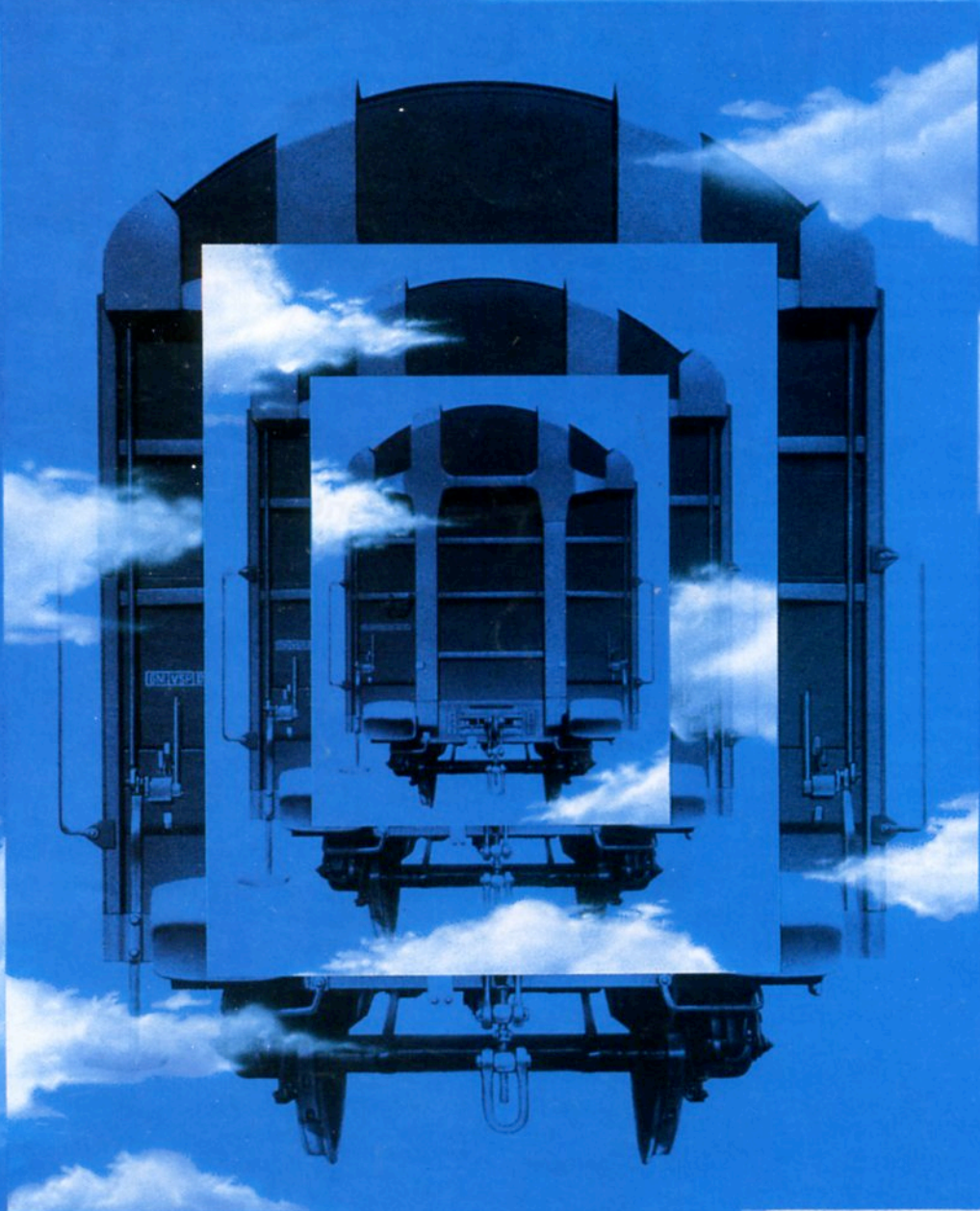


P.P.I.	7	45
--------	---	----

5000 NAMUR 1

Publication mensuelle
sauf les 1^{er}, 4^{er}, 7^{er}, 8^{er}
et 10^{er} mois





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

Editeur responsable:
M. Placke - Bruxelles

Rédaction:
Rue Ravenstein, 36, bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 62 40, poste 3635
Conception: P. Funken, Bruxelles
Impr.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Membre **fppb**

Photos
Concours SNCB: 3-4-5-6-7-8
SNCB: 10-14

SOMMAIRE



NOUVELLES B

Le trafic au premier trimestre: 3
Un concours de photos: 4
L'Institut Belge de l'Emballage: 12
Notre représentant en Italie: 14



EPOQUE

TRW a 20 ans: 7
Encore un train-expo: 14



ENTREPRISE

Route et rail au CEI: 10



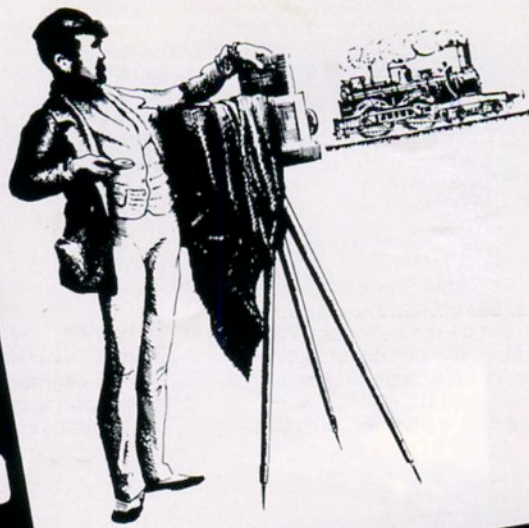
TARIF-HORAIRE

Belgique-Chiasso, marchandises
en direct: 15
9 dispatchings pour mieux servir: 15



COLIS

RAP, nouvel express train/avion:
11



Un concours pour un anniversaire

1. Le chemin de fer marchandises est antérieur au chemin de fer voyageurs, mais il participe au cent cinquantième d'ensemble.
2. La naissance de la photographie est contemporaine de celle du chemin de fer.
3. Un certain nombre de cheminots ont pour hobby la photo, et ils jettent ainsi un œil particulier sur un univers qui constitue leur quotidien.

Cernez ces trois éléments, mélangez-les, souvenez-vous que notre revue parle surtout de marchandises, agitez votre imagination... il vous viendra peut-être l'idée qu'Informations SNCB pouvait mettre les cheminots photographes à contribution dans le cadre d'un concours consacré au rail-marchandises. Nous avons eu cette idée, et nous pouvons vous dire qu'elle n'était vraiment pas mauvaise. Vu par des yeux plus "photographiques" que publicitaires, le chemin de fer marchandises a bien de l'allure et des séductions.

En pages 3 à 6, nous reproduisons les photos primées dans les deux catégories (noir/blanc et couleurs). Le jury - il faut le savoir - a été unanime pour désigner les deux grands vainqueurs.



Dans un précédent numéro, nous avons donné quelques détails intéressants sur le trafic ferroviaire en 1984. Nous avons classé les secteurs industriels en ordre d'importance, et sélectionné, dans un autre classement, les dix secteurs qui ont enregistré les hausses les plus marquées.

Au premier trimestre de 1985, la SNCB a connu des bonheurs divers. Les conditions climatiques ont, par deux fois, ralenti l'activité. Mais les pertes enregistrées alors ont été compensées par les bons résultats qui ont suivi, de sorte que le premier trimestre se

présente globalement en progrès par rapport à celui de 1984. Si l'on songe que ce dernier était déjà en nette progression par rapport à la même période en 1983, on peut conclure que la remontée du trafic se poursuit.

Voyons ces résultats cumulés des trois premiers mois, positifs en tonnes et en tonnes-kilomètres:

	Résultats	85/84
En tonnes	17.758.465	+ 1,1%
En tkm	2.008.025.717	+ 2,6%

Les dix segments de marché les plus importants ont été, dans l'ordre décroissant:

Trafic marchandises : la remontée se poursuit

- la houille
- les minerais non ferreux
- les produits finis de la métallurgie
- les demi-produits sidérurgiques
- les cokes de houille
- les transconteneurs
- la ferraille
- les produits pétroliers légers
- la fonte liquide
- les engrais solides

A quelques nuances près, la liste est comparable à celle que nous donnions précédemment pour l'ensemble de l'année 1984. Ces dix segments ont représenté 75,5% du tonnage total trans-

porté au cours du premier trimestre.

Parmi les secteurs en hausse, on relève:

- les engrais liquides
- les graines oléagineuses
- le gaz
- le malt
- le sucre
- le bois.

Cette fois, des tendances saisonnières se font jour, et l'on peut supposer que le classement après deux trimestres se présentera d'une façon sensiblement différente.



Concours photo -
4ème prix couleurs - R. Uyttersprot





5ème prix couleurs - H. Degraeve

Concours photo "Marchandises"



3ème prix n/b - Vereyken



1er prix couleurs - G. Vandamme



2ème prix couleurs - Van der Elst



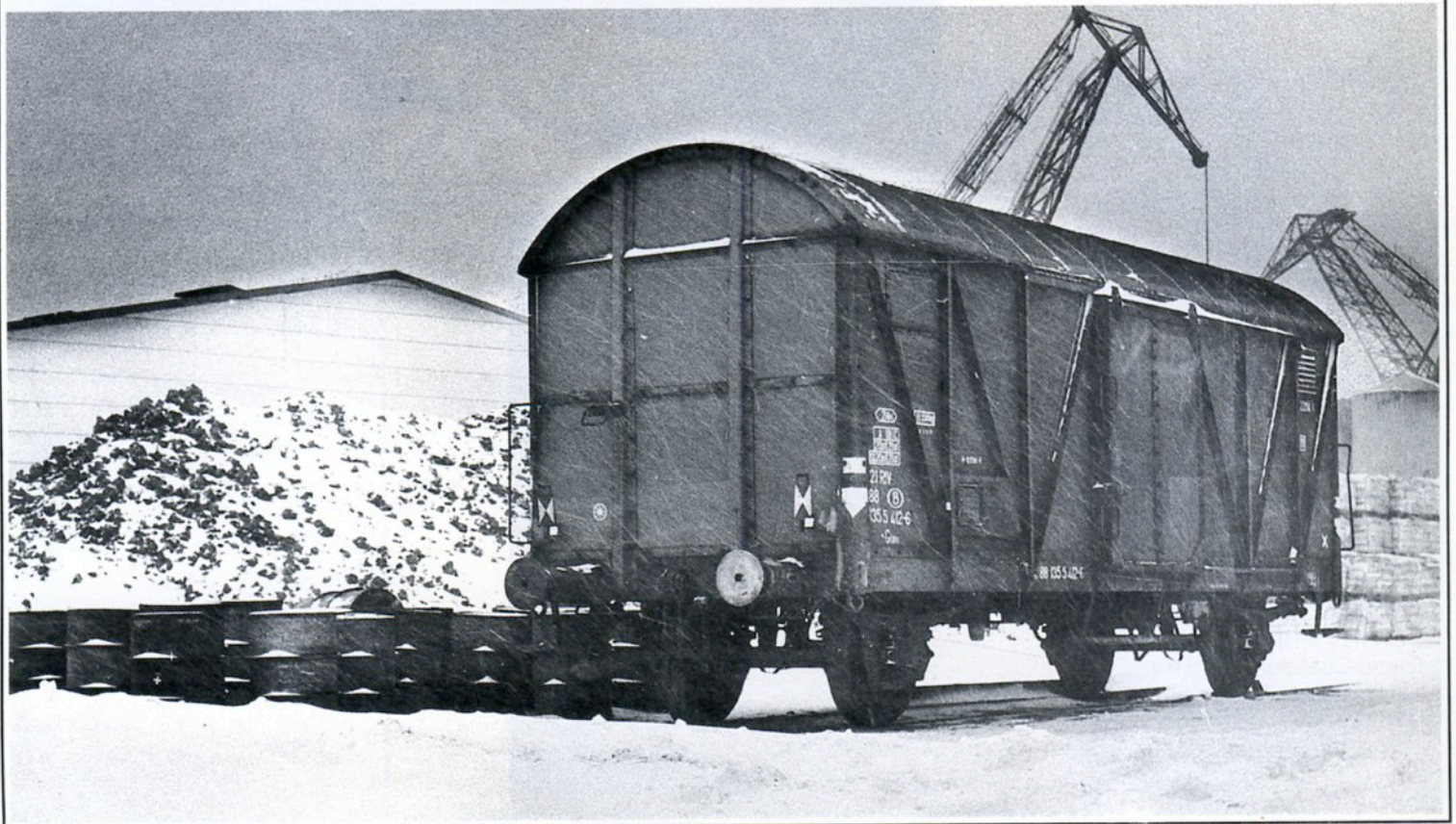
3ème prix couleurs - R. Uyttersprot





Concours photo - 2ème prix n/b - F. Vervaeet

Concours photo - 1er prix n/b - Renard



happy birthday

trw

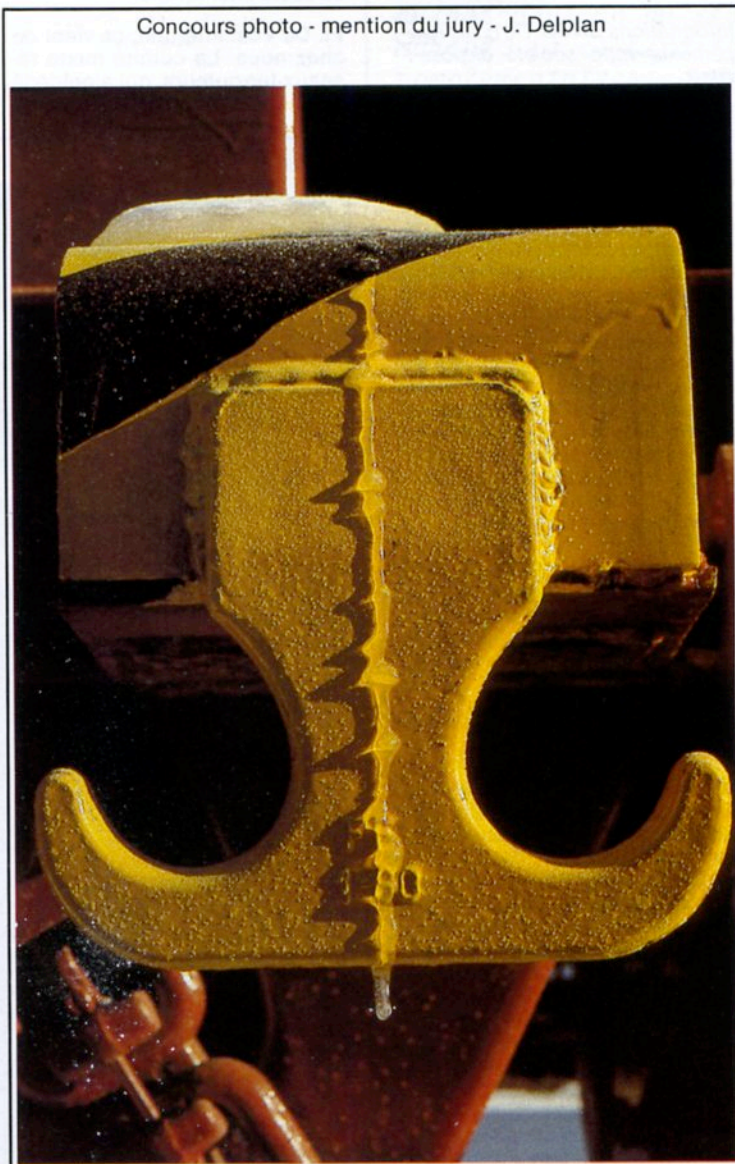
Concours photo - mention du jury - J. Delplan



Février 1965: Transport Route Wagon, en abrégé TRW, voit le jour. Société de services, société anonyme pour la loi, mais qui travaille dans un esprit coopératif.

Propriétaires: 52 transporteurs routiers professionnels encouragés par leurs organisations fédératives, l'UPTRI et la FNBTR. Ces deux fédérations ne détiennent pas d'actions mais occupent, de droit statutaire, deux sièges au conseil d'administration. Le même droit est accordé, plus tard, à la SNCB qui, elle non plus, ne détient pas de capital dans TRW.

Implantation: des bureaux et un premier terminal de manutention en gare de Bruxelles-Ouest. Puis des extensions terminales à Bressoux, Châtelineau-Châtelet, Bruxelles zone portuaire, Anvers, Zeebrugge, Ostende, Athus, Courtrai-LAR, Gand. Soit un réseau important de points de départ et d'arrivée qui cadre



bien dans la politique générale de TRW: porter la technique à la rencontre de ses utilisateurs.

Essor de TRW: rapide, quasi permanent, au point que le cap des 30.000 unités transportées (soit une moyenne de 600 par semaine) ait été franchi en 1984.

Pour en savoir davantage sur le présent et l'avenir de TRW, Informations SNCB a rencontré FI. De Vos, président des ferrouteurs belges (non pas au nom de sa société de transport routier, mais au titre de représentant statutaire de l'UPTRI).

L'entretien s'ouvre sur un sujet qui peut prêter à controverse: la proximité relative des terminaux, notamment à Zeebrugge et Ostende, mais aussi dans les zones frontalières de la Gaume et du Courtrais.



HAPPY BIRTHDAY TRW!

des raisons diverses. Par ailleurs, la Société du Canal de Bruxelles souhaite nous conserver à Tour & Taxis. Le dossier étant bloqué, j'ai pris des contacts avec les instances intéressées, et nous avons élaboré une nouvelle idée, susceptible de faire avancer les choses. Josaphat serait le centre de dispatching, et nous garderions le terminal de manutention à Bruxelles Tour & Taxis, rue Picard et non plus avenue du Port. Il faut pouvoir faire progresser le dossier, car à l'heure actuelle, notre terminal est trop petit. La gare de l'Ouest est désaffectée, et nous n'y traitons que la manutention horizontale, qui tend à disparaître. Dans la zone du canal, nous ne pouvons placer sur terminal que 9 à 10 wagons, alors que nous enregistrons des arrivages de 30 à 36 unités. Il faut donc scinder la rame, enlever des wagons, en placer d'autres... Finalement, le dernier wagon est mis à disposition vers midi alors qu'il était en gare à 6 heures. La semi-remorque que nous déchargeons à ce moment doit encore être dédouanée; pratiquement, à moins de rester dans un périmètre immédiat, la livraison n'est plus possible le même jour.

Informations SNCB. De quels équipements votre société dispose-t-elle ?

FI. De Vos. Nous possédons 125 wagons, et 100 autres sont commandés. Nous avons aussi trois grues mobiles. Elles travaillent dans les centres où il n'existe pas de matériel propre au chemin de fer, sans quoi nous n'aurions pas fait des tels investissements. Nous avons par ailleurs acheté quelques caisses mobiles que nous mettons à la disposition des routiers pour faire des essais de trafic, avant de procéder eux-mêmes à un achat de matériel adapté. Quant à acquérir un parc routier, comme Novatrans l'a fait, par exemple... cela pourrait venir le jour où nous parlerons du pool de wagons et de matériel.

Informations SNCB. Partout, on voit le ferroutage évoluer vers les techniques verticales de manutention. Les techniques horizontales allemandes ont-elles encore quelque importance ?

FI. De Vos. Oui. Nous les utilisons à Zeebrugge et à Ostende. Il est clair, effectivement, que nous allons partout vers la technique verticale. Mais l'horizontal est encore bien implanté, sous forme de "route roulante", dans le sud de l'Allemagne, en Suisse et en Autriche, par exemple, pour le passage des Alpes. Et cette technique attire un certain nombre de transporteurs britanniques qui ne disposent pas d'autorisations bilatérales à destination de l'Allemagne et de l'Autriche.

Informations SNCB. Le trafic de ferroutage belge est essentiellement international. On peut donc supposer que TRW joue un rôle de choix à cet

égard dans la coordination entre les sociétés de différents pays.

FI. De Vos. Il existe en Europe une Union internationale du transport routier, l'UIRR. Et un organe semblable pour les chemins de fer. Ce sont des instances distinctes. Mais les réseaux ferroviaires et les sociétés de ferroutage ont constitué un comité de coordination, où les problèmes sont examinés de concert, où l'on fait la politique commune du transport combiné rail-route. Les participants essaient d'aboutir à un consensus par exemple sur la tarification et sur les acheminements. Par ailleurs, nous avons créé il y a deux ans la coopérative Interunit, société dans laquelle se trouvera plus tard le pool des wagons. A l'heure actuelle, Interunit n'est encore qu'une société d'études, qui fait ses maladies d'enfance. La structure définitive sera mise en place prochainement, et cette société pourra vraiment fonctionner comme ses fondateurs l'entendent. Elle remplacera peut-être un jour le comité de coordination.

Informations SNCB. Pouvez-vous préciser le rôle qu'a joué TRW dans ce cadre international ?

FI. De Vos. Interunit, ça vient de chez nous. La comité mixte réseaux-ferrouteurs, qui a précédé

le comité de coordination, a été créé à notre initiative. J'en ai d'ailleurs été le premier président, et nous avons assuré le secrétariat. Ce comité a jeté les bases réelles de la coopération internationale et intermodale, a déterminé les rôles respectifs. Nous avons joué un rôle actif parce qu'il nous paraissait indispensable d'harmoniser les démarches et de donner au ferroutage, sur une échelle très vaste, la possibilité de jouer son rôle de régulateur du prix de transport.

Informations SNCB. Le ferroutage a ses détracteurs, ses ennemis acharnés. Pourtant, il se développe constamment. Quelle est donc la position du routier devant le transport combiné rail-route ?

FI. De Vos. Il recherche une meilleure organisation et vise à faire moins d'investissements. Et puis, il voit plus loin. Le règlement social va être modifié et son application sera davantage contrôlée.

Vous parlez d'ennemis acharnés... Il y aura toujours des critiques de la part de la route, du fait des vieilles idées. Mais tout cela est dépassé. D'ailleurs, le ferroutage n'est pas un concurrent de la route, mais un complément utile. J'en vois pour preuve qu'il n'est intéressant qu'à partir d'une certaine distance: il faut aller au moins à

FI. De Vos. Les installations terminales de Zeebrugge et Ostende vivent de trafics différents, sans aucun transfert de l'une à l'autre, ou alors exceptionnellement. C'est que les lignes maritimes qui touchent ces deux ports ne sont pas les mêmes, et correspondent donc à d'autres marchés.

Un problème peut bien sûr se poser lorsqu'on a deux terminaux proches. C'est le cas dans la zone où travaillent Bettembourg et Athus. Et on peut se poser la question quant à Lille et Courtrai-LAR. Mais il est clair qu'un trafic actuellement concentré sur la métropole française va se déplacer vers le LAR, pour le sud, l'Italie par exemple. Il y aura aussi un trafic venu de France vers le nord, car les Français n'ont pas encore accès au nord de l'Allemagne en ferroutage, pour des questions de gabarit, le leur étant plus restreint. Nous Belges avons donc un hinterland important dans le nord de la France.

Informations SNCB. Les implantations à Bruxelles posent actuellement des problèmes. Qu'en est-il exactement ?

FI. De Vos. Nous avons, depuis quelques années déjà, le projet d'ouvrir un nouveau terminal à Bruxelles. Nous avons fixé notre choix sur la gare de Schaerbeek-Josaphat. Il y a quatre ans de cela. Depuis les derniers mois, nous rencontrons l'opposition des communes environnantes, pour



Lyon ou en Allemagne du sud pour en tirer profit.

Informations SNCB. Quelles sont les perspectives pour TRW dans cette deuxième tranche de 20 ans?

Fl. De Vos. Nous avons fait un jour une projection pour l'an 2.000, c'est-à-dire dans 15 ans. Le trafic peut facilement doubler. Nous entamons des flux nouveaux vers les Pays Scandinaves, un trafic Anvers-Turquie est à l'étude, les trafics pour l'Espagne sont en expansion et se développeront encore après l'entrée de ce pays dans la CEE. Parmi les perspectives de développement, nous avons aussi le trafic triangulaire. Il en existe déjà. Une même unité parcourt, en ferroutage, le triangle Anvers-Barcelone-Autriche. Et ce développement est loin d'être terminé.

Informations SNCB. Restent trois questions à propos desquelles vous pourriez éclairer notre lanterne. Le camion jumbo ne va-t-il pas concurrencer le ferroutage? N'y a-t-il pas compétition avec Intercontainer? Et qu'en est-il du transport pour compte propre en ferroutage?

Fl. De Vos. Nous étudions la possibilité de transporter les camions jumbo, sur des wagons différents. Nous en sommes au stade de l'étude.

Intercontainer, c'est un gros problème. Statutairement, cette société ne peut transporter que des containers maritimes, et elle appelle containers continentaux les caisses mobiles qui entrent dans notre créneau. A l'heure actuelle, nous discutons avec les réseaux et Intercontainer pour qu'il y ait réelle transparence de l'activité et des tarifs. Et nous espérons qu'Intercontainer jouera le jeu correctement.

Quant au transport pour compte propre, je crois qu'il n'est pas, sauf exception, intéressé par le ferroutage. L'année dernière, en Allemagne, la moyenne de distance parcourue par voyage simple en compte propre était de 172 kilomètres. C'est insuffisant pour passer au ferroutage. Mais nous ne fermons pas la porte. Nous avons décidé à Florence d'admettre les véhicules en compte propre, à des conditions qu'il faut encore déterminer. Nous étudions chaque cas.

Dans les familles et les groupes d'amis, la coutume veut que l'on félicite celui ou celle qui fête son anniversaire. Je m'en voudrais d'oublier cette tradition et de passer sous silence l'estime dans laquelle je tiens une société qui collabore avec la SNCB depuis deux décennies.

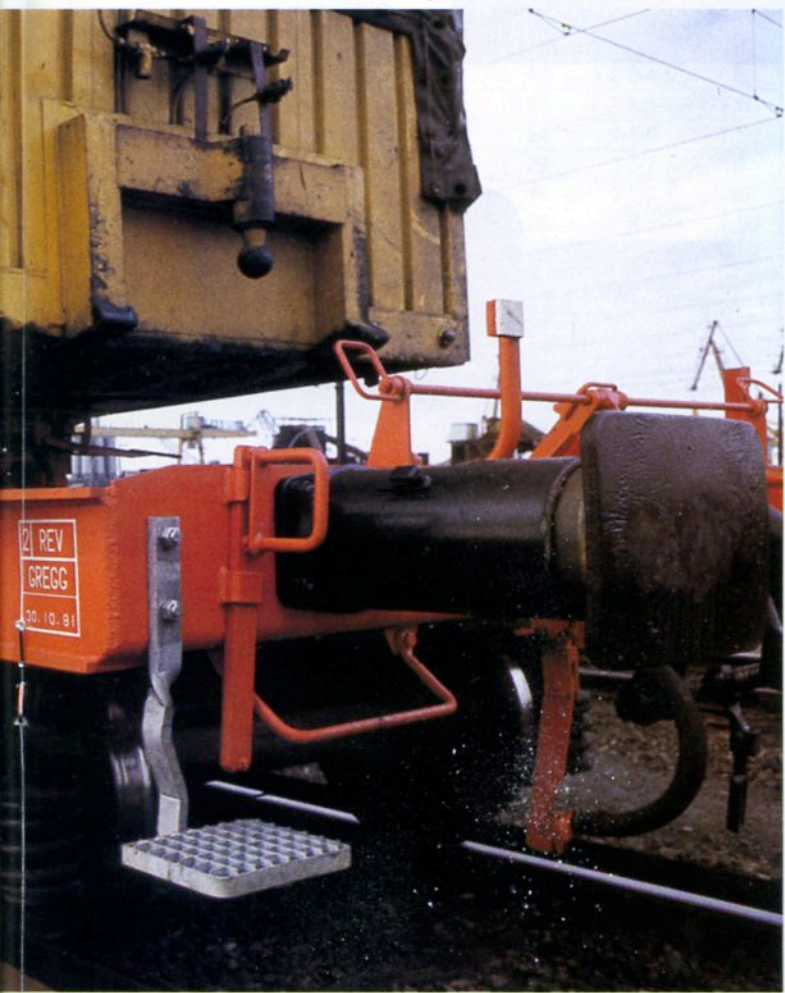
Vingt ans de progression quasi continue, de travail assidu, cela mérite un large coup de chapeau. D'autant que cette collaboration entre TRW et le chemin de fer a contribué au rapprochement de deux modes de transport considérés naguère comme concurrents et dont on peut aujourd'hui affirmer la complémentarité. C'est une mentalité nouvelle qui s'impose peu à peu, et nous conduit inmanquablement à une cohabitation plus sereine sur le marché des transports.

Le ferroutage est sans doute le témoin le plus convaincant du partage des missions que la logique devrait induire. Chaque mode de transport, selon ses caractéristiques propres, s'avère plus performant que les autres dans un ou plusieurs segments du marché. La combinaison de caractéristiques complémentaires conduit à une optimisation de l'offre. C'est exactement ce que TRW a réalisé pour une clientèle fidèle et de plus en plus nombreuse.

Je me réjouis de la progression de cette formule, j'en félicite les promoteurs, et je forme des vœux pour qu'elle connaisse encore, dans une nouvelle tranche de 20 années, les développements qu'elle mérite.

F. DE HAECK
Directeur commercial
SNCB

Concours photo - mention du jury - De Kerck



Route-Rail: une autre manière de combiner les deux



quelqu'un pensa qu'un wagon peut être chargé sur une remorque routière. Cela se fait couramment en Italie, pays d'origine de bien des fruits et légumes importés. On creusa l'idée... et on la concrétisa. Ce fut la fondation d'une petite société nouvelle, appelée TRANSWAGONS.



tiennes de 20 wagons.

Dix remorques, ce serait bien, disait-on en avril chez TRANSWAGONS. Mais il faudrait alors un deuxième tracteur et un personnel supplémentaire: un risque à courir, peut-être, mais non sans y avoir sérieusement réfléchi.

Le manœuvre est rapide et apparemment simple (gestes simples, mais attention concentrée pour que tout tourne rond).

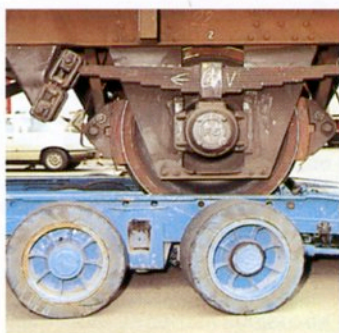
La manutentionnaire place remorque et rampe dans l'axe de la voie, accroche le câble du treuil à l'attelage du wagon, et celui-ci grimpe quasi seul sur le véhicule routier. Après calage des quatre roues, l'ensemble se dirige vers l'entrepôt destinataire. Toutes les roues de la remorque étant articulées, un chauffeur expérimenté peut placer le wagon perpendiculairement au bâtiment avec une précision sidérante. Après désaccouplement, le tracteur part se charger d'un autre wagon, et ainsi de suite jusqu'à restitution complète des wagons vides à leur univers naturel: les voies du raccordement.

TRANSWAGONS a d'une certaine manière réhabilité le chemin de fer où l'on considérait celui-ci d'un œil de moins en moins amical. Ses sept remorques sont admises à la circulation en site privé seulement; mais la société pourrait, si des perspectives satisfaisantes s'ouvraient, envisager un développement vers le trafic en voies publiques. Une éventualité à creuser!

Les problèmes des utilisateurs du chemin de fer au Centre Européen d'Importation de fruits et légumes de Bruxelles, c'est - nous en avons déjà entretenu nos lecteurs - l'implantation peu pratique de son raccordement ferroviaire. Peu pratique parce que les voies n'arrivent pas à la porte des entrepôts et que les importateurs qui reçoivent des marchandises par fer doivent, pour décharger leurs wagons, envoyer parfois à longue distance (selon leur situation dans la halle) des élévateurs à fourche qui ne peuvent, en fin de compte, transporter qu'une palette chargée par voyage.

Mais pourquoi parler au présent? Le passé convient mieux: cet éloignement a été un problème. Car la situation, aujourd'hui, est très différente.

Dès l'origine, cette difficulté fondamentale a été vivement ressentie par les clients du rail. Et certains ont recherché les solutions appropriées. Une grue à bras et pinces qui soulèverait le wagon et le transporterait à pied d'œuvre? C'était tentant, mais utopique: promener ainsi un wagon sur un tarmac parcouru en permanence par des camions de toutes tailles et des voitures privées aurait tenu de la folie pure. Et puis - allez savoir comment vont les choses -



En juin 1984, il y a un an, TRANSWAGONS commençait à travailler dans l'enceinte du CEI. Un tracteur routier équipé d'un treuil et trois remorques venues d'Italie, capables de transporter des wagons de 14 mètres, c'était, pen-



sait-on, l'idéal pour travailler. Mais le wagon reste sur sa remorque pendant tout le déchargement, et celui-ci peut prendre un certain temps. Il fallut donc, trois mois plus tard, acquérir deux remorques supplémentaires pour faire face aux besoins de manière satisfaisante. Et puis encore deux autres à la fin de l'année. Si bien qu'un an après sa fondation, TRANSWAGONS possède 7 remorques (un parc plus que doublé), deux rampes mobiles, adaptées à des types de wagons différents, et un tracteur qui travaillent fort bien puisqu'en saison, ce matériel a traité des moyennes quo-



RAIL AIR PARCELS le service intégré de SNCB-COLIS et SABENA CARGO pour le transport de colis urgents

urgents expédiés vers 72 destinations dans 48 pays du monde entier, pour un prix unique de 4.000 francs, quels que soient les points de départ et de destination.

Le tarif n° 096800 régit ces acheminements, conjointement aux règles ferroviaires valables en service intérieur express et aux conditions générales du transport aérien. Ce tarif et tous les renseignements utiles peuvent être obtenus auprès de nos représentations commerciales ou de SNCB-COLIS, téléphone 02/523 62 40, postes 3655, 3656 et 3644. Nous en extrayons le tableau des destinations.

SNCB-COLIS et la SABENA offrent un service intégré d'acheminement rapide des petits envois

ZONE SABENA				
PAYS	Aéroport de destination	Poids maximum autorisé (kg)	Fréquence de vol X = tous les jours 1/7 = lundi/dimanche	Prime (en F) Assurance Européenne par tranche de 1.000 F

EUROPE

AUSTRIA	Wien	26	1-2-4-5-6-7	5
CYPRUS	Larnaca	15	3-6	7,50
DENMARK	Copenhagen	25	X	7,50
FRANCE	Lyon	44	1-2-3-4-5-7	5
	Marseille	30	1-2-3-4-5-7	5
	Nice	30	X	5
	Paris	50	X	5
GERMANY	Düsseldorf	50	X	5
	Frankfurt	50	X	5
	Hamburg	40	2-3-4-7	5
	Köln	50	1-2-3-4-5	5
	München	28	X	5
	Stuttgart	47	1-2-3-4-5	5
GREECE	Athens	16	X	7,50
HUNGARY	Budapest	24	1-3-5	7,50
IRELAND	Dublin	28	3-5-7	5
ISRAEL	Tel-Aviv	15	2-3-7	10
ITALY	Milano	26	X	7,50
	Roma	20	X	7,50
NETHERLANDS	Amsterdam	50	X	5
	Eindhoven	50	1-2-3-4-5	5
PORTUGAL	Lisboa	19	X	7,50
SPAIN	Barcelona	30	X	7,50
	Madrid	26	X	7,50
	Malaga	23	2-3-4-6	7,50
SWEDEN	Stockholm	17	X	7,50
SWITZERLAND	Geneva	40	X	5
	Zürich	40	X	5
TURKEY	Istanbul	15	2-4-7	10
UNITED KINGDOM	Birmingham	23	1-2-3-4-5-7	5
	London	50	X	5
	Manchester	41	1-2-3-4-5-6	5

NORTH AMERICA

CANADA	Montreal (1)	10	3-5-7	7,50
	(2)		3-5-7	
U.S.A.	Anchorage	10	2-5	20
	Atlanta (1)	10	X	20
	(2)		2-4-5-6-7	
	Boston (1)	10	1-3-5-7	20
	(2)		2-4-5-7	
	Chicago (1)	10	1-3-4-5-6-7	20
	(2)		3-5-7	
	Detroit (1)	10	1-4-6	20
	(2)		3-5-7	
New York	10	X	20	

(1) Fréquence été = du 31/3 au 26/10

(2) Fréquence hiver = du 27/10 au 30/3

ZONE SABENA				
PAYS	Aéroport de destination	Poids maximum autorisé (kg)	Fréquence de vol X = tous les jours 1/7 = lundi/dimanche	Prime (en F) Assurance Européenne par tranche de 1.000 F

MIDDLE EAST

EGYPT	Cairo	15	1-4-6	7,50
LEBANON	Beirut	15	3-7	20
SAUDI ARABIA	Jeddah	15	1-4	20
U.A.E.	Abu Dhabi	15	4	20
	Dubaï	15	2-6	20

FAR EAST

INDIA	Bombay	5	4	10
JAPAN	Tokyo	5	2-5	20
MALAYSIA	Kuala-Lumpur	5	4-6	30
PHILIPPINES	Manilla	5	2	20
SINGAPORE	Singapore	5	4-6	30
THAILAND	Bangkok	5	2-6	30

AFRICA

ALGERIA	Algiers	28	2-3-6-7	7,50
BURUNDI	Bujumbura	10	2-5-7	30
CAMEROON	Douala	10	7	10
CONGO	Brazzaville	10	7	10
GABON	Libreville	10	3	10
GUINEA	Conakry	10	3-6	10
IVORY COAST	Abidjan	10	1-5	10
KENYA	Nairobi	10	4-5	7,50
LIBERIA	Monrovia	10	1-5	10
MALI	Bamako	10	5	10
MOROCCO	Casablanca	17	1-4-7	7,50
	Tangier	20	4-7	7,50
NIGERIA	Kano	10	7	10
	Lagos	10	3-7	10
RWANDA	Kigali	10	2-4-5-7	20
SENEGAL	Dakar	10	3-5-6	10
SOUTH AFRICA	Johannesburg	10	2-6	7,50
TANZANIA	Dar Es Salam	10	5-7	7,50
	Kilimanjaro	10	5	7,50
TUNISIA	Tunis	29	3-4-5	7,50
UGANDA	Entebbe	10	2	7,50
ZAIRE	Kinshasa	10	2-3-4-5-6-7	30

En 1938 déjà, la SNCB avait ouvert un laboratoire d'essais en vue de tester la qualité des emballages et déceler d'éventuelles faiblesses génératrices d'avaries.

Le développement des moyens de transports et des transactions commerciales après la seconde guerre mondiale, la croissance et le renouvellement systématique des formes et des méthodes de distribution, l'utilisation de matières premières nouvelles, l'accroissement du tonnage des marchandises transportées vers et en provenance de l'ancien Congo Belge, et d'autres éléments plaident en faveur de la création d'un organisme indépendant.



IBE: une a.s.b.l. au service de l'emballage



Aussi, le 11 février 1954 naissait l'INSTITUT BELGE DE L'EMBALLAGE, sous les auspices de plusieurs institutions et services officiels:

- l'Office Belge du Commerce extérieur;
- la SNCB;
- le Ministère des Colonies de l'époque;
- les Ministères des Affaires économiques, de l'Agriculture, des Communications, de la Défense nationale;
- l'ONDAH;
- l'Office National du Lait;
- la FEB.

Seize groupements professionnels (Fédération des Entreprises Chimiques, Fabrimétal, Cobelpa,

Fetra, Confédération du Sucre et de ses Dérivés, fabricants de carton ondulé, Febelbois, Union des Entreprises d'Assurances, etc.) et une cinquantaine de sociétés privées (Bell Téléphone, papeteries Catala, Belgica, Pacapime, Central Bazar, Sobemi, Sidac, TMT, UCB, Vanneste & Brel, etc.) s'étaient aussi associés à cette création.

Association sans but lucratif, l'IBE est agréé par des services officiels et privés, de sorte qu'il peut être considéré comme institut national d'intérêt général. Son objet social, déterminé par l'article 3 de ses statuts, concerne les emballages au sens le plus large; ses missions peuvent être résumées comme suit:

- centraliser et diffuser par tous moyens toutes informations et documentations en matière d'emballage, conditionnement et présentation des marchandises;
- rechercher et étudier, dans ses laboratoires d'essais, les perfectionnements de la technique d'emballage, spécialement des emballages destinés aux marchandises transportables en régions tropicales, de sa propre initiative ou à la demande de tiers;
- établir et rendre constantes toutes relations avec les services publics, les transporteurs, commerçants, tous groupements belges et étrangers dont les activités touchent à la distribution des marchandises;
- se livrer, d'une manière générale, à tous travaux et interventions susceptibles de favoriser le progrès dans le domaine de l'emballage.

L'IBE s'est structuré en cinq départements, qui correspondent à ses diverses missions statutaires.

Centre de documentation

Ce centre accueille les demandeurs, et diffuse informations et documentation. Il organise le con-

cours national de l'emballage, des journées d'étude, des séminaires, etc. Il publie des articles et des compte-rendus dans la presse spécialisée. Il édite le Catalogue de l'Emballage.

Centre de formation et de Cours et Stages

Ce département règle et organise les cours et stages de formation, des visites d'usine, etc., c'est-à-dire toutes activités qui contribuent à la formation du personnel dans entreprises chargé des problèmes d'emballage et de transport.

Département technique

Ici, il s'agit de recherche scientifique et technique et d'essais. Ce département peut fournir des spécifications techniques, des données sur les contraintes de transport, de manutention, de stockage, des méthodes de calcul d'un type d'emballage, etc. Il peut effectuer des essais et des contrôles de qualité sur des emballages et des matériaux d'emballage, des études de prototypes, des épreuves sur emballages pour le transport de marchandises dangereuses, des expertises, etc. Il peut, selon le cas, réaliser des prototypes d'emballages. Et il publie et met à jour un Manuel de l'Emballage (voyez à ce sujet notre encadré).

Service estampilles et contrôle de qualité

Ce service délivre l'estampille déposée IBE-BVI, reconnue par plusieurs pays européens; il exécute les contrôles nécessaires pour assurer la conformité de l'emballage aux normes, législations, etc.

Promotion et relations extérieures

Voilà le service qui assure les relations permanentes avec les services et organismes publics, les groupements professionnels belges et étrangers.

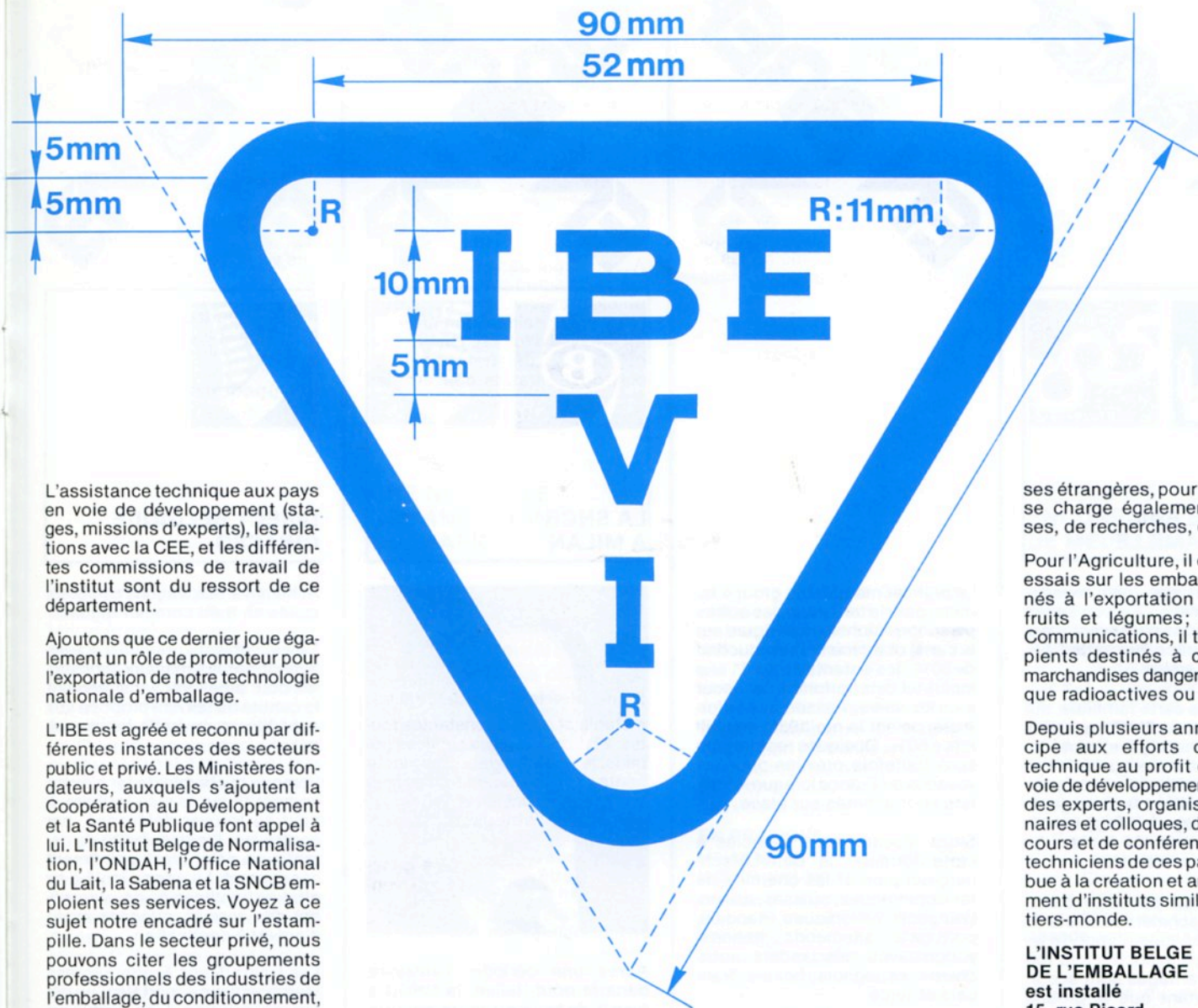
Manuel de l'Emballage

Le Manuel de l'Emballage est un gros ouvrage en trois tomes, qui constitue un outil précieux pour les acheteurs et utilisateurs d'emballages. Il fournit de façon claire toutes les informations relatives aux matériaux et types d'emballages ainsi qu'aux accessoires indispensables.

On y trouve par exemple des renseignements généraux sur les unités utilisées et la connaissance des matériaux, sur les normes, les méthodes de calcul et de construction des emballages, les caractéristiques et le choix des matériaux, les bandes adhésives, le cerclage, l'étiquetage, le calage, les déshydratants, les machines, sur l'emballage de produits dangereux, sur la protection anticorrosion, les emballages d'expédition et de vente complets et pleins.

Chaque année, des mises à jour complètent ou modifient certains renseignements. Ces compléments se présentent sous la forme de feuillets mobiles qui s'insèrent aisément dans le manuel de base.

Le Manuel de l'Emballage est vendu au prix de 6.466 francs, TVA comprise, à l'Institut même.



L'assistance technique aux pays en voie de développement (stages, missions d'experts), les relations avec la CEE, et les différentes commissions de travail de l'institut sont du ressort de ce département.

Ajoutons que ce dernier joue également un rôle de promoteur pour l'exportation de notre technologie nationale d'emballage.

L'IBE est agréé et reconnu par différentes instances des secteurs public et privé. Les Ministères fondateurs, auxquels s'ajoutent la Coopération au Développement et la Santé Publique font appel à lui. L'Institut Belge de Normalisation, l'ONDAH, l'Office National du Lait, la Sabena et la SNCB emploient ses services. Voyez à ce sujet notre encadré sur l'estampille. Dans le secteur privé, nous pouvons citer les groupements professionnels des industries de l'emballage, du conditionnement, du transport, de la distribution, des assurances et la FEB.

Si l'exerce beaucoup d'activités dans le cadre national, l'IBE est également attentif aux entrepri-

ses étrangères, pour lesquelles il se charge également d'expertises, de recherches, d'essais...

Pour l'Agriculture, il effectue des essais sur les emballages destinés à l'exportation de certains fruits et légumes; et pour les Communications, il teste les récipients destinés à contenir des marchandises dangereuses autres que radioactives ou explosives.

Depuis plusieurs années, il participe aux efforts d'assistance technique au profit des pays en voie de développement; il y envoie des experts, organise des séminaires et colloques, des cycles de cours et de conférences pour les techniciens de ces pays; il contribue à la création et au développement d'instituts similaires dans le tiers-monde.

L'INSTITUT BELGE DE L'EMBALLAGE est installé
15, rue Picard
1020 Bruxelles.

On peut prendre contact avec lui par téléphone aux numéros 02/427 25 83 et 427 25 93, et par télex au numéro 62 514 IBEVVI B.

L'ESTAMPILLE

Aux termes de dispositions officielles, tout expéditeur est tenu de munir la marchandise d'un emballage suffisant pour le garantir contre les risques normaux du transport.

Des critères d'épreuves sont définis et énumérés par un document officiel de la Direction de l'Exploitation de la SNCB. Les caisses en carton qui répondent aux exigences de ces critères constituent, aux termes d'un accord conclu entre les administrations de chemin de fer, un emballage suffisant pour les envois effectués sous le couvert d'une lettre de voiture. Elles peuvent recevoir une estampille dont la forme et les conditions d'obtention sont définies dans le même document officiel.

Cette estampille est délivrée par l'Institut Belge de l'Emballage, qui

soumet lui-même les emballages aux épreuves prévues.

L'octroi de l'estampille fait l'objet d'un procès-verbal qui donne la description de l'emballage (caractéristiques du ou des matériaux, assemblage), de la marchandise transportée, du conditionnement intérieur et du système de fermeture, ainsi que le poids brut du colis et le résultat des épreuves imposées.

La loi ou un règlement précis peuvent imposer l'estampillage de certains emballages. Il existe aussi des estampillages libres, volontaires, sollicités par des industriels, des expéditeurs, des exportateurs soucieux de se garantir au maximum contre les risques d'avaries et le cas échéant, de bénéficier de tarifs d'assurance plus avantageux.



NOUVEAU: LA CARTE RAIL EUROP FAMILLE

Depuis le 1er mai 1985, voyager en train à travers l'Europe se fait à des conditions plus avantageuses encore grâce à la carte REF, Rail Europ Famille.

Il s'agit d'une carte familiale, qui confère des réductions aux membres d'un ménage (père, mère, enfants), et même aux autres membres de la famille qui vivent sous le même toit. Pour le ménage, le livret de mariage fait foi, pour les autres membres de la famille, c'est la carte d'identité.

En possession de cette carte, vous pouvez acheter vos billets de chemin de fer dans n'importe lequel des pays associés à la formule. Les avantages sont accordés pour autant que le groupe familial en voyage se compose de trois personnes au moins, huit au plus, et qu'il se déplace ensemble, dans le même train, en même classe et sur le même trajet.

La formule est appliquée en première comme en deuxième classe, pour des billets simples, aller-retour ou circulaires, à l'intérieur du pays ou en service international.

Le premier membre du groupe familial paie le tarif plein, les autres personnes (dont le nom figure sur la carte) obtiennent une réduction de 50% ; les enfants de 4 à 11 ans inclus (et cela uniformément pour tous les réseaux associés à la formule) paient la moitié de ces billets à 50%. Quelques restrictions sont toutefois prévues pour les voyages en France lorsque les billets sont achetés sur place.

Seize réseaux sont associés à cette formule: le Bern-Lötschberg-Simplon et les chemins de fer britanniques, suisses, luxembourgeois, helléniques, irlandais, portugais, allemands, italiens, yougoslaves, néerlandais, autrichiens, espagnols, belges, français et turcs.

La carte REF, valable un an, coûte 320 francs. Elle est vendue dans les grandes gares et les agences de voyages agréées, sur présentation des pièces justificatives. Elle est valable aussi à l'achat des billets intérieurs de la SNCB.



LA SNCB A MILAN



Après une période d'absence dans le nord italien, la SNCB a ouvert, de nouveau, le 1er mai, une représentation commerciale à Milan. Elle a choisi, pour diriger cette antenne, monsieur ANTONIO FASANI, un spécialiste de 36 ans, marié, père d'un garçon.

Après des études poursuivies de 1964 à 1968 à l'école Supérieure de Commerce et de Transport à Pavia, monsieur Fasani a perfectionné sa formation théorique à l'Ecole Supérieure du Commerce Extérieur.

Son expérience pratique, il l'a acquise au sein de deux sociétés privées de transport et au service transports d'un grand groupe international, ce qui convenait bien à un professionnel quadrilingue.

Les bureaux de monsieur Fasani sont installés 49, Mauro Macchio, à quelque 200 mètres de la gare, et sont voisins de ceux de la représentation française.



DIRECT BELGIQUE - CHIASSO

Acheminer des wagons complets isolés en train complet régulier.

Tel est l'objectif poursuivi actuellement par les réseaux ferroviaires pour améliorer sensiblement la qualité du service proposé aux expéditeurs en trafic international.

Lorsque le chemin de fer s'avère compétitif sur le plan tarifaire, il peut se trouver défavorisé, par contre, par l'impossibilité de garantir un délai d'acheminement assez court. Le wagon isolé a en effet ce handicap de devoir prendre des correspondances avant d'arriver à destination.

Les trains Trans Europ Express Marchandises apportaient un début de solution à ce problème dans le cadre d'un réseau international à circulation rapide.

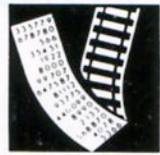
A présent, les départements commerciaux et d'exploitation des réseaux ferroviaires coordonnent leurs efforts pour créer, sur des axes à fort potentiel de transport, de grandes relations rapides et régulières assorties d'acheminements terminaux accélérés et d'un service particulièrement attentif.

C'est le cas du nouveau **Direct Belgique-Chiasso**.

Ce train ouvre le nord de l'Italie aux expéditeurs belges dans un délai jour A - jour C/D. Il est accessible aux wagons isolés aptes à rouler à 100 km/h. Les wagons remis au transport dans l'après-midi du jour A arrivent à Chiasso le jour C à 3h56. Les formalités de douane ne sont effectuées qu'à Chiasso. Le train roule cinq jours par semaine, du mardi au samedi inclus.

Le **Direct Belgique-Chiasso** prend le départ à Anvers Schijnpoort le jour B à 5h23; il marque une heure d'arrêt à Stockem, d'où il repart à 9h36. Cet arrêt est destiné à compléter la rame. En effet, si les ex-





UNE NOUVELLE ORGANISATION DU TRAFIC

péditions de la région anversoise, d'Hasselt, Herentals et Olen partent d'Anvers, le reste du pays peut aussi faire usage de ce train grâce aux rames de concentration formées pour Stockem à Jemelle, Ronet, Kinkempois, Anvers Nord, Merelbeke, Schaerbeek et Châtelet. Ces rames prennent le départ au plus tôt à 16h27 le jour A, et la plupart après 19 heures seulement.

A l'arrivée à Chiasso, très tôt le jour C, les wagons peuvent être directement dirigés vers un certain nombre de gares où ils arrivent soit le même jour, soit le lendemain :

Milano P. Romana (arrivée jour C - 24 h), Milano Farini (C - 17 h), Milano Rogoredo (C - 23 h), Milano Smist (C - 18 h), Torino Smist (D - 2 h), Alessandria Sm. (D - 16 h), Genova Camp. (D - 5 h), Verona P.N. (D - 2 h), Venezia M. (D - 7 h), Trieste (D - 18 h), Bologna Rav. (D - 10 h), Ancona (D - 19 h), Pescara (D - 24 h).

Au-delà, les wagons peuvent encore atteindre :

- Foggia, Bari, Roma Smist, Napoli Sc. Merci, Velba S. Giov. et Messina le jour E ;
- Catania et Palermo le jour F.

Toutes les informations au sujet de ce nouveau **Direct Belgique-Chiasso** peuvent être obtenues auprès de nos représentations et agences commerciales ainsi qu'au service marchandises de la Direction commerciale à Bruxelles.

Une nouvelle organisation du trafic marchandises a été mise au point, en vue d'offrir à la clientèle un service meilleur et plus fiable.

Elle repose sur un dispatching central, installé à Bruxelles, et huit dispatchings régionaux, qui concentrent et coordonnent le travail des gares.

Cette organisation nouvelle concerne directement une offre de transport d'un minimum de 500 tonnes par voyage.

Les demandes de transport doivent de préférence être introduites avant 16 heures le cinquième jour ouvrable qui précède le départ souhaité du premier train ou d'un train quelconque. Après cette limite, les demandes sont encore prises en considération mais ne sont plus traitées en priorité.

Les demandes formulées dans le délai normal de 5 jours doivent être adressées de préférence au service d'organisation E 13.4. Elles peuvent aussi être introduites via les gares et les représentations commerciales régionales de la SNCB.

Celles qui sont introduites après le délai normal de 5 jours peuvent suivre la même procédure ; il est toutefois préférable de les adresser aux gares.

Dans ses demandes, la clientèle est invitée à mentionner tous les éléments indispensables au bon déroulement : lieu de chargement, délai de chargement, quantité à charger, date et heure de départ souhaitées, date d'arrivée souhaitée et, dans le cas d'un transport international, point frontière de passage, lieu de dédouanement, point de destination, lieu et délai de déchargement. Il est encore utile d'annoncer le nombre et la nature des wagons demandés, la fréquence du transport et le nom de la personne à demander pour toute communication.

Des modifications peuvent être apportées aux demandes introduites dans les limites du délai

de 5 jours ouvrables. Ces modifications concernent aussi bien l'interruption du transport pendant une période déterminée (congés, interruptions de la production) que le changement de date de départ, de fréquence, etc.

Tous renseignements quant à l'exécution du transport peuvent être demandés via le service E 15.1, les dispatchings régionaux ou les gares.

EN PRATIQUE...

Notez les numéros de téléphone indispensables.

Service d'organisation E 13.4
Rue de France 85 - 1070 Bruxelles
Tél. 02/523.62.40 ou 523 80 80
poste 3196 pour les transports de minerais, de produits chimiques,

de produits métallurgiques, de sucre et de produits des carrières ;

poste 22144 pour les transports de combustibles (charbon, coke, pétrole) et d'autos ;
poste 3159 pour le transport de toutes autres marchandises.

Service de renseignements E 15.1

- dispatching central
Téléphone 02/520 72 92 ou 02/523 80 80 poste 2118

Dispatching de Bruxelles
Avenue Fonsny 47b
1060 Bruxelles

Téléphone 02/537 88 54

Dispatching de Charleroi
Quai de la gare du sud 1
6000 Charleroi

Téléphone 071/36 02 45

Dispatching de Liège
Gare de Liège Guillemins
4000 Liège

Téléphone 041/52 20 40

Dispatching de Mons
Square Franklin Roosevelt
7000 Mons

Téléphone 065/34 68 96

Dispatching de Namur
Boulevard E. Mélot 23
5000 Namur

Téléphone 081/22 57 07

Pour les références téléphoniques des gares, consultez les annuaires de la RTT.



FEBELBOIS : ENCORE UN TRAIN DE MEUBLES

Troisième voyage !

En soi, un record (provisoire, sans doute), si l'on se souvient que le premier voyage eut lieu il y a moins de deux ans, et qu'à chaque fois, le train-exposition a franchi nos frontières.

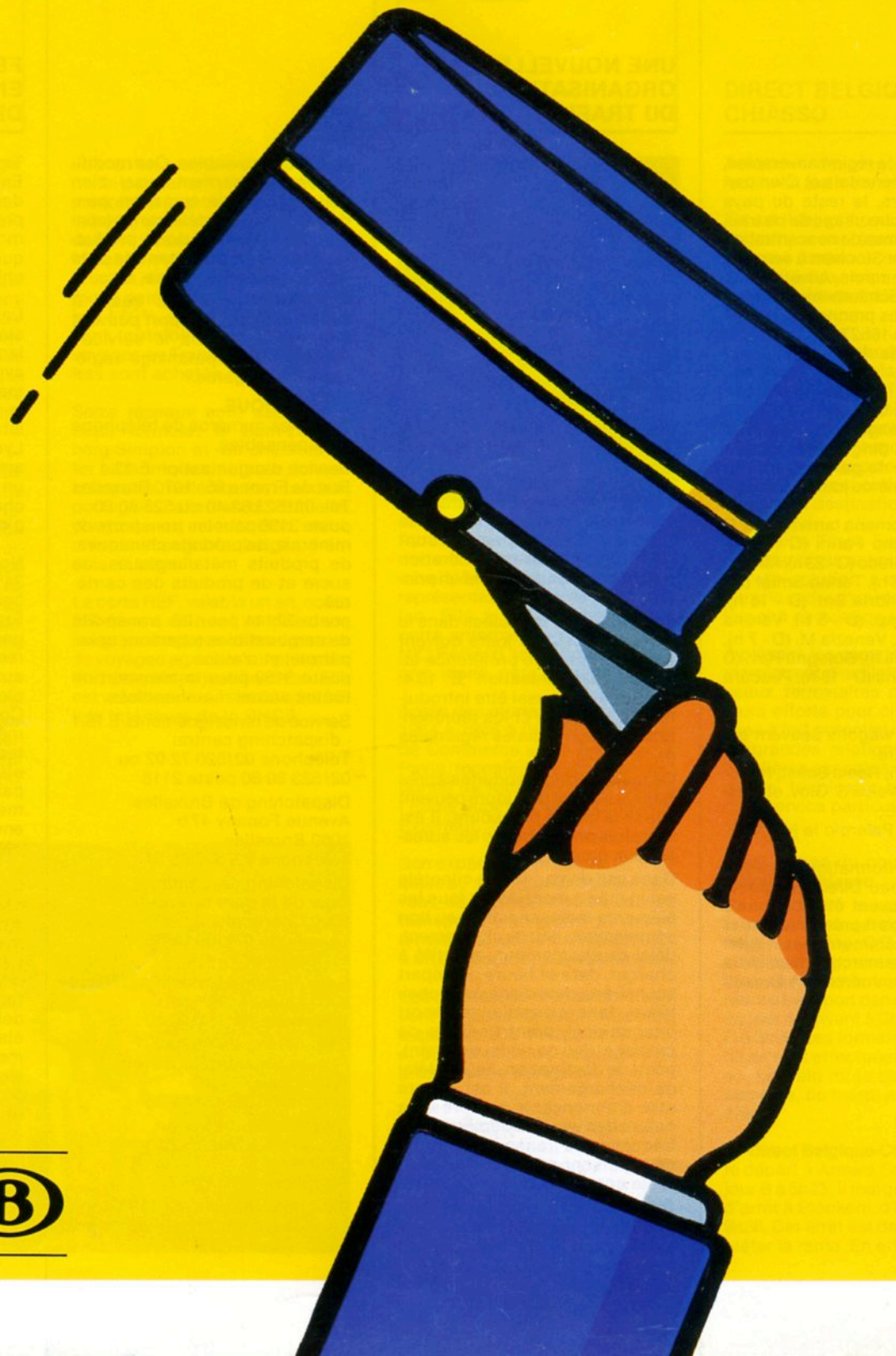
Le 14 avril - un dimanche ! - le troisième train du meuble belge a été lancé par Febelbois-Belgofurn - avec l'aide du Ministre du commerce extérieur - en direction de la France centrale : une région située sur l'axe Troyes, Dijon, Lyon. Cinq jours de voyage, dix arrêts, dont le dernier au Mans, et un public bien ciblé : les marchands de meubles de chaque région.

Nos voisins du sud absorbent 34% des exportations de meubles belges. Mais une partie de la France - nous l'avions dit dans une autre édition - restait inexploree, et relativement hermétique aux fabricants belges de meubles. Febelbois, avec l'aide du Commerce Extérieur, voulait y remédier. La solution train-expo fut testée une première fois, et son efficacité reconnue par tous les participants. Aussi, le département exportation de Febelbois a envisagé - et réalisé - d'autres périples.

Dans leur train-expo, les fabricants belges donnent de leur activité et de notre pays une image dynamique qui cadre bien avec l'ambition qu'ils nourrissent de conquérir une part plus importante du marché français. Leur fidélité au train-expo prouve, s'il en était besoin, que cette formule, ce medium, pour utiliser une expression publicitaire, est l'idéal dont puissent rêver des gens pressés et soucieux de faire mouche.

150 ANS

CHEMIN DE FER EN BELGIQUE



Julian Key