



INFORMATIONS



de la

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

21, rue de Louvain, Bruxelles.

Bulletin édité par le SERVICE DE PRESSE ET DE DOCUMENTATION

N° 55

Tél. 13.18.70 — extensions 3013 et 3057.

10 avril 1956

REPRODUCTION SOUHAITEE

H.F.G.	W
H.D.	z
A.D.	
P.P.	
G.N.	9
G.D.	
A.L.	
P.V.G.	

Le nouveau numérotage des classes de voitures.

Le mois dernier, a été entreprise la première phase du nouveau numérotage des classes de voitures de la SNCB. Aux chiffres peints sur les voitures du service intérieur, on substitue pour les voitures et compartiments de la 2e classe actuelle, des décalcomanies portant des numéros 2 provisoires. Les chiffres 3 des voitures et compartiments de la troisième classe actuelle sont effacés.

En ce moment, les voitures du service international subissent à leur tour ce premier démarquage. Tous les chiffres peints sur ces voitures seront effacés et, jusqu'au 2 juin prochain, les 1e et 2e classes actuelles porteront leur numéro sur décalcomanie. Comme dans les voitures du service intérieur, la 3e classe des voitures internationales ne portera plus de numéro avant le 2 juin.

Les travaux d'électrification sur le réseau belge.

Les travaux d'électrification, qui furent arrêtés complètement sur tout le réseau pendant les fortes gelées du mois de février, ont repris dès le début du mois de mars.

Sur la ligne Bruxelles-Namur, le déroulement des lignes caténaires est complètement terminé; le réglage reste à effectuer entre Rhisnes et Namur. Les travaux de signalisation sont en cours à Loncée, Beuzet, St Denis-Bovesse et aux passages à niveau à signalisation automatique. En gare de Namur, le réglage des lignes caténaires s'achève. Les travaux de bétonnage des poteaux, côté Bruxelles, ont commencé.

Le déroulement des lignes caténaires est terminé aussi sur la ligne Namur-Arlon, sauf en gare d'Arlon et sur quelques tronçons près des ouvrages d'art en construction. Le montage des sous-stations de traction de Ciney, Forrières, Longlier et Arlon est en cours.

Sur la ligne Wavre-Louvain, le tirage des lignes caténaires commencera fin avril.

Les travaux de bétonnage des fondations sont terminés entre Namur et Charleroi, et le levage des poteaux a commencé entre Namur et Flawinne. Le bétonnage des fondations est terminé aussi sur la section Gembloux-Moustier, ainsi que les travaux d'adaptation de la signalisation à Gembloux et à Jemeppe-sur-Sambre.

Les travaux d'électrification continuent favorablement sur la Ceinture Ouest de Bruxelles, entre Liège et Kinkempois, et sur le tronçon Melle-Merelbeke-Gand.

Enfin, le bétonnage des massifs de fondation sur la ligne Anvers-Essen sera repris fin avril.

La SNCB commande 60 voitures à couchettes.

Depuis 1948, le trafic international sur le réseau de la SNCB ne cesse de croître en raison de l'amélioration des conditions sociales et du goût de plus en plus marqué pour les déplacements à longue distance manifesté par toutes les classes de la société.

L'augmentation du trafic est illustrée par les quelques données ci-après :

Le nombre de trains internationaux qui était de 38 en 1948 s'est élevé à 62 en 1955.

Le nombre de trains spéciaux -trains d'agences et de mineurs - s'est progressivement accru et est passé de 461 en 1948 à 736 en 1955.

Le nombre de trains de pèlerins au départ de la Belgique à destination de Lourdes qui s'élevait à 60 en 1948 a atteint 84 en 1955.

Le nombre de voitures de renfort qui était de 2.645 en 1954 est monté à 3.165 en 1955.

Pendant la saison estivale, le trafic de et vers l'Angleterre, qui alimente pour une grosse part les trains internationaux, est passé de 389.000 voyageurs en 1954 à 471.800 en 1955, soit une augmentation de 20 %.

D'autre part, le nombre de voyageurs passés aux frontières terrestres s'est élevé de 1.650.000 en 1954 à 1.750.000 en 1955, soit un accroissement de 6 %.

Les efforts déployés par les chemins de fer en vue d'offrir au voyageur de meilleures conditions de confort, de rapidité et de repos permettent d'envisager l'avenir avec optimisme.

Certaines agences de voyages, qui précédemment limitaient leurs demandes à des renforts de trains réguliers, ont demandé pour 1956 l'organisation de trains complets.

Les demandes de trains pour Lourdes dépasseront en 1956 le nombre de 1955. Pour 1958 - centenaire des apparitions - le nombre de trains à mettre en ligne est d'ores et déjà fixé à quelque 200.

L'année de l'Exposition verra se dérouler un trafic international qui exigera pendant plusieurs mois non seulement les plus gros efforts de la Société, mais aussi de toutes les administrations de l'Europe.

Pour faire face à ce trafic toujours croissant, la SNCB dispose de 221 voitures internationales, réparties, compte tenu du nouveau régime de classes à partir de juin 1956, en 73 voitures de Ire classe, 108 voitures de 2^{me} classe et 40 voitures mixtes Ire et 2^{me} classes.

Ce nombre, devenu nettement insuffisant, a obligé la SNCB à faire de plus en plus souvent appel à l'aide bienveillante des administrations étrangères et à prélever des voitures du service intérieur.

C'est pourquoi la Société a décidé de commander, à l'industrie privée, 60 voitures à couchettes, qui seront incorporées dans les trains internationaux de nuit. L'augmentation du nombre de couchettes pour les transports de nuit en chemin de fer, répond en effet au désir de plus en plus marqué de la clientèle internationale et les principaux réseaux européens s'engagent résolument dans cette voie.

Les nouvelles voitures à couchettes seront de la 2^e classe nouvelle et comporteront 8 places "assis" et 6 couchettes par compartiment. Elles seront équipées du chauffage électrique.