

P.P.I.	7	45
5000 NAMUR 1		

Publication mensuelle  
sauf les 1<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup>, 7<sup>o</sup>, 8<sup>o</sup>  
et 10<sup>o</sup> 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. 02/525 36 35  
Conceptions: P. Funken, Bruxelles  
Impr.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Membre **fppb**

## SOMMAIRE

Plan TOP, l'international sur le métier 3 ● L'Interdelta nouveau est arrivé 4 ● La tour de Pise à l'horizon 5 ● Athus vu mon terminal ? 6 ● Pluri-transporteur même par exception 8 ● Le frais au long cours 10 ● 80000 boîtes en plus 11 ● Les charges complètes à la maison 12 ● Encore un effort au LAR 13 ● Créer l'événement en train 14 ● Un essai renversant 15 ● Trente ans, un

nouveau look 16 ● 3 000 volts et 5 clochers 18 ● Bruges-Courtrai au courant 18 ● Grammont n'est plus isolée 18 ● Une nouvelle estampille pour certains emballages 19 ● Terrain à louer 19

### Photos

Chiers 2 ● A. Lange 3 ● H. Mestach 6 ● Interfrigo 10 ● A. Van Isterdael 11 ● Algeco 15 ● SNCB

## EDITORIAL

# VAGUE DE FOND

Les nouveautés viennent souvent par vagues.

Le temps passe, les choses suivent leur cours ... Train-train apparent, derrière lequel fonctionne une machine inventive.

Et tout-à-coup, le plus souvent lorsque changent les horaires, les nouveautés surgissent, en peloton serré.

Quoi de neuf cette année ? Bien des choses, dont nous parlons dans les pages de cette édition.

Côté voyageurs, Bruxelles-Tournai est exploitée en traction électrique depuis le 1er juin, tout comme Courtrai-Bruges et les antennes de Grammont vers le nord et la capitale ; les voitures à deux niveaux ont fait leur apparition dans le paysage ferroviaire ; pour leur trentième anniversaire, les relations Benelux se sont offert de nouvelles rames.

Côté marchandises, le Plan TOP de restructuration des acheminements en wagons complets a démarré le 1er juin : les délais annoncés sont dès à présent respectés à plus de 97% ; des offres internationales nouvelles voient le jour en ce mois de septembre, et d'autres se trouvent

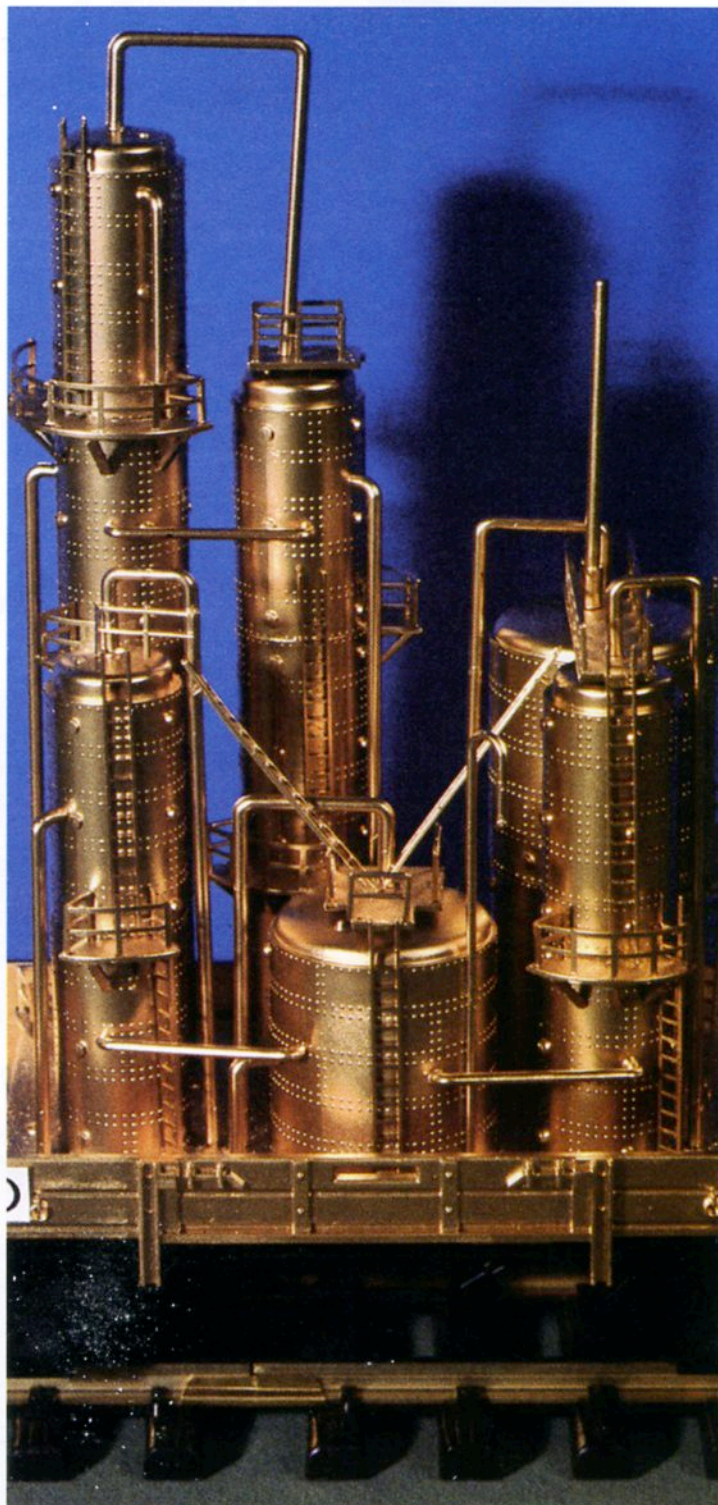
revivifiées : Interdelta et le Porte d'Italie Express font l'objet d'une relance, et le Délai Garanti fait sa percée entre le Benelux et la France ; la prise et remise à domicile des charges complètes ont trouvé leur vitesse de croisière.

C'est une vague de fond, qui témoigne d'un dynamisme revitalisé, d'une approche commerciale repensée, et de la volonté qui anime les chemins de voir leur outil mieux rentabilisé et mieux adapté aux besoins de l'époque.



# TOP PLAN

## l'international sur le métier



La nouvelle organisation TOP des acheminements en wagons complets isolés a fait son rodage en juin, et sa mise au point fine en juillet-août, au moment où les congés avaient un peu "dégraissé" le trafic.

La structure basée sur six gares de formation permet d'assurer un trafic rapide et fluide, tant en service international qu'en service intérieur.

Les spécialistes du trafic ont d'ores et déjà poursuivi leur travail d'amélioration de la qualité de service, en concevant des offres internationales mieux adaptées au marché et aux besoins précis des expéditeurs. Nous parlons par ailleurs des formules Interdelta et Porte d'Italie Express, élaborées avec nos voisins immédiats. Nous aborderons dans une prochaine édition le Délai Garanti, qui concerne les relations Benelux-France. Ces "produits" ferroviaires nouveaux s'inscrivent parfaitement dans la ligne de travail actuelle. Ils constituent un progrès très sensible pour une part importante de la clientèle du rail et sont les signes patents de la volonté internationaliste des cheminots européens.

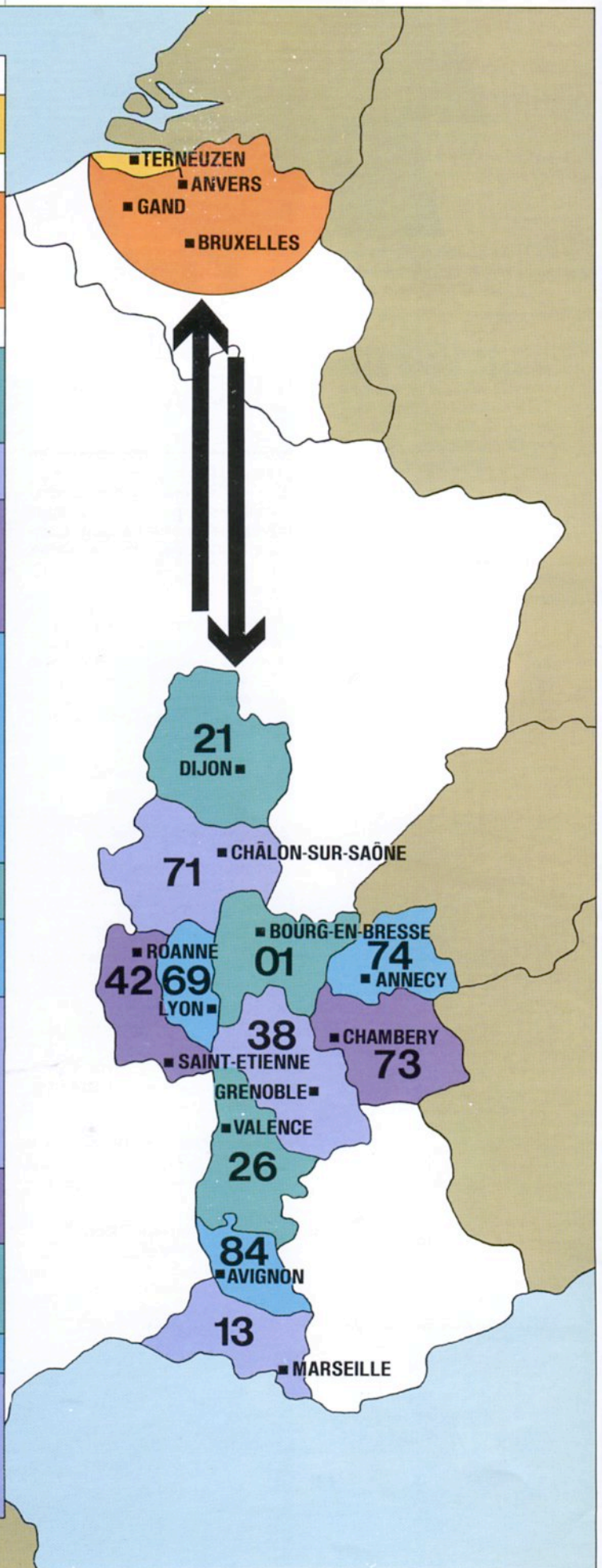
D'autres produits, du même type, mais appliqués à d'autres axes de

trafic, verront le jour progressivement, constituant peu à peu un réseau international à hautes performances.

Les "commerciaux" de la SNCB restent par ailleurs très attentifs à la part que leur clientèle peut prendre dans l'amélioration de la vitesse d'acheminement. Ils poursuivent sans relâche leur travail d'information des clients sur les facilités offertes par l'Administration des Douanes: la faculté d'être expéditeur-destinataire agréé. Une formalité administrative assez simple peut déboucher sur la mise en place des derniers éléments nécessaires pour éviter l'arrêt des wagons en frontière pour contrôle douanier. Dédouaner en usine au départ ou à l'arrivée est la contribution indispensable de l'expéditeur ou du destinataire à la possibilité qu'aura le chemin de fer de tenir entièrement les promesses faites en termes de délais.

Si l'on ajoute à cela les facilités nouvelles proposées en matière de prise et de remise à domicile des charges complètes (dont nous parlons aussi dans cette édition), on conviendra qu'un pas important a été franchi dans le sens de l'accessibilité au transport ferroviaire. ■

GARES DE FLANDRE ZELANDAISE	
AXEL SAS-VAN-GENT	SLUISKIL TERNEUZEN
GARES BELGES	
ANTWERPEN GENT HERENTALS LOMMEL OLEN	TESSENDERLO FOREST-MIDI WONDELGEM ZELZATE ZWIJNDRECHT
GARES FRANÇAISES	
<b>21</b>	BRAZEY-EN-PLAINE DIJON-PORTE D'OUICHE-PERRIGNY LUX (1) SAINT-JULIEN-CLENAY
<b>71</b>	CHÂLON-SUR-SAÔNE (1) MACON (PORT FLUVIAL)
<b>42</b>	COUZON (LOIRE) FEURS GRAND-CROIX ROANNE SAINT-ETIENNE-PONT-DE-L'ANE
<b>69</b>	COLLONGES-FONTAINES COURZIEU-BRUSSIEU GIVORS-VILLE LYON-GUILLOTIERE OULLINS SAINTE-COLOMBE-LES-VIENNE SAINT-FONS SAINT-PRIEST SIBELIN VENISSIEUX-NORD VENISSIEUX-SUD VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE
<b>01</b>	BELLEGARDE BOURG-EN-BRESSE
<b>74</b>	ANNECY CHEDDE-PECHINEY (EP)(1) MARIGNIER
<b>38</b>	BOURGOIN-JALLIEU CHEYLAS-LA-BUISSIÈRE (LE) GRENOBLE JARRIE-VIZILLE POLIENAS (2) PONTCHARRA-SUR-BREDA-ALLEVARD PONT-DE-CLAIX ROCHES-DE-CONDRIEU (LES) ST QUENTIN FALLAVIER
<b>73</b>	CHAMBERY-CHALLES-LES-EAUX SAINT-AVRE-LA-CHAMBRE UGINE
<b>26</b>	MONTELMAR PIERRELATTE (2) PORTES VALENCE
<b>84</b>	AVIGNON
<b>13</b>	FOS-COUSSOUL FOS-MOLE CENTRAL MARSEILLE-MARITIME-ARENC MARSEILLE-MARITIME-CANET MARSEILLE-MARITIME-VOIES-DES-QUAIS MARSEILLE-PRADO MARTIGUES (uniquement LAVERA)



(1) Uniquement dans le sens Nord-Sud  
(2) Uniquement dans le sens Sud-Nord

# Offre personalisée Délai garanti L'INTERDELTA nouveau est arrivé

Premier départ : 3 octobre 86

Le 3 octobre, premier départ d'un nouvel Interdelta, plus "personnalisé", assorti d'un "délai garanti", c'est-à-dire un grand train de qualité encore mieux adapté aux besoins des expéditeurs internationaux.

Nous connaissons la base : une liaison cadencée entre le delta du nord (Anvers et Gand), et le delta du Rhône, pris au sens large, de Lyon à Marseille. Elle est maintenue, car elle correspond à un besoin réel, confirmé par l'expérience.

Mais que de nouveautés pour le reste !

**Plus international :** le nouvel Interdelta est réalisé par une alliance de trois réseaux ferroviaires européens, les réseaux belge, luxembourgeois et français.

**Plus personnalisé :** le nouvel Interdelta répond mieux encore aux besoins précis des expéditeurs. Le prix de transport est établi - en quelques minutes - par wagon complet, pour une gamme très vaste de marchandises. Quel que soit le chargement du wagon (mais sous réserve qu'il reste dans les limites réglementaires pour voyager à 100 km/h). Quelle que soit la destination des marchandises, dans des zones assez vastes (département par département en France, pays entier en Belgique, ou Flandre Zeelandaise). Le prix est *personnalisé* : notre délégué vous le proposera sur place, lors de sa visite, une fois définies les caractéristiques globales de votre expédition. Il est adapté à votre transport (et à nul autre) ainsi qu'au marché de transport sur lequel nous agissons pour vous.

**Plus fiable :** en formule Interdelta, nous garantissons les délais d'acheminement. Et nous nous engageons à rembourser une fraction des frais de transport si nous ne respectons pas nos promesses. Le délai sera garanti si vous remettez vos marchandises au transport dans les limites prévues, et si vous avez veillé à ce que tout soit en ordre (dédouanement, documents nécessaires...).

**Plus "ouvert" :** certains croient que les chemins de fer n'offrent d'au-

bonnes conditions qu'à leurs "gros" clients. Bien sûr, ces derniers en profitent. Mais la formule est "ouverte" : les mêmes conditions vous seront proposées même si vous n'avez que quelques wagons complets à acheminer en une année. C'est la nature même de la formule qui rend la chose possible.

Aucune formalité particulière n'est requise pour bénéficier de l'offre Interdelta. Il suffit d'expédier des marchandises dans la zone déterminée, et de mentionner "Interdelta" en case 23 de la lettre de voiture internationale.

## Deux départs par semaine

Les trains Interdelta quittent le pays le mardi et le vendredi soir. Ils arrivent à destination le jeudi et le lundi matin. Et c'est bien cela, le délai garanti (le même horaire est appliqué dans le sens France-Belgique).

Ainsi, l'approvisionnement de vos clients peut être programmé avec soin et répondre étroitement à leurs besoins. Un approvisionnement cadencé garanti.

Prenez contact avec notre représentant commercial dans votre région. Parlez-lui d'Interdelta. Il vous donnera tous les détails souhaités, examinera vos besoins particuliers et vous fera sur le champ une offre précise. Vous découvrirez alors que la qualité ne coûte pas plus cher et qu'il est possible d'en profiter quel que soit le volume de trafic.

## Zones de destination :

Côte d'Or  
Saône et Loire  
Rhône  
Loire  
Ain  
Isère  
Haute Savoie  
Savoie  
Bouches du Rhône  
Vaucluse  
Drôme

Prix adaptés au matériel utilisé : wagons réseaux à essieux ou à bogies, wagons particuliers à essieux ou à bogies. Prix spéciaux pour le retour de wagons particuliers vides. ■

# la tour de Pise à l'horizon

Deux trains directs par jour, c'est le transport de qualité pour marchandises en wagons isolés destinées à la Suisse et à l'Italie avec délai garanti.

Les **Porte d'Italie Express** sont des express d'axe créés sur mesure, qui relient le Benelux à La Suisse et à la frontière italo-suisse (Chiasso).

Premier train : N° 41937

Anvers Schijnpoort	D	5h23 jour A
Stockem	D	9h36 jour A
Chiasso	A	3h56 jour B

Deuxième train : N° 41923

Zeebrugge	D	16h10 jour A
Schaerbeek	D	19h38 jour A
Stockem	D	0h20 jour B
Chiasso	A	18h51 jour B

Environ 24 heures après leur départ, les marchandises se trouvent à Chiasso.

Les **Porte d'Italie Express** emmènent toutes les marchandises chargées dans des wagons autorisés à rouler à 100 km/h, et qui ne requièrent aucun arrêt en frontière pour contrôles divers.

Ils donnent la garantie d'un approvisionnement cadencé chez tous les destinataires implantés sur leur parcours.

## Délais garantis

La production des marchandises, c'est l'affaire des entreprises. Leur transport, c'est celle des chemins de fer.

Et ceux-ci garantissent leurs promesses.

A défaut de respecter les délais d'acheminement annoncés, les réseaux s'engagent à rembourser une fraction des frais de transport.

## Gares et régions desservies

Dans tout le Benelux, des trains font converger les marchandises vers Anvers ou vers Stockem, où les wagons sont incorporés dans les **Porte d'Italie Express**.

Les wagons à destination de la Suisse et de Chiasso (et au-delà) sont suivis par les moyens informatiques les plus modernes, de sorte que les chemins de fer suisses et italiens peuvent prendre toutes les dispositions pour assurer des correspondances immédiates aux wagons à l'arrivée.

## Formalités

Aucune formalité particulière n'est exigée. Le contrat de transport est une lettre de voiture internationale ordinaire, comme pour n'importe quelle autre expédition.

## Dédouanement

Le dédouanement doit être fait au départ ou à l'arrivée.

Il est possible de faire dédouaner les envois dans l'usine même, avant leur départ. Il faut pour cela avoir obtenu le statut d'expéditeur et/ou destinataire agréé. Une simple demande écrite à l'Administration des Douanes permet d'obtenir ce statut pour peu que le trafic atteigne un seuil minimal.

Les expéditeurs intéressés par cette formule peuvent se faire aider par notre représentant commercial dans leur région : ils recevront toutes les précisions utiles et pourront régler ce problème dans les meilleurs délais.

## Prix

Les prix de transport sont ceux prévus au tarif européen marchandises par wagons complets. Nos représentants commerciaux sont là pour en parler. Soit lors d'une visite, soit par téléphone. ■

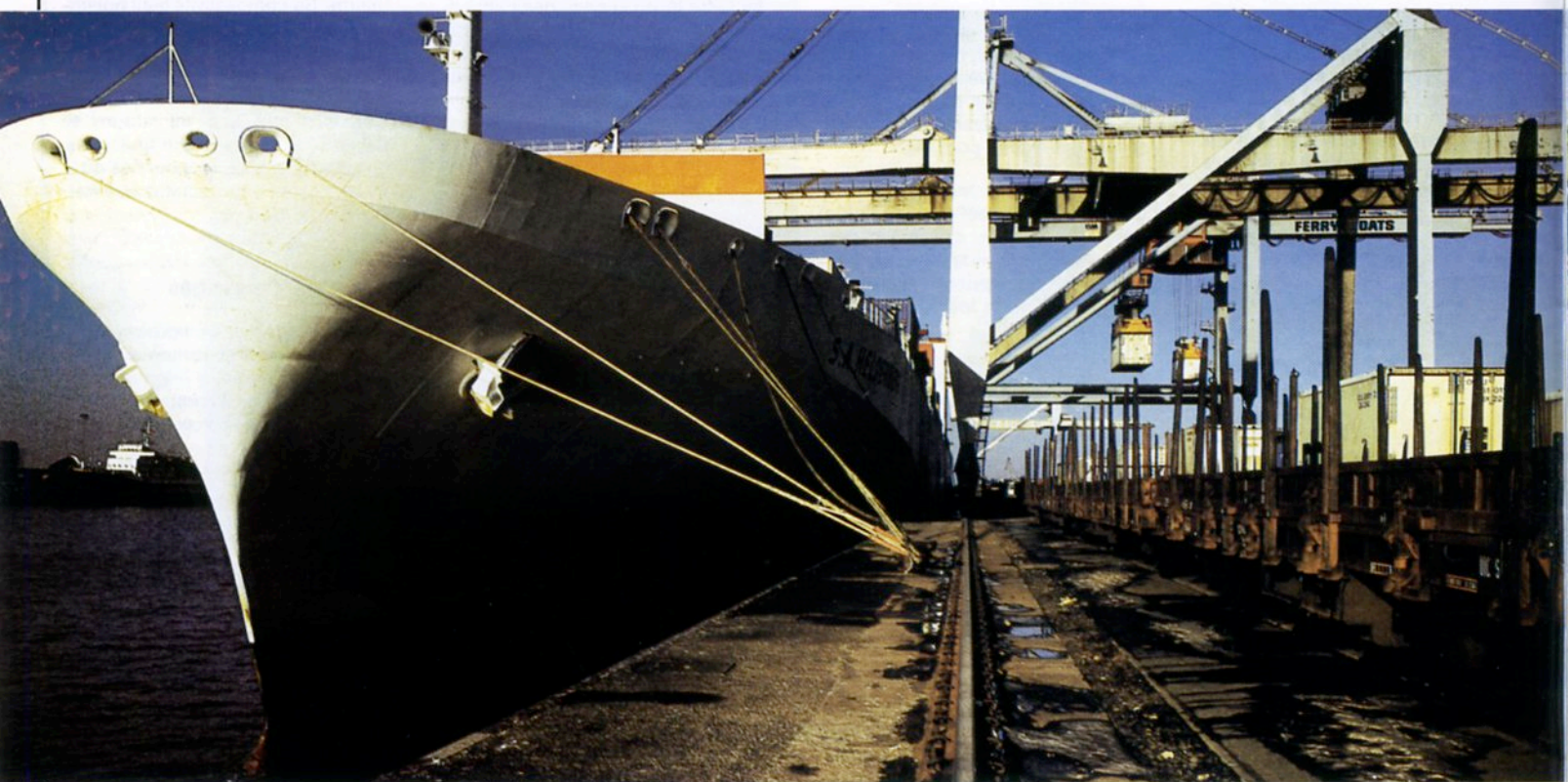
## PORTE D'ITALIE EXPRESS LA QUALITE A BON PRIX

# ATHUS VU MON TERMINAL?

inter-modal performant et bon marché de manière à pousser plus loin encore l'hinterland des deux ports belges containerisés. L'acheminement ferroviaire sur 250 kilomètres, en service intérieur (à un tarif intéressant), complété par l'acheminement routier dans une zone qui couvre le Luxembourg, le nord-est français et le sud-ouest allemand, présente deux avantages : un prix compétitif et un délai performant, parfois inférieur à celui qu'on obtiendrait pour un service routier de bout en bout, compte tenu des réglementations.

Notre petit tableau comparatif montre l'évolution du Terminal depuis notre première visite, voilà 5 ans. Soulignons, parce que la chose ne transparait pas, que de société coopérative, Inland Terminal Athus est devenu une société anonyme lorsque son capital a été doublé. Signa-

lons aussi que le seuil minimal de trafic une fois atteint, Inland Terminal a pu se libérer des dettes contractées pour prendre vie, et entrer dans le peloton des sociétés bénéficiaires. Ajoutons qu'il fournit du travail à plusieurs dizaines de personnes de la région (son propre personnel et celui des entreprises routières qu'il a pour partenaires) et peut, de ce fait, se targuer d'avoir atteint l'un des objectifs de l'initiative : fournir de l'emploi dans une région qui en avait dramatiquement perdu. Une dernière précision : Inland Terminal Athus entretient avec les partenaires et sociétés qui gravitent dans le même créneau des rapports qui, au-delà des indispensables oppositions de toute négociation commerciale, pourraient être donnés en exemple de ce qu'on appelle la coexistence pacifique.



Depuis 1979, Inland Terminal Athus constitue une position avancée des ports côtiers belges vers l'hinterland continental.

Par temps clair, du sommet d'un immeuble élevé d'Anvers ou de Zeebrugge, un plaisantin pourrait demander à son visiteur : "Athus vu mon terminal ?"

A son interlocuteur interloqué, il pourrait expliquer à quel point l'Inland Terminal Athus sert les portes que nous avons ouvertes sur le monde entier.

Etabli suite à une étude menée en 1978 par l'ancien patron des transports de Rodange-Athus (étude qui actualisait une mouture précédente, vieille de dix ans), le terminal s'inscrivait bien dans le contexte des efforts entrepris pour recycler les métallurgistes désemployés pour cause de crise économique.

Débuts modestes, sur deux voies de 200 mètres en gare d'Athus, un

hectare de tarmac pour les manoeuvres et un autre de laitier, pour le stockage. Equipement souple et pratique, sous la forme d'une grue mobile achetée en Italie. Et complètement d'activité pour les grutiers, occupés pendant les heures creuses par un petit atelier de réparation des containers.

L'objectif était clair (et il reste inchangé) : offrir aux expéditeurs un service

## 5 ans d'évolution

Infrastructure	1981	1986
Longueur de voies utiles	2 x 200 m	2 x 380 m
Levage	1 grue	2 grues
Superficie	1 Ha tarmac	2 Ha tarmac
	1 Ha laitier	1 Ha laitier
Capacité de stockage	1 000 boîtes	2 000 boîtes
Engins de manoeuvre	néant	1 locotracteur
Personnel		
Grutiers	3	7
Autres	4	8

L'évolution du trafic a dépassé les prévisions de départ : la croissance - par paliers - s'est avérée plus rapide qu'on pouvait s'y attendre. Les causes essentielles résident dans l'action commerciale dynamique et une qualité de service qui ne s'est jamais démentie.

Paul Viot, fondateur et animateur principal du Terminal, s'en réjouit, mais ne cesse de prêcher à ses collaborateurs (autant qu'à son conseil d'administration) les vertus de la prudence. Des progrès excessifs pourraient détruire le subtil équilibre entre les moyens mis en place et les besoins réels. Inland Terminal Athus se trouve d'ailleurs, à cet égard, à un tournant important : si sa courbe d'activité prenait une pente ascendante très raide, il faudrait sans tarder accroître l'effectif et engager l'informatisation de la société, ce qui

ne se fait pas sans problème dans une entreprise qui a conservé une taille parfaitement humaine.

Cela étant dit, voyons trait par trait ce qui fait le succès de ce terminal et ce qui peut être pour lui une difficulté.

## "Nous ne sommes pas un parking"

Ouvert de 6 à 22 heures, le terminal offre aux partenaires routiers une grande souplesse d'action : l'activité routière n'est pas handicapée par des horaires de travail étriqués. C'est la fiabilité de l'offre qui y gagne. Les expéditeurs qui ont réservé des emplacements dans un navire n'aiment pas rater le coche. La sécurité qu'offre cette plage étendue de 16 heures de manutention a pu peser son

poids dans le succès rencontré par le terminal.

La possibilité de stocker gratuitement (une capacité de 2 000 boîtes) est aussi un élément de service très valable. Certes, on vous dira à Athus, si vous abordez cette question, que "nous ne sommes pas un parking". Les containers ont vocation de voyager. Ce que nous avons dit voilà une dizaine de lignes prouve que tout concorde à bien réaliser cet objectif. Mais le stockage peut être envisagé occasionnellement.

Les grutiers ne restent pas 16 heures durant aux commandes de leurs engins. Ils connaissent bien leur métier et disposent de grues particulièrement maniables. Montre en main, le transfert d'un container de wagon à camion ou inversement ne prend pas plus de 5 minutes. Mais il faut être là, au service des camionneurs présents en peloton le matin pour embarquer l'arrivage groupé, et qu'on retrouve quelques heures plus tard, au retour de leur périple, container vidé ou déjà rechargé pour un retour de fret.

Les heures creuses ne sont pas perdues à Athus : les grutiers travaillent alors à la réparation des containers endommagés, dans un petit atelier qui complète le service offert à la clientèle. Cette activité "bouche-trou" n'est pas à dédaigner : l'immobilisation du container pour réparation peut être strictement limitée au temps nécessaire. Et la boîte continue à tourner sans trop de manque à gagner.

Reste un service assurément très apprécié par la clientèle : l'information quotidienne sur la position des containers expédiés. Cela se fait par télex, et chaque contractant peut faire à tout moment le point de ce qui a été engagé pour lui.

## La conquête par les prix

Il n'y a pas d'illusions à se faire : à égalité de service, l'expéditeur choisit le meilleur prix. Et la différence doit être assez marquante pour vaincre les inévitables "penchants". D'autant que l'acheminement ferroviaire requiert des expéditeurs (sur le plan administratif) plus de discipline qu'un acheminement purement routier.

L'Inland Terminal Athus propose des prix "complets", qui couvrent l'acheminement ferroviaire, les manutentions nécessaires sur le terminal et le transport routier de ou vers l'hinterland. La politique d'Athus a toujours été très claire sur ce point. Pour faire jouer pleinement l'avantage du trafic ferroviaire containerisé, il faut vendre au prix chemin de fer. La fiabilité dépend aussi d'une stabilité réelle des prix des transports routiers complémentaires. Là aussi, Terminal Athus vend au prix d'achat, à un prix unique, un "prix terminal",

praticé par tous les partenaires routiers. Ne prenant pas de commission sur les prestations sous-traitées, le Terminal peut proposer en tous les cas des prix attractifs. D'autant plus séduisants qu'ils couvrent l'ensemble et que le container sorti de ses installations, le client peut dormir sur ses deux oreilles.

Mais comment vit donc le terminal ? De ses propres activités de manutention et de réparation. C'est ainsi qu'il a pu établir son équilibre budgétaire et sortir des chiffres rouges depuis 1983. Là aussi le montant est bien calculé, de manière à ne pas alourdir démesurément le prix global et à conserver à l'offre toutes ses chances de succès.

Bien sûr - nous touchons là un point délicat - le Terminal est de cette manière très tributaire de ses partenaires. Sa compétitivité tient notamment aux prix que lui font le chemin de fer et les transporteurs routiers. Chaque augmentation constitue un handicap si la concurrence maintient ses prix. Les animateurs du terminal sont parfaitement conscients de cette dépendance. Et conscients des arguments à développer dans les négociations : traiter 20 000 containers par an, c'est aussi faire rouler plus de 10 000 wagons, et faire tourner une cinquantaine de camions (en moyenne, avec des pointes élevées et de légers creux) à un très bon niveau de rentabilité.

La période actuelle est sans doute un peu difficile : si les prix de traction ferroviaire et de manutention n'ont guère augmenté depuis 1983, permettant de maintenir la compétitivité des prix du Terminal, la baisse des prix pétroliers depuis le printemps 86 risque de donner à la concurrence routière pure des armes contre lesquelles Athus ne pourrait se défendre efficacement dans les cas de trafics plus complexes.

## "Nous n'avons jamais perdu un client"

Paul Viot et ses collaborateurs sont fiers de pouvoir affirmer qu'ils n'ont jamais perdu un client (hormis une entreprise disparue pour cause de faillite), et tiennent à tenir ce langage encore longtemps à l'égard de leurs 33 clients, fidèles, en progression continue (les associés font bien sûr partie de ce peloton, sans toutefois être nécessairement les "plus gros").

Pour y parvenir, ils sont particulièrement attentifs à trois points essentiels. Le niveau de prix d'abord ; nous venons d'en parler et de souligner la préoccupation actuelle. La qualité de service, dont on peut également se faire une idée dans ce qui précède. Et le haut niveau des techniques mises en oeuvre. Sur ce point, les sous-traitants apportent la plus grande contribution, et le Terminal ne peut qu'appuyer leur dynamisme et soutenir leur créativité. ►



Capital	7.600.000 F.	15.200.000 F.
---------	--------------	---------------

Trafic (en nombre de containers traités et en progression sur l'année précédente)

1980	4 171	+ 105 %
1981	5 578	+ 34 %
1982	5 324	- 5 %
1983	10 568	+ 98 %
1984	16 362	+ 55 %
1985	19 186	+ 17 %

Si la part ferroviaire apporte un réel avantage concurrentiel, encore faut-il que le complément routier s'avère aussi performant. Une cinquantaine de camions sont nécessaires en moyenne pour réaliser le trafic quotidien du terminal. En moyenne, bien sûr, car le trafic enregistre des pointes (parfois fortes) et des creux. Le dynamisme particulier d'un partenaire routier (titulaire de parts de la société) a permis de faire face sans gros problèmes au développement rapide du terminal. Mais il faut rester prudent.

Paul Viot nous l'avait précisé il y a cinq ans : "Mon souci est d'assurer à mes partenaires routiers de la région la rentabilisation de leur matériel. Je voudrais rabolir les écarts de trafic pour leur apporter un équilibre stable entre l'investissement et le volume de prestations à réaliser". Et d'ajouter en 1986 : "Nous disposons aujourd'hui d'un équipement routier très intéressant, notamment des châssis basculants pour le transport de 20, 30 et 40 pieds. C'est un atout primordial pour le terminal".

Le problème est clairement posé. Pour que cette belle mécanique tourne bien dans son état actuel, elle doit traiter au moins 15 000 containers par an : le minimum est fixé. Mais un taux de croissance élevé, comme on en a connu ces dernières années, pourrait mettre en péril le devenir du terminal, qui repose principalement sur sa fiabilité. Pour investir, il faut du temps, et une progression forte et brusque n'en laisserait pas assez. Voilà pourquoi Paul Viot préfère une croissance douce, aux environs de 10% l'an, que le terminal et ses partenaires sont capables de digérer sans violenter le métabolisme de cet organisme bien vivant.

Cela dit, l'avenir est en chantier sur le site d'Athus. Les partenaires routiers occupent, dans les anciennes installations de la Métallurgique, des ateliers dans lesquels ils procèdent à l'entretien et à la réparation de leur matériel. La firme Lavaux complète cette activité de maintenance par l'adaptation et la construction de matériels de mieux en mieux appropriés à la réalisation des missions qui lui sont confiées. Notre encadré en dit long à ce sujet.

## Plus ça va plus ça marche

S'il fallait résumer notre propos, nous dirions que nous avons rencontré à la pointe extrême de la Belgique une implantation et une équipe qui vivent dans l'optimisme et la lucidité.

Optimisme parce que le terminal tourne bien et ne dépend que de lui-même. "Notre seul revenu, ce sont nos prestations physiques de manutention et de réparation. L'organisation du trafic, c'est gratuit". Le Terminal est bien une position avan-

cée des ports belges containerisés. Il va même plus loin, puisqu'il est impliqué depuis quelques temps dans un trafic ferroviaire régulier vers la Grèce. Donnant directement du travail à quelque 70 personnes, il répond au besoin qu'avait la région de voir éclore des initiatives susceptibles de revitaliser un coeur affecté par l'infarctus économique.

Lucidité, comme on l'a vu, parce que l'entreprise tient en mains une chaîne, et doit être attentive au bon fonctionnement de tous les maillons. Un pari (c'en était un d'ouvrir ce terminal) n'est jamais tout-à-fait gagné sur le marché des transports, et surtout dans le contexte actuel de concurrence, sensiblement marqué, à l'heure actuelle, par le développement de la containerisation par voie rhénane, active dans la zone couverte par Athus.

Fin 1986, Inland Terminal Athus devrait avoir franchi le cap des 20 000 containers traités (il n'en était pas loin en 1985). La croissance douce le conduira bientôt à l'informatisation. La locomotive de manœuvres travaillera ferme lorsque le seuil mensuel de 2 000 containers sera atteint. Un jour, Belotti fournira une troisième grue, on posera une chape de tarmac sur quelques aires supplémentaires et on engagera des employés et des techniciens nouveaux. Plus ça va, plus ça marche : une petite phrase qui devrait devenir un leitmotiv à Athus ... qui l'est en tout cas depuis quelques années.

# pluritranspor

Il n'y a pas si longtemps, le SNCB avait inséré dans des magazines spécialisés des annonces axées sur une dénomination en forme de néologisme : "Le pluritransporteur". Du petit colis à l'énorme transfo, en passant par la machine agricole, tout peut trouver sa voie ... sa voie de chemin de fer.

Le 21 juin dernier, à Zeebrugge, la SNCB a démontré une fois de plus sa capacité de pluritransporteur. Cinq gros réservoirs à propane fabriqués par Propabel-Bruges devaient quitter Zeebrugge en direction d'Esch-sur-Alzette, une localité bien connue du Grand-Duché de Luxembourg.

Et quand nous disons "gros" réservoirs, nous n'exagérons pas. D'une longueur de 30 mètres, d'un diamètre de 3 mètres, et d'un poids unitaire de 31 tonnes, ces cylindres ont une capacité de 200 000 litres de propane, soit environ 90 000 kilos. La longueur unitaire des réservoirs dépassant celle des wagons habituels, il convenait d'acheminer cette expédition en régime de transport exceptionnel.

Propabel avait demandé à l'agence commerciale de la SNCB à Bruges le prix d'un éventuel transport ferroviaire à destination du Luxembourg, étant entendu que les réservoirs seraient transférés de Bruges à Zeebrugge par un deuxième transporteur. Toute la structure de la SNCB fut mobilisée séance tenante pour calculer un prix "départ usine", comprenant l'ensemble des prestations nécessaires. Une surprise agréable pour Propabel, qui n'avait plus, dès lors, qu'à surveiller la bonne exécution de tout le programme.

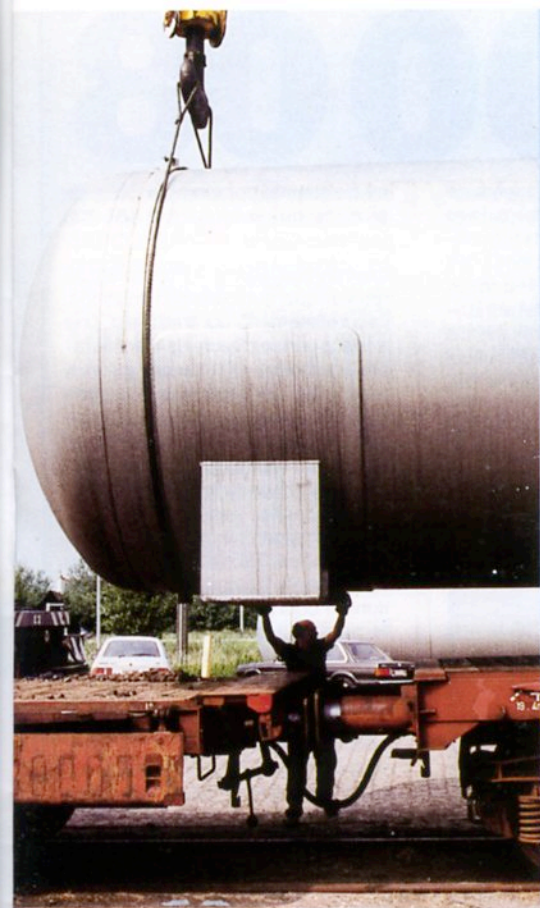
Un programme qui comprenait bien des choses :

- ★ le transfert du personnel et du matériel technique nécessaire (engins de levage, câbles, etc.) à Bruges ;
- ★ le levage des réservoirs par la firme Gheysens, de Bruges ;
- ★ l'acheminement routier de Bruges à Zeebrugge (environ 17 km) par la firme courtraisienne De Jaegher ;
- ★ le déplacement des obstacles éventuels sur l'itinéraire ;
- ★ le transbordement des réservoirs sur des wagons Rbps ;
- ★ le calage des charges sur les indications du personnel de maîtrise de la SNCB ;
- ★ le transfert de tous les "accessoires" de Bruges à Zeebrugge ;
- ★ et l'acheminement ferroviaire de Zeebrugge à Bascharage-raccordement, d'où le destinataire organisait lui-même le transport terminal vers Esch-sur-Alzette.

Tout s'est déroulé comme prévu et le train spécial (d'une longueur de 215 mètres) s'est arrêté à l'heure prévue sur le raccordement à Bascharage. La SNCB a réalisé là un "tout compris" qui a donné toute satisfaction au client, et qui peut être renouvelé sans problèmes ... sur toutes autres destinations.

"Pluritransporteur" est peut-être un néologisme. Mais plein de signification. Qu'on en juge !





**porteur même par exception!**



# le frais au long cours : un vent chaud en 1985

Réunie en juin à Venise, l'assemblée générale de la société ferroviaire internationale de transports frigorifiques INTERFRIGO a appris des nouvelles réjouissantes : le conseil d'administration a pu en effet annoncer officiellement que le volume de trafic exprimé en tonnes-kilomètres s'est, en 1985, accru de 3,7% par rapport à l'année précédente, passant à 3 067,3 millions. Exprimé en tonnes, le trafic montre une croissan-

ce à peu près comparable : 3,8% de plus, ce qui le mène à 2 401 708 tonnes.

Il est particulièrement intéressant de relever que sur certaines relations, l'accroissement du trafic est une conséquence directe de l'amélioration de l'offre. C'est ainsi qu'on a enregistré une nette augmentation des transports de bananes au départ des ports allemands de la Mer du Nord, qui s'explique par le fait qu'en 1985, pour la première fois, la clientèle s'est vu offrir un plus grand nombre de wagons réfrigérants à portes rehaussées (2,20 m d'ouverture). Au terme du programme de transformation en cours, c'est-à-dire en 1987, la société Interfrigo disposera de 1600 wagons réfrigérants de ce type, bien adaptés aux transports palettisés.

L'Italie reste le pays expéditeur le plus important pour Interfrigo. Une exploitation améliorée, dans le cadre du Service de transport de denrées périssables à acheminements programmés a permis un accroissement du trafic réalisé. De surcroît, les transitaires italiens du Gruppo Derrate ont mis en service durant les périodes de récolte plusieurs trains complets entre les régions de production des Pouilles et la frontière italo-suisse. En outre, dans le trafic entre l'Italie et la RFA, un tarif souple a permis d'adapter les prix au contexte concurrentiel.

Au hit parade des produits transportés, on trouve les fruits frais, suivis des légumes frais, des boissons, des produits congelés et laitiers.

A la fin de l'exercice 1985, Interfrigo possédait un parc roulant de 6 154 wagons réfrigérants et frigorifiques ; et la société gérait en trafic international un contingent de 13 763 wagons appartenant à des réseaux membres.

L'année 1985 a été marquée par un élargissement de l'assemblée d'Interfrigo. Le 1er juillet, les chemins de fer de l'Etat tchécoslovaque sont en effet devenus le 24ème sociétaire de la coopérative. Cette adhésion a contribué elle aussi à la bonne tenue des résultats.

Compte tenu de la concurrence très âpre qui sévit dans les transports de frais au long cours, Interfrigo considère que l'amélioration des prestations ferroviaires, l'adaptation des prix de transport au niveau du marché et une action commerciale plus incisive constituent des conditions essentielles à la poursuite de son succès. L'avenir immédiat et à moyen terme sera placé sous le signe d'une nouvelle conception de l'entreprise, dont l'un des objectifs consiste à faire d'Interfrigo l'interlocuteur ferroviaire unique de la clientèle. ■



# 80 000 boîtes en plus

Depuis deux ans, après une période de recul préoccupante, le trafic d'INTERCONTAINER manifestait une progression encourageante. En 1983, il s'était accru de 5,9%, et en 1984, il avait fait un bond en avant de 8,4%.

Les partenaires de la société ont toutes les raisons de se réjouir davantage encore cette année, puisque les résultats du trafic en 1985 présentent une hausse de 9,7% en TEU (unités de 20 pieds) et de 11,3% en TEU-kilomètres. Ainsi, Intercontainer aura transporté en 1985 quelque 80 000 boîtes de plus en trafic international ! Un nouveau record a été battu.

Le secteur maritime, porteur de 513 000 TEU reste le secteur de marché principal, mais sa croissance reste inférieure à celle du trafic continental qui poursuit, comme les années précédentes, une progression remarquable (+ 15,5% de conteneurs chargés). La distance moyenne parcourue par les conteneurs engagés en trafic maritime a un peu progressé en 1985 : elle atteint 690 km, contre 672 l'année précédente. En trafic continental, la distance moyenne s'établit à 948 km, contre 921 en 1984.

C'est le trafic direct échangé avec la Grande-Bretagne qui bat tous les records de progression : + 17% en 1985. Des 37 400 TEU enregistrés sur cette relation, 98% sont des conteneurs chargés.

On a pu constater, en 1985, une augmentation du nombre de conteneurs de 30 et de 40 pieds engagés les premiers surtout dans le trafic continental, les seconds davantage en trafic maritime.

Le poids brut chargé global pour l'ensemble de l'année a atteint 8,94 millions de tonnes, soit une moyenne globale de 10 tonnes par boîte (en ce compris les conteneurs vides également acheminés, et qui font baisser la moyenne).

Pour réaliser ce trafic, Intercontainer s'est servi notamment de ses 2 891 wagons (son parc propre), qui correspondent à une capacité de chargement de 8 016 unités de vingt pieds. Ce parc est en augmentation grâce à la location à la SNCF de 350 wagons porte-conteneurs Lgs de 40 pieds à deux essieux.

Face à l'activité de la concurrence et aux exigences de plus en plus pressantes du marché, la société a orienté sa stratégie commerciale vers l'amélioration de la qualité des services offerts, notamment par la concentration des trafics sur des axes desservis par des trains spécialisés programmés. En 1984, ces trains avaient acheminé 43% du

trafic d'Intercontainer ; cette part est passée à 50% en 1985.

Enfin, de nouveaux pays sont entrés dans l'ensemble du Pool Intercontainer en 1985. Ce service a connu un essor considérable en 1985 et permis l'entrée dans des segments géographiques du marché jusqu'alors difficilement accessibles. Nous parlerons de ce Pool dans une prochaine édition.



# LES CHARGES COMPLETES A LA MAISON

Le train est inévitablement et définitivement lié à son infrastructure. A moins d'être acheminé par la route sur une remorque spéciale, un wagon ne pourra jamais être chargé ou déchargé ailleurs que sur une voie ferrée.

Lorsque l'expéditeur et le destinataire d'un envoi de marchandises disposent de raccordements privés, le porte à porte ferroviaire ne pose en principe guère de difficulté. Il en va tout autrement dans le cas contraire. Et le plus souvent, alors, les intéressés raisonnent exclusivement en termes "routiers": un contrat unique, pour un transport de porte à porte, voilà qui leur simplifie la vie. Pour eux, faire malgré tout appel au chemin de fer, c'est s'obliger à négocier un deuxième contrat (voire aussi un

troisième) pour le transbordement de leurs marchandises en gare et l'acheminement routier terminal.

Le raisonnement semblait jusqu'ici d'une logique extrême. Le nouveau service de la SNCB le bat en brèche. Et une bonne vingtaine de clients en ont déjà fait l'expérience. CAMION DOMICILE est une solution pratique, simple, et performante, mise au point par la Direction commerciale des chemins de fer pour servir la clientèle non raccordée au réseau.

CAMION DOMICILE est un service sur mesure, élaboré en fonction de toutes les caractéristiques du transport à réaliser: les heures de chargement et de déchargement, la durée de ces manutentions, la nature des marchandises à transporter et de

leur emballage, les dimensions et poids unitaires ...

L'inventaire de ces caractéristiques permet à la SNCB de fixer les moyens qu'elle mettra en oeuvre pour réaliser une prestation complète. Le poids et le volume des pièces les plus lourdes déterminent par exemple la puissance de l'engin de levage à prévoir pour transborder la marchandise de wagon à camion ou inversement.

Une proposition est alors faite au client, qui comprend l'ensemble des services nécessaires: traction ferroviaire de gare à gare, manutentions et acheminements routiers terminaux par des entrepreneurs locaux. Le tout exprimé dans un contrat unique, qui dispense le client du

travail administratif supplémentaire.

De leurs raccordements respectifs, Cockerill-Sambre, Arbed et Sacilor expédient des chargements pour les implantations de Bekaert à Zwegem, à Aalter et à Hemiksem. Les rouleaux de tôle sont transbordés sur camions respectivement à Courtrai-Weide, Aalter et Boom. Il en arrive tous les jours à Courtrai, ce qui porte le trafic annuel à 130 000 tonnes tandis qu'Aalter traite 10 000 tonnes par an et Boom 50 000.

De Bochum (en Allemagne), les usines Krupp expédient chaque année quelque 3 000 tonnes de tôle à la Société Sadef, de Hoogledede. Le trafic passe par la gare de Roulers.

N.T.S., un expéditeur suédois, envoie

*Votre usine n'est pas  
raccordée au réseau.  
Vous ne possédez pas  
de moyen de transport pour  
votre compte propre.  
Pour vos charges complètes,  
l'acheminement ferroviaire  
vous tente.  
Mais vous reculez :  
contrat chemin de fer,  
transbordement,  
contrat routier ...  
cela fait beaucoup  
de travail.*

# STOP

*arrêtez  
le raisonnement.  
La SNCB vous offre aujourd'hui  
un service complet :*

## CAMION DOMICILE

Elle se charge de prendre ou remettre vos charges complètes à la porte de votre usine. Elle organise pour cela les prestations nécessaires. Elle vous fera une proposition bien adaptée à vos besoins.

A vous de produire.  
A la SNCB de transporter de bout en bout.

Appelez le service Camion Domicile, et découvrez ce nouveau moyen de travailler par chemin de fer.  
Téléphone 02/525 36 74  
Télex 25035 (précisez : bureau 62.34)



# encore un effort au LAR

des forêts scandinaves des chargements unitaires de 3 à 5 tonnes de bois. Les destinataires sont des sociétés belges desservies par CAMION DOMICILE depuis les gares de LARLauwe, Anvers-Kiel et Schaerbeek.

Euro-Etilam, à Beyne-Heusay, reçoit des profilés de tôle et des ronds à béton (à concurrence de 8 000 tonnes par an) envoyés par les Aciéries de Montéreau, en France. Les marchandises sont transbordées de rail à route au terminal de Bressoux.

La Metallo Chimique Belge vend en Suisse 2 000 tonnes d'électrodes en cuivre (livrées sur palettes) qui prennent le train à Turnhout. Ici, l'acheminement routier commence la procédure.

50, 100, 1 000 ou 200 000 tonnes ... il n'y a pas d'autre seuil minimum que la quantité nécessaire pour qu'il s'agisse d'une charge complète. La prise ou la remise à domicile par transport routier peut être réalisée par les soins de la SNCB, comme le montrent les quelques exemples mentionnés.

---

*Intéressés par ce service nouveau ? Adressez-vous à la Direction commerciale de la SNCB, Bureau 62.34 - Rue Ravenstein 60, bte 24 - Téléphone 02/525 36 74 - Téléc 25035. Vous pouvez également en parler avec le représentant commercial de la SNCB dans votre région : il sera le lien entre vous et le bureau CAMION DOMICILE.*

---

Le 29 mai dernier, l'assemblée générale de la coopérative BITLAR, qui gère le Centre International de Transport LAR, à Lauwe, près de Menin, s'est vue présenter le premier rapport annuel d'activité.

Rappelons avant toute chose que le LAR est une initiative de l'intercommunale Leiedal, promotrice de plusieurs zones industrielles dans un périmètre qui s'étend de Courtrai à Menin. Centre de Transport international, le LAR s'est mis au service d'une région économiquement très dynamique et qui dispose de moyens de communication adéquats pour travailler dans le contexte du marché international des transports.

La coopérative BITLAR, créée pour gérer le Centre, comptait, à la fin de l'exercice 1985, un effectif de 23 coopérateurs. Parmi ceux-ci, l'Intercommunale elle-même, la ville de Menin, la Société régionale de développement de Flandre Occidentale et la Société Nationale d'Investissement constituent un premier groupe. Les 19 autres coopérateurs (constituant un deuxième groupe) sont des sociétés privées, titulaires d'un nombre variable de parts. A l'heure actuelle, une trentaine de sociétés diverses sont actives sur la superficie du Centre. Il s'agit bien entendu, en majorité, de sociétés de transport, d'expédition et d'entreposage, auxquelles s'ajoutent des sociétés de "service" orientées vers le transport : station-service, car & truck-wash, carrosserie, commerce de pneumatiques, containerisation ... sans oublier les services douaniers et l'aspect "socio-économique" nécessaire : cafétéria, restaurant, accueil, administration, banque, immobilier, etc.

Le Centre de Transport LAR est sorti de sa phase de latence. On peut le considérer à présent comme un pôle d'attraction actif en cours de

développement. Les investissements de base (infrastructures, bâtiment administratif, etc.) ont été réalisés, des entreprises y travaillent déjà, et une bonne dizaine d'autres firmes se joindront à court terme à ce peloton initial ; une liaison au réseau de transports publics est réalisée depuis le 1er septembre, facilitant l'accès au zoning pour le personnel des entreprises établies sur les 53 hectares du LAR.

Transport Route-Wagon, l'opérateur belge du ferroutage, est actif dans le Centre de Transport, et détient même des parts de coopérateur. Et la SNCB a implanté au LAR un terminal ferroviaire qu'elle exploite en collaboration avec TRW et aussi avec Railtrans, la société anversoise de commercialisation du trafic containerisé.

Au départ, la SNCB avait projeté d'équiper son terminal d'un pont portique de manutention, de manière à répondre aux besoins de manutention de containers, de caisses mobiles et de semi-remorques routières exprimés par les sociétés implantées sur le site. Pour démarrer plus vite, et pour donner à l'activité davantage de souplesse, le choix se porta finalement sur une grue mobile Bellotti équipée d'un cadre avec bras et pinces pour la préhension des engins routiers. Le terminal est opérationnel, et a déjà connu du trafic. Reste que des efforts devront encore être consentis pour lui donner la capacité et les caractéristiques nécessaires d'un terminal ferroviaire de trafic international. La clientèle potentielle est présente sur le site : il faut lui proposer un service étroitement adapté à ses besoins. Un terminal performant donnera au LAR - les autorités en sont persuadées - le rayonnement et l'impact international que les promoteurs ont voulu dès la conception du Centre. ■

Le réseau ferré belge est le plus dense au monde, la jonction nord-midi est saturée, les trains IC/IR sont cadencés, le trafic aux heures de pointe est particulièrement fourni, de nombreux trains de marchandises parcourent le réseau ...

Comment glisser encore un train spécial dans cet édifice complexe ?

Ce n'est pas difficile, et c'est même presque monnaie courante. Des trains spéciaux sont formés et lancés pour nombre d'associations, organismes et entreprises de tous genres qui ont trouvé là le moyen de marquer particulièrement une circonstance déterminée.

La formule est riche de possibilités. Le train peut être composé de voitures ordinaires, en places assises, complété par une voiture bar-discothèque, une voiture-restaurant, une voiture-exposition, une voiture-cinéma, une voiture expo-shop ... et bien d'autres combinaisons encore.

Exemple de train spécial, le **train-exposition** qui sillonne le pays pendant plusieurs jours, voire plusieurs semaines, à la rencontre du public, et qui peut être visité gratuitement dans les gares. Le train-exposition a généralement un but plus commercial ; c'est un "medium" pratique pour toucher sur place, avec un impact maximal, des cibles bien définies. Le producteur de biens ou de services peut y rencontrer des consommateurs concentrés exclusivement sur ce qu'il a à leur proposer, comportement impossible dans une foire commerciale, un salon professionnel où joue la "concurrence" des exposants, pour un public qui a dû se déplacer parfois d'assez loin.

Le **train spécial de voyageurs** appartient davantage au domaine des relations publiques, dans le cadre d'actions plus ponctuelles. La SNCB peut former un tel train pour son propre compte ; la presse en a parlé dans ses colonnes lorsqu'elle a évoqué les trains d'enfants mis en route par notre représentation commerciale de Bruges pour emmener des enfants une journée à la mer.

Mais l'initiative vient aussi souvent d'entreprises privées. A leur demande, la SNCB forme une rame adaptée au style recherché, établit un itinéraire (et bien des choses sont réalisables dans le pays sur ce plan) et un horaire répondant autant que possible aux exigences du "promoteur". Il suffit aux invités de prendre le train, la SNCB se charge de tout le reste.

Le train "Paul Delvaux" organisé en novembre 1985 en est un excellent exemple. Même les journaux télévisés en ont parlé. Montée à l'initiative



# créer l'événement en train

Fumées nostalgiques pour annoncer votre événement.



du Fonds Mercator, en collaboration avec les Wagons-Lits et la SNCB, cette opération fut un véritable happening culturel. L'Editeur voulait présenter à la presse et au public le remarquable album consacré à l'oeuvre du grand maître.

Quelle meilleure idée pouvait-il trouver que le faire en train, de Louvain-La-Neuve (où Paul Delvaux est chef de gare d'honneur) vers Liège via Huy (la région natale du grand peintre) et retour ? Paul Delvaux dans son univers de prédilection, une collation, quelques allocutions, et l'album, bien sûr (c'était bien le mobile de départ) ... Un événement rare, qui a laissé un souvenir impérissable.

Plus récente, mais dans le même genre, l'opération Kiwanis-Représentation commerciale SNCB d'Anvers fut aussi un "must". Les amoureux du chemin de fer ont certainement apprécié ce voyage du légendaire train allemand "Rheingold" tiré par notre vétéran vapeur, la "290/3". Le 20 juin, nombre d'entre eux se trouvaient sur le trajet Anvers-Est - Malines-Nekkerspoel - Aarschot - Lierre - Anvers-Est. Les yeux écarquillés devant ce convoi sifflant, fumant, ahanant, une véritable attraction !

Le Rheingold a été restauré par l'association allemande "Freundeskreis Eisenbahn Köln". Les six voitures datant des années 30 plongent le voyageur nostalgique dans le rêve d'une autre époque. Le Rheingold fut un train de luxe, lancé en 1926 par la Mitropa de la Mer du Nord vers les Alpes suisses par les rives du Rhin. La Mitropa s'était inspirée du train des Wagons-Lits, la "Flèche d'or". Le repas servi en cours de voyage était arrosé de vin doré du Rhin, d'où le nom donné à cette grande figure ferroviaire.

Les trains spéciaux sont vraiment "spéciaux". Expositions sur roues, voyages un peu "ludiques" ... Tout est possible, ou presque. Nostalgique ou commercial, didactique ou divertissant, le train spécial peut répondre d'une manière originale au besoin qu'ont les entreprises de se mettre en valeur.

*Voulez-vous en savoir plus, envisager une opération précise ? Adressez-vous à la Direction commerciale de la SNCB, bureau 63.33, Rue Ravenstein 36\*7 à 1000 Bruxelles. Vous pouvez atteindre ce service par téléphone en direct, au numéro 02/525 36 65. Mais vous pouvez également prendre contact avec notre représentation commerciale dans votre région, qui assurera la liaison et mettra tout en oeuvre pour vous satisfaire.* ■

# Un essai renversant

quons-le en nous référant aux quelques photos que nous reproduisons.

Le wagon se compose de deux bennes à plancher plat, montées sur le châssis. Chaque benne est équipée en bout d'un vérin qui lui permet de basculer latéralement. Les flancs de chaque benne sont fixés au sommet et calés à la base par quatre forts crochets.

Le wagon placé au-dessus de la fosse de déchargement, on branche sur son système hydraulique un agrégat (une pompe) qui produit une pression de 200 bar, au départ d'une alimentation électrique en 380 Volts. Au moyen d'un levier en bout du wagon, les quatre crochets de fixation de la porte latérale sont débloqués (du côté où la benne sera manoeuvrée). L'agrégat est mis en marche et la benne se lève rapidement. Le flanc reste vertical et dégage une ouverture qui s'élargit au fur et à mesure que l'angle formé

Les copeaux de bois sont une matière relativement légère. Et de fait, s'il a été conçu spécialement pour ce type de transports, le wagon peut aussi bien acheminer des produits dont le poids spécifique ne dépasse pas 0,350. C'est un wagon à deux essieux, d'une longueur de 14 mètres, qui présente un volume utile de 90 m<sup>3</sup>, et peut être construit en deux versions : 20 ou 22,5 tonnes par essieu.

La réalisation d'un trafic régulier en Belgique (qui pourrait se chiffrer en dizaines de milliers de tonnes) dépendra bien entendu de la disponibilité d'un nombre suffisant d'unités sur base d'une location à long terme. A l'heure actuelle, tous les wagons VTG de ce type sont en rotation pour un fabricant de papier allemand. Mais la firme peut en faire construire une série dans des délais vraiment courts. La location est, rappelez-le, une formule avantageuse pour l'expéditeur et le destinataire,



Le 30 juin, la société Algeco Belgique a procédé, en présence des techniciens spécialisés de la SNCB, à un essai réellement "renversant" de déchargement sur le raccordement des Papeteries de Belgique à Langerbrugge.

Dans la fabrication de la pâte à papier entrent des copeaux de bois soigneusement calibrés et qui doivent être d'une grande propreté pour garantir la qualité de la cellulose. Certaines entreprises préparent elles-mêmes ces copeaux, au départ de rondins préalablement écorcés. D'autres les achètent à des entreprises spécialisées. C'était le cas ce 30 juin.

Pour réaliser l'approvisionnement par chemin de fer, il fallait trouver un wagon approprié. La firme disposant d'une fosse de déchargement, on pouvait imaginer l'acheminement

des copeaux en wagon autodéchargeur. Il est apparu toutefois que la masse de copeaux se tassait et que l'ouverture des flancs du wagon choisi était insuffisante pour l'écoulement de la matière. Il fallait trouver un autre matériel.

La société allemande VTG, qu'Algeco représente en Belgique, a fait construire pour ce genre de trafic des wagons à deux bennes basculantes, déjà utilisés en Allemagne. On pouvait toujours essayer ...

Un chargement de copeaux fut donc réalisé, les bennes bâchées (opération qui, de l'avis des utilisateurs habituels, n'est pas nécessaire), et le wagon amené sur le raccordement des Papeteries de Belgique. Le déchargement, effectué en présence des responsables du trafic de la firme et des spécialistes de la SNCB, fut un plein succès. Expli-

par la benne augmente. La marchandise s'écoule sans problème dans la fosse au fond de laquelle une vis sans fin la dirige vers une bande transporteuse qui la hisse au sommet d'un silo de stockage.

La conception même du wagon permet d'utiliser un équipement en fosse latérale, l'écoulement se faisant sur le côté. Ce peut être une fosse mixte, accessible également aux véhicules routiers.

Le déchargement est très rapide. Les seules manoeuvres requises consistent à placer le wagon au-dessus de la fosse, à raccorder les flexibles de l'agrégat et à décaler les crochets du flanc. En quelques minutes, le déchargement est terminé, et le seul ralentissement peut provenir de la capacité d'évacuation de la fosse.

qui se servent du matériel loué comme s'il leur appartenait en propre (et peuvent donc en programmer les mouvements en toute liberté) et obtiennent sur le prix de transport un abattement qui correspond à la part d'amortissement du matériel roulant supportée lorsque le trafic est réalisé en wagons-réseau.

L'essai du 30 juin fut tout-à-fait probant. La technique étant au point, reste à envisager le trafic sous l'angle commercial. Les délégués de la SNCB vont s'y employer, de concert avec ceux d'Algeco. En cas de succès, nous reviendrons sur le sujet lorsqu'un trafic aura été mis en route. ■

# TRENTE ANS ET UN NOUVEAU LOOK



La SNCB a présenté à la presse le 18 juin dernier le nouveau matériel qui assurera désormais les relations IC Bruxelles-Amsterdam.

Des voitures de teintes rouge et jaune, qui remplaceront d'ici la fin de l'année le matériel "Intercity" Bruxelles - Amsterdam et retour en service actuellement. Les voyageurs utilisant fréquemment ces services estimeront que ce n'est pas un luxe excessif que de remplacer ce matériel, qui ne donne plus satisfaction, tant du point de vue du confort que de la régularité.

Actuellement, la liaison IC Bruxelles - Amsterdam est encore assurée par des automotrices Benelux dou-

bles datant de 1957 et par des rames réversibles composées de matériel existant alors et quelque peu adaptées, en 1973 et 1974. Il est évident qu'il est totalement démodé. Les nouvelles voitures permettront non seulement d'améliorer sensiblement le confort, mais aussi de garantir un plus grand respect des horaires, ce qui n'est pas toujours le cas actuellement, en raison de nombreuses défaillances techniques.

### Collaboration belgo-néerlandaise

Les nouveaux trains "Benelux" constituent l'exemple d'une parfaite collaboration entre deux pays voisins, à la base de laquelle se trouve un accord conclu en 1983 entre les

directions de la SNCB et des NS (chemins de fer néerlandais). Il fut alors décidé que les NS fourniraient les voitures et que la SNCB commanderait douze locomotives bitempion, pouvant circuler sur les deux réseaux (1 500 volts aux Pays-Bas et 3 000 volts en Belgique). Afin d'accroître cette collaboration, il fut également convenu que la livrée du matériel s'inspirerait de celles du matériel des deux réseaux, soit une combinaison du rouge-bordeaux de la SNCB et du jaune des NS, en vue de constituer un ensemble harmonieux.

Après accord des autorités de tutelle, la SNCB confia la construction des douze locomotives électriques aux ACEC de Charleroi pour la

partie électrique et à la BN de Nivelles pour la partie mécanique. Quant aux cinquante-neuf voitures, elles furent commandées par les NS à la Waggonfabrik Talbot à Aix-la-Chapelle.

Chaque train, composé de six voitures, offrira 462 places assises, dont 82 en 1ère classe et 317 en 2ème classe, auxquelles s'ajoutent 63 places sur strapontins. Dans une des voitures, il est possible d'aménager un espace pour une chaise roulante de handicapé en relevant les strapontins.

### Exploitation en rames réversibles

Ces trains circuleront en rames ré-



versibles, la locomotive se trouvant toujours au même endroit. Alternativement, elle poussera ou tirera la rame. Le train poussé sera commandé depuis le poste de conduite de la voiture-pilote. L'avantage de cette solution réside dans le fait que les manoeuvres dans les gares terminales de Bruxelles et d'Amsterdam, ainsi que dans la gare en impasse d'Anvers-Central, ne sont plus nécessaires, ce qui procure un gain de temps appréciable.

Pour chacun des deux réseaux, il s'agit d'un matériel exploité en service intérieur autant qu'en service international. Pour la SNCB, en particulier, ce matériel nouveau permet de réaliser une augmentation de capacité entre Bruxelles et Anvers, de dont nul ne se plaindra.

### Trente ans de service "Benelux"

La collaboration entre la SNCB et les chemins de fer néerlandais dans les domaines de la construction de matériel roulant et de l'exploitation en commun entre les deux réseaux remonte à 1956, lorsque fut conçue la première rame automotrice Benelux, de couleur bleu foncé soulignée d'une large bande jaune, ce qui la différenciait de tout autre matériel roulant. Les deux réseaux firent l'acquisition de douze de ces rames, qui furent construites aux Pays-Bas, tandis que l'équipement électrique était livré par la Belgique. Ces rames furent adaptées à la circulation sous les tensions de 3 000 volts continu en Belgique et de 1 500 volts continu aux Pays-Bas.

Le 29 septembre 1957, le nouveau service fut établi entre Anvers et Amsterdam. Peu après, il fut prolongé jusqu'à Bruxelles, ce qui permit de réduire de quinze minutes le temps de parcours entre les deux villes. Ce service devint très vite fort apprécié. Quinze ans plus tard, la clientèle avait doublé et il fallut envisager un accroissement du parc de matériel roulant.

Il fut réalisé par l'acquisition de rames tractées et non plus d'automotrices. Pour éviter les manoeuvres des locomotives à Amsterdam, Anvers et Bruxelles, on songea à constituer des rames réversibles, en adaptant du matériel existant. Les NS transformèrent des voitures-restaurants en voitures-pilotes et livrèrent les voitures de 2ème classe. La Belgique, qui disposait déjà de locomotives électriques adaptables à la bitension, livra en plus des voitures de 1ère classe. Ces rames entrèrent en service en 1973 et 1974.

Jusqu'à ce jour, les automotrices de 1957 et les rames réversibles de 1973-1974 ont assuré le service entre les deux pays. C'est dire qu'elles avaient pris de l'âge et que leur remplacement s'imposait.

Depuis le 1er juin de cette année, les

trains Benelux suivent en Hollande un itinéraire différent résultant de la mise en service de la ligne vers Schiphol. Haarlem n'est donc plus desservie, au profit de l'aéroport national, et les trains desservent désormais la nouvelle gare d'Amsterdam Lelylaan, ce qui a rapproché du chemin de fer d'importants faubourgs de l'ouest d'Amsterdam.

Le trajet Bruxelles-Midi - Amsterdam est couvert en trois heures et quatre minutes, et au départ d'Anvers la métropole néerlandaise est atteinte en deux heures et dix-sept minutes.

A Bruxelles, de bonnes correspondances sont prévues avec les trains Intercity, entre autres vers Luxembourg, ce qui justifie la partie "lux" de l'appellation.

Le volume total du trafic par trains entre la Belgique et les Pays-Bas via Roosendaal (autres trains internationaux inclus) s'élève à 1 800 000 voyageurs par an. Environ 60% de ceux-ci utilisent le service Benelux.

### Nous avons essayé ce matériel nouveau

Informations SNCB était sur la ligne le 18 juin, avec bien d'autres journalistes. Pour un essai, que tout le monde espérait concluant. Et de fait, il y a vraiment très peu à redire à ce matériel.

Le confort est d'un excellent niveau, même en deuxième classe. Si les sièges sont à trois de front (2 + 1) en première, ils sont à quatre de front (2 + 2) en seconde, avec cet avantage incontestable que les longues jambes peuvent s'étendre sans problème. Une tablette logée dans le siège précédent peut être déployée pour déposer sac à main, lecture ou rafraîchissement.

Les filets à bagages sont longitudinaux ; ils supportent un éclairage et une ventilation individuels.

Le design des parois d'about, autour des portes de plates-formes, a été confié à deux artistes : Jonges et Pasture. La décoration représente, à la manière des sérigraphies aux tons doux, des paysages et villes de Belgique et de Hollande.

Le tout dans des tons agréables, que nos photos montrent bien.

Quelque chose à redire, malgré tout ? Oui, peut-être le fait que les tablettes viennent un peu bas et empêchent dès lors de croiser les jambes tout-à-fait à l'aise. Mais ce n'est vraiment qu'un détail mineur !

Résumons-nous pour conclure. Le service Benelux bénéficie déjà de ce matériel nouveau. Au fur et à mesure qu'il sera livré par les constructeurs, le matériel entrera en service pour la plus grande joie des usagers. ■

## QUELQUES CARACTERISTIQUES DES VOITURES BENELUX

Année de construction	1986/1987
Vitesse maximum	160 km/h
Nombre :	
Voiture pilote (Bs)	11
Voiture 1°/2° cl. (AB)	10
Voiture 1° cl. (A)	10
Voiture 2° cl. (B)	18
Voiture 2° cl./bagage/ cuisine (BKD)	10
Total	59
Composition par train	loc-A-AB-BKD-B-Bs
Nombre de places assises	
en Bs	76, dont 12 strapontins
en AB	79, dont 23 1° cl., 48 2° cl. et 8 strapontins
en A	69, dont 24 en compartiments et 10 strapontins
en B	92, dont 12 strapontins
en BKD	54, dont 9 strapontins
par train	462, dont 82 en 1° cl., 317 en 2° cl. et 63 strapontins
Longueur par voiture train	26,4 m 177 m
Poids par voiture train	41 tonnes 331 tonnes
Projet Constructeur	NS/Service du Matériel et des Ateliers Waggonfabrik Talbot, Aix-la-Chapelle

## QUELQUES CARACTERISTIQUES DES LOCOMOTIVES BENELUX

Constructeur	ACEC/BN
N° de série	1181 - 1192
Puissance	3150 kW
Tension	1500 / 3000 V DC commutable
Longueur	18,65 m
Poids	85 tonnes
Vitesse max. autorisée	160 km/h
Nombre	12



# 3000 VOLTS ET 5 CLOCHERS

Après 144 ans de traction vapeur puis diesel, la ligne Bruxelles-Tournai a été mise à 3 000 Volts le 1er juin dernier. A l'époque du démarrage - il y a presque un siècle et demi - l'itinéraire passait par Gand. En 1848, premier progrès : le train suivait la ligne Bruxelles - Paris avant d'emprunter un tronçon par Jurbise pour rejoindre Ath et Tournai. Et c'est de 1863 que date l'itinéraire actuel, par Hal.

La gare de Tournai fut inaugurée en 1879 par le roi Léopold II. Elle était la deuxième de cette ville, la première ayant été démontée et fidèlement reconstituée à Leuze, où elle est encore desservie. Incendrée pendant la guerre, la gare de Tournai fut reconstruite dans ses formes originales ... à cela près que sa grande verrière fit les frais du progrès.

Tournai se trouve quasi à l'extrémité belge d'un axe radial international, dont on mesure toute l'importance lorsqu'on en considère l'aboutissement, Lille, grande métropole française du nord, pôle industriel et commercial de taille. La région tournaisienne, sachant trouver là un argument de poids, attend avec impatience que soient également électrifiés les deux dizaines de kilomètres de ligne qui la relie à sa

voisine française. Malheureusement, les négociations avec les chemins de fer français n'ont pas encore abouti. Ce qui amène aujourd'hui à des techniques de traction distinctes entre Bruxelles et Tournai selon qu'on se trouve en horaire IC ou en horaire IR.

Les usagers de la ligne ont attendu cette électrification avec espoir. Des problèmes de tracé ont passionné la population et la presse nationale et régionale y a fait largement écho. Ils ont aussi retardé la mise sous tension et la modernisation qui en découle logiquement.

Aujourd'hui, des automotrices électriques assurent les relations IR de la capitale belge à la première capitale d'Occident. La vitesse de référence de la ligne a été portée à 140 km/h. La durée du trajet s'en est trouvée réduite de 12 minutes sans suppression d'arrêts. La relation IR Tournai - Bruxelles est désormais couplée à la relation IR Grammont - Bruxelles-Midi - Anvers-Central.

La vitesse commerciale de la liaison a donc été améliorée. Le matériel utilisé présente un meilleur niveau de confort. Et la régularité de la desserte tire aussi bénéfice de la modernisation de la ligne.

La ville aux 5 clochers se trouve donc à présent au croisement de deux axes électrifiés : la radiale internationale venue de Bruxelles, et la dorsale wallonne, sous tension depuis quelques années déjà.

L'électrification a donné lieu à de grands travaux : de nombreuses rectifications de tracé, notamment entre Ath et Leuze, à Bèclers et Havinnes, et aux abords de la gare de Bierghes. Une implantation en site propre a été réalisée entre Marcq et Ath ; 24 ouvrages d'art y ont été construits et la vitesse a pu être portée à 160 km/h sur les 15,2 kilomètres de ce tronçon. La nouvelle gare de Sully a été construite sur ce nouveau site, un complexe assorti d'une vaste aire de parcage, pour 250 voitures, d'une aire de stationnement pour autobus, et de rateliers à vélos. D'autres travaux du même genre ont été également accomplis à Ath et Leuze. Et en gare de Tournai, le couloir sous voies a été prolongé jusqu'au faubourg du nord, rendant la gare plus accessible aux nombreux habitants de ce quartier qui, de surcroît, disposent à présent d'aires de parcage pour 250 voitures à leur extrémité de ce couloir.

L'électrification de cette ligne était la dernière étape de grande taille du programme entamé au cours des années 70. D'autres travaux seront encore poursuivis, mais ils porteront sur des lignes moins longues et représenteront, malgré leur intérêt réel pour les régions desservies d'une façon plus moderne, une charge d'investissement moins importante. ■

## BRUGES - COURTRAI AU COURANT

La liaison ferroviaire Bruges - Courtrai a également été électrifiée. De quoi procurer aux usagers de la relation Bruxelles - Courtrai - Bruges - Ostende une sensible amélioration des conditions de voyage.

La ligne a été construite tronçon par tronçon aux cours des années 1846 et 1847 : en 10 mois, la Compagnie des Chemins de Fer de la Flandre Occidentale, fondée en juin 1845, mit en service l'un après l'autre les six tronçons de la ligne à voie unique.

En 1907, la voie fut dédoublée sur une partie du trajet. Mais il fallut attendre mai 1984 pour que la dernière section, de Bruges à Torhout, fut aussi mise à double voie.

La SNCB a profité de l'électrification pour mener des travaux d'infrastructure importants.

Cinq passages à niveau ont été supprimés. Un pont septuagénaire du tronçon Bruges - Torhout a été rénové en 65 heures réparties sur 4 nuits consécutives, de manière à ne gêner ni le trafic ni le travail. Des travaux ont été effectués (et d'autres

le seront encore) dans les six gares intermédiaires en vue de réaliser une meilleure intégration intermodale des transports publics. On peut citer la construction ou l'extension de parkings et de "garages" pour vélos dans les 6 gares, l'aménagement à Torhout d'un tunnel pour piétons entre la place de la gare et l'avenue Guido Gezelle, la construction d'un passage souterrain à Izegem et l'aménagement dans la même commune d'une gare d'autobus.

Les avantages pour les voyageurs peuvent être ainsi résumés :

\* il est possible désormais d'aller de Bruxelles à Ostende via Courtrai sans correspondance dans cette gare ;

\* de Roulers, le trajet vers Courtrai est raccourci de 3 minutes, celui vers Bruges de 4 minutes, et celui vers Ostende de 8 minutes ;

\* les trains L (omnibus) gagnent 10 minutes entre Courtrai et Bruges, la durée de parcours étant ramenée à 52 minutes ;

\* la relation IC "G" (Bruxelles-Courtrai-Ostende) est assurée par des rames réversibles de voitures M4, qui offrent aux usagers un confort optimal. ■

## GRAMMONT N'EST PLUS ISOLEE

A Grammont, le 1er juin dernier, on a mis en service deux prises de courant à haut voltage. D'un côté, le courant passe vers Denderleeuw, de l'autre vers Enghien.

De cette manière, se branchant à Enghien sur le train IR Tournai-Bruxelles (par simple accrochage des voitures), les habitants de Grammont se trouvent reliés en direct avec Bruxelles et Anvers. D'autre part, en correspondance avec l'IC "H", qui relie Gand à Bruxelles, ils peuvent tout aussi bien rejoindre la capitale dans un délai acceptable.

L'électrification des deux bouts de ligne de part et d'autre de Grammont a été assortie (comme dans tous les autres cas) d'un certain nombre de travaux : la voie a été entièrement renouvelée, et la signalisation des passages à niveau adaptée de manière à ce que la vitesse puisse être portée à 120 km/h. Quelques petits passages à niveau ont été supprimés.

En gare de Grammont même, les changements sont importants, et heureux pour les usagers. Des emplacements de parking sont disponibles pour 125 voitures ; et 200 vélos peuvent être rangés à deux pas des quais. Une gare d'autobus est en construction, de telle façon que la gare SNCB de Grammont devienne un centre intégré de transports. Par ailleurs, le prolongement du couloir sous voies vers l'arrière de la gare rend celle-ci plus accessible aux habitants du quartier de la Papiermolenstraat.

En direction d'Enghien - Bruxelles - Anvers, le service est assuré par des automotrices doubles vertes prévues pour une vitesse de 140 km/h. Le trajet jusque Bruxelles dure 45 minutes. Dans le sens Alost - Gand (35 minutes jusqu'à Alost, au lieu des 59 minutes nécessaires auparavant du fait de la correspondance à prendre à Denderleeuw), ce sont aussi des automotrices doubles vertes, autorisées, celles-ci, à une vitesse de 130 km/h. ■

# EN BREF



## EMBALLAGE : UNE NOUVELLE ESTAMPILLE

Début juin, dans les locaux de la FEB, et sous l'égide de Febelbois, un groupe de constructeurs d'emballages a présenté à la presse et au monde des transports une nouvelle estampille, "EIV", destinée, dans un premier temps, à garantir la qualité des emballages en bois créés tout

spécialement pour les expéditions transocéaniques, et qui pourrait à l'avenir, dans un cadre de conditions déterminées, être appliquée à d'autres types d'emballages de transport. Cette initiative prise par des firmes de Merksem, Ans, Anvers et Leeuw-St-Pierre nous suggère quelques réflexions globales.

Quelles que soient les nuances qui distinguent l'emballage de distribution de l'emballage de transport, il est incontestable - et commun à ces deux catégories de produits - que l'emballage revêt une importance considérable lors de l'acheminement des marchandises. Si chaque mode de transport a ses avantages propres sur les autres modes, il n'en reste pas moins que dans tous les cas, les marchandises transportées qui peuvent les endommager si elles sont mal protégées.

Ces sollicitations sont des chocs, des tassements et, dans le cas particulier de transports transocéaniques, des variations de conditions climatiques et des intempéries sur les quais des ports de destination.

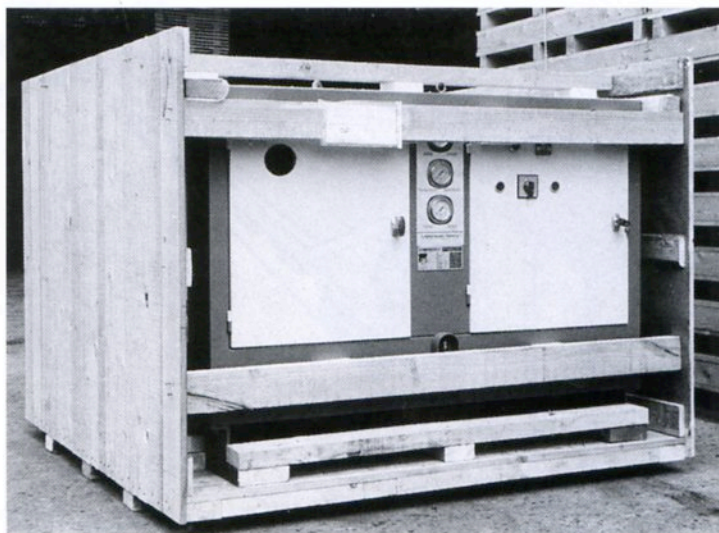
L'emballage est donc une chose trop sérieuse pour qu'on la laisse entre les mains des amateurs. Et le mot n'a ici aucun sens péjoratif. Emballer est tout bonnement une spécialité qui requiert des connaissances et un talent tout professionnels. Il ne fait aucun doute que de tels talents existent dans les entreprises, mais sont-ils toujours à la bonne place, et utilisés au mieux ?

Les expéditeurs soucieux de protéger leurs marchandises pendant le transport font souvent appel à l'Institut Belge de l'Emballage, qui peut, suite à des tests, leur conseiller le meilleur conditionnement possible et établir pour chaque cas un cahier des charges qui sera pris en considération par transporteurs et assureurs. L'IBE a sa propre estampille, qui donne les garanties voulues à toutes les parties concernées lorsqu'un incident vient perturber le bon déroulement du transport de bout en bout.

Aujourd'hui, ce sont des emballeurs patentés eux-mêmes qui, après une étude menée de front avec le Centre Technique de l'Industrie du Bois, ont fixé les conditions que doivent

remplir leurs emballages. C'est une initiative professionnelle intéressante, que les spécialistes de la SNCB ont découverte en même temps que la presse.

Pour toute information détaillée, les lecteurs intéressés peuvent s'adresser au Centre Technique de l'Industrie du Bois, 830 chaussée d'Alsemberg à 1180 Bruxelles, téléphone 02/377 49 58. ■



# TERRAIN A LOUER

Pour en savoir davantage,  
prenez contact avec la  
Représentation commerciale régionale  
de la SNCB

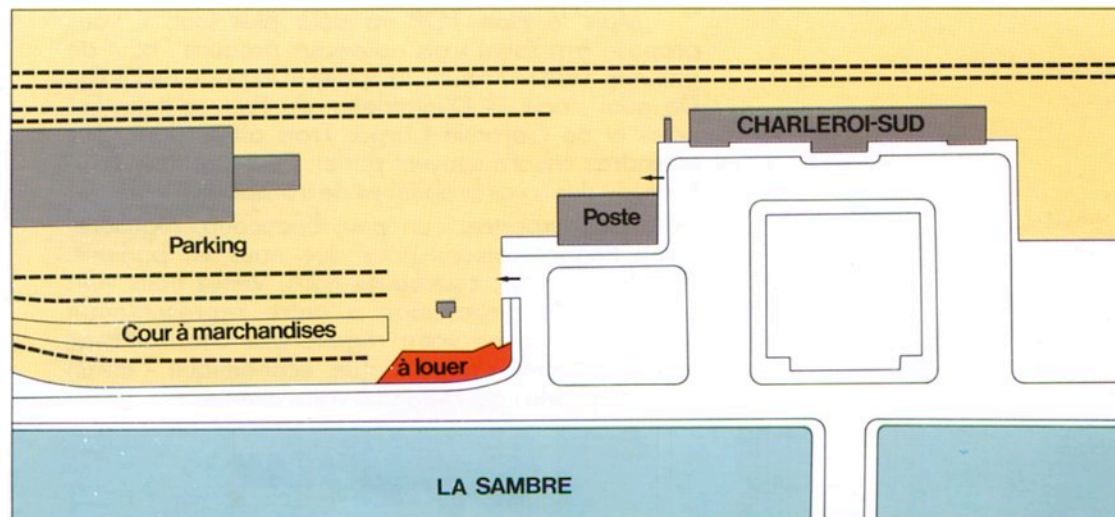
Quai de la gare du Sud, 1  
6000 Charleroi  
Téléphone 071/43 01 73  
Télex Railccb 51 599


## A LOUER à Charleroi,

un terrain de 5 ares 51,  
très bien situé  
à proximité de la gare du  
Sud,  
près du raccordement  
de la cour à marchandises.

Précédemment occupé par la société Seca, ce terrain sera libéré le 31 décembre prochain, dans son état initial.

Le contractant pourra aménager ce terrain comme il l'entend, moyennant accord des services de la Voie de la SNCB.





Le Plan TOP se développe

**RAPIDITE  
FIABILITE**  
pour vos transports  
aussi vers l'étranger

Vous êtes déjà nombreux à en avoir fait l'expérience. Dans le cadre du Plan TOP, la SNCB achemine désormais les wagons complets isolés en régime jour A/jour B à l'intérieur de nos frontières. A l'entière satisfaction de ses clients industriels et commerçants.

Mais le Plan TOP va déjà plus loin. Il vous propose à présent trois nouveaux produits "haut de gamme" vers la France, la Suisse et la porte de l'Italie. De quoi s'agit-il? D'Interdelta, du Porte d'Italie Express et de Garantie Cargo. Trois offres dont vous entendrez encore souvent parler. Peut-être trois solutions idéales à vos problèmes de transport.

Vous exportez... un peu, beaucoup, régulièrement. Bonnes raisons pour que nous en parlions. Téléphonnez-nous, convoquez-nous. Venez nous voir. Exposez vos problèmes à notre représentation commerciale dans votre région. Elle choisira avec vous la formule rapide, fiable, économique - en un mot, de qualité - qui répond à votre attente.

**TOP PLAN**

Service de qualité  
aussi vers l'étranger

Chemins de fer belges