

2/79 JUN

INFORMATIONS S.N.C.B.

| | | |
|----------|---|----|
| 5.2.0.1. | 7 | 45 |
| Namur 1 | | |

PUBLICATION BIMESTRIELLE
SAUF JUILLET ET AOUT

BULLETIN DE
LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES





Pour vos rendez-vous, le « buffet de la gare »



ENTREPRISE

Minerais pour ARBED: 3
Polyglass pour la Suisse: 6
Des bananes pour la Grèce: 8
Rapilège vers Maubeuge: 14



EPOQUE

Bosch Express: 8
Enseignement technique: 17
Jacques Richez: une affiche: 18

SOMMAIRE

INFORMATIONS S.N.C.B. 2/79

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

Editeur responsable:
J. HEINEN - BRUXELLES

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 2299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprimerie: S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos
SNCB-Putman



TOURISME

Vielsalm: 16
Trains touristiques: 16
Bruxelles-Paris: 18
Vacances d'été: 18



NOUVELLES B

La SNCB en 1978: 4



EQUIPEMENT

Le wagon Shs: 9
Petits containers: 14
Wagon-ferry pour coils: 18



CONTAINER

Intercontainer: nouveautés: 18

J'ai rêvé, l'autre nuit. Un songe envoûtant, enchanteur. Selon le vœu d'un homme célèbre, on avait construit les villes à la campagne.

Les habitations fleurissaient dans les parcs, bordées de petits étangs pleins de nénuphars, cernées de pelouses au poil vivace, où chacun pouvait s'étendre pour perdre son regard dans un ciel limpide, voisines de vastes terrains de jeux où les enfants s'ébattaient sans risques et sans contraintes. C'en était fini des logis superposés: aucune tour ne volait le soleil de la voisine, la phobie de l'ascenseur avait déserté les consciences. Les arbres poussaient bien droits, et leurs racines avaient perdu le souvenir des étouffements anciens, dans le béton et les canalisations enchevê-

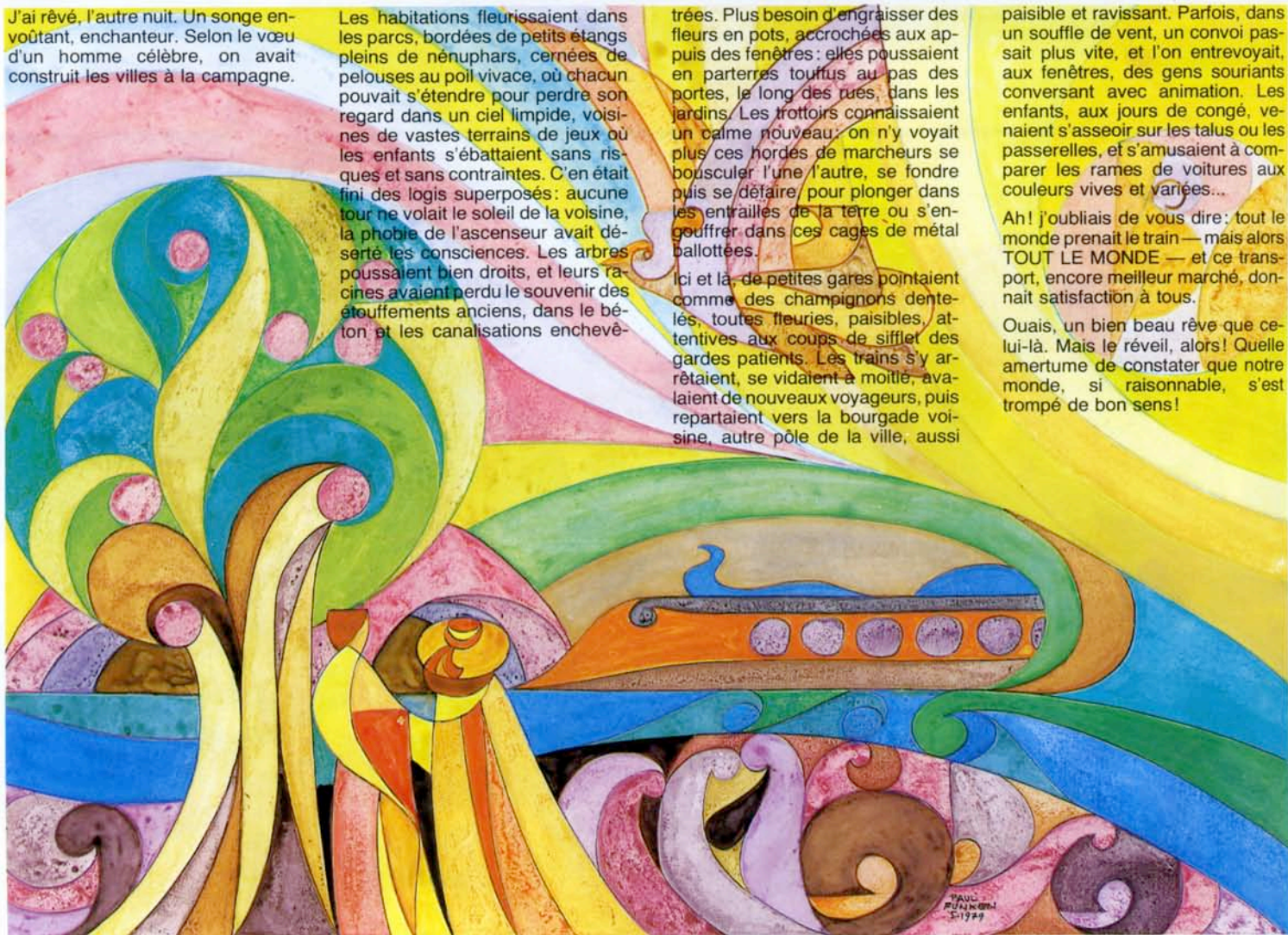
trées. Plus besoin d'engraisser des fleurs en pots, accrochées aux appuis des fenêtres: elles poussaient en parterres touffus au pas des portes, le long des rues, dans les jardins. Les trottoirs connaissaient un calme nouveau: on n'y voyait plus ces hordes de marcheurs se bousculer l'une l'autre, se fondre puis se défaire, pour plonger dans les entrailles de la terre ou s'engouffrer dans ces cages de métal ballottées.

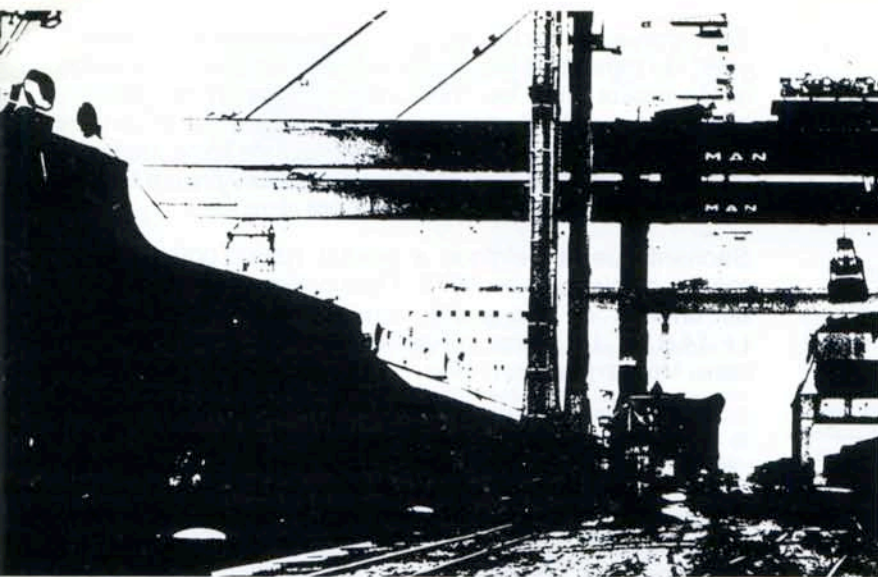
Ici et là, de petites gares pointaient comme des champignons dentelés, toutes fleuries, paisibles, attentives aux coups de sifflet des gardes patients. Les trains s'y arrêtaient, se vidaient à moitié, avalaient de nouveaux voyageurs, puis repartaient vers la bourgade voisine, autre pôle de la ville, aussi

paisible et ravissant. Parfois, dans un souffle de vent, un convoi passait plus vite, et l'on entrevoyait, aux fenêtres, des gens souriants conversant avec animation. Les enfants, aux jours de congé, venaient s'asseoir sur les talus ou les passerelles, et s'amusaient à comparer les rames de voitures aux couleurs vives et variées...

Ah! j'oubliais de vous dire: tout le monde prenait le train — mais alors **TOUT LE MONDE** — et ce transport, encore meilleur marché, donnait satisfaction à tous.

Ouais, un bien beau rêve que celui-là. Mais le réveil, alors! Quelle amertume de constater que notre monde, si raisonnable, s'est trompé de bon sens!





SIX FLASHES SUR LES MINÉRAIS



En 1974, un projet de minéraloduc faisait frémir le monde des transports. La société luxembourgeoise ARBED, acheteuse de minerais riches brésiliens, envisageait effectivement l'acheminement des matières premières entre les ports et ses usines au moyen d'un tel « pipe line ». Cela impliquait un investissement considérable, étudié, à l'époque, pour le transport de 10 millions de tonnes par an, en continu. Les dépenses ne portaient pas seulement sur l'établissement de la conduite et les stations de pompage et de contrôle nécessaires, mais aussi sur un équipement de séchage du minerai avant l'emploi. Car le véritable véhicule de transport, c'est l'eau.

Le chemin de fer était sûr de pouvoir s'aligner sur la grille de départ. Il se sentait compétitif et pensait pouvoir se substituer au minéraloduc, en offrant un service aussi souple et efficace. Des négociations furent entamées, des études effectuées, un plan de travail proposé et longuement discuté. En même temps, l'industrie sidérurgique prenait un vilain coup: après l'euphorie de la haute conjoncture, la crise s'installait sur nos terres et ébranlait ce secteur de production traditionnelle. Dix millions de tonnes l'an, on n'en parlait plus. Cela fut-il déterminant pour le chemin de fer? Probablement pas: pour un si gros tonnage, il se défendait aussi bien. Toujours est-il que l'accord fut conclu. Dès février 1978, la SNCB assura donc un approvisionnement régulier des usines d'Esch-Belval au départ du terminal minéralier de Stocatra, à Anvers. Le véritable contrat, d'une

durée de 10 ans, a pris cours le 1^{er} janvier dernier, pour un acheminement annuel de 2 à 2,5 millions de tonnes, la possibilité d'un score plus élevé restant ouverte.

Ce trafic présente quelques caractéristiques remarquables que nous nous proposons de vous présenter en six flashes.

1. Augmentation des charges

Pour faire face à un tel trafic, la SNCB a étudié la possibilité d'augmenter sensiblement la charge nette des trains. Ceux-ci emportent donc 1.320 tonnes de minerais, plutôt que les 1.000 tonnes habituellement dévolues aux trains complets entre Anvers et la frontière Grand Ducale.

Deux mesures favorisent cette augmentation: le choix, pour la traction, des nouvelles locomotives de type 20, très puissantes, et l'adoption, sur un tronçon déterminé, de la double traction.

2. Rotation accélérée

Chaque jour, donc, et six jours par semaine, six trains de 1.320 tonnes entament une rotation de 36 heures. C'est-à-dire un aller et retour très rapide, eu égard aux délais nécessaires pour le chargement et le déchargement. Ce dernier prend en fait assez peu de temps, les trains étant composés de wagons à minerais autodéchargeurs.

A ces six rotations s'en ajoutent deux, étalées sur 48 heures, qui complètent l'approvisionnement nécessaire à la bonne marche des fourneaux.

3. Matériel adapté

Ces wagons autodéchargeurs sont au nombre de 220, et peuvent réaliser sans rupture les rotations prévues. Chaque rame se compose de 22 wagons. Un parc de 10 rames permet de faire face aux problèmes éventuels: retard à l'un ou l'autre point de la chaîne de transport, incident technique, etc. Il provient d'une mise en commun de wagons-réseau de la SNCB et de wagons appartenant à ARBED.

4. Avantages économiques

Les avantages économiques apparaissent aisément. Le port d'Anvers gagne 2 à 2,5 millions de tonnes de manutention par an; la SNCB effectue l'opération de transport, la contrôle, entretient les wagons, etc. De toute évidence, cela favorise l'emploi dans les régions intéressées. Ce trafic permet aussi à la Belgique d'apporter sa collaboration à une entreprise d'un pays voisin. Il apporte d'ailleurs une augmentation de 15 % environ du potentiel global de minerais importés par voie maritime: 40.000 tonnes sur 250.000 environ par semaine.

5. Espoirs de croissance

ARBED utilise une bonne part de minerais extraits sur le continent même. Mais ces ressources s'épuisent peu à peu. D'autre part, le minerai riche s'impose de plus en plus, pour des raisons techniques. De bons espoirs de croissance se présentent donc. On estime qu'à plein rendement, ARBED pourrait importer jusqu'à 6 millions de ton-

nes par an. Il ne s'agit pas d'une illusion. En 1978, ce trafic a démarré tout doucement. Très vite, pourtant, la demande de matériel s'est faite pressante. La moyenne de 2 millions de tonnes fut atteinte avant la fin de l'année. Actuellement, la croissance continue, moins rapide, mais incontestable. Et une amélioration nouvelle de la conjoncture pourrait lui faire faire de nouveaux bonds; mais il est également possible que le client attribue une partie du supplément à d'autres ports (Dunkerque ou Rotterdam, dont l'intérêt pour ce trafic s'est déjà exprimé).

6. Souplesse

Souvent, les observateurs se voient contraints de reconnaître à la route une souplesse éminemment supérieure à celle du rail. Cette fois, la route n'entre pas en jeu, bien sûr, mais on découvre un chemin de fer très souple, capable de s'adapter aux situations dynamiques. La capacité de transport sur la ligne du Luxembourg s'avère en fait supérieure au rythme actuel. Et l'on peut dire que, sans incident majeur, le chemin de fer donne des garanties absolues de respect du programme.

Que dire de plus? Rien, sinon ceci: en restant sur la brèche pendant deux années de négociation, le chemin de fer est parvenu à s'imposer, à damer le pion aux tenants du minéraloduc. Ce n'est pas sans raison: la philanthropie n'entre pas dans ce jeu-là. A vous de conclure.



LA SNCB

EN 1978

Des hausses et des baisses: voilà qui caractérise le trafic ferroviaire belge en 1978. Jetons-y un coup d'œil, pour tirer des statistiques quelques grandes conclusions.

Voyageurs

| | + | - |
|-------------------------------------|--------|--------|
| Nombre total de voyageurs | - | 14,8 % |
| Billets de première classe | 10,3 % | |
| Cartes d'agglomération (10 voyages) | 11,1 % | |
| Trafic international | 8,6 % | |
| Abonnements | | 3,2 % |
| Abonnements sociaux | | 4,3 % |
| Autos-couchettes: voitures | 22 % | |
| passagers | 21 % | |
| Couchettes louées | 17,5 % | |
| Places-lits | 11,8 % | |
| Billets BIGE | 17,7 % | |

La diminution sensible du nombre de voyageurs provient de la disparition, dans les statistiques, de ceux qui, jusqu'en juin 1977, prenaient l'autobus. Ce dernier mode a été repris depuis par la SNCV. A noter aussi la diminution du nombre d'abonnements. La crise économique persistante n'y est pas étrangère.

Dans la ventilation des billets émis, on constate un intérêt accru pour la première classe. Cette tendance se dessinait déjà depuis deux à trois ans.

Enfin, les formules à caractère touristique progressent également. Ce n'est pas grâce au temps: l'été 78 a brillé surtout par ses intempéries. Alors? La grève des aiguilleurs du ciel, la préférence donnée à un moyen de transport sûr et reposant? Sans doute.

Marchandises par charges complètes

Ici, le résultat global s'inscrit dans le positif. Après les chiffres rouges des deux dernières années, la courbe reprend son ascension.

| | Tonnes | Tonnes kilo-mètres |
|--|---------|--------------------|
| Trafic total | + 8,4 % | + 9,9 % |
| Transit maritime à l'entrée | +16,6 | +28,4 |
| Exportation maritime | +24,8 | +23,2 |
| Produits CECA | +11,8 | |
| — métallurgiques | +14,8 | +11,3 |
| — minerais | +12,6 | +17,4 |
| — combustibles solides | + 1,43 | + 6,3 |
| Produits non-CECA | + 3,4 | |
| — produits des carrières | + 9,4 | + 2,7 |
| — produits chimiques | + 3 | + 5,3 |
| — matériaux de construction | +10,7 | +12,1 |
| — produits agricoles et d'alimentation | + 0,4 | + 6,9 |
| Containers (+ 15,4 % en nombre) | +20 | +20,2 |

Dans l'analyse sectorielle, on constate également des reculs: les transports intérieurs de sable, de pierres calcaires et de chaux vive; les transports d'huiles et de graisses blanches vers la Suisse; les textiles et les cuirs; certains produits alimentaires: viande, pommes de terre, fruits, légumes, betteraves (car les agriculteurs belges ont fait une bonne saison et les importations ont diminué).

Sachant que la Belgique a produit 12.605.000 (+ 12 %) tonnes d'acier brut en 1978, il faut conclure que la position du chemin de fer a été consolidée dans ce secteur (+ 14,8 %). La même réflexion s'impose pour les containers. Voyez plutôt:

| | Trafic portuaire | Trafic ferroviaire |
|----------------------|------------------|--------------------|
| Anvers | + 18 % | + 17,7 % |
| Zeebrugge: | | |
| — Short Sea Terminal | + 0,7 % | + 2,2 % |
| — OCZ | + 36,8 % | + 60,4 % |

Notons en passant que la participation de la SNCB au trafic portuaire de containers à Anvers et à Zeebrugge a été respectivement de 34,9 et 46,2 %. Ajoutons que la faible croissance du trafic au Short Sea Terminal de Zeebrugge doit être imputée notamment aux grèves que les ports anglais (principaux clients) ont connues pendant l'année 1978.

Le transport combiné rail/route continue lui aussi son expansion: 29,2 % de remorques en plus en système kangourou; et pour ce qui concerne la technique huckepack, regardez bien les chiffres: 1239 véhicules en 1978 contre 141 en 1977.

Citons encore deux éléments:

- le tonnage moyen par wagon est passé en 1978 de 32,1 à 33,9 tonnes. Le nombre de wagons utilisés étant resté sensiblement égal, cela confirme l'usage croissant de véhicules de grande capacité;
- la distance moyenne par envoi est passée de 111,1 à 112,6 kilomètres. Voilà pourquoi la SNCB a enregistré un résultat de près de 10 % supérieur en tonnes-kilomètres alors que le nombre d'envois a légèrement régressé et que la croissance en tonnage se situe entre 8 et 9 %.

Avec 63 millions de tonnes, le trafic de marchandises de 1978 revient au niveau de 1968. Atteindre le record de 1974, année euphorique d'avant-crise, est de l'ordre des espoirs, encore que le réalisme fasse plutôt viser la barre de 70 millions, plus accessible sans doute, grâce à une politique commerciale constamment adaptée au marché et un effort permanent d'amélioration de la productivité.



MAI 1979: NOUVELLES GARES

Les investissements, fort importants, engagés par la SNCB, s'étalent souvent sur plusieurs années. La construction d'une nouvelle gare, l'électrification d'une ligne, cela prend d'autant plus de temps que les entreprises adjudicatrices des travaux n'ont pas toujours les coudées franches: le trafic doit être maintenu en parallèle, dans les meilleures conditions de sécurité.

Aussi, les nouveautés que nous présentons ici ne sont pas à mettre au bilan de 1978. Les décisions remontent bien plus loin. Mais c'est en 1978, malgré tout, que furent accomplis des travaux dans lesquels le public a pu voir le terme de son attente, la fin des menus désagréments qu'il a dû subir.

Mai 1979 fut une période faste: à quatre reprises, Monsieur Jos Chabert, Ministre des communications, a rehaussé de sa présence les cérémonies d'inauguration. Voyons-en le détail.

Roulers

Roulers entra dans l'histoire ferroviaire en 1857, avec la mise en service des lignes vers Lichtervelde, Izegem et Bruges.

Le vieux bâtiment de gare, construit en 1890, ne satisfaisait vraiment plus aux exigences d'une exploitation moderne, aussi bien que l'infrastructure extérieure, incapable d'absorber l'accroissement du parc automobile et cycliste.

Des travaux furent entamés en 1972. En 1974, un nouveau bâtiment de service et le centre routier moderne étaient prêts.

Le nouveau bâtiment de gare, inauguré le 15 mai dernier, s'intègre dans un ensemble qui comprend aussi une gare d'autobus couverte et un viaduc.

La gare se compose de deux parties. L'une, devant le viaduc, comprend la salle des guichets, le buffet, et quelques locaux de service; à l'étage sont établis les bureaux du service des trains et une cabine de signalisation dont la zone de contrôle va jusqu'à la gare d'Izegem. La partie située sous le viaduc comprend la gare d'autobus, la salle d'attente, un snack-bar, sept emplacements de boutiques et un bureau de poste.

Ajoutons à cela un vaste garage pour vélos sous le viaduc, et un parking construit par la commune sur l'ancienne assiette ferroviaire et la cour à marchandises.

Cette «rénovation» ferroviaire contribuera assurément à l'essor de la ville et du centre de la Flandre occidentale.

Huy-Nord

La première gare de Huy-Nord fut mise en service en 1892, sur le raccordement direct Liège-Namur, qui remplaçait l'ancien système de deux tronçons, Namur-Huy et Liège-Huy, dont la jonction se faisait dans une gare à rebroussement.

Mais cette gare ne répondait plus aux critères fonctionnels.

Mieux valait la remplacer par une autre, plus adaptée aux besoins de l'exploitation moderne.

Le 16 mai dernier, le nouveau bâtiment, long de 83 mètres, large de 12, fut inauguré officiellement. Ce bâtiment inclut la cabine de signalisation très moderne, construite antérieurement, et dont le fonctionnement devait se poursuivre durant les travaux de construction de la gare, y compris la période de battage des pieux, au cours de laquelle l'entrepreneur des travaux dut redoubler de prudence, afin de ne pas nuire aux systèmes électroniques, très délicats, de cette cabine.

Comme à Roulers, le bâtiment nouveau doit s'intégrer dans un complexe de communications, comprenant gare d'autobus et parking. Mais ceci sera réalisé en 1980.

La gare présente un aspect moderne, avec ses éléments de façade en béton préfabriqué et ses chassis en aluminium.

Mais sa conception a tenu compte des ressources régionales: 50 m³ de pierre en provenance des carrières de Vinalmont entrent dans la maçonnerie, et la toiture est faite d'ardoises fournies par les ardoisières de Warmifontaine et de Martelange.

Manage

C'est le 29 juillet 1843 que le Roi et la Reine inaugurèrent la ligne Braine-le-Comte - Charleroi - Namur, l'année même où fut construit le tunnel de Godarville, sans nécessité absolue, a-t-on souvent dit, sinon que tout chemin de fer qui se respecte devait posséder son tunnel.

Depuis le 22 mai dernier, la ligne de Braine-le-Comte à Luttre-Pont-à-Celles est ouverte à la traction électrique.

Elle constitue un lien important entre deux gares situées sur les axes radiaux Bruxelles - Mons et Bruxelles - Charleroi. Longue de 26 kilomètres, elle dessert un ensemble de communes d'une population totale de 45.000 habitants et aussi le raccordement ferroviaire du zoning industriel de Feluy.

Les travaux d'électrification ont permis quelques améliorations notables: élévation de 90 à 120 km/h de la vitesse en pleine voie, modernisation de la signalisation et des passages à niveau, mise à double voie entre Godarville et Gouy-lez-Piéton, grâce à la suppression du tunnel...

La gare de Braine-le-Comte a été profondément remaniée, de sorte que le trafic vers Luttre-Pont-à-Celles puisse être assuré sans interférence avec celui de la ligne Bruxelles-Mons. La gare d'Ecaussinnes-Carrières a été aménagée; elle dispose à présent de quatre voies à quai. La gare de Manage a été complètement remaniée également, et dispose aujourd'hui de cinq voies à quai électrifiées.

Le nouveau bâtiment de Manage fut conçu en fonction des besoins d'exploitation. Il est réparti en quatre constructions distinctes, caractérisées par des styles différents et répondant aux exigences des services qu'elles hébergent.

L'électrification de cette ligne constitue la première phase d'importants travaux à réaliser entre Mons et Charleroi. En 1982, le réseau de cette région sera entièrement sous tension ainsi que toute la dorsale wallonne, de Liège à Mouscron. Si bien que cette inauguration du 22 mai, mieux qu'un aboutissement, donne, en quelque sorte, le coup d'envoi d'une nouvelle partie qui va se jouer.

Genk

Genk est l'exemple type du développement d'un pôle urbain par suite d'industrialisation. Au début du siècle, la commune comptait 2.500 habitants. Trente ans plus tard, sa population avait décuplé. Elle doubla encore au cours d'une deuxième phase de développement, si bien qu'à l'heure actuelle, il y a quasi autant d'habitants à Genk qu'à Hasselt.

Tout cela est la conséquence du développement de l'exploitation minière. Celle-ci s'accompagna d'ailleurs d'un essor rapide du réseau ferroviaire limbourgeois, à cause duquel la liaison As - Genk - Bokrijk perdit un peu de son importance relative. Et ce tronçon de la ligne d'Hasselt à Maaseik, qu'on avait inauguré en 1874, les Allemands le démontèrent en 1943, pour en récupérer le matériel. Résultat: depuis 36 ans, les trains n'allaient plus à Genk.

Depuis le 27 mai, la situation est rétablie. La ligne Hasselt-Genk a été rétablie, électrifiée, et les Genkois ont retrouvé leur gare, moderne, pratique, quasi au centre de

la cité, partie intégrante d'un complexe de communications, tout comme les autres nouvelles gares. Qu'a-t-on fait, pratiquement?

1. On a établi un tronçon de voie de 2,4 kilomètres, entre Boksbergheide et Genk, et construit quatre ouvrages d'art.

2. On a électrifié toute la ligne, soit 15,800 kilomètres.

3. On a construit la nouvelle gare de Genk, adapté les points d'arrêt de Kiewit et Bokrijk, construit à Boksbergheide une cabine provisoire de signalisation.

La nouvelle gare — à rebroussement — comprend trois voies à quai sous auvent (avec possibilité d'établir une quatrième voie), un couloir central sous voies, et deux bâtiments, dont un abrite le buffet.

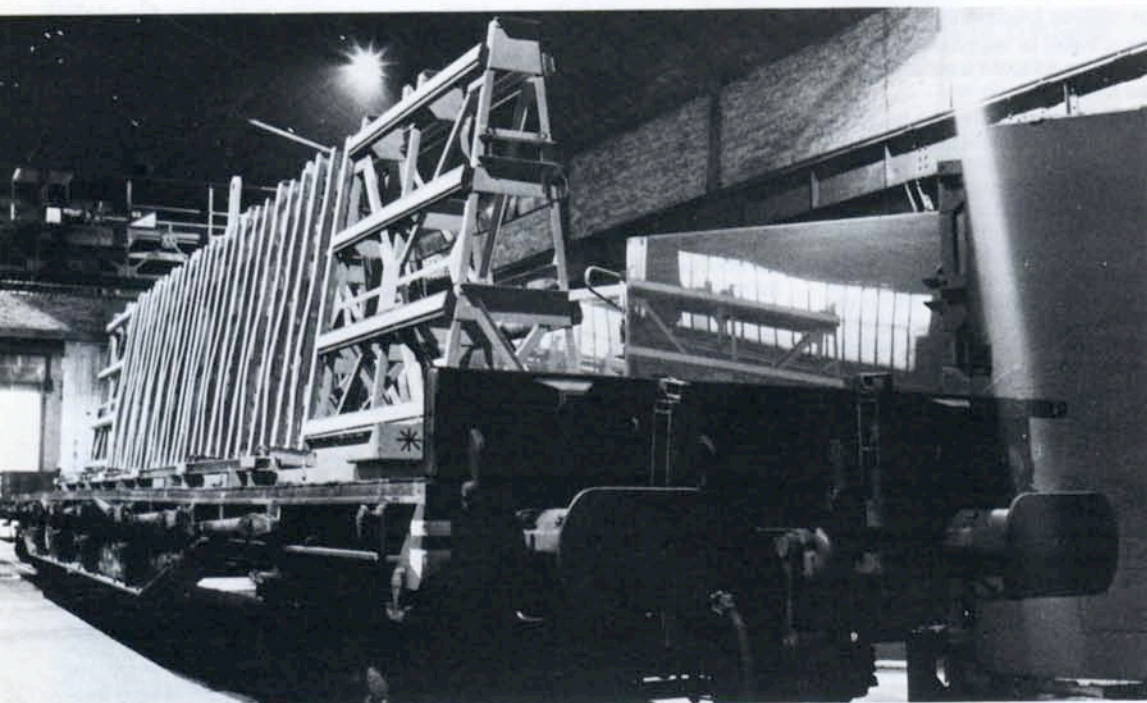
Le parking voisin peut accueillir 70 voitures et des emplacements sont réservés pour les vélos et vélomoteurs.

La gare d'autobus située à proximité est particulièrement impressionnante; il est vrai qu'en l'absence de liaison ferroviaire, on avait fait partir de Genk toute une série de lignes qui desservaient bien la région.

Lors de l'inauguration officielle, le 28 mai, les personnalités ont particulièrement insisté sur le progrès réalisé en rétablissant la ligne supprimée pendant la guerre, et sur le choix judicieux de l'emplacement de la nouvelle gare, à 200 mètres du centre administratif et culturel de la cité.

Désormais, les habitants de cette ville disposeront chaque heure d'une liaison dans les deux sens avec Bruxelles, par train semi-direct et d'un omnibus de et vers Hasselt. La plupart de ces parcours seront effectués en automotrices électriques.

60 m² de Polyglass pour la Suisse



1



3

Transport un peu spécial au départ d'Auvelais le 13 juin: les Glaceries Saint-Roch expédiaient en Suisse deux vitres doubles isolantes Polyglass de très grandes dimensions: 2 m 29 sur 13 m 10 par unité.

Ce n'était pas la première fois: 24 unités de ce genre avaient fait le voyage voilà quelques années.

Les Glaceries ont fixé sur un wagon plat Rs un chevalet

adapté à ce chargement, y ont posé les deux vitres et ont bâché l'ensemble. Nos photos donnent une idée des protections prévues.

Le chargement — de très grande valeur — a été accompagné jusqu'à destination par le personnel spécialisé de la SNCB, chargé d'un contrôle permanent.

Et pour rassurer les lecteurs inquiets de nature, ajoutons qu'il n'y a pas eu de casse.

2

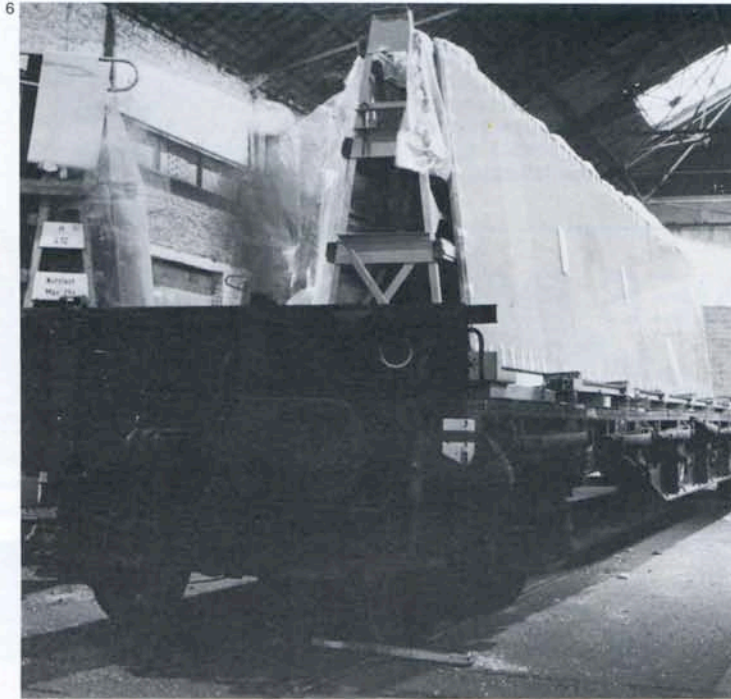




4



5



6

7

1. Chevalet fixé.
2. Des panneaux de protection sont posés à même le chevalet.
3. Une feuille de plastique recouvrira le chargement.
4. Et voici les vitres: 30 m² et 1,5 tonne chacune.
5. Pose délicate, prudence de rigueur.
6. Avant de bâcher, une protection plastique.
7. Bâché, attelé, prêt au départ.



BOSCH EXPRESS: TROISIEME EPISODE



Pour la troisième fois, début avril, le Bosch Express visitait nos gares. Pour la troisième fois, sous la même livrée, ce train-exposition accueillait les détaillants belges en électroménager. Pour leur présenter les nouveautés de la gamme Bosch, mais aussi le matériel couramment commercialisé.

On y voyait de tout, vraiment. Un réfrigérateur à trois portes — et oui — la troisième étant celle d'un tiroir, où l'on conserve légumes et boissons à température de cave. Un compacteur d'ordures, qui vous réduit jusqu'à 32 bouteilles de vin en un petit sac « prêt-à-emporter ». Un aspirateur très design, avec enrouleur de câble, indicateur de sac plein, balai-brosse, et tout et tout... Des fours à micro-ondes, couplés ou non à des fours classiques (encore que le classique soit considérablement amélioré et adapté à la cuisine sans fatigue).

Tout, vous dis-je, jusqu'à ce qu'on pourrait appeler, si ce n'était trop péjoratif, la vieille brouette: un robot de cuisine assorti de quantité d'accessoires fort pratiques; un appareil que Bosch maintient dans sa gamme depuis une vingtaine d'années, d'une solidité à toute épreuve, qui vous fabrique maca-

roni, spaghetti, vous hache les légumes au calibre souhaité, vous permet de fabriquer vous-même votre farine, et de là, votre pain — le rêve des écologistes — etc.

Arrêtons ici l'énumération, non sans avoir souligné cette caractéristique: à production constamment améliorée, mode de présentation dynamique. C'est bien un train qui convient à cette société tournée résolument vers les désirs de sa clientèle.

Il faut encore préciser deux choses. D'abord, ce Bosch Express est venu plus tard que d'habitude.

Pendant deux ans, nous l'avions vu arriver tôt dans l'année. Et puis voilà: avril. Les responsables expliquent cela par la recherche d'une période idéale. En 1978, quelques incidents avaient perturbé le travail. Entre autres un joli verglas, qui laissa les wagons vides, les commerçants ayant hésité devant les glissades. Bien sûr, début avril de cette année, l'Ardenne vivait encore en blanc, mais sans comparaison avec l'année dernière. Par ailleurs, les distributeurs semblent marquer plus d'intérêt au printemps. Difficile à justifier mais vrai.

Ensuite, nous ne verrons pas le Bosch Express en 80. Bosch, par l'intermédiaire d'Allumalux, participera à un salon spécialisé. Organiser les deux, c'est une charge un peu lourde, une trop grande dispersion des efforts. Mais le train est quand-même un medium idéal, si bien que nous le reverrons en 81 et, par après, tous les deux ans.

Au grand responsable du Bosch Express, nous avons cependant posé cette question insidieuse:

— Ce train vous arrive après un premier circuit en Allemagne. Le matériel n'a-t-il pas souffert, et ne rencontrez-vous pas de petits problèmes techniques?

— Non. L'année dernière, nous en étions les premiers utilisateurs. Dès le premier jour, nous avons eu une panne de génératrice et d'autres incidents mineurs. Cette année, rien de semblable: le train est rodé.

Allumalux et Bosch restent donc fidèles au train-expo. Nous en déduisons que la formule porte fruits. L'investissement — considérable — dans le cas contraire, aurait déjà conduit à le remiser.

DES BANANES POUR LA GRECE



Depuis avril 1978, avec un volume en croissance constante, Interfrigo a organisé, pour le compte de BALTH. PAPP 'Amtsspedition', à Munich, le transport par train de bananes destinées à la Grèce. Ces fruits, venus d'outre-mer, pénètrent en Europe continentale par les ports allemands de la mer du Nord et aussi par Anvers. De là, ils partent en acheminement non-stop pour atteindre, quelques jours plus tard, Thessalonique et d'autres points de destination hellènes.

Ces envois sont « accompagnés ». En effet, la température idéale pour la bonne conservation des bananes se situe à 8°C, avec une marge de 1°C au-delà et en-deçà. Pour un trajet aussi long, il convient d'exercer une surveillance perma-

nente. Un convoyeur à la formation technique appropriée fait donc usage d'un wagon-machinerie placé au milieu du train pour réchauffer ou refroidir le chargement si la nécessité s'en présente.

Jusqu'en avril 1978, les bananes partaient vers la Grèce par la route. Et puis, voilà un an, un train-test de 41 wagons (1800 tonnes) a donné toute satisfaction à l'expéditeur et au destinataire.

Du 29 novembre 78 au 15 février 79, par exemple, plusieurs milliers de tonnes de bananes ont ainsi voyagé par train. Pourquoi, demanderez-vous, prendre en considération une période déterminée aussi arbitrairement? Simplement parce que ce trafic dépend de la

délivrance, par les autorités grecques, de licences temporaires d'importation. Le pays est aussi producteur de fruits; il n'entend pas se laisser déborder par un afflux de produits étrangers qui conduirait à une surconsommation inutile ou au gâchis. Aussi le trafic présente-t-il un caractère d'intermittence, qui ne permet pas de le cerner statistiquement, si ce n'est sur une longue période.

Ce que l'on peut dire, en tout cas, c'est que le transport ferroviaire donne satisfaction entière et que les destinataires lui accordent une confiance croissante. BALTH PAPP a joué la bonne carte: la formule « rail » offre la garantie d'une excellente qualité de service.

ayez "pignon sur rail"

avec l'embranchement particulier



Pour votre entreprise, l'embranchement particulier signifie votre gare privée, l'accès direct à un réseau de plus de 250.000 km de voies ferrées, s'étendant à toute l'Europe et desservant des milliers d'autres entreprises. L'embranchement particulier permet donc le transport de porte à porte. Le transport s'effectue sans rupture de charge, supprimant le camionnage et les manutentions de transbordement, d'où :

- gain de temps et économie appréciables ;
- réduction des risques d'avarie ;
- réduction possible de l'emballage.

Le transport s'intègre dans la chaîne de fabrication. Le wagon pénètre sur le lieu même de votre exploitation ce qui permet des opérations de chargement et de déchargement rationnelles, améliorées encore par l'emploi de wagons spécialisés et d'engins de manutention de haut rendement.

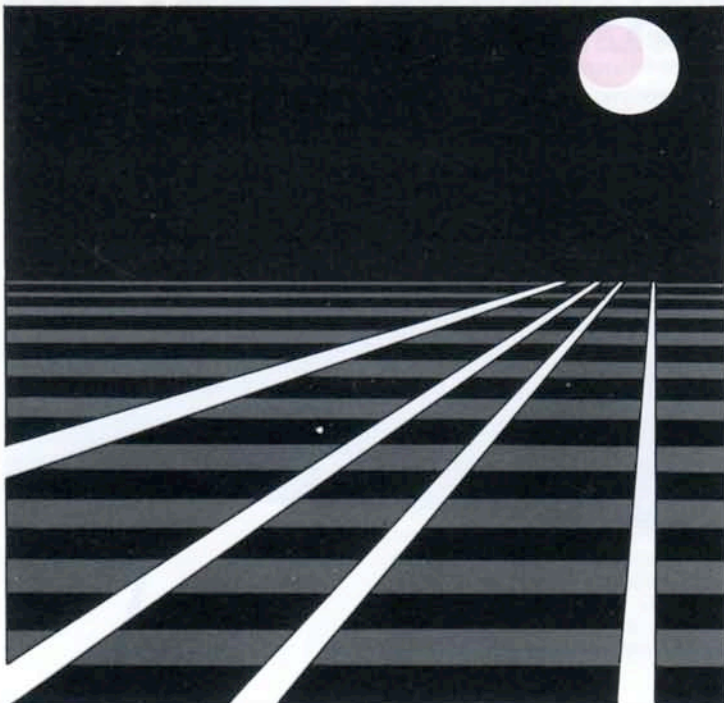
votre garantie de transport

**Pour tous renseignements :
d'ordre commercial,**
Direction Commerciale SNCB
Bureau 62-33 section 66
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80
Ext. 2661

Direction de l'Exploitation
Bureau E-13-11, section 50
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80
Poste 2139



LA LOUVIERE - MAUBEUGE: UNE BONNE COLLABORATION



Il existe peu de cas où le matériel de traction ferroviaire franchisse une frontière et poursuive sa course avec, aux commandes, un conducteur du pays d'origine. En trafic marchandises de toute façon, cela n'existe pas. Les wagons seuls sautent allègrement les barrières douanières, parce que cela entre dans la logique des choses, l'objectif principal étant la rentabilité du transport.

Parfois, cependant, pour une pénétration peu importante en territoire étranger, et pour accélérer l'acheminement des marchandises transportées, la solution est adoptée de commun accord entre les réseaux concernés.

C'est le cas, depuis quelques mois, pour un trafic de produits sidérurgiques entre La Louvière et le nord de la France. Les usines Boël vont en effet livrer par fer à FFM - Maubeuge quelque 110.000 tonnes de marchandises par an, avec l'espérance d'un tonnage plus élevé à l'avenir.

Un train roule, chaque jour ouvrable, avec une charge nette de 450 à 650 tonnes. On peut donc lui donner le nom de Rapiège. Léger, il l'est, puisqu'il correspond à un demi train complet. Et rapide... qu'on en juge: départ de La Louvière à 18 h 10, arrivée à Maubeuge à 20 h 15. Cette rapidité, on a pu l'obtenir, notamment, grâce à la circulation en continu, sans arrêt intempestif à la frontière.

Elément d'autant plus intéressant: la rame de wagons peut revenir à charge, amenant alors des marchandises destinées aux usines Boël.

Le trafic marche bien, mais ce fait n'est pas tellement exceptionnel. Nous relevons avec bien plus d'intérêt la manifestation d'un esprit réel de collaboration entre deux réseaux ferroviaires. Nous avons déjà souligné ce point en parlant des trains Rapiège en général. Et voici qu'un effort supplémentaire a été consenti. Plus que jamais, on sent ici que les réseaux, loin de ce particularisme dont ils faisaient leur règle autrefois, recherchent une souplesse, une adaptabilité qui les rendront plus compétitifs sur le plan du service, si ce n'est sur celui des prix. Tant à la SNCF qu'à la SNCB, les responsables commerciaux orientent leur politique d'acquisition dans ce sens. Les résultats ne se font pas attendre: ils restaurent ainsi la confiance que bon nombre d'expéditeurs avaient perdue à l'égard d'un chemin de fer incontestablement moins souple — et pour cause — que ses concurrents routiers. Dans cette ligne, il est évident que le chemin de fer possède un avenir bien plus brillant que ne l'envisagent les pessimistes de tradition.

EMBALLAGES ET MOYENS DE TRANSPORT: LES PETITS CONTAINERS



Les petits containers pour envois de détail sont des boîtes dont le volume n'excède pas 3m³. Il en existe deux types différents: les collicos (en aluminium, repliables) et les petits containers proprement dits (montés sur roulement).

Collicos

Il existe cinq modèles de collicos, selon le volume, qui va de 53 à 450 dm³. Légers, solides, et donc d'une manutention facile, les collicos présentent un autre avantage de taille: très peu encombrants à l'entreposage, ils constituent un emballage complet, rationnel, économique. Ils remplacent avantageusement l'emballage traditionnel, en carton ou en bois. Ils conviennent par conséquent au transport d'une gamme très étendue de produits. On les utilise pour expédier des denrées alimentaires, des tabacs et cigarettes, des produits de quincaillerie, du matériel électrique et électromécanique, des produits chimiques et pharmaceutiques, des jouets, des textiles, des plantes vivantes, etc.

Les expéditeurs louent les collicos à long terme, pour leur appliquer une rotation de 3 à 5 transports par mois. SNCB-colis retire chez l'expéditeur les collicos chargés et les remet chez le destinataire. Celui-ci les vide, les replie, et les restitue au passage suivant du camion, 24 ou 48 heures plus tard.

Petits containers

Les petits containers proprement dits se présentent tout autrement. Il s'agit de boîtes non démontables, équipées de roulements escamotables et de pieds destinés à la stabilisation.

Ils sont répartis en trois catégories, suivant leur contenance: de 1 à 1,2 m³, de 1,2 à 2 m³ et de 2 à 3 m³. Comme les collicos, ils peuvent servir d'emballage des produits à

transporter; et la gamme de ceux-ci est tout aussi étendue.

À côté des modèles à parois pleines, en bois, il en existe d'autres, avec parois à claire-voie ou en treillis, que l'on destine au transport de petit bétail et d'animaux de basse-cour. On peut aussi disposer de petits containers isothermes, d'une capacité de 1,4 ou 1,5 m³, pour le transport de denrées périssables.

La manutention de ces containers est simple, grâce à leur système de roulement. Un levier permet d'escamoter les roues et d'immobiliser les boîtes pendant le chargement, le déchargement et l'entreposage. Et n'oublions pas la présence, au sommet, d'anneaux destinés à la manipulation par des engins de levage.

Voilà donc deux moyens de transport pratiques — et deux emballages — pour les marchandises de détail. Les tableaux ci-dessous en donnent les caractéristiques essentielles.

L'expéditeur pourra, ainsi, fixer son choix en fonction de ses besoins de transport. Mais l'idéal, pour en savoir davantage, est de prendre contact avec SNCB-colis (tél. 02/523 80 80, postes 2830 et 2839) ou avec le centre routier le plus proche.





Collicos

| Types | CA 35 | CA 46 | CA 47 | CA 52 | CA 63 |
|------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|
| Numéro | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| dimensions intér. (en mm) | 610×290 ×300 | 820×380 ×400 | 750×460 ×375 | 1050×500 ×500 | 1250×600 ×600 |
| volume (en dm ³) | 53 | 125 | 129 | 262 | 450 |
| tare (en kg) | 10 | 14 | 13 | 22,5 | 28,5 |
| charge max. (en kg) | 150 | 150 | 150 | 150 | 150 |

Petits containers

| Catégorie | A. — 1 à 1,200 m ³ | | | B. — 1,200 à 2 m ³ | | | | C. — 2 à 3 m ³ | | | |
|------------------------------|-------------------------------|---------|--------------|-------------------------------|-------------|--------------|--------------|---------------------------|------------|---------|---------|
| | pleines | pleines | treill. | pleines | pleines | pleines | treill. | pleines | cl. - voie | pleines | pleines |
| utilisables pour | tous transports | | petit bétail | denrées (1) | périss. (2) | tous transp. | petit bétail | tous transports | | | |
| lettres caract. | D | D | M | J | J | F | O | I | L | L | G |
| levage à la grue | oui | oui | oui | oui | oui | oui | oui | oui | oui | oui | oui |
| longueur int. ut. (en m) | 1,41 | 1,43 | 1,28 (3) | 1,46 | 1,41 | 1,65 | 0,94 (3) | 2,03 | 1,89 | 1,85 | 2,03 |
| largeur int. ut. (en m) | 0,80 | 0,83 | 0,78 (3) | 0,92 | 0,87 | 1,05 | 1,02 (3) | 1,05 | 1,10 | 1,10 | 1,05 |
| hauteur int. ut. (en m) | 0,89 | 0,96 | 0,51 (3) | 1,05 | 1,13 | 1,15 | 0,51 (3) | 1,32 | 1,42 | 1,39 | 1,39 |
| capacité (m ³) | 1 | 1,180 | 1 | 1,500 | 1,400 | 2 | 2 | 2,81 | 3 | 2,82 | 3 |
| charge limite (kg) | 1288 | 1240 | 1225 | 855 | 1050 | 1190 | 1105 | 1060 | 1120 | 1160 | 1150 |
| tare (kg) | 212 | 260 | 275 | 645 | 450 | 310 | 395 | 440 | 380 | 340 | 350 |
| poids limite (charge + tare) | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 | 1500 |
| compartiments | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 |

(1) La réfrigération a lieu au moyen de glace.
(2) La réfrigération a lieu au moyen de neige carbonique (toit décapotable)
(3) Dimensions de chaque compartiment.



TRAINS TOURISTIQUES

Depuis le 25 mai, la SNCB a mis en circulation un certain nombre de trains spéciaux à caractère touristique, qui permettent aux voyageurs de mettre à profit plusieurs formules avantageuses — «un beau jour à», billet de week-end, train + vélo, circuits autocar — pour visiter le pays, soit en n'utilisant que ces trains, soit en faisant usage de correspondances.

Trois dépliants relatifs à ces trains ont été publiés: l'un se rapporte au Hainaut, le deuxième aux trains qui partent de Bruxelles ou y transitent, le troisième aux lignes qui touchent Anvers. Ces dépliants sont disponibles dans les gares, où chacun peut se les procurer. Aussi allons-nous nous borner à une énumération sommaire des trains en donnant, dans l'ordre, pour chaque gare citée, les heures de départ ou d'arrivée, à l'aller et au retour. Ainsi, Bruxelles (9.48/21.44) — Ostende (10.48/20.45) signifie qu'à l'aller, le train quitte Bruxelles à 9 h 48 pour atteindre Ostende à 10 h 48 et qu'au retour, il part d'Ostende à 20 h 45 pour arriver à Bruxelles à 21 h 44. Cette formulation est pratique: elle permettra de voir si une correspondance est possible le matin et le soir, et, en ce qui concerne le point de destination choisi, de calculer le temps que l'on peut passer sur place.

Pour notre part, nous ne suivrons pas la répartition des trois dépliants. Nous préférons classer les trains sur une autre base: leurs jours de circulation. Certains ne roulent que le dimanche, d'autres le samedi et le dimanche, et trois d'entre eux sont quotidiens. Voyons cela.

Le dimanche, jusqu'au 29 septembre

1. Tournai (8.23/21.36) — Blankenberge (10.07/19.55)
2. Mons (7.05/22.15) — Tournai (8.03/21.15) — La Panne (9.47/19.33)
3. Mons (7.50/22.02) — Blankenberge (9.51/20.02)
4. Charleroi (6.56/21.09) — Ostende (9.07/19.03) — Ce train roulera aussi chaque jour entre le 7 et le 29 juillet
5. Westkust Direct: Bruxelles (8.55/21.53) — La Panne (10.30/19.54)
6. Ostende Express: Bruxelles (9.48/21.44) — Ostende (10.48/20.45)
7. Bruxelles (8.18/21.52) — Dinant (9.54/20.13) — Bertrix (11.19/18.56) Direct
8. Liège (7.00/21.37) — Blankenberge (9.35/19.03)
9. Hasselt (7.02/21.36) — Blankenberge (9.35/19.03)
10. Aarschot (8.12/21.08) — Malines (8.43/20.38) — Blankenberge (10.16/19.10)
11. Malines (7.21/20.24) — Ostende (9.04/18.42)
12. Westhoek Direct: Anvers (7.36/21.25) — Gand (8.31/20.36), avec changement de train — La Panne (9.36/19.10)
13. Luxembourg (7.36/22.18) — Blankenberge (11.14/18.36) — ce train roule bien le dimanche, mais seulement entre le 1 juillet et le 26 août, ainsi que le 21 juillet et le 15 août.

Samedi et dimanche, jusqu'au 29 septembre

1. L'Ardennais: Anvers (7.58/22.41) — Liège — Gouvy (11.29/19.13), avec antennes vers Bastogne (11.58/18.47) et Ettelbrück (12.16/18.24)
2. Hageland - Bokrijk: Anvers (9.41/20.06) — Bokrijk (11.07/18.38) — Genk (11.14/18.30)
3. Blankenberge Express: Anvers (8.17/20.33) — Blankenberge (9.28/19.23)

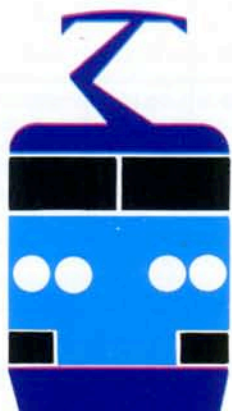
Tous les jours

Enfin, trois trains quotidiens s'ajoutent au service:

- jusqu'au 29 septembre: Bruxelles (8.43/20.25) — Bokrijk (10.16/18.52) Direct
- toute l'année, c'est-à-dire jusqu'au 25 mai 1980 au moins: Bruxelles (8.43/20.25) — Spa (10.42/18.22) Direct et Anvers (8.54/18.44) — Ostende (10.16/17.24).

Tous ces trains sont mis en service en tenant compte des particularités touristiques du pays, c'est bien évident. Leur choix et les avantages économiques incontestables des formules que nous citons au début de cette page constituent un effort appréciable à l'intention de ceux qui souhaiteraient passer quelques belles journées de week-end (et de semaine, pourquoi pas?) dans des régions qu'ils aiment, en évitant les tracas des retours routiers embouteillés.

Un dernier conseil: si vous n'avez pu vous procurer les dépliants régionaux, vous obtiendrez de plus amples informations en vous adressant au centre d'information téléphonique aux voyageurs: numéro 02/219 26 40. Et votre plaisir sera le nôtre.





VIELSALM: OBJECTIF TOURISME

A Vielsalm, la fête nationale est aussi celle des myrtilles et des macrâles. Le soir du 20 juillet, celles-ci vivent leur sabbat, et le 21, elles participent au grand cortège au cours duquel, d'un air grinçant, elles offrent aux badauds les fruits tout frais cueillis. C'est la tradition. Et nul ne voudrait y mettre fin au jour où l'homme remonte à ses sources pour se consoler des trépidations excessives de sa vie quotidienne.

D'ailleurs, Vielsalm n'enterrera pas volontiers sa légende des macrâles et les festivités qui l'évoquent. Résolument tournée vers le tourisme, la commune sait quelle variété d'attraits elle doit offrir pour «satisfaire le roi-client». Et ses projets de développement vont dans ce sens.

Des possibilités touristiques existaient déjà à Vielsalm. Deux campings, deux piscines, dont une couverte, une prodigieuse clairière (So Bêcheffa) équipée pour les grillades en plein air, une multitude

de promenades dans les 8.000 hectares de forêts de la commune, etc.

Dès la fusion des communes en un grand Vielsalm (dont la plus longue diagonale mesure 30 kilomètres!), les édiles ont attaqué le problème. Premier effort: modernisation du camping de Grand-Halleux, établi en bord de rivière, avec sa piscine chauffée, son «lotissement», qui en fait un terrain ordonné et accueillant.

Deuxième effort: création d'un «quartier touristique» niché entre la ligne de chemin de fer et le plan d'eau de 13 hectares. Cette zone comprend une salle omnisport, transformable en hall de congrès géant, avec traduction simultanée, salles plus petites, d'une capacité maximale de 200 personnes, hébergement de groupe (par exemple pour des classes de campagne), restaurant, terrain de sport pour disciplines variées, etc.

Ajoutons que le tout est parcouru par des rues piétonnes, garantissant la sécurité pour les enfants qui s'y ébattent.

Voilà un projet fort intéressant pour Vielsalm. Il existe en Belgique peu de centres capables d'accueillir des congrès de grande taille dans des conditions idéales. La commune ardennaise, à ses équipements modernes et à son infrastructure hôtelière, ajoute un cadre à peu d'autres comparable. Mieux encore, l'implantation de la zone à proximité de la station de chemin de fer facilite l'accès à ceux qui préfèrent le train. A suivre, donc.

Il faut encore parler de deux villas de vacances, hébergement en co-propriété avec équipements de loisirs, qui doivent achever cette tranche d'expansion. Dans cinq ans, lorsque tout sera achevé et habitable, Vielsalm aura multiplié par trois sa capacité touristique. Autant le dire: à pleine utilisation, la population de la commune aura doublé. Une belle opération pour cette commune qui accueillera les touristes toute l'année, pour le ski, en hiver, à la Baraque de Fraiture, dont la grande piste aura encore été allongée, pour le plein air, les promenades, les forêts, les congrès, le reste de l'année.

N'oublions pas deux «gadgets» ferroviaires: le train touristique l'Ardennais fait arrêt à Vielsalm chaque week-end pendant tout l'été; et Vielsalm inscrit son nom à la liste des gares de restitution de la formule train + vélo.

Le grand Vielsalm comprend d'ailleurs quatre points d'arrêt de chemin de fer: Grand-Halleux, Rencheux, Vielsalm et Salm-château.

Mais l'Ardennais et train + vélo ne sont pas les seules possibilités: le service voyageurs et tourisme de notre agence commerciale à Liège (tél. 041/23 17 13 ou 23 22 85) vous en dira bien plus.



TRANSPORTS ET COMMERCE EXTERIEUR UNE INITIATIVE DU C.L.E.

Un membre ou un invité développe, en 20 minutes, un problème d'exportation; et une discussion démarre, verre en main, sur ce sujet, sans occuper quand-même tout le temps de réunion: il faut faire place aux conversations particulières.

Un club de ce genre, qui vit sans forme juridique, sans publicité, avec une gestion bénévole, c'est rare. Mais, direz-vous, à quoi peut-il bien servir? A plus qu'on pense. Il favorise les exportations de la région par des échanges d'idées et d'expériences, l'association de firmes complémentaires pour la prospection de certains marchés, la mise au point d'initiatives diverses, comme celle d'un enseignement liégeois consacré aux relations internationales...

Justement, le CLE a appuyé la création à Liège de cours techniques du soir sur le thème «Transports et Commerce extérieur». Ce programme a deux objectifs. Il veut former les étudiants à la technique des transports, de l'expédition, des formalités douanières et du commerce extérieur. Son autre but est de procurer un complément de formation à des transporteurs, des chargeurs et des professionnels de la banque, des assurances, etc.

La formation est réalisée dans le cadre de cours généraux organisés autour de l'objectif principal et vise à maîtriser pour chacune des matières, les aspects techniques, les aspects légaux, les problèmes tarifaires, les documents et leurs applications.

La théorie est enseignée par des gens de métier, avec les moyens audio-visuels adéquats. Les exercices pratiques familiarisent les élèves avec des exemples concrets mais aussi avec les nombreux documents existants.

Le cycle de cours dure ordinairement trois ans. Sous certaines conditions, les élèves peuvent être admis directement en deuxième année. L'horaire comprend 9 heures de cours par semaine. Et parmi les matières, on trouve le français, l'anglais, ainsi que des heures consacrées aux techniques du commerce extérieur et intérieur, aux techniques de transports et douanes, aux documents d'expédition et de transport, à l'organisation des entreprises...

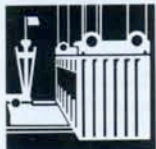
Pour en savoir plus, on peut s'adresser à l'Institut de Seraing, Rue Colard Trouillet, 48, 4100 Seraing (tél. 041/37 17 02).

Une chose reste à dire. Si le CLE ne fait pas de publicité, son président tient cependant à inviter tous les exportateurs au verre de l'amitié qui les attend, à 18 heures, le premier lundi de chaque mois, 19, rue Haute Sauvenière à Liège. Dont acte.

Le Club liégeois des Exportateurs (CLE) se développe, depuis bientôt cinq ans, «dans l'improvisation», selon les termes mêmes de son président.

Né des retrouvailles d'une demi-douzaine d'amis dans le coin d'un bar, il a aujourd'hui décuplé ses effectifs tout en sauvegardant le caractère informel de ses débuts.

Informel, oui, mais pas bohème pour autant, puisqu'un jour de réunion est fixé: le premier lundi de chaque mois, entre 18 et 19 h 30 à la Maison de la Presse de Liège.



INTERCONTAINER UN 24^e RESEAU

Un accord de collaboration conclu entre les Chemins de fer roumains (CFR) et Intercontainer vient d'être mis en application le 1 avril 1979, associant étroitement un 24^e réseau à la communauté Intercontainer de 23 chemins de fer européens.

En vertu de cet accord, les transports internationaux ferroviaires de grands conteneurs effectués entre toute gare figurant à la liste des gares ouvertes au trafic Intercontainer, d'une part, et les terminaux CFR, d'autre part (ou inversement), sont désormais acceptés en régime Intercontainer. La réexpédition des conteneurs à la frontière roumaine n'est donc plus nécessaire.

Les CFR possèdent une infrastructure bien adaptée au trafic de grands conteneurs, comprenant plus de 40 terminaux.

La mise en vigueur de l'accord CFR-Intercontainer constitue un événement de première importance pour le rail européen, qui ouvre de nouvelles et prometteuses perspectives de développement au transport international ferroviaire de grands conteneurs.

TOUT SUR LES CONTAINERS

Intercontainer vient de publier une brochure d'information aux textes précis, utiles, aux illustrations parlantes.

Il s'agit d'un document fondamental, qui vous apprendra tout sur la technique de la conteneurisation et le trafic ferroviaire international.

Les habitués du container y découvriront peut-être quelques éléments qu'ils ne connaissent pas encore. Les « néophytes » y feront la découverte d'un domaine où tout a été étudié et conçu pour les aider à réaliser des expéditions plus sûres, plus rapides et plus économiques, peut-être.

Les clients des sociétés Interferry et Railtrans peuvent obtenir des exemplaires de cette brochure, en français ou en néerlandais, auprès des délégués qui les visitent habituellement. Pour sa part, la SNCB en enverra volontiers aux expéditeurs qui en feront la demande à la rédaction de notre périodique (téléphone 02/523 80 80, poste 2670).



NOUVEAU WAGON FERRY-BOAT

Dans un précédent numéro, nous présentions la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats. Nous avons introduit cet article par un extrait d'une interview que nous avait accordée le représentant général des Chemins de fer britanniques. Quelques lecteurs, trompés sans doute par la mise en page, se sont pris à croire que Monsieur Pickering avait quelque accointance avec la SBA. Il n'en est rien. Le seul lien qui existe entre les deux est le service à une clientèle commune et un intérêt semblable pour le matériel et les techniques utilisés en trafic anglo-belge.

Intérêt qu'ils partagent, assurément, pour un tout nouveau wagon construit par la firme allemande VTG, qu'Algeco représente en Belgique, pour la location à la clientèle.

Il s'agit d'un transporteur de coils, qui ressemble à s'y méprendre au wagon Shis de la SNCB, à capots télescopiques, que nous présentions récemment dans une fiche technique. Il en diffère cependant par un aménagement particulier. Des panneaux intermédiaires peuvent se rabattre pour boucher les berceaux et constituer dès lors un plancher continu, qui permet l'utilisation du wagon pour le transport de n'importe quelle marchandise sous conditionnement. Autrement dit, qui vise à une rentabilisation maximale du wagon dans l'aller-retour Belgique - Îles britanniques.



NOUVELLE ADRESSE

Intercontainer a déménagé. Le contractant pour les transports internationaux de containers par fer vient en effet de s'installer dans son nouvel immeuble, à deux pas de la gare de Bâle.

Nous vous communiquons les nouvelles coordonnées, valables depuis le premier mars :

INTERCONTAINER
Margarethenstrasse 38
Case postale
CH - 4008 BALE

Le téléphone (061/22 25 25) et le télex (62 298) restent inchangés.



NOUVELLE AFFICHE

Le graphiste Jacques Richez est l'un des créateurs belges les plus connus, au pays et dans le monde. Sans doute son nom n'éveille-t-il pas un écho immédiat dans la mémoire de nos concitoyens en-dehors de la sphère professionnelle — à quelques exceptions près. Il faut dire que le nom du créateur apparaît en très petit sur les affiches et que, entre nous, les Belges n'ont jamais manifesté un intérêt marqué pour le graphisme.

Ses travaux, par contre... N'en citons que deux : le symbole de l'expo 58 et le monogramme G de la Société Générale de Banque. Deux créations parmi quantité d'autres qui ont établi, depuis longtemps déjà, la réputation internationale de ce grand spécialiste de l'image.

Jacques Richez vient de créer pour la SNCB une affiche de 20 m², que nous reproduisons en page 24, consacrée au billet de week-end, l'une des dernières nées parmi les formules touristiques des Chemins de fer belges.

Il a prouvé, avec cette création, que la maîtrise de l'image n'a pas de secret pour lui. Jacques Richez sait, selon le cas, choisir la technique la plus appropriée et l'exploiter comme le sujet le demande.

Que dire de plus ? Qu'il n'est pas prisonnier d'un style. Oh non. Et autre chose, peut-être. D'aucuns s'imaginent que la mise en forme du message publicitaire est un sport facile. Une affiche comme celle de Jacques Richez prouve que le talent et le travail d'aujourd'hui le pion à la fantaisie débridée, à l'amateurisme, et qu'en fin de compte, le métier de graphiste est autre chose qu'un amusement pour rêveurs.



BRUXELLES - PARIS : NOUVEAUX TRAINS DE STANDING

Les chemins de fer européens ont lancé, le 27 mai dernier, un nouveau « produit » ferroviaire.

Le besoin ressenti sur plusieurs relations internationales d'une deuxième classe de plus grand standing a mené à la mise en ligne, parallèlement aux TEE, d'une première série de trains de qualité composés de voitures de 1^{er} et 2^e classes.

Le confort offert, la vitesse et le service à bord sont comparables à ceux des TEE. Le prix des places, en 1^{er} comme en 2^e classe, est majoré d'un léger supplément.

Deux de ces nouveaux trains se croisent entre Bruxelles et Paris : l'un quitte Bruxelles à 18 h 12, l'autre part de Paris à 16 h 47.

La circulation des trains de vacances a par ailleurs été adaptée afin de garantir aux touristes de bonnes correspondances vers le sud, l'est et l'ouest de la France.

Nous donnons ci-dessous l'horaire complet Bruxelles-Paris valable jusqu'au 29 septembre 1979.

| Fréquence | BRUX. N | BRUX. M | MONS | PARIS N | TYPE | CLASSE | |
|---|---------|---------|-------|---------|------|----------|-------|
| pas les sam. - dim. - fêtes ni du 2.7 au 31.8 et le 4.6.79 | — | 6.42 | — | 9.07 | TEE | 1/suppl. | ✕ BAR |
| pas les dim. ni les 4.6 et 15.8.79 | 7.13 | 7.30 | 8.02 | 9.58 | TEE | 1/suppl. | ✕ BAR |
| tous les jours | 8.03 | 8.15 | 8.50 | 11.17 | | 1-2 | ☺ |
| tous les jours | 10.04 | 10.23 | 10.55 | 13.05 | | 1-2 | ✕ ☺ |
| tous les jours | 10.44 | 11.03 | 11.40 | 13.51 | | | ✕ ☺ |
| tous les jours | 11.28 | 11.43 | — | 14.08 | TEE | 1/suppl. | ✕ BAR |
| tous les jours | 13.48 | 14.07 | 14.44 | 16.58 | | 1-2 | ☺ |
| tous les jours | 15.51 | 16.08 | 16.43 | 18.55 | | 1-2 | ☺ |
| tous les jours | — | 17.17 | — | 19.43 | TEE | 1/suppl. | ✕ BAR |
| pas les sam. - dim. - fêtes ni du 2.7 au 31.8 et le 4.6.79 | — | 17.53 | — | 20.20 | TEE | 1/suppl. | ✕ BAR |
| tous les jours | — | 18.12 | 18.48 | 21.04 | | * | ✕ ☺ |
| tous les jours | 18.48 | 19.15 | 19.50 | 22.00 | | 1-2 | ✕ ☺ |
| pas le sam. ni le 3.6.79 | 20.30 | 20.45 | — | 23.09 | TEE | 1/suppl. | ✕ BAR |
| tous les jours | 23.37 | 0.32 | 1.28 | 6.42 | | 1-2 | ☺ ☺ |

* nouveau train - voitures de 1^{er} et 2^e classes - avec léger supplément.

BONNES VACANCES

Vos vacances vont-elles papillonner ? Nous vous le souhaitons. Et le train y encourage. C'est une des caractéristiques de l'évolution, ces dernières années : les couleurs chantent de plus en plus dans la sphère ferroviaire. C'est est fini de l'âge des trains aux teintes sombres, sortes de caméléons qui pouvaient se fondre à la dominante du paysage. Aujourd'hui, les couleurs vives éclatent, sautent aux yeux, et donnent peut-être envie de prendre le train.

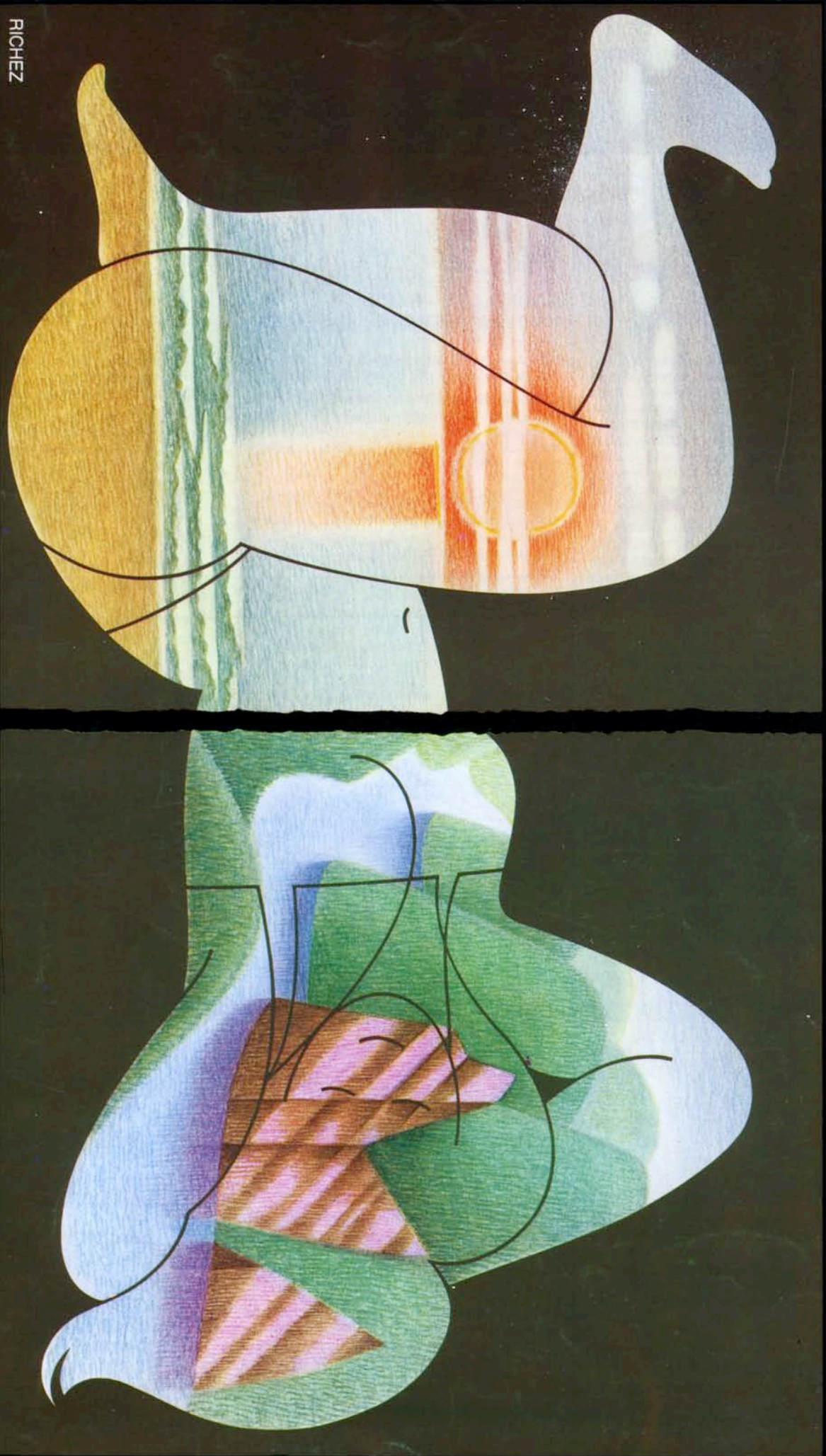
Trains bleus qui roulent de nuit, pour amener, le temps d'un rêve, leurs occupants à l'aube des vacances. Trains orange qui filent vers des des-

tinations ensoleillées ou, tout au moins, qui illumineront l'âme des voyageurs. Voitures rouges où, autour d'un verre et sur la piste de danse, se noueront des contacts détendus, qui enrichiront encore le voyage.

Sous le pinceau de Paul Funken, la chrysalide verte est devenue papillon coloré (nous le montrons dans sa variété de teintes en couverture de notre précédent numéro). Image d'été, prélude aux vacances.

Vacances qu'avec ce symbole, nous vous souhaitons chaleureuses et gaies.





RICHEZ

EN WEEK-END PAR LE TRAIN  TARIF REDUIT