
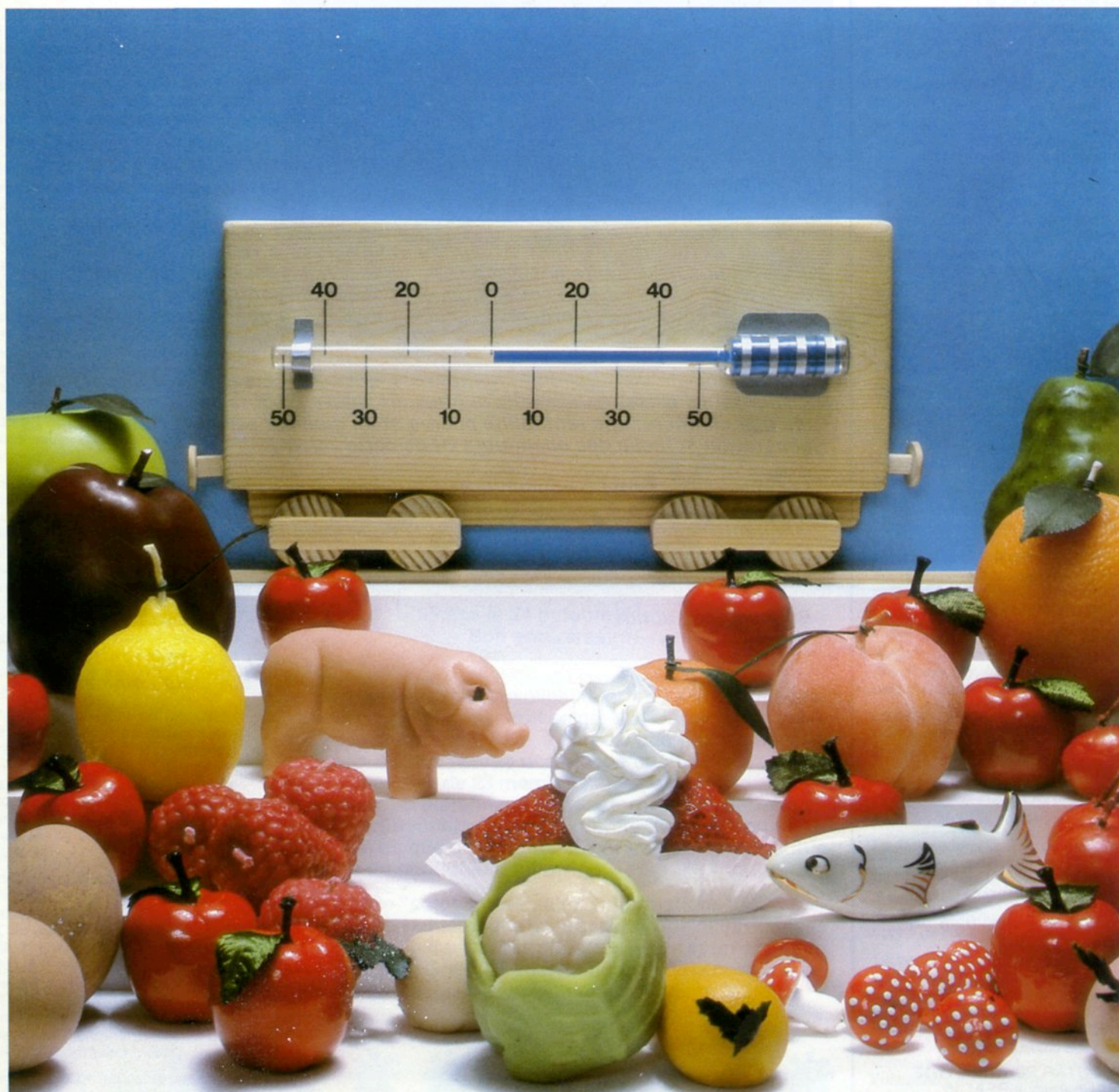
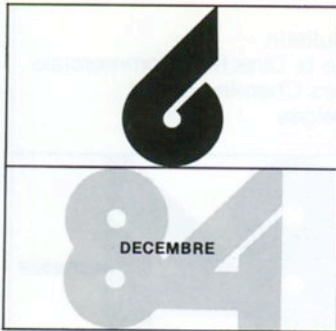


INFORMATIONS S.N.C.B.

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





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

Editeur responsable:
A. Lanckman - 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
Interfrigo: 4-5-6
ABT: 7-8
SNCB

SOMMAIRE



ENTREPRISE

ABT dans le créneau ferroviaire:
7-9



NOUVELLES B

Il était une... froid: INTERFRIGO:
3-6
Tchin tchin tcharleroi: 13
Nouveaux représentants: 14



CONTAINER

Intercontainer en Espagne et au
Portugal: 14



TOURISME

Forfaits d'hiver en train: 15



COLIS

RED-STAR EUROPE: 11-12
Tarif Belgique-RFA: 15

Madame, monsieur,

L'année 1985 sera celle des transports publics. Il ne pouvait en être autrement. Songez que notre consœur la SNCV et deux organismes internationaux du secteur fêtent leur centenaire, tandis que la SNCB célébrera le cent cinquantième anniversaire du premier voyage public en train sur le territoire belge et sur le continent.

Ce que l'Etat belge a commencé le 5 mai 1835, nous le poursuivons aujourd'hui, dans une structure et avec des méthodes qu'un siècle et demi de progrès et de transformations sociales a modelées et adaptées.

"Service public" n'a certes plus la même résonance en cette fin de vingtième siècle qu'aux jours lointains où les pionniers commençaient à tisser le réseau. Le paysage socio-économique a vécu une mutation profonde et la manière de vivre s'en est trouvée radicalement transformée. C'est donc d'un nouveau type de service public que la collectivité a besoin aujourd'hui. Nous nous employons à le mettre en œuvre depuis le remodelage du trafic instauré en juin 1984.

Mais je ne peux oublier qu'avant de devenir un moyen de transport populaire, le chemin de fer fut un enfant du monde industriel: il a vraiment vu le jour dans les entreprises qui tentaient d'appliquer à tous les stades du travail la puissance de la vapeur, seul gage, à cette époque, de la mécanisation qui, de toute évidence, devait engendrer le progrès économique. On sait quel rôle de catalyseur le rail a joué à cet égard.

Le transport de marchandises subit aussi, à l'heure actuelle, un remodelage indispensable. Nous poursuivons sur ce plan deux objectifs aussi complémentaires que distincts: une rentabilité accrue et un meilleur service à la clientèle. La génération actuelle des cheminots vit de cette volonté.

Les vœux que je forme pour vous et pour vos proches vont dans le même sens. Je souhaite tout particulièrement qu'au moment où est franchi le cap des cent cinquante années ferroviaires, la SNCB noue avec sa clientèle des collaborations nouvelles, construites dans la confiance réciproque sur des vues réalistes et des méthodes qui font bien augurer de demain.

Bonne année donc!

F. DE HAECK
Directeur commercial.



il était une... froid



Au lendemain de la guerre, l'Europe connaît une nette augmentation de la population, une forte concentration urbaine, et un formidable essor économique. Les besoins alimentaires croissent, des denrées nouvelles entrent dans les habitudes. Les besoins de transports sous température dirigée augmentent.

Les chemins de fer entendent participer au mouvement. Mais le matériel réfrigérant est coûteux et les réseaux font déjà d'importants efforts de reconstruction. En 1946 naît l'idée d'une organisation qui assumerait la responsabilité complète des transports ferroviaires internationaux sous régime de température dirigée et qui constituerait elle-même un parc de matériel spécialisé pour faire face aux demandes que les réseaux ne peuvent satisfaire.

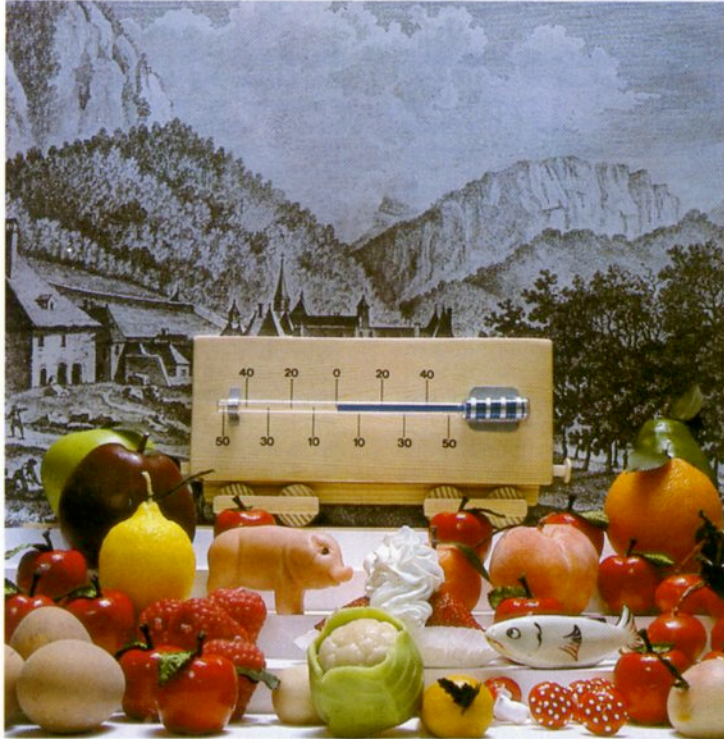
Le 24 octobre 1949, six réseaux ferroviaires (belge, britannique, français, italien, néerlandais et suisse) fondent une coopérative qu'ils appellent INTERFRIGO et qui a pour mission, entre autres, "la mise en construction, mise en location et exploitation du matériel et des installations nécessaires à l'exécution et au développement des transports internationaux sous régime de température dirigée".

En 1950, le réseau de la République fédérale d'Allemagne adhère à la coopérative et le réseau danois fait de même en 1960. Par la suite, on enregistre encore onze adhésions dans les années 60: les réseaux espagnol, grec, luxembourgeois, turc, yougoslave, hongrois, suédois, norvégien, bulgare, allemand de l'est et roumain. Et puis quatre adhésions à partir de 1971: les chemins de fer autrichiens, iraniens, irlandais et portugais.

Parmi les progrès remarquables enregistrés dans le domaine des transports sous régime de température dirigée, il faut mentionner ceux qui touchent le domaine de l'isolation. Le coefficient K, qui mesure les rentrées unitaires de chaleur à travers les parois isolantes, a formellement baissé.

Idéalement, K doit tendre vers une fraction de l'unité aussi petite que possible. Si avant 1952 le coefficient K du matériel à forte isolation se situait aux environs de 0,36 pour le matériel neuf et 0,55 pour le matériel en service, il est descendu à 0,12/0,15 dans le courant des années 70. Autrement dit, les matériaux sont d'une bien meilleure qualité et se dégradent moins.

Autre évolution frappante: les capacités utiles ont singulièrement aug-



35 ans le 24 octobre dernier.
Bon anniversaire!

Le siège social est à Bruxelles: Interfrigo a le statut d'une société coopérative de droit belge. Mais la Direction générale a ses quartiers à Bâle, à l'orée d'une place quiète où sonne toutes les heures une cloche cristalline. Une coopérative de 23 membres, des perspectives d'élargissement, un marché qui se transforme très vite, un contexte concurrentiel très dur, un univers technique en mutation, voilà en quelques bouts de phrases ce qui constitue la trame du quotidien d'Interfrigo.

Pour faire le "point anniversaire", Informations SNCB propose un aperçu historique de la société, quelques données techniques, un flash sur la situation belge et un entretien avec Wolfgang Gritz, le Directeur général de la coopérative. Ajustez vos cache-nez, nous plongeons dans le froid.



menté. Partant de 39 m³, nous arrivons à l'heure actuelle à 56 m³ pour les wagons dits TGC (très grande capacité) et même 106 m³ pour les SC (super capacité) montés sur bogies. Certes, ces wagons à forte contenance restent minoritaires dans l'ensemble du parc, mais la demande de tels wagons ne cesse de croître et les achats futurs ne pourront porter que sur un tel matériel.

Quatre familles

Wagon bleu ou wagon blanc? La température est "dirigée", bien sûr, mais pas toujours de la même manière, et l'on distingue en fait quatre familles de wagons.

Le wagon blanc peut être "isotherme". C'est le plus élémentaire de tous, qui comprend une simple isolation, comme la bouteille thermos qui contient notre café.

Si le blanc est "réfrigérant", le refroidissement est réalisé au moyen d'une source non mécanique, pour tout dire de la glace d'eau. C'est le principe duseau à champagne.

Un wagon bleu "frigorifique" dispose d'une machinerie, qui produit le refroidissement et entretient la température souhaitée comme cela se passe dans le réfrigérateur familial.

Parfois, on se sert d'un wagon "calorifique" bleu ou blanc. A ce moment, il y a production de chaleur, pour le transport de bananes, par exemple, qui requiert une température constante de 12° C.

Des services distincts

Selon le cas, l'expéditeur peut attendre d'Interfrigo trois types de services absolument distincts.

La **mise à disposition** est le service le plus élémentaire. Interfrigo fournit les wagons demandés et perçoit une taxe frigorifique. Le prix de transport est fixé par les réseaux parcourus et l'expéditeur se charge de trouver les sources de froid nécessaires.

Le service **location** va un peu plus loin. La taxation est toujours établie par les réseaux, mais cette fois, Interfrigo facture un taux de location journalier pour les wagons loués qui sont à l'entière disposition du client.

Le **service complet** entre dans le cadre de l'entente tarifaire internationale qui concerne un nombre limité de marchandises. L'expéditeur n'a pas d'autre interlocuteur qu'Interfrigo; il reçoit un prix global couvrant le transport, le service du froid, l'utilisation du wagon et la surveillance.

INTERFRIGO une heure



Un tour d'horizon "administratif" pour commencer

Comme vous le savez, Interfrigo compte actuellement 23 réseaux-membres. Néanmoins, nous travaillons toujours à l'élargissement de notre champ d'activité géographique. Ainsi, nous travaillons sous contrat commercial d'exploitation depuis 28 ans avec les chemins de fer tchécoslovaques, et nous discutons actuellement avec eux l'éventualité d'une adhésion à Interfrigo.

Avec la Pologne, le contrat date de l'année dernière. L'adhésion du réseau polonais pourrait intervenir plus tard, encore que les choses ne soient pas si faciles.

Nous sommes aussi en pourparlers avec les chemins de fer albanais. Une liaison ferroviaire Yougoslavie-Albanie devrait être bientôt achevée. Il existe un important marché de transport sous régime de froid, actuellement entre les mains de la route. L'adhésion des chemins de fer albanais à l'UIC puis à la CIM sera bientôt chose faite. Il existera donc une base solide pour développer avec ce pays un trafic ferroviaire international. En première étape, nous négocions avec le réseau un contrat de représentation.

Marché difficile en 1984

Les transports de fruits et légumes frais comptent pour deux tiers dans le trafic d'Interfrigo. De ce fait, nous dépendons de facteurs qu'il n'est pas possible de contrôler à 100%. A bon été bonne récolte et volume important à transporter. Cette année, comme vous avez pu le constater, la saison a été catastrophique dans les principaux pays exportateurs: l'Espagne, l'Italie, la Grèce et les pays de l'Est. L'Italie a par exemple exporté 40% de moins qu'en 1983. Cette diminution nous a gravement touchés, pour deux raisons. Il y avait moins à transporter, et quand le volume global diminue, la concurrence entre la route et le rail est plus brutale encore, et défavorable au rail, qui s'avère moins flexible sur le plan des prix.

Nous espérons limiter la perte en travaillant bien malgré tout sur les récoltes de raisins, qui sont en retard de quelque trois semaines cette année.

Des trafics saisonniers

La plus grande partie de nos trafics sont saisonniers. La pointe importante se situe en juin-juillet-août. Après le point mort de fin octobre-début novembre commence la saison des agrumes et

des légumes d'hiver. Et nous connaissons une autre période creuse vers mars-avril. Nous mettons ces creux à profit pour procéder à l'entretien du matériel, tout comme les routiers, d'ailleurs.

Il existe pourtant des trafics qu'on peut appeler permanents: les transports de bananes et ceux de viande, par exemple, sont effectués toute l'année.

Bien sûr, ce caractère saisonnier oblige à disposer d'un matériel qui n'est pas amorti sur l'ensemble de l'année. Il faut donc bien calculer les besoins, et ne pas voir trop juste. Je souligne qu'Interfrigo a vu le jour notamment pour faire face à cette difficulté. Et notre action de coordination internationale donne toujours des résultats intéressants. Je le montrerai en donnant un exemple assez spectaculaire. Les chemins de fer grecs utilisent 800 wagons de très grande capacité pour le transport de pêches et de raisins. Ces wagons roulent peu en hiver, si ce n'est pour quelques transports d'agrumes. Un besoin de matériel s'est présenté en Bulgarie: le réseau ne parvenait pas à répondre à une demande importante faute d'avoir lui-même assez de wagons disponibles. Les chemins de fer bulgares nous ont alertés et

Cheveux neigeux (identification au produit?), voix grave bien posée, stature droite sans rigidité, Wolfgang Gritz dirige Interfrigo depuis quatre ans. Ses antécédents témoignent d'une excellente connaissance du trafic ferroviaire international: avant de s'installer à la Wettsteinplatz à Bâle, monsieur Gritz dirigeait Transfracht, représentant commercial d'Intercontainer en Allemagne.

Nous l'avons rencontré une heure durant, nous bornant à lui donner quelques axes de réflexion. Il ne s'agit donc pas d'une interview mais davantage d'un exposé dont nous extrayons de grands passages.



avec wolfgang gritz



nous avons pu donner une réponse satisfaisante en nous servant des wagons grecs immobilisés.

J'ajoute que nous avons pu acquérir l'hiver dernier un trafic important sur le Proche-Orient : nous avons mis en route une trentaine de trains complets chargés d'œufs frais entre les Pays-Bas et l'Iran. L'opération se répétera d'ici mars 1985 et il y a de bonnes chances pour que des transports de viande et de fromage, entre autres, s'y ajoutent.

Je tiens à préciser que les nouveaux débouchés que nous trouvons, comme celui dont je viens de parler, nous permettent de limiter l'érosion du trafic global. Ainsi, malgré la forte baisse de cet été au départ d'Italie, le tonnage total transporté pendant les trois premiers trimestres n'a diminué que de 1,8% par rapport à la même période en 1983.

Plates-formes de trafic

Ces dernières années, la route nous a pris beaucoup de trafic. Pour préserver au moins ce que nous avons, et pour reconquérir éventuellement des marchés, nous devons offrir une prestation en tous points comparable à celle

des routiers. Or, il ne nous est pas facile de le faire : nous sommes défavorisés sur le plan du bout-en-bout parce que beaucoup de nos clients ne sont pas embranchés au réseau ferroviaire.

Nous étudions l'organisation de plates-formes pour le ramassage et la distribution des marchandises. Nous nous orientons ainsi vers des concentrations qui permettront aux réseaux de former des trains complets, moins coûteux, et par suite de nous offrir des prix plus compétitifs.

Les premiers efforts seront portés sur les axes Italie-République fédérale d'Allemagne et France - Suisse/République fédérale d'Allemagne.

Reconsidérer le container

Le trafic en containers frigorifiques concerne 2,5% des tonnages que nous transportons. Nous avons possédé naguère un peu plus de 400 containers frigo de normes ISO. Le container est intéressant en tant que module de transport combiné, mais il pose des problèmes.

La norme ISO convient au transport maritime, mais pas vraiment au transport terrestre. Même en trafic non frigo, on voit les filiales des réseaux développer des con-

tenants qui ressemblent davantage au camion en ceci qu'ils offrent une largeur utile de 250 centimètres et acceptent donc un plus grand nombre de palettes.

Nous avons besoin, pour nous placer sur le marché, d'une telle boîte où entreraient 14 europalettes. Malheureusement, sur le plan technique, il n'en existe pas encore qui réponde à 100% aux exigences du marché. Les caisses mobiles frigorifiques existantes sont influencées bien plus par la route que par le rail. Tout le problème se trouve dans la machinerie. Ou vous l'intégrez, ou vous l'ajoutez en bout de caisse. Si vous choisissez de l'ajouter, la caisse devient très longue. Avons-nous un wagon apte à la transporter ? Respecte-t-elle les gabarits ferroviaires ?

Nous étudions ce problème avec les constructeurs de toute l'Europe. Nous avons rédigé un cahier des charges qui tient compte de toutes les exigences routières et ferroviaires, et sur base duquel les constructeurs vont rechercher les solutions techniques. Nous verrons ensuite si leurs propositions permettent de répondre aux exigences commerciales.

Nous avons mis à l'essai deux caisses louées en Autriche. Dès le

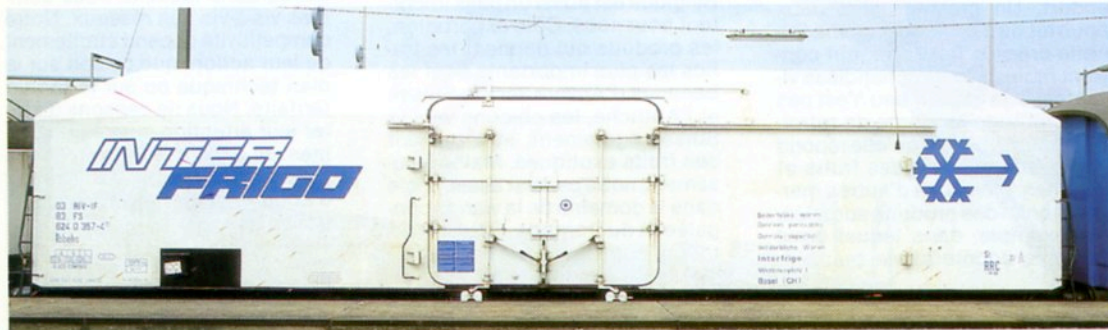
départ, nous avons constaté qu'elles dépassent le gabarit français. Cela montre bien qu'il reste encore beaucoup à étudier. La difficulté essentielle tient à ce qu'en régime de froid, nous sommes limités en longueur, pour ce qui concerne la machinerie, et en largeur par l'épaisseur de l'isolation.

Interfrigo, interlocuteur unique ?

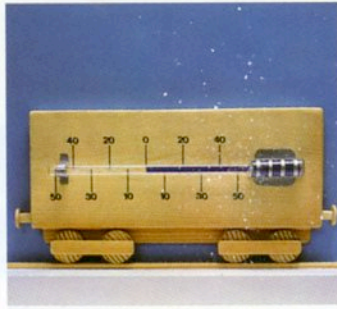
Il existe une différence fondamentale entre Intercontainer et nous. A l'origine, les réseaux ont fait d'Interfrigo un instrument de gestion et de coordination du matériel roulant, avec un pouvoir commercial très limité. Tandis qu'Intercontainer est l'interlocuteur unique du client en ce qui concerne la totalité du trafic international.

En 35 ans, les choses n'ont que peu évolué. Les huit dixièmes de notre trafic sont toujours couverts par des contrats de transport conclus par les réseaux eux-mêmes. Nous y participons en percevant une taxe frigorifique qui couvre l'utilisation du wagon spécial, sans plus.

Notre entente tarifaire 9997 fait de nous l'interlocuteur unique des clients. Mais elle exclut un certain nombre de marchandises, parmi lesquelles les fruits et légumes



INTERFRIGO



frais et ne s'applique en fin de compte qu'à une petite fraction de notre trafic.

Dans 80% des cas, pour un transport de A à B, le client doit rencontrer un certain nombre de partenaires: les différents réseaux concernés par son trafic, des transitaires, Interfrigo... Le prix total de ses acheminements ne peut pas être calculé facilement: il faut faire la soudure des différents tarifs. Tout cela n'est pas très commercial.

Dans le cadre de notre entente tarifaire, nous arrivons comme le routier, avec un prix de bout en bout, immédiatement disponible. C'est une force incontestable.

Nous étudions donc avec les réseaux la possibilité de nous confier davantage de pouvoir commercial. Cela prendra du temps, car c'est un changement total de l'état d'esprit qu'il faut provoquer.

Lorsque nous aurons obtenu cette capacité d'initiative, nous devons étoffer notre force de vente. En France, en Allemagne et en Belgique, où la vente est confiée à une filiale des réseaux qui travaille bien, la situation restera inchangée en ce qui concerne l'effectif. Mais un effort sera nécessaire là où pour le vendeur réseau, qui a beaucoup à faire, la quote-part des trafics sous température dirigée dans l'ensemble est minime. Nous devons créer de toutes pièces une force de vente.

Le matériel de demain

Interfrigo se prépare à investir. Avant d'y arriver, nous adaptons notre parc actuel. Le wagon de très grande capacité, appelé TGC, est devenu notre produit le plus demandé, au détriment du GC, plus petit, dont nous déclassons un certain nombre d'unités. Ces TGC, nous les modernisons, pour qu'ils répondent mieux encore aux besoins. Nous agrandissons les portes à 2,20 m de hauteur pour permettre le chargement de palettes qui vont jusqu'à deux mètres de haut. Et nous supprimons les caillebotis, qui étaient nécessaires pour la circulation d'air, mais que la palette rend inutile, sans compter que l'ensemble caillebotis-palette entraîne une perte de volume utilisable.

Nous avons fait construire en Allemagne et en France deux prototypes d'un wagon à deux essieux

de 15,5 tonnes de tare pour 15,5 mètres de longueur. Nous avons aussi fait construire un wagon à bogies, que nous testons dans le trafic. Vers mai 1985, nous aurons en mains toutes les données utiles et serons prêts à investir.

Combien achèterons-nous de wagons? C'est une question prématurée. Voyez-vous, un wagon spécialisé a une vie technique et par conséquent une vie commerciale plus courte que celles d'un wagon ordinaire. Je ne suis pas sûr que nos TGC, même modernisés, travaillent plus de 20 ans. Pour avoir nos chances sur le marché, nous devons nous servir d'un matériel qui suive constamment l'évolution technique. Nous commencerons par de petites séries, et nous devons ensuite accélérer les investissements. C'est tout ce que je suis en mesure de vous dire pour l'instant.

Le froid du futur

Dans le domaine technique, nous étudions aussi la question des sources de froid. Nos wagons réfrigérants sont refroidis au moyen de glace d'eau ou d'oxyde de carbone. D'autres sont refroidis au moyen d'une machinerie. Que faut-il offrir au client? La glace d'eau aide les fruits et légumes frais à vivre, elle stabilise leur métabolisme. La glace de CO₂ les endort. Un mélange des deux pourrait être envisagé. La machinerie crée un froid sec, qui convient moins aux marchandises vivantes. Si la glace d'eau n'est pas une méthode moderne de refroidissement, je crois qu'elle répond mieux aux besoins des fruits et légumes. Mais il y a d'autres marchés: celui des produits surgelés, par exemple, dans lequel nous sommes encore assez peu présents.

Nous restons très attentifs à ces aspects techniques, pour lancer sur le marché le matériel qui convient le mieux face à la concurrence.

Une compétition âpre

En dix ans, nous avons perdu bien du trafic, que la route a accaparé. Beaucoup de camions sont apparus sur les grands axes de notre activité. Et les autoroutes ont joué là un rôle déterminant. L'auto-route a par exemple permis aux routiers de nous prendre presque toutes les exportations du Haut Adige. Sur l'axe grec, voilà quatre

ans, on comptait un millier de camions; aujourd'hui, il y en a le double. C'est une capacité supplémentaire qui cherche du travail et qui pèse sur le niveau des prix. Beaucoup sont de petits camionneurs sans doute prêts à travailler jour et nuit. Nous n'avons pas la même flexibilité. Et s'il y a un nombre élevé de faillites dans le secteur, les camions sont rachetés par d'autres transporteurs et restent dans le circuit.

Le même phénomène apparaît dans les trafics avec les pays à commerce d'Etat. Les Hongrois, par exemple, sont de redoutables concurrents qui enlèvent des transports de bananes vers leur pays à des prix extrêmement comprimés, parce qu'ils se servent des voyages retour: arrivés avec des produits d'exportation, ils prennent du fret de retour à très bon marché. Peut-être pourrions-nous mieux réagir si nous avions l'initiative commerciale. J'ai quelque espoir à ce sujet.

Et la Belgique...

La Belgique est en quelque sorte notre pays mère. Notre siège social s'y trouve, notre bilan est exprimé en francs belges, selon les normes légales belges. Voilà pour le côté administratif.

Du point de vue commercial, la Belgique est aussi un pays important pour nous. Côté exportation, les produits qui donnent les trafics les plus importants sont les bananes d'Anvers vers la Suisse et l'Autriche, les chicons vers la Suisse également, et à présent des fruits exotiques. Malheureusement, notre part est assez faible dans le domaine de la viande congelée et du fromage. Côté importation, notre trafic a été très touché cette année par les mauvaises conditions climatiques. Mais il y a d'autres raisons, plus permanentes, à soulever également.

Notre représentant Interferry travaille fort bien. Il ne rencontre pas toujours le succès espéré parce que des problèmes techniques handicapent notre compétitivité.

A Anvers, par exemple, notre part du trafic de bananes atteint à peine 10 à 15%, alors que nous enlevons 50 à 60% de ce qui part de Bremerhaven. Pourquoi? Parce qu'il existe à Anvers de beaux entrepôts qui permettent de charger les camions sous toit alors que le rail reste à l'extérieur.

Nous pouvons certainement trouver un autre élément de réponse dans des considérations géographiques. La Ruhr est une fraction importante de l'hinterland anversois; et là, nous n'avons pas d'atout, puisqu'un camion peut faire deux voyages par jour sur cet axe.

En ce qui concerne les importations, nous avons fondé beaucoup d'espoirs sur le nouveau centre d'importation de Bruxelles, le CEI. Malheureusement, le trafic ne cesse de diminuer. Il faut sans doute incriminer le raccordement, distant des entrepôts de deux à trois cents mètres, ce qui oblige à des transbordements qui rendent le coût total prohibitif en comparaison des prix routiers. Je ne pense pas qu'il soit possible d'y changer quoi que ce soit, étant donné le profil d'implantation des bâtiments. Mais il est certain que de meilleures conditions techniques nous auraient donné plus de chances.

J'ajoute que le cas bruxellois n'est pas isolé. Après avoir fermé les halles au centre de Paris, on a installé le marché à Rungis. Et Rungis est également mal raccordé.

Tout ceci peut vous montrer, avec une certaine clarté, la dépendance dans laquelle nous sommes vis-à-vis des réseaux. Notre compétitivité dépend étroitement de leur action, que ce soit sur le plan technique ou sur le terrain tarifaire. Nous ne cessons d'attirer leur attention sur ces problèmes. Je crois que tous en sont à présent conscients. J'ai l'espoir d'aboutir. Mais il faudra de la patience.



Les Ateliers de Braine-le-Comte et ceux du Thiriau, presque centenaires, se sont unis en 1983 pour former une société unique, implantée dans la région du Centre. Notre "raccourci historique" montre sommairement les grandes phases de leur existence.

Cette entreprise nouvelle, qui occupe 600 personnes, nous l'avons rencontrée en septembre, au moment où, avec un partenaire allemand, elle présentait à la presse et aux autorités deux grues ferroviaires de relèvement commandées par la SNCB. C'est que le ferroviaire occupe une bonne place dans la gamme de production des ABT.

Chaque usine a bien sûr ses créneaux de prédilection, en raison des équipements dont elle dispose. Mais l'ensemble propose une gamme de fabrications métalliques et mécaniques étendue. Citons par exemple :

- des charpentes et ossatures métalliques, de la chaudronnerie classique et mécano-soudée pour centrales nucléaires et thermiques;
- des matériels de manutention;
- des grosses tuyauteries, des réservoirs, des silos;
- des chaudières à vapeur "Duray" d'une capacité allant de 1 à 15 tonnes de vapeur/heure;
- des filtres verticaux automatisés pour la séparation solide-liquide;
- des bogies à deux essieux et des bogies à trois essieux pour charges lourdes, conçus et mis au point par la société;

ABT dans le créneau ferroviaire



- des wagons pour réseaux ferroviaires ou services intérieurs des usines;
- des ponts et des viaducs, comme les viaducs de Remouchamps, de Charleroi, de Lixhe, du Croupet des Moulins, les ponts de Aalter, Haccourt, Hermalle-sous-Argenteau, Marexhe, la passerelle de Fleurus;
- des équipements de voies hydrauliques, tels que portes d'écluses ou vannes à papillon.

ABT ne travaille pas "sur catalogue": chaque travail est le fruit d'une commande, par une grande entreprise des secteurs public et privé. Les photos que nous mon-

trons ici présentent des matériels construits pour Sidmar, les centrales nucléaires, la Sabena, les pouvoirs publics et, bien entendu, le chemin de fer. Dans le club des clients d'ABT, nous pouvons encore citer Tractonel, Electobel, le Canal Maritime de Bruxelles, Cockerill Mechanical Industries, Boël, Solvay, des cimenteries, des sucreries, etc.

De l'avis même de Monsieur Preud'homme, administrateur-directeur général, il faut progresser ou s'attendre au pire. Progresser, c'est bien entendu intégrer dans les productions actuelles des technologies qui donnent à ABT un avantage réel sur ses concurrents. Cela fait d'autant moins de doute que la part de capital public de la société avait été investie pour sauver les ateliers du Thiriau mis en difficulté par un retard d'actualisation de leur outil et de leur offre.

Mais la démarche n'est pas facile. Souvent, ABT travaille sur commande de bureaux d'études extérieurs. Son propre bureau d'études a déjà fort à faire pour adapter la production aux exigences des cahiers de charges et ne peut probablement pas entamer, toutes affaires cessantes, des recherches parties de rien dans des directions encore inexplorées à son niveau. Aussi la société a-t-elle, pour remporter le marché ouvert par la SNCB, conclu une association momentanée avec la firme allemande Gottwald, qui avait une bonne maîtrise des engins de levage modernes mais

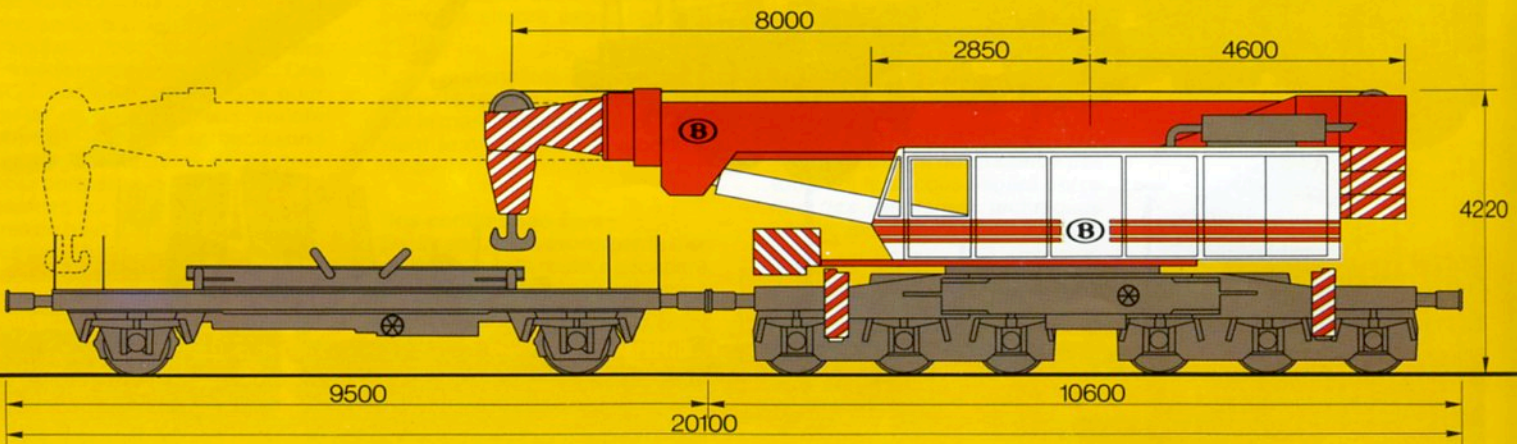
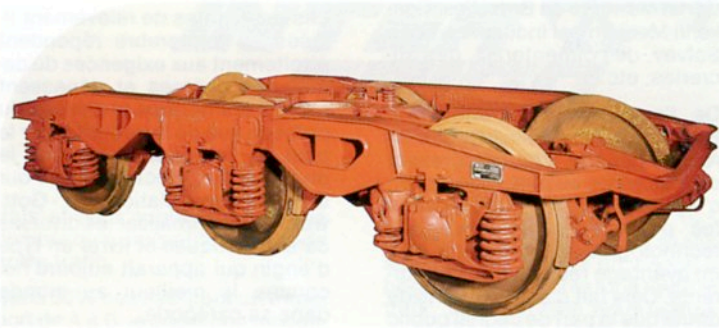
peu d'expérience dans le domaine ferroviaire appliqué au réseau de la SNCB. La réunion des spécialisations a débouché sur une offre idéale, qui a satisfait la SNCB sur le plan technique et dans le domaine financier.

Les deux grues de relèvement livrées en septembre répondent étroitement aux exigences du cahier des charges et dépassent parfois les normes imposées du point de vue de la sécurité, sur le plan de l'ergonomie et dans le domaine de l'électronique. Pour tout dire, l'association ABT - Gottwald a pu optimiser les diverses caractéristiques et livrer un type d'engin qui apparaît aujourd'hui comme le meilleur au monde dans sa catégorie.

Lors de la présentation aux autorités et à la presse, les deux grues, parfaitement synchronisées, ont déplacé une locomotive de 85 tonnes, exercice délicat s'il en est, car il faut viser juste au moment de reposer l'engin sur rail. La précision et la maniabilité de ces engins nouveaux ont été confirmées par la démonstration du déplacement - par une seule grue cette fois - d'un wagon Sap, de grande longueur, doté de bogies à trois essieux du type B3-25 conçus et réalisés par ABT. Notre encadré donne aux intéressés la carte d'identité de ces engins de relèvement.

ABT n'a pas refermé le créneau ferroviaire en livrant ces deux grues. On ne rompt pas ainsi avec une tradition et une expérience presque centenaires. La société a





sur le métier la construction de bogies à 2 essieux pour véhicules à voyageurs ainsi que 6 wagons poches-torpilles dont Cockerill-Sambre se servira pour l'acheminement de fonte en fusion entre haut-fourneau et aciérie.

Les bogies à trois essieux du type B3-25 (114 unités réalisées pour la SNCB) équipent des wagons plats à grande capacité, pour le transport de brames et de lingots entre les usines sidérurgiques. Chaque essieu peut recevoir 25 tonnes de charge, ce qui donne au wagon une limite de capacité de 150 tonnes brutes au rail. La spécificité de ce bogie B3 est d'assurer une constante répartition de la charge sur chaque essieu. Il est bon de préciser ici qu'ABT poursuit le développement de ce bogie tant au point de vue études qu'essais: certains réseaux étrangers y apportent un vif intérêt.

Des bogies à deux essieux, du type Y36, plus complexes, équiperont les voitures à double étage, que les ateliers de BN livreront à la SNCB à partir de 1985. Cent

trente bogies de ce type sont commandés, et une deuxième tranche de cent trente devrait être inscrite ultérieurement au carnet de commandes.

ABT entame aussi, sur base de plans fournis par un bureau d'études de Creusot-Loire, la construction de six-wagons poches-torpilles destinés au transport de fonte en fusion dans un revêtement de 79 tonnes de matières réfractaires. Six wagons, ce n'est pas la série, de sorte qu'ABT pouvait envisager d'honorer un tel engagement (ce ne serait pas le cas pour des séries importantes: ABT serait alors handicapé par la longueur insuffisante de ses ateliers). Chaque unité construite fournira plusieurs milliers d'heures de travail, et l'on peut considérer que la dernière livrée achèvera une année entière de construction. Ces wagons de 341 tonnes sur rails rouleront sur quatre bogies de quatre essieux et transporteront 150 tonnes de fonte en fusion.

Et puis, ABT fabrique aussi des

sous-ensembles (portes et parois) qui seront utilisés par BREC de mars à décembre 1985, dans la construction de 250 wagons Hbis, wagons fermés à grandes ouvertures latérales et panneaux mobiles de calage intérieur.

Ce programme ferroviaire, qui pourrait s'allonger, s'ajoute aux autres fabrications dont nous avons parlé plus haut. Cela signifie qu'ABT voit l'avenir avec une prudente sérénité. Certes, il faudrait pouvoir valoriser ce potentiel. Et par exemple placer sur le marché international des grues ferroviaires telles que la SNCB vient d'en acheter. Les réseaux ferroviaires européens en sont à renouveler leurs parcs de grues et la création de l'association ABT-Gottwald a incontestablement, sur le plan technique tout au moins, des atouts utilisables au-delà de nos frontières. N'oublions pas non plus les grues ferroviaires de petites capacités (dix fois moins puissantes) dont ABT avait fourni 13 exemplaires à la SNCB

en 1980: il s'agit là aussi d'un matériel de haut de gamme.

Sans doute l'expérience d'association avec la firme de Düsseldorf va-t-elle encourager ABT à poursuivre dans l'application de technologies plus avancées. De son côté, le partenaire allemand, découvrant les potentialités du marché belge, vient d'ouvrir une succursale dans notre pays.

Ajoutant à ce progrès la célèbre "qualité belge", réputée dans le monde entier, et la recherche de prix très étudiés, ABT a de bonnes chances de franchir et de dépasser le cap du centenaire pour chacune de ses usines, c'est-à-dire les horizons 1993 et 99.

RACCOURCI HISTORIQUE

1893: fondation des Usines de Braine-le-Comte, qui avaient, en 43 ans, porté trois dénominations successives: Manufacture Parmentier, Usines Eugène Rolin & Cie, puis Société Anonyme Internationale de Construction et d'Entreprise de Travaux Publics. **1936:** l'atelier "central", situé en ville, est démolit; 2 rues le remplacent dans le plan de Braine-le-Comte.



1899: fondation des Ateliers du Thiriau.

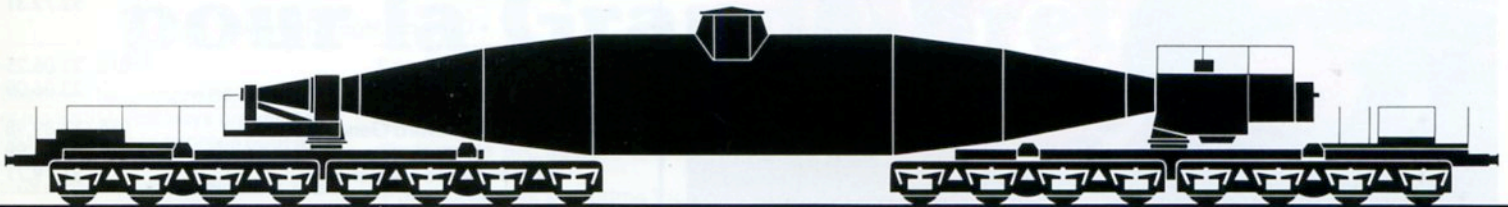
1906: expansion de ces ateliers qui se dotent d'un outillage puissant par la construction d'une grande fonderie de fonte.

Après 40-45: acquisition de nombreuses machines-outils modernes qui font de cet atelier de parachèvement l'un des mieux équipés du pays.

1980: constitution par la Région Wallonne et la SRIW des "Nouveaux ateliers du Thiriau".

1983: fusion des deux sociétés sous la dénomination Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis.

Capital: 300 millions de francs, dont 65% d'origine privée et 35% souscrits par l'Exécutif Régional Wallon et la SRIW.



LES GRUES ABT - GOTTWALD

Les capacités de levage varient en fonction des portées de 5 m à 20 mètres et selon que la grue est calée ou non calée.

Contrepoids fixe: 20 tonnes
Contrepoids mobile: 12 tonnes
Compensateur d'inclinaison pour levage en courbe
Manutention rapide du wagon-allonge sans déplacement de la caténaire
Quatre bras de stabilisation articulés avec vérin de calage de 450 mm en course.

Motorisation Diesel hydraulique d'un essieu de chaque bogie. Translation en régime autonome: 14,4 km/h.

Translation en remorquage: 100 km/h.

Fonctionnement totalement autonome en chantier.

Limiteur de couple automatique à micro-processeur, pour empêcher toute fausse manœuvre.

Verrouillage de la flèche à l'horizontale et mise à la masse pour le travail sous caténaire.

Wagon-grue

Longueur hors tout	10.600 mm
Longueur en position de travail (flèche rentrée)	13.300 mm
Hauteur en position convoi	4.220 mm
Largeur	3.100 mm
Rayon de courbe minimum	75 mètres
Base de callage:	
• Bras complètement sortis	5.500 x 5.500 mm
• Bras en positions intermédiaires	4.200 x 6.600 mm
	3.280 x 6.800 mm
	2.700 x 6.900 mm
• Bras rentrés	
Poids	123 tonnes

Wagon-allonge

Longueur hors tout	9.500 mm
Longueur utile du plancher	8.240 mm
Largeur utile du plancher	2.784 mm
Poids avec accessoires	13,5 tonnes

Capacités de levage

Nominales:	
1.000 KN à 6 m de portée	
630 KN à 8 m de portée	

TRAIN+AUTO

LA VOITURE DE LOCATION

...COMPLEMENT DIRECT DU TRAIN



le train va plus loin...

...jusque dans les coins les plus reculés de Belgique grâce à la formule "TRAIN + AUTO" mise au point par la SNCB et AVIS dans les principales gares de Belgique.

Voyagez tranquille en train : à votre destination, une voiture neuve vous attend.



Vous êtes libre de mouvements et vous gagnez du temps.

C'est la formule idéale pour l'homme d'affaires à l'agenda chargé mais aussi la formule qui rejoindra les désirs du touriste flâneur.

Aussi, pour votre prochain voyage, réservez gratuitement votre "TRAIN + AUTO" dans n'importe quel bureau d'information SNCB ou dans le bureau AVIS le plus proche.

Le service "Train + Auto" vous fera bénéficier d'une remise de 10% sur les prix de location du premier jour, à l'exclusion de la redevance kilométrique.

La remise de 10% octroyée dans le cas du service "Train + Auto" n'est toutefois pas cumulable avec toute autre remise ou commission.

Succursales

		☎
Bruxelles	Rue Ropsy Chaudron 85	02 / 520.30.50
	** Gare du Midi } * Gare Centrale }	02 / 520.30.50
	Rue Américaine 145	02 / 537.23.69
	Brussels Hilton Hotel	02 / 513.10.51
	Boulevard de Waterloo 38	511.96.11
	Sheraton Hotel	02 / 217.25.48
	Manhattan Center, Pl. Rogier * Gare du Nord	
Brussels Airport	Customs Hall (Exit Hall)	02 / 720.09.44 720.42.62
Antwerpen	Ankerrui 20	03 / 232.81.67 232.81.66
	* Centraal Station	232.28.92
Charleroi	Avenue de l'Europe 54	071 / 32.35.35 32.59.07
	* Gare de Charleroi - sud	
Gent	Kortrijksesteenweg 434	091 / 22.00.53 22.00.54
	* St.-Pieters Station	
Liège	Boulevard d'Avroy 238B	041 / 52.43.34 52.72.31
	* Gare de Liège - Guillemins	
Leuven	Bergstraat 2	016 / 23.06.25 23.06.00
Mons	Boulevard Gendebien 8	065 / 33.89.98 33.58.99 31.79.71
	* Gare de Mons	
Namur	Avenue des Combattants 31	081 / 71.23.86 22.59.17
	* Gare de Namur	
Oostende	H. Serruyslaan 2	059 / 70.07.89 80.15.49
	* Oostende Kaai	
Verviers	Pont du Chêne 18	087 / 33.29.24
	* Gare de Verviers Central	
Waterloo	Chaussée de Bruxelles 285	02 / 354.07.59 354.37.51

* Lieu de rendez-vous : Bureau de renseignements Gare d'arrivée.
** Salon d'accueil Avis (dans la Galerie Commerciale) uniquement sur rendez-vous.



HEADOFFICE BELGIUM

Rue Américaine 145 - 1050 Bruxelles
☎ 02 / 537.12.80 - Cable Avisystem Belgium - Telex 24051

LOCADIF, Société Anonyme, 145 Rue Américaine - 1050 Bruxelles - RCB 252973



RED STAR EUROPE

super express pour la Grande-Bretagne

Depuis le 1er octobre 84, la SNCB et les British Railways organisent un service super-express pour les envois de détail de 50 kilos au plus entre 14 gares belges et 153 gares britanniques. Ce service RED STAR EUROPE est une considérable extension de ce qu'on connaissait jusqu'ici entre Bruxelles/Anvers et Londres.

Quels envois ?

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

Quelles destinations ?

Deux formules sont appliquées :

- BR, bureau restant, dans les 153 gares britanniques, Londres Victoria comprise;
- RAD, remise à domicile à Londres uniquement. La capitale est divisée en deux zones, A et B, qui ajoutent une notion de distance à partir de la gare Victoria, déterminante pour le prix et le délai d'acheminement.

Quels délais ?

Les envois doivent être déposés avant 17 ou 18 heures selon la

gare belge de départ (notre encadré "Départ Belgique").

En formule BR, ils sont disponibles **le lendemain**

- dès 12 heures à Londres Victoria;
- au plus tard une heure après leur arrivée dans les 152 autres gares (notre liste au verso).

En formule RAD, ils sont remis **le lendemain** au domicile du destinataire londonien

- avant 13 heures en zone A;
- avant 14 heures en zone B.

Soyez prudents, sachez que

- les envois RAD ne sont pas acceptés le vendredi;
- aucun envoi n'est accepté les samedis, dimanches et jours fériés belges;
- le destinataire ne sera averti de l'arrivée de son colis que si son numéro de téléphone figure au bulletin d'expédition.

Quelles formalités ?

- L'envoi doit être accompagné
- d'un bulletin d'expédition C 711 préimprimé RED STAR ou ETOILE EXPRESS;
 - d'une déclaration d'exportation Ex 61;

- d'une facture en trois exemplaires (ou une note d'envoi en trois exemplaires pour les envois non commerciaux);
- de tout document exigé par la douane.

Attention: la facture doit mentionner le numéro de TVA du destinataire. Si des indications ou des documents requis font défaut, le délai d'acheminement ne pourra pas être respecté.

Quelle valeur ?

La valeur des envois, frais de transport et de douane compris, ne peut dépasser 200 livres sterling. Au-delà de ce montant, les formalités de douane étant plus

complexes, le délai d'acheminement ne peut plus être garanti.

Quelles marchandises ?

Pour les petits envois, on pense particulièrement à des papiers d'affaires, administratifs, des bandes magnétiques, des livres, des photos, diapos, de petites pièces mécaniques, etc.

Et puis... toutes les autres marchandises, à quelques exceptions près: armes à feu, munitions, explosifs, animaux vivants, objets funéraires, or, argent, pierres et métaux précieux, billets de banque, fourrures, cigarettes et tabacs, alcools...

Quels prix ?

Poids en kg	BR London Victoria	BR les 152 autres gares	RAD Londres	
			Zone A	Zone B
2,5	1.093	1.253	1.293	1.509
5	2.102	1.422	2.302	2.518
10	2.228	2.628	2.428	2.644
15	2.486	2.966	2.726	2.942
20	2.742	3.302	2.982	3.198
30	3.123	3.843	3.443	3.659
40	3.446	4.286	3.766	3.982
50	3.849	4.889	4.169	4.385

Les 152 gares et l'heure d'arrivée des colis
(on notera que les colis sont disponibles une
heure plus tard)



**RED STAR
EUROPE**

Départ Belgique

Gare	Heure limite de dépôt
Anvers-Central	18.00
Bruges	18.00
Bruxelles-Midi	18.00
Charleroi-Sud	17.00
Courtrai	17.00
Gand-St-Pierre	18.00
Hasselt	17.00
Louvain	18.00
Liège-Guillemins	17.00
Mons	17.00
Namur	17.00
Ostende	18.00
Saint-Nicolas	17.00
Verviers-Central	17.00

Remise à domicile à Londres

Zone A:	
E 1 et 2 - EC 1 à 4	
EC 99 - N 1 - NW 1	
SE 1, 11, 16 et 17	
SW 1 - W 1 - WC 1 et 2	
Zone B:	
E 3 à 18 - N 2 à 22	
NW 2 à 11 - SE 2 à 10	
SE 12 à 15 - SE 18 à 28	
SW 2 à 20 - W 2 à 14.	



Pour toute information:
SNCB-COLIS: 02/523 62 40 -
poste 22156 M. Bernaerts
poste 22191 M. Maucq

Gare	Heure d'arrivée	Gare	Heure d'arrivée
Aberdeen	20.21	Letchworth	13.28
Aldershot	12.35	Liverpool Lime Street	15.00
Alton	12.54	Llandudno Junction	17.10
Andover	13.28	Loughborough	13.45
Ascot	12.17	Macclesfield	14.07
Ashford (Kent)	11.55	Maidehead	11.09
Axminster	15.54	Maidstone East	11.14
Aylesbury	12.10	Manchester Piccadilly	14.35
Banbury	13.25	Margate	11.55
Bangor (Gwynedd)	17.31	Milton Keynes Central	12.43
Basingstoke	12.31	Newark Northgate	14.05
Bath Spa	12.25	Newcastle	15.54
Bedford Midland	12.46	Newport (Gwent)	12.41
Berwick-on-Tweed	15.55	Newton Abbot	15.30
Birmingham International	12.33	Northampton	13.20
Birmingham New Street	12.52	Norwich	14.56
Bognor Regis	12.41	Nottingham	14.03
Bournemouth	13.13	Nuneaton	15.14
Bracknell	12.22	Orpington	11.10
Bridgend	13.18	Oxford	11.55
Brighton	11.42	Paddock Wood	11.58
Bristol Temple Meads	12.40	Penzance	16.36
Bromley South	10.36	Peterborough	13.23
Cambridge	13.40	Plymouth	14.45
Canterbury East	12.10	Poole	13.32
Cardiff Central	12.57	Portsmouth and Southsea	12.28
Carlisle	15.40	Preston	14.26
Chatham	11.03	Ramsgate	12.06
Chelmsford	13.06	Reading	11.18
Chester	16.03	Redhill	11.10
Chesterfield	15.04	Rhyl	16.47
Chichester	11.58	Richmond (Greater London)	11.44
Colchester	13.20	Romford	12.47
Coventry	12.23	Rugby	12.58
Crawley	12.29	Runcorn	14.39
Crewe	14.17	St. Austell	15.42
Darlington	15.16	Salisbury	13.52
Dartford	11.23	Sevenoaks	11.38
Derby	14.37	Sheffield	15.18
Doncaster	14.20	Shrewsbury	14.30
Dorchester South	14.08	Sittingbourne	11.17
Dorking	11.34	Slough	11.18
Dover Priory	12.29	Southampton	12.45
Dundee	19.08	Southend Victoria	13.54
Durham	15.36	Stafford	13.47
Eastbourne	12.15	Staines	11.57
East Croydon	10.37	Stoke-on-Trent	13.47
East Grinstead	11.34	Surbiton	11.49
Eastleigh	12.58	Sutton	10.45
Edinburgh	17.46	Swansea	13.55
Ely	13.58	Swindon	11.50
Exeter St. David's	13.48	Taunton	14.40
Farnborough (Main)	12.25	Three Bridges	11.12
Farnham	12.41	Tonbridge	11.27
Faversham	11.25	Truro	16.00
Feltham	11.51	Tunbridge Wells Central	11.42
Folkestone Central	12.10	Wakefield Westgate	14.54
Gillingham (Dorset)	15.06	Warrington Bank Quay	16.41
Glasgow Central	17.06	Watford Junction	11.51
Grantham	14.56	Wellingborough	12.59
Gravesend	11.35	Wellington (Salop)	14.15
Guildford	11.52	Welwyn Garden City	13.06
Harlow Town	13.12	Westbury (Wilts)	14.00
Hastings	12.49	Weymouth	14.19
Havant	12.13	Wigan North Western	16.55
Hayes and Harlington	11.31	Wimbledon	11.30
Hemel Hempstead	12.04	Winchester	12.49
High Wycombe	12.30	Woking	11.44
Hitchin	13.24	Wokingham	12.28
Holyhead	18.03	Wolverhampton	13.44
Horsham	11.42	Worcester Shrub Hill	12.22
Huntingdon	14.47	Worthing	11.34
Ipswich	13.44	York	14.45
Kettering	13.06		
King's Lynn	14.40		
Kirkcaldy	18.27		
Lancaster	17.03		
Leeds	15.10		
Leicester	13.32		



Un petit creux,
un petit verre...

Deux petits bouts de phrases, imprimés en bordeaux sur fond jaune. C'est la nouvelle invitation de la SNCB à fréquenter les tavernes, buffets, restaurants ouverts dans les gares. Une image nouvelle, née avec le remodelage du trafic, en juin dernier, bien en phase également avec le style rénové des points de vente en question.

Après Bruxelles et ses deux grands restos-tavernes, après Mons qui fristouille dans la note contemporaine depuis quelques mois, voici le moment de nous arrêter dans une autre grande gare et de dire, le verre à la main, Tchin Tchin Tcharleroi!

Charleroi possède une gare qu'on peut appeler "symétrique": autour de la salle des guichets de la gare du sud s'étendent à l'ouest un restaurant traditionnel, et à l'est une taverne. Ces deux établissements se prolongent en terrasse fermée sur le trottoir qui borde la gare routière ou, si vous préférez, la place de la gare.

La taverne est devenue snack, de la même manière qu'une partie du buffet de Mons s'est muée en "Fristouille", mais avec une partie supplémentaire, comme on le verra.

Premier pôle du snack nouveau: le pentagone. C'est le cœur battant de l'établissement, avec ses artères de bière, ses veines de café et de jus de fruits, et la bonne chaleur des fours qui vous grillent en un temps record le steak à manger sur le pouce entre deux trains. Comptoir du pentagone ou tablettes murales à hauteur d'estomac (c'est bien le moins), hauts tabourets de bois coussinés, dalage en tons sable et glaise, qui met en évidence l'orange dominant des surfaces où l'on s'attable, sous un ciel de bois latté, avec sa voie lactée de néons... voilà la partie "self", où l'on reçoit nourritures et boissons à des prix nets, sans service.

Deuxième pôle: une zone de chaises coquilles, bordée de larges vitres qui donnent sur la place. Là, dans les mêmes tons de base et des lambris de céramiques aux teintes panachées, des tables attendent les consommateurs dont des serveurs s'occupent moyennant 19% de supplément aux prix pentagone (la rémunération normale du service à table).

La taverne a donc radicalement changé de peau. Il "sambre" bien que c'était nécessaire (le calembour régional vous est offert en amuse-gueule). La preuve en est donnée par le succès que rencon-

tchin tchin tcharleroi!



tre l'établissement depuis sa réouverture. Il est vrai que sirotage et grignotage prennent une autre gaieté dans un univers plus accueillant pour la rétine. Et si tout le monde ne mange pas avec les yeux, un cadre moderne peut être pour certains dîneurs la sauce de choix qui relève la nourriture simple.

C'est bien dans ce sens que la SNCB a entamé la rénovation des tavernes qu'elle exploite elle-même. Sans s'adonner à des modifications architecturales d'envergure, elle remodèle l'univers, habille le cadre, et modifie considérablement l'offre, pour la mettre au goût du jour, à l'unisson d'une manière de vivre que la technique du fast-food a profondément imprégnée. Dans cette expression que les puristes nous reprocheront peut-être, food est bien la raison d'être des snacks nouveaux, tandis que fast ne signifie pas d'office qualité inférieure. Non, la SNCB n'entend pas tricher avec sa clientèle. Elle n'abandonne pas la restauration traditionnelle, mais elle ne fait certes pas du snack un établissement de sous-catégorie. La carte présente des nourritures et des boissons variées et bon marché, mais toutes de qualité. Qu'on en juge.

Beefburger, cheese et fishburger, croque-monsieur, omelettes, dans une gamme de 50 à 85 francs; un plat du jour à 165 francs; la lasagne à 145, la brochette de bœuf à 240 ou le steak grillé de 300 grammes à 1 franc le gramme... Sans oublier les pistolets et baguettes, dans une fourchette de 32 à 80 francs. C'est vite prêt, varié, et ça peut être arrosé de 20 bières différentes, en fût ou en bouteille, de 7 vins au verre, au carafon, en bouteille 1/1 ou 1/2, d'une gamme étendue d'eaux et de limonades ou de 12 boissons chaudes. Et pour mettre le tout entre guillemets, la carte propose encore 10 apéritifs et 5 glaces en godet ou en tranche. Ajoutez qu'à peu de chose près, c'est le choix sur carte qui prend le plus de temps et vous concluez que ça c'est du service.

Enfin, le tout n'était pas de procéder au bain de jouvence: il fallait encore donner au nouvel établissement un nom qui soit la touche finale de sa nouvelle personnalité. Les Carolos ont choisi la couleur locale en baptisant leur snack LE COUGNET. Un cougnet, c'est dans la région le dernier verre, celui qu'on appelle aussi le coup de l'étrier ou la rincette. Pouvaient mieux choisir?

Tchin tchin tcharleroi!



INTERCONTAINER INSTALLE DES DELEGUES EN ESPAGNE ET AU PORTUGAL

Etre présente sur tous les marchés et assister sa clientèle sur place, voilà deux objectifs commerciaux prioritaires pour INTERCONTAINER. Afin de satisfaire le plus efficacement possible à ces exigences et de renforcer l'appareil de vente qu'elle entretient au sein de sa direction générale à Bâle et par le biais de ses représentations nationales dans le pays de chacun de ses sociétés, la Société a créé un réseau de délégués commerciaux.

Jusqu'à présent, ce réseau était circonscrit à l'Italie, la Grèce et la Scandinavie. Depuis le mois d'octobre de l'année 84, INTERCONTAINER dispose également de délégués commerciaux en Espagne et au Portugal.

Parfaitement familiarisés avec les moyens techniques et les conditions offertes pour le trafic combiné par containers et caisses mobiles dans leurs pays respectifs, ces délégués permettront d'assurer dans chacun de ceux-ci un contact plus étroit de la direction générale d'Intercontainer, qu'ils représentent sur le terrain, avec la clientèle, ainsi qu'avec les services centraux et locaux du chemin de fer et en particulier avec ceux d'entre eux qui sont chargés d'assurer la représentation nationale de la coopérative.

Le délégué en Espagne:
Sr. Don Andrés Velasco
Delegado INTERCONTAINER
Darro, 32
E - 28000 Madrid

Au Portugal:
Exmo Snr. Henrique Alvim
Delegado INTERCONTAINER
Avda Brasil 1-9° B
P - 1700 Lisboa
Tél. (1) 73 0401
Télex: 15 584



NOUVEAU REPRESENTANT A BRUXELLES

Après avoir tenu les rênes de la représentation commerciale régionale de la SNCB à Bruxelles depuis la mise à la retraite de son prédécesseur, monsieur Van der Heyden a rejoint la représentation d'Anvers avec le titre de représentant commercial pour assister monsieur Herremans dans cette circonscription à forte activité.

Le flambeau bruxellois a été repris par monsieur ERIC PEETERMANS. Entré à la SNCB fin 1972 comme rédacteur à la Direction du Personnel, le futur représentant est affecté en juin 1975 au bureau d'organisation de la Direction Commerciale.

En octobre 1977, il monte en ligne: il exerce à partir de ce moment les fonctions de prospecteur à l'agence commerciale de Mons. Pendant plus de trois ans, il se familiarise donc avec le contact de vente et les problèmes de la clientèle des chemins de fer.

Devenu chef de bureau, il rentre à Bruxelles en février 1981, au secrétariat de la Direction de l'Exploitation. De mars 83 à octobre 84, nous le trouvons au cabinet du ministre des Communications, au sein d'une équipe chargée de sui-



vre les diverses réorganisations en cours à la SNCB.

Lauréat d'un examen de sélection, nous voyons son nom s'inscrire le 1er octobre dernier dans la liste des chefs de la représentation commerciale de Bruxelles. A 34 ans, monsieur Peetermans peut donc faire état d'une carrière variée et d'une expérience précieuse dans ses nouvelles fonctions bruxelloises. Nous lui souhaitons bon travail à ce poste.



A LA REPRESENTATION DE NAMUR

Monsieur Gheude avait l'âge requis pour partir vaquer, suivant un horaire plus détendu, aux activités que son goût lui suggère. Il a donc pris sa retraite le 1er novembre. La SNCB lui sait gré d'avoir accompagné la clientèle namuroise pendant de longues années.

Que cette clientèle se rassure pourtant: la relève est déjà là. Monsieur ALBERT COLLIN apporte ses 20 ans d'expérience ferroviaire à poursuivre ce travail important.

La carrière de monsieur Collin a la forme d'une boucle. Elle a commencé en 1965 à la Direction commerciale, plus précisément dans le bureau qui traite le contentieux voyageurs. En 1971, dans sa région d'origine, Liège, monsieur Collin partit s'occuper des questions de la voie, en l'occurrence de la location de terrains à vocation industrielle. Devenu sous-chef de bureau en 1974, il fit un passage au service des achats avant de rejoindre en 1978 le Bureau Central de Répartition. Là, en tant qu'inspecteur attaché aux groupes de Liège et Namur, il vécut en contact direct avec la clientèle et les gares, pour résoudre les problèmes de mise à disposition de matériel roulant et, par la même occasion, ceux du chômage des wagons.

Chef de bureau à Kinkempois en 1983, monsieur Collin a participé



(en son point le plus central) au travail d'une gare de formation et acquis ainsi le complément d'expérience qui fait de lui aujourd'hui un interlocuteur idéal pour les entreprises.

Monsieur Collin a ses bureaux 52 rue Godefroid, à 5000 Namur. On peut l'atteindre par téléphone au numéro 081/22 30 84.



COLIS: NOUVEAU TARIF ENTRE LA BELGIQUE ET LA R.F.A.

SNCB-COLIS et la DEUTSCHE BUNDESBahn ont élaboré un nouveau tarif de détail pour les envois entre la Belgique et la République Fédérale d'Allemagne. Ce tarif remplace depuis le 1er novembre 1984 le dernier chapitre subsistant du TGED. Il est également applicable aux parcours belgo-allemands des envois échangés avec la R.D.A., l'Autriche, la Suisse et la Tchécoslovaquie, et les pays au-delà (sauf avec l'Italie).

Ce tarif présente les prix respectifs des parcours belges et allemands, livraison à domicile comprise en R.F.A. ou en Belgique, et prise à domicile incluse au départ de R.F.A.

Les prix de transport présentent une structure renouvelée et sont calculés sur base des numéros de secteurs postaux des lieux d'expédition et de livraison.

Toutes informations peuvent être demandées dans les gares importantes, les bureaux de renseignements et les représentations et agences commerciales.

Le tarif peut être acheté auprès du bureau C 61-12 (vente de tarifs - tél. 02/523.80.80, poste 2688) en versant la somme de 110 Francs (TVA comprise au CCP 000.0001010.40 de la SNCB, Direction Financière, 1060 Bruxelles).

Vous voudrez bien indiquer au verso du bulletin de versement "Tarif de détail Belgique-RFA n° 6800" et mentionner, le cas échéant, votre numéro de TVA et votre numéro de client SNCB.

Le prix de 110 Francs couvre la fourniture d'office des suppléments qui paraîtront.



FORFAITS D'HIVER EN TRAIN BIEN SUR

L'hiver est là. La pause blanche. Un petit coup de vacances dans un mélange de froid vif et de soleil. Et les opérateurs ferroviaires sont ponctuels au rendez-vous saisonnier, avec des offres qui en étonneront plus d'un.

Rappelons, pour ceux qui ne le sauraient pas encore, que le marché a été partagé entre les deux opérateurs présents en Belgique. France Tourisme Service, FTS, se réserve en toute logique les destinations françaises. Et Railtour vous propose les destinations suisses, italiennes, autrichiennes, allemandes, ainsi que les deux stations des Pyrénées espagnoles et Andorre. Une autre différence donne son caractère à chacun des opérateurs : si Railtour fait essentiellement confiance aux hôteliers, FTS, se reposant sur l'infrastructure de sa maison mère française, propose des studios et ap-

partements en location dans presque toutes les stations retenues.

Si FTS réalise jusqu'à présent un programme basé sur la tradition française, appelant les "cousins belges" à un rituel bien rodé, Railtour innove, invente, diversifie les formules pour rencontrer un public aux goûts et aux moyens variés. Son Ski-club propose une ambiance de sport et de détente avec une animation permanente dans un nombre croissant de stations. Des hôteliers de plus en plus nombreux adoptent la formule "enfants bienvenus" pour les moins de 12 ans, fort pratique pour les familles. La classe "S", instaurée cet hiver, invite au voyage en places assises confortables, comme si l'on partait en autocar; cette formule fait économiser les suppléments pour places couchées, certes, mais il est toujours possible de choisir, dans la gamme offerte, des couchettes ou des places-lits. Et voilà aussi, pour la deuxième fois, le forfait "produit blanc", qui gomme l'accompagnement, les repas dans le train, le transfert automatique des bagages... services dont, somme toute, certains budgets serrés acceptent volontiers de se passer. Pour le reste, le produit blanc de Railtour comporte le même confort de séjour que les forfaits plus élaborés.

Et puis, Railtour rabote les prix. Un effort concerté de l'opérateur, des réseaux ferroviaires et des hôteliers permet d'aller en sens inverse de l'inflation : par rapport aux prix des formules équivalentes en 83/84, les prix de 84/85 peuvent être de 2 à 12% inférieurs. Et le rabotage va jusqu'à 25% pour les utilisateurs de la classe S.

De nouvelles stations? Railtour n'en a pas. L'effort sur les prix ne pouvait être réalisé qu'avec des partenaires qui connaissent bien la maison. Chez FTS, une nouvelle station: Serre Chevalier, dans le plus grand domaine skiable des Alpes du sud. L'hôtel club Alpazur propose là un séjour en pension complète pour un prix de 18 à 23.200 francs la semaine, selon la période choisie (haute ou basse saison), et même pour 16.700 francs du 6 au 13 avril, une semaine de promotion pour bien lancer cette destination. A noter quand-même une indication précieuse dans le catalogue de Railtour: un symbole approprié signale les hôtels dans lesquels l'opérateur belge retient des chambres depuis 5, 10, 15, 20 ou 25 ans. Certes les autres hôtels sont-ils aussi fiables, mais une longue collabora-

tion peut séduire et sécuriser certains voyageurs.

On aura tout dit en signalant que la carte "bon voyage" de FTS permet de faire sur place des achats à prix réduits, histoire de se donner un rabiot de budget; et que les clients de Railtour peuvent obtenir, à l'achat ou à la location de vêtements et d'équipements sportifs, des réductions de 5 à 15% dans une cinquantaine de magasins belges.

Reste une particularité française que doivent apprécier ceux que la neige ne tente pas outre mesure. FTS propose des séjours à la Côte d'Azur et un programme varié d'escapades à Paris pour tous les goûts et toutes les bourses, qui fait la part belle tantôt au spectacle, tantôt à la gastronomie... Attention, les offres parisiennes sont l'objet d'un autre catalogue et sont, à peu de choses près, vendues toute l'année.

Une dernière, mais alors toute dernière, petite précision: les forfaits Railtour et FTS sont vendus par les agences de voyages. Et les brochures-programmes sont disponibles aux mêmes endroits.



LE MATERIEL A MARCHANDISES DES

CHEMINS DE FER BELGES ET DES CHEMINS DE FER CONCEDES DE 1835 A 1926

Nous avons le plaisir de vous annoncer la sortie de presse d'un livre - en quatre tomes - retraçant l'évolution de l'effectif du matériel à marchandises des Chemins de fer de l'Etat belge et des Chemins de fer concédés au cours de la période de 1835 à 1926.

Premier tome

Comme introduction, le lecteur trouvera la représentation des premiers wagons à marchandises. Une série de tableaux synoptiques retrace ensuite l'évolution du parc des wagons durant les années 1835 à 1926, avec des annotations relatives aux faits les plus saillants, tels le nombre de wagons, les constructions, les dé-

molitions, etc., et pour terminer un tableau des adjudications du matériel à marchandises couvrant les années 1860 à 1926.

Ce premier volume comprend 150 pages et est mis en vente au prix de 275 francs, TVA comprise.

Tomes suivants

Dans les tomes suivants, le sujet a été développé de façon plus approfondie.

Une fiche signalétique a été établie pour chaque type de wagon. Elle comprend à la partie supérieure une vue en élévation, en plan et de l'about du véhicule. Sont aussi mentionnés: l'année de construction, le numéro de série, la tare et les dimensions essentielles.

Des dessins originaux des wagons les plus caractéristiques illustrent le texte.

Chaque chapitre traitant d'un type de wagons se termine par un registre qui reprend la numérotation chronologique des séries de wagons et mentionne sommairement quelques données techniques sur la suspension, le frein, les organes de choc et de traction avec renvoi aux séries de fiches relatives aux wagons ouverts, fermés, plats, réservoirs, de secours, etc.

Les séries de wagons ex-allemands et les wagons anglais dénommés War-Department sont également reprises dans cet ouvrage. Nous attirons toutefois l'attention du lecteur sur l'absence de photos de wagons.

Chacun des trois tomes est vendu au prix de 300 francs TVA comprise.

Vente

Les quatre volumes sont en vente au Musée du Chemin de fer, en gare de Bruxelles Nord, et au guichet de la Direction des Achats (bureau des renseignements des adjudications), rue de France 89 à 1070 Bruxelles. Un paiement peut également être fait au CCP numéro 000.0249600.19 de la Direction A, bureau 8161, rue de France 89 - 1070 Bruxelles.

Les 4 volumes

- Effectif du matériel à marchandises de l'Etat Belge et des réseaux concédés 1835-1926 / 150 pages / 275 francs.
- Wagons tombereaux / 200 pages / 300 francs.
- Wagons couverts / 200 pages / 300 francs.
- Wagons plats / 200 pages / 300 francs.



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.