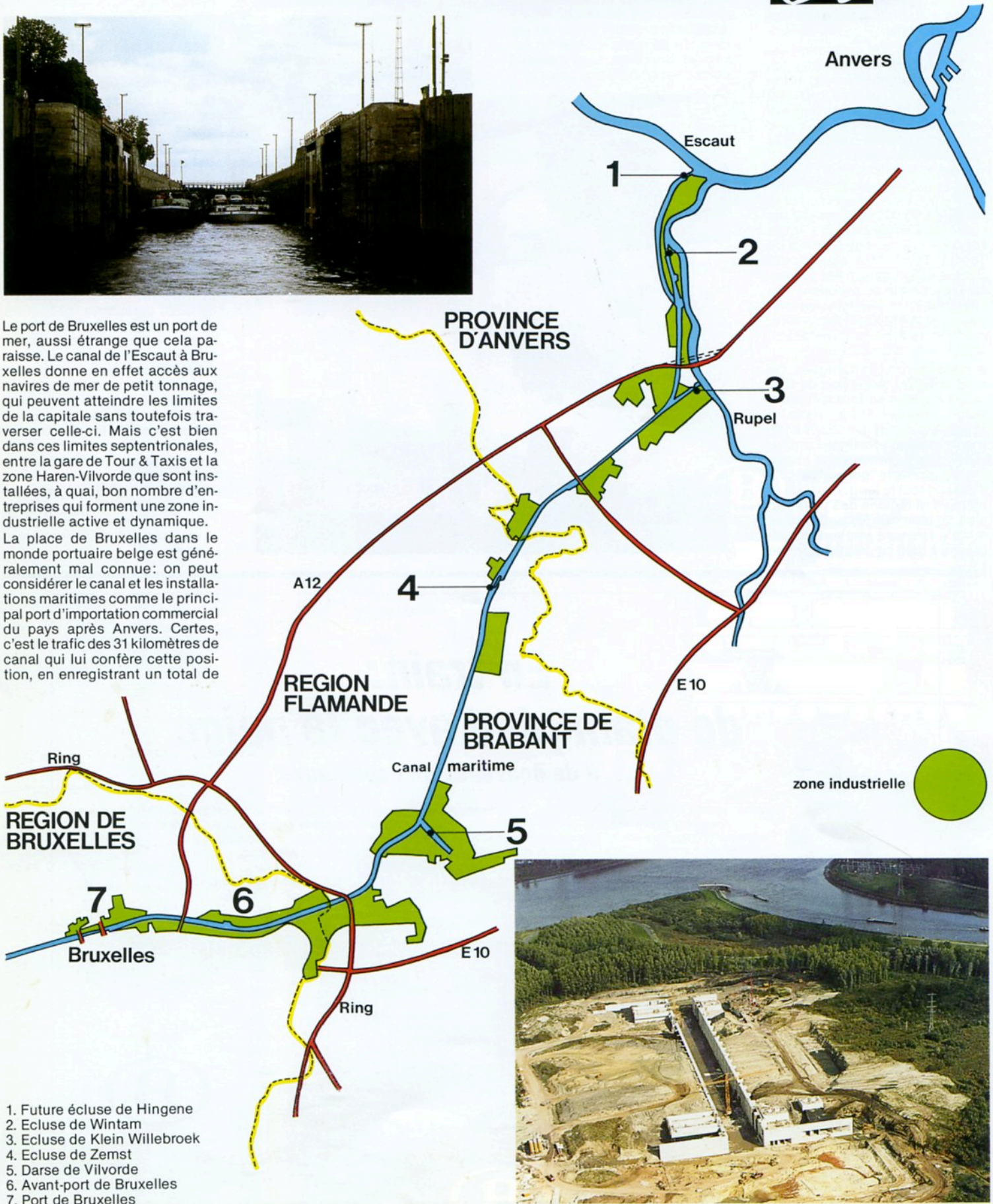
**CONTAINER**  
La SNCB dans le trafic d'Inter-container: VII



# LE PORT DE BRUXELLES ET SES INQUIETUDES



Le port de Bruxelles est un port de mer, aussi étrange que cela paraît. Le canal de l'Escaut à Bruxelles donne en effet accès aux navires de mer de petit tonnage, qui peuvent atteindre les limites de la capitale sans toutefois traverser celle-ci. Mais c'est bien dans ces limites septentrionales, entre la gare de Tour & Taxis et la zone Haren-Vilvorde que sont installées, à quai, bon nombre d'entreprises qui forment une zone industrielle active et dynamique. La place de Bruxelles dans le monde portuaire belge est généralement mal connue: on peut considérer le canal et les installations maritimes comme le principal port d'importation commerciale du pays après Anvers. Certes, c'est le trafic des 31 kilomètres de canal qui lui confère cette position, en enregistrant un total de



11.722.000 tonnes (en 1983). Et le canal intéresse en fait la Région Bruxelloise et la Région Flamande. Il n'empêche que le port et l'avant-port de la capitale s'adjugent plus des six dixièmes du trafic maritime et fluvial pour moins d'un cinquième de la longueur du canal.

Il faut ajouter à la navigation les trafics routiers et ferroviaires, engendrés notamment par les entrepôts bruxellois : plus de 2.700.000 tonnes en 1983. Le ferroviaire a enregistré l'année dernière une progression de 64% tandis que le routier perdait quelque 4% de son volume. L'un explique-t-il l'autre ? Certes pas : il y a une marge entre les 176.000 tonnes gagnées par le rail et les 95.000 perdues par les routiers. L'expansion du trafic combiné rail-route au terminal de Tour & Taxis pèse sans doute dans le calcul mais n'est pas davantage LA clé du problème. Ne cherchons pas plus loin : les chiffres sont là et la part ferroviaire, quoique relativement modeste, continue sa croissance.

A l'examen des statistiques, on peut observer que le port de Bruxelles travaille surtout à l'importation : plus de 70% du trafic ! Il apparaît que pour les marchandises "massales", son hinterland se réduit à la province de Brabant, mais que pour le "general cargo", il dessert tout le territoire belge et même des régions des pays voisins. Si bien que les entreprises qui s'y trouvent implantées acquièrent une spécialisation de

gestionnaires de stocks. Encore une précision : les marchandises importées proviennent en majeure partie des pays de la Communauté Economique Européenne.

Des travaux de modernisation sont en cours depuis quelques années. Ils ont pour but de réduire la durée de navigation entre Anvers et Bruxelles. Une nouvelle écluse est en construction à Hin-

gene ; celle de Wintam doit disparaître ; et des travaux de dragage permanent et d'élargissement se poursuivent au long des 31 kilomètres du canal. Au terme de ces travaux, plutôt que de partir du Rupel, le canal viendra directement de l'Escaut.

La société qui gère les installations maritimes du canal et les deux associations d'utilisateurs

constituées à Bruxelles et en région flamande ont lancé au début de l'été un SOS public. Elles s'adressent au Ministre des Travaux Publics et lui demandent de consacrer des crédits complémentaires à l'achèvement rapide des travaux. Selon les prévisions, la situation devait être réglée en 1986. Mais faute de crédits suffisants, l'échéance serait reportée de deux ans.

Chaque mois perdu est un mois pendant lequel les plus grands risques pèsent sur les activités des entreprises riveraines du canal. Les pièces sous eau de l'écluse de Wintam se détériorent fort. Qu'une panne survienne et le canal devra être fermé pendant une période indéterminée. Or, d'une enquête menée auprès des utilisateurs, il résulte qu'un mois de fermeture entraînerait un dommage global de 130 à 140 millions et la mise en chômage technique de 2.200 personnes, soit un travailleur sur quatre. Il est évident que cette situation peut en outre engendrer une certaine méfiance à l'égard du canal, un report de trafic sur d'autres ports et une perte pour la navigation intérieure. Aussi la société du canal et les deux Communautés d'utilisateurs demandent-elles que 3,4 milliards de crédits soient dégagés jusqu'en 1986, afin que les travaux arrivent à bonne fin, c'est-à-dire pour que les bateaux quittent l'Escaut à Hingene et rejoignent le canal existant en contournant Wintam.



## En train: de plain pied avec la neige ... à de nouveaux prix spéciaux!

France, Suisse, Italie, Espagne, Autriche, Allemagne : la neige est à votre portée, de plain pied avec le train. Et à de nouveaux **prix spéciaux** : à côté des places-lits et des places-couchettes, vous pouvez maintenant voyager en places assises à des tarifs nouveaux qui vont être pour vous une heureuse surprise.

Ajoutez-y l'agrément et la détente d'un voyage direct et sûr, sans transbordements, sans pertes de temps ni dépenses supplémentaires en cours de route.

Renseignez-vous dans les gares et, pour les forfaits Railtour et FTS (voyage + séjour), auprès de votre agence de voyages.

### Trains de nuit directs :

ALPINA EXPRESS : Verbier (Martigny) - Leysin (Vaud) - Grächen (Valais) - Crans-Montana (Sierre). BRUXELLES-BRIGUE : Adelboden - Kandersteg. BRUXELLES-COIRE : Davos (Landquart) - Arosa. BRUXELLES-MILAN. SKI EXPRESS : Innsbruck - Steinach - Brenner - Dobbiaco - Kitzbühel - St-Johann-in-Tirol - Kufstein - Fieberbrunn - Zell am See - Schwarzach - Dorfgastein - Badgastein - Mallnitz. FRANCE ALP EXPRESS : St-Gervais - Chamonix - Grenoble - Alpe d'Huez - Courchevel (Moutiers) - Val d'Isère - Les Arcs (Bourg-St-Maurice). PYRENEES EXPRESS : Caunterets (Tarbes) - St-Lary (Lannemazan) - Andorre - Masella - La Molina - Tour de Carol.

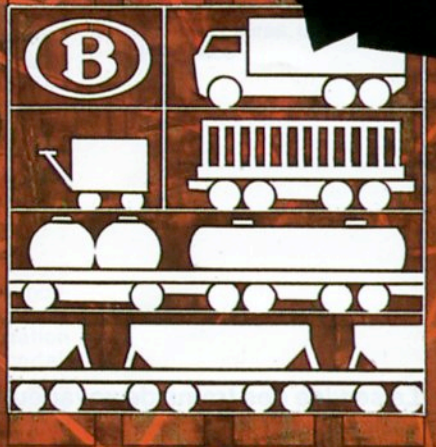


CÔTE D'AZUR - TRAINS AUTO-COUCHETTES.

# S.N.C.B. MARCHANDISES



PAUL FUNKEN





Le service des trains de voyageurs a été profondément modifié le 3 juin dernier, avec un réel succès.

Plus discrète mais non moins efficace, une réorganisation des transports de marchandises est en cours depuis quelques mois. Elle poursuit trois objectifs :

- organiser l'écoute plus systématique des besoins en transports de nos clients;
- adapter en permanence le service offert pour répondre à cette demande;
- améliorer le rapport coûts/recettes.

La brochure que voici participe à cette démarche, ce qui explique un ton parfois didactique. Elle parviendra aux dix mille clients - et lecteurs - fidèles de la SNCB mais aussi aux responsables des entreprises avec lesquelles le chemin de fer entretenait jusqu'ici trop peu de rapports. Elle a pour seule prétention d'aiguiller les lecteurs dans la structure des différents services de la SNCB.



# plus et mieux par rail

La structure ferroviaire comprend des gares, des lignes qui les relient entre elles, et des moyens mobiles. Ces moyens prennent vie pour répondre à une demande de transport qui évolue constamment. Leur combinaison constitue l'offre, que la SNCB veut adapter aux besoins pour bien jouer son rôle de premier transporteur du pays.

Le coût fixe de l'activité ferroviaire est important, car la main d'œuvre est nombreuse, les activités géographiquement très dispersées, l'infrastructure puissante et le matériel lourd.

Le coût variable est proportionnellement faible. Si bien que la tonne "marginale" a un grand impact sur la rentabilité de l'entreprise.

Si l'on considère que le service fiable permet d'acquiescer de nouveaux trafics et qu'une activité intense et rentable conduit à offrir un service meilleur encore, on comprendra facilement que l'adaptation nécessaire des moyens au marché passe par la rationalisation et la recherche de bonnes performances. Voyons comment.

## Concentration et efficacité

Début 1983, un grand nombre de cours à marchandises étaient dispersés aux quatre coins du pays, là où leur présence se justifiait pleinement en d'autres temps.

Le fret à traiter a évolué, ainsi que sa localisation. Certaines cours ont vu chuter irrévocablement leur trafic. En-deça d'un certain seuil d'activité, une installation fixe de ce genre coûte en entretien et en desserte plus qu'elle rapporte. Il est préférable d'abandonner l'installation déficitaire en transférant - quand cela s'avère réalisable - son trafic vers un autre site, qui offre une infrastructure plus moderne et présente de meilleures potentialités.

Les mesures de fermeture provoquent une reconcentration des mouvements sur des points moins nombreux, bien choisis et porteurs d'avenir. Elles reviennent à :

- réduire appréciablement le nombre de petits mouvements;
- donner en conséquence une plus grande disponibilité aux locomotives;
- générer des mouvements plus amples et plus massifs, donc plus rentables;
- accélérer, enfin, la desserte et les acheminements.

C'est la rationalisation projetée.

Les gares maintenues sont réparties en groupes distincts selon l'ampleur de leur trafic et le potentiel de leur région.

Les plus actives sont les "gares-centres", points de concentration pour des régions déterminées, relais essentiels dans le schéma de présence du rail. Elles peuvent, selon les besoins observés, être dotées d'équipements divers, parmi lesquels, par exemple, des moyens de manutention.

Autour d'elles travaillent des cours dites "autonomes", qui réalisent leur propre trafic et assurent la desserte de cours et de raccordements "contractuels", ainsi appelés parce que l'activité y est limitée aux trafics - prévus par contrat - des clients qui s'en servent.

## Service souple et performant

L'outil ainsi mis en place débouche sur un service plus performant.

Une grille horaire précise établit des liaisons entre ces différents points de desserte et les grands centres de triage où chaque expédition isolée prend la direction qui convient.

Les acheminements, plus massifs et moins dispersés, gagnent en rapidité. L'utilisation plus rationnelle des moyens conduit à proposer des délais de livraison fiables. Et la compression des frais permet de calculer des prix réalistes.

Sans doute certains clients du chemin de fer, à faible trafic, se sentent-ils abandonnés du fait de cette réorganisation: on a fermé la gare dans laquelle ils avaient leurs habitudes. Quelques uns se sont tournés vers d'autres moyens de transport. Beaucoup ont envisagé avec la SNCB des solutions alternatives et les appliquent - avec satisfaction - depuis la mise en œuvre de la réorganisation dans leur région.

Le remodelage est en cours depuis deux ans; les normes nouvelles sont introduites progressivement, "groupe" d'exploitation par groupe d'exploitation; certaines décisions initiales ont déjà été modifiées, pour répondre à des besoins nouveaux, éventuellement révélés par la campagne de contacts commerciaux entreprise.

Parallèlement à ce travail "géographique", les services marchandises entendent améliorer la gestion du matériel. L'effort porte sur le suivi des wagons, de manière à connaître en permanence leur affectation et leur position sur le réseau ou au-delà des frontières. Ce travail complexe concerne tant les 40.000 véhicules qui appartiennent à la SNCB que des wagons des réseaux voisins de passage sur notre territoire et les wagons de particuliers. La SNCB entrevoit sur ce plan un progrès très sensible dans la mise à disposition du matériel et dans la productivité de celui-ci. En d'autres mots, c'est sa souplesse de réponse qui y gagnera.

## Dynamisme nouveau

C'est à une remise en question que la SNCB procède ainsi. Elle met à jour ses principes et ses méthodes, en même temps qu'elle adapte son matériel pour disposer de moyens modernes et performants. Ce n'est pas une démarche ponctuelle, limitée dans le temps, mais une manière nouvelle de travailler.

Dans cet environnement nouveau, la SNCB peut, plus qu'autrefois, développer une politique commerciale de présence auprès de la clientèle, acquise ou potentielle. Ce qu'elle a entamé en visitant systématiquement les entreprises, pour cerner leurs besoins et leur faire connaître les moyens qu'elle met à leur disposition.

Ce dynamisme nouveau repose - il ne pourrait en être autrement - sur une offre diversifiée, des méthodes sûres, un service fiable et efficace.



# les méthodes

"Pluritransporteur" est une appellation adéquate pour le chemin de fer. Du colis de quelques grammes au mastodonte de plusieurs centaines de tonnes, en passant par toutes les tranches de poids, toutes les gammes de produits et toutes les formes de conditionnement, le chemin de fer peut, à quelques exceptions près, prendre en charge toutes les expéditions. Les exceptions sont déterminées par le gabarit, qui impose une limite inexorable d'encombrement, dans l'intérêt de l'infrastructure et des marchandises.

*Il existe des exceptions aux exceptions: un acheminement plus lent, par un itinéraire étudié, avec éventuellement une surveillance de bout en bout par des techniciens expérimentés peut être envisagé pour certaines charges indivisibles qui entameraient légèrement le gabarit ou dont la longueur ne permettrait pas un acheminement normal. Ces dérogations sont accordées cas par cas, pour des transports qu'on appelle alors "exceptionnels".*

## Trois catégories

Pour le reste, les envois peuvent être classés en trois grands groupes, qui déterminent la méthode de transport et les règles de taxation:

- en-deça de 5 tonnes, les envois sont du ressort de la distribution physique. Ils entrent dans le schéma d'organisation de SNCB-COLIS.
- lorsque le poids d'un envoi dépasse 5 tonnes, on lui réservera un wagon entier. On parle alors d'un envoi en wagon complet. Il chemine un peu à la manière des voyageurs: par trains réguliers, avec des correspondances dans une ou deux gares de formation.
- à l'approche d'un poids total de 500 tonnes et plus, l'emploi d'une locomotive pour cet envoi seul commence à se justifier. La SNCB forme alors des trains complets qui voyagent en direct - sans triage - de centre de chargement à destination finale. La programmation de trains complets réguliers entrera dans le schéma de travail d'une entreprise, le chemin de fer devenant à ce moment un maillon à part entière de la chaîne de production.

Certes, c'est le train complet de 1.000 tonnes qui connaît le rapport franc/tonne-kilomètre le plus avantageux. Mais les rames de quelques centaines de tonnes acheminées sur tout ou partie de leur trajet comme des trains complets de 1.000 tonnes offrent, pour

un rapport de prix légèrement plus élevé, des avantages considérables de vitesse et de souplesse.

Exception à la règle générale: l'usage exclusif d'un wagon pour un lot de moins de 5 tonnes, un choix parfois plus économique - et plus pratique peut-être - que la formule classique du colis.

Différentes solutions de rechange sont exploitables lorsque l'expéditeur et le destinataire ne sont pas raccordés au réseau ferroviaire: les techniques mixtes, qui additionnent la souplesse de la route pour les parcours d'approche et les performances du rail pour l'essentiel de l'acheminement.

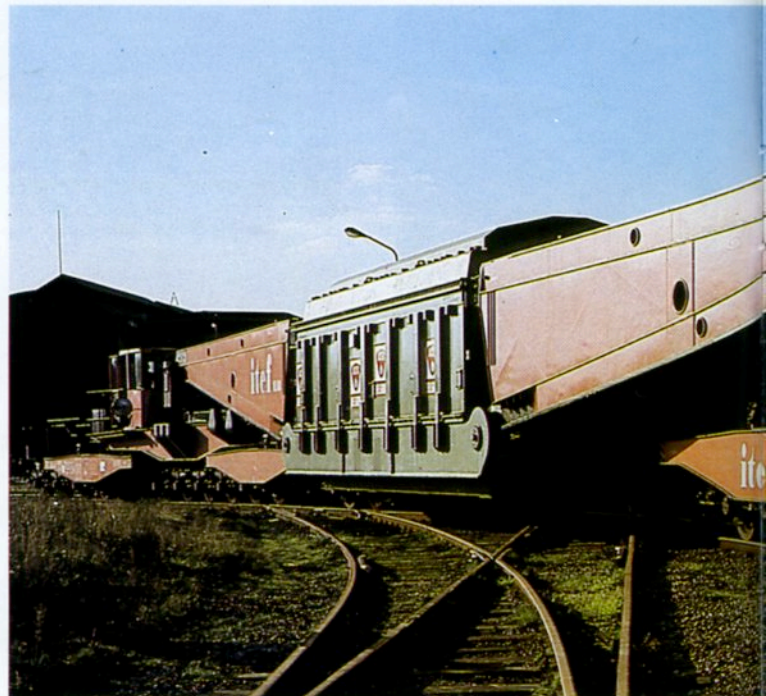
Cela va du camionnage de et vers la gare par des véhicules de SNCB-COLIS au transport d'une remorque routière sur wagon spécialisé, en passant par le container et la remorque porte-wagon. Notons encore le développement, depuis quelques mois, d'opérations inspirées des techniques françaises FERDOM et FERCAM grâce auxquelles le chemin de fer présente une solution valable aux entreprises non raccordées.

## Meilleur sur la distance

S'il est par essence un transporteur de masse, le chemin de fer est aussi transporteur de fond. C'est sur des distances longues qu'il s'avère le plus compétitif.

La bonne dispersion de ses implantations permet d'envisager une grande diversité de destinations. Il existe toutefois - c'est l'évolution économique qui l'a voulu - des concentrations industrielles géographiques entre lesquelles se dessinent des axes à trafic intense, sur lesquels, justement, le rail atteint son efficacité maximale.

Pour bien utiliser ces éléments, les réseaux ferroviaires ont créé de "grands trains", comme ils l'ont fait pour les voyageurs. Les TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES répondent à la demande d'acheminement accéléré: il roulent plus vite et ne marquent pas d'arrêt aux frontières. Ils représentent la voie préférentielle pour certaines marchandises et ne sont d'ailleurs pas accessibles à tous les types de produits. Pour les exclus du TEEM, ou de son homologue le TECE, Trans Europ Container Express, sur des axes déterminés à fort potentiel, la SNCB crée, avec ses partenaires des pays voisins, des relations express par axe qui réunissent les mêmes qualités que les TEEM et TECE. C'est le cas de l'acheminement Inter Delta, relation directe rapide du delta Escaut-Rhin au delta du Rhône.





## Un avantage mal connu: le délai de chargement/ déchargement

Pour charger ou décharger les wagons, les clients disposent d'un délai de 22 heures. C'est un avantage trop peu connu du service ferroviaire. La marge de manœuvre ainsi accordée permet d'organiser sagement le travail dans les départements de réception/expédition. Sur demande, et moyennant paiement d'une taxe modique, un "droit de garage" accorde un régime plus favorable encore dans les ports maritimes.

Au-delà des délais prévus, que les wagons se trouvent en gare ou sur raccordement, ils sont dits "en chômage", et une taxe est perçue pour compenser tant soit peu leur manque à produire, et pour inciter les utilisateurs à respecter des programmes tels que tous, clients et transporteur, puissent travailler dans les meilleures conditions.

## SNCB-COLIS:

*le spécialiste du colis de surface. A l'intérieur du pays, 780 localités desservies tous les jours par camion (tous vos clients sont sur l'itinéraire quotidien). Hors frontières, en colis postaux, messageries ou express, expéditions dans le monde entier. Au besoin, vos échantillons ou certains de vos produits seront, par la combinaison surface/air, connus à l'autre bout du monde pour quelques centaines de francs.*

*Une organisation complète (dont la modernisation est également en cours) qui offre un service porte-à-porte dans des délais sérieux et à des conditions compétitives. L'éventail de ses possibilités va du simple camionnage à la gestion de stocks.*

## EMBALLEZ BIEN

*Transporter, oui, mais transporter bien. Et d'abord bien emballer, pour protéger la marchandise.*

*Il y a deux façons d'emballer: la bonne et la mauvaise. Ecartons tout de suite la mauvaise: elle ne procure que des dégâts, des ennuis, des frais inutiles.*

*La bonne, vous la connaissez peut-être mal. Votre métier, c'est de produire et de vendre. Le nôtre étant de transporter "à bon port", nous pouvons vous aider. Nos spécialistes étudieront les cas que vous leur poserez et suggéreront les solutions optimales.*

*Nous avons aussi des solutions immédiates.*

**Le COLLICO:** boîte pliable en métal léger.

**Le PETIT CONTAINER.** Volumes utiles de 1,2 - 2 et 3 m<sup>3</sup>. Deux anneaux de levage; un système de roulement avec patte de blocage; ouverture par trois faces.

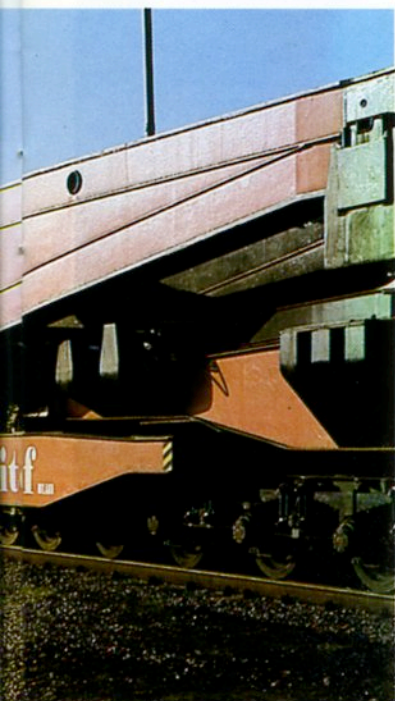
**La PALETTE:** dimensions standardisées en palette plate ou en box-palette, faite d'un treillis fort sur ossature métallique; pratique pour la manutention par élévateurs, le chargement (conditionnement direct), le stockage.

Parlez-en avec nos spécialistes:

**IBE - Institut Belge de l'Emballage**  
Rue Picard 15  
1020 Bruxelles  
T. 02/427 25 83

**SNCB - Conseils clientèle marchandises**  
Direction Exploitation - bureau 13.11  
Putterie 25  
1000 Bruxelles  
T. 02/523 62 40 - poste 22471

**SNCB-COLIS**  
Rue Ravenstein 36/7  
1000 Bruxelles  
T. 02/523 62 40 - postes 22484 - 22486



## TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES

*Les grands trains réguliers européens.*

*Une quinzaine de relations quotidiennes de et vers les grands centres industriels et portuaires du pays.*

*Acheminement rapide, en 24 à 48 heures de bout en bout. Dédouanement aux extrémités du transport.*

*Exclusion des marchandises qui requièrent un arrêt en douane pour contrôle sanitaire.*

*Limites de charge à respecter pour circulation en régime S (100 km/h).*



## EXPRESS PAR AXE

*Inter Delta est la première née des relations express internationales par axe.*

*L'offre concerne une gamme étendue de marchandises à échanger entre deux zones déterminées (Anvers/Rotterdam et sillon/delta du Rhône dans le cas d'Inter Delta).*

*Les acheminements présentent les mêmes caractéristiques que les lignes TEEM: grande vitesse, pas d'arrêts aux frontières, délai de livraison court et fiable.*

*Au premier, lancé en janvier 1984, d'autres express d'axes s'ajouteront dans les prochains mois, pour répondre à des besoins spécifiques qui entrent bien dans les cordes du chemin de fer. Début 1985 sera créé un express Belgique-Scandinavie.*

# les tarifs

Le régime d'acheminement revendiqué détermine le tarif qui sera appliqué. Il existe des tarifs intérieurs pour colis en régimes de messageries ou d'express, et pour les envois en wagons complets.

La remise au transport de grandes quantités de marchandises au cours d'une période déterminée amène la SNCB à conclure avec l'expéditeur des contrats particuliers dans lesquels elle "récompense" la fidélité du client et prévoit éventuellement des dispositions précises pour faciliter l'organisation du trafic et donc diminuer les coûts.

En trafic international, les tarifs sont plus nombreux. En principe, le prix de transport résulte d'une addition: prix selon tarif belge jusqu'à la frontière + prix selon tarifs des réseaux parcourus au prorata de leurs prestations.

La diversité des conditions réglementaires, due aux particularismes nationaux, rend le calcul malaisé et complexe. De plus, les marchandises voyagent comme si elles étaient re-expédiées à chaque frontière; une partie du prix est donc faite du cumul des taxes fixes de base, ce qui amène parfois à un niveau très peu concurrentiel.

Pour parer à ces inconvénients, les réseaux ont élaboré des tarifs directs bilatéraux, qui se réfèrent à des axes déterminés: Belgique-France, Belgique-Pays-Bas, Belgique-Allemagne, Belgique-Angleterre, par exemple (et retour bien entendu). Ces tarifs directs sont caractérisés par:

- des conditions de transport communes aux réseaux concernés;
- des prix directs de bout en bout, faciles à calculer et d'un niveau sensiblement plus avantageux que dans le cas de la superposition de taxes;
- sauf modifications importantes des taux de change, des prix donnés pour une année entière.

## Les paramètres de taxation

En pratique, quel que soit le genre de tarif appliqué, la détermination du prix repose sur quatre paramètres:

- la nature de la marchandise: elle induit un classement précis et par suite une échelle de prix particulière;
- le poids à transporter;
- la distance totale à parcourir (qui peut varier selon l'itinéraire choisi);
- les types de wagons utilisés, wagons-réseaux ou wagons de particuliers, wagons à 2 essieux ou wagons à bogies.

A ce qu'on obtient de cette manière s'ajoutent éventuellement des frais accessoires qui rémunèrent par exemple des locations de matériel (bâches, agrès...), des prestations de manutention, de traction, de dédouanement, etc.

Pour être complets, précisons que certains types de trafics sont régis par des tarifs distincts: les transports internationaux de containers (tarif Intercontainer), des transports sous température dirigée (tarif Interfrigo, location de wagon comprise), et les transports combinés rail-route (tarif TRW, cette société étant le seul interlocuteur des clients); et que les trains complets, toujours aussi intéressants, donnent lieu à des accords particuliers.

Tous les tarifs publiés peuvent être achetés auprès de la Direction commerciale de la SNCB, bureau 61.12. L'achat d'un tarif implique la fourniture automatique des mises à jour lors des adaptations de prix ou de conditions générales.

Il existe une autre piste d'information à propos des prix de transport. Des bureaux spécialisés sont ouverts dans les cinq grandes agglomérations où siègent des représentations commerciales régionales de la SNCB: Bruxelles, Anvers, Charleroi, Gand et Liège. Ces bureaux vous renseignent rapidement par écrit ou par téléphone (et bientôt par télex). Lorsque vous les consultez (n'hésitez pas à le faire), mettez en évidence les particularités de vos expéditions: tonnages importants, en période creuse, en aller-retour, réguliers, etc. Ces caractéristiques justifieront peut-être l'octroi de prix étudiés.

## Les bureaux d'information marchandises

**1000 Bruxelles**  
Boulevard Emile Jacqmain 162  
T. 02/219 44 50

**2000 Antwerpen**  
Roosevelt Building  
Anneessensstraat 1-5  
T. 03/233 23 17

**4000 Liège**  
Boulevard de la Sauvenière 87  
T. 041/23 17 13

**6000 Charleroi**  
Quai de la gare du sud 1  
T. 071/43 01 73

**9000 Gent**  
Koningin Maria Hendrikaplein  
T. 091/21 99 58

## PROBLEME DE DOUANE... NOUS SOMMES LA

La SNCB a ouvert dans les gares frontières et grandes gares d'acceptation des envois express des agences en douane qui peuvent se charger des formalités nécessaires en trafic international.

Un bureau spécialisé de la Direction commerciale traite les problèmes de fiscalité et de réglementation douanière. Il a édité deux brochures intitulées "Exporter par fer" et "Importer par fer", qui détaillent avec grande clarté les formalités à remplir, les documents à compléter selon les origines et les destinations.

Ce bureau peut vous conseiller utilement sur toutes les possibilités offertes pour régler efficacement les problèmes douaniers. Ses références:

**Direction commerciale - bureau 61.22**  
Rue Ravenstein 60/bte 24  
1000 Bruxelles  
Tél. 02/523 62 40,  
poste 2616, 2626, 2675.



# à chaque transport son wagon



Pour assurer vos transports, la SNCB gère, en plus d'une flotte routière significative, un parc de quelque 40.000 wagons répartis d'une façon presque égale en wagons plats, wagons ouverts (tombeaux) et wagons fermés.

La moitié à peu près sont des wagons de types traditionnels, l'autre se composant d'unités spécialisées adaptées à des trafics spécifiques.

Construits principalement par l'industrie nationale, conçus et réalisés en fonction des besoins du marché, ces véhicules répondent à deux exigences essentielles:

- ils sont robustes (leur durée de vie va de 20 à 30 ans);
- ils sont bien adaptés à la protection de la marchandise et facilement chargeables et déchargeables.

La description que voici est forcément sommaire. Elle porte sur un peu plus de 25.000 wagons spécialement destinés à des transports précis. Ceux dont nous ne parlons pas sont de types banalisés plus généraux, et à quelques exceptions près plus petits.

Les charges maximales indiquées sont données pour la circulation sur les lignes de catégorie C, celles du réseau belge. Lorsque deux nombres établissent une fourchette de poids, c'est qu'il existe plusieurs séries du même type général, dont les caractéristiques métriques, sensiblement différentes, entraînent des nuances dans les limites de charge.

Des fiches descriptives de ce matériel, isolées ou réunies en pochette, sont à votre disposition sur simple demande à notre rédaction ou auprès de nos représentants commerciaux.

Partant des caractéristiques de votre envoi, du tonnage expédié et de l'itinéraire emprunté, la gare de chargement peut vous aider à choisir le wagon le mieux adapté et attirer votre attention sur les contraintes à prévoir.

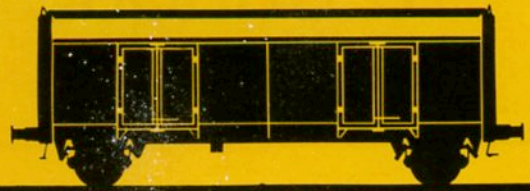
Au besoin, notre représentant commercial et, pour des cas particuliers, le service de conseils techniques à la clientèle guideront votre choix.





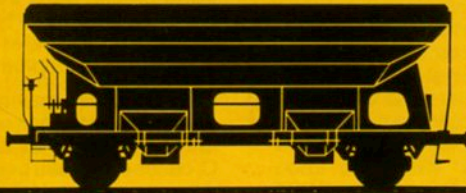
### Eas - Eaos

Tombereau courant à bogies - 2.150 unités.  
Pour marchandises en vrac, mitrailles, charbon, bois de mine...  
V.U. 74 m<sup>3</sup> - Ch.U. 58,5/59 tonnes.



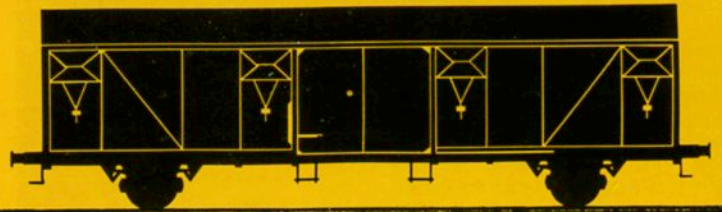
### Elo

Tombereau spécial à crémaillères - 131 unités.  
Pour caisses de grandes dimensions à chargement fragile (verre, glaces, marbres...).  
Ch.U. 26/27 tonnes.



### Fcs

Tombereau spécial à déchargement bilatéral contrôlé par gravité - 1.070 unités.  
Pour marchandises en vrac, charbois, grains, granuleux, etc.  
V.U. 32,5/40,6 m<sup>3</sup>. Ch.U. 23/24 tonnes.



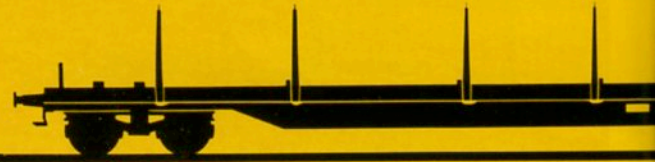
### Gbs

Couvert ordinaire à 2 essieux, de grande capacité - 2.720 unités.  
Pour marchandises de toute nature à protéger des intempéries.  
S.U. 33 m<sup>2</sup>. V.U. 80 m<sup>3</sup>. Ch.U. 25/25,5 tonnes.



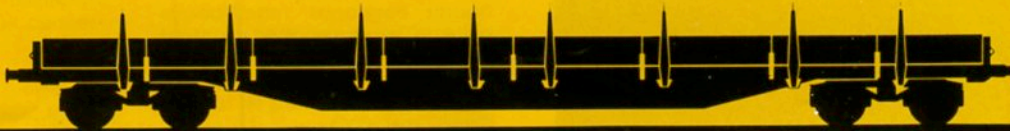
### Lps

Plat spécial à 2 essieux - 40 unités - 2 x 4 ranchers fixes renforcés  
sur 12,36 m. 4 lambourdes au plancher.  
Pour tubes, arbres, profilés, etc.  
S.U. 30 m<sup>2</sup> au plancher, 35 m<sup>2</sup> au-dessus. Ch.U. 21,5 tonnes.



### Rbps

Plat à grande longueur à bogies - 200 unités.  
2 x 8 ranchers sur 25 m.  
Pour profilés, tôles, marchandises très longues.  
S.U. 62,5 m<sup>2</sup>. Ch.U. 51 tonnes.



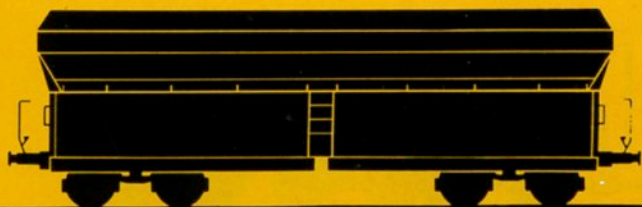
### Res

Plat courant à bogies - 2.000 unités - 2 x 8 ranchers sur 18,5 m.  
Pour produits métallurgiques et forestiers, tubes, machines, papier en bobines, véhicules, etc.  
S.U. 48,8 m<sup>2</sup>. Ch.U. 55,5 tonnes.



### Rs

Plat courant à bogies - 1.840 unités - 2 x 8 ranchers sur 18,5 m.  
Pour produits forestiers, métallurgiques, tubes, containers, machines etc.  
S.U. 50/51,3 m<sup>2</sup>. Ch.U. 43/58 tonnes.



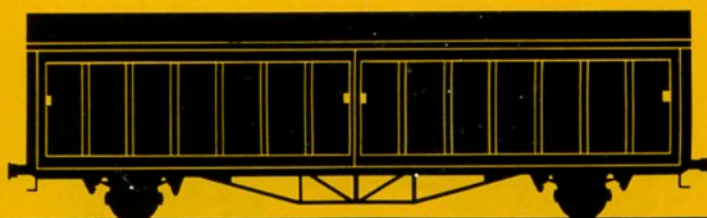
### Fals

Tombereau spécial à bogies - déchargement massif bilatéral par gravité - 950 unités.  
Pour produits massifs en vrac: charbon, coke, minerais, produits de carrières.  
V.U. 64/90 m<sup>3</sup>. Ch.U. 55/57 tonnes.



### Fbl

Tombereau spécial à 2 essieux comparable au Fals - 510 unités.  
V.U. 64,5 m<sup>3</sup>. Ch.U. 26 tonnes.



### Hbis

Couvert spécial de grand volume (certaines unités sont équipées d'un dispositif de calage intérieur) - 650 unités.  
Pour marchandises colisées, palettisées, en sacs, en sachets.  
S.U. 34 m<sup>2</sup>. V.U. 75 m<sup>3</sup>. Ch.U. 25/25,5 tonnes.



### Ks

Plat courant à 2 essieux - 3.904 unités.  
2 x 6 ranchers latéraux sur 12,5 m.  
Pour produits sidérurgiques, machines, véhicules.  
S.U. 31,5/34,6 m<sup>2</sup>. Ch.U. 21/27 tonnes.



### Remms

Plat courant à bogies - 2.200 unités - 2 x 6 ranchers sur 12,64 m.  
Pour marchandises pondéreuses: tôles, slabs, blocs de pierre, etc.  
S.U. 35 m<sup>2</sup>. Ch.U. 49,5/60 tonnes.



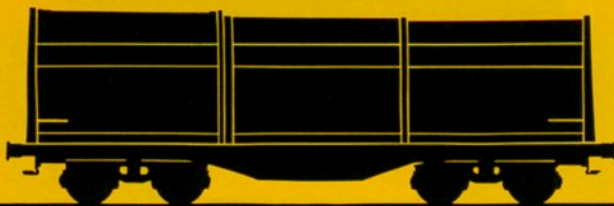
### Rgps - Sgjs

Plats courants à bogies - 200 et 220 unités.  
2 x 8 ranchers sur 18,5 m.  
Pour containers (amortisseurs spéciaux sur le Sgjs).  
S.U. 45/45,5 m<sup>2</sup>. Ch.U. 55/56 tonnes.



### Sap

Plat spécial à bogies - 55 unités - 2 x 4 ranchers sur 14,4 m.  
Pour produits métallurgiques lourds (slabs, billettes).  
S.U. 40 m<sup>2</sup>. Ch.U. 68 tonnes.



### Shimms

Plat spécial à bogies - 350 unités - Couverture mobile par capots télescopiques.  
Pour tôles en rouleaux - 5 berceaux.  
Ch.U. 58 tonnes.



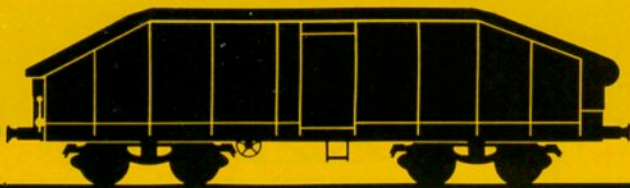
### Shmms

Plat spécial à bogies - 820 unités.  
Pour rouleaux de tôle - 5 à 7 berceaux.  
Ch.U. 59,5/62 tonnes.



### Tads

Autodéchargeur à toit ouvrant, à bogies - 500 unités.  
Déchargement bilatéral par 2 x 3 goulottes (3 trémies) sur environ 12 m.  
Pour chaux, sable, dolomie, engrais en granules, etc.  
à protéger des intempéries.  
V.U. 56,7 m<sup>3</sup>. Ch.U. 58 tonnes. Ouverture de chargement: 12,7 x 1,2 m.



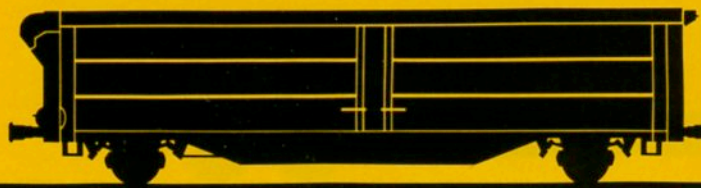
### Tahs

Fermé à toit ouvrant, à bogies - 598 unités.  
Pour tôle en rouleaux - 7 berceaux. Toiture: volet mécanique.  
Ch.U. 57 tonnes.



### Tds

Fermé à toit ouvrant, à 2 essieux - 975 unités.  
Autodéchargeur par 2 x 2 goulottes - comparable au Fcs.  
Ouverture de chargement par le haut: 7,9/8 x 1,2 m.  
V.U. 38 m<sup>3</sup>. Ch.U. 17/26,5 tonnes.



### Tfis

Fermé à toit ouvrant (volet) pour ferry-boat - 50 unités.  
Ouvertures de chargement: • par toiture: 12,33 x 2,06 m.  
• par portes latérales: 5,66 x 2,02 m.  
Ch.U. 25,5 tonnes.

Outre ces wagons qui lui appartiennent, la SNCB peut faire usage de wagons appartenant aux réseaux voisins. Certains types qui n'existent pas encore en Belgique sont utilisés pour des trafics déterminés. La SNCB peut choisir cette solution après examen de vos besoins.

Restent un certain nombre de wagons à très haute spécialisation, notamment pour les transports de produits chimiques. L'investissement élevé peut être disproportionné en regard de la rentabilité, ou mal venu au moment où le besoin de types plus courants se fait urgent. La SNCB renvoie donc les expéditeurs aux sociétés de location qui mettent sur le marché un parc international de plus de 60.000 véhicules très diversifiés. La location à terme permet à l'utilisateur de se servir de ces wagons comme s'il en était propriétaire, sans toutefois supporter les charges et les ruptures de disponibilité pendant les périodes d'entretien et de révision.

#### ALGECO

Rue Royale 172/17  
1000 Bruxelles  
T. 02/218 15 24

#### CAIB

Square de Meeus 18  
1040 Bruxelles  
T. 02/513 86 16

#### CITA

Avenue Van Volxem 140/15  
1190 Bruxelles  
T. 02/347 07 17

#### EVERARD

Avenue Louise 541/2  
1050 Bruxelles  
T. 02/640 61 56

#### KREVINO

Lefèvredok, kaai 60  
2030 Antwerpen  
T. 03/541 22 97

#### M.M.M.

Avenue Louise 534  
1050 Bruxelles  
T. 02/640 07 20

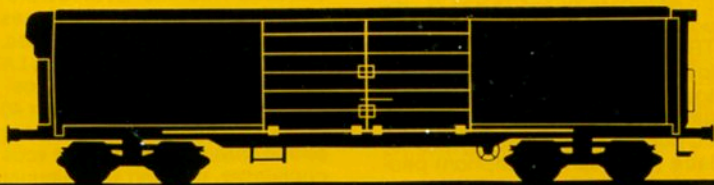
*Il est arrivé à la SNCB de saisir la balle au bond. Des wagons de particulier, immobilisés pendant une interruption de trafic, ont pu être utilisés par un autre particulier pour résoudre un problème occasionnel. Cette sorte de "solidarité" de clients est une victoire de l'imagination. Elle ne sera pas seulement un bon souvenir; d'autres cas peuvent se présenter, et la SNCB entend bien jouer à ce moment l'un de ses rôles essentiels: résoudre les problèmes de transport.*





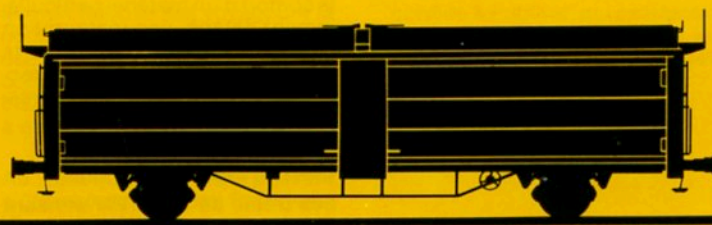
### Ss

Plat spécial à bogies - 100 unités.  
2 x 6 ranchers fixes de 2 mètres sur 18,5 m.  
Pour grumes, tubes.  
S.U. 47 m<sup>2</sup>. Ch.U. 54,5 tonnes.



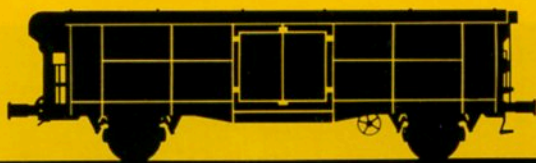
### Taems

Tombereau à toiture enroulable (volet) - 700 unités.  
Pour envois de grandes dimensions à charger par le haut et à protéger des intempéries.  
S.U. 32,5 m<sup>2</sup>. V.U. 72,5 m<sup>3</sup>. Ch.U. 57 tonnes.



### Tbikks

Fermé à toiture et parois coulissantes - 550 unités.  
Pour marchandises qui craignent l'humidité et à charger par de grandes ouvertures.  
Ouvertures de chargement: • par la toiture: 6 x 2,53 m.  
• par portes latérales: 5,66 x 2,07 m.  
S.U. 33 m<sup>2</sup>. V.U. 85 m<sup>3</sup>. Ch.U. 24,5 tonnes.



### Tms

Fermé à toit ouvrant (volet) - 1.492 unités.  
Pour colis encombrants, machines, pièces coulées...  
Ouvertures de chargement: • par toiture: 8,69/8,75 x 2,47/2,79 m.  
• par portes latérales: 1,4/2 x 1,78/1,8 m.  
S.U. 22/24,9 m<sup>2</sup>. V.U. 35/48 m<sup>3</sup>. Ch.U. 22,5/26 tonnes.



### Ucs

Citerne à vidange par air comprimé - 350 unités.  
Pour pulvérulents en vrac: ciment, soude, chaux moulue, engrais... 2 citernes de 17 m<sup>3</sup>.  
Ouvertures de chargement: Ø 0,5 m. Pression max. 2,8/3 kg/m<sup>2</sup>.  
Ch.U. 23/23,3 tonnes.



# formules voyageurs

## Trains de jour haut de gamme

Les TRANS EUROP EXPRESS et les trains internationaux INTER CITY sont des trains rapides, de haut de gamme, qui offrent, pour les déplacements professionnels, le confort d'un matériel particulièrement soigné, une restauration de très bon niveau, des départs nombreux dans toutes les directions, et à destination, des correspondances optimales.

## Dormeurs fidèles

Les trains de nuit TEN utilisent votre temps de sommeil pour vous emmener à 1.000 kilomètres et plus de votre bureau. En compartiments lits pour une, deux ou trois personnes, avec service hôtelier soigné, c'est un moyen idéal pour ne pas perdre de temps. Les voyageurs qui se déplacent régulièrement en trains de nuit

peuvent demander au conducteur de la voiture-lits une carte de fidélité où tous leurs déplacements sont inscrits au fur et à mesure. Cette carte leur vaut, après dix trajets, un onzième supplément-lit gratuit.

## Le passage du témoin

En service intérieur, la SNCB propose un ABONNEMENT D'ENTREPRISE, valable tous les jours (dimanches et fêtes compris) sur tout le réseau, pendant une période déterminée. Tous les membres du personnel de l'entreprise titulaire (tous sans exception) peuvent s'en servir, tour à tour, en se passant l'abonnement comme le témoin dans une course relai. Cet abonnement est valable sur les parcours belges des trains internationaux et des TEE et IC à supplément.

Il existe quelques services "spé-

ciaux" particulièrement destinés aux entreprises, dans le but de les appuyer sur un plan logistique ou publicitaire.

## Bonnes réunions à la gare

Réunir des gens éparpillés dans tout le pays n'est pas toujours facile et bon marché. La SNCB propose, dans les restaurants de ses trois grandes gares bruxelloises, une formule REUNIONS AVEC LA SNCB. Elle met à votre disposition une salle de réunion pour 40 ou 60 personnes, elle organise la pause café au moment que vous choisissez, elle sert un déjeuner de travail, et elle remet à chaque participant un billet aller-retour de première classe valable le jour de la réunion entre son domicile et Bruxelles.

Et cela pour un prix forfaitaire par participant. Le menu du déjeuner détermine le niveau de prix, mais

Client marchandises, on n'en est pas moins voyageur à l'occasion. Les réseaux - et la SNCB en particulier - ont mis au point pour le personnel des entreprises, en plus des abonnements bien connus, des formules adaptées aux besoins nés de la grande mobilité dans le monde des affaires.





# services "spéciaux"

on peut considérer que celui-ci atteint rarement 2.000 francs malgré l'excellent service fourni. Un exemple à 1.500 francs.

## Votre expo en exclusivité

Présenter votre gamme de produits ou seulement vos nouveautés à vos clients acquis et potentiels en vous rendant quasi chez eux n'est pas un problème. Un train exposition TREXPO identifié à vos couleurs, aménagé selon votre goût, peut visiter des gares où convergeront vos invités de la région. Quinze entreprises en ont déjà fait l'expérience et plusieurs d'entre elles l'ont renouvelée. Le train-expo, c'est l'exclusivité pour vos produits là et quand vous les présentez.

## Train spécial à la carte

Un anniversaire, un grand déplacement d'exception, une rencontre particulière, une inauguration... Formez votre train spécial pour donner du cachet à cet événement.

Un exemple : sur l'itinéraire choisi, votre train ramasse dès 8 heures vos 574 détaillants ; le petit déjeuner est offert à tous vos invités ; votre train traverse tout le pays et dépose cette nombreuse équipe pour une journée au vert. Au retour, un dîner froid est servi, et le train dépose ses voyageurs là où ils sont montés le matin. Brodez à l'infini sur le thème, et vous comprendrez que votre train spécial à la carte est aussi un service à garder en mémoire.

Au besoin, ces offres peuvent s'étendre au-delà des frontières. Vous bénéficierez alors des moyens des autres réseaux : accueil de séminaires résidentiels, présentation de vos produits en wagon "podium", etc.

Par ailleurs, vos actions ponctuelles peuvent s'appuyer sur des campagnes publicitaires (affi-

chage et autres moyens) centrées sur les supports ferroviaires. Les moyens sont nombreux, du simple panneau à la vidéo, de l'affichette rendue mobile par le train au grand panneau routier placé sur un pont, un viaduc... La concession des emplacements a été confiée à PubliFer, qui examinera votre problème et vous fera les propositions les plus appropriées.



La SNCB est partie prenante de l'économie nationale. Elle veut être une locomotive de la reprise.

C'est un programme ambitieux et résolu. Pour le réaliser, elle maîtrise des techniques, propose des idées, et surtout, offre le travail de ses spécialistes: des hommes et des femmes fiers de leur métier, soucieux de le faire bien, conscients du rôle qu'ils ont à jouer au service de la collectivité.

Ces hommes et ces femmes en place donnent son âme à la structure. C'est eux que vous rencontrerez pour régler les petits et les grands problèmes de vos acheminements.

Le **chef de gare** est bien sûr le représentant du chemin de fer le plus proche de vous. Il règle tous les détails des extrémités de vos transports. Il met les wagons à votre disposition, accepte vos envois, manœuvre les rames, ou vous ouvre sa cour à marchandises pour les charger ou décharger.

Le **représentant commercial** est l'antenne de la Direction commerciale dans votre région. Avec son équipe de spécialistes, il traite tous les problèmes relatifs au transport de marchandises et tous ceux qui ont trait au transport de voyageurs. Prenez contact avec lui d'abord et avant tout. Si vous ne devez connaître qu'un seul homme du rail, c'est lui qu'il faut choisir. Quand les décisions à prendre dépassent sa compétence technique, par exemple, ou ses pouvoirs, il choisit dans les directions centrales ou régionales l'interlocuteur qui donnera rapidement les réponses adéquates à vos questions.

Les **bureaux des directions** se répartissent le travail selon leurs spécialités; parfois, ils interviendront directement pour résoudre les problèmes complexes restés sans réponse au niveau local ou régional. Le représentant commercial les connaît bien et pourra donc servir de trait d'union actif entre vous et eux.

## Nos représentations commerciales

**1000 Bruxelles**  
Boulevard Adolphe Max 142  
T. 02/219 00 40

**2000 Antwerpen**  
Roosevelt Building  
Anneessensstraat 1-5  
T. 03/233 02 68 - 233 23 25

**3500 Hasselt**  
Stationsplein 4  
T. 011/22 32 65

**4000 Liège**  
Boulevard de la Sauvenière 87  
T. 041/23 17 13

**5000 Namur**  
Rue Godefroid 52  
T. 081/22 30 84

**6700 Arlon**  
Avenue de la gare 61  
T. 063/22 41 15

**6000 Charleroi**  
Quai de la gare du sud 1  
T. 071/43 01 73

**7000 Mons**  
Square F. D. Roosevelt 14  
T. 065/33 59 79

**8000 Brugge**  
Stationsplein  
T. 050/38 39 97

**8500 Kortrijk**  
O.L. Vrouwstraat 9  
T. 056/22 00 49

**9000 Gent**  
Koningin Maria Hendrikaplein  
T. 091/22 71 00

*Des milliers d'entreprises et des millions de consommateurs à portée de réseau. C'est toute l'Europe occidentale et centrale qui s'ouvre devant vous à l'autre bout de la ligne de chemin de fer. La structure de présence ferroviaire appuie vos chances de trouver des débouchés pour votre production.*

*La SNCB est représentée dans sept pays européens: à Londres,*

*Rotterdam, Cologne, Vienne, Bâle, Luxembourg, Paris et Lille.*

*En plus, les chemins de fer britanniques, hollandais, allemands, suisses, italiens et français entretiennent des représentations commerciales à Bruxelles.*

*Au total, quatorze équipes toutes prêtes à intégrer le rail dans vos échanges internationaux. Notez leurs adresses.*

## Les réseaux voisins en Belgique

**BR - Chemins de fer britanniques**  
Rue de la Montagne 52/1  
1000 Bruxelles  
T. 02/511 68 03

**FS - Chemins de fer italiens**  
Place de Brouckère 46/4  
1000 Bruxelles  
T. 02/219 09 42

**NS - Chemins de fer hollandais**  
Boulevard de l'Impératrice 66/1  
1000 Bruxelles  
T. 02/512 83 45

**CFF - Chemins de fer suisses**  
Boulevard Adolphe Max 48-50  
1000 Bruxelles  
T. 02/217 57 63

**SNCF - Chemins de fer français**  
Boulevard Adolphe Max 25  
1000 Bruxelles  
T. 02/217 00 20

**DB - Chemins de fer allemands**  
Rue du Luxembourg 23  
1040 Bruxelles  
T. 02/512 53 39

## Nos représentations à l'étranger

Aeschenvorstadt 48  
**CH 4051 BALE**  
T. 061/23 72 85

Hauptbahnhof  
Bahnhofvorplatz 3  
**D KOLN (E.D.S.)**  
T. 0221/13 47 61

FORUM  
Avenue Charles St-Venant 33  
**F 59800 LILLE**  
T. 20/06 46 17

Sackvillestreet 22-25 A  
**GB LONDON W 1 X1-DE**  
T. 01 734 1491

Avenue de la Liberté 17  
**L LUXEMBOURG (1931)**  
T. 2 49 55

Boulevard des Capucines 21  
**F 75002 PARIS**  
T. 1/742 4041

Delftsestraat 9C  
**NL 3013 AB ROTTERDAM**  
T. 10/13 55 50

Opernring 1 - E/IV  
**A 1010 WIEN (E.D.S.)**  
T. 222/57 84 02



## Un entourage actif

Pour diversifier son offre et accroître l'ampleur de son action, la SNCB adhère à des groupements internationaux, participe à la gestion de filiales ou commercialise des produits ferroviaires par le biais d'organismes associés ou alliés.

C'est la grande spécialisation au service de l'efficacité. C'est aussi, parfois, pour les clients, une manière d'obtenir de meilleures conditions que dans le cadre de relations individuelles.

## A louer

La SNCB gère un domaine foncier considérable: terrains industriels, halls, entrepôts et bâtiments de toutes tailles, proches du rail et souvent raccordés.

Les surfaces disponibles sont réservées en priorité aux entreprises en quête d'implantations à des conditions attrayantes, d'autant meilleures qu'elles confient au rail un trafic plus important.

En ce domaine encore, un interlocuteur privilégié vous accompagnera dans vos démarches auprès des services de la voie qui gèrent ces infrastructures: le représentant commercial.



## S.B.A.

**Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats**  
Rue Montoyer 17-19 - 1040 Bruxelles  
Tél. 02/513 06 60  
Trafic trans-Manche; installations terminales maritimes.



**S.A. Edmond Depaire**  
Avenue du Port 94 - 1020 Bruxelles  
Tél. 02/426 98 53 (54-55)  
Transports ferroviaires et routiers; messageries, gestions de centres routiers.



**S.C. Intercontainer**  
Margarethenstrasse 38 - CH 4008 Bâle  
Tél. 061/22 25 25  
Organisation et gestion du trafic ferroviaire international par containers.



**S.C. Interfrigo**  
Wettsteinplatz 1 - B.P. 341 - CH 4005 Bâle  
Tél. 061/26 33 33  
Transports ferroviaires internationaux sous température dirigée.



**S.A. Interferry**  
Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen  
Tél. 03/541 69 50 - 542 16 92  
Représentant belge d'Intercontainer et Interfrigo. Exploitation du terminal container de la SNCB à Anvers.

**S.A. Publifer**  
Avenue R. Vandendriessche 23 - 1150 Bruxelles  
Tél. 02/771 01 63  
Publicité sur le domaine de la SNCB.



**S.C. Railtour**  
Chaussée de Boondaël 6 - 1050 Bruxelles  
Opérateur touristique; voyages en train + séjours à forfait.



**S.A. Railtrans**  
Zomerweg 26 - 2030 Antwerpen  
Tél. 03/542 03 10  
Promotion du transport ferroviaire.



**S.A. T.R.W. - Transport Route Wagon**  
Rue Vandennepeereboom - gare de Bruxelles Ouest - 1080 Bruxelles  
Tél. 02/425 62 51  
Organisation du transport combiné rail-route. Gestion des centres terminaux de manutention.



## Cet homme a un problème de transport

Comment acheminer vers le port une machine-outil de 60 tonnes? Il existe bien sûr différents modes de transport, chacun a ses qualités propres, et des limites aussi. Voilà qui explique ce grand point d'interrogation.

Mais s'il, ce monsieur, que la SNCB dispose d'un matériel approprié et de spécialistes aguerris pour résoudre son problème très vite et très bien... en train?

Le train a une prédilection pour les charges massives: transferts, machines de tous genres, produits sidérurgiques

et métallurgiques, containers, véhicules, charbon, minerais... La SNCB peut apporter des solutions aux gros problèmes. Et même aux petits. La prise et la remise de colis à domicile, elle en fait aussi son affaire.

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

CHEMINS DE FER BELGES



**Le pluritransporteur**



## 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 reconstruction 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.

**Vous en voulez 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.**



## Ce petit colis, nous le transportons aussi

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-COULS. 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-COULS 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

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.

CHEMINS DE FER BELGES



**Le pluritransporteur.**



## 2.000 kilomètres sans chauffeur!

La technique est, à l'heure actuelle, un merveilleux auxiliaire de l'homme. Elle évolue très vite, aussi bien dans le domaine ferroviaire. Une semi-remorque routière ou une caisse mobile, prenant le train, peut ainsi couvrir 2.000 kilomètres... sans chauffeur. C'est l'intermodal, transport rationnel et rentable.

Le mode combiné rail-route, où train et camion se complètent idéalement, est un exemple particulièrement parlant de la diversification technique mise en pratique par la SNCB. Et il en existe d'autres. Comme la benne

basculante amovible (BBA), combinaison astucieuse de moyens gérés par la SNCB avec sa filiale Edmond Depaire.

A travers l'intermodal, les chemins de fer renouvellent réellement leur produit et l'inscrivent ainsi dans la gamme des moyens modernes de transport.

**Vous en voulez 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.**



## "EXTRAORDINAIRE" ET "NATIONAL"



Treize centimètres de dépassement: le gabarit est entamé. Il faut donc un transport extraordinaire: itinéraire obligatoire, défense de croiser à gauche, si tant est que l'on circule à droite (dans certaines gares à plusieurs voies, par exemple).

Voilà comment se présentait, le 20 juillet, l'acheminement de Bourg Léopold à Schaerbeek Josaphat des chars Léopard venus pour défilé à l'occasion de la fête nationale. Ces mastodontes n'étaient pas seuls sur les rames de wagons plates-formes ou plats à ranchers: d'autres véhicules à chenilles étaient du voyage. Mais ceux-là étaient arrivés en convoi ordinaire, puisqu'ils n'entamaient pas le gabarit.

On notera, parmi toutes les remarques possibles, la grande précision de chargement: le dépassement de 13 centimètres devait être partagé en 10 cm à gauche et 3 à droite. Et quiconque a vu rouler ces engins comprendra la difficulté: le conducteur, bien

enfoncé dans l'habitacle blindé, ne peut voir comment se comportent les chenilles. C'est donc en duo, avec un guide pour chacun, que ces véhicules ont été chargés et déchargés. Bien entendu, une équipe de techniciens de la SNCB était sur place pour apprécier le résultat et veiller à ce que chargement et infrastructure soient protégés comme il s'entend.

Ce transport, on l'appelle "extraordinaire" parce qu'on lui a appliqué des consignes spéciales de chargement et d'acheminement. Mais il n'y a en tout cas rien d'extraordinaire à procéder de la sorte. Chaque année, un bureau spécialisé de la SNCB délivre, après

étude, plusieurs centaines d'autorisations de transports du genre. Si l'on cherche une comparaison pour les chars de l'armée belge, on pensera tout naturellement aux machines agricoles, elles aussi de grandes dimensions. Leur transport ne réclame rien d'autre que de la prudence et un respect absolu de directives précises. Elles voyagent sur un matériel roulant tout-à-fait banal, à l'inverse de certaines pièces très massives et indivisibles comme des transformateurs électriques, des cuves ou citernes de très grande taille, que l'on charge sur wagons spéciaux surbaissés, ou en suspension entre wagons jumeaux à nombreux essieux.

Si bien que le gabarit, pour contraignant qu'il soit, ne doit pas faire exclure d'office un acheminement ferroviaire. Celui-ci une



fois autorisé présente les meilleures garanties de sécurité, car la circulation en site propre protège des impondérables des autres voies.

Quant à la gare de Bruxelles Josaphat, elle est particulièrement pratique pour les expéditions vers la capitale: sa rampe fixe de manœuvre dispense d'utiliser, pour les véhicules, par exemple, des engins de manutention, qu'ils soient fixes ou amenés sur place pour la circonstance.



# nouveau dans le Benelux: LE RELEVÉ BENELUX 50



## LE RELEVÉ BENELUX 50

Un nouveau formulaire pour simplifier les mouvements de marchandises à l'intérieur du Benelux

Édité en commun par la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg et par le Secrétariat général de l'Union économique Benelux.

MAI 1984

### RELEVÉ BENELUX 50 concernant le commerce INTRA-BENELUX

Relevé		2 Exportateur	Numéro d'identification		Bureau		
N°	Total					N°	
Consultez la notice ayant de remplir le formulaire Exemplaire pays d'importation		1	3 Importateur	Numéro d'identification		Date	
							4
							5 Pays d'origine
					6		
					7 Nature de la transaction		
					8 Identité du moyen de transport	9 Numéro et date de la facture	
					10 Mode de transport	11 Montant et monnaie facture	
					12 N° du document de paiement		
					13 Marques et numéros, nombre et nature des colis - Désignation des marchandises	14 Numéro Statistique	
					15 Unités suppl. stat.	16 Poids net	
					17 Valeur statistique		
1							
2							
3							
Annotations de service						18 Certifié sincère et véritable	
						A ..... le ..... Signature et qualité du signataire Nom et adresse de la personne qui signe pour le compte de l'exportateur	

Réuni le 17 octobre 1983, le Comité des Ministres du Benelux a décidé d'introduire un nouveau document: le RELEVÉ BENELUX 50 CONCERNANT LE COMMERCE INTRA-BENELUX. Ce document servira à l'observation et au contrôle du trafic intra-Benelux des marchandises.

Établi en 4 exemplaires, le nouveau document couvre les besoins tant du pays d'importation que de celui d'exportation. Il est pris en charge et contrôlé par la douane du pays d'importation; dans le pays d'exportation, aucune formalité ne doit en principe être remplie.

La nouvelle réglementation est entrée en vigueur le 1er juillet dernier. Elle s'applique au transport par route, par fer ou par voie d'eau intérieure de marchandises en libre pratique, adressées à un destinataire qui bénéficie, dans le pays d'importation, du régime de report de paiement en matière de TVA.

Les trois pays du Benelux et le Secrétariat général de l'Union Economique Benelux ont rédigé en commun une brochure d'information qui, outre une vue générale de la nouvelle procédure, présente un modèle du document et la notice officielle relative à l'utilisation et à la manière de compléter le RELEVÉ BENELUX 50.

Tous les bureaux de douane et d'accises ont reçu un certain nombre de ces brochures, à distribuer gratuitement aux entreprises intéressées.

En Belgique, les formulaires sont en vente - en quatre exemplaires - tant dans les bureaux de douane que dans les bureaux d'accises. On peut se les procurer au prix de 3 francs la liasse de 4 exemplaires.



## LA SNCB DANS LE TRAFIC D'INTERCONTAINER

La Belgique - et donc plus précisément la SNCB - occupe une place appréciable dans le concert des pays dont la coopérative INTERCONTAINER gère le trafic ferroviaire international en containers.

Elle occupe en fait la troisième position, derrière l'Italie et la République Fédérale d'Allemagne. Certes, la marge est grande entre ces deux pays et la Belgique. Mais avec plus de 95.000 containers traités au départ, la SNCB distance les Nederlandse Spoorwegen de 14.000 unités et la SNCF de près de 36.000 unités.

C'est incontestablement son potentiel portuaire qui permet à notre pays de réaliser ce score appréciable. On n'en peut trouver de meilleure preuve que son classement dans le trafic de transit : là, la Suisse, l'Allemagne occidentale, la France et l'Autriche le précèdent. C'est un signe.

A noter que les ports jouent en général un rôle important. Ils permettent à la Hollande de nous coiffer sur le fil en trafic d'arrivée, avec une centaine de containers de mieux.

Au total (départ + arrivée), notre pays aura, en 1983, traité 181.760 containers en trafic international, dont 138.317 chargés, ce qui lui donne un taux de voyages à charge de 76%, c'est-à-dire l'un des plus élevés (l'Allemagne, la France et l'Autriche se situent entre 68 et 69%).



## LILLE CHANGE DE VISAGE

André Demoustier, qui représentait la SNCB dans le nord de la France, a, selon l'expression consacrée, fait valoir ses droits à la retraite. Au terme d'une carrière active et fructueuse, il peut se targuer d'avoir noué à Lille et dans la région desservie des liens solides et amicaux. Qu'il soit remercié pour la qualité des services rendus aux chemins de fer belges.

Il fallait, pour lui succéder, un véritable homme de contacts. C'est à JACQUES DELHOUGNE qu'échoit la mission.



Entré à la SNCB il y a 21 ans, Jacques Delhougne connaît d'abord la vie des gares, excellente école pour apprendre à décider vite et bien. Attiré par la vente, il est sélectionné pour faire partie de la première génération des prospecteurs, au début des années 70. En 1972, la SNCB le "prête" à sa filiale Interferry; il participe ainsi au développement du transport combiné et en particulier du terminal de Bressoux. Promu sous-chef de bureau puis inspecteur, il acquiert des relations avec la clientèle une expérience que la maison mère va mettre à profit. Elle le rappelle en effet en 1983 pour animer l'équipe des jeunes prospecteurs et participer à

l'approche commerciale de la restructuration marchandises.

Le 1er octobre dernier, Jacques Delhougne a pris en charge notre représentation commerciale à Lille. Le talent qu'il s'est forgé lui sera précieux dans ces nouvelles fonctions.



## LA DEUTSCHE BUNDESBAHN COMMUNIQUE

Situation idéale pour la distribution de vos produits en Allemagne du sud et dans les pays au-delà :

terrains en location disponibles avec raccordement au chemin de fer à Munich.

Renseignements à la Représentation Générale de la Deutsche Bundesbahn, rue du Luxembourg 23, 1040 Bruxelles.



## LE SERVICE RED STAR S'ETEND

RED STAR EUROPE, c'est le nom du service super express à destination de Londres instauré voilà quelques mois. Jusqu'ici, il concernait uniquement Bruxelles et Anvers. A présent il est étendu à 14 grandes gares belges.

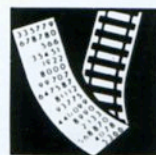
Rappelons-en le principe :

- dépôt d'un colis de moins de 50 kilos dans une gare voyageurs avant 18 heures;
- remise au destinataire le lendemain soit à Londres Victoria bureau restant dès 11 heures, soit à domicile entre 11 et 14 heures.

- mêmes horaires dans le sens inverse, mais sans bureau restant en Belgique. Pas de distribution les samedis, dimanches et fêtes.

Un service du même genre existe - sous la dénomination ETOILE-EXPRESS - entre la Belgique et Luxembourg. Et d'autres axes d'acheminements devraient voir le jour dans un avenir proche.

Pour toute information :  
SNCB-COLIS : 02/523 62 40 -  
postes 22155, 22144, 22156.



## SNCB-COLIS INTERNATIONAL

A l'occasion d'une exposition ouverte dans le courant du mois de septembre, SNCB-COLIS a publié une pochette de documentation sur les envois en service international. Intitulée SNCB-COLIS INTERNATIONAL, la pochette traite des trois régimes d'acheminement : messageries, express et colis postaux.

Elle comprend un document d'introduction et 14 fiches tarifaires. L'introduction synthétise les règles établies - selon le régime - en matière d'acceptation, de prise et de remise à domicile, de formalités douanières, etc. Les fiches qui suivent, établies par régime et par pays, donnent, après un rappel des particularités marquantes, un extrait des barèmes de prix valables fin août 1984.

La pochette vous sera envoyée gratuitement sur simple demande à la rédaction de notre revue ou aux représentations et agences commerciales de la SNCB.



## 2.000 kilomètres sans chauffeur !

La technique est, à l'heure actuelle, un merveilleux auxiliaire de l'homme. Elle évolue très vite, aussi bien dans le domaine ferroviaire. Une semi-remorque routière ou une caisse mobile, prenant le train, peut ainsi couvrir 2.000 kilomètres... sans chauffeur.

C'est l'intermodal, transport rationnel et rentable.

Le mode combiné rail-route, où train et camion se complètent idéalement, est un exemple particulièrement parlant de la diversification technique mise en pratique par la SNCB. Et il en existe d'autres. Comme la benne

basculante amovible (BBA), combinaison astucieuse de moyens gérés par la SNCB avec sa filiale Edmond Depaire.

A travers l'intermodal, les chemins de fer renouvellent réellement leur produit et l'inscrivent ainsi dans la gamme des moyens modernes de transport.

***Voulez-vous en savoir plus ? Appelez-nous.***

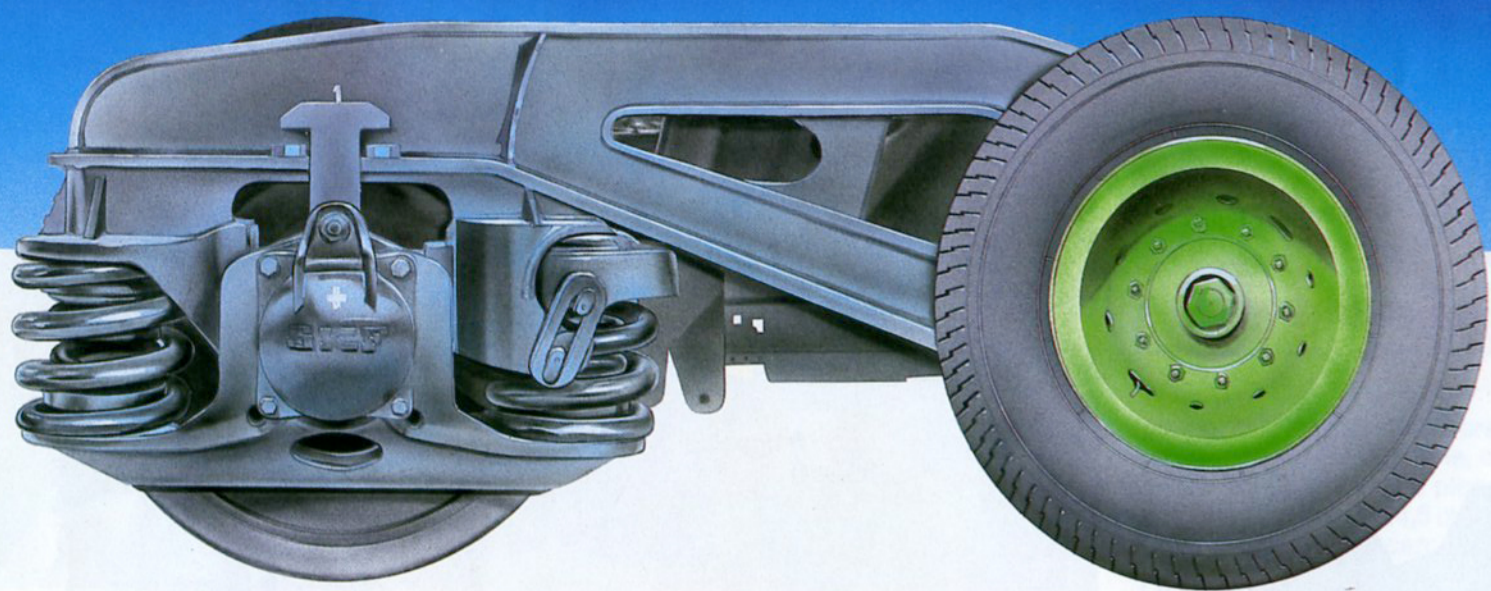
***Bruxelles : 02/219 00 40 - Charleroi : 071/43 01 73 - Liège : 041/23 17 13.***

CHEMINS DE FER  
BELGES



**Le pluritransporteur.**



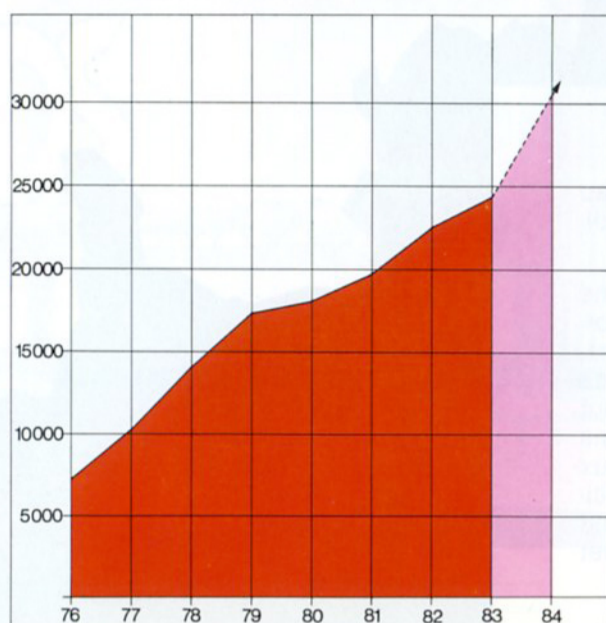


# RAILROUTE 85

## COMBINE RAIL-ROUTE: NOUVELLE POUSSEE

Le trafic combiné rail-route, géré en Belgique par TRW, outre qu'il est international à 100%, peut être caractérisé par sa progression continue. Continue mais non constante. Depuis 1976, TRW a plus que quadruplé son activité, mais a subi, comme l'ensemble de l'économie, les effets d'une crise persistante. Sans toutefois enregistrer de recul: en 1980, la moins bonne année de toutes du point de vue de la croissance, le trafic avait été, malgré tout, de 4% supérieur à celui de l'année précédente. Mais elle était loin de la moyenne de 19,5% calculée pour toute la période. Dès 1981, la courbe de croissance a repris un sens ascensionnel, et 1984 devrait être marquée par un bond de 22 à 25% (selon une extrapolation d'après le trafic des onze premiers mois).

Grosso modo, le trafic se répartit en 80% de mouvements vers le sud, via la France, et 20% vers



l'est via l'Allemagne. Des perspectives nouvelles semblent s'ouvrir en direction de la Scandinavie, de la Grèce et de la Turquie.

Nombre de mouvements et croissance par rapport de l'année précédente (en %)

Année	Nombre de mouvements	Croissance (%)
1976	7.301	—
1977	10.215	+ 40
1978	14.090	+ 38
1979	17.334	+ 23
1980	18.066	+ 4
1981	19.591	+ 8,5
1982	22.551	+ 15
1983	24.376	+ 8
1984	30.500	+ 25 (extrapolation)

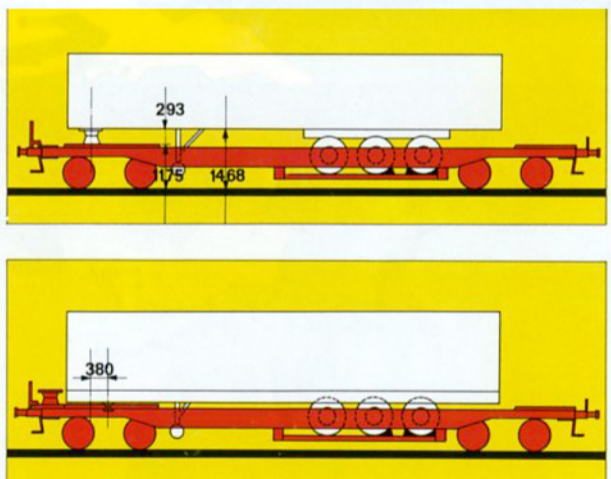
Le matériel ferroviaire a été dimensionné de manière à offrir aux transporteurs routiers qui choisissent le transport combiné avec le rail les mêmes capacités qu'en régime routier pur. De même, les constructeurs de matériel routier ont recherché avec TRW et leurs clients des solutions appropriées. La réaction spontanée qui consiste à dire qu'en ferroutage, on perd du volume et du poids, doit donc une fois pour toutes être considérée comme dépassée.



### Optimal à 14,5 mètres

La semi-remorque présentée ici, pour une longueur intérieure de 12,20 mètres, offre un volume de chargement de 78 m<sup>3</sup> et peut atteindre un poids total de 37 tonnes en charge. C'est le système pneumatique de suspension à train de trois essieux qui permet ces intéressantes progressions. Lors du chargement sur wagon, le train de roues est "rentré" sous le châssis; celui-ci vient se poser sur le châssis du wagon, et la caisse peut avoir la même hauteur qu'une caisse mobile sans pour autant engager le gabarit ferroviaire vers les pays à profil étroit.

Les ferrouteurs sont très attentifs à ce problème de volume, et leurs sollicitations ont trouvé ré-



ponse chez les constructeurs. Une caisse mobile de 13 mètres, par exemple, offre un volume utile de 85 m<sup>3</sup>. Et elle prend place facilement sur les wagons à poche de 14,5 mètres utiles, qui constituent l'essentiel du parc de TRW.

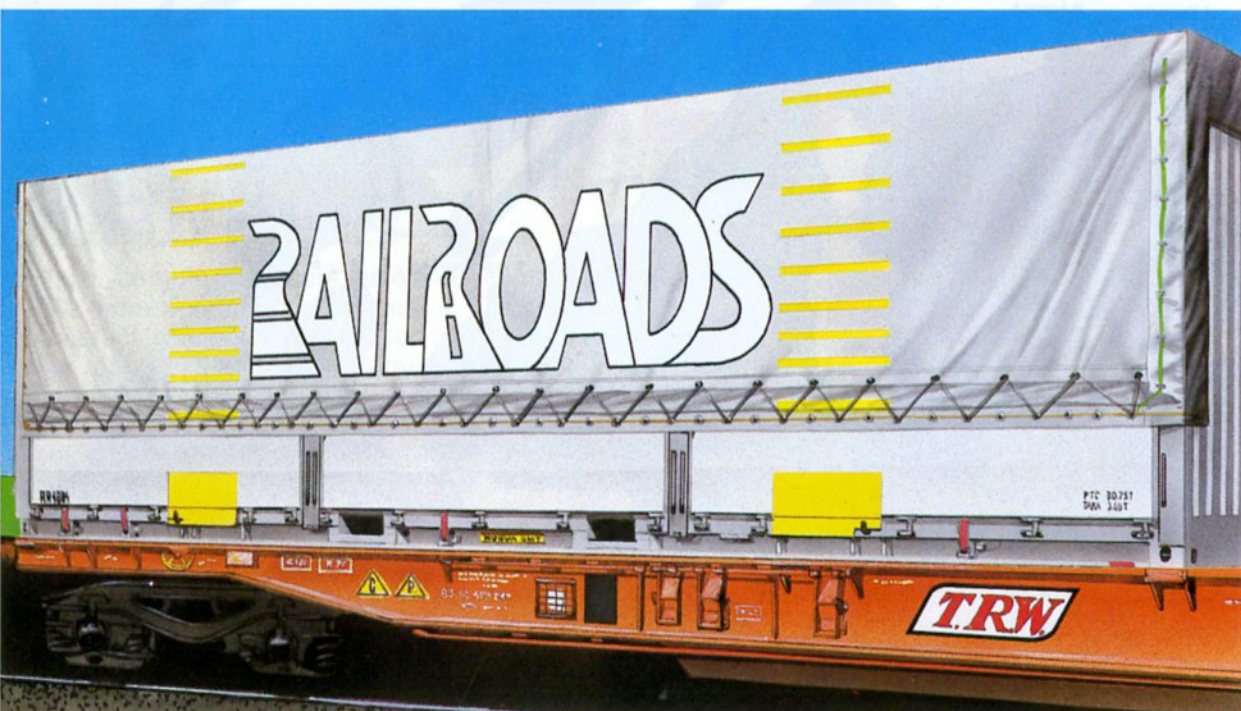
Ces mêmes wagons peuvent porter, bien sûr, des chargements de deux caisses plus courtes (6 et 7 mètres) telles qu'il en existe dans le parc actuel.

### Grande longueur pour duos

Un wagon de 19 mètres, également spécialisé pour le ferroutage, emporte de façon idéale deux caisses mobiles de 9 mètres. Sa limite de charge de 61 tonnes autorise à dépasser légèrement les 30 tonnes de poids total en charge par caisse expédiée, pour un volume approximatif de 50 à 60 m<sup>3</sup> par caisse.

Deux caisses ainsi chargées en duo sur un même wagon, c'est, mis à part les acheminements routiers terminaux, généralement courts, l'économie de deux tractions routières à longue distance et, par conséquent, la rentabilisation d'un matériel porteur plus nombreux pour un parc tracteur inchangé.

La caisse savoyarde, bâchée, que l'on peut voir sur nos illustrations, n'est pas le seul type d'engin qui accède au ferroutage. Dans la gamme de 6 à 9 mètres, citons encore des caisses bulk ou chimiques (ces dernières éventuellement équipées de réchauffeurs). On remarquera le vérin dont est





dotée la caisse bulk, qui permet la manœuvre au départ de n'importe quel châssis routier ordinaire.

On notera enfin que ces matériels nouveaux ne doivent plus comprendre que quatre zones renforcées pour la prise par pinces, et cela seulement, pour accéder au ferroutage. Une fois pourvus de ces quatre zones, les engins routiers peuvent tout aussi bien faire carrière dans la route pure, dans le ferroutage pur, ou dans un mélange des deux techniques selon les besoins et les disponibilités. L'équipement du matériel en vue du trafic combiné est une sécurité pour l'avenir et permet de planifier au mieux ses transports.

## RESEAU EUROPEEN DE FERROUTAGE

- ▲ Manutention par grue
- ★ Manutention horizontale
- \* Route roulante

