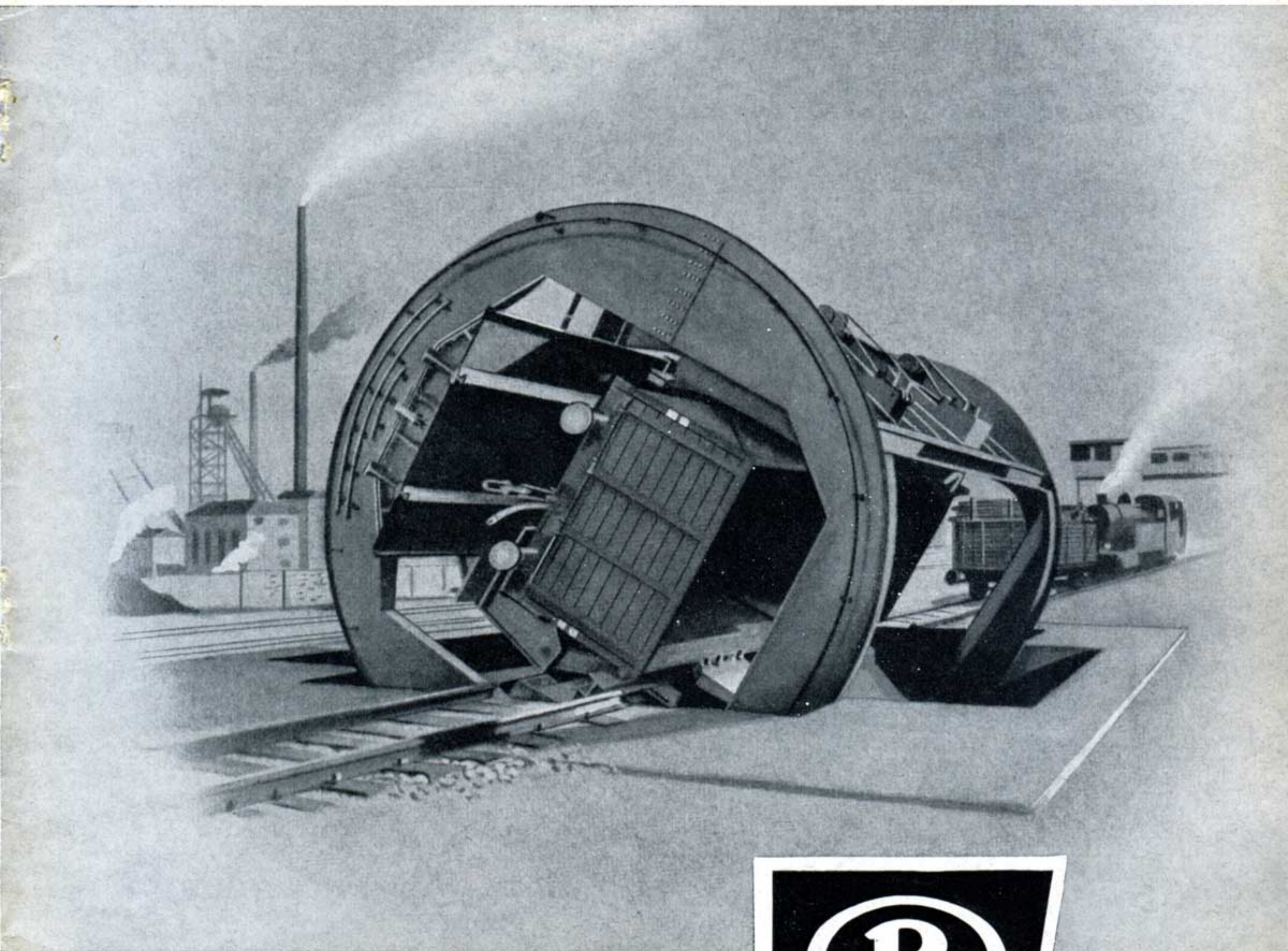


INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602
PERIODIQUE BIMESTRIEL — NUMERO 2 / AVRIL 1964



Le culbuteur rotatif de wagons (p. 3).



SOMMAIRE : Adaptation de certains tarifs au 1^{er} avril 1964, p. 2 / Le culbuteur de wagons, p. 3 / Arrimage du matériel fragile, p. 7 / L'aviation et les chemins de fer, p. 8 / Belgique - Côte d'Azur sans devoir traverser Paris, p. 9 / Europabus, programme 1964, p. 10 / Employeurs, ce problème est aussi le vôtre, p. 11 / Voyagez en train avec votre voiture, p. 12 / Nouvelle présentation de l'indicateur des trains, p. 14 / Dégradation des routes, p. 15 / Tarifs applicables au trafic de marchandises entre l'Allemagne et la Belgique. — Avis tarifaires, p. 16.

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

Adaptation de certains tarifs au 1^{er} avril 1964

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. a approuvé les aménagements tarifaires ci-après avec date de mise en vigueur au 1^{er} avril 1964:

I. Voyageurs.

1. Billets.

Les prix de base des billets simples sont portés de 0,90 F par km à 1,00 F par km en 2^e classe et de 1,45 F par km à 1,50 F par km en 1^{ère} classe.

La réduction pour les billets aller et retour est fixée uniformément à 10%.

2. Abonnements ordinaires.

Les prix de ces abonnements sont augmentés en moyenne de 17,7%.

3. Abonnements sociaux.

Les prix de ces abonnements sont augmentés en moyenne de 13,7%.

Par ailleurs, ces abonnements seront dorénavant valables sans restriction les dimanches et jours fériés.

Le plafond des rémunérations brutes des employés pouvant obtenir un abonnement de l'espèce est porté de 100.000 F à 125.000 F par an.

4. Abonnements scolaires.

Les prix de ces abonnements sont augmentés en moyenne de 15,4%.

5. Tickets de quai.

Le prix des tickets d'entrée est porté à 5 F.

II. Bagages enregistrés.

La taxe minimum est portée de 28 F à 30 F. Il en est de même pour la taxe afférente au transport d'une voiture d'enfant repliée ou d'un vélo d'enfant.

La taxe pour le transport d'un vélo ou d'une voiture d'enfant est portée de 38 F à 40 F, celle pour le transport d'un vélomoteur de 66 F à 70 F.

III. Dépôt de bagages.

Le prix des carnets contenant 25 bons pour le dépôt de vélos dans les gares est porté de 70 F à 75 F, tandis que celui de l'abonnement mensuel pour le dépôt d'un vélo dans une gare déterminée est porté de 55 F à 60 F. Pour le dépôt de vélomoteurs, les prix correspondants sont de 100 F pour les carnets de 25 bons et de 80 F pour les abonnements mensuels.

IV. Envois de détail.

Le prix de transport des *colis postaux* est porté de 26 F à 28 F. La taxe pour la prise à domicile de ces colis passe de 7 F à 8 F.

Les prix fixes prévus à toutes distances pour les *envois express* ne dépassant pas 10 kg sont fusionnés en un prix uniforme de 40 F.

Les envois express de plus de 20 kg sont majorés en moyenne de 5%.

La taxe de prise ou de remise à domicile des envois express, qui s'élevait uniformément à 5 F par 10 kg, est portée à 10 F pour les 10 premiers kilos.

Les prix de transport applicables aux *envois de grande vitesse* ne dépassant pas 50 kg et expédiés entre deux zones A de camionnage, sont majorés de 5%.

Un nouveau nuancement en fonction du poids des envois est introduit dans le barème des opérations de camionnage.

La taxe d'enregistrement prévue pour les envois non franco est portée de 9 F à 10 F.

ENVOIS DE DETAIL

L'échelle de ristournes du tarif spécial 9102 est étendue de la manière suivante:

5% pour une recette de	200.000 F	8% pour une recette de	750.000 F
6% » » » »	300.000 F	9% » » » »	1.000.000 F
7% » » » »	500.000 F	10% » » » »	1.500.000 F

La clause de fidélité est supprimée.

le culbuteur de wagons

Le culbuteur est un engin qui permet le déchargement rapide des wagons ouverts par simple inclinaison, voire par retournement du véhicule.

La marchandise ainsi déversée dans une fosse, y est reprise par extracteur et évacuée par transporteur à courroie ou à godets, vers des silos ou vers le parc de stockage.

Le culbuteur est recommandé pour les industries qui déchargent au moins une dizaine de wagons par jour. Il est utilisé pour le déchargement de charbon - coke - scories - minerais - chaux - pierraille - sable - betteraves et toute autre marchandise transportée en vrac en wagon tombereau.

Le culbuteur est situé dans la voie de déchargement et permet une circulation continue des wagons. Le rendement du déchargement est de 8 à 20 wagons par heure (un ouvrier pour la desserte), d'après le type de culbuteur utilisé. Le rendement horaire ainsi obtenu est de l'ordre de quelque 200 à 500 tonnes.

Les culbuteurs sont du type frontal, latéral ou rotatif.

Les culbuteurs frontaux permettent de traiter les wagons tombereaux ordinaires munis d'une ou de deux portes d'about. A noter que les essieux des wagons soumis à culbutage doivent autant que possible être montés sur des roulements à rouleaux ou avec boîte à « perfect packing » (1).

(1) Bourrage contenant l'huile de graissage



1



2

Figures 1-2 Un culbuteur de wagons utilisé à l'usine à claveaux de la S.A. des charbonnages d'Helchtren-Zolder. (Déchargement de sable). (photos Putman)

Pour des trafics réguliers, la SNCB peut envisager de mettre à la disposition des utilisateurs, en service de navette, des wagons dont l'équipement répond à ces exigences.

Pour les culbuteurs rotatifs ou latéraux les caisses des wagons doivent être appropriées pour résister aux efforts appliqués au cours du culbutage. Ces derniers types sont généralement utilisés pour traiter des wagons de parti-



Figure 3 Culbuteur frontal unilatéral à commande électro-hydraulique.

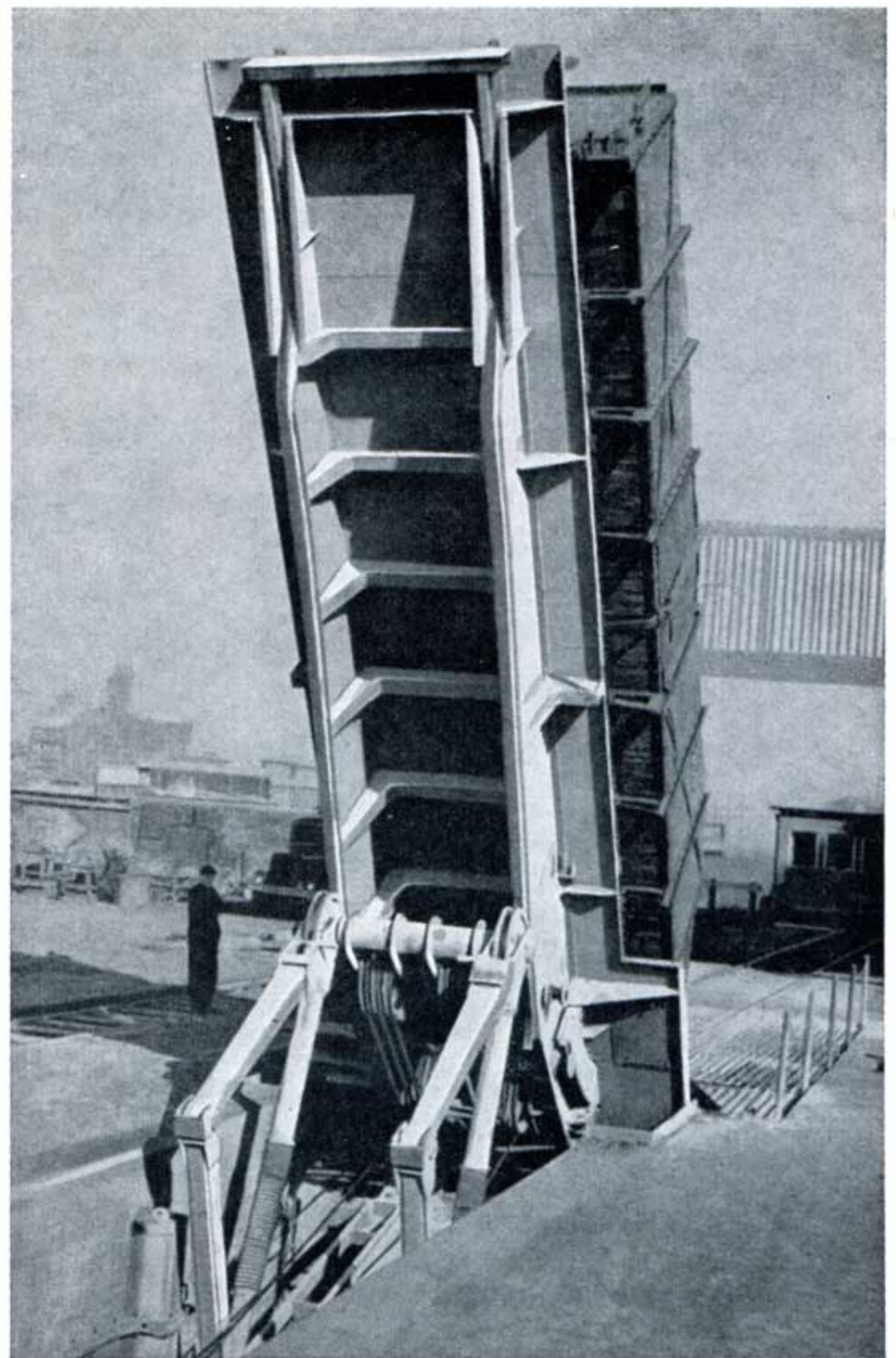


Figure 4 Culbuteur frontal unilatéral actionné par treuil.

culiers construits en vue de ce procédé de déchargement.

Le culbuteur frontal est donc le plus simple et il en existe une gamme très étendue :

1. Le culbuteur articulé culbutant dans un seul sens.

Le culbutage se fait par commande électro-hydraulique (fig. 3) ou par treuil (fig. 4).

Ces culbuteurs peuvent être montés sur plaque tournante (fig. 6) ce qui permet de :

- tourner les wagons munis d'une seule porte d'about ;

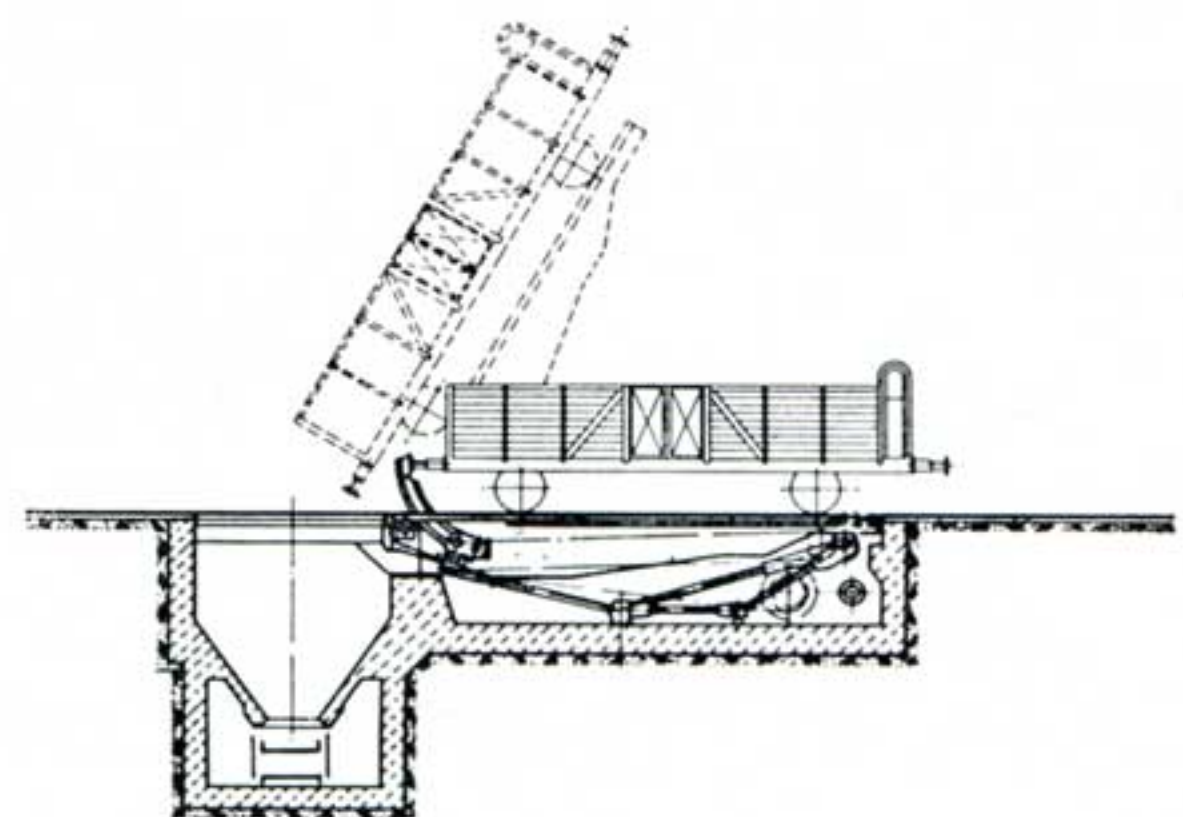


Figure 5 Fosse d'un culbuteur frontal unilatéral.



Figure 6 Culbuteur à plaque tournante.

- décharger dans plusieurs fosses de réception situées autour de la plaque tournante;
- renvoyer les wagons déchargés sur une autre voie.

2. Le culbuteur à portique et à effet bilatéral.

Les culbuteurs avec treuil placé au sommet d'un portique sous lequel passe le wagon, permettent le déchargement soit dans un silo central, soit dans deux silos différents situés à chaque extrémité du plateau supportant le véhicule.

Il existe par ailleurs d'autres culbuteurs frontaux tels que :

- les culbuteurs ayant leur mécanisme de treuil à côté du plateau. Ils sont recommandés pour les installations où la profondeur des fondations est limitée par la nature du terrain;
- les culbuteurs à goulotte relevable pour le déchargement de marchandises susceptibles d'être avariées par la chute;
- les culbuteurs pour le chargement de bateaux, etc.

Contrairement à ce qu'on pourrait croire, les investissements à consentir peuvent être considérés comme très modérés.

La dépense pour l'installation d'un culbuteur simple (articulé), avec sa fondation, est de l'ordre de 1 500 000 F (sans la fosse et la bande transporteuse).

A titre d'exemple, pour une entreprise qui reçoit journallement une vingtaine de wagons, la tonne culbutée revient à 3 F environ (y compris amortissement, intérêt, entretien, main-d'œuvre et énergie).

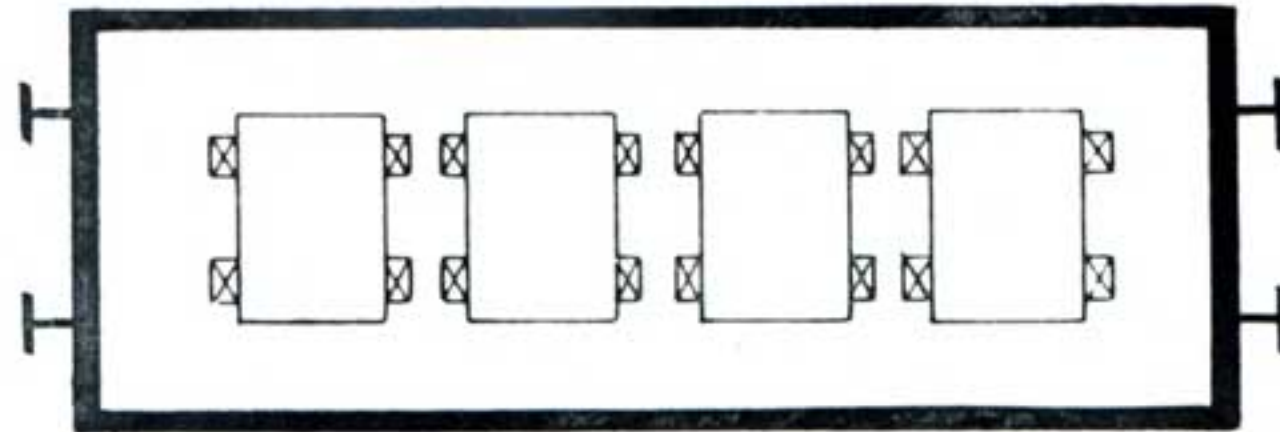
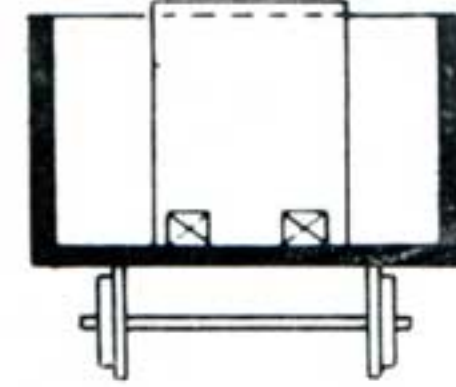
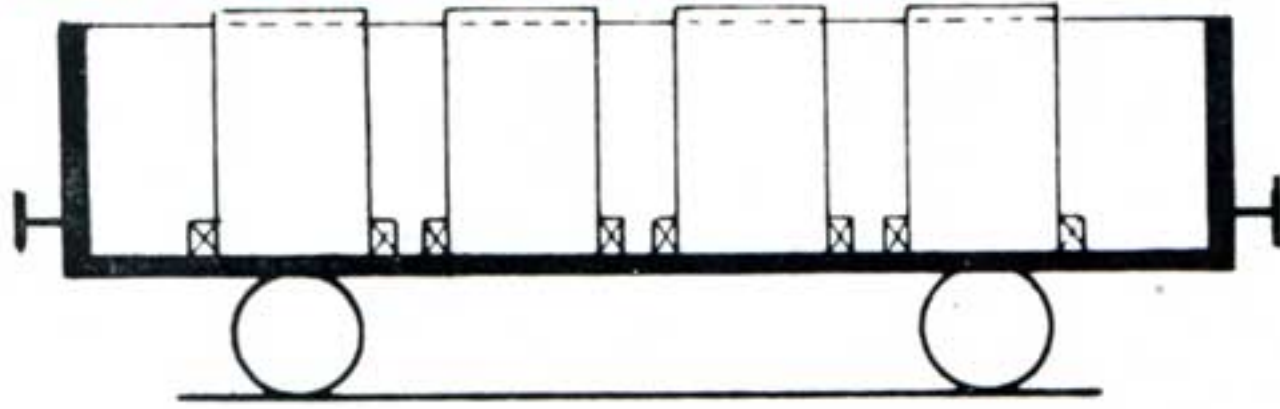
Actuellement, une vingtaine de culbuteurs fonctionnent en Belgique (7 unités ont été mises en service au cours des 2 dernières années). D'autres entreront en service en 1964 ou sont à l'étude.

Les clients désireux d'examiner l'opportunité d'installer un culbuteur de wagons peuvent se mettre en rapport avec notre service spécialisé « Service Manutention Direction E 11-3 — 17, rue de Louvain à Bruxelles — tf. 13.18.70 ext. 3113 ou 3491 ».

Ce service se mettra volontiers à leur disposition pour trouver la solution la plus adéquate à leurs problèmes.

Nous attirons également l'attention de nos lecteurs sur le fait que tout culbuteur doit être agréé par le chemin de fer. A cette fin, les plans du culbuteur projeté seront envoyés pour accord à la Direction M.A. division 23-3 — 17, rue de Louvain à Bruxelles.

Fig. 1. Calage rigide de pied (à déconseiller)



CALAGE DES MARCHANDISES

Fig. 2. Calage souple de caisses de poids moyen (solidarisation de l'ensemble des caisses par planches et feuilards)

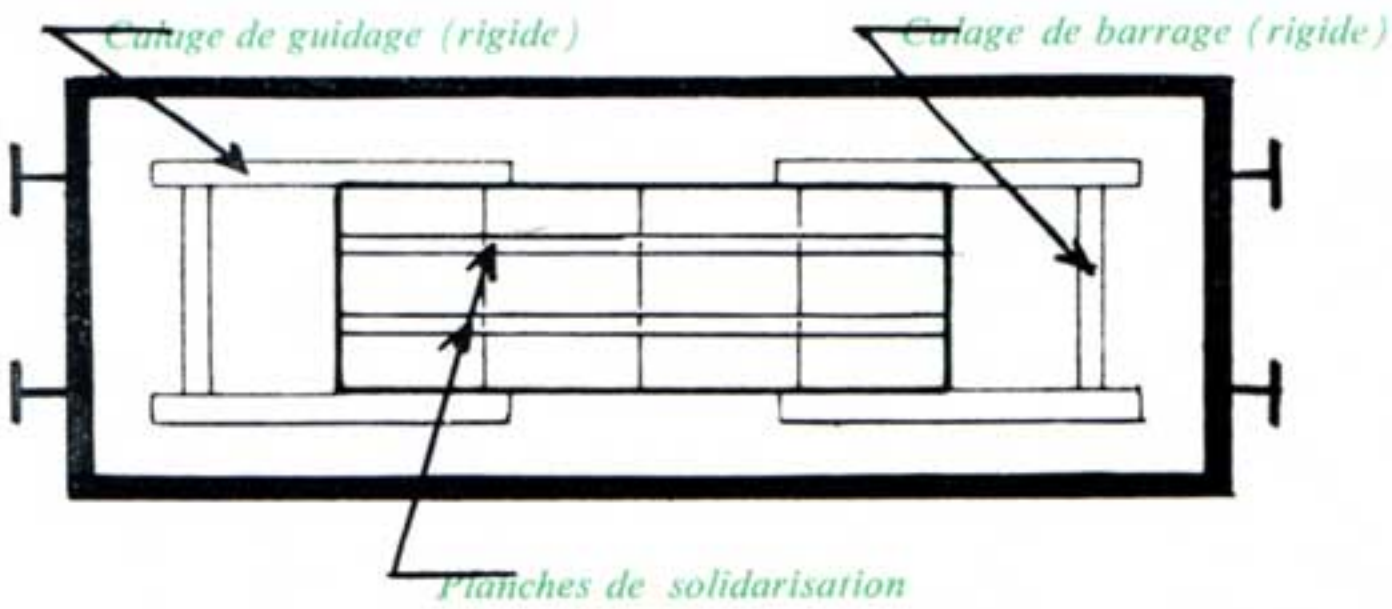
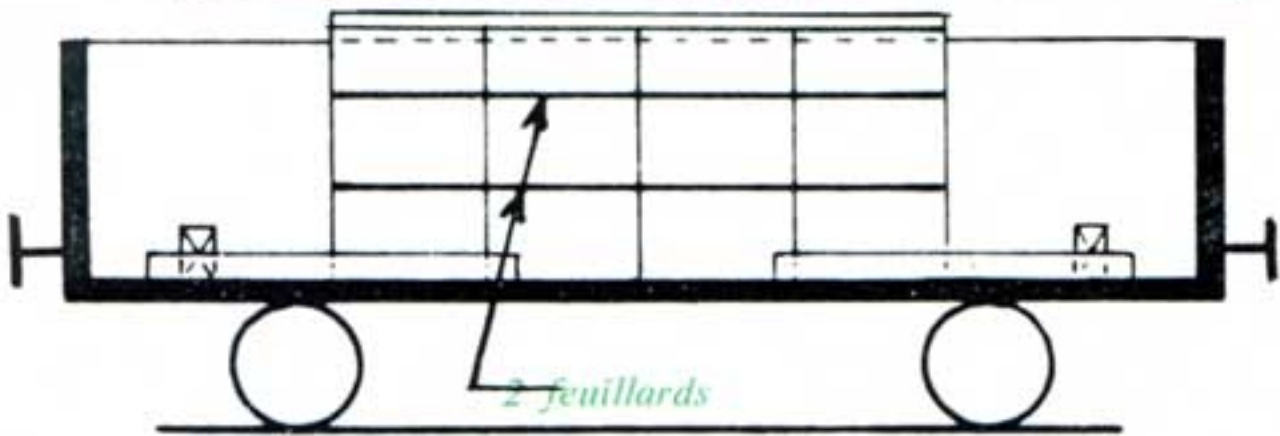
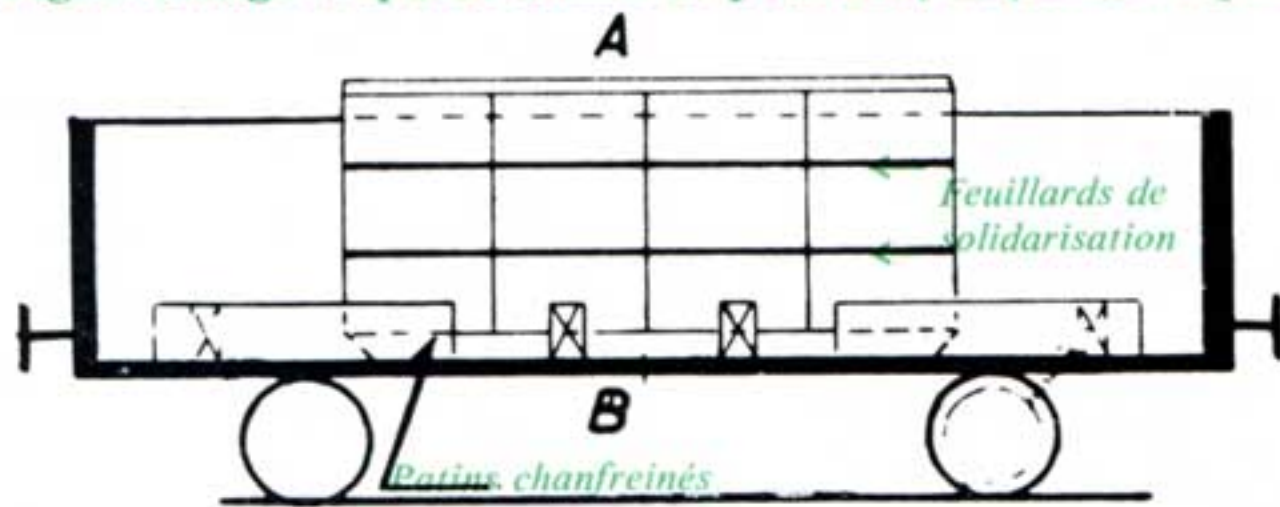
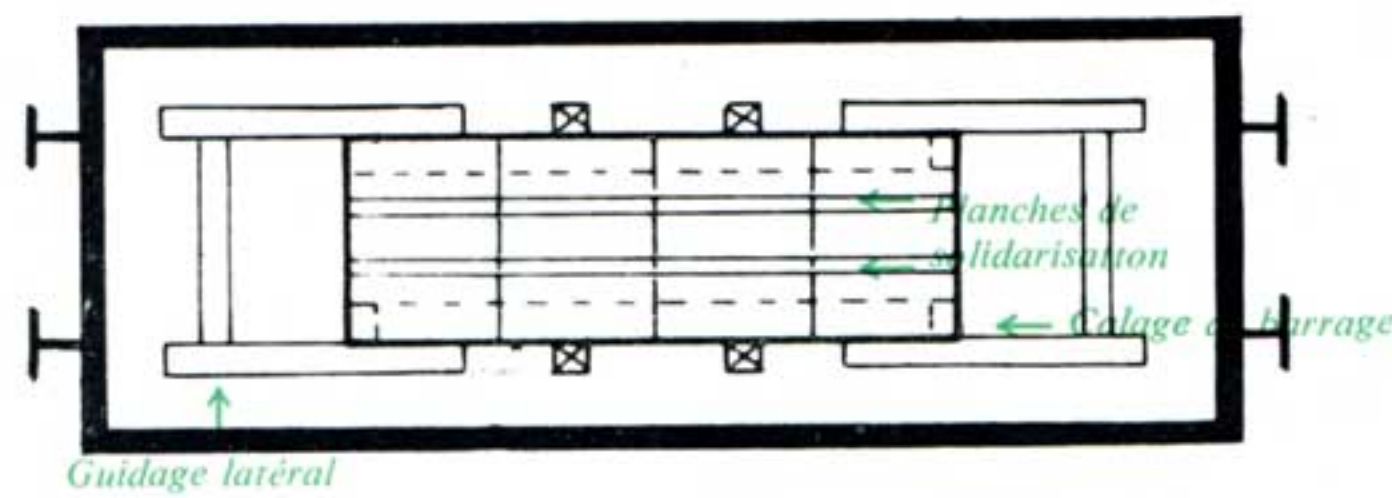
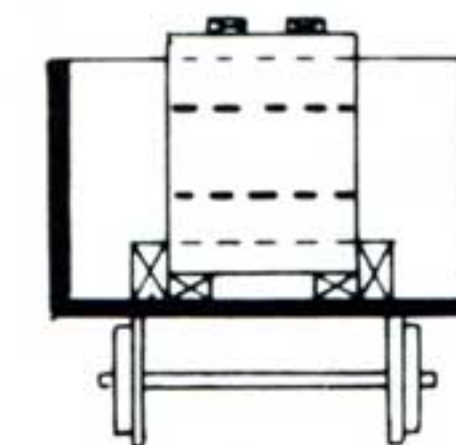


Fig. 3. Calage souple de caisses de poids moyen (solution optimum)



Coupe A B





ARRIMAGE DU MATERIEL FRAGILE

Un incident survenu récemment en cours d'un transport de caisses contenant des machines de précision, nous incite à attirer l'attention des expéditeurs sur quelques principes de calage, arrimage et conditionnement qui sont souvent perdus de vue lors du chargement de marchandises.

La figure 1 illustre un procédé de calage défec- tueux que l'on rencontre fréquemment et qui, bien souvent, est à l'origine de sérieux déboires. Remarquons que l'expéditeur a jugé bon d'isoler les caisses les unes des autres. Elles sont fixées à la base par 4 cales (2 par sens de marche). Nous pouvons encore observer que le client a eu recours au système de calage dit « rigide ». Ce procédé doit être évité, autant que faire se peut, lorsqu'il s'agit d'une marchandise fragile ou pondéreuse. En effet, les transports par fer sont soumis normalement à des efforts longi- tudinaux, inhérents au système d'exploitation ferroviaire.

Le choc donné à un chargement calé rigidement aura comme résultat :

1. Si les cales sont arrachées :

les caisses seront libérées; elles pourront se déplacer, se heurter.

Cette situation peut entraîner des avaries à la marchandise, voire même compromettre la sécurité du trafic.

2. Si les cales résistent au choc :

deux cas peuvent se présenter :

a. *les caisses sont maintenues rigidement, mais le contenu est endommagé.*

C'est l'intérieur de la caisse qui doit absorber l'énergie libérée par le choc d'où risque de dégradation en cas de conditionnement inté- rieur insuffisant ou irrationnel.

b. *basculement des caisses.*

Cet incident se produit principalement lorsque les caisses sont hautes et la base de faibles dimensions. Les conséquences en sont souvent désastreuses.

Chaque chargement doit être effectué de façon rationnelle. Calage, arrimage et conditionne- ment ne peuvent être l'effet du hasard, mais le résultat d'une étude intelligente de la question. La figure 2 montre le calage à recommander. En quoi consiste-t-il ?

- placement des caisses l'une contre l'autre;
- solidarisation des caisses en un seul bloc au moyen de planches ou de fers feuillards;
- calage de guidage latéral réalisé de telle sorte que le frottement soit le plus élevé possible. Le guidage latéral doit franchement dépasser la caisse d'about;
- calage de barrage rigide situé à une distance suffisante.

Il est souhaitable de disposer de patins longi- tudinaux sous les caisses.

La figure 3 montre le calage optimum pouvant être réalisé dans les cas de l'espèce.

Avantages du système préconisé.

- en cas de chocs, l'ensemble bouge, l'énergie n'est donc pas absorbée par la marchandise mais par la face inférieure des caisses (ou les patins) ainsi que le guidage latéral;
- le basculement n'est pas à craindre grâce à la « solidarisation » des caisses;
- ce n'est qu'à la suite de chocs multiples que l'ensemble pourrait arriver en contact avec le calage de barrage.

L' AVIATION ET LES CHEMINS DE FER



Nous extrayons ce qui suit du bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer.

L'aviation commerciale est en concurrence, par nature, avec le chemin de fer, la route et la voie maritime. Le trafic aérien a atteint un niveau appréciable peu après la dernière guerre et n'a cessé depuis lors de croître chaque année à un rythme égal ou même supérieur à celui du transport par automobiles particulières, et très supérieur à celui de l'accroissement des transports ferroviaires ou maritimes de voyageurs. Le fer et la voie maritime n'ont plus pris chaque année qu'une toute petite part de l'accroissement de la demande globale de transport de voyageurs. Il est alors apparu clairement que l'aviation ne faisait pas que créer un trafic nouveau à son avantage, mais qu'elle attirait vers elle une proportion de plus en plus grande de la clientèle attirée du train ou du paquebot. Ce phénomène se manifeste très clairement dans les transports de voyageurs à travers l'Atlantique-Nord.

Dans le trafic public de voyageurs à l'intérieur des Etats-Unis, autocars exclus, la part du trafic aérien est passée en dix ans de 23% à 64%.

Cependant, la situation est assez nettement différente en Europe occidentale. Le nombre de voyageurs-kilomètres du trafic aérien intra-européen a atteint 6800 millions en 1961, soit seulement 1/30e du trafic ferroviaire. Ce n'est pas plus que le trafic voyageurs du chemin de fer d'un pays comme les Pays-Bas. Un réseau ferroviaire comme celui de la France ou de l'Allemagne fédérale a encore un trafic de voyageurs cinq à six fois supérieur à celui de l'aviation en Europe.

Doit-on conclure que l'aviation n'a pas acquis en Europe toute la place qui devrait lui revenir

aux dépens des transports traditionnels? Certainement pas, et les chemins de fer européens ne croient pas que l'exemple américain montre la voie dans laquelle les transports européens sont inexorablement engagés. D'une part, sur les relations européennes les plus fréquentées, la faible distance rend beaucoup moins évident qu'aux Etats-Unis l'avantage de la vitesse, et elle augmente en revanche considérablement le prix de revient kilométrique du transport aérien. En outre, on voyage moins souvent en Europe, parce que le revenu moyen par tête d'habitant est plus faible, et moins loin, parce que le continent est plus petit. Les chemins de fer européens ont pu constater ces dernières années, notamment en créant les Trans-Europ-Express, ainsi que des services rapides de soirée et de nuit, que leurs efforts pour améliorer la qualité des services offerts étaient payants. Les meilleurs trains à grand parcours ont une fréquentation croissante, et des progrès sont encore possibles.

Par ailleurs, l'évolution qui s'est produite aux Etats-Unis est loin d'avoir abouti à un système général des transports tellement satisfaisant qu'il puisse être donné en exemple à l'Europe.

Il faut rappeler en effet que, récemment, l'opinion publique aux Etats-Unis s'est émue de la détérioration progressive de la situation du transport public. On sait que la situation financière des réseaux ferroviaires américains, compagnies privées qui ne reçoivent aucune aide des pouvoirs publics, est mauvaise.

On sait moins que celle des compagnies aériennes qui assurent les services à l'intérieur du

Belgique - Côte d'Azur sans devoir traverser Paris

pays est très précaire en dépit de toutes les mesures de limitation de la concurrence entre compagnies prises par le Civil Aeronautic Board. Les compagnies dites locales qui assurent le trafic à courte distance enregistrent même un déficit très élevé et ont dû recevoir une subvention équivalant à 55% des recettes.

Le plus grand service d'hélicoptères du monde, entre les aéroports de Chicago, a dû être subventionné. Les enquêtes officielles ont abouti au Message à la Nation du président Kennedy sur l'organisation du système des transports.

Il est significatif que ce message prévoit des mesures qui ne détachent plus l'aviation de ce système et recommande la réunion fréquente de commissions formées de représentants des trois agences fédérales responsables des transports terrestres, maritimes et aériens.

En définitive, les chemins de fer européens ont de bonnes raisons de croire à l'avenir de leur trafic des voyageurs. Tout en reconnaissant les avantages techniques que peut offrir le transport aérien dans certains cas, ils s'estiment encore bien armés pour supporter la concurrence de l'aviation. Celle-ci voyant, de son côté, dans ce trafic des voyageurs ferroviaires un marché à conquérir, la compétition entre les deux modes de transport ne peut manquer de devenir de plus en plus ardente. Or, il serait tout à fait contraire à l'intérêt des nations de laisser les transporteurs engager la lutte jusqu'à la victoire du plus fort. En effet, la concurrence dans les transports n'a que trop tendance à devenir anarchique et ruineuse à la fois pour les transporteurs et pour la collectivité si on ne lui donne pas des objectifs supérieurs qui sont ceux de la politique des transports.

Les Américains semblent l'avoir compris. Nous avons la chance de pouvoir, en Europe, profiter de l'expérience américaine en évitant certaines erreurs. Il est dans l'intérêt de l'aviation de participer conjointement avec les autres transporteurs à la définition des objectifs de la politique des transports qui est en cours d'élaboration dans tous les pays et dans diverses assemblées internationales, ainsi qu'à l'organisation d'un système général des transports à l'échelle européenne.

Les Chemins de fer français, soucieux d'augmenter les facilités offertes aux voyageurs se rendant à la Côte d'Azur, vont leur éviter la traversée urbaine de Paris entre les gares du Nord et de Lyon, en faisant partir cet été, de Paris-Nord, les trains indiqués au tableau ci-après.

1. Bruxelles-Midi	train 126	D.	14.22	(voitures-couchettes directes Amsterdam-Ventimiglia).
Paris-Nord		A.	17.26	
	ou			
Bruxelles-Midi	train 124	D.	15.08	(26.6 - 1.9)
Paris-Nord		A.	18.12	
Paris-Nord	train FR	D.	19.06	(31.5 - 26.9)
Nice		A.	8.24	
Ventimiglia		A.	9.24	
Ventimiglia	train RF	D.	18.40	(31.5 - 26.9)
Nice		D.	19.54	
Paris-Nord		A.	9.20	
Paris-Nord	train 117	D.	10.30	
Bruxelles-Midi		A.	13.29	
2. Bruxelles-Midi	train 144	D.	19.10	
Paris-Nord		A.	22.12	
Paris-Nord	train 10063	D.	23.00	(¹)
Nice		A.	11.32	
Nice	train 10066	D.	17.00	(²)
Paris-Nord		A.	6.52	
Paris-Nord	train TEE 103	D.	7.20	
Bruxelles-Midi		A.	9.50	
	ou			
Paris-Nord	train 109	D.	7.48	
Bruxelles-Midi		A.	11.00	

(¹) les vendredis du 3 juillet au 11 septembre, sauf le 31 juillet.

(²) les dimanches du 5 juillet au 13 septembre, sauf le 2 août.

Il suffira donc de changer de train à Paris-Nord. Nos lecteurs savent d'autre part que depuis longtemps la voiture-couchettes à destination de Vintimille leur évite même de devoir changer de train à Paris.

Tous les voyageurs vers la Côte d'Azur, que gêne l'obligation de traverser Paris en bus, en taxi ou en métro, apprécieront grandement cette mesure.

®

EUROPABUS



services routiers des chemins de fer européens

ostende/anvers bruxelles nice menton
 ostende/anvers bruxelles barcelone
 bruxelles lourdes
 ostende lille
 ostende bruges amsterdam
 ostende bruxelles francfort
 ostende bruxelles liège poznan



RENSEIGNEMENTS & INSCRIPTIONS DANS LES
 PRINCIPALES GARES ET AGENCES DE VOYAGES AGRÉÉES

Les services routiers des chemins de fer européens ont publié récemment leur programme commun Europabus pour 1964.

Pour ceux d'entre vous qui n'ont pas encore fait la connaissance des services Europabus, nous rappelons que, sous cette dénomination, quinze administrations ferroviaires ont groupé les lignes d'autocar les plus intéressantes d'Europe.

Pour 1964, 80 services de route, 52 circuits à prix forfaitaire et 20 services d'excursion sont repris au programme.

Europabus est cependant plus qu'un simple

Ostende-Lille

Ostende-Bruges-Amsterdam

Ostende-Bruxelles-Francfort M.

Ostende-Bruxelles-Liège-Poznan.

Cette dernière ligne est nouvelle et a été inaugurée le 21-3-64. Sa longueur est de 1.185 km et elle est parcourue en deux jours, avec logement à Rhyern.

Les autres lignes qui sont exploitées depuis de nombreuses années, bénéficient d'un certain nombre d'intéressantes améliorations.

Pour aller à Menton, on a dorénavant le choix entre un voyage de deux ou de trois jours. Le voyage à Lourdes passe maintenant par Biarritz à l'aller et par Orléans au retour.

En ce qui concerne les lignes étrangères, notons les nouveautés suivantes:

ALLEMAGNE.

Du 31 mai au 14 septembre un service journalier Frankfurt-Wiesbaden-Rüdesheim est organisé, ainsi que deux excursions Frankfurt-Heidelberg et Frankfurt-Rüdesheim. Le circuit du Nord passera dorénavant aussi par Berlin.

ESPAGNE.

Du 31 mai au 20 septembre, deux nouveaux services de route, à départ hebdomadaire, sont mis en exploitation: Madrid - Valladolid - Santander - Saint Sébastien en trois jours et Saint Sébastien - Santander - La Corogne - St Jacques de Compostelle - Porto - Salamanque - Madrid en 8 jours. Ces deux services se

PROGRAMME 1964

moyen de transport: c'est un style de voyage, comme il existe un style de vie. Outre les avantages des voyages bien organisés (présence d'une hôtesse, service d'hôtels, etc.) Europabus offre au touriste la possibilité de tracer lui-même son itinéraire conformément à ses désirs et à ses possibilités, de s'arrêter là où il le souhaite et de vivre agréablement la durée du trajet. Europabus est, dans le domaine touristique, le complément européen du chemin de fer.

Voici les lignes de ce vaste réseau intéressant notre pays:

Ostende/Anvers - Bruxelles-Nice-Menton

Ostende/Anvers - Bruxelles-Barcelone

Bruxelles-Biarritz-Lourdes

combinent également en circuits de 5 ou de 10 jours, à des prix forfaitaires.

En outre, il est prévu un nouveau circuit de 5 jours au Maroc du 26 mars au 22 octobre, à départ hebdomadaire et par l'itinéraire Tanger - Casablanca - Rabat - Meknès - Fez - Xauen - Tétouan - Tanger.

FRANCE.

Un service Lourdes-Bilbao est assuré quatre fois par semaine en juillet, et deux fois par semaine en septembre et en octobre.

Du 15 mai au 27 septembre, un Europabus effectue trois fois par semaine le trajet de Paris à Genève. Pour le service Thonon-Stresa via Martigny et le col du Simplon, trois départs par semaine sont prévus en pleine saison, un départ hebdomadaire en juin (à partir du 15) et en septembre.

GRANDE-BRETAGNE.

De mai à septembre, 9 circuits de 9 jours sont organisés en Ecosse. En outre, deux circuits de trois jours figurent au programme à savoir « Oxford-Cotswolds et le pays de Shakespeare » et « La Côte du Dorset - Le Devon oriental ».

GRECE.

Du 15 mars au 29 octobre, le circuit des Atrides en deux jours, est organisé deux fois par semaine.

Des renseignements concernant tous ces services Europabus ainsi que le programme complet peuvent être obtenus auprès des agences de voyage agréées ou dans les bureaux de renseignements de nos grandes gares.



EMPLOYEURS ! ce problème est aussi le vôtre !

L'affichette ci-dessus de la S.N.C.B. a été conçue pour être apposée aux valves des grandes entreprises.

Complétée par votre service, elle est destinée à faire connaître au personnel de votre firme, le local ou le bureau où il pourra obtenir la carte de Belgique touristique éditée par la S.N.C.B.

Désireux de promouvoir le tourisme social, le chemin de fer a prévu, à l'intention des vacanciers, toute une série de formules de voyages individuels et collectifs figurant au dos de la carte précitée.

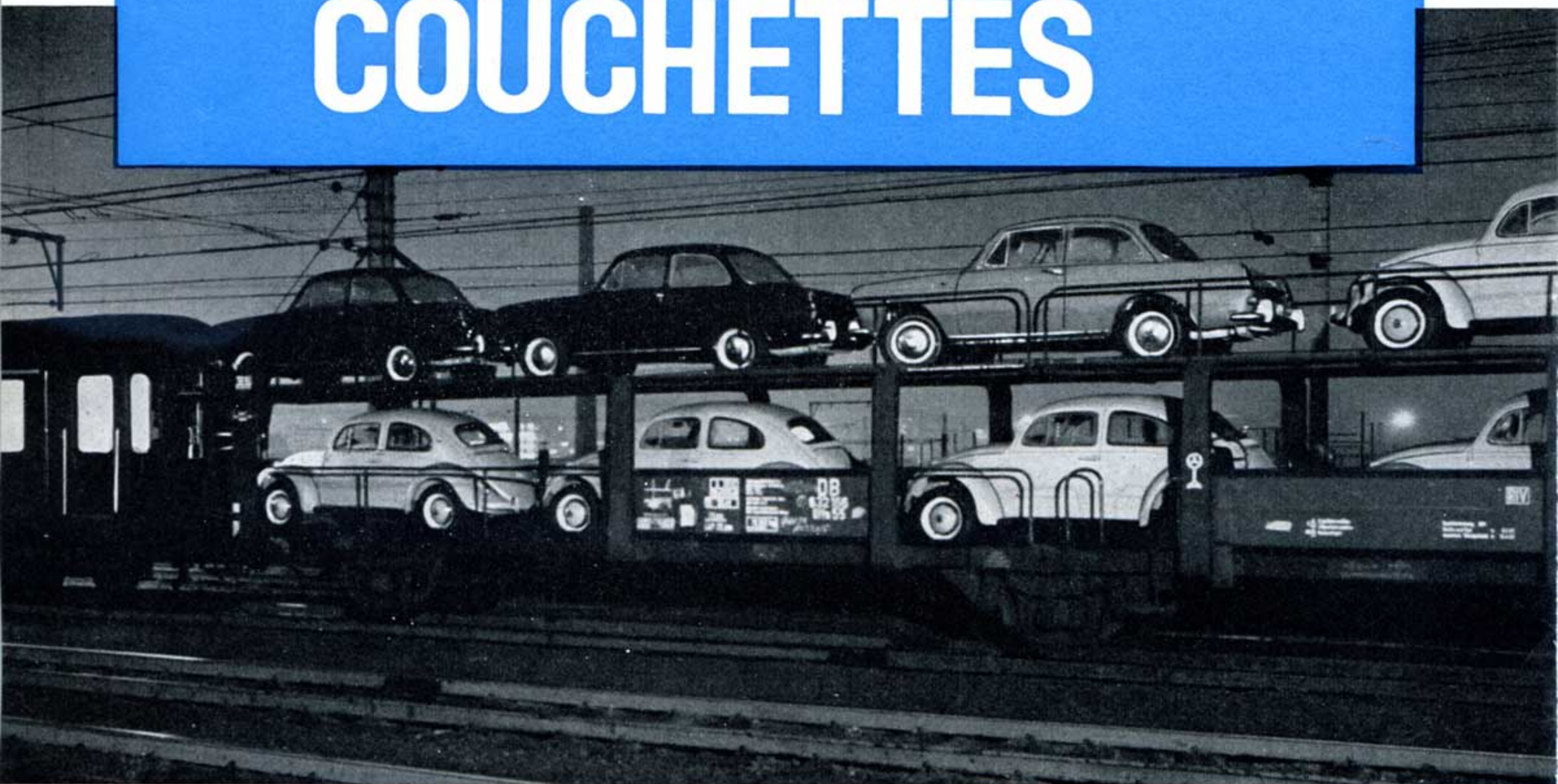
La carte elle-même constitue un répertoire touristique complet susceptible de suggérer au lecteur des buts d'excursion d'une grande diversité.

Les services sociaux d'entreprises désirant pousser leur personnel dans la voie de loisirs agréables et sains peuvent s'adresser:

1. à la **Direction Commerciale de la S.N.C.B.** bureau 61-24, Cantersteen, 4, Bruxelles 1, en vue d'obtenir l'affichette et un approvisionnement de cartes touristiques;
2. aux **agences commerciales de la S.N.C.B.** et aux **gares** pour recevoir les brochures détaillées relatives aux circuits en autocar, excursions « Un beau jour à ... » et autres voyages intéressants.

TRAINS AUTOS- COUCHETTES

*voyagez en train
avec votre voiture*



Dans notre numéro précédent, nous avons dit quelques mots des trains autos-couchettes sans pouvoir, faute de place, donner suffisamment de renseignements pratiques.

C'est pourquoi nous publions ci-après, à l'intention des automobilistes intéressés, un tableau synoptique donnant les heures de départ et d'arrivée à destination, les périodes de circulation et la composition de chacun des 5 services, tant pour l'aller que pour le retour.

Un autre tableau indique les prix pour le transport des autos; ceux-ci diffèrent selon que la longueur du véhicule est inférieure ou supérieure à 4m42.

Attention: Dorénavant, la réduction normale accordée pour le voyage de retour ($\pm 20\%$), sera applicable, même si ce voyage de retour s'effectue par un autre itinéraire qu'à l'aller (Ex. A. Bruxelles-Milan; R. Avignon-Bruxelles).

En pareil cas, les deux trajets doivent évidemment être demandés en même temps.

Pour le transport des automobilistes et de leur famille, les tarifs ordinaires restent d'application.

Parlons plus en détail de ces frais de voyage en trains autos-couchettes.

Certains prétendent que ces frais sont onéreux; nous désirons rencontrer ici leur affirmation.

Accordons-leur pourtant ceci: les trains autos-couchettes ne présentent aucun intérêt pour ceux qui n'ont aucun souci de leur confort. Si vous êtes décidé à faire une course d'endurance non stop, sur plus de 1000 km, au volant d'une voiture contenant 5 ou 6 passagers stoïques, vous démontrerez aisément que, sur le plan strictement financier, le coût du train auto-couchelette est prohibitif.

Cette concession faite aux amateurs d'exploits sportifs, il ne faut plus hésiter à admettre que pour les touristes désireux d'avoir, dès leur début, des vacances confortables, le prix d'un voyage en train auto-couchette, pour 2 personnes, est plus avantageux que le prix, objectivement calculé, du même voyage accompli uniquement au moyen d'une automobile.

Evidemment, c'est le prix **réel** au km de la voiture dont il faut tenir compte (amortissement, taxe, etc. compris) et l'on ne peut ignorer non plus les nuitées d'hôtel supplémentaires auxquelles viennent s'ajouter maints frais imprévus inhérents à un fatigant voyage par la route.

Enfin, au crédit du train, il convient de porter les quelque 4 jours (2 à l'aller, 2 au retour) que l'on gagne, ainsi que le meilleur parti que cette économie de temps et de fatigue permet de tirer de l'ensemble des vacances.

Tous ces éléments bien considérés, il saute aux yeux que la formule « autos-couchettes » n'est pas chère. Inscriptions et renseignements complémentaires dans les gares principales ainsi qu'aux bureaux des agences de voyages agréées.

A. — HORAIRES - PERIODES DE CIRCULATION - COMPOSITION.

Origine	Destination	Horaire		Dates de circulation			Composition
		D	A	du	au	jours	
Oostende/ Schaerbeek	Milano P.V.	17.14		le 23.3 et du		samedi lundi et jeudi	WL. 1e et 2e cl. couchettes 2e cl. voiture-restaurant wagons ouverts porteurs d'autos.
		19.20	10.10	4.4	10.10		
Milano P.V. (Retour)	Schaerbeek/ Oostende	19.25	9.40	le 24.3 et du		dimanche mardi et vendredi	wagons ouverts porteurs d'autos.
			11.38	5.4	11.10		
Oostende/ Schaerbeek	München Ost	17.14		2.6	25.9	mardi et vendredi	WL. 1e et 2e cl. couchettes 2e cl.
		19.07	8.20				
München Ost (Retour)	Schaerbeek/ Oostende	21.—	10.14	3.6	26.9	mercredi et samedi	voiture-buffet wagons fermés porteurs d'autos.
			11.38				
Bressoux	Avignon Fontc.	21.—	10.42	24.3	26.9	mardi et samedi	WL. 1e et 2e cl. couchettes 2e cl.
Avignon Fontc. (Retour)	Bressoux	18.23	8.07	27.3	27.9	vendredi et dimanche	voitures restaurant wagons ouverts porteurs d'autos.
Schaerbeek	Narbonne	18.55	9.39	5.6	25.9	vendredi	WL. 1e et 2e cl. couchettes 2e cl.
Narbonne (Retour)	Schaerbeek	19.11	9.57	6.6	26.9	samedi	voiture-buffet wagons ouverts porteurs d'autos.
Schaerbeek	Avignon Fontc.	16.45	6.28	26.3	24.9	jeudi	WL. 1e et 2e cl. couchettes 2e cl.
Avignon Fontc. (Retour)	Schaerbeek	23.27	12.47	31.5	27.9	dimanche	voiture-buffet wagons ouverts porteurs d'autos.
				25.3	23.9	mercredi	
				1.6	28.9	lundi	

B. — PRIX DE TRANSPORT - SIMPLE ET ALLER ET RETOUR.

PRIX	S	A + R	S	A + R
	Autos — 4m42		Autos + 4m42	
Oostende-Milano P.V.	2580 F	4640 F	3000 F	5400 F
Schaerbeek-Milano P.V.	2340 F	4200 F	2720 F	4900 F
Oostende-München Ost	1820 F	3280 F	2120 F	3820 F
Schaerbeek-München Ost	1580 F	2840 F	1840 F	3320 F
Bressoux-Avignon Fontcouverte	1910 F	3130 F	2380 F	3900 F
Schaerbeek-Narbonne	2440 F	3870 F	3040 F	4790 F
Schaerbeek-Avignon Fontcouverte	2050 F	3380 F	2540 F	4180 F

Nouvelle présentation de l'indicateur des trains

1. Durée de validité de l'indicateur.

A partir de la saison d'été prochaine, c'est-à-dire du 31/5/64, l'indicateur des trains deviendra annuel. Désormais ses rééditions se succéderont donc chaque année vers la fin du mois de mai.

Les horaires des lignes desservant le littoral (50, 51 et 51bis) subissant des modifications appréciables lors de la saison balnéaire, il a été décidé d'incorporer dans l'indicateur même, à leur place normale, les horaires d'hiver (8 mois environ) tandis que ceux de l'été (4 mois environ) font l'objet d'une brochure blanche glissée dans la couverture avant de l'indicateur. Divers réseaux étrangers n'ayant pas encore adopté le principe de l'horaire annuel, force nous est également de publier deux fois par an les tableaux des relations internationales. Les horaires internationaux d'été paraîtront sous forme d'une brochure imprimée sur papier rose, glissée dans la couverture arrière de l'indicateur. Cette brochure, contenue dans les indicateurs en vente dans les gares, portera un « bon » détachable, donnant droit à l'obtention gratuite, dans les gares, de l'édition d'hiver. Cette dernière sera envoyée d'office et gratuitement aux abonnés.

2. Publication séparée des horaires du chemin de fer et des lignes vicinales.

Désormais, il est publié deux fascicules distincts :
— le premier, l'indicateur officiel de la SNCB, contient les horaires des trains ainsi que des lignes d'autobus exploitées par la Société Nationale des Chemins de fer belges. Il est en vente dans les gares et peut être acquis par abonnement postal. Son prix est fixé à 45 F.
— le second, l'indicateur général de la SNCV, contient les horaires des trams et autobus exploités par la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, ainsi que ceux des autobus de particuliers. Cet indicateur est en vente dans les gares de la SNCB ainsi que dans les bureaux des directions régionales de la SNCV. Il peut également être acquis par abonnement postal.



Le prix de cet indicateur s'élève à 35 F. Pour gouverner, la souscription à l'abonnement postal, pour l'une ou l'autre de ces brochures, peut se faire soit au bureau des postes de la localité, ou par versement (virement) au c.c.p. 9460, du bureau des Postes de Bruxelles I, en spécifiant de façon expresse l'indicateur désiré (indicateur officiel SNCB ou indicateur général SNCV).

3. Indicateurs régionaux.

Les indicateurs régionaux de la SNCB ont désormais une période de validité d'une année. Leur composition reste inchangée. Leur prix est fixé à 15 F l'exemplaire.

D'autre part, les indicateurs régionaux de la SNCV sont mis en vente dans les principales gares de coïncidence SNCB/SNCV ainsi que dans les bureaux des directions régionales et les dépôts de la SNCV.

Tarif international C.E.C.A. n° 1001

A la date du 1.3.1964, il a été procédé à une réédition des trois fascicules du tarif international C.E.C.A. n° 1001. L'attention de la clientèle est attirée sur le fait que la nouvelle édition du tarif n° 1001 comporte, en la section 6 du fascicule 1, des dispositions harmonisées pour les transports *par trains complets de combustibles minéraux solides et de minerais de fer ou de manganèse*. Cette nouvelle réglementation est l'heureux aboutissement des efforts entrepris par les Administrations ferroviaires intéressées, dans le but de réaliser une harmonisation des dispositions tarifaires applicables aux envois de l'espèce.

Les usagers des chemins de fer disposeront donc désormais en trafic international d'un nouvel instrument tari-

faire de nature à faciliter leur tâche et à promouvoir le développement des transports par trains complets.

FASCICULE VI (MARCHANDISES RELEVANT DE LA C.E.C.A.).

La feuille rectificative n° 28 du 1.3.1964 au Fascicule VI comporte trois mesures méritant de retenir l'attention de la clientèle.

1. Modification des dispositions applicables aux transports par rames et par trains complets.

L'introduction dans le Tarif International C.E.C.A. n° 1001 d'une réglementation harmonisée pour les transports par trains complets a rendu nécessaire une adaptation des dispositions de la réglementation intérieure de la S.N.C.B. Les réglementations des transports par rames et des transports par trains complets font désormais l'objet des Chapitres IV et IVbis du Fascicule VI.

2. Suppression des réductions sur les prix des tarifs généraux prévues pour les envois par rames de 60 t à 400 t.

Cette mesure concerne la suppression des réductions de 7,5%, 10%, 15% et 17% prévues pour les envois de houille, par rames de 60, 120, 300 et 400 t ainsi que la suppression de la réduction de 10% pour les rames de coke de 60 t.

3. Modification du chiffre 5 e) de l'Avant-Propos du Fascicule VI.

Au cours des dernières années, la S.N.C.B. a retiré du service un certain nombre de wagons vétustes à faible capacité de chargement. Parallèlement, plusieurs séries de wagons modernes d'une charge limite allant de 28 à 29 tonnes ont été mises en exploitation. La capacité moyenne de chargement des wagons-tombereaux de la S.N.C.B. est actuellement de l'ordre de 24,5 tonnes.

C'est la raison pour laquelle la S.N.C.B. a décidé d'adapter les dispositions tarifaires prévues au chiffre 5 e) aux caractéristiques techniques actuelles de son parc de wagons.

Désormais, la déduction du poids afférent au plus petit wagon ne sera plus autorisée dans la détermination du poids minimum à taxer des expéditions relevant des barèmes A des tarifs généraux ou des tarifs spéciaux.

Commentant, à son tour, les résultats de l'étude entreprise par les experts américains au sujet des facteurs de l'usure des routes (enquête AASHO) dont nous avons parlé dans notre dernier numéro, le CIPCE (Centre d'Information des chemins de fer européens) met en évidence la « loi d'usure » de l'infrastructure routière, laquelle peut s'exprimer de la façon suivante:

« Sur une chaussée donnée, quelles que soient son épaisseur et sa structure, la dégradation due au passage d'un essieu de poids déterminé varie sensiblement comme la **quatrième puissance** de ce poids. »

« En d'autres termes, si la dégradation due au passage d'un essieu de voiture de tourisme (0,6 tonnes environ) est prise comme unité, la dégradation provoquée par le passage d'un essieu de 6 tonnes est **10 000 fois** plus importante et celle d'un essieu de 12 tonnes **160 000 fois** plus importante. »

Le CIPCE conclut en déclarant que l'on comprend mieux dès lors pourquoi la réglementation américaine actuelle, avec sa limite sévère de 8,2 tonnes reste en vigueur dans la plupart des états. Cette attitude est à souligner au moment où l'on propose de porter à 13 tonnes les charges maxima par essieu sur les routes européennes. De pareilles propositions s'appuient essentiellement sur des gains escomptés de productivité routière, mais négligent les charges supplémentaires qui pourraient en résulter pour l'infrastructure.,

dégradation des routes



tarifs applicables au trafic de marchandises par charges complètes entre l'Allemagne et la Belgique

Le trafic de marchandises par charges complètes entre l'Allemagne et la Belgique tombe sous l'application de plusieurs tarifs internationaux:

1. Pour les marchandises relevant de la CECA:

— le tarif international n° 1201 pour le transport de combustibles minéraux de certaines gares de la République Fédérale Allemande vers certaines gares belges;

— le tarif international n° 1231 pour le transport de produits sidérurgiques entre certaines gares de la République Fédérale Allemande et certaines gares belges.

2. Pour les marchandises ne relevant pas de la CECA:

Dès 1952, la Deutsche Bundesbahn (DB) et la Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB) ont instauré un tarif international pour le transport de marchandises non-CECA entre l'Allemagne et la Belgique (DBGT).

Ce tarif est applicable sans devoir être revendiqué en lettre de voiture.

Son application s'étend pratiquement à toutes les expéditions effectuées par charges complètes entre les gares allemandes et les gares belges, en « grande vitesse » et en « petite vitesse ».

Les seules exceptions concernent:

- les transports d'animaux vivants;
- les transports dépassant le gabarit admis en trafic international;
- les transports sur wagons plats à niveau de chargement surbaissé, de plus de 2 essieux.

La plupart des gares intéressées au trafic entre l'Allemagne et la Belgique figurent au tarif. Celui-ci est cependant applicable aux envois en provenance ou à destination de gares non reprises grâce à des modalités particulières de taxation insérées dans le tarif.

Tous les produits qui font l'objet d'échanges suivis entre les pays intéressés sont repris à la nomenclature des mar-

chandises. Celle-ci est d'ailleurs complétée au fur et à mesure des nécessités. La table alphabétique établie — comme l'ensemble du tarif — en langues allemande, française et néerlandaise, permet une consultation aisée de la nomenclature.

Les marchandises sont rangées en 25 classes résultant d'une combinaison des classifications allemande et belge. En règle générale, les prix de transport sont obtenus par soudure des prix calculés séparément pour le parcours allemand et pour le parcours belge. Une quarantaine de tarifs spéciaux offrent des conditions particulières pour certaines marchandises ou dans certaines relations.

Ces tarifs spéciaux permettent notamment à la clientèle de bénéficier, automatiquement, des tarifications spéciales consenties par chacun des réseaux, dans des conditions déterminées. Les prix des tarifs spéciaux sont établis soit de bout en bout, soit par soudure des prix belges et allemands.

Les frais accessoires les plus courants figurent au tarif direct et le recours aux dispositions des tarifs intérieurs pour l'application de certains frais n'est nécessaire que dans des cas exceptionnels.

Les modalités d'application du tarif direct ne résultent pas d'une simple juxtaposition des conditions particulières à chacune des deux administrations.

La DB et la SNCB se sont efforcées de simplifier et d'harmoniser ces conditions particulières pour les insérer dans le tarif direct. Cette simplification ou harmonisation a lieu dans tous les cas dans le sens avantageux pour la clientèle.

Il peut en résulter un avantage important pour celle-ci. A titre d'exemple, les marchandises d'une longueur supérieure à 12 m et les masses indivisibles d'un poids supérieur à 10 000 kg qui, d'après les tarifs intérieurs, sont sujettes à surtaxes, sont transportées aux conditions tarifaires normales dans le tarif direct.

En plus de ces avantages tarifaires proprement dits, le tarif direct permet aux importateurs et exportateurs d'établir facilement et avec précision le prix de transport pour la totalité du parcours.

Cette réalisation intéressante se justifie par l'accroissement continu des échanges entre l'Allemagne et la Belgique.

Avis Tarifaires



TRAFIC AVEC L'AUTRICHE

1. Le 1er février 1964 est entré en vigueur l'addendum n° 10 au tarif-marchandises international Autriche - Ports de mer belges/Ports de mer néerlandais (Bös/Nös). Par ailleurs, le 1er mars 1964 est paru le 1er supplément au dit tarif.

2. Le 1er février 1964 est entré en vigueur le tarif-marchandises international n° 9113 (BOGT) applicable en trafic local entre la Belgique et l'Autriche. Ce tarif comporte un certain nombre de tarifs spéciaux dont le bénéfice est limité aux souscripteurs qui s'engagent à confier au chemin de fer soit la totalité, soit un tonnage déterminé de leurs envois.

TRAFIC AVEC L'ITALIE

Le 1er février 1964 est entré en vigueur un 1er supplément au tarif international Chiasso/Iselle - Ports de mer (9500) et Chiasso/Iselle-Grande-Bretagne (9501). Il en résulte une majoration générale des prix variant, suivant la nature des produits et des séries, de 5 à 9 francs suisses par tonne.

TRAFIC AVEC LA SUISSE

Le 1er janvier 1964 est entré en vigueur un 1er supplément au tarif international Ports de mer belges/néerlandais - Bâle.

TRAFIC AVEC LA YOUGOSLAVIE, LA HONGRIE ET LES PAYS SITUÉS AU-DELA

Le 1er mars 1964 est entré en vigueur un addendum n° 4 au tarif NRZ (Nickelsdorf/Rosenbach - Zeebrugge).

TARIF GÉNÉRAL EUROPÉEN

Au 1/4/64 est entré en vigueur le 13e supplément au Tarif Général européen, pour les expéditions de détail.

Ce supplément prévoit la majoration de 50% du poids à taxer pour les marchandises qui n'atteignent pas 150 Kg par m³ d'encombrement.