

INFORMATIONS S.N.C.B.

(B)	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer belges
280	mai
Publication bimestrielle sauf juillet et août	Namur 1
	G.P.P./10/209





INFORMATIONS S.N.C.B. SOMMAIRE

Couverture:
Un beau transport de tubes photographié
au téléobjectif par A. De Pauw en gare de
Kinkempois.



Nouvel état-major à la SNCB. Pour nos lecteurs qui aiment savoir qui tient les rennes de la société, nous publions l'organigramme de ses VIP, en page 3.

Déficit limité en 1979. Tout le monde en a entendu parler par la presse. Nous donnons ici, en pages 4 et 5, les raisons "commerciales" de cette bonne opération.

Trains spéciaux pour tout le monde. Comme nous l'expliquons en page 13, la SNCB aide des sociétés et organismes divers à réaliser des opérations de relations publiques qui sortent de l'ordinaire.



Wagons-poches pour ferroutage. Le 28 mars, Zeebrugge a vécu l'inauguration d'un nouveau terminal pour le transport combiné rail/route (page 8). A cette occasion, TRW présentait le premier des 100 wagons à poche fixe qu'il fait construire en Belgique avec l'appui de CAIB. Tout sur ce wagon en pages 6 et 7.

Lps, wagon pour tubes. En pages 9 à 12, une fiche consacrée à ce wagon plat équipé de ranchers fixes très robustes.

Wagons Europ. Quatre nouveaux types de wagons spécialisés font leur entrée dans la communauté des wagons Europ, présidée depuis 1977 par la SNCB. Le point en pages 14 et 15.

Du fil chargé sur wagons à crémaillères: chargement inhabituel, mais bon tuyau quand-même. Nous le donnons page 17.



Le temps des gares, c'était l'une des premières grandes expositions de l'année du cent-cinquantième anniversaire de la Belgique. Une expo "chemin de fer", dont nous parlons page 16.



Echos, pages 18 et 19

- train + vélo en Gaume: une idée, comme ça, pour un chouette week-end.
- trois trains nouveaux pour aller prendre le soleil

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 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos:
A. De Pauw, couverture
SNCB

EDITORIAL

Nous vivons dans un monde étrange.

Le Salon de l'Auto fait le plein de visiteurs - et d'acheteurs - comme jamais.

Et les automobilistes font le plein en faisant une grande grimace: cela coûte de plus en plus cher.

Nos voisins hollandais se préparent des week-ends sans voitures, comme nous l'avons déjà fait, voilà quelques années. Chez nous, les Affaires Economiques ont ouvert un bureau qui consacre toute son énergie aux économies de carburant (oui, le jeu de mots est un peu gros, mais si tentant !)

Et le chemin de fer là-dedans ?

Il est sobre, en comparaison avec d'autres moyens de transport. Et il fait largement état de sa sobriété. Mais que les automobilistes se rassurent: le chemin de fer cherche à les aider plutôt qu'à les torpiller. Bien sûr, il leur conseille de modérer leurs fringales de kilomètres, mais en leur proposant un remède.

Le train autos-couchettes, c'est LA formule de collaboration entre rail et route. Comme en transport combiné de marchandises, l'offre est claire: mettez votre véhicule sur le train, vous consommerez moins d'essence, et vous pourrez quand-même vous mettre au volant pour de courts trajets, à destination.

Et pourquoi pas ? S'il fallait un argument de plus, nous dirions ceci: en même temps que vous économisez l'essence, vous ménagéz également votre propre énergie, votre capital calorique, puisque vous dormez en roulant. Vous voyez, on s'y retrouve... largement.

NOUVEL ETAT-MAJOR A LA SNCB



Des modifications assez importantes sont intervenues dans l'Etat-Major de la SNCB au moment où Monsieur Vanhee, Directeur Général, était admis à la retraite. Pour que nos lecteurs puissent avoir une idée de la ventilation des tâches et de la nouvelle situation des personnalités, nous leur présentons ici un organigramme du plus haut niveau de notre société.

		M. R. SQUILBIN Directeur de la Direction Générale
	M. G. DEPRez Directeur général adjoint Coordination des services techniques Relations avec les instances francophones extérieures	M. M. DEWULF Directeur de l'Exploitation
		M. J. NERUEZ Directeur du Matériel
		M. L. DOGNIEZ Directeur de la Voie
M. E. FLACHET Directeur Général	M. L. DE SMET Directeur général adjoint Adjoint financier	M. E. ARYS Directeur des Finances
		M. L. DE SMET Directeur du Personnel et des Services Sociaux
		M. F. DE HAECK Directeur commercial
	M. A. SOETE Directeur général adjoint Gestion du trafic Relations avec les instances néerlandophones extérieures	M. M. COLLE Directeur de l'Electricité et de la Signalisation
		M. J. CARLIER Directeur des Achats
		M. H. VAN POUCKE Directeur de l'Informatique

LE BUDGET S'AMELIORE



minime en regard des prévisions faites pour 1979.

De fait, la balance penche bien moins qu'on s'y attendait voilà 12 mois. Ce redressement satisfaisant provient sans doute de deux facteurs principaux: souci d'économie et bonnes ventes.

La volonté de compresser les charges d'exploitation s'est manifestée à tous les niveaux, et notamment dans la recherche constante d'une productivité maximale. Les responsables se sont efforcés d'employer au mieux toutes les forces vives de la société et de poursuivre l'automatisation des équipements en vue d'une plus grande sécurité - et par conséquent d'un moindre coût social - et d'un rendement accru du matériel.

Mais nous reviendrons sur ces points dans une prochaine édition. Pour l'instant, nous avons voulu savoir comment le trafic proprement dit avait pu influencer la balance budgétaire. Nous sommes allés le demander à Monsieur De Haeck, Directeur commercial de la société qui, avec ses proches collaborateurs, a brossé pour nous un tableau du trafic en 1979.

En gros, l'activité de transport de la SNCB se répartit en trois grandes catégories: le trafic de marchandises par wagons complets (environ la moitié des recettes totales), le transport de voyageurs (quelque 30% des recettes) et l'acheminement des envois de détail (un cinquième environ du chiffre d'affaires).

Au début du mois de mars, suite à un communiqué lancé par le cabinet du Ministre des Communications, la presse a largement diffusé cette information: le déficit de la SNCB a pu être ramené à une somme

Wagons complets

Après les 63,2 millions de tonnes transportées en 1978, les spécialistes de la prévision s'attendaient à un trafic total de 68,1 millions de tonnes l'année dernière. Leurs espoirs ont été littéralement pulvérisés, puisque 73,9 millions de tonnes ont été transportées, soit presque 17% d'augmentation.



C'est que la Belgique a connu en 79 une bonne année sidérurgique: on y a produit 7,5% d'acier brut en plus. D'où un trafic accru pour le chemin de fer: 17% de minerais, 15,3% de produits métallurgiques et 19,9% de combustibles solides en plus. Notons, pour l'équité, que le trafic international avec la France et le Grand Duché de Luxembourg y est pour quelque chose.

D'autres accroissements spectaculaires ont été enregistrés, dans des secteurs comme les produits des carrières (+12%), la chimie (+21,9), les produits agricoles et alimentaires (+27,5), les transports en containers, le ferroutage...

Monsieur Boonen, Inspecteur en Chef chargé des transports par wagons complets, se réjouit de ces résultats. Mais il se garde de donner dans le triomphalisme. Pour lui, l'objectif essentiel reste l'acquisition d'une part de marché, couvrant tous les secteurs industriels, de transports que le chemin de fer peut assurer dans des conditions rationnelles.

Or, on constate que les trafics liés à l'amont et à l'aval de l'industrie sidérurgique restent dominants dans le trafic global qui, de ce fait, demeure très vulnérable à la conjoncture dans ce seul secteur. Monsieur Boonen précise: — Tout sera mis en œuvre pour satisfaire aux besoins

nouveaux de la sidérurgie et aider celle-ci dans sa reconversion. Mais notre effort de diversification se poursuivra en même temps. Il a déjà permis d'enregistrer des succès importants dans les secteurs céréalier, pétrolier et chimique; mais nous continuerons un grand travail d'étude et de prospection. La Direction commerciale orchestrera les efforts conjugués des directions techniques qui gèrent les infrastructures, les parcs de locomotives et de wagons ainsi que les horaires, de manière à forger avec une clientèle très diversifiée des chaînes de transport fiables, performantes et rentables tant pour la SNCB que pour l'industrie.

Envois de détail

Les envois de détail présentent aussi une courbe ascendante. Ils le doivent à une intensification du trafic intérieur, qu'il s'agisse de colis postaux ou d'envois de grande vitesse effectués dans le cadre de contrats particuliers.

Le chemin de fer organise, il est vrai, le plus vaste service

contractants. Ceux-ci apprécient le service d'une organisation capable d'assurer la couverture géographique totale de la Belgique dans des délais très courts.

— Néanmoins, ajoute monsieur Lokker, la SNCB ne peut se satisfaire des résultats actuels. Elle doit mettre tout en



de messageries du pays. Il a traité en 1979 près de 14.750.000 envois, pour un poids total de 406.000 tonnes.

Là aussi, le résultat enregistré a dépassé les prévisions. Et le premier trimestre de 1980 laisse entrevoir une croissance plus importante encore pour cette année.

Monsieur Lokker, Inspecteur en Chef chargé de la gestion du trafic de détail, estime que l'élément le plus encourageant est le progrès enregistré dans le domaine du trafic contractuel. De fait, ce progrès est tel que huit dixièmes du trafic intérieur - grande vitesse et colis postaux - sont remis au transport par les clients

œuvre pour s'assurer à long terme une place de choix dans la distribution physique. Elle doit devenir le lien le plus performant entre les producteurs et les points de vente.

Transport de voyageurs

Côté voyageurs, le bilan reste sensiblement stationnaire. En fait, le nombre total de voyageurs a diminué. Il faut attribuer ce recul à une baisse très nette du nombre d'abonnements sociaux (-6,2%). Ceux-ci constituent, c'est évident, une part importante des titres de transport délivrés, puisque les détenteurs de billets à prix

jusqu'à fin 1978, les cheminots devaient se procurer pour leurs déplacements un abonnement à prix spécial. En 1979, cet abonnement a été remplacé par une carte à prix fixe, de sorte que ces déplacements ne sont plus repris dans les statistiques. Ils représentent environ 3% du trafic global. Si l'on neutralise les ef-



plein ne sont pas 20% de la clientèle. A politique sociale, efforts considérables; mais la mauvaise situation du marché de l'emploi a pesé lourd dans les statistiques.

Monsieur Marnef, l'Inspecteur en Chef qui gère le trafic des voyageurs, se récrie lorsque nous lui présentons ce tableau un peu sombre.

— Ce sont des statistiques, dit-il. Et des commentaires précis s'imposent. D'abord, en ce qui concerne les voyageurs avec billets, le trafic en voyageurs-kilomètres présente une hausse de 2,3%. Si le trafic des abonnements sociaux accuse un recul sensible, c'est en partie pour des raisons internes à la SNCB. En effet,

fets de cette mesure, le trafic atteint donc - et même dépasse légèrement - le niveau de l'année précédente.

Retenez bien que nos résultats ne sont pas établis sur base du passage réel dans les gares et les trains; ils reflètent la vente des titres de transport. L'année prochaine, on parlera aussi de diminution, puisque les enfants de 4 à 6 ans, admis à voyager gratuitement, disparaîtront aussi des statistiques. En fait, ils prendront encore le train. Si bien que les chiffres mentiront encore. Je le répète, le trafic est stable, et les diminutions apparentes doivent être vues avec prudence.

DES WAGONS POUR TRANSPORTER DES VEHICULES ROUTIERS

Dans le concert européen des transports à longue distance, le ferroutage prend une importance croissante. Combinaison du rail et de la route pour un transport de bout en bout, le ferroutage peut être vu, schématiquement, en trois phases:

1. Chargement de marchandises dans un véhicule routier, à l'usine même et départ pour un centre de transport combiné;

2. Chargement de la semi-remorque routière sur wagon et transport de celle-ci par train complet spécial vers un autre centre de transbordement où elle sera remise sur parking;

3. Acheminement de la semi-remorque par route jusque dans les installations d'une manufacture où la marchandise sera déchargée.

Il s'agit d'un porte-à-porte réalisé en partie par route et en partie par chemin de fer, mais sans transbordement de la marchandise.

Dans chacun des pays où existe cette formule de transport originale, une société organise le trafic. Elle constitue le seul client des chemins de fer, l'interlocuteur unique qui négocie les horaires, obtient des réseaux des prix de traction qui entrent, finalement, dans des prix plus globaux étudiés de telle sorte que la chaîne complète de transport ne soit pas plus onéreuse de cette manière que s'il s'était agi d'acheminement routier pur.

En Belgique, TRW - Transport Route Wagon - joue ce rôle de centralisateur et de prospecteur des sociétés de transports routiers. TRW exploite les centres terminaux de manutention, à Anvers, Ostende, Zeebrugge, Bruxelles, Charleroi et Liège. TRW traite essentiellement du trafic international, la Belgique étant un pays trop petit pour que la formule, en transport intérieur, présente quelque intérêt et trouve quelque chance de déve-

loppement. En effet, il faut compter, pour que soit "racheté" le coût des opérations terminales ferroviaires, sur un parcours en train assez long.

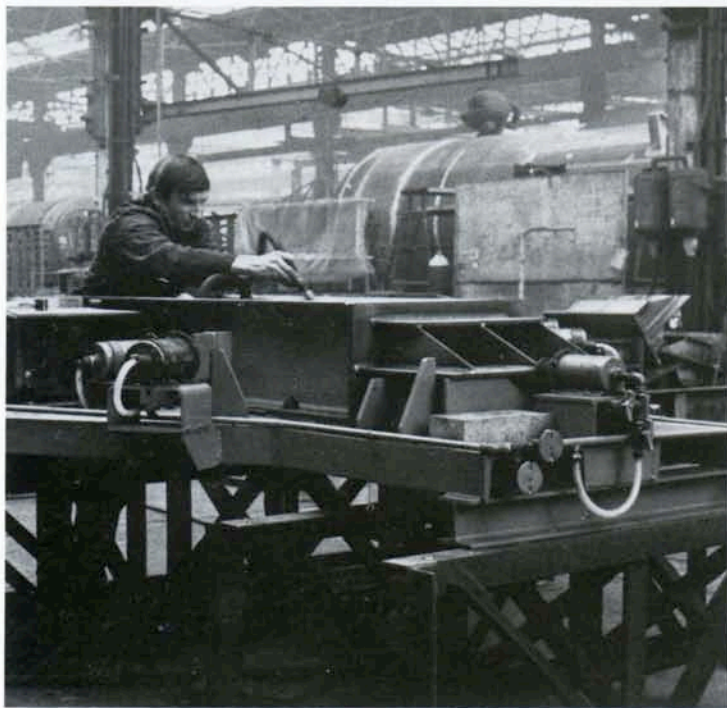
Chaque pays, à l'origine, a développé sa propre technique de ferroutage. Les Français avaient choisi un wagon à poche mobile, surbaissée, où vient se loger le train de roues du véhicule routier. Les Allemands, bénéficiant d'un gabarit plus généreux, partaient d'un wagon simplement surbaissé, à plancher mobile, où pouvaient être chargées des semi-remorques à peine modifiées lors de leur construction. On parlait alors de chargement et déchargement horizontaux, puisqu'une rampe mobile et un tracteur spécial étaient nécessaires pour la manutention des véhicules routiers.

Depuis, des techniques verticales ont été mises au point. Dans ce cas, c'est un engin de levage

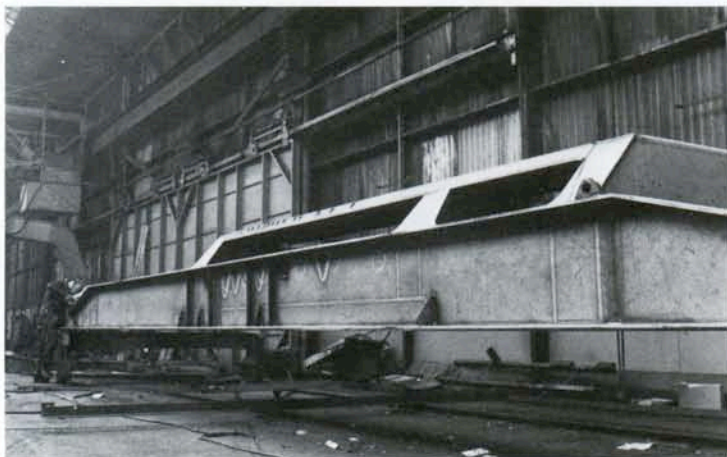
qui opère: il soulève les véhicules routiers au moyen de pinces dont on a équipé les cadres de manutention. La solution ne manque pas d'intérêt pour notre pays, qui traite avec toute l'Europe et peut ainsi simplifier son équipement.

Les perspectives du ferroutage sont bonnes: le trafic n'a cessé de se développer, malgré la crise économique, et présente des atouts dont un nombre croissant de transporteurs routiers feront sûrement usage en raison du renchérissement des produits pétroliers, entre autres.

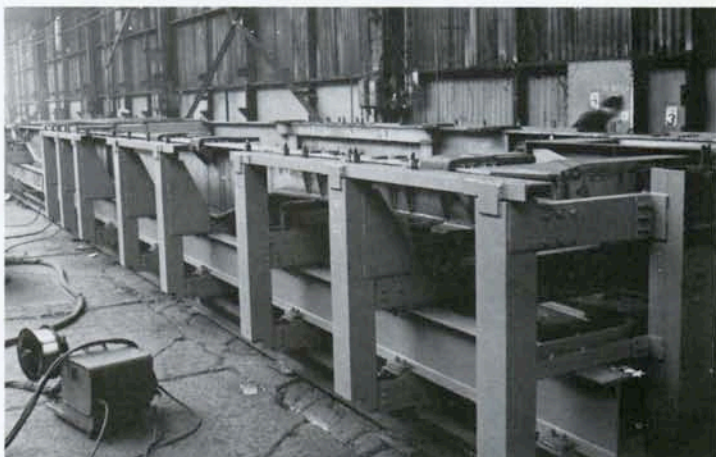
A trafic croissant, besoin grandissant de matériel roulant. Les grandes sociétés de ferroutage des pays voisins se constituent des parcs privés de wagons qui leur confèrent une plus grande souplesse dans l'organisation du trafic. Cette politique bénéficie de l'appui des pouvoirs publics, conscients de l'intérêt de la formule pour toute la communauté.



A



B



C



D

En Belgique, une même démarche vient d'être faite par TRW, avec l'appui de la société CAIB qui a mis en construction 100 wagons à poche fixe pour le transport de semi-remorques, et caisses mobiles. Les premiers exemplaires de ces wagons sont sortis des ateliers de Gregg d'Europe vers la fin de mars. Nous sommes allés assister à ce petit événement, parce qu'il s'agit d'un pas important dans l'utilisation de ce créneau nouveau ouvert au rail et à la route. Souplesse du camion et puissance du chemin de fer conduisent ces deux partenaires, dans le respect mutuel des libertés de chacun, à une collaboration étroite dont les instances officielles reconnaissent et appuient la valeur économique. Qui plus est, faire construire ces véhicules ferroviaires entre Bruxelles et Halle, c'est offrir à l'industrie belge des heures de travail profitables. L'opération mérite donc toute notre attention.

Ce type de wagons est comparable à celui qui existe déjà en France et en Allemagne, et dont

Gregg a obtenu une licence de fabrication. Le bureau d'engineering de Gregg a adapté les caractéristiques de construction aux exigences du client et dessiné les plans définitifs d'un wagon qui semble devoir être adopté par l'UIC comme standard de base.

Fabriquer un tel wagon, cela demande 620 heures de travail, en plusieurs étapes.

D'abord, les tôles, passées au grenailage dès leur entrée dans l'atelier, sont découpées aux bonnes formes; les longerons sont montés puis assemblés avec les abouts et des traverses. Le châssis réalisé de la sorte passe entre les mains des soudeurs qui lui ajoutent quelques équipements. A ce moment, il est, pour ainsi dire, à plat ventre. On le retourne, pour qu'il prenne sa position normale, et il passe alors au gabarit.

Pour la première fois, des agents de la SNCB interviennent dans la chaîne; leur souci principal est de vérifier la flèche formée par les longerons: elle doit être telle qu'une fois chargé, le wagon pré-

sente un profil parfaitement horizontal. Les derniers accessoires sont ensuite montés pour que le wagon passe en chambre de peinture. Enfin, il fera l'objet de nouveaux tests, en présence, pour la deuxième fois, de techniciens des chemins de fer - à ce moment, toute leur attention va au système de freinage.

Châssis orange et bogies noirs, l'enfant s'en va, alors, faire son entrée sur le réseau. Il passera sa vie dans les trains complets internationaux de ferroutage.

Gregg a d'abord fabriqué un petit train de cinq véhicules, afin de bien mettre au point la technique de fabrication, et de produire les 95 autres en un trimestre, dans d'excellentes conditions. Le centième véhicule devrait être mis en service à la fin juin.

Notre petit tableau donne les principales caractéristiques métriques de ce wagon nouveau, codifié Sss. Il faut ajouter que la charge maximale par essieu est fixée à 16 tonnes.

Les photos montrent clairement les détails de construction: la poche, avec ses cales amovibles, qui viennent se placer entre deux roues du véhicule routier, la sellette d'appui, commandée manuellement d'un côté du wagon, pour prendre la position idéale, les points de fixation pour containers et caisses mobiles, etc.

On peut charger sur ce wagon plusieurs types de matériels:

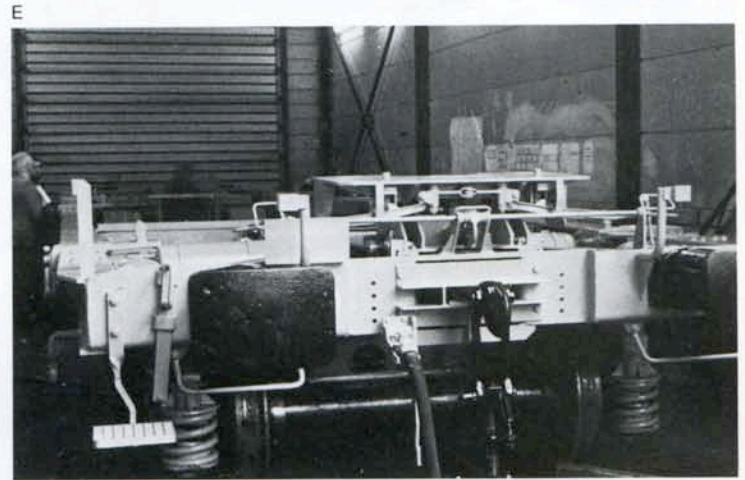
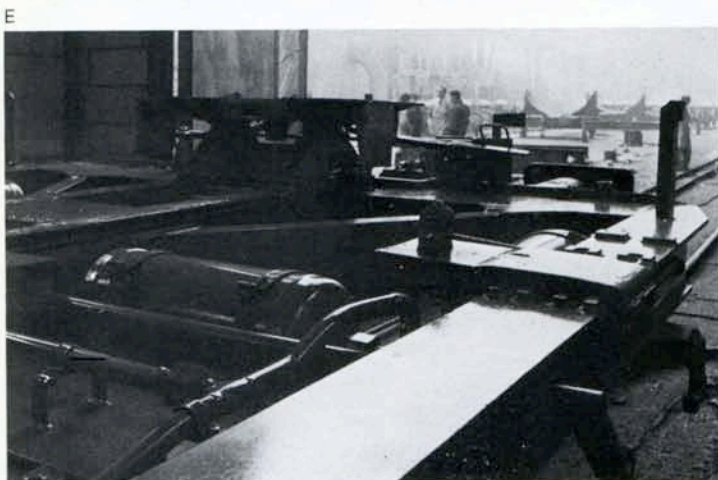
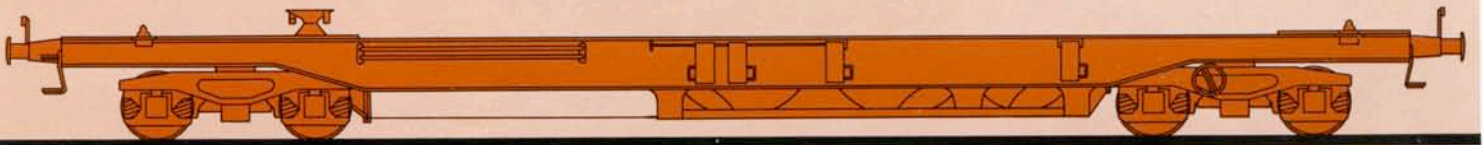
- une semi-remorque; ou bien
- une caisse mobile de 12,20 mètres à 13,50 mètres;
- deux caisses mobiles de 7,15 mètres;
- deux caisses mobiles de 8,05 et 6,25 mètres.

Notons encore que la charge maximale est limitée à 37 tonnes, que le wagon roule à 100 ou 120 km/h.

Le premier exemplaire se trouvait à Zeebrugge, le 28 mars, à l'occasion de l'inauguration officielle du nouveau terminal pour transport combiné rail/route, établi à proximité de l'Ocean Container-



Longueur hors tout	mm 16.440
Longueur du châssis	mm 15.200
Distance entre pivots de bogies	mm 11.200
Largeur du châssis	mm 2.980
Longueur de la poche fixe	mm 7.950
Hauteur de la poche au-dessus du rail	mm 338 environ
Vitesse maximum	km/h 120
Rayon de courbe minimum	m 75

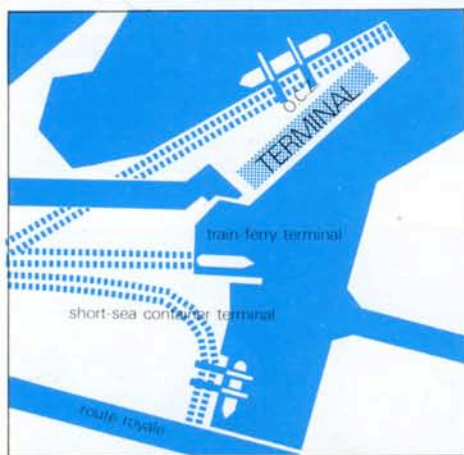


- A. *Finition des abouts*
- B. *Le châssis à plat ventre*
- C. *Contrôle de gabarit*
- D. *Avec la collaboration de CAIB*
- E. *La sellette mobile*

terminal Zeebrugge, dont nos lecteurs ont déjà entendu parler dans ces pages. Notre photographie a saisi quelques moments de cette cérémonie.

Il y avait un fameux crachin ce vendredi 28 mars, à Zeebrugge - comme dans tout le pays, d'ailleurs. Cela n'aura gêné que les invités de TRW et de la SNCB, car le chargement des semi-remorques routières et des caisses mobiles ne craint pas les intempéries.

Dans son allocution, Monsieur De Vos, président de TRW, a précisé que le terminal de Zeebrugge serait le point de départ de trains dirigés sur l'Allemagne, la France, la Suisse, l'Autriche, l'Italie, l'Espagne et la Yougoslavie, ainsi que d'autres destinations actuellement à l'étude dans le cadre de l'Union Internationale des Sociétés de Transport combiné Rail/Route.



Et plutôt que de parler longuement, Monsieur De Vos fit projeter pour les invités un film montrant les différents aspects de cette technique de transport encore mal connue.

Notons que le terminal de Zeebrugge est exploité en manutention verticale, au moyen d'un engin de levage mobile que nos photos montrent bien.

- A-B. L'engin mobile au travail
- C. Un bien beau wagon
- D. La poche où se logent les pneus
- E. Les invités attentifs

wagon plat à deux essieux pour transport de tubes



Les wagons Lps sont en général des wagons plats à deux essieux de type spécial. Nous nous limitons ici à ceux qu'on a équipés de ranchers fixes de près de 2 mètres de hauteur, les adaptant ainsi au transport de tubes, d'arbres, de profilés ou marchandises analogues qui nécessitent des ranchers robustes. Précisons que ces wagons reçoivent en ordre principal des chargements de tubes.

Les ranchers sont très robustes: ils peuvent résister à une très forte poussée transversale du chargement. Leurs renforts, notons-le, réduisent quelque peu la largeur utile de chargement au niveau du plancher. Ajoutons cependant que la largeur au-dessus de ces renforts a pu être accrue - par rapport aux wagons ordinaires - en plaçant des ranchers

constitués de deux profils, ce qui permettait de réduire leur épaisseur. Ceci est fort intéressant pour le transport de tubes, qui ont un poids relativement faible.

L'amarrage transversal du chargement est facilité par la présence de quatre dispositifs de tension (tambour avec racagnac) qui évitent l'usage de fils de fer torsadés.

Des lambourdes en bois, fixées au plancher entre les ranchers fixes, surélèvent le chargement par rapport au plancher et permettent ainsi une manutention par élingues plus facile.

Les indications de charges autorisées et de charges concentrées figurent aux flancs des wagons; les utilisateurs sont invités à y vérifier si leur chargement n'exède pas les limites prescrites.



INFORMATIONS SNCB
N° 2 - 1980



Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Lps informez-vous.

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises?

Est-il le plus indiqué d'entre tous?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes:

Le service Manutention - Transport - Division 13.1

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

Tél. 02/523 80 80,
poste 2139 ou 2135.

La Direction Commerciale
Division 62.3

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

Tél. 02/523 80 80,
poste 2619 ou 2661.

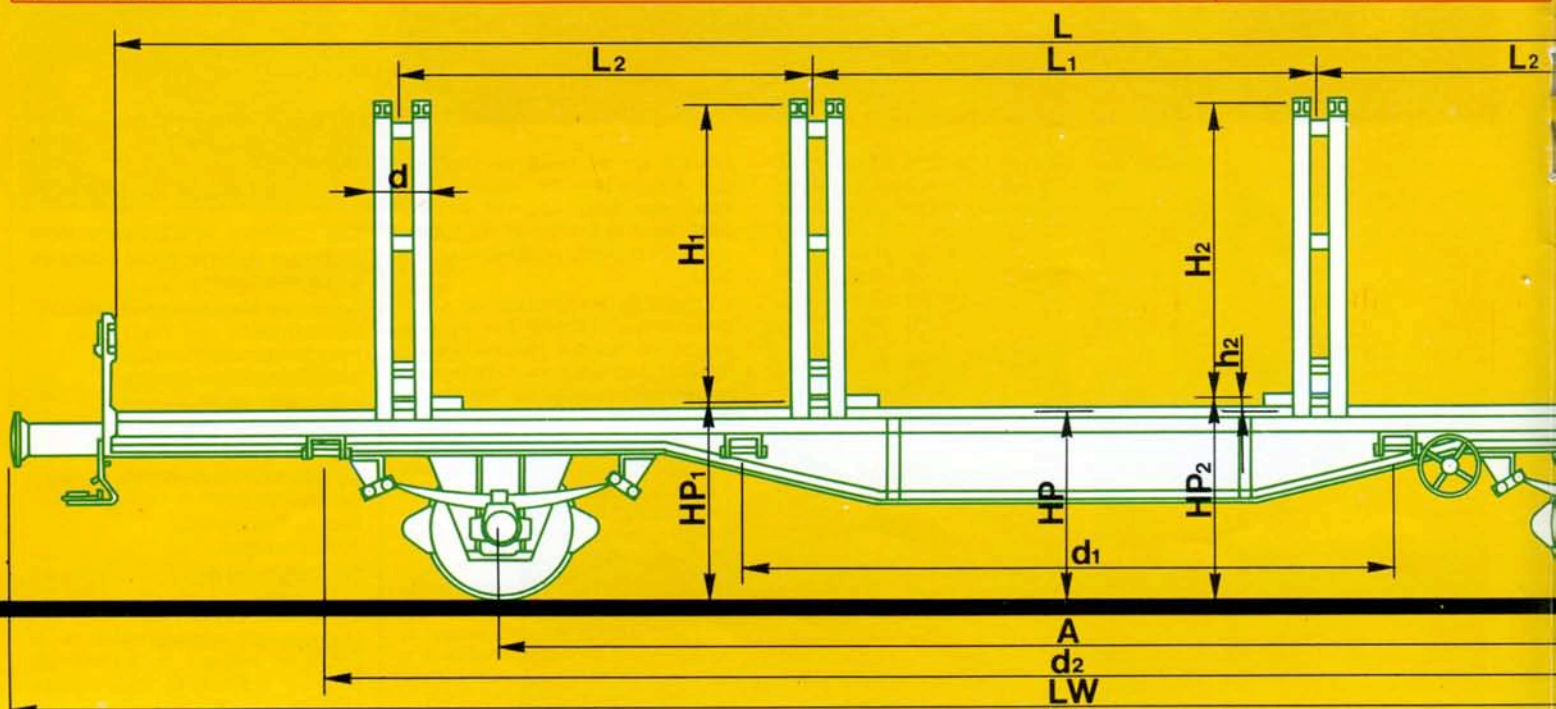
Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

L wagon de type spécial à 2 essieux

p sans bord

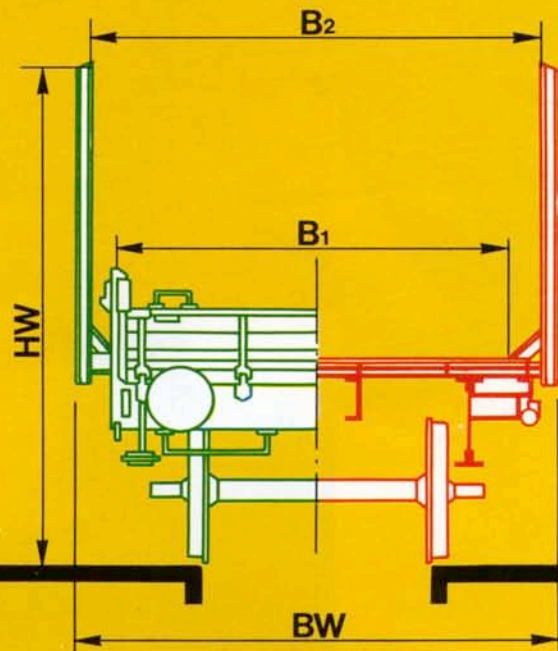
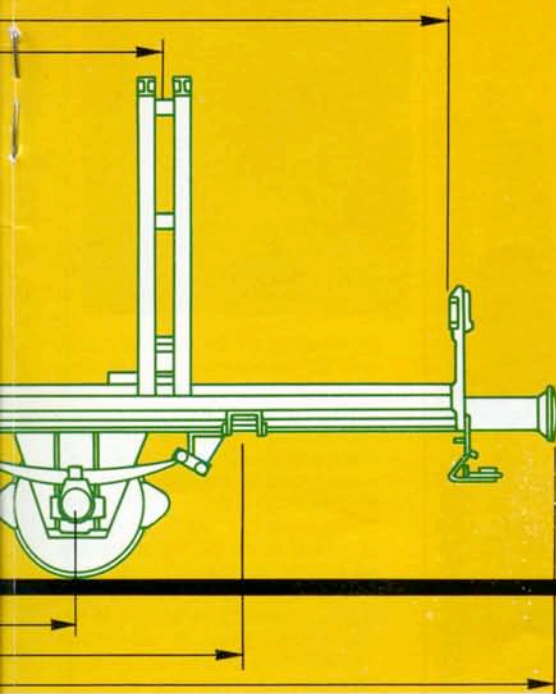
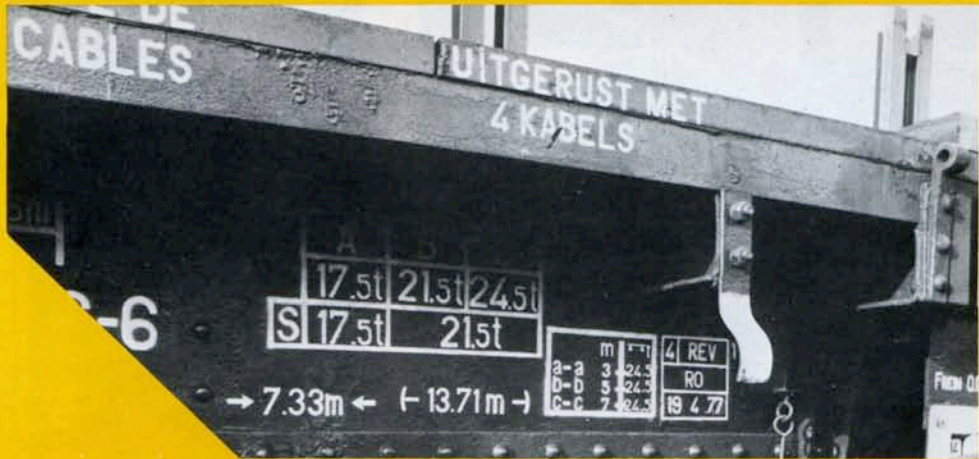
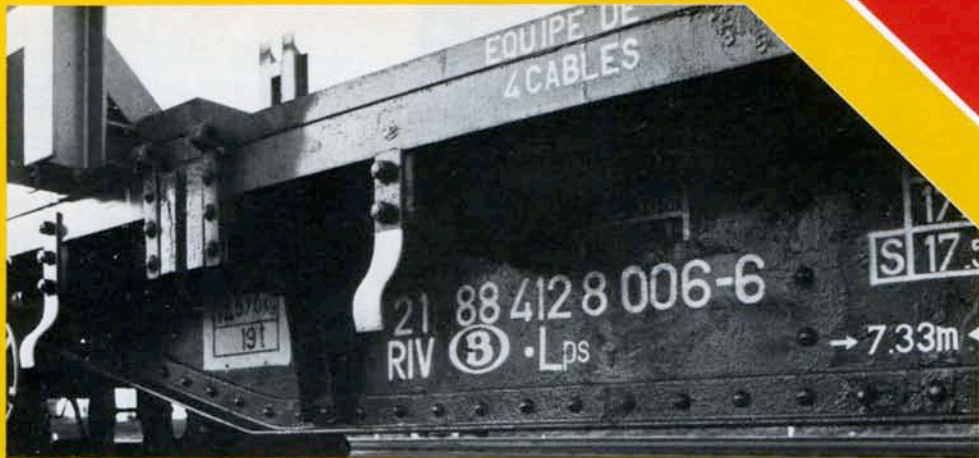
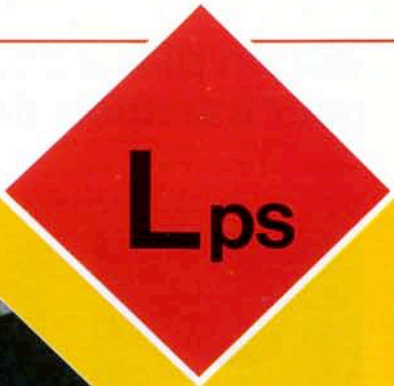
S apte à circuler à 100 km/h

1	Code		Lps												
2	Type		3232 A6												
3	Nombre		40												
4	Numéro du wagon code international		2188												
	numéro de série		412 8 001-7 040-5												
5	Année de transformation		1979												
6	Longueur hors tout = LW	mm	13.712												
7	Distance entre essieux = A	mm	7.328												
8	Largeur hors tout = BW	mm	3.100												
9	Hauteur hors tout = HW	mm	3.247												
10	Hauteur du plancher = HP	mm	1.265												
11	Hauteur niveau supérieur des berceaux métalliques	mm	1.317												
12	Largeur utile niveau inférieur = B1	mm	2.440												
	niveau supérieur = B2	mm	2.830												
13	Ranchers latéraux fixes nombre		2 x 4												
	largeur = d	mm	340												
	hauteur par rapport aux berceaux = H1	mm	1.930												
	hauteur par rapport aux lambourdes en bois = H2	mm	1.912												
14	Longueur utile = L	mm	12.360												
15	Distance entre ranchers L1	mm	3.200												
	L2	mm	2.660												
16	Lambourdes fixes en bois nombre	mm	4												
	hauteur par rapport au plancher = h2	mm	70												
	hauteur du plan de chargement = HP2	mm	1.335												
17	Dispositifs d'arrimage nombre		4												
	distance d1	mm	4.200												
	distance d2	mm	9.520												
18	Tare moyenne	t	14,5												
19	Charges autorisées	t	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> </tr> <tr> <td></td> <td>17,5</td> <td>21,5</td> <td>24,5</td> </tr> <tr> <td>S</td> <td>17,5</td> <td>21,5</td> <td>21,5</td> </tr> </table>		A	B	C		17,5	21,5	24,5	S	17,5	21,5	21,5
	A	B	C												
	17,5	21,5	24,5												
S	17,5	21,5	21,5												
20	Charges concentrées maximum	m-t	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>m</td> <td>t</td> </tr> <tr> <td>a-a</td> <td>3</td> <td>24,5</td> </tr> <tr> <td>b-b</td> <td>5</td> <td>24,5</td> </tr> <tr> <td>c-c</td> <td>7</td> <td>24,5</td> </tr> </table>		m	t	a-a	3	24,5	b-b	5	24,5	c-c	7	24,5
	m	t													
a-a	3	24,5													
b-b	5	24,5													
c-c	7	24,5													
21	Rayon de courbe minimum	m	75												

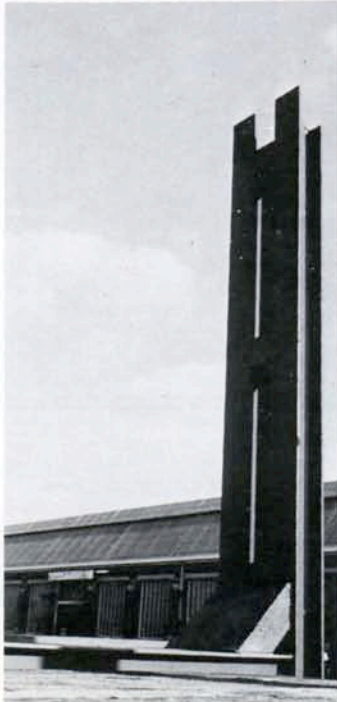
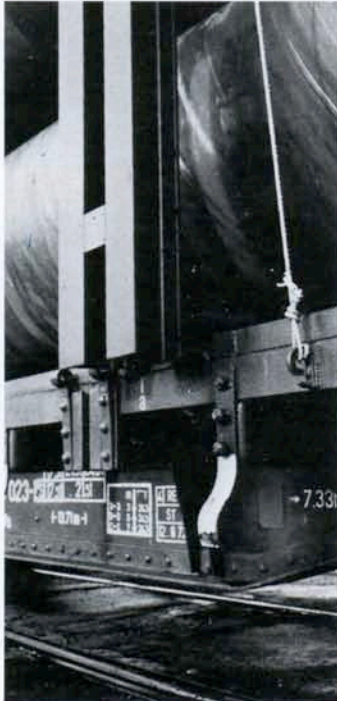
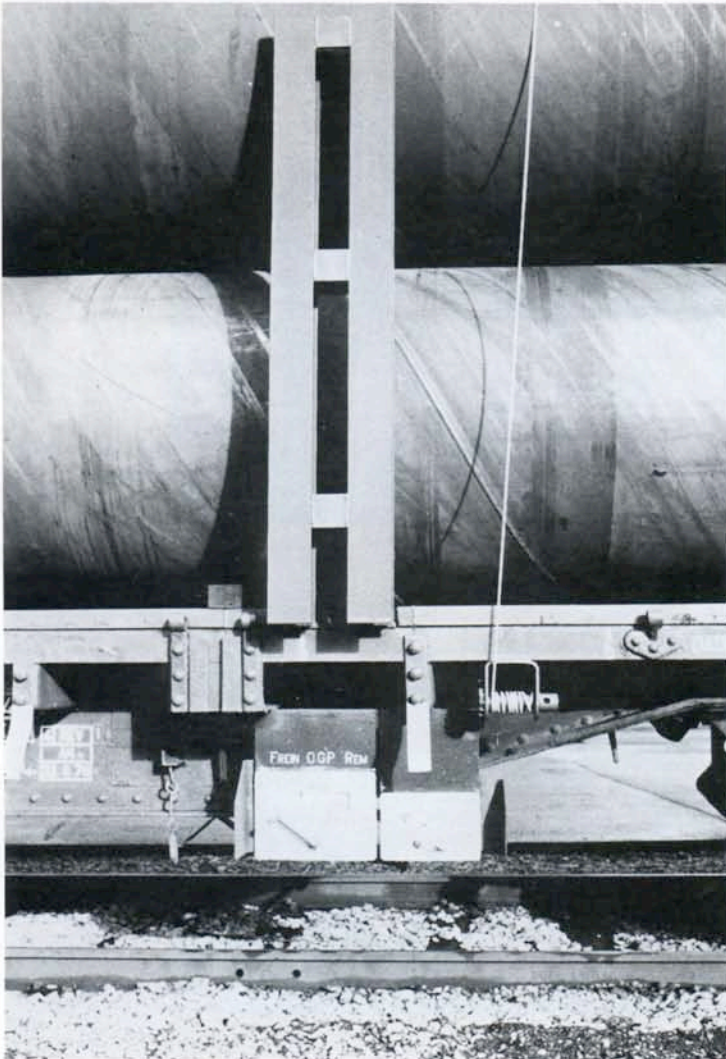


km/h

4 premier chiffre du numéro de série
(correspondant au type L).



wagon plat à deux essieux
pour transport de tubes



TRAINS SPECIAUX POUR TOUS

L'organisateur du voyage, interrogé à quelques minutes du retour à Bruxelles, nous a dit toute sa satisfaction. Cette formule, pour lui, était la meilleure. Incontestablement, les représentants de la presse partageaient cet avis; un seul regret pour eux: n'avoir pas eu une heure pour s'acheter un kilo de crevettes. Mais cela ne dépendait pas du train !

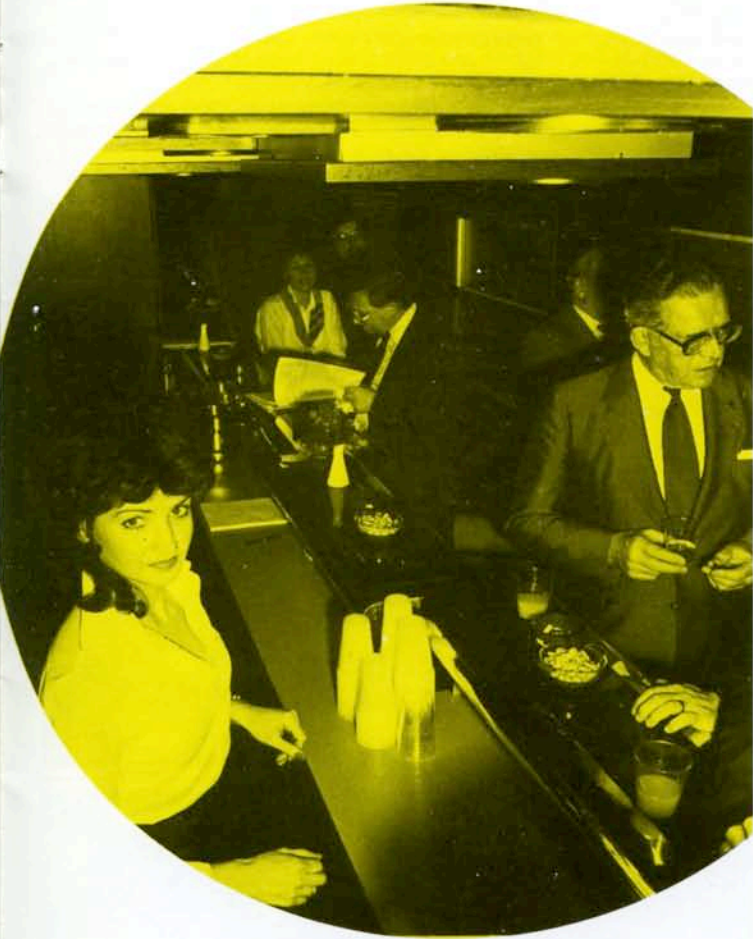
Il ne s'agissait pas, précisons-le bien, du premier train du genre mis en ligne par la SNCB. Chaque année, par exemple, le Skål Club de Bruxelles, amicale des professionnels du tourisme, invite ses membres à un déjeuner roulant qui recueille un évident succès. Chaque année aussi, une firme bruxelloise lance un train de Liège à Ostende, avec arrêts dans les grandes gares; elle "ramasse" ainsi ses distributeurs, qu'elle convie à une journée de colloque dans la station balnéaire. Et d'autres entreprises ou organismes ont déjà tâté de la formule. La meilleure preuve de l'intérêt de celle-ci, c'est la fidé-

lité de sa clientèle spéciale.

Il faut dire que beaucoup de choses sont possibles: outre les voitures traditionnelles, le train peut comporter une voiture bar-discothèque, une voiture-restaurant, et être entièrement sonorisé. Un service de rafraîchissements peut être organisé dans les voitures mêmes; et il est possible, à la limite, de partir tôt le matin en prenant le petit déjeuner.

Quant au trajet... peu importe. On peut aller partout, pourvu que l'organisateur accepte l'horaire que les services d'exploitation déterminent en fonction de la circulation des trains réguliers.

Voilà. Avis aux amateurs. Pour plus de précisions, allez donc rendre visite au représentant commercial de la SNCB dans votre région: il vous donnera tout son temps, vous fera toutes les propositions utiles, se chargera de votre affaire. Une affaire qui sortira de l'ordinaire.



Il ne faudrait pas croire que, sur ses 4.000 kilomètres de lignes, la SNCB ne lance que des trains dont quiconque peut trouver les horaires dans l'indicateur officiel ou des trains de marchandises qui roulent à horaires cadencés. Ce serait compter sans les trains spéciaux affrétés par des sociétés et organismes divers pour une circonstance bien précise.

Ainsi le Salon des Vacances a-t-il emmené les journalistes de Bruxelles à Ostende pour une grande conférence de presse accompagnée d'un déjeuner. Puisque l'accent devait être mis, cette année, sur des vacances à plus courte distance, vu le coût croissant de l'essence, les organisateurs avaient voulu conduire la presse dans un centre très fréquenté. Faire le trajet en car? C'était scinder le groupe en plusieurs unités dispersées et faire rater à certains des contacts intéressants. Le train, par contre, présentait

l'avantage de grouper tout le monde en laissant à chacun une très grande mobilité.

Ce fut vite arrangé: deux voitures Eurofima, de grand confort, encadrant deux voitures bar, il n'en fallait pas plus pour créer l'ambiance nécessaire à un tel voyage. Que l'on soit assis dans un compartiment ou installé au bar, on pouvait suivre, grâce à un circuit de sonorisation, l'allocution de bienvenue prononcée par l'un des animateurs du Salon. Par ailleurs, les participants avaient le loisir, tout en roulant, de nouer des contacts, de rencontrer les organisateurs, voire de préparer leur papier, car il est possible d'écrire à 120 à l'heure dans ce matériel dont la suspension est des plus souples et des plus modernes. De fait, pendant le voyage de retour, alors que certains esquissaient un pas de danse dans les voitures bar-disco, d'autres, malgré un certain brouhaha, préparaient leur copie.

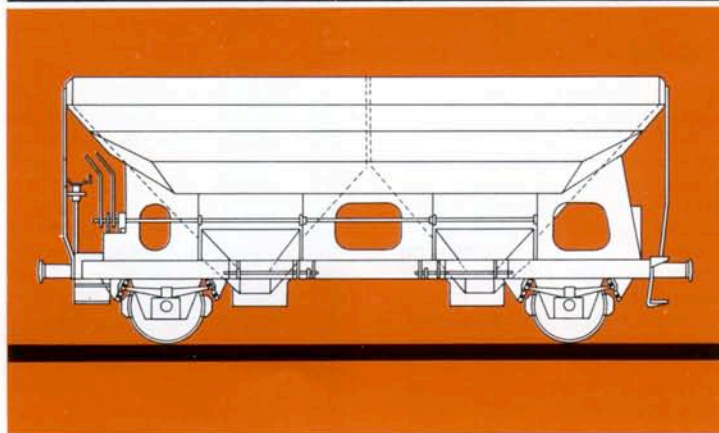
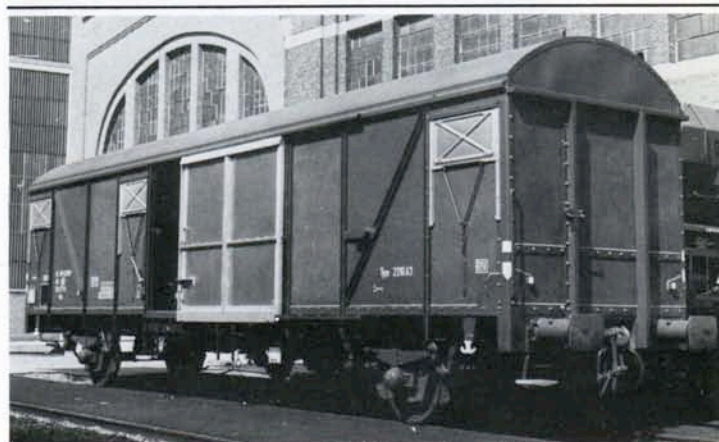
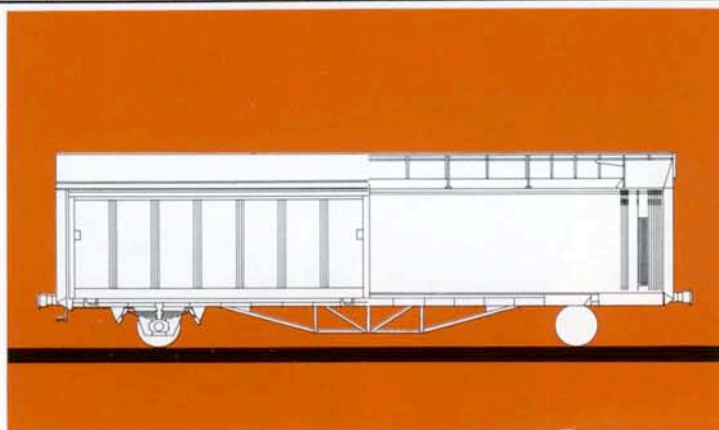
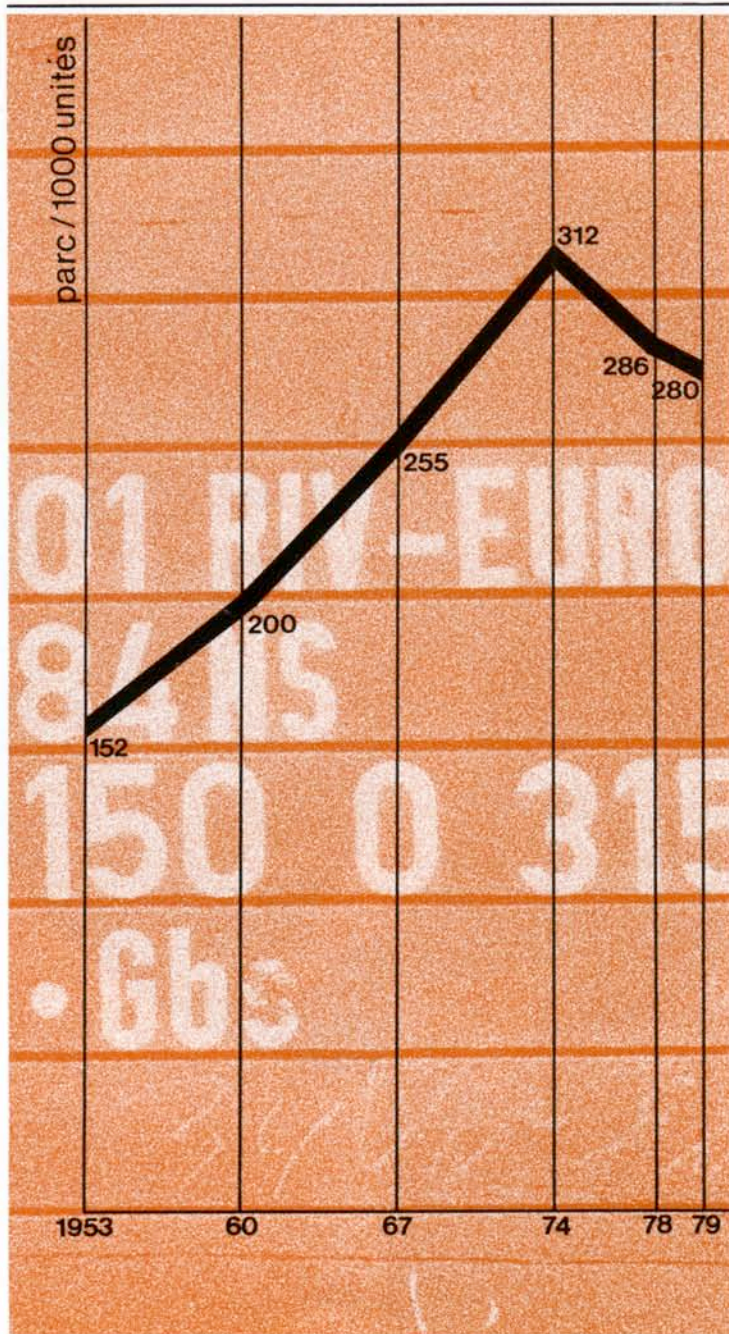


DE NOUVEAUX WAGONS



Le règlement international RIV autorisant plusieurs réseaux à conclure des conventions spéciales d'échange de matériel à condition de respecter les intérêts des autres réseaux, la Deutsche Bundesbahn et la SNCF décidèrent, en 1951, d'exploiter leurs wagons tombereaux ordinaires à deux essieux (code E) et leurs wagons fermés ordinaires à deux essieux (code G) suivant un régime spécial. Suivant cet accord, les wagons échangés ne devaient pas, comme les wagons ordinaires, être renvoyés directement vers le réseau propriétaire, mais se trouvaient à la disposition du réseau utilisateur. Cette mesure apporta à l'utilisation de ces wagons une grande souplesse et une remarquable économie de parcours à vide.

Le succès de cette expérience fut vite connu, et en 1953, dix réseaux décidèrent de fonder la Communauté EUROP pour l'exploitation, sur ces bases mêmes, des wagons Gs et E. Il s'agissait des chemins de fer allemands, français, autrichiens, luxembourgeois, italiens, néerlandais, suisses, danois et de la compagnie SAAR, disparue depuis par suite d'une absorption. La présidence de cette communauté fut confiée aux chemins de fer suisses et un "Bureau des Wagons EUROP" fut ouvert à Berne, pour l'application quotidienne de l'accord. Dans ce bureau, chaque réseau adhérent est représenté par un délégué qui



EN COMMUNAUTÉ

veille aux intérêts de son mandant.

Le parc des wagons EUROP fut progressivement élargi. Les wagons Ks, wagons plat ordinaires à deux essieux, furent les premiers visés; et en 1972, d'autres types s'ajoutèrent à la liste: les wagons fermés à deux essieux, de grand volume Gbs, les wagons ouverts à deux essieux, à déchargement par gravité Eds, les wagons à deux essieux et à toit ouvrant Ts ainsi que les wagons plats à bogies de plus de 18 mètres de longueur Rs. Pour rendre possible cette extension du parc EUROP, un système d'exploitation mieux adapté fut simultanément appliqué.

En 1977, les chemins de fer suisses abandonnèrent la gérance de la communauté EUROP, et la SNCB en assura la reprise.

L'effectif du parc de wagons EUROP a nettement évolué depuis la constitution de la communauté. Notre graphique en donne une idée claire. La diminution du parc des wagons fermés et ouverts à deux essieux a amené la communauté à prévoir une extension du parc à de nouveaux types de wagons, plus spécialisés. La SNCB, réseau gérant, fit entamer une étude. Deux ans plus tard, une proposition était faite à la commission en vue d'incorporer dans le parc EUROP quatre nou-

veaux types de wagons:

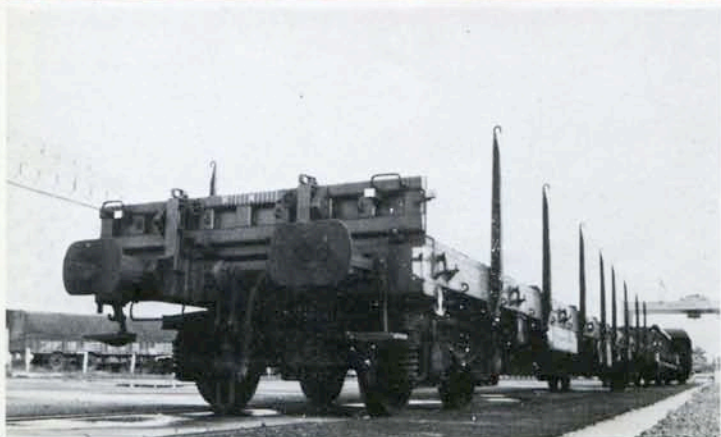
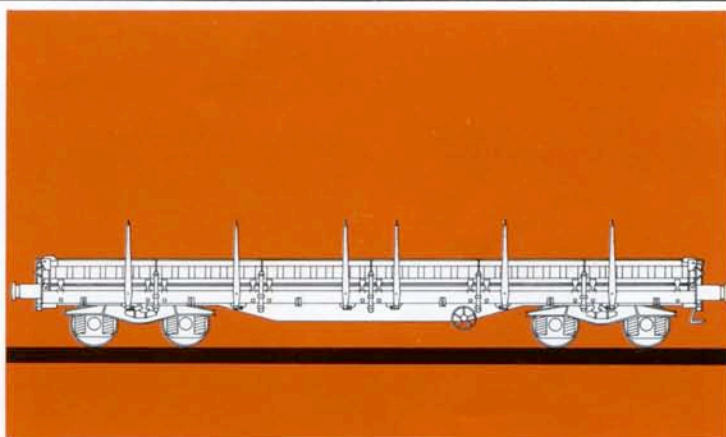
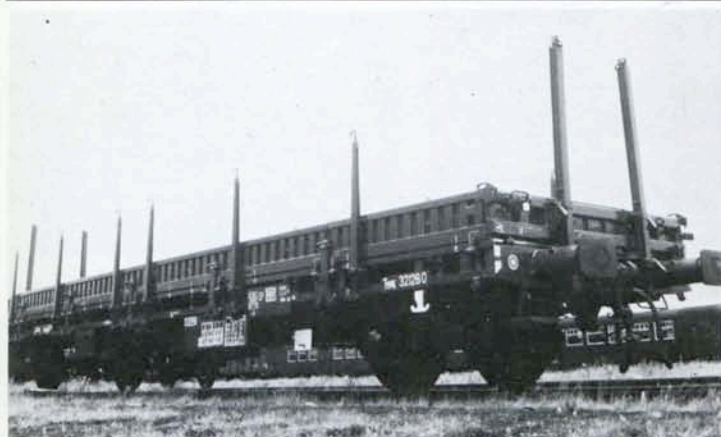
- Hbis, wagons fermés à deux essieux, à parois coulissantes;
- Res, wagons plats, à bogies, de plus de 18 mètres de longueur, avec hausses rabattables;
- Remms, wagons plats, à bogies, de moins de 15 mètres de longueur, avec hausses rabattables;
- Eaos, wagons tombereaux, à bogies, basculables latéralement et basculables en bout ou non.

Les lecteurs pourront retrouver les caractéristiques de ces wagons dans les fiches que nous leur avons consacrées depuis 1976.

Le travail de préparation est terminé. Le 9 mai a commencé le marquage EUROP, l'intégration et l'exploitation effectives des quelque 50.000 wagons des quatre types.

Précisons que les mouvements de ces wagons ainsi que de tous les autres mis en communauté sont contrôlés par le Bureau des Wagons EUROP transféré à Bruxelles où il fonctionne depuis le 29 octobre dernier.

Le 9 mai donc, un nouveau départ pour une communauté rajeunie.



Le temps des gares: un événement

Europalia est un festival culturel, organisé tous les deux ans depuis 1969 et consacré chaque fois à un pays de notre Europe. Au lieu de suivre la cadence en 1979, les organisateurs ont préféré attendre l'année du cent-cinquantième anniversaire du pays, afin de donner à la manifestation plus de relief encore. Et si l'essentiel du festival trouvera place selon la tradition, après les grandes vacances, d'autres événements s'y inscrivent déjà, à peine avons-nous terminé les vacances de Pâques.

Première grande pierre blanche au programme d'Europalia 1980: LE TEMPS DES GARES, une exposition ouverte au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles du 16 avril au 1er juin. Cette expo n'est pas totalement neuve puisqu'elle a déjà visité Lyon et Milan après son séjour à Paris, au centre Beaubourg, à partir de décembre 78. Après Bruxelles, d'ailleurs, elle reprendra la route pour Londres, la Suède, puis les Etats-Unis, où elle restera deux ans.

Conçue par le Centre de Création Industrielle, cette exposition est principalement l'œuvre d'un groupe d'architectes attirés par ces grands monuments qui ont marqué profondément les deux derniers siècles. Intérêt bien compréhensible, puisque l'architecte, aujourd'hui, n'est pas seulement homme de pierres, mais aussi ordonnateur d'environnement. Par ailleurs, les gares - et le chemin de fer en général - ont joué un rôle capital dans l'évolution de notre monde: elles furent au centre des conflits armés, espace stratégique par excellence, au centre de l'évolution sociale, croisement de chemins largement ouverts, au cœur de l'explosion économique, catalyseur incomparable.

Ne croyez pas que l'exposition de Paris nous en arrive telle qu'elle y était. Ceux qui l'ont parcourue lâbas peuvent y revenir à Bruxelles: le Palais des Beaux-Arts vit son temps des gares dans une ambiance belge. Les organisateurs ont voulu personnaliser l'exposition, la mettre en adéquation avec les festivités de 1980. La Belgique ne fut-elle pas le premier pays du continent européen à se payer un réseau ferroviaire? En fait, nous ne recevons de Paris que l'épine dorsale de l'exposition: 160 panneaux didactiques articulés autour de 14 grands thèmes tels que la gare pivot de la



ville, espace stratégique, incitation à l'imaginaire, etc. Paris nous envoie aussi une maquette de la gare d'Anvers Central, que d'aucuns considèrent comme la plus belle d'Europe, quelques œuvres de peintres français, quelques maquettes en carton, deux décors en trompe l'œil, et le catalogue, admirablement composé, qui a reçu, pour la circonstance, un appendice belge.

Mais que pouvons-nous montrer qui soit typiquement de chez nous? Bien des choses en vérité. Des lithos, des maquettes et des documents du Musée de la SNCB, consacrés à la naissance du rail en 1835, entre Bruxelles et Malines. En particulier, deux maquettes géantes ont été fabriquées (et d'autres viendront encore) par un groupe malinois, appelé Mijlpaal; elles montrent à l'évidence comment le chemin de fer, trouvant son centre névralgique dans cette cité, en a modifié le profil, la vie, le développement.

Un cabinet Delvaux rassemble des œuvres de ce "peintre des gares", amoureux des chemins de fer s'il en est, créateur de toiles qui lui ont permis de baigner toute sa vie des rêves de son enfance, au début du siècle. D'autres peintres et photographes belges, également inspirés par le rail, ont pendu leurs œuvres aux cimaises du Palais des Beaux-Arts.

Mais ce n'est pas tout. Une association professionnelle présente des maquettes des anciennes gares de Bruxelles Nord et Midi, en sucre. La gare-espace ludique apparaît également dans l'exposition. On sait que les maquettistes s'en donnent à cœur joie avec leurs petites (mais si précises et fidèles) reproductions de matériel ferroviaire. On sait aussi que fleurissent aujourd'hui des passions très fortes pour tout ce qui touche les trains. Hier, on en parlait peu, comme si ces "ferromaniaques" (n'y voyez rien de péjoratif) éprouvaient quelque gêne à parler de leur hobby. A présent, non seulement ils sortent de l'ombre, mais ils se regroupent, correspondent entre eux et apportent aux historiens du rail une aide précise et originale. Ils sont aussi au Palais des Beaux-Arts, car parler des gares sans réseau miniature, ce serait offrir un citron vidé de tout son jus.

Imaginée par des architectes, l'exposition doit passionner les amateurs de pierres, évidemment. Elle doit aussi ouvrir les yeux à ceux qui ont proclamé un peu vite que les gares n'ont pas de style, se ressemblent toutes, ne présentent aucun intérêt. Bien des gares sont d'authentiques œuvres d'art, où l'architecte a mis tout son savoir et son amour, où l'ingénieur, pour dessiner l'armature métallique des grandes verrières, s'est joué des

lignes avec un sens esthétique bien aiguë. De la première gare de Bruxelles, à l'Allée Verte, jusqu'à celle de Louvain la Neuve, étroitement insérée dans un complexe multi-fonctionnel, en passant par Anvers Central, aujourd'hui classée, par la gare de Tournai, centenaire en 1979, et qui valut à son architecte, Beyaert, une décoration que Leopold II lui épingla personnellement le jour de l'inauguration... en passant par toutes les gares qui ont marqué leur époque, et que l'on retrouve dans Gares d'Antan, album de Paul Pastiels publié par la SNCB... que de variété, que de beauté aussi, que de styles différents! Cluysenaer, pour ne citer que lui, a donné aux gares de la compagnie Dendre-Waas un cachet particulier, et son rôle fut grand dans l'élaboration de toute une série d'autres; il est bien représenté dans l'exposition.

Ce qu'on peut voir aussi aux Beaux-Arts, c'est que le monde a bien changé, du fait de la présence du chemin de fer. La gare s'est imposée, dès l'abord, comme le symbole de la révolution industrielle, comme un pôle d'attraction, comme le point de départ d'un tout autre mode de vie. La navette, le travail à plusieurs dizaines de kilomètres du domicile, la dispersion et la multiplication des contacts, les grands exodes de l'été, l'accès à d'autres paysages, d'autres régions, le chemin de fer n'y est pas étranger. Les grands halls des gares sont en quelque sorte des salons d'adieu et de retrouvailles. Pourquoi la ville de Tournai aurait-elle organisé, en août 1879, trois jours de Fêtes Royales en prenant prétexte de l'inauguration de sa gare si ce monument n'avait pas, pour toute la population, des plus humbles aux mieux nantis, été le signe d'un plus, d'un mieux? Pourquoi, aujourd'hui, des particuliers s'alarmeraient-ils de la disparition de certaines vieilles gares et chercheraient-ils parfois à les sauver en les achetant si le bâtiment, même banal, ne représentait pas un dynamisme, une vitalité qui marquent profondément notre comportement? On me dira: "L'avion...". Evidemment, les aéroports, comme les gares maritimes, portent en elles des éléments semblables. Mais jusqu'à quel point? Au risque de friser l'emphase, on dirait volontiers que la gare est le pilier de la civilisation moderne, que sans elle, notre présent ne serait pas pareil.

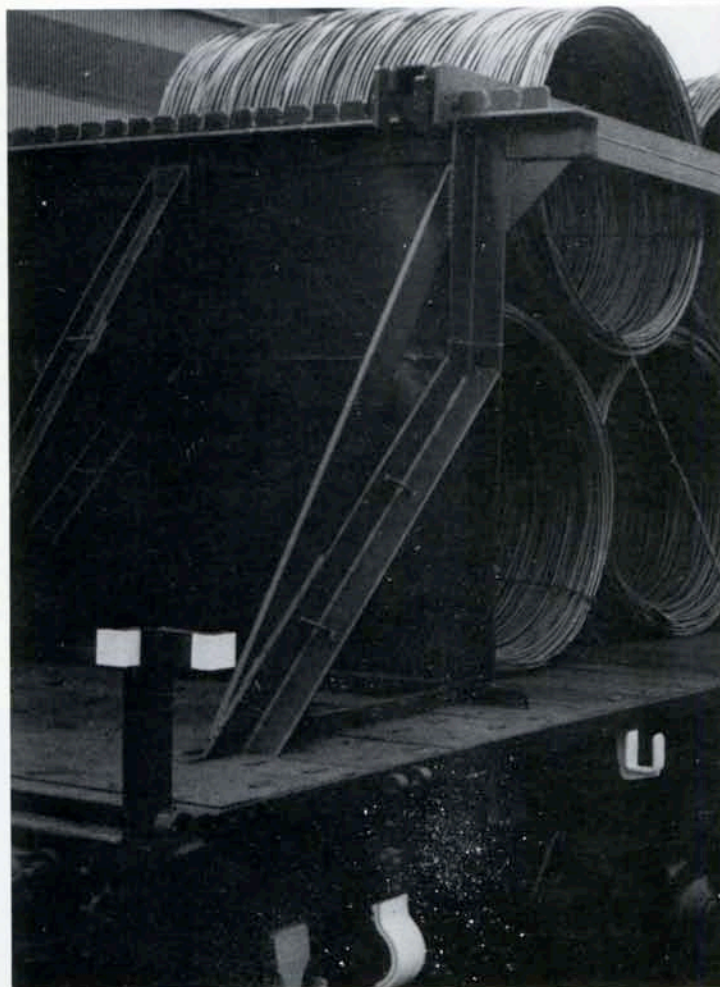
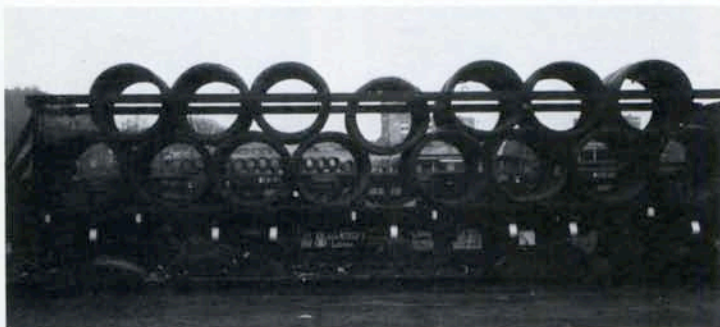
UTILISATION IMPREVUE



La SNCB possède des wagons plats à crémaillères et poutres de guidage, destinés à l'origine au transport de caisses de verre.

Les services techniques de l'exploitation nous communiquent ces deux photos où l'on voit ce type de wagon chargé de rouleaux de fil sur deux lits.

Utilisation imprévue, mais bon tuyau à suivre.



1980 train + auto



LE TRAIN VA PLUS LOIN...

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

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

Vous êtes libre de mouvements et vous gagnez du temps.

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

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



TRAIN + VELO: UN WEEK-END, PAR EXEMPLE

Des forêts? Ils en ont 6.000 hectares. Des rivières? Ils n'en manquent pas non plus: la Semois, le Ton, la Vire, la Mellier, la Rulles, l'Attert, la Sûre.

Du soleil? Ils en profitent sans doute plus qu'ailleurs dans le pays. A vrai dire, ils bénéficient d'un micro-climat; il suffit, pour s'en convaincre, de suivre, à la télé, la carte des températures. Une vie plus naturelle? C'est leur lot, ils en conviendront sans doute.

Mais qui, ILS? Les Gaumais, bien sûr, ceux-là mêmes dont on dit qu'à les appeler Ardennais, on encourt les pires périls. Mais sans doute est-ce plaisanterie.

Vraiment, ils habitent une jolie région. Villages groupés, aux habitations pour la plupart en pierre locale, étendues boisées ou cultivées, que vous traversez dans le silence - car le babillage des oiseaux et la chanson des rus appartiennent au silence. Ça et là, vous rencontrerez peut-être encore un attelage patient: chariot aux roues cerclées de fer, lourde rossinante tout à son effort, qui double un de ces nombreux calvaires dressés à la croisée des chemins sinueux.

Ne croyez pas, à lire ces phrases, que nous les prenions pour "de bons sauvages": ces gens sont bien de notre temps, avec en plus la pesanteur d'une vie proche de la terre, qui se garde bien des artifices dont la population des villes fait son quotidien.

Tenez: prenez la gare de Marbehan. Toute en pierre régionale, elle possède un peu de ce caractère des maisons gaumaises. Son buffet - ou plutôt son restaurant, il mérite bien ce terme - possède un feu ouvert, autour duquel s'organise une symphonie de bois naturel: bas de murs et mobilier. Tout cela rehaussé d'un crépi clair, qui emplit l'ensemble d'une lumière chaude. Née il y a



quelques années, elle aurait pu suivre les traces du modernisme sans goût, plastique-béton et autres fanfreluches. Mais non, elle est bien gaumaise, dans sa forme et ses matières.

Pourquoi tant parler de cette gare, direz-vous? Parce qu'on y loue des vélos. Train + vélo, la formule écologique.

La SNCB a publié des feuillets qui invitent les locataires à des itinéraires touristiques autour de cette gare: trois boucles d'une cinquantaine de kilomètres, pour décrire un trèfle dans la région. A cela, le groupement des syndicats d'initiative Sud Ardenne et Gaume ajoute en ce mois de mai quelques circuits supplémentaires qu'un dépliant explique en détail. Traverser la forêt d'Anlier, admirablement chouchoutée par les Eaux et Forêts, filer sur Virton et son musée gaumais, témoin, s'il en est, de la vie des autres siècles, musarder vers Arlon et ses vestiges des temps romains, ou vers Martelange, tout proche voisin du Grand-Duché... Rouler à courbe de Semois, et casser la croûte à La Cuisine, pour rire un peu de cette association d'idées... Rassurez-vous: les vélos proposés à Marbehan sont tous munis de changements de vitesse; la région, nul ne l'ignore, présente quelques jolies côtes à vous faire perdre les pédales. Mieux vaudrait s'en jouer à petit braquet.



Il fallait faire l'expérience, en deux jours, bien sûr, parce que la Gaume n'est pas derrière la porte.

Départ samedi matin, par un train qui nous dépose à Marbehan entre 10 et 12. Nous avions prévu notre affaire: un coup de fil 48 heures plus tôt et nous étions attendus. Le retour était prévu le lendemain, à 18h54. Un beau programme à réaliser.

On nous promettait l'hôtel dans une fourchette de 1100 à 1300 francs et le camping pour 650 francs, en pension complète dans les deux cas. La chose nous convenait.

A peine arrivés, les vélos loués, nous nous sommes enfoncés dans la forêt d'Anlier, un petit Eden pour naturalistes. Au guidon des vélos pendait le sachet lunch, enlevé à Marbehan. Il faisait beau. Nous avons appuyé les



bécanes contre un gros arbre et pique-niqué agréablement dans la verdure, en silence, pour percevoir chaque bruit, chaque murmure autour de nous. L'après-midi, nous avions atteint, sans aucune peine, Martelange sur Sûre. La moitié du chemin était couverte. Il nous restait à flâner un peu: les berges de la Sûre, Grumelange, les abords du Grand-Duché, un brin de cassettes avec un pêcheur... Puis retour, qui à l'hôtel, qui au camping, selon les goûts, non sans avoir pris, dans l'intimité du restaurant de Marbehan, le repas qui nous y attendait.

Le dimanche, après un petit déjeuner toujours compris dans notre forfait, nous filions vers Virton, par la forêt, lorsque nous apparut l'indication du parc archéologique gallo-romain de Buzenol. Un bel arrêt à faire. Mais notre but, c'était le Musée Gau-



mais, où l'on pénètre entre deux haies de taques de foyer fabriquées dans les fonderies gauloises pendant 5 siècles. Pas grand, le musée, mais riche en curiosités, et bien organisé, puisqu'on peut le visiter même le dimanche (il ferme le mardi).

Après le pique-nique, toujours compris dans notre pension complète, nous sommes remontés vers Marbehan, tout à l'aise, en passant par la vallée de Rabais et son domaine touristique tout neuf avec étang de pêche, piscine, salle de sports, etc. Des rayons de soleil filtraient dans le sous-bois, créaient sur la Semois des scintillements de feu d'artifices, se jouaient de notre ombre, au gré des sinuosités de la route... Pour un peu, nous aurions raté notre train. Mais tant qu'à parler de forfait, mieux valait le déclarer à ce moment; les mollets commençaient à tirer: 100 bornes en deux jours, quand on n'a pas l'habitude!

Sur le quai, quelques voyageurs souffraient aussi du gras de la jambe: ils avaient suivi les randonnées pédestres fléchées dans la région. Sans forcer, sans doute: le Sentier de Grande Randonnée, qui va de Bohême au Portugal en passant par la Gaume, ils l'avaient à peine traversé. Mais quand-même...

Il nous reste encore quelques circuits à découvrir, dans une nature riche, encore très pure, et un climat encourageant. Il nous reste beaucoup de choses à voir, dans ce coin de paradis entre résineux et vignobles. Ce souvenir, en tout cas, on ne peut le "gauter" facilement. Le jeu de mots vous choque? Tant pis. Quand on a le cœur léger...



VACANCES PAR TRAIN EN FRANCE, ESPAGNE ET AUTRICHE

Voulez-vous du soleil à tout casser? Voulez-vous rentrer de vos vacances couleur chocolat, œil pétillant et plein de dynamisme? Nous avons pour cela une solution - le train - et plusieurs possibilités nouvelles cette année. Voyez donc.

Objectif Biarritz

Vous connaissez déjà le train autos-couchettes Bruxelles-Biarritz, qui part le samedi soir pendant la saison d'été. Et bien, cette année, ce train aura un p'tit frère, le Liège-Biarritz, qui partira tous les jeudis soirs du 19 juin au 23 août et rentrera au bercail le samedi matin. Le départ est fixé à 20 heures, de la gare de Bressoux, et l'arrivée à Biarritz le vendredi matin à 9h49. Au retour, le train quitte Biarritz à 18h30 et rejoint Bressoux le samedi matin à 8h31.

Pour prendre sa bagnole dans les bagages, il faut partir de Bressoux. Mais si l'on part sans son automobile, on peut prendre ce train à Namur, Charleroi et en descendant à Bordeaux ou Bayonne.

Et pour se payer deux jours de vacances en plus, la solution est simple: on part le jeudi soir de Bressoux, et on rentre le lundi matin à Schaerbeek (avec le Biarritz-Bruxelles).

Costa Brava Express

Si Biarritz donne accès direct à l'Espagne et au Portugal, en restant du côté de la Méditerranée, on peut aussi s'offrir de jolies vacances.

Du 5 juin au 4 septembre, tous les jeudis soirs, le Costa Brava Express filera de Hollande vers le Languedoc-Roussillon, d'où il repartira le vendredi soir vers nos contrées. Les arrêts de ce train

en Belgique: Berchem-Anvers, Bruxelles Quartier Léopold et Namur. En France, ce train s'arrêtera à Nîmes, Montpellier, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan.

Mais les candidats hidalgos pousseront jusque Port Bou, où ils trouveront de bonnes correspondances pour toute l'Espagne orientale.

Pas question d'emporter sa voiture, cette fois. Mais le train se compose de voitures-lits, de voitures-couchettes et de quelques voitures pour voyager assis.

Pour nouveau qu'il soit, ce train n'a pas l'exclusivité de la Costa Brava, puisque le Camino Azul, son aîné, continue à rouler tous les mardis pendant la période des vacances.

See Express

Cette fois, il s'agit de prendre pour point de mire la cime des montagnes autrichiennes. Dès le 1er juin, tous les dimanches, le See Express part de Bruxelles en direction de Klagenfurt et Bolzano, sans faire d'arrêt entre la Belgique et l'Autriche, ce qui lui donne une vitesse commerciale intéressante (par exemple, départ de Bruxelles à 18h03, arrivée à Velden-am-Wörthersee, le lendemain à 10h59).

Comme le précédent, ce train permet de voyager assis, en couchette ou en lit et de casser une fameuse graine dans la voiture-restaurant (que nous avions oubliée en parlant du Costa Brava Express); en plus, une voiture bar-disco offre une excellente thérapie contre les fourmis dans les jambes.

Trois trains nouveaux, trois occasions de prendre des vacances encore plus détendues.



LE TEMPS DES LOCOMOTIVES

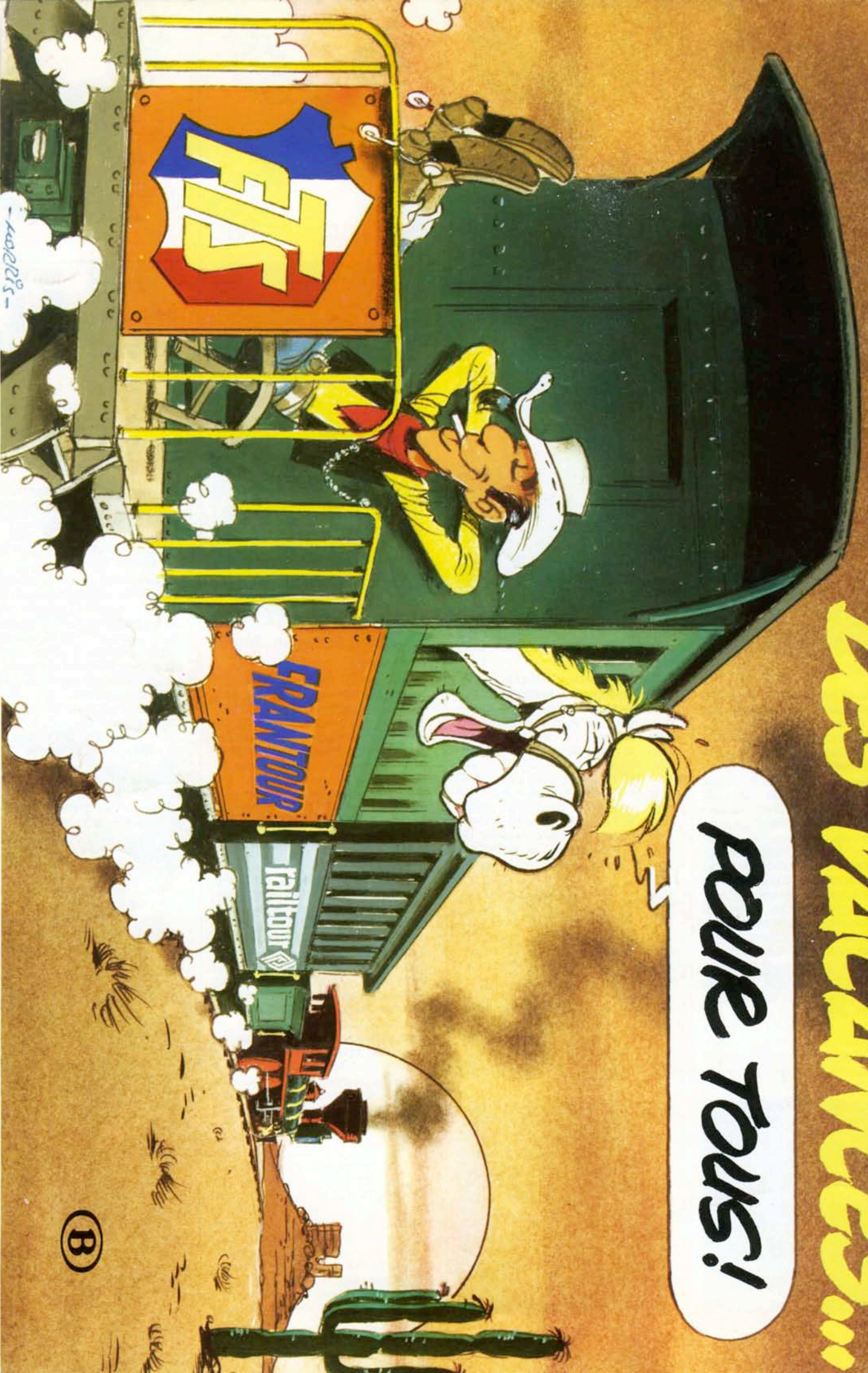
Transport un peu exceptionnel, le 10 avril, à Bruxelles, puisqu'une locomotive est arrivée sur camion au centre de la ville, plus précisément à l'entrée du Palais des Beaux-Arts.

Petite locomotive, en vérité, puisqu'il s'agissait de la reproduction en bois (mais grande nature quand-même) de la première unité fabriquée en Belgique au siècle dernier. A cette époque, les engins moteurs n'avaient pas les dimensions qu'on leur connaît aujourd'hui. "Le Belge", puisque c'est son nom, sortit des ateliers de Cockerill à Seraing dans le courant de l'année 1835. Ce véhicule roula sur le réseau belge encore embryonnaire; c'était la sixième locomotive utilisée par les chemins de fer naissants, les cinq premières étant venues d'Angleterre.

Pas ordinaire, ce transport d'une locomotive par une firme de déménagements.

DES VACANCES...

POUR TOUS!



(B)

FORFAITS RAILTOUR & F.T.S. 10 JOURS TOUT COMPRIS A PARTIR DE 6.575 F