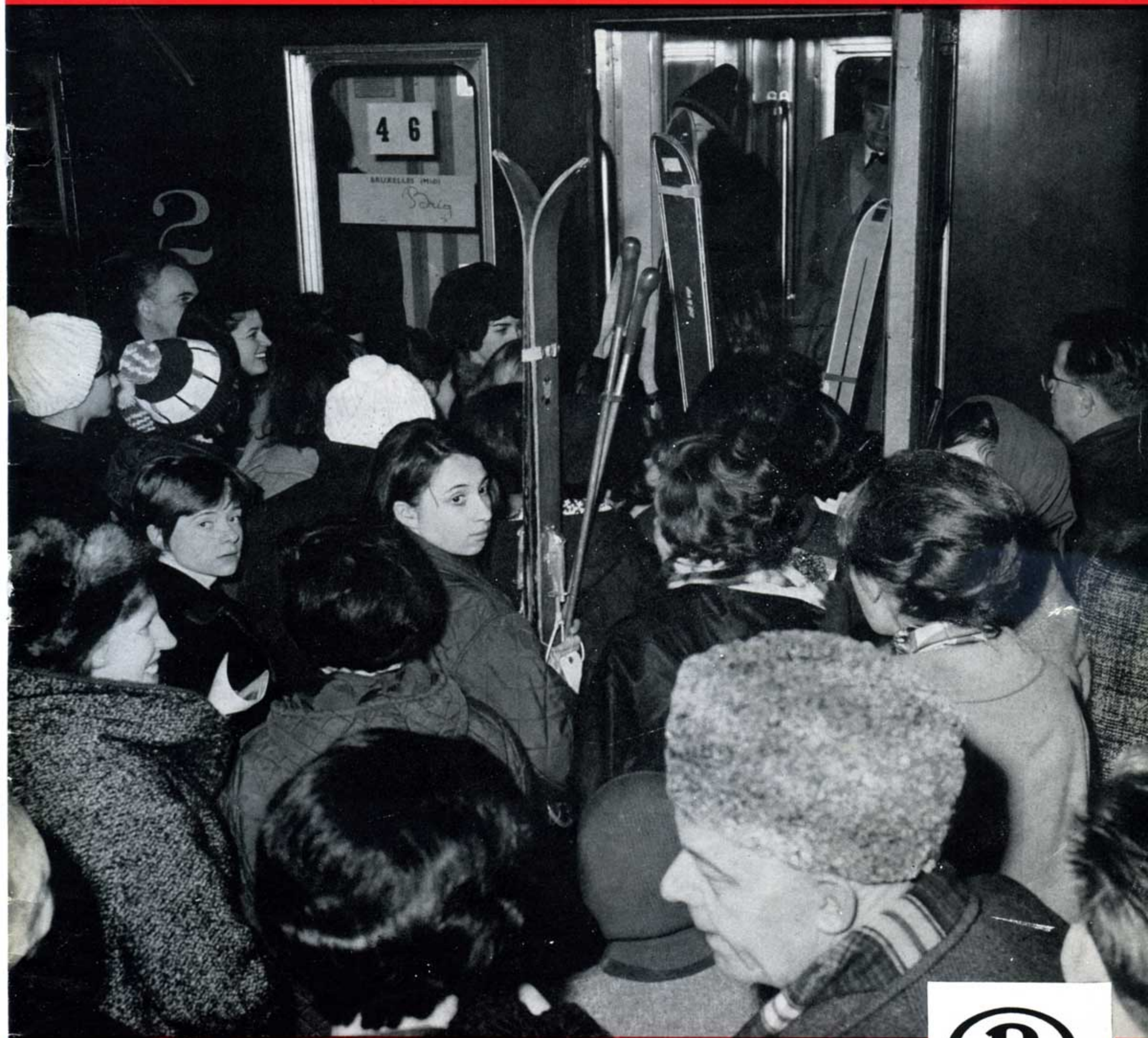




INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL NUMERO 1 / FEVRIER 1965



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602





NUMERO 1 — FEVRIER 1965

Photo couverture : Les trains de neige aux dernières vacances de fin d'année ont connu une affluence extraordinaire.

Photos : Putman

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

SOMMAIRE

	Page
Le chemin de fer participe à l'industrialisation du Limbourg	2
Transport de fonte en fusion sur 280 km	6
Ceci aussi prend le train!	8
Pour vos vacances... partez en auto-couchettes!	10
L'avenir des chemins de fer. Nos raisons d'espérer	11
La « convention Europ »	14
L'extension du réseau ferroviaire électrique en Belgique	16
Dédouanement des exportations vers la France	17
Avis tarifaires	18
Les billets aller-retour	19
Employeurs! Ceci intéresse votre personnel	19

Lay-out: L. Tack.

Impr.: Omega s.a., Anvers.



Usine de montage de voitures Ford à Genk.

Le chemin de fer

Le chemin de fer est un élément important dans l'infrastructure des régions en voie d'industrialisation.

Un des facteurs déterminants du choix de l'implantation d'une industrie nouvelle d'une certaine importance, est la possibilité d'être reliée au chemin de fer.

Nous avons pu nous en rendre compte tout récemment encore dans le cas des industries qui ont choisi de s'établir ces derniers temps dans les régions de Tessenderlo, Hasselt, Genk, Lanaken, Mechelen-sur-Meuse et St Trond.

1. Une voie industrielle vient d'être mise en service entre Tessenderlo et Kwaadmechelen (ligne Diest-Bourg Léopold) en vue de la desserte des industries qui se sont fixées ou se fixeront à l'avenir près de la nouvelle darse du Canal Albert, construite sur le territoire de Tessenderlo.

Cette voie est longue de 4,8 km. La possibilité existe de l'étendre encore considérablement et d'y rattacher des raccordements privés.

Plusieurs raccordements sont déjà en service :

- Pittsburg Corning van België N.V. (isolants à base de verre),
- Hofinca (déroulage de bois),
- Lamberts-Hermans (fabrication de carrelages),
- Union Electric Steel Corporation (cylindres de laminoirs).

D'autres raccordements ont été demandés ou sont en projet.

2. Des voies ont été posées à l'époque dans le complexe industriel de Hasselt, créé par l'administration communale de cette ville, à proximité du nouveau port sur le canal Albert. Un projet de raccordement d'une grande entreprise hasseltoise sur la ligne Hasselt-Maaseik est actuellement à l'étude.



participe à l'industrialisation du Limbourg

3. Dans le complexe industriel de Genk, une très importante usine de montage d'automobiles "Ford Werke Genk" — 5.000 ouvriers — a été construite et raccordée à la ligne de chemin de fer Winterslag-Bilzen. Le raccordement est double : vers Winterslag et vers Bilzen. Ce raccordement est déjà en service depuis plusieurs mois et connaît un trafic important, en pleine expansion.

A proximité de la gare de formation de Winterslag on a établi récemment un raccordement privé destiné à de modernes ateliers construisant des portes de garages (Hörman België N.V.).

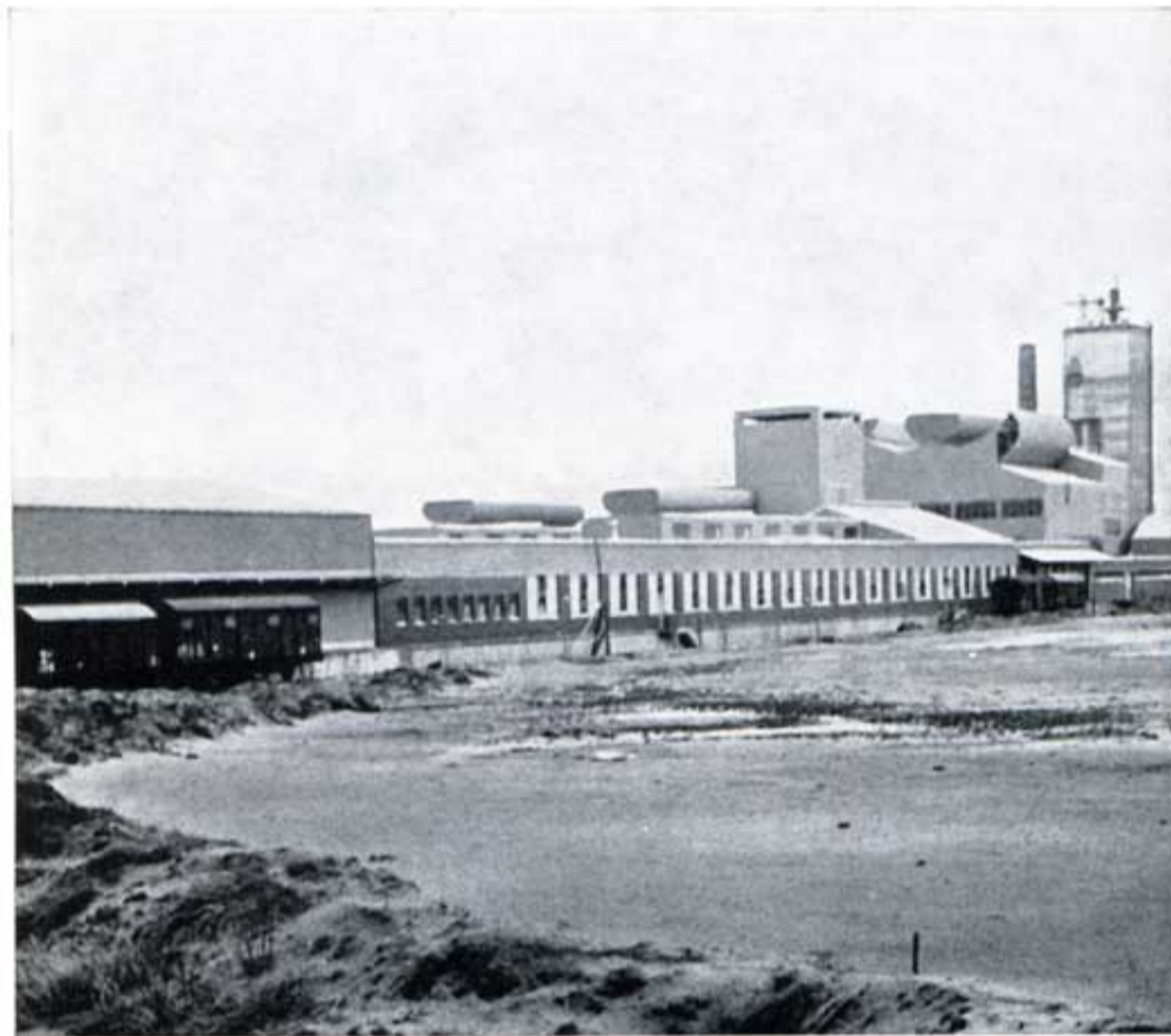
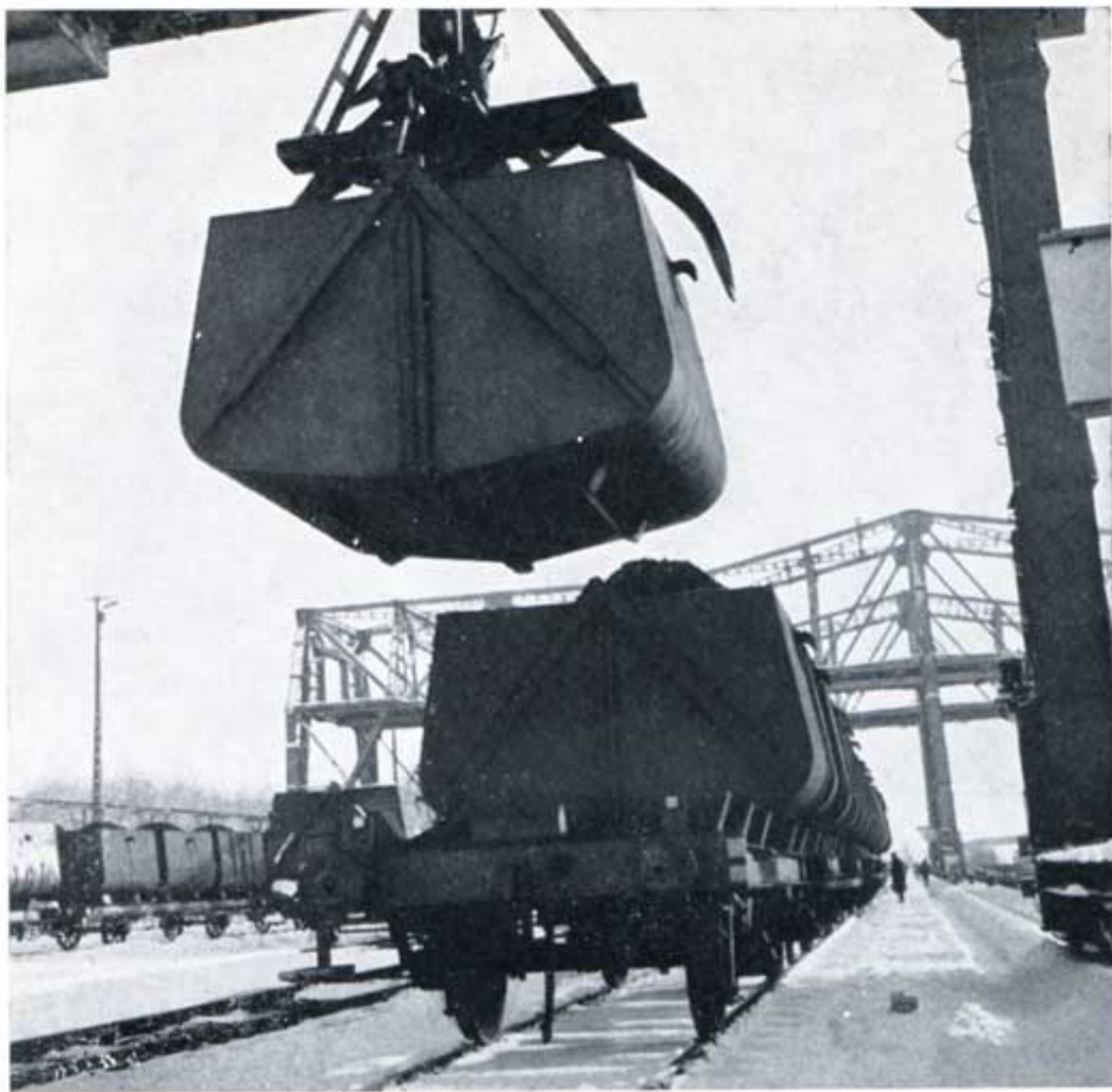
Citons enfin que, depuis longtemps, un projet est à l'étude visant à raccorder au fer une grande entreprise métallurgique située à proximité du port charbonnier de Langerlo, l'Allegheny-Longdoz N.V., déjà en pleine activité.

4. La construction d'un raccordement privé vers une importante usine de tissus synthétiques de Lanaken (Amcel-Europ N.V.) vient d'être achevée. Ce raccordement est situé entre la gare de Lanaken et la frontière néerlandaise.

5. Une nouvelle usine de fabrication d'engins de manutention de Mechelen-



Ford Werke à Genk. Un transport de voitures sur wagons à double étage, prêt au départ sur le raccordement.



1 Le port charbonnier de Genk à Langerlo. Transport de charbon en wagons „kubbel“.

2 Parc industriel de Tessenderlo : vue générale de la nouvelle usine américaine d'isolants à base de verre „N.V. Pittsburg Corning Corporation“.

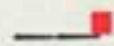

sur-Meuse, envisage de raccorder ses installations au chemin de fer. 6. Le 12 mai dernier a été inaugurée officiellement une usine américaine fabriquant des amortisseurs d'autos, reliée à la voie industrielle de la ville de St Trond (Monroe - Belgium).

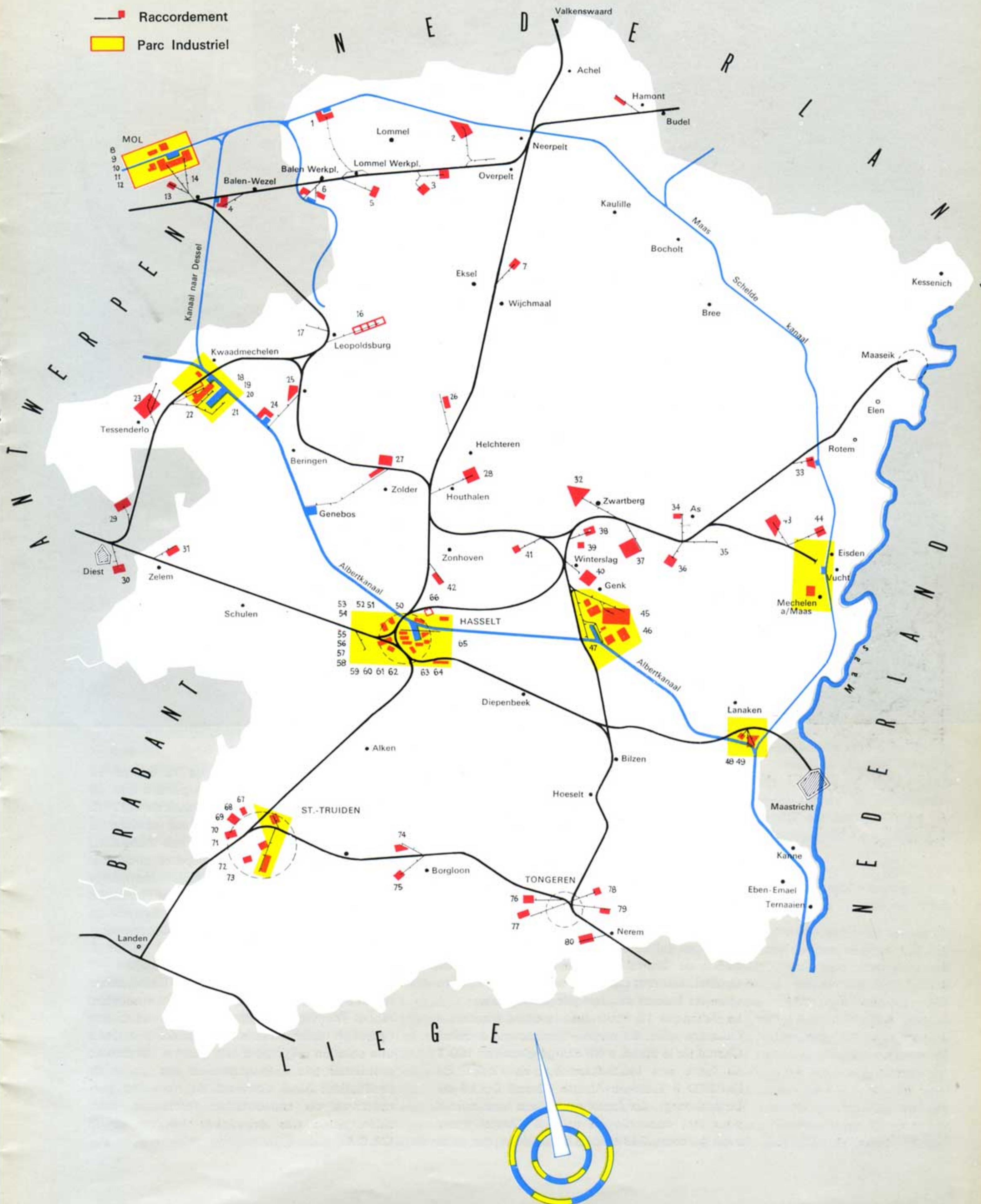
La possibilité existe de relier au chemin de fer plusieurs autres usines du parc industriel de St Trond.

Consciente de la mission et du rôle qu'elle est appelée à remplir dans la promotion de l'expansion industrielle, la S.N.C.B. suit de très près l'évolution des projets élaborés dans ce domaine. Elle offre volontiers ses services tant pour l'étude des projets généraux d'implantation que des cas particuliers d'établissements de voies industrielles et de raccordements.

DENOMINATION DES ENTREPRISES REPEREES CI-CONTRE :

- 1 Metaalfabrieken Overpelt-Lommel en Corphalie
- 2 Metaalfabrieken Overpelt-Lommel en Corphalie
- 3 Kempische Zandgroeven
- 4 Glaverbel (afdeling Mol-Gompel)
- 5 Poudreries Réunies de Belgique
- 6 Sté des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille-Montagne
- 7 Van Duffel
- 8 Sablières et Carrières Réunies
- 9 De Nieuwe Zandgroeven van Mol
- 10 Verenigde Flessenfabrieken van België
- 11 Johns-Mannville
- 12 E.B.E.S. (Electrische Centrale Mol-Donk)
- 13 Galler
- 14 Helsen
- 15 Noten-Joosten
- 16 Het militair Kamp van Beverlo
- 17 Hermans-Bleukx J.
- 18 Hofinca
- 19 Union Electric Steel
- 20 Pittsburg Corning Corporation van België
- 21 Lamberts-Herman
- 22 Produits Chimiques du Limbourg
- 23 Produits Chimiques de Tessenderloo
- 24 Kolenmijnen van Beringen
- 25 Firma Pauwels
- 26 L'Oxyhydrique Internationale
- 27 Kolenmijnen van Helchteren-Zolder
- 28 Kolenmijnen van Houthalen
- 29 Ministerie van Landsverdediging (vliegveld Schaffen)
- 30 Dips' Fabrieken
- 31 Moens en C^o (gieterijen)
- 32 Cockerill-Ougrée, steenkolenmijnen van Genk
- 33 S.A. de Rothem
- 34 Hermans C.
- 35 De Nieuwe Zandgroeven van Mol
- 36 Kolenmijnen André Dumont
- 37 Kolenmijnen André Dumont + Unie der Kempische Electriche Centrales
- 38 Genker Metaalwerken (Ets André et Yernaux)
- 39 Hörmann - België
- 40 Kolenmijn Espérance Longdoz (Winterslag)
- 41 Ministerie van Landsverdediging
- 42 Foraky
- 43 Kolenmijnen Limburg-Maas
- 44 Werkhuizen Sinte-Barbara
- 45 Ford-Werke A.G.
- 46 Het Kempisch Beton
- 47 Steenkolenhaven van Genk
- 48 Croux-Peumans
- 49 Amcel Europ
- 50 Robben-Gerrits
- 51 Sternotte Ch.
- 52 Libouton en Cie
- 53 Matot R.
- 54 Hufkens Gebr.
- 55 Belgische Boerenbond
- 56 Belvaux Gebr.
- 57 Gelatines Hasselt-Vilvoorde
- 58 P.L.I.-gas
- 59 Limburgia
- 60 Colette
- 61 Bloemmolens en Mouterij „Het Klaverblad“
- 62 Ruland J.
- 63 Janssens en Gilissen
- 64 Haumont C.
- 65 Sampermans E.
- 66 Philipsfabrieken
- 67 Impermo (gebr. Stultjens)
- 68 Fonderie et Emaillerie
- 69 Brialmont
- 70 Nieuwe Gieterijen en Mechanische Werkhuizen
- 71 Nicolai J.
- 72 Monroe Belgium
- 73 Faber
- 74 Bleus-Nelissen
- 75 Wijnants-Groenendaels
- 76 Tongerse Fruit- en Groentenveiling de Hassonville H.
- 77 Belgische Boerenbond
- 79 Tuilleries et Briqueteries Notre-Dame
- 80 Ateliers Houget-Duesberg-Bosson

-  Raccordement
-  Parc Industriel



ARLON



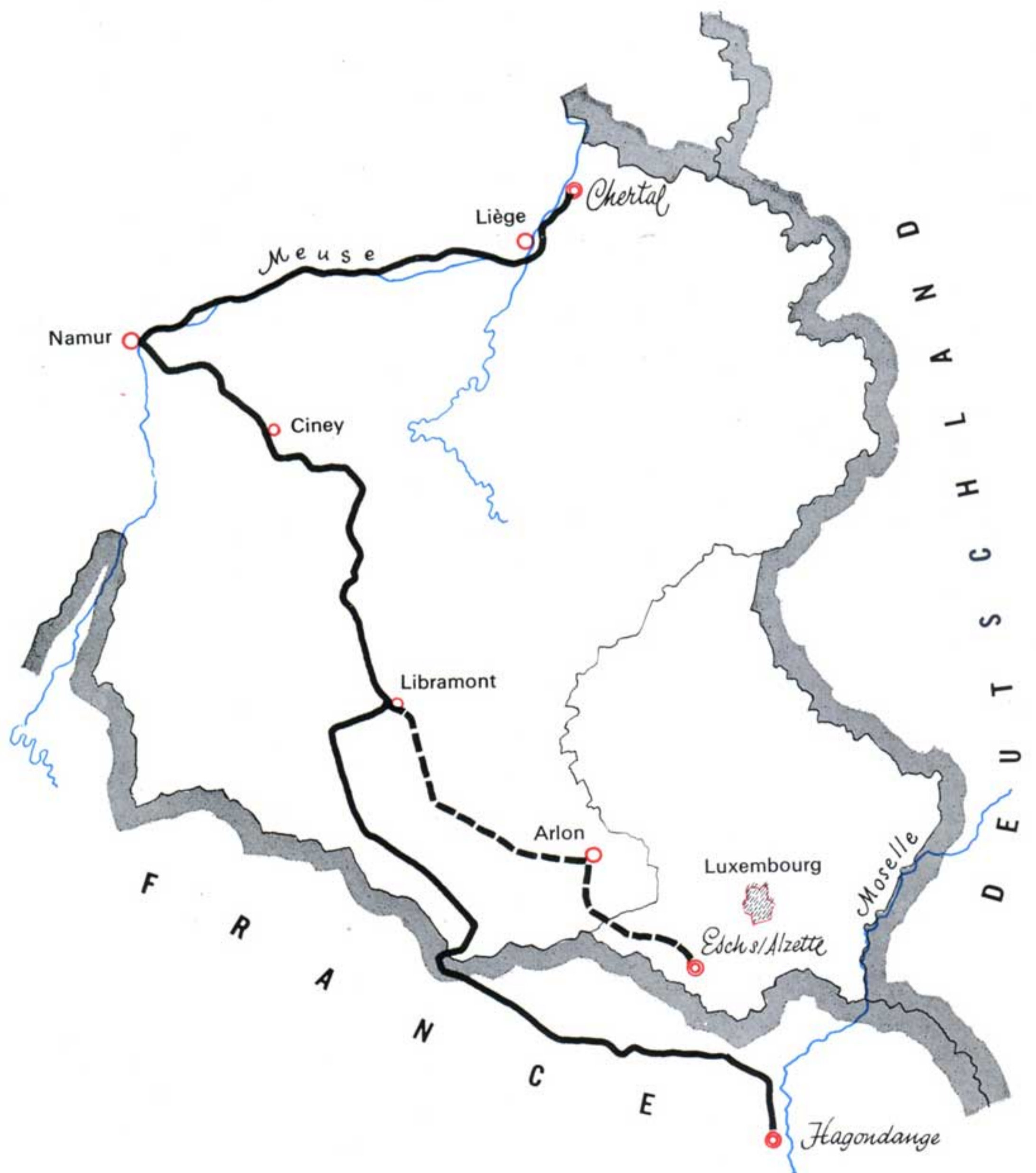
Depuis plus d'un an et demi, la S.A. Métallurgique d'Espérance-Longdoz transporte en wagon-thermos de la fonte en fusion entre sa division Hauts Fourneaux à Seraing et sa division Aciérie à Chertal, soit sur une distance de 22 km. Cependant, les possibilités techniques offertes par ces wagons-thermos permettent d'en envisager l'utilisation pour des transports à des distances beaucoup plus considérables. Pour en faire la démonstration, Espérance-Longdoz a réalisé en juillet dernier, l'alimentation de son aciérie de Chertal en fonte liquide à partir de Couillet, assurant dès lors une liaison de 110 km entre les bassins carolorégien et liégeois.

Le dimanche 15 novembre, la démonstration a été renouvelée. Le wagon-thermos qui a quitté Chertal tôt le matin, a été chargé d'environ 100 T de fonte aux hauts fourneaux de l'usine de l'ARBED à Esch-sur-Alzette (Grand Duché de Luxembourg). La fonte est arrivée vers minuit pour être convertie en acier à Chertal après avoir parcouru 248 km. La durée de séjour de la

fonte dans le wagon a été de 12 heures. La température de la fonte au chargement était de 1334°C ; au déchargement elle était de 1227°C . Une troisième expérience a été réalisée le dimanche 20 décembre dans des conditions assez comparables à celles décrites ci-dessus. La gare expéditrice était cette fois, Hagondange (bassin de Thionville) dans l'Est de la France. Le convoi a parcouru, à charge, une distance de quelque 280 km. A l'arrivée à Chertal la température de la fonte s'élevait encore à 1290°C (1385°C au chargement à Hagondange).

Le transport de fonte en fusion sur une distance de 300 à 400 km — constituant un nouveau record mondial de distance — est donc une opération techniquement réalisable. Il apporte une solution originale à une gamme étendue de problèmes liés à la saturation des unités de production. Ainsi s'ouvrent de nouvelles perspectives de collaboration fructueuse entre sidérurgistes des principaux bassins de la C.E.C.A.

transport de fonte en fusion sur 280 km





1

Après la fonte liquide en wagon thermos, les réservoirs géants montés sur bogies, voici le train qui véhicule ces espèces de gigantesques et mystérieuses sauterelles. Il nous arrive tous d'avoir l'âme vagabonde. La vision d'interminables monomes de puissantes machines agricoles, rutilantes de peinture rouge ou jaune dont on ne devine pas toujours l'usage, mais très impressionnantes quand même, ne vous suggère-t-elle pas les moissons mécanisées des grandes plaines inondées de soleil du Middle West ou de l'Ukraine ? C'est de chez nous que sortent ces engins, des établissements Léon Claeys à Zedel-

gem à une dizaine de kilomètres de Bruges.

Sa production est importante : 8.000 machines par an, dont 80 % sont confiées au chemin de fer. L'usine possède d'ailleurs un raccordement de 700 m de long. Les livraisons pour le continent européen se font intégralement par fer, tandis que les expéditions à destination de l'outremer ne le sont que partiellement. Via Anvers et Zeebrugge ces machines sont embarquées vers les Etats-Unis, le Canada, l'Amérique du Sud, certains pays d'Afrique, l'Australie, le Moyen-Orient et même l'Extrême-Orient.

1 Moissonneuses-batteuses des Etablissements Léon Claeys à Zedeigem.

2 Moissonneuses-batteuses prêtes au départ.

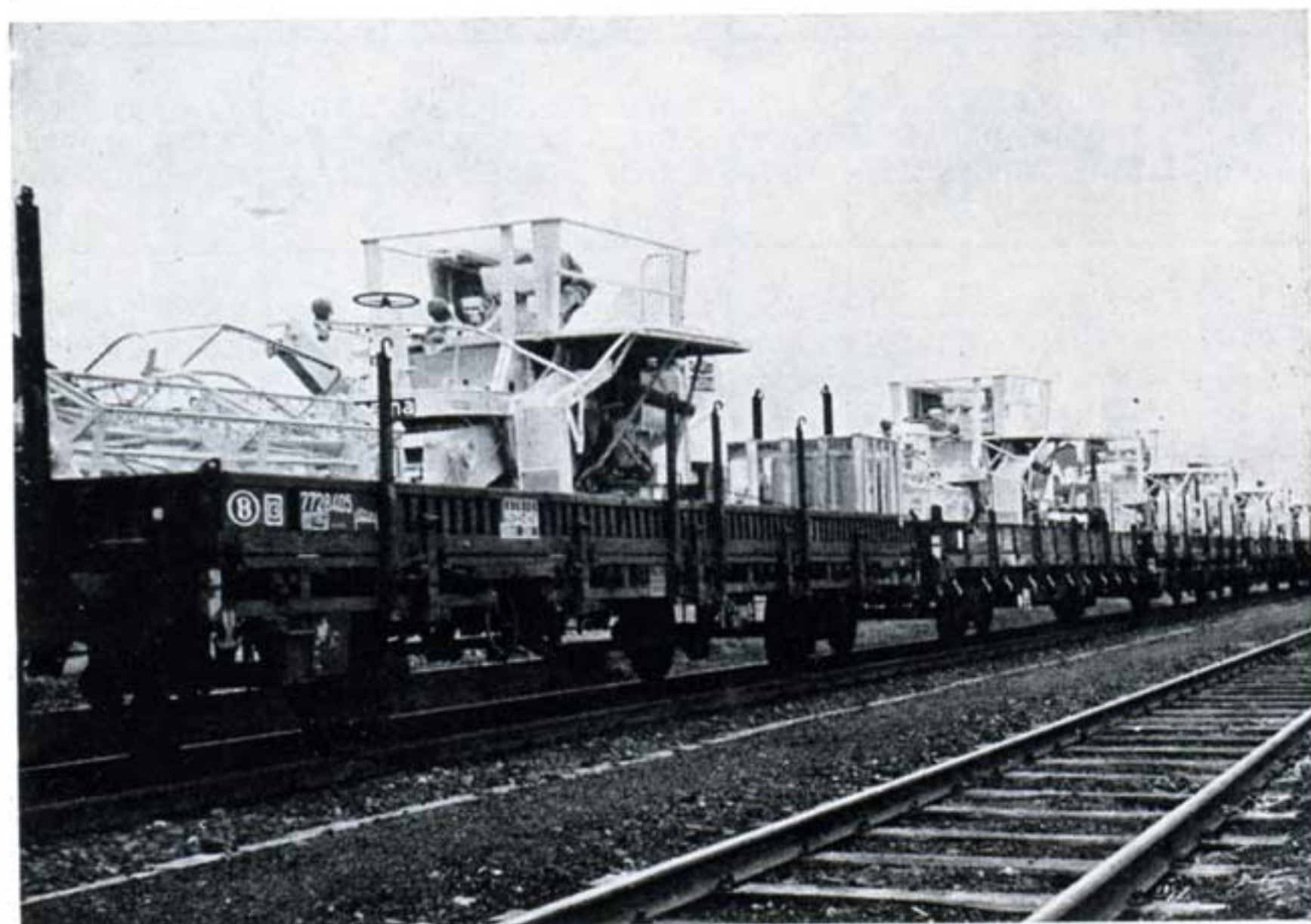
3 Le raccordement des Etablissements Léon Claeys.

ceci
aussi
prend le
train!



2

3



9

POUR VOS VACANCES...

PARTEZ EN

AUTO-COUCHETTES !

La formule des trains « auto-couchettes » comporte pour le touriste le grand avantage de pouvoir disposer de l'automobile familiale (et de son coffre à bagages) dans le centre de vacances choisi et d'éviter la fatigue physique et nerveuse inhérente au trajet de quelque 1.000 km à accomplir tant à l'aller qu'au retour, derrière le volant, avant d'y arriver. Le succès de cette formule de vacances

est attesté par le tableau ci-après, lequel démontre la progression remarquable du nombre de touristes qui ont emprunté les dits trains, au départ et en transit par la Belgique.

Rappelons que les trains « auto-couchettes » sont composés de voitures-lits, de voitures-couchettes, d'une voiture-restaurant et de wagons porteurs d'autos.

Relations	Nombre de ¹	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
1. Oostende Schaerbeek -München	a. autos	438	759	865	935	1.379	1.615	1.505	1.635	1.581
	b. voyageurs	1.164	2.203	2.573	2.814	3.814	4.379	4.217	4.586	4.255
2. Oostende Schaerbeek -Milano	a. autos	—	—	417	1.384	1.953	2.339	3.018	3.816	3.341
	b. voyageurs	—	—	1.421	4.295	5.607	6.673	8.704	10.951	9.070
3. Hollande Allemagne -Avignon Liège	a. autos	—	—	—	—	776	2.473	4.071	3.938	3.956
	b. voyageurs	—	—	—	—	2.058	6.475	10.170	9.970	10.206
4. Schaerbeek-Avignon	a. autos	—	—	—	—	—	—	—	810	1.824
	b. voyageurs	—	—	—	—	—	—	—	2.010	4.656
5. Schaerbeek-Narbonne	a. autos	—	—	—	—	—	—	—	795	977
	b. voyageurs	—	—	—	—	—	—	—	2.258	2.705
Total :	a. autos	438	759	1.282	2.319	4.108	6.427	8.594	10.994	11.679
	b. voyageurs	1.164	2.203	3.994	7.099	11.479	17.527	23.091	29.775	30.892

¹ Chaque voyage simple (aller ou retour) est compté pour 1 unité.

A l'intention des automobilistes qui préparent déjà maintenant leurs prochaines vacances, nous reproduisons ci-après les prix de nos six services d'auto-couchettes.

En francs belges	Schaerbeek Avignon		Bressoux (L.) Avignon		Oostende Milano (P.V.)		Schaerbeek Milano (P.V.)		Oostende München		Schaerbeek München		Schaerbeek Narbonne		Schaerbeek St. Raphaël	
	Simple	Aller Retour 2	Simple	Aller- Retour 2	Simple	Aller- Retour 2	Simple	Aller- Retour 2	Simple	Aller- Retour 2	Simple	Aller- Retour 2	Simple	Aller- Retour 2	Simple	Aller- Retour 2
Autos (ou remorques) :																
Longueur {																
moins de 3,81 m	1.630	2.700	1.510	2.480	2.220	4.000	1.970	3.550	1.710	3.070	1.450	2.610	1.880	2.990	1.990	3.320
de 3,81 m à 4,42 m	2.120	3.500	1.980	3.250	2.640	4.750	2.350	4.240	1.910	3.430	1.610	2.890	2.470	3.920	2.630	4.270
plus de 4,42 m	2.600	4.310	2.440	4.020	3.080	5.540	2.760	4.960	2.200	3.970	1.870	3.360	3.060	4.840	3.270	5.230
Hauteur maximum : 1,60 m																
Voyageurs																
Adultes :																
— 1re classe	1.468	2.442 ¹	1.371	2.263 ¹	1.610	2.865	1.430	2.541	1.541	2.504	1.346	2.153	1.768	2.857 ¹	1.879	3.077 ¹
— 2e classe	981	1.632 ¹	919	1.515 ¹	1.083	1.920	963	1.704	1.035	1.686	905	1.452	1.179	1.904 ¹	1.255	2.056 ¹
Enfants :																
— 1re classe	735	1.221 ¹	686	1.132 ¹	805	1.433	715	1.272	771	1.252	673	1.077	884	1.429 ¹	940	1.539 ¹
— 2e classe	491	817 ¹	461	758 ¹	542	960	482	852	518	843	453	726	590	953 ¹	629	1.029 ¹
Supplément couchettes :																
— 2e classe	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284	142	284
Supplément wagons-lits :																
— 1re classe « single »	1.563	3.126	1.423	2.846	1.898	3.796	1.772	3.544	1.427	2.854	1.225	2.450	1.490	2.980	1.751	3.502
— 1re classe « double »	773	1.546	705	1.410	976	1.952	909	1.818	721	1.442	612	1.224	712	1.424	859	1.718
— 2e classe « tourist »	654	1.308	605	1.210	818	1.636	768	1.536	458	916	381	762	648	1.296	754	1.508

¹ Ces prix ont été établis en tenant compte du tarif « billet touristique » pour le parcours français.

² Si le voyage de retour se fait par un autre trajet qu'à l'aller il est également accordé, comme pour l'aller-retour normal, une réduction (prix spécial Sud-Nord) pour le retour, à condition toutefois que les trajets aient été commandés en même temps (± 20%).

* 6-16 ans pour le parcours suisse et 4-14 ans pour le parcours italien.



L'avenir des chemins de fer. Nos raisons d'espérer.

La Revue Générale des chemins de fer a publié un article de M. Louis Armand, de l'Académie française et secrétaire général de l'Union Internationale des Chemins de fer, sur les perspectives d'avenir des réseaux ferroviaires dans le monde. Nous en résumons ci-après l'essentiel, persuadés que nos lecteurs y prendront le plus vif intérêt.

Il est une mentalité très répandue selon laquelle le chemin de fer n'est plus qu'un outil périmé, un gêneur retardataire qu'il importe de faire disparaître.

Il n'en va cependant pas de même dans des pays tels que la Russie Soviétique. Les raisons de cet état d'esprit différent sont :

— l'immensité du territoire soviétique formant le plus grand ensemble terrestre continu actuellement connu ;

— l'absence, dans ce système économique planifié, de ces pressions qui poussent au développement inconditionnel de l'industrie de la construction automobile.

Cependant, un retournement est actuellement en train de s'opérer à l'Ouest, tout au

moins dans les milieux bien informés, et nous assistons à une convergence des points de vue « technocratiques » dans le monde entier. Envisageant les raisons d'espérer en l'avenir des chemins de fer, M. Louis Armand analyse d'abord l'aspect technique du problème.

La locomotive a été placée sur rails au 19^e siècle parce que, à cette époque, on ne savait construire que des chaussées mal pavées. Or la locomotive était un engin lourd car on ne pouvait pas fractionner, comme actuellement, la production de l'énergie.

Le roulement roue sur rail présentait en outre l'avantage de n'opposer qu'une très faible résistance de frottement.

Ces raisons fondamentales ne jouent plus actuellement.

Cependant, deux « à côtés » de l'invention originelle représentent la richesse de demain.

1. *Le possibilité de constituer des convois.*

La route, malgré ses efforts en matière de remorques routières, est frappée d'un handicap considérable par rapport au « train cargo ». La société de l'avenir acceptera difficilement qu'un ou deux hommes fassent le métier fatigant et dangereux de conduire 15 tonnes de choux-fleurs du fond de la Bretagne à Paris, le long d'une route encombrée alors qu'un conducteur de locomotive électrique ou diesel en transporte 50 ou 100 fois plus dans le même temps, dans des conditions beaucoup moins fatigantes et dangereuses.

2. *Le guidage par rail est l'un des faits les plus riches d'avenir dans le monde des transports.*

L'encombrement de demain exigera de plus en plus d'ordre, d'organisation. Déjà l'aviation a besoin de guidages précis et délicats aux abords des aéroports. Les techniciens de la route ont à l'essai des systèmes de guidage par câble noyé dans la chaussée.

Le chemin de fer, par sa nature même, possède ce précieux guidage qui permet la mise en ordre et l'automatisme.

Cette possibilité d'automatisation porte, en germe, tout l'avenir du chemin de fer et représente en quelque sorte son deuxième souffle.

Le chemin de fer est particulièrement bien placé pour aborder la révolution de l'automatisation: le convoi ferroviaire, guidé, est défini par un seul paramètre, alors que la route en impose deux, et l'avion, trois.

Un autre facteur favorable à la « cybernétisation » du chemin de fer provient de ce qu'il représente un ensemble complet, englobant infrastructure et matériel de transport.

L'ampleur des entreprises de chemin de fer, dont la conduite nécessite le rassemblement d'une masse considérable d'informations paraissait avoir atteint des limites que menaçait un dangereux alourdissement du travail de gestion.

Encore une fois, la cybernétique permettra aux chemins de fer de rester souples.

A ce rapide tableau de l'avenir technique du chemin de fer, M. Louis Armand ajoute un élément important, auxiliaire de cet outil puissant et moderne que sera le chemin de fer de demain: l'attelage automatique. Le problème est d'importance et l'UIC s'occupe à le résoudre en collaboration avec les pays de l'Est.

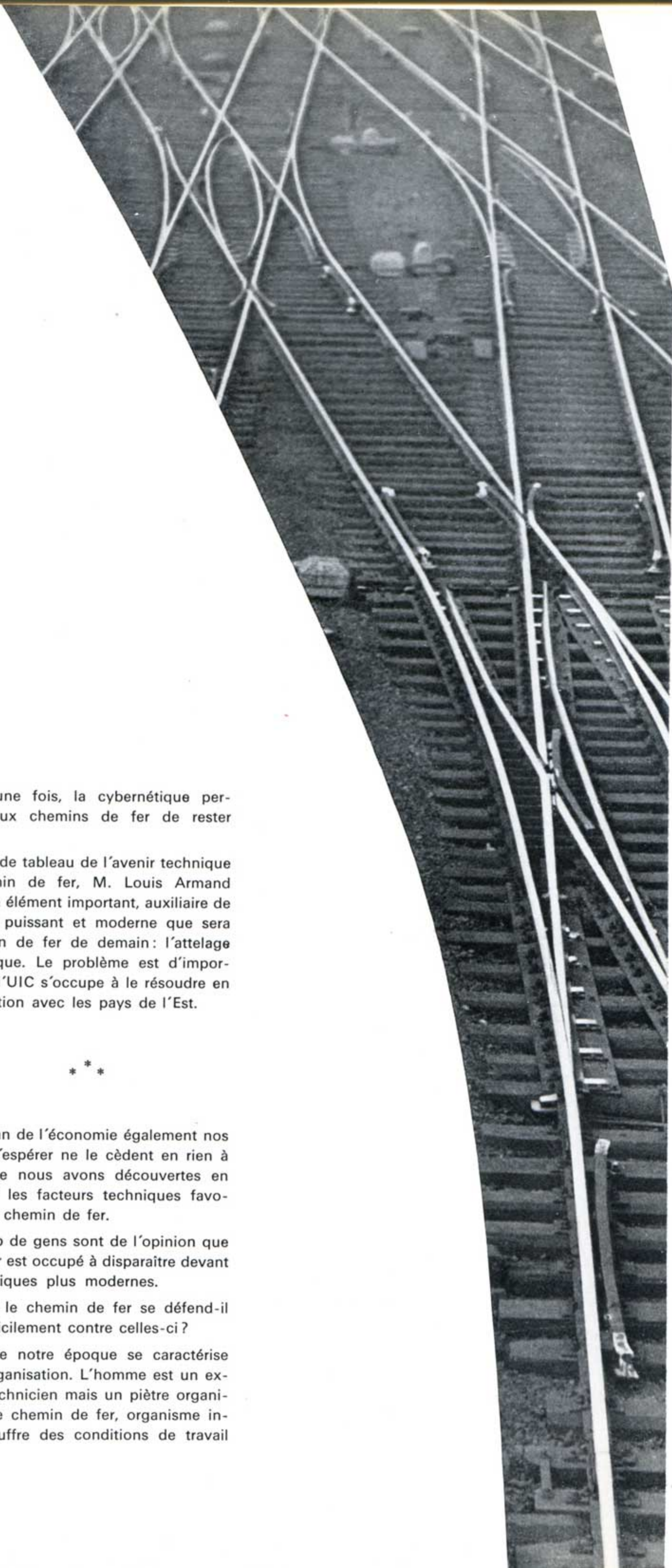
* * *

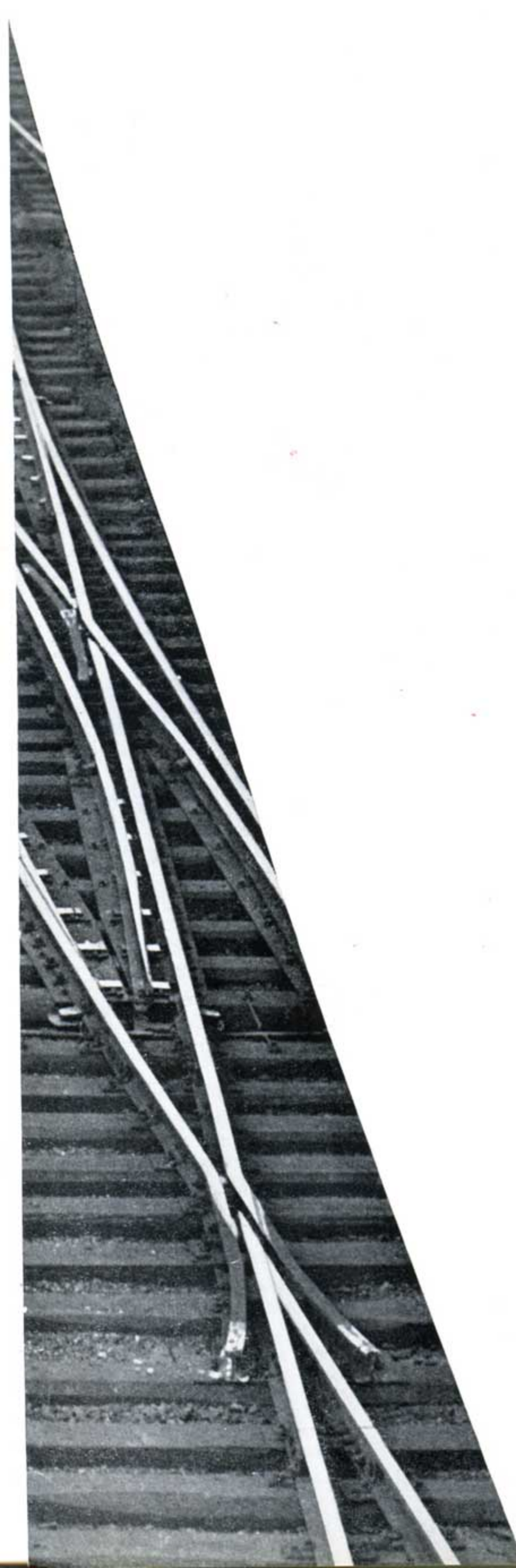
Sur le plan de l'économie également nos raisons d'espérer ne le cèdent en rien à celles que nous avons découvertes en analysant les facteurs techniques favorables au chemin de fer.

Beaucoup de gens sont de l'opinion que ce dernier est occupé à disparaître devant les techniques plus modernes.

Pourquoi le chemin de fer se défend-il aussi difficilement contre celles-ci ?

Parce que notre époque se caractérise par l'inorganisation. L'homme est un excellent technicien mais un piètre organisateur. Le chemin de fer, organisme intégré, souffre des conditions de travail





anarchique dans lesquelles il doit opérer. Mais il est une chose certaine, c'est qu'un mouvement de « mise en ordre » se dessine, ne serait-ce que sous la pression de l'excès du mal actuel. Ce dernier se caractérise par le développement excessif des moyens de transport individuels lequel conduit à un gaspillage important. De cette perte de substance, le citoyen n'est généralement pas conscient.

Les exemples ne sont cependant pas difficiles à trouver. Une illustration frappante de l'ignorance de certaines réalités économiques est donnée par le problème de l'automobile et des frais de la route. L'automobile paie-t-elle trop de taxes ou trop peu ? Les opinions les plus divergentes existent à ce sujet et il en résulte des polémiques virulentes qui soulignent de manière significative le mal dont nous souffrons.

Pourtant des progrès considérables sont possibles par une approche scientifique du problème plutôt qu'à partir de prises de position où le sentiment tient plus de place que la science.

Nous avons parlé il y a quelques mois des fameux essais organisés par l'Association des fonctionnaires des départements des routes des Etats américains (AASHO) avec le concours de l'armée américaine, essais qui ont duré de novembre 1958 à 1960. La masse considérable des informations expérimentales ainsi recueillies constitue un apport de première importance à la solution des problèmes relatifs aux charges d'infrastructure routière. Ces problèmes sont difficiles comme tous les problèmes de production liés en économie, mais l'utilisation des ordinateurs doit permettre de trouver plus aisément des éléments de solution incontestables. Que les milieux intéressés prennent progressivement conscience de la carence actuelle dans l'organisation des transports, les exemples n'en manquent pas. M. Louis Armand n'en cite que deux :

— la Communauté Economique Européenne cherche à mettre sur pied, avec les difficultés que l'on sait, une politique commune des transports.

— la Conférence Européenne des Ministres des transports qui œuvre depuis plusieurs années sur les problèmes de transport, a récemment décidé d'organiser une rencontre internationale sur les problèmes économiques du transport. Cette rencontre doit réunir les esprits les plus avertis de ces difficiles problèmes, afin

d'essayer de faire avancer une doctrine encore balbutiante.¹

Si nous considérons l'aspect social des choses, à nouveau nous trouvons des facteurs de réconfort dans l'examen des perspectives d'avenir du chemin de fer. Voyageant de plus en plus, sur un globe de plus en plus encombré, l'homme sera amené à rechercher les modes de transport qui lui assurent sécurité et confort et lui permettent une certaine détente du corps et de l'esprit. Les atouts du chemin de fer dans ce domaine ne sont pas négligeables. Partout dans le monde l'on se rend compte du rôle essentiel qu'il a à jouer dans la cité de l'avenir. Le temps travaille pour lui au fur et à mesure que la circulation routière devient plus difficile et plus dangereuse.

Nous pourrions trouver autant de satisfaction si nous nous intéressons à l'amélioration des conditions de travail.

Nous citons plus haut l'exemple du métier fatigant et dangereux que font certains conducteurs de camions dont les transports pourraient être assurés par les chemins de fer dans des conditions socialement beaucoup plus satisfaisantes. Il est certain que le chemin de fer de l'avenir, très cybernétisé et muni de l'attelage automatique, offrira plus encore de métiers « nobles » à des employés.

* * *

M. Louis Armand termine son exposé en insistant sur le rôle déterminant que peut et doit jouer la collaboration internationale pour l'avenir des chemins de fer. La chance de ces derniers est de n'être pratiquement pas concurrents entre eux. Développer la coopération internationale est donc un devoir pour leurs dirigeants à une époque où la « planétisation » s'observe dans les domaines les plus divers.

A cette considération s'ajoute, pour les réseaux européens, le fait que le développement de leur exploitation est lié à la croissance de leur rayon d'action, car ils peuvent satisfaire ainsi à l'équation de dimension, règle d'or du siècle.

¹ NDLR Le « Symposium international d'économie des transports » organisé par la Conférence européenne des Ministres des Transports s'est tenu à Strasbourg le 5 octobre dernier.

La „CONVENTION EUROP“ pour

200.000



Le R.I.V. était un progrès.

A l'origine du chemin de fer, les wagons ne quittaient pas leur réseau; toutes les marchandises destinées à l'étranger étaient transbordées aux frontières!

Les administrations ferroviaires se sont efforcées, dès le début, de résoudre le problème du passage des wagons d'un réseau à l'autre sans transbordement. Les premiers accords furent bilatéraux. Mais dès 1921, fut conclu un accord général, appelé « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international », en abrégé « Règlement R.I.V. ».¹

Selon ce règlement, tout wagon envoyé avec charge par un réseau vers un autre est considéré comme donné en location à l'administration cessionnaire. Celle-ci paye une redevance. Après déchargement, le wagon doit, autant que possible, être renvoyé chargé dans la direction du réseau propriétaire. A défaut de chargement il doit être renvoyé à vide par le même trajet qu'à l'aller, ceci afin de faire supporter les frais de traction du wagon vide par les administrations qui ont reçu une recette pour le transport à charge.

Mais le R.I.V. n'a pas réduit suffisamment les parcours à vide internationaux.

Le renvoi obligatoire au réseau proprié-

¹ Initiales du titre italien « Regolamento Internazionale Veicoli ».

taire diminue le rendement du wagon en retardant sa réutilisation et surtout en provoquant des parcours à vide importants.

Pourquoi? Pour plusieurs raisons:

— Il n'est pas deux réseaux voisins entre lesquels existe une balance du volume des importations et des exportations pour lesquelles le même type de wagon est utilisé;

— Il est rare que les demandes de wagons pour des transports internationaux soient présentées dans des gares et à des moments où un wagon étranger adéquat est disponible;

— Le client ne s'accommode pas toujours du wagon étranger mis à sa disposition, notamment lorsque l'utilisation de ce wagon provoquerait un désavantage tarifaire dû à la capacité ou à la longueur. Le wagon étranger est donc frappé d'une certaine infirmité.

L'uniformisation des types de wagons, base d'un nouveau progrès.

L'on assiste à l'heure actuelle à deux mouvements, en apparence divergents, dans la politique de construction des wagons.

L'un tend à la spécialisation du matériel de transport, à son adaptation la plus complète possible à des usages déterminés. Cette évolution nous a valu la création de matériels tels que les wagons-

silos à ciment avec déchargement pneumatique, les wagons autodéchargeurs à charbon ou à coke, de grande capacité, etc. Elle est la source d'économies de frais de manutention très appréciables. L'autre tendance vise à l'uniformisation maximum du matériel de transport.

Cette politique est importante pour les chemins de fer, car l'uniformisation facilite la répartition du matériel vide, améliore l'utilisation des véhicules, réduit les parcours à vide. Elle abaisse aussi le coût de la construction et de l'entretien.

Cette politique n'est pas sans certains avantages directs pour l'utilisateur car l'uniformisation lui permet de mieux adapter son organisation matérielle d'expédition aux caractéristiques des wagons. Les deux tendances, loin de s'exclure, sont appelées à s'intégrer harmonieusement.

Si le véhicule doit être de plus en plus spécialisé pour la tâche qu'il est appelé à remplir, il n'en subsistera pas moins une masse importante de besoins ne requérant pas de dispositifs particuliers pour le transport ou la manutention.

Ici se situe le vrai champ d'action de l'uniformisation qui, des limites nationales, s'est étendu depuis la fin de la guerre à l'échelle européenne, grâce aux efforts de l'Union Internationale des chemins de fer, et plus particulièrement, de son organe, l'Office de Recherches et d'Essais.

l'utilisation en commun des wagons



La « Convention EUROP ».

En 1951, la Société Nationale des Chemins de fer Français et la Deutsche Bundesbahn se sont appliquées à réaliser un accord concret, marqué de l'esprit de coopération européenne. Cet accord modifiait diverses clauses du règlement R.I.V. afin que certains wagons puissent être utilisés en commun. En 1953, d'autres réseaux se sont joints aux promoteurs allemands et français : l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse. L'accord signé entre ces réseaux porte le nom de « Convention EUROP ». 160.000 wagons ont été mis en communauté au départ.

La nouvelle convention remédie à l'infirmité qui frappe le wagon circulant en régime R.I.V. hors de son réseau ; elle substitue une compensation en wagons au paiement d'une redevance dont le taux est toujours discuté. Si ce régime d'échange, basé sur la compensation en nature, a pu naître, c'est grâce à l'unification : une part importante des différents parcs de wagons est devenue échangeable sans nul inconvénient pour les administrations ni pour les usagers.

Comme, suivant le principe de base de la « Convention EUROP », le renvoi des wagons mis en commun n'est plus imposé, il devient possible à tout réseau adhérent d'utiliser comme les siens pro-

pres les wagons des administrations membres de la convention.

Pour éviter que le déséquilibre existant dans les trafics d'importation et d'exportation n'accroisse ou n'amoinde l'effectif de l'un ou de l'autre réseau, les administrations s'efforcent de réaliser journallement, dans chacune des catégories de wagons mis en commun, un équilibre quantitatif par un envoi de matériel vide prélevé à leurs convenances respectives.

Le fonctionnement de la convention.

Un seul organisme, appelé « Bureau des wagons EUROP », assure le fonctionnement de la convention. Il se compose d'un délégué par réseau adhérent. Son siège est à Berne. Il reçoit journallement connaissance des nombres de wagons EUROP franchissant les frontières ; il fixe l'importance du déséquilibre de chaque administration et les mouvements compensatoires de wagons vides.

A noter que la « Convention EUROP » n'altère aucunement le droit de propriété de chaque administration sur les wagons qu'elle apporte à la Communauté.

Les wagons de la convention sont identifiables par la marque EUROP qu'ils portent sur chacune de leurs faces, au-dessus de la marque du réseau propriétaire. Ils forment actuellement le quart de l'ensemble des parcs des administrations adhérentes, soit quelque 200.000 wagons.

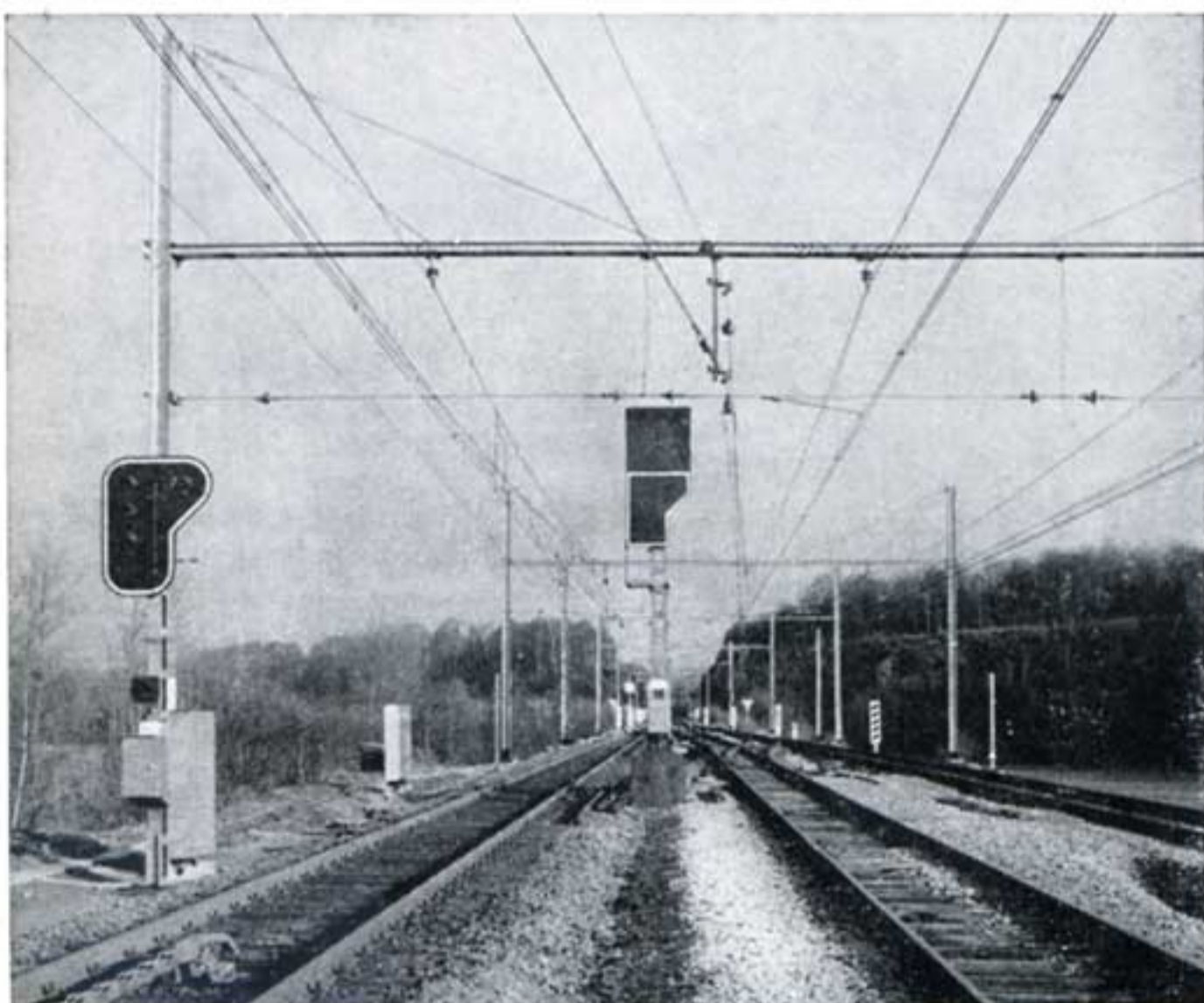
Le bilan favorable de la réforme.

Il est actuellement établi que cette réforme apporte, au bénéfice de tous, des économies importantes de parcours à vide, un meilleur rendement des wagons et, corrélativement, une diminution du nombre total de wagons neufs à construire et à entretenir sur l'ensemble des réseaux unis par la convention.

S'il en est ainsi, c'est que les cheminots, habitués de longue date à une collaboration internationale confiante, ont pu penser en Européens. Ils ont surmonté petit à petit les différents qu'a suscités le fonctionnement de la « Convention EUROP » et ils ont fait que, dans leur domaine, la communauté européenne est une réalité.

Un nouveau « pool Europ » des wagons pour les pays de l'Est.

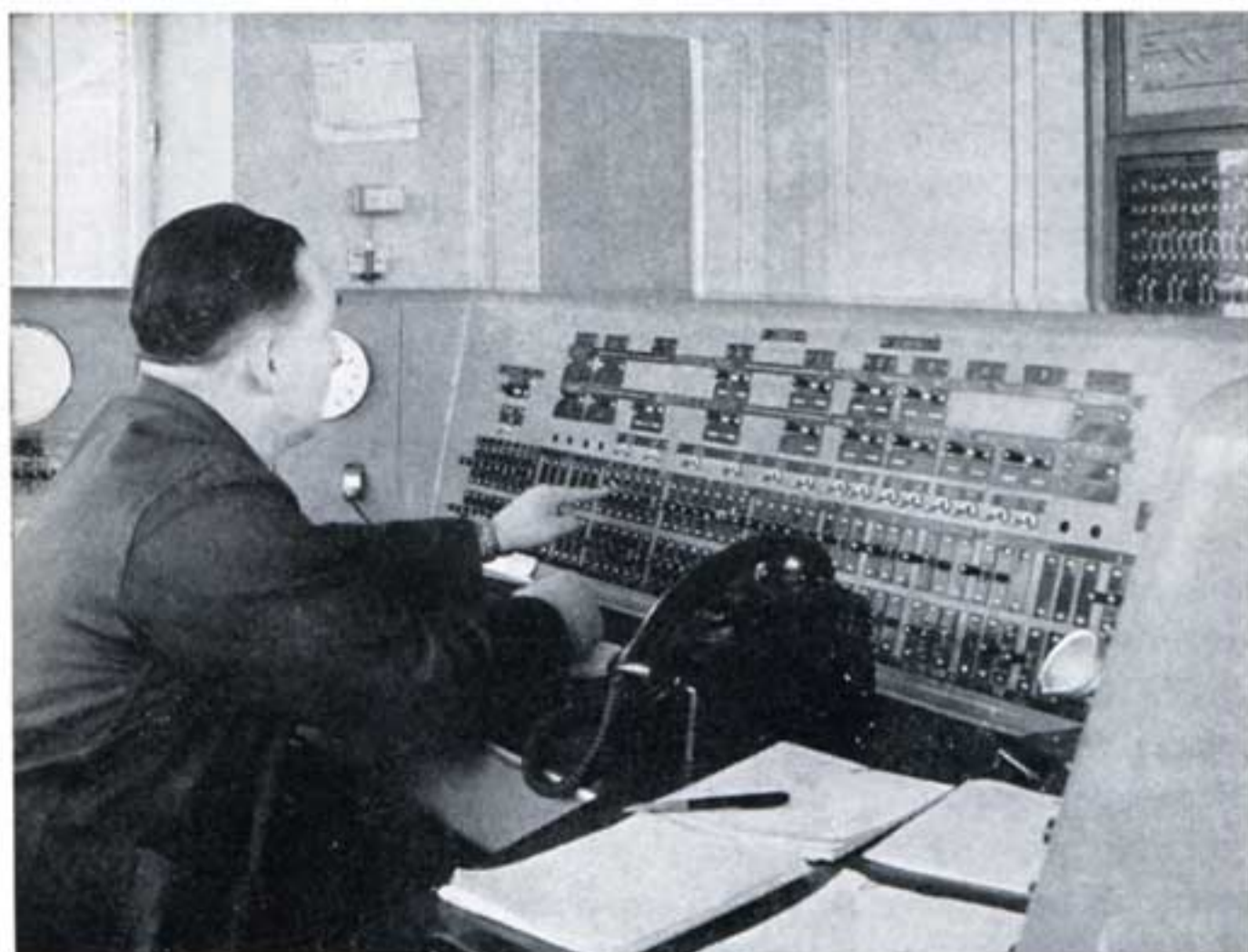
Le 1er juillet 1964 est entré en vigueur le parc commun des wagons des pays du COMECON. Ce parc commun groupe, en première étape, 100.000 wagons appartenant aux pays suivants : Allemagne de l'Est, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Tchécoslovaquie et U.R.S.S. Une marque spéciale est apposée sur la caisse des wagons, à côté du sigle de l'administration propriétaire ; cette marque « OPW » est l'abréviation russe de « parc commun des wagons », dont le bureau de gestion est installé à Prague.



La ligne électrifiée à Lobbes en direction d' Erquennes

L'extension du réseau ferroviaire électrique en Belgique. L'importance de la ligne 130 bis Charleroi - Erquennes - Jeumont.

La cabine "tous relais" d' Erquennes



La Société Nationale des Chemins de fer Belges vient de nouer, il y a quelques jours, une nouvelle ligne électrifiée à la toile qu'elle tend de plus en plus sur notre pays. Depuis la fin du mois de janvier, en effet, la ligne 130bis, Charleroi-Erquennes-Jeumont, a été mise en service.

L'importance de ce tronçon n'échappera à personne. Il constitue un des chaînons de l'axe Paris-Cologne, rattaché à la ligne, déjà électrifiée, de Charleroi-Namur qui trouvera, dans les prochaines années son prolongement vers Liège et, au delà de cette ville, en direction de Herbesthal-Aachen en cours de modernisation.

Par cette artère, transitent chaque année, entre la France et l'Allemagne, voire les pays scandinaves, des centaines de milliers de tonnes de combustibles minéraux solides, une centaine de milliers de tonnes de produits sidérurgiques, des dizaines de milliers de tonnes de produits chimiques, de verreries, de matériel de transport, de matériaux de construction, de boissons et de liquides divers. Cette ligne sert aussi aux trafics de transit entre les Pays-Bas et la France. Près de trois cent mille tonnes de charbons du Limbourg hollandais passent annuellement par la gare frontière d'Erquennes.

Et ce n'est là qu'une partie du trafic. Il convient de tenir compte de l'alimentation en matières premières diverses des usines, forges et chantiers de la région industrielle de la Sambre.

C'est peut-être pour la clientèle des voyageurs que la modernisation de la ligne 130bis sera le plus directement spectaculaire. La S.N.C.B. a eu en vue d'apporter à cette clientèle des communications tout ensemble plus rapides, plus fréquentes et plus confortables.

Plus rapides, en effet, puisque, pour le seul parcours Charleroi-Erquennes et vice-versa, désormais ramené à 35 minutes, le gain de temps sera de l'ordre de 15 à 20 minutes.

Plus fréquentes, puisque un train sera mis en marche, au moins une fois par heure, ce qui portera le nombre de trains, pour les deux sens réunis, à 46 contre 30 précédemment.

L'emploi, dans la composition des convois, d'automotrices à deux voitures du type utilisé sur la ligne Charleroi-Namur, est propre à offrir plus de confort à la clientèle. Ces automotrices, qui peuvent être accouplées à d'autres, permettent une meilleure composition des trains en fonction des nécessités du trafic. Une cadence absolue n'a pas encore pu être fixée aux horaires. Il a fallu tenir compte des exigences d'une clientèle très diversifiée qui comprend notamment de nombreux travailleurs désireux d'assurer des prestations de jour et de nuit dans les établissements industriels de la ligne.

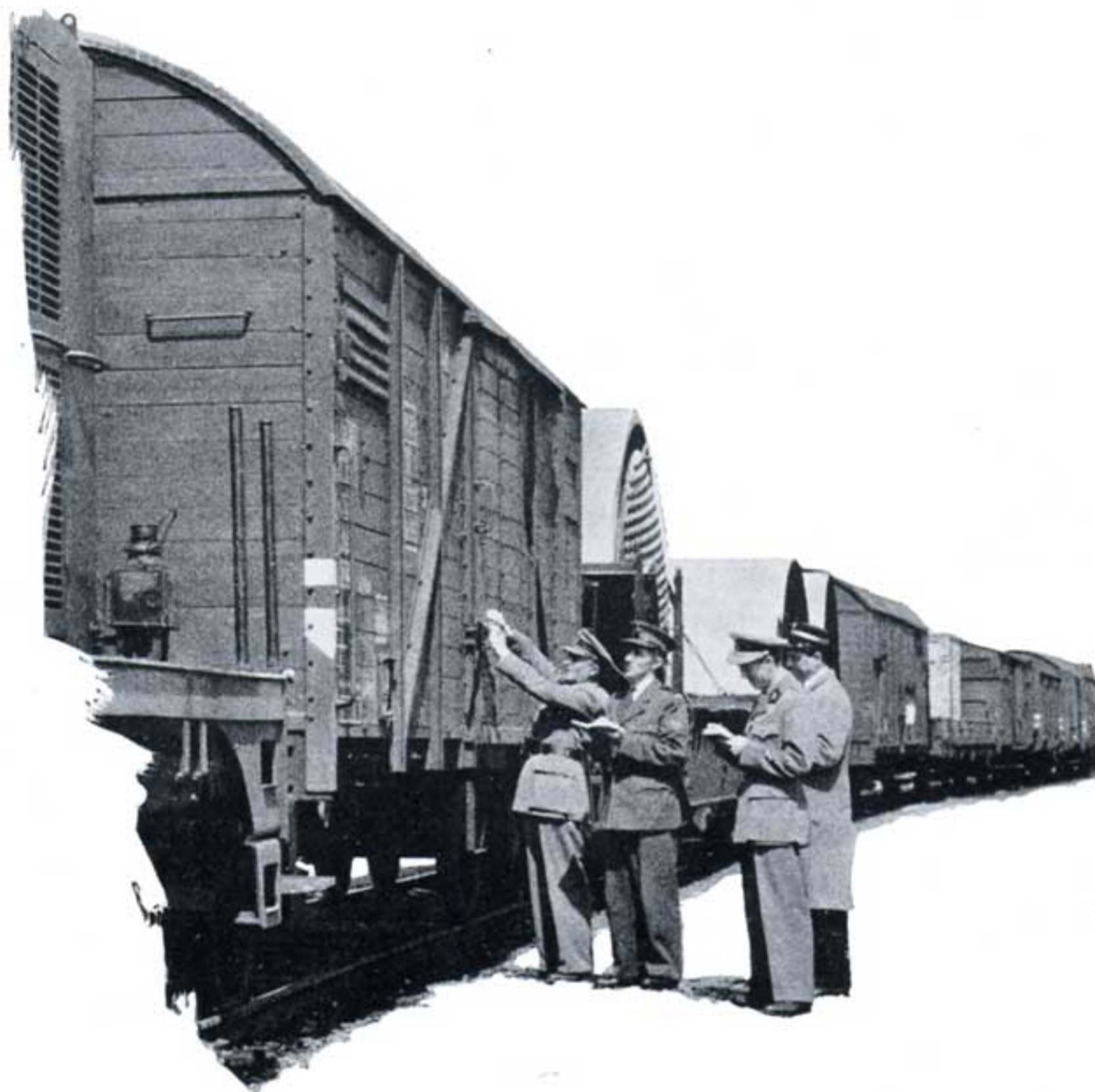
Il est toutefois d'ores et déjà prévu un train par heure de Charleroi à Erquennes et vice-versa, quatre d'entre eux étant toutefois limités à Lobbes.

Ces trains sont omnibus afin de permettre leur utilisation par une clientèle nombreuse à parcours partiels. Mais, dix-neuf d'entre eux sont soudés à des trains de la ligne Charleroi-Namur. Ce qui ne manquera pas d'intéresser les voyageurs à moyen et long parcours. Cette soudure évite le transbordement à Charleroi, des voyageurs en transit de l'une à l'autre ligne.

Dédouanement des exportations vers la France

Sous ce titre, dans notre numéro de juin 1964, nous avons établi à l'intention de nos exportateurs la liste des entrepôts français, avec leur affectation, pouvant les intéresser pour le dédouanement de leurs marchandises.

A la suite des modifications survenues entretemps, cette liste est à remplacer par la suivante :



A. SERVICE COMPLET.

Amiens	Comines (Fr)	Montluçon-Ville
Angers-St-Laud	Delle	Montpellier
Angoulême	Dieppe	Morteau
Annemasse	Dijon-Pte-Neuve	Neuenburg
Anor	Dunkerque	Nîmes
Apach	Ecouvies-Gare	Perigueux
Armentières	Feignies	Perpignan
Audun-le-Tiche	Givet	Poitiers
Avignon	Godewaersvelde	Pontarlier
Baisieux	Grenoble	Port-Vendres
Bellegarde (Ain)	Halluin	Rennes
Blanc-Misseron	Hendaye (a)	Sète
Boulogne-Ville	Jeumont	St Dizier
Bourges	Kehl	Thionville
Bray-Dunes	Lauterbourg	Toulouse-Matabiau
Calais-Ville	Lille (Rijsel)	Tourcoing
Canfranc	Lille-St.-Sauveur	Tour-de-Carol-Enveitg (La)
Carcassonne	Limoges-Bénédictins	Tours
Cerbère (a)	Longwy	Troyes
Chalon-sur-Saone	Marseille-Maritime	Valence
Chamberry-Challes-les-Eaux	Maulde-Mortagne	Vallorbe
Chateauroux	Mazamet	Vintimille
Clermont-Ferrand	Mezières-Charleville	Vireux-Molhain
Colmar	Modane	Wissembourg

(a) Seulement pour le trafic direct de ou pour l'Espagne et le Portugal.

B. SERVICE PARTIEL.

Bâle

seulement pour :
les envois express - petits colis - colis familiaux - denrées périssables - chevaux de course - petits animaux (autres que par wagon).

Bouzonville

seulement pour les envois par wagon en petite vitesse.

Forbach

sauf formalités concernant les envois de détail et les transports de groupages qui sont effectués à Saarbruecken Hbf.

Metz-Marchandises et Metz-Ville

seulement pour les envois en provenance ou à destination de la localité - les œuvres d'art et objets de collection à l'exportation.

Mont-St-Martin

seulement :
à l'importation, pour les marchandises en vrac, transportées par wagon et destinées à la consommation ;
à l'exportation, pour les marchandises en vrac, transportées par wagon et en provenance de Mont-St-Martin-local.

Mulhouse-Nord

seulement pour les envois en provenance ou à destination des gares de :
— Lutterbach, Mulhouse-Dornach, Mulhouse-Ville et ses embranchements particuliers (E.P.) Mulhouse-Wanne ;
— du Centre Régional de dédouanement (wagons uniquement).

Paris-Est

seulement les envois express.

Paris-la-Chapelle

seulement pour les envois importés ou exportés par tous les points frontières ainsi que par les ports de mer autres que ceux compris entre Dieppe inclus et Bordeaux exclu.

Paris-Lyon

seulement pour les envois express.

Paris-Nord

seulement pour les envois express et les journaux.

Pfetterhouse

seulement à l'importation et à l'exportation des marchandises pour lesquelles les importateurs et exportateurs auront obtenu l'autorisation préalable de la Direction Régionale des Douanes de Mulhouse.

Saarbruecken Hgbf

seulement pour :
— les envois de détail ;
— les transports de groupages.

Sarreguemines

sauf formalités concernant les envois de détail et les transports de groupages qui sont effectués à Saarbruecken Hgbf.

Strasbourg-Ville

seulement pour :
— les œuvres d'art et objets de collection à l'exportation ;
— les envois en provenance ou à destination de la localité.

St-Gingolph

seulement pour les envois en provenance ou à destination des gares situées entre St-Cergues-les-Voirion et St-Gingolph (ces deux gares comprises).

St-Louis (Ht-Rhin)

sauf pour les petits colis et colis familiaux - denrées périssables - chevaux de course - petits animaux, autres que par wagon complet (formalités effectuées à Bâle).

Uberherrn

seulement pour les envois par wagon en petite vitesse.

avis tarifaires

TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

1. Mise en vigueur au 1.10.1964 d'un addendum n° 14 au tarif BÖS/NÖS : insertion de nouvelles relations dans les tarifs d'articles 2-11 et appendice 2 respectivement pour envois de tôles en fer, produits chimiques et huiles minérales.

2. Mise en vigueur au 1.11.1964 d'un 15e addendum au tarif international BÖS/NÖS : insertion de nouvelles relations dans les tarifs d'articles 2 (Krems-a. der Donau et Liezen) et 18 (Klein Schwechat) et certaines catégories de prix pour les gares de Linz dans le tarif d'articles 2.

TRAFIC AVEC LA SUISSE.

Mise en vigueur au 1.11.1964 d'un 5e supplément au tarif international 9503 Belgique (local) - Suisse. Les prix spéciaux du chapitre 6 pour les œufs (expéditeurs ayant souscrit un engagement de fidélité) sont majorés. Le supplément comprend en outre la suppression dans le chapitre 1 des prix prévus pour la gare de Dison et l'insertion de prix pour les gares de Herent, Jemeppe-sur-Sambre et Louvain ; en outre, certaines adaptations de la Section 2A « prix de transport pour le parcours suisse ».

TRAFIC AVEC LA TCHECOSLOVAQUIE.

Mise en vigueur au 1.1.1965 d'un 10e supplément au tarif direct international Belgique-Tchécoslovaquie. Ce supplément comporte la réédition des tarifs spéciaux applicables aux marchandises ci-après, dont les prix de transport ont été recalculés en tenant compte des réformes tarifaires des Chemins de fer tchécoslovaques du 1.4.1964 et de la D.B. du 1.8.1964.

a. Vers la Tchécoslovaquie.

Zinc - poils et peaux - matières textiles végétales - chiffons - phénol - masse d'email à fondre - sulfate de barium - noir de fumée - graines de lin - bisulfite de sodium - sulfate de nickel - laine et déchets de laine.

b. Vers la Belgique.

Minerais - laine - malt - ouvrages en bois - cellulose de bois - argile et magnésite - produits en pierres artificielles - produits céramiques - papiers et articles en papier - carton - verres et ouvrages en verre - isolants - bière - éther sulfurique - sulfure de carbone - chlorure d'ammonium - acide oxalique - carbure de calcium - orge.

c. Dans les deux sens.

Marchandises de toutes natures - houblon.



Les billets aller-retour sont valables 5 jours

Dans un but de simplification, il a été décidé qu'à partir du 1er janvier 1965 les billets aller-retour délivrés pour le trafic intérieur belge auraient une validité de **5 jours**. Cette durée était jusqu'à présent fixée à **4 jours ouvrables**.

A plus d'une reprise, des doutes sont nés dans l'esprit des voyageurs, qui se demandaient quels étaient en définitive les jours à considérer comme fériés. En outre, il leur arrivait de croire le billet encore valable le dimanche ou le jour férié suivant immédiatement le 4^e jour ouvrable. Afin d'éviter ces erreurs, il a été décidé de fixer uniformément la durée de validité des billets aller-retour à 5 jours-calendrier. Dans ces conditions pour un billet émis le jour 1 le voyage de retour doit être entamé au plus tard le jour 5 à minuit.



Employeurs! Ceci intéresse votre personnel!

Cette affichette 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 est possible d'obtenir la carte touristique de Belgique, éditée par la S.N.C.B..

Le chemin de fer a prévu, à l'intention des vacanciers et en vue de promouvoir le tourisme social, 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 qui désirent orienter leur personnel dans la voie de loisirs agréables peuvent s'adresser à la Direction Commerciale, 4, Cantersteen, Bruxelles I, en vue d'obtenir :

- l'affichette et un approvisionnement de cartes touristiques ;
- les brochures détaillées relatives aux circuits en autocar, excursions « Un beau jour à ... » et autres voyages intéressants.

Il conviendra de préciser dans la demande le nombre désiré de chacun des documents.

500 KM EN UNE SOIREE

vers strasbourg
et la lorraine
en train de soirée



Feather



CHEMINS DE FER BELGES

BRUXELLES QL. D. 18.44
LUXEMBOURG A. 21.22
THIONVILLE A. 22.03
METZ A. 22.45
STRASBOURG A. 0.24