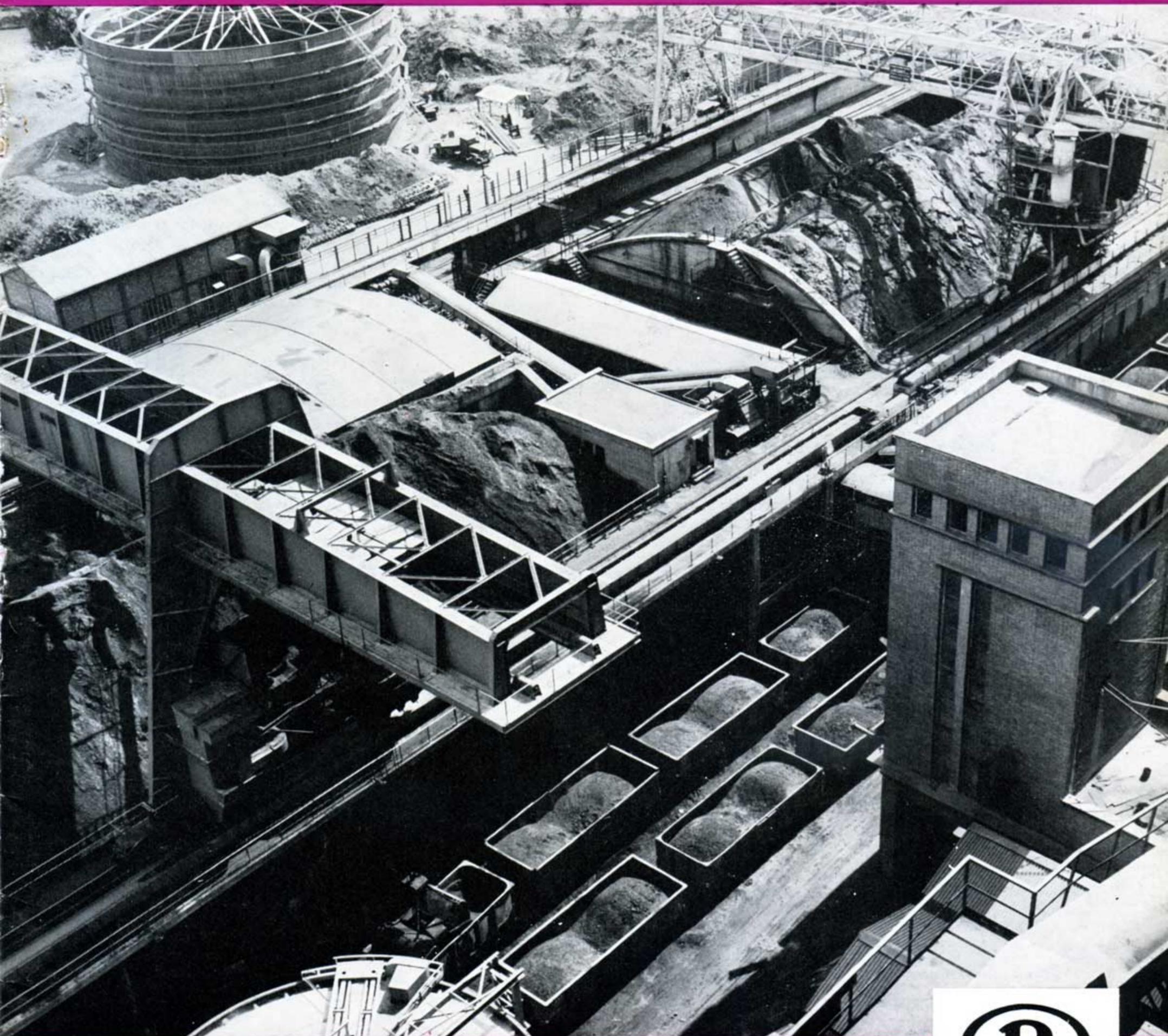


INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL NUMERO 4 / OCTOBRE 1965



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3653



N U M E R O 4 — O C T O B R E 1 9 6 5

Photo couverture: Parc à charbon de la « CETEC » à Farciennes (lire article page 4).

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

SOMMAIRE

	Page
In memoriam	3
Les puissantes centrales électriques du bassin de Charleroi et de la Basse-Sambre	4
Le futur a-t-il déjà commencé ?	8
Relations rapides par trains de marchandises avec les pays non limitrophes	10
500 km en train de soirée via Paris	14
Rotation accélérée des wagons de minerais	15
Pourquoi faire la queue au guichet pour obtenir un billet ?	16
Automatisation ferroviaire. Le contrôle automatique de la vitesse des trains	16
L'abonnement général	17
Trafic Franco-Belge. Carte demi-tarif	18
Indicateur officiel des trains. Nouvelles relations avec Paris	18
Les trains autos-couchettes continueront tout l'hiver à relier une fois par semaine Bruxelles à St. Raphaël	18
La gare internationale de Herbesthal transférée à Welkenraedt	18
Terrains industriels et bâtiments disponibles	19
Avis tarifaires	19
A l'attention de nos lecteurs	19
Voyage rêvé en wagon-lits	20

Lay-out: L. Tack.

Photos: Putman, D. B., Chemins de fer Japonais,

Budd. Company - Philadelphia.

Impr.: Omega s.a.. Anvers



I N M E M O R I A M

Le 16 juillet dernier, notre Directeur, M. G. VAN CAUWENBERGE, nous a été soudainement enlevé par une crise cardiaque.

Bien qu'ayant entamé sa carrière au Service de l'Exploitation en 1921, ses préoccupations l'attiraient surtout vers les problèmes commerciaux. Aussi, ses désirs furent-ils exaucés lorsqu'il fut nommé, en 1934, Représentant Commercial de notre Société à Luxembourg. Il y passa onze années, au cours desquelles il défendit de façon impeccable les intérêts de notre Société, tout en se faisant de nombreux amis parmi nos voisins luxembourgeois.

En récompense de ses activités au profit des deux pays, le Gouvernement grand-ducal le nomma Chevalier de l'Ordre de la Couronne de Chêne.

En 1945, M. VAN CAUWENBERGE fut nommé au poste de Représentant Commercial à Berne. Ici aussi il s'acquitta la sympathie générale des milieux ferroviaires et des affaires. Il y aurait certainement volontiers terminé sa carrière. Mais il était destiné à de plus hautes tâches encore. En 1950, notre Société le rappelait à Bruxelles pour l'investir des fonctions d'Inspecteur en Chef, Adjoint au Directeur du Service Commercial.

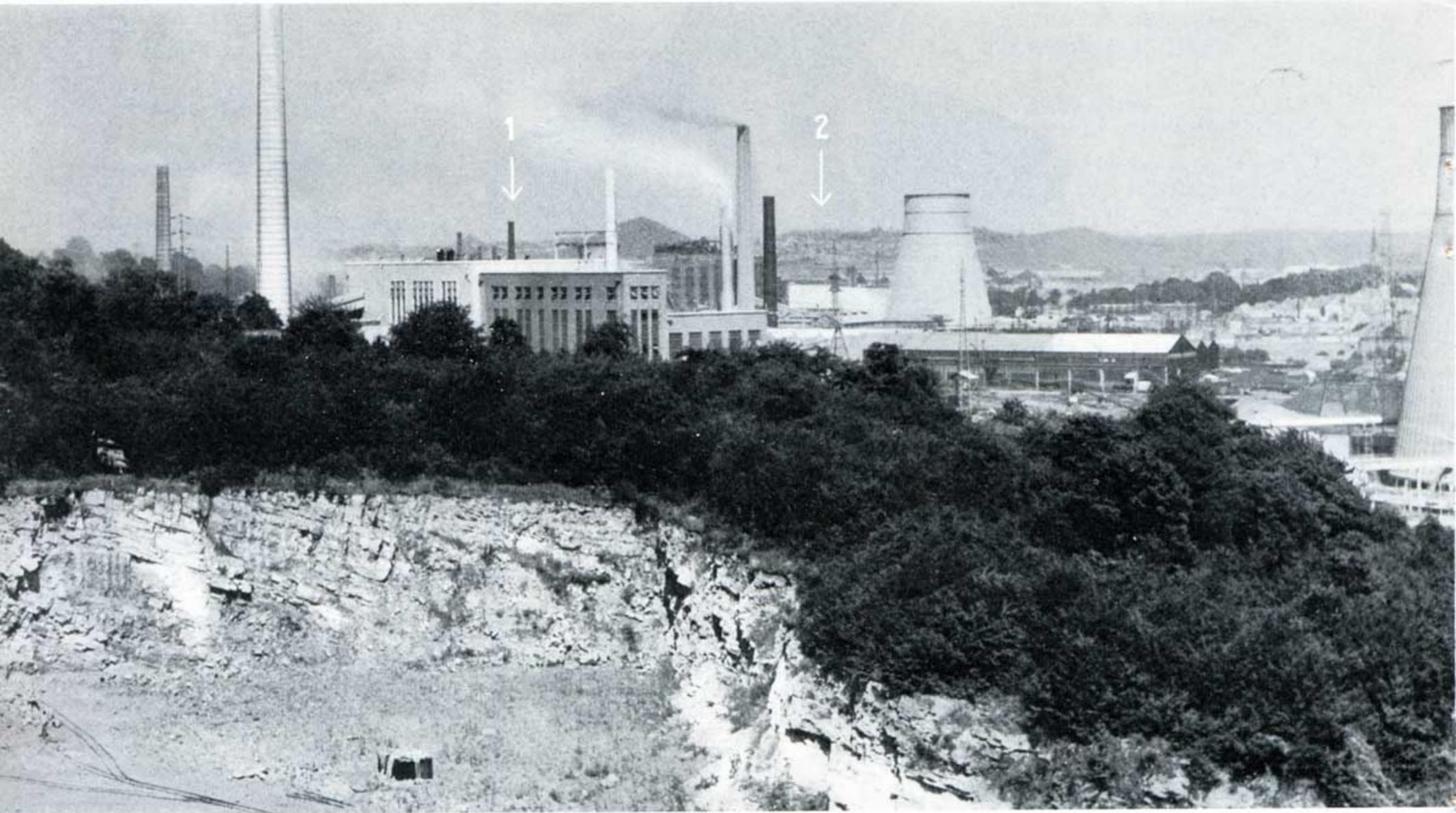
Depuis 1956, enfin, il occupait le poste de Directeur du Service Commercial, où la mort vient le frapper, en pleine activité.

Ses qualités de dirigeant et ses connaissances étendues dans le domaine économique et commercial avaient conduit l'Autorité Supérieure à lui confier en outre un mandat d'administrateur à la Société Nationale des Chemins de fer luxembourgeois, à la S.A. Edmond Depaire, à la S.A. Transfribel et à la S.A. Belgian Organising Center. Diverses distinctions officielles lui avaient été décernées, parmi lesquelles celles de Grand Officier de l'Ordre de Léopold II et celle de Commandeur de l'Ordre de la Couronne.

M. VAN CAUWENBERGE se faisait une idée très élevée de ses devoirs et les accomplissait avec une grande droiture. Cette sévérité pour lui-même était accompagnée d'une urbanité parfaite, qu'ont certainement appréciée nos nombreux lecteurs qui ont eu le privilège de la connaître.

Nous avons perdu un chef exemplaire, mais il vivra dans notre mémoire comme un homme de devoir et de cœur. Nous tenons à remercier de tout cœur les très nombreuses personnalités belges et étrangères qui ont tenu à nous exprimer leurs condoléances à l'occasion du décès de M. VAN CAUWENBERGE.

Cette photo panoramique montre, de gauche à droite, les centrales électriques « Intercom » (1) et « Intersambre » (2), celle-ci cachant la centrale « Monceau-Fontaine »; à droite, les installations ferroviaires de Marchienne-Zone (3). A l'avant-plan, à droite, le parc à charbons d'Intercom (4).

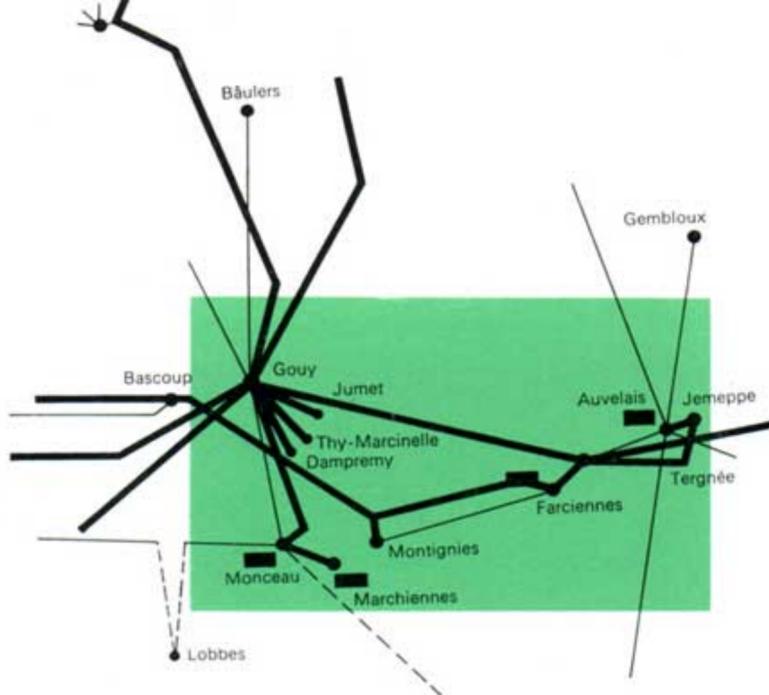


Les puissantes centrales électriques du bassin de Charleroi et de la Basse-Sambre restent orientées vers le chemin de fer pour leur alimentation en combustibles.

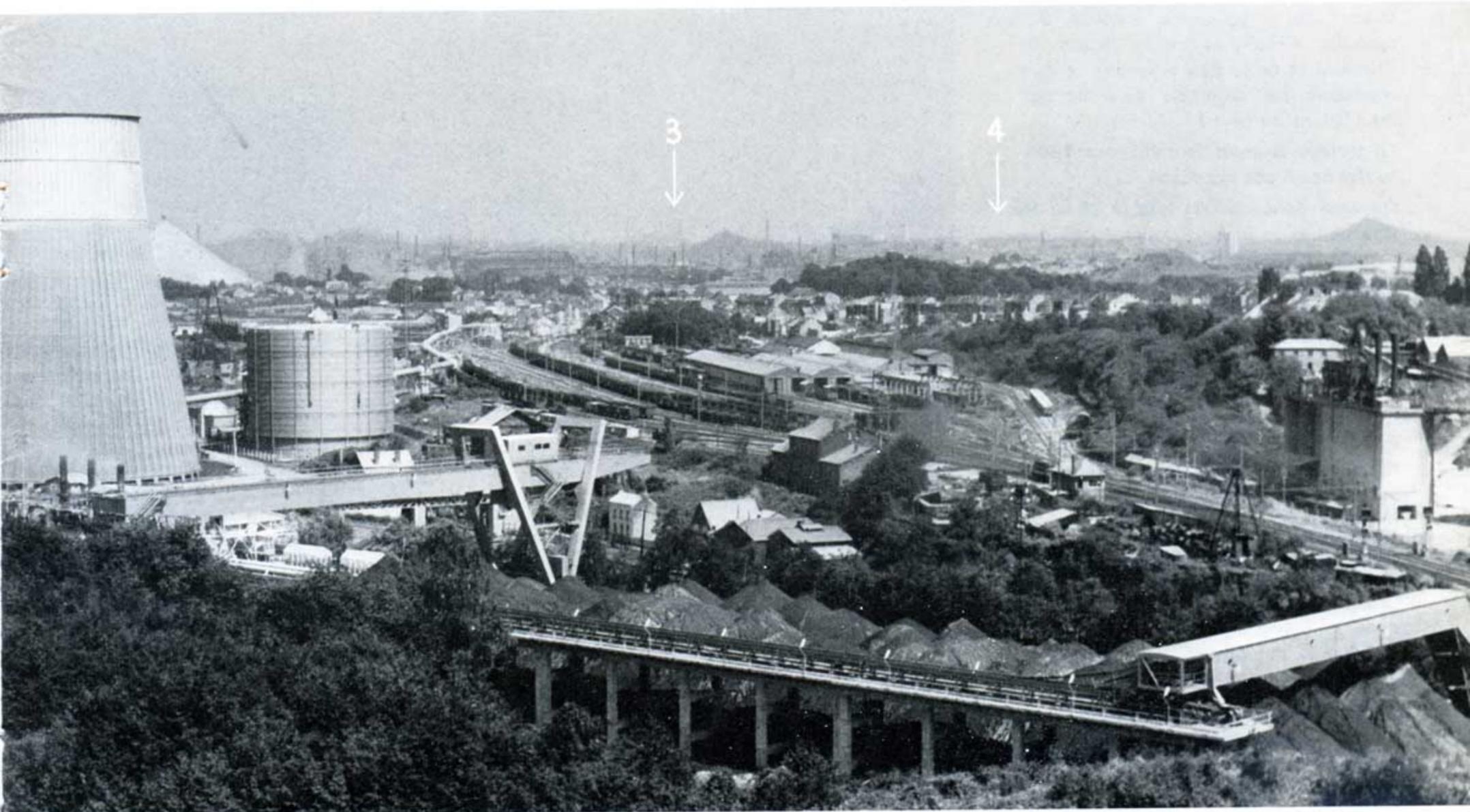
Débordant d'activité industrielle et disposant d'importants gisements houillers, le bassin de Charleroi et de la Basse-Sambre se sont trouvés de bonne heure dans une situation propice à un développement considérable de la production et de la distribution de l'énergie électrique.

Avant d'en déterminer les ressources électriques actuelles et leur développement prévisible à moyenne échéance, voyons brièvement comment est organisé ce secteur de base de l'économie carolorégienne.

L'électricité est produite dans le bassin de Charleroi par des sociétés de production et de distribution publique, par l'Union des Centrales Electriques du Hainaut et par ses affiliés comprenant les



Réseau électrique à haute tension.



sociétés charbonnières, sidérurgiques ou chimiques de la région.

Les premières subviennent essentiellement aux besoins de la distribution publique à partir de centrales électriques leur appartenant exclusivement. Elles sont représentées dans le pays de Charleroi par les centrales de Farciennes et de Monceau de la Société Intercommunale Belge de Gaz et d'Electricité (Intercom) et par la Société « Esmalux » à Auvelais affiliée à l'U.C.E.H.

L'Union des Centrales Electriques du Hainaut, de son côté, groupe les auto-producteurs d'énergie électrique et satisfait les besoins des grands secteurs industriels de la région de Charleroi. Elle possède une tranche de puissance dans la centrale électrique « Esmalux » en plus

de celles qu'elle détient dans les centrales minières C.E.T.E.C. et Intersambre.

Quant aux centrales minières, elles ont été créées par les charbonnages avec l'aide financière de la CECA et des grands organismes parastataux de crédit en vue de fournir à ces charbonnages, dans les meilleures conditions économiques, l'énergie électrique dont ils ont besoin, et de leur permettre de valoriser leurs bas-produits charbonniers. Ce sont, dans le bassin de Charleroi la centrale minière « Intersambre » réalisée par les charbonnages de l'ouest de Charleroi et la Centrale Thermique Minière de l'Est de Charleroi « Cetec » de Farciennes à laquelle sont intéressés neuf charbonnages de l'Est de Charleroi.

L'Intercom et l'U.C.E.H. y ont des partici-

pations. L'électricité produite par les deux centrales minières est déversée dans les réseaux de l'Intercom et de l'U.C.E.H. qui en assurent l'écoulement après avoir satisfait aux besoins des charbonnages coopérateurs.

Les centrales électriques du bassin de Charleroi et de la Basse-Sambre sont reliées à un réseau puissant de lignes à haute tension qui en assure l'interconnexion sur le plan non seulement régional, mais également national et international et les intègre aux réseaux électriques allemands, hollandais, luxembourgeois et français par l'intermédiaire des postes de Jupille, d'Aubange et de Gouy.

Il convient de souligner que, de même que l'Union des Centrales Linalux à Liège et que l'Intercom et l'EBES à Schelle,

l'Union des Centrales Electriques du Hainaut dispose d'un poste de répartition ou d'un service de dispatching qui coordonne la production et le transport de l'électricité de toutes les centrales du sud intégrées dans les Unions de Centrales de Liège à Tournai. Ces services sont reliés au dispatching central de Bruxelles qui assure la même fonction sur le plan national.

Quelle est la puissance installée des centrales électriques de la région de Charleroi et de la Basse-Sambre et que représente cet ensemble vis-à-vis des installations du pays?

Le tableau ci-après fournit, pour 1964, la réponse à ces questions.

On peut donc déduire que le pays de Charleroi et la Basse-Sambre possèdent près de 17% de la puissance installée en Belgique.

Les centrales électriques de la région de Charleroi sont approvisionnées en combustibles en grande partie par chemin de fer. Seule la centrale d'Auvelais « Esmalux » n'ayant pas de raccordement direct à la voie ferrée reçoit ses charbons essentiellement par eau et par route.

En 1964, les réceptions totales de combustibles solides par les grandes centrales de production et de distribution publiques et les centrales minières du pays de Charleroi se sont élevées à 1.190.000 T., dont le chemin de fer a transporté 860.000 T., de sorte que la participation de celui-ci dans l'ensemble du trafic s'est élevée à 72%.

Bien que disposant d'une puissance installée déjà considérable, les sociétés d'électricité de la région de Charleroi entendent pouvoir faire face à l'accroissement des besoins en énergie électrique, lequel ne manquera pas de se manifester dans les prochaines années, parallèlement à l'expansion industrielle.

La Société « Intercom » vient, en décembre 1964, de mettre en service à Monceau son nouveau groupe de 115 Mw, ce qui a eu pour résultat de porter la puissance de ses installations à 220 Mw. L'Union des Centrales Electriques du Hainaut vient de démarrer avec son programme de construction de nouveaux moyens de production, en ouvrant les chantiers destinés à l'édification d'une centrale sur le terrain du rivage des Charbonnages d'Amercœur à Roux, capable de recevoir quatre groupes, les deux premiers de 125 Mw. au début de 1968 et dans le courant des années 1968-1969 et deux autres ultérieurement de 250 Mw.

Centrales électriques	Localités	Puissances installées des centrales en activité		Raccordements au chemin de fer
		Mw	‰ ¹	
1. Centrales de production et de distribution publiques.				
Intercom	Farciennes	90,-	18	Châtelineau (Fon)
	Monceau	220,-	44	Marchienne (Zone)
Esmalux	Auvelais	110,-	22	Tamines (Moignelée)
2. U.C.E.H. et producteurs affiliés.				
- Forges de la Providence	Marchienne-au-Pont	59,-	12	Marchienne-au-Pont
- Ch. de Monceau-Fontaine	»	47,-	10	Marchienne-Zone
- Thy-Marcinelle	Marcinelle	27	5	Marcinelle
- Hainaut-Sambre	Couillet	22	4	Couillet
- Aciéries et Minières de la Sambre	Monceau-sur-Sambre	16,4	3	Monceau (Usines)
- Ch. du Centre de Jumet	Jumet	7,2	1,5	Roux
- Solvay	Couillet	7	1,5	Couillet
3. Centrales Minières				
- Intersambre	Marchienne-au-P.	115,-	23	Marchienne-Zone
- Cetec	Farciennes	110,-	22	Châtelineau (Fon)
Total Charleroi	»	830,6	166	
Total Belgique	»	5001,- ²	1000	

¹ du total en Belgique.

² Source : Annuaire Statistique de la Fédération Professionnelle des Producteurs et Distributeurs d'Electricité de Belgique.



72%

La S.N.C.B. est particulièrement attentive aux problèmes touchant à l'approvisionnement des centrales électriques en combustibles. Elle met tout en œuvre pour développer, à son profit, les courants de transports vers les installations existantes et pour s'assurer une participation satisfaisante dans les courants à destination des unités dont la construction est projetée.

Ce but est poursuivi tant sur le plan technique que sur le plan tarifaire. Des contacts fréquents sont établis entre les dirigeants des sociétés productrices d'électricité et ceux de la S.N.C.B., en vue de rechercher des solutions qui rencontrent au mieux les intérêts des parties en présence.

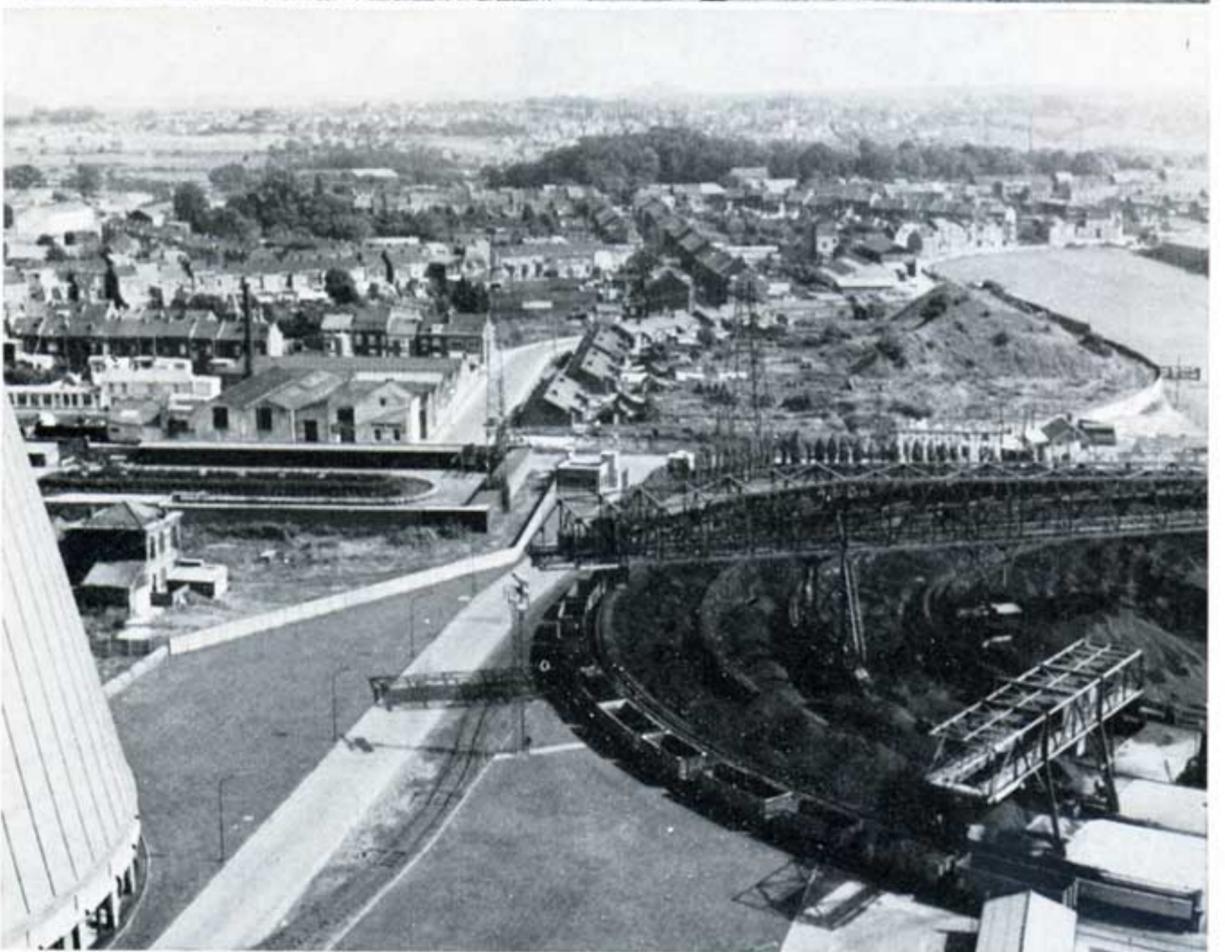
De ces contacts, on retiendra notamment que pour la centrale d'Auvelais, difficilement accessible par wagons dans l'état actuel des choses, on étudie la possibilité d'améliorer la liaison avec le réseau ferré et d'assurer l'approvisionnement de la centrale par wagons autodéchargeurs. Combinées à une adaptation judicieuse des tarifs de transport, ces réalisations permettraient à la S.N.C.B. de participer à concurrence d'au moins 70% dans le trafic des combustibles de la centrale considérée.

D'autre part, l'implantation de la nouvelle centrale sur le terrain du rivage des charbonnages d'Amercœur est étudiée en étroite collaboration avec la S.N.C.B. et se présente de façon d'autant plus favorable pour le chemin de fer que la gare de La Docherie à laquelle la centrale électrique sera raccordée, dispose d'un faisceau de voies suffisant pour répondre très largement aux besoins du trafic.

Quant à la solution des problèmes relatifs à l'approvisionnement des centrales « Intercom » du groupe de Charleroi, elle est conçue suivant un plan d'ensemble que nous avons exposé en détail dans notre numéro d'octobre 1964.



1



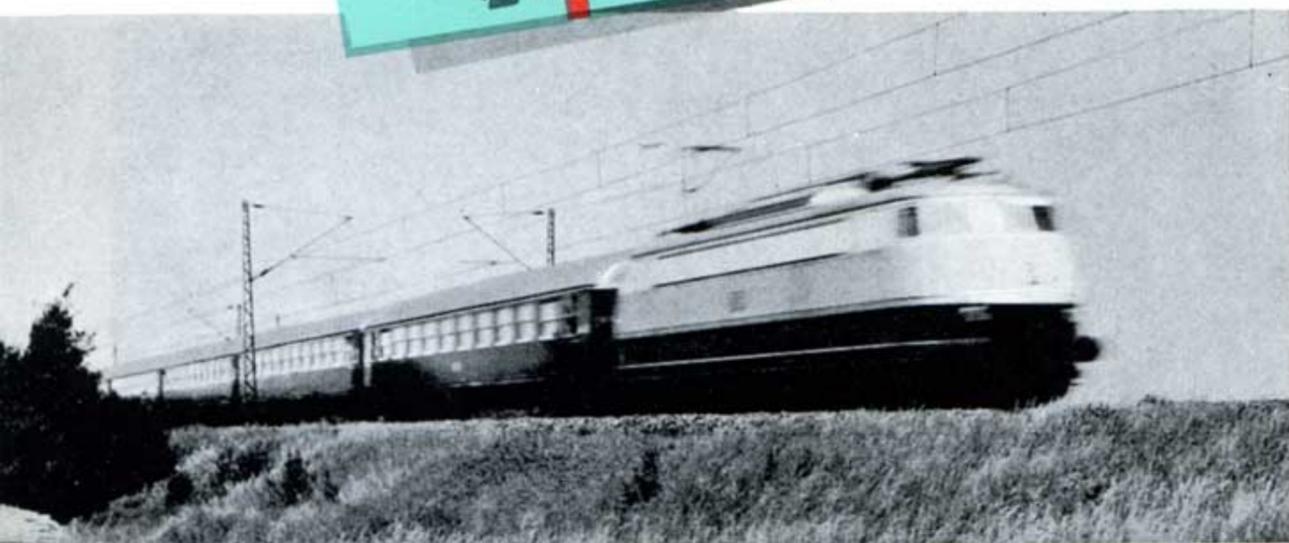
2



3

1. Centrale Thermique Minière de l'Est de Charleroi (Cetec) à Farciennes.
2. Parc à charbon de la centrale électrique Intersambre.
3. Wagons autodéchargeurs d'Intercom.

LE FUTUR A-T-IL



Munich-Augsbourg à la vitesse de 200 km / h.

A observer le mouvement des idées, le jaillissement des projets, les réalisations qui ont vu le jour en de nombreux endroits, nous ne pouvons plus douter que la grande mutation des chemins de fer n'ait réellement commencé.

L'Exposition Internationale de Munich (IVA) vient de fermer ses portes.

Les perspectives d'avenir du transport par rail y ont été mises en vedette.

Elles s'étendent à des domaines variés parmi lesquels se situent en bonne place les méthodes de gestion modernes par ordinateur électronique, la télécommande, le triage et la formation automatique des trains de marchandises, l'attelage automatique, etc.

Cependant, nous a confié encore tout récemment un visiteur de l'IVA, non technicien, ce qui, après un recul de trois mois déjà, lui a laissé l'impression la plus tenace, est sans conteste la course Munich-Augsbourg à la vitesse de 200 km/heure.

« Nous avons parcouru depuis le matin les pavillons de l'IVA » nous expliquait notre interlocuteur. « La journée était exceptionnellement belle, un soleil plus continental, plus généreux que ne l'est habituellement le nôtre, nous avait dirigés plus tôt qu'il n'eût fallu, vers l'ombrage de quelques grands arbres à proximité de la gare desservant l'exposition. Anticipant en imagination, j'éprouvais une légère anxiété, de la même nature que celle qui vous saisit avant de prendre l'avion. »

« Cela dura jusqu'au moment où le train vint se glisser à quai, majestueux, nous offrant l'accueil de ses voitures climatisées du type avion (Gross raumwagen). »

« Le temps de sortir du gril de l'agglomération munichoise déjà l'on sentait une accélération insistante imprimer à la voiture une vitesse croissante. Les têtes se tournaient vers les tachymètres ornant les parois d'about de la voiture : 140, 150, 160, 170, 180, 190, 200 km/h. C'était absolument enthousiasmant. Assis face vers l'avant et jouissant d'une vue bilatérale très étendue, le train me paraissait littéralement « avaler » le paysage. Et cependant peu de chose distinguait sa course d'un trajet normal en chemin de fer. Les réactions de la voiture étaient à peine un peu plus sèches qu'habituellement. Pendant de longs moments le convoi semblait glisser sur les rails. Bien



Maquette d'une rame dessinée par la Budd Company.

DEJA COMMENCE ?

entendu, dans les courbes légères, que le train prenait sans ralentir, les effets de la force centrifuge devenaient sensibles mais non inquiétants.

« En un peu plus d'un quart d'heure nous étions à Augsburg ! »

« C'est tout comme si nous étions arrivés à Charleroi ou à Gand un quart d'heure après avoir quitté Bruxelles Midi. »

Réalisation spectaculaire et bien propre à former le clou d'une exposition, nous le concédons volontiers. Mais il s'agit de bien plus que cela. L'attraction munichoise est, en Extrême Orient, déjà entrée dans le cours de l'actualité quotidienne. Depuis le 1er octobre 1964, la nouvelle ligne de chemin de fer de Tokaïdo, longue de 500 kilomètres, égrène tous les jours, à 200 km/h ses 14 rapides et 16 express entre Tokyo et Osaka, à la fréquence de deux trains par heure !

Plus récemment, c'est aux Etats Unis que l'intérêt des plus éminentes personnalités s'est trouvé attiré par le renouveau du chemin de fer et par les perspectives qu'il offre de résoudre les problèmes de transports propres aux grands ensemble urbains en devenir, tel celui constitué par l'axe Boston - New-York - Washington.

Nous reproduisons ici la photo de la maquette d'une rame dessinée par la Budd Company en réponse aux recommandations du Président Johnson en faveur de meilleurs transports terrestres. La rame doit atteindre la vitesse de 160 miles par heure : elle offrirait place à 230 à 250 passagers. Son étude a coûté 750.000 dollars à la firme.

L'évolution ainsi amorcée et qui va s'accéléralant, non seulement nécessite l'application des techniques les plus modernes, mais il apparaît encore que le régime des grandes vitesses entraînera une rénovation complète des lignes, somme toute la construction d'un nouveau chemin de fer avec voies rectifiées. Déjà les chemins de fer japonais avaient dû recréer de toutes pièces la ligne de Tokaïdo, abandonnant résolument l'ancien parcours trop sinueux et coupé de trop nombreux croisements avec la route.

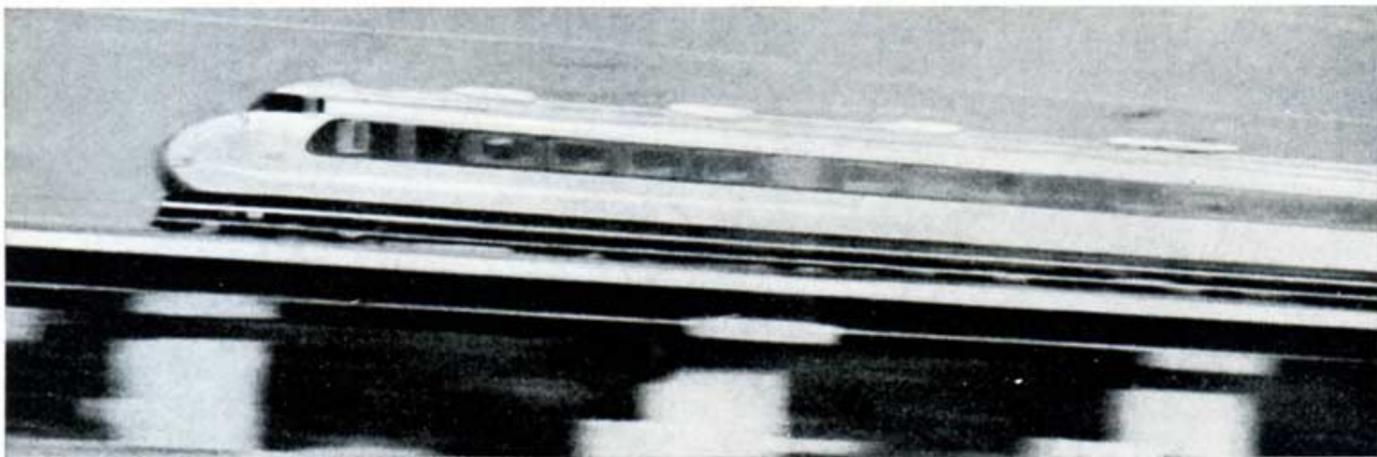
L'expérience Munich-Augsbourg confirme la nécessité de séparer le réseau à grande vitesse des autres circulations routière et ferroviaire.

Dans ces conditions les 200 km/h ne paraissent d'ailleurs qu'un stade intermédiaire.

L'on se souviendra des essais effectués en 1954 et 1955 par les Chemins de fer français qui battaient le record mondial de vitesse sur rail en atteignant successivement 243 km/h et 331 km/h.

C'est vers cet ordre de grandeur que s'orientent actuellement les spéculations. De pareilles vitesses n'ont évidemment guère de sens dans les limites de notre pays.

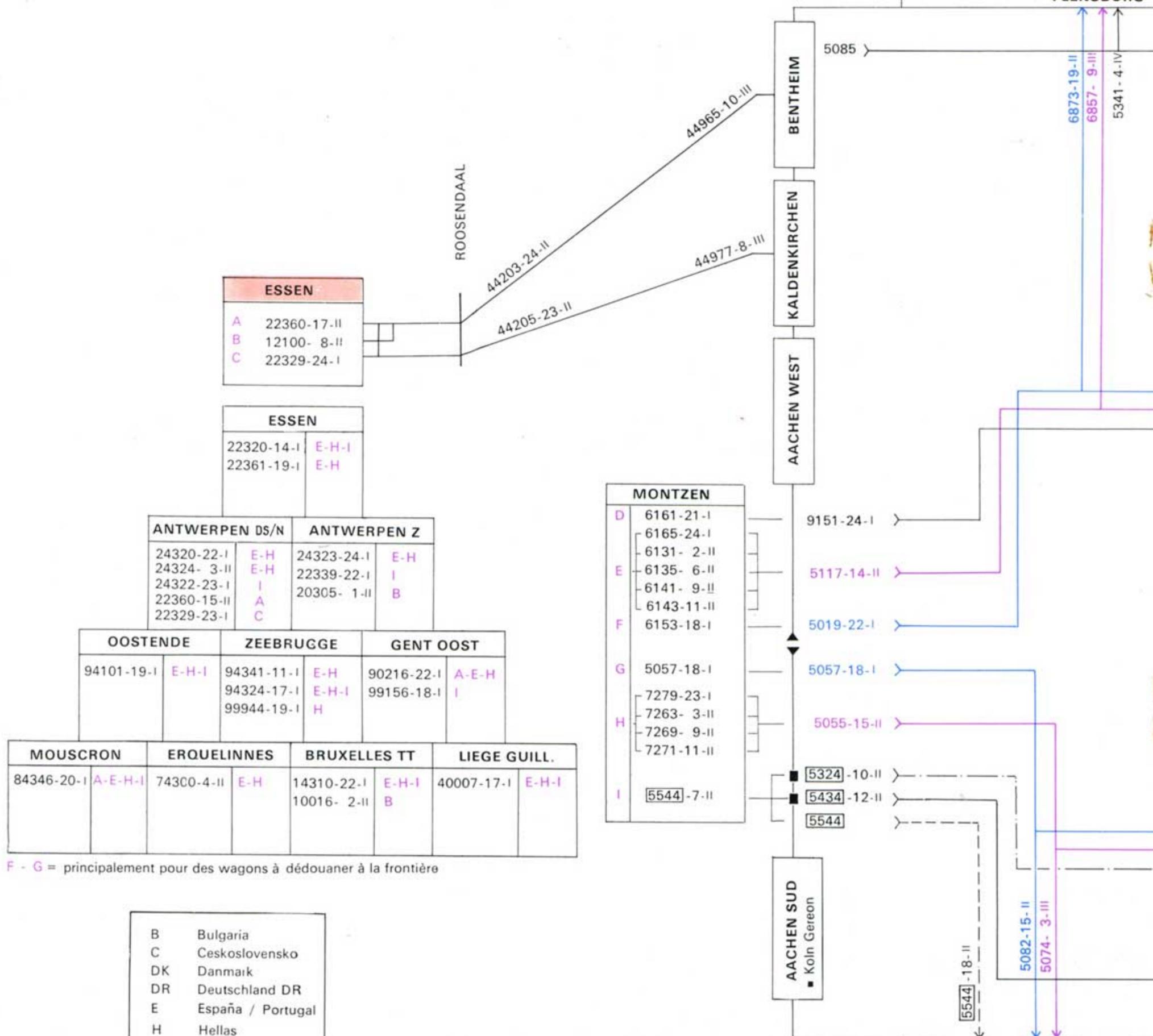
Elles n'en acquièrent qu'à l'échelle d'un réseau intereuropéen qui leur soit exclusivement réservé. L'intégration déjà très forte des chemins de fer des divers pays constituant notre continent autorise les plus grands espoirs en l'avenir d'un chemin de fer rajeuni, résolument orienté vers l'avenir.



Nouvelle ligne du Tokaïdo : Tokyo - Osaka à la vitesse moyenne de 200 km/h.

Relations rapides par trains de marchandises avec les pays non limitrophes

S	Malmö	11-IV	11-V
S	Hälsingborg	6-IV	6-V
-	Helsingør	24-III	24-IV
-	København	22-III	22-IV
DK	Padborg	22-II	12-III



F - G = principalement pour des wagons à dédouaner à la frontière

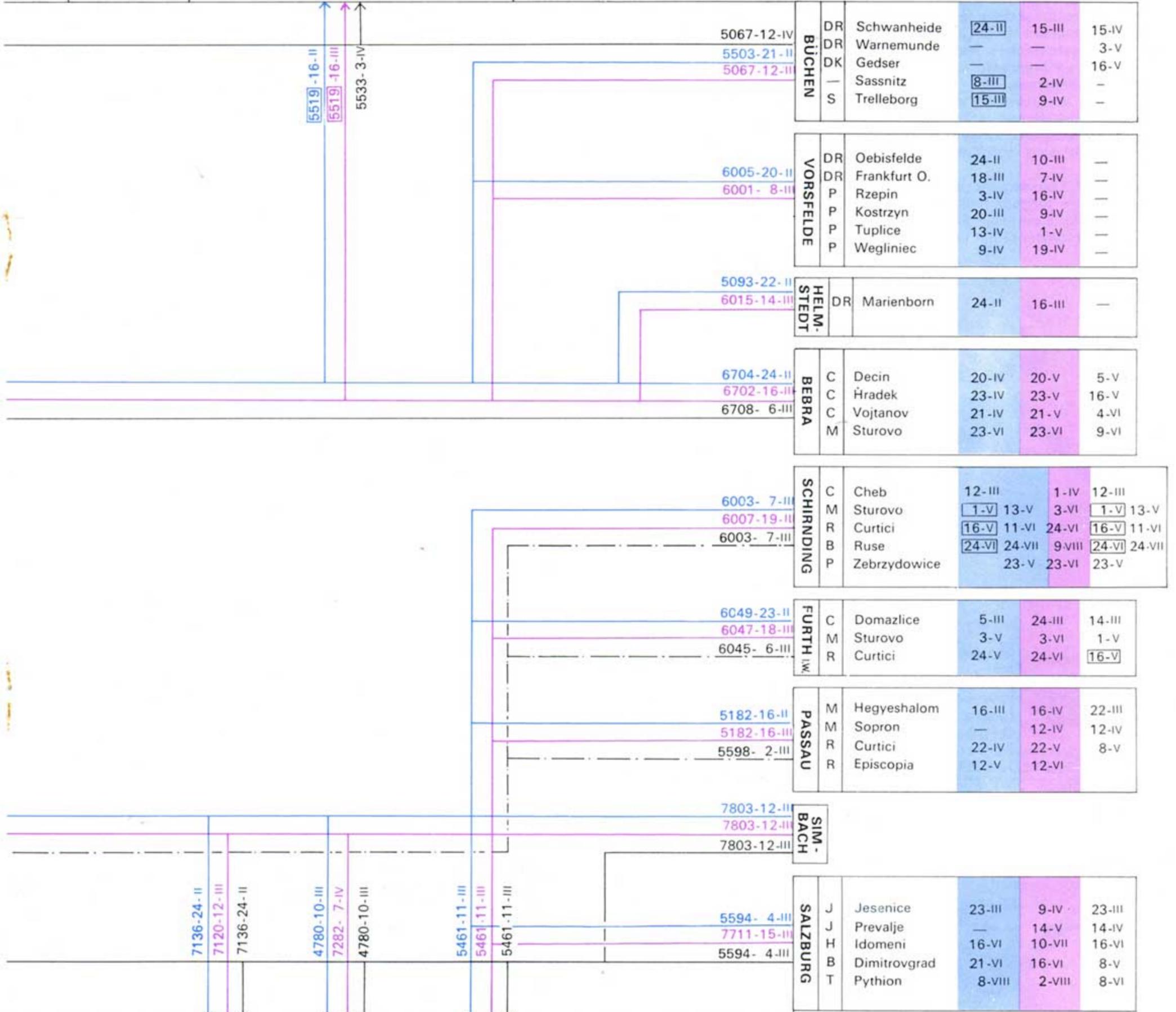
**EXEMPLE
ET
EXPLICATION**
(voir page 12-13)

S	Basel SBB	23-III	8-III
	Brig	∞ 9-III	∞ 14-III
			16-III
I	Domodossola	∞ 11-III	∞ 16-III
			24-III
I	Luino	7-III	∞ 16-III
			9-IV
I	Chiasso	∞ 6-IV	∞ 15-III
		11-IV	18-III

—
16-V
12-V
—
7-IV

S	Malmö	11-III	11-IV	—
S	Hälsingborg	9-III	9-IV	18-IV
—	Helsingør	11-III	11-IV	6-V
—	København	5-III	5-IV	15-IV
—	København	10-III	10-IV	24-IV
DK	Rødby Færge	8-III	8-IV	16-IV
DK	Rødby Færge	21-II	21-III	8-IV
DK	Rødby Færge	—	1-IV	14-IV

PUTTGARDEN



SCHAFFHAUSEN

LINDAU

KUFSTEIN

23-III
16-III
—
24-III
—
22-III
—
6-III
11-III

I	Brennero	14-III	14-III	14-III
---	----------	--------	--------	--------

Relations rapides par trains de marchandises avec les pays non limitrophes

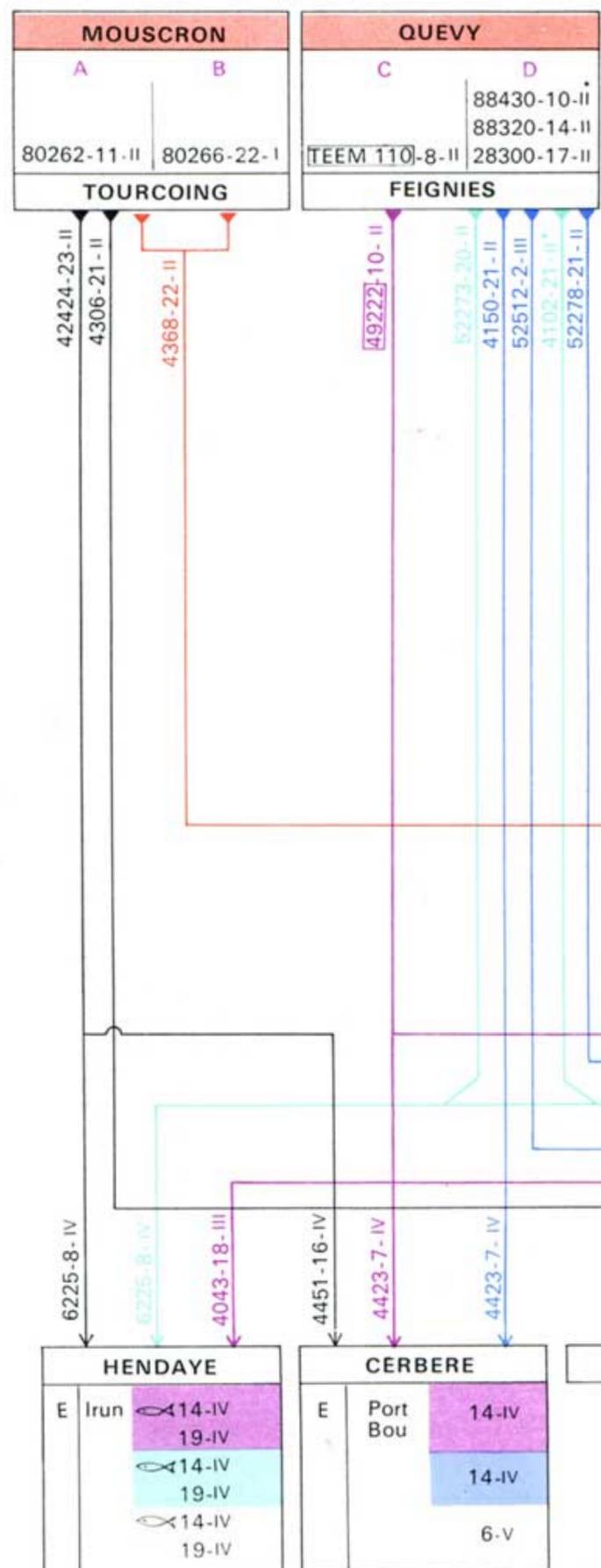
En complément au tableau donnant les horaires pour le transport des marchandises à destination de certains pays étrangers, paru dans notre bulletin n° 3 (juin 1965), nous publions ci-après sous forme de tableaux synoptiques les possibilités existantes de transport rapide par trains de marchandises vers les pays n'ayant pas de frontière commune avec la Belgique.

Ces tableaux synoptiques pourront, d'un coup d'œil, donner réponse à vos questions: « Quand mon wagon part-il des points frontières d'Essen, Montzen, Quévy, Erquelines...? » « Quand arrive-t-il à destination dans le pays non limitrophe? »

Le croisement des lignes de même couleur signifie qu'à un endroit déterminé les wagons peuvent être mis en correspondance ou échangés.

Si la correspondance ou l'échange ne sont pas possibles, le croisement est représenté par une ligne brisée ou une ligne courbe.

ESSEN	
22304-8-II	H
ANTWERPEN	
20050-3-I	C-D
26320-1-III	G-H
26304-10-II (Schijnpoort)	H
20050-3-III	F
ANTWERPEN (Z)	
20305-1-I	C-D
22318-24-II	G
20305-1-III	F
22318-24-I	H
OOSTENDE (ZEEH.)	
94101-19-I	A
99419-24-I	C-D
99419-24-II	G-F
91150-21-I	H
ZEEBRUGGE	
94324-17-I	A
99264-19-I	C-D
99264-19-II	G-F
94324-17-I	H
GENT (OOST)	
90216-22-I	A-C-D-H
90216-22-II	F-G
BRUXELLES (TT)	
10016-2-II	C-D
10016-2-III	G-F
18153-3-II	D*
10013-11-II	D
16308-23-I	H
CHARLEROI	
77348-6-II	E-E1
LIEGE (GUILL.)	
47300-11-II	E
40084-21-I	I
40007-17-I	G1
VISE	
47304-22-I	E
47300-11-II	E
44384-22-I	I
46318-16-I	H



Exemple et explication

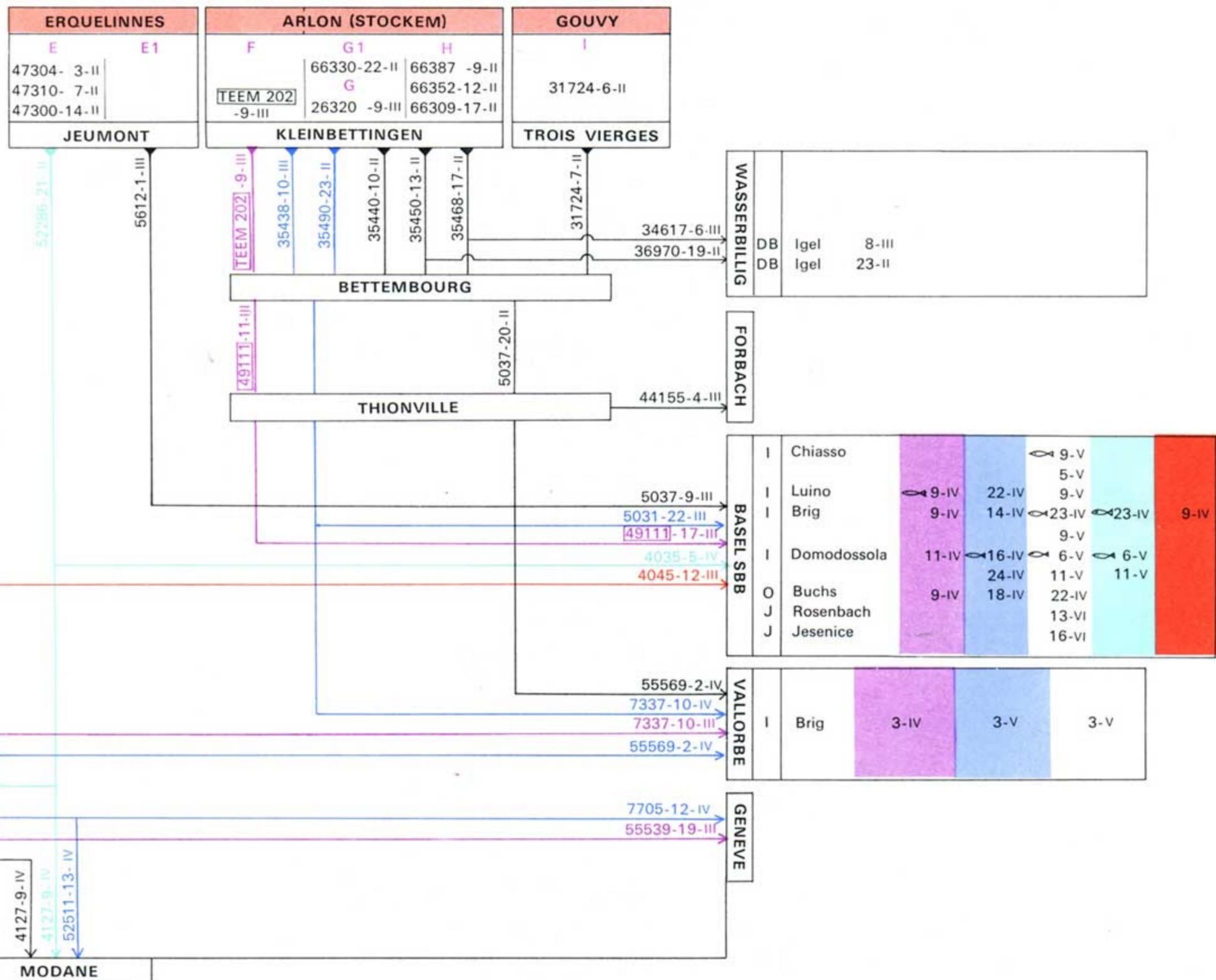
(s'appliquant au tableau de la page 10-11)

GENT-OOST | 90216-22-I | A, E, H.

GENT-OOST = gare de départ; 90216 = numéro du train; 22 = heure de départ (arrondie à l'heure entière supérieure); I = jour de départ; A, E, H. = train en correspondance dans une gare frontière.

☞ = Train à vitesse accélérée qui, dans l'horaire considéré, assure l'acheminement des wagons d'animaux vivants et de marchandises périssables.

Un wagon dédouané au départ, faisant partie du train 90216 partant de Gent-Oost à 22 heures, le jour I, peut être mis en correspondance à Montzen avec un des trains repérés par la lettre E (direction Nord) ou par la lettre H (direction Sud); il peut également être mis en correspondance, à Essen, avec le train 22360 repéré par la lettre A.



B	Bulgaria
C	Ceskoslovensko
DK	Danmark
DR	Deutschland DR
E	España / Portugal
H	Hellas
I	Italia
J	Jugoslavija
M	Magyarország
N/S	Norge/Sverige
Ö	Österreich
P	Polska
R	Romania
S	Schweiz
T	Türkiye

Un wagon destiné à une localité située au-delà de Salzburg peut partir d'Aachen-Süd avec le train 5055 et atteindre :

- Salzburg, gare frontière d'entrée en Autriche (Österreich), avec le train 7711, à 15 heures, le jour III.
- Jesenice, gare frontière d'entrée en Yougoslavie, à 9 heures, le jour IV.
- Prevalje, gare frontière d'entrée en Yougoslavie, à 14 heures, le jour V.
- Idomeni, gare frontière d'entrée en Grèce (Hellas), à 10 heures, le jour VII.
- Dimitrovgrad, gare frontière d'entrée en Bulgarie, à 16 heures, le jour VI.
- Pythion, gare frontière d'entrée en Turquie, à 2 heures, le jour VIII.

Si le parcours a lieu entièrement ou en partie par train TEEM, le numéro du train figure dans un cadre.

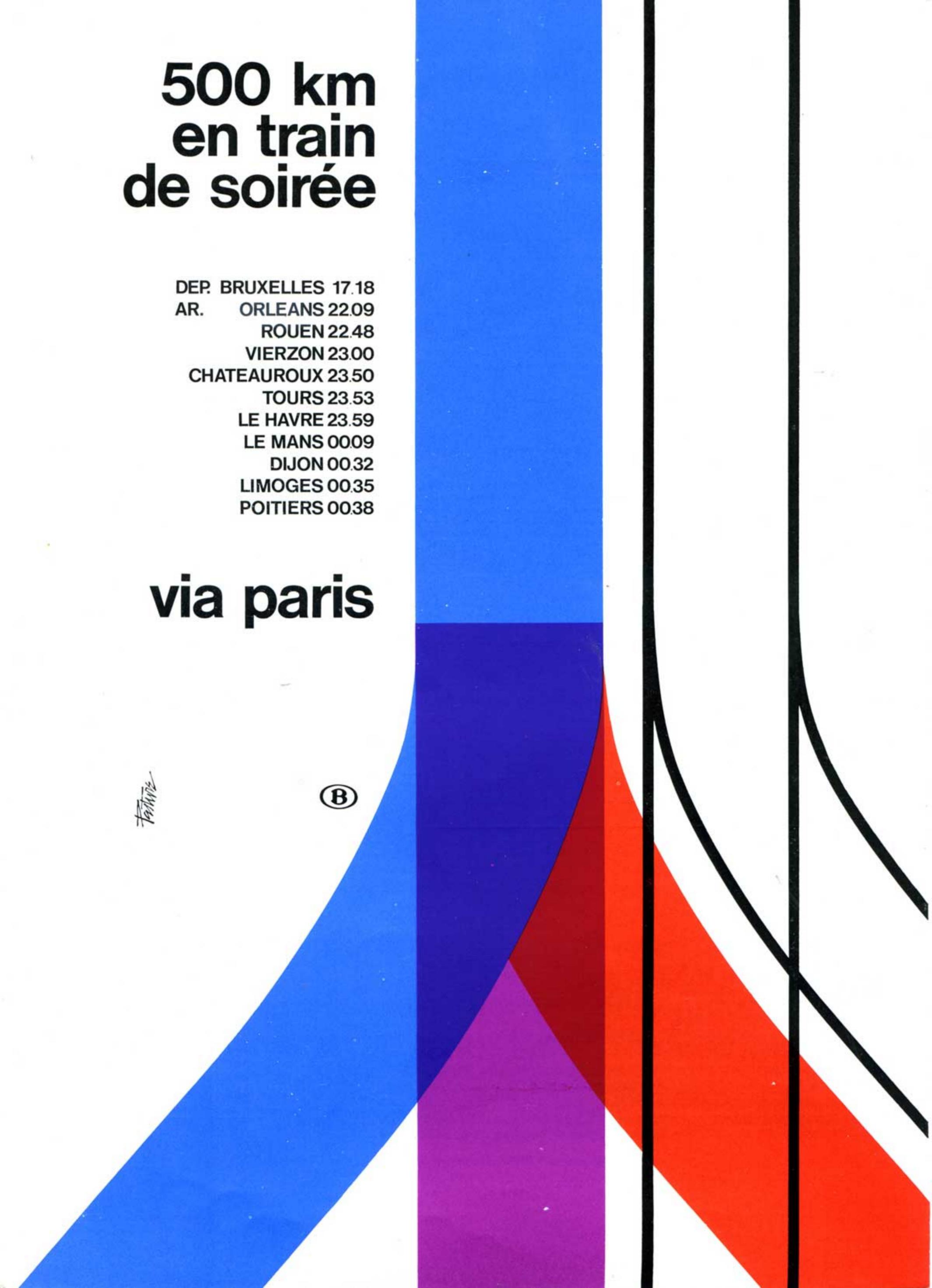
500 km en train de soirée

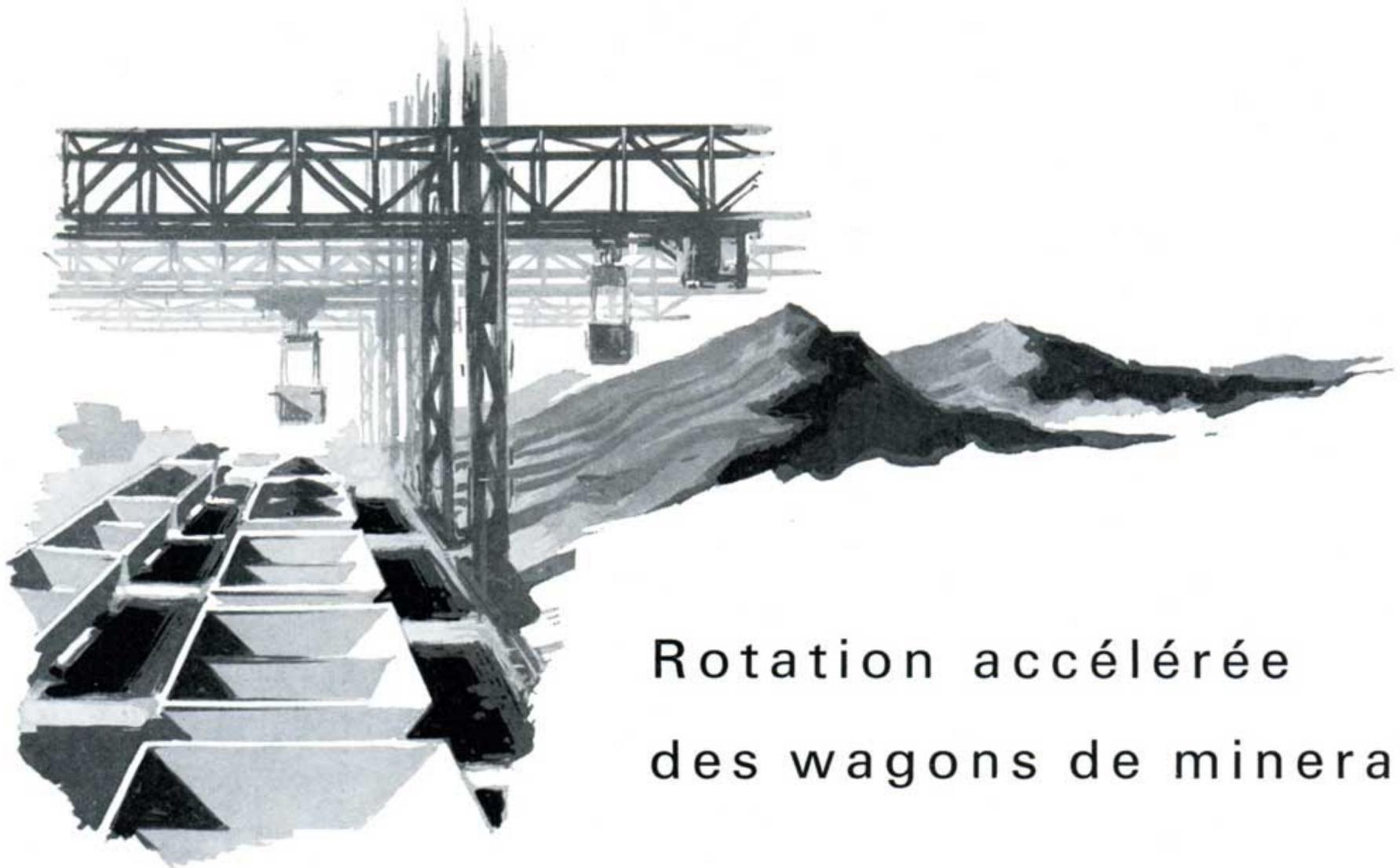
DEP. BRUXELLES 17.18
AR. ORLEANS 22.09
ROUEN 22.48
VIERZON 23.00
CHATEAUROUX 23.50
TOURS 23.53
LE HAVRE 23.59
LE MANS 00.09
DIJON 00.32
LIMOGES 00.35
POITIERS 00.38

via paris

Forêt

Ⓟ





Rotation accélérée des wagons de minerais

La sidérurgie belge possède un parc de 1900 wagons de grande capacité affectés aux transports de minerai de fer. Les propriétaires de ces wagons ont de toute évidence intérêt à ce que ce matériel — qui a nécessité des investissements très importants — soit utilisé d'une façon intensive dans les deux principales relations de trafic, c'est-à-dire au départ des ports de mer et au départ du bassin lorrain.

Au début de 1959, la durée de la rotation des wagons en service sur les lignes desservant le bassin ferrifère lorrain était encore de 48 heures. Une amélioration fut apportée, pour certaines usines, dès juin 1959, lorsqu'on instaura la rotation en 36 heures. En 1961, la rotation en 36 heures avait été généralisée pour toutes les usines. Un nouveau pas important fut franchi pour certaines usines au début 1964, lorsque le chemin de fer accepta de ramener la rotation à 24 heures.

Finalement, la date du 30 mai 1965 vit le couronnement des efforts persévérants de ces dernières années. A cette date en effet, la durée de la rotation de *tous* les trains, chargés de minerais de fer à Anvers ou en Lorraine pour les usines sidérurgiques belges, a été ramenée à 24 heures.

La rotation en un jour.

Cette journée de 24 heures que requiert le parcours aller et retour séparant les usines sidérurgiques belges de la Lorraine est une journée bien chargée. Il faut en effet partir des usines de Liège ou du Hainaut, franchir une frontière, amener le train à la mine, charger quelque 1300 tonnes de minerai, effectuer le même parcours à charge et décharger le train en usine. La distance totale parcourue aura été de l'ordre de 450 à 550 km.

Ceci requiert bien entendu une collaboration étroite entre les chemins de fer d'une part et les expéditeurs et destinataires d'autre part. La durée des séjours en usine prévue pour le déchargement et à la mine pour le chargement doit naturellement

être respectée. A titre d'exemple, nous donnons ci-après deux horaires-types élaborés pour l'acheminement de minerai lorrain.

Parcours à vide	La Louvière D.	23.45 h	Seraing D.	10.10 h
	Joudreville A.	7.53 h	Mancieulles A.	17.38 h
Parcours à charge	Joudreville D.	10.46 h	Mancieulles D.	22.32 h
	La Louvière A.	20.34 h	Seraing A.	07.15 h

Pour les trafics effectués au départ d'Anvers, la durée des parcours en ligne est évidemment plus réduite (distances plus courtes qu'au départ de la Lorraine). Les délais correspondants réservés aux opérations terminales sont dans ce cas sensiblement plus larges (voir les deux horaires-types figurant ci-dessous).

Parcours à vide	La Louvière D.	23.53 h	Seraing D.	1.40 h
	Antwerpen A. (Stocatra)	5.30 h	Antwerpen A. (Stocatra)	9.40 h
Parcours à charge	Antwerpen D. (Stocatra)	9.00 h	Antwerpen D. (Stocatra)	14.00 h
	La Louvière A.	15.55 h	Seraing A.	22.02 h

L'expérience acquise, au cours des semaines qui ont suivi la mise en route de cette exploitation accélérée, a montré que le chemin de fer était en mesure de respecter rigoureusement les horaires établis. Une quarantaine de trains lourds bénéficient journallement de telles conditions d'acheminement.

Pour conclure, il suffira d'évoquer les avantages que peuvent retirer, sur le plan des charges financières, les usines propriétaires des wagons. En effet, pour un parc de wagons de 60 tonnes, utilisés journallement pendant 300 jours par an, les charges financières sont désormais ramenées à $\pm 2,5$ F par tonne utile transportée.



Pourquoi faire la queue au guichet pour obtenir un billet ?

Depuis dix ans, toutes les gares de la S.N.C.B. sont autorisées à délivrer d'avance aux voyageurs qui le désirent :

- soit 10 billets aller et retour à plein tarif ;
- soit 20 billets simples à plein tarif ou à tarif réduit, utilisables indifféremment dans l'un ou l'autre sens du parcours indiqué.

Les billets ainsi délivrés d'avance ne portent pas de date et ils ne doivent pas être utilisés dans un délai déterminé.

Les billets sont remis au voyageur dans une enveloppe spéciale destinées à assurer leur bonne conservation et sont accompagnés d'une notice exposant les conditions d'utilisation.

Le voyageur indique lui-même la date du voyage au verso du billet, le jour et le mois en toutes lettres, le millésime en chiffres. Pour les billets simples, il ajoute le mot « aller » s'il voyage dans le sens indiqué par le billet et le mot « retour » s'il voyage dans le sens inverse.

Au point de vue de la validité :

- les billets simples sont valables ex-

clusivement à la date inscrite par le voyageur ;

- les billets aller et retour sont valables, à l'aller, à la date inscrite par le voyageur et, au retour, dans un délai de 5 jours compté à partir de cette date.

Les billets non utilisés peuvent être remboursés sur demande écrite, aux conditions habituelles. Quant aux billets perdus, ils ne sont pas remboursés. La formule exposée ci-dessus est spécialement recommandée aux personnes qui, tout en n'ayant pas l'usage d'un abonnement, se déplacent assez régulièrement dans une même relation. Elle présente un intérêt tout particulier si la gare qui dessert le domicile du voyageur n'est pas ouverte à l'émission des billets ou si le voyage a lieu au départ d'une ligne d'autobus de substitution et doit se poursuivre par le train ou par un autre autobus en correspondance ; de toute manière il faut qu'un des points extrêmes du parcours au moins corresponde à une gare où la distribution des billets est assurée. Il est à remarquer enfin que les billets ainsi achetés à l'avance ne doivent pas nécessairement être utilisés par la même personne.

AUTOMATISATION FERROVIAIRE

Le contrôle
automatique
de la vitesse
des trains

Suivant les grands « trends » de l'évolution de la technique ferroviaire vers une automatisation toujours plus poussée, les chemins de fer belges ont entrepris des essais de contrôle automatique de la vitesse des trains.

« In a nutshell », ce problème consiste à étudier la possibilité de faire agir les signaux directement sur le mécanisme moteur des trains.

La S.N.C.B. a orienté ses recherches vers deux solutions de degré de complexité croissant :

1. Dans une première solution — la plus simple — la voie est équipée, en un certain nombre de points, de balises destinées à transmettre des informations en nombre limité à la locomotive. Celle-ci est équipée d'un oscillateur qui s'accorde sur la fréquence de la balise, suivant l'indication à transmettre. Ces fréquences, interprétées par des calculateurs électroniques, transmettent les ordres voulus directement aux appareils de commande, à moins que le conducteur ne soit intervenu plus promptement.

Il peut ainsi être paré à toute défaillance humaine se traduisant par le dépassement d'un signal ou d'une vitesse, en provoquant immédiatement un freinage automatique d'urgence.

Le système de contrôle par balises est cependant imparfait. Le nombre limité de balises ne permet pas de tout « dire » à la locomotive.

C'est ainsi que si un signal fermé a provoqué, par l'intermédiaire d'une balise, l'obligation de freiner, le conducteur serait contraint d'aller s'arrêter au pied du signal en cause, même si celui-ci, entretemps, a été remis au passage.

2. Le second dispositif consiste en l'utilisation de balises, complétées par un câble posé dans la voie même. Les informations transmises par le câble ont essentiellement pour but d'accélérer la marche des trains, en « libérant » la locomotive de contraintes devenues inutiles. Accessoirement, il est envisagé d'utiliser le câble aux relations téléphoniques entre le train en marche et le centre de régularisation du trafic de la ligne (dispatching).

La S.N.C.B. effectue les essais appropriés avec une grande entreprise belge de constructions électriques.

En première étape, un essai du système par balises uniquement, sera effectué dans le courant de 1966 entre Bruxelles-Midi et Denderleeuw, où circuleront quatre locomotives équipées de l'appareillage de contrôle.

En seconde étape (dans le courant de 1967), un câble installé contre le patin des rails permettra de résoudre le problème de l'accroissement des vitesses par la transmission continue et immédiate des modifications d'aspect des signaux. La « vue » du conducteur s'étendra non seulement sur une section de block mais au moins sur les 2 sections qui se trouvent à l'avant de son train.

* * *

Comme nous le constatons donc, les systèmes automatiques de contrôle de la vitesse donneront non seulement une sécurité encore accrue au trafic ferroviaire mais ils permettront encore d'en accroître la vitesse.

PUBLI-SUCCÈS

L'ABONNEMENT GENERAL

ne coûte que :

38 F. par jour
en 2^{ème} classe

58 F. par jour
en 1^{ère} classe

B

Une formule moderne de prospection :
Travaillez en voiture la région qui vous est assignée.
Chaque soir, parquez votre véhicule à la gare et regagnez votre domicile en chemin de fer en profitant de la vitesse et du confort du train.

CHEMINS DE FER BELGES

Trafic Franco-Belge CARTE DEMI-TARIF

A partir du 1er octobre 1965 la S.N.C.B. mettra en vente à la gare de Bruxelles Midi une carte à prix fixe donnant droit à l'achat de billets à demi-tarif valables en 1ère ou en 2e classe, sur les lignes suivantes :

Paris-Nord - Roosendaal frontière, via Quévry frontière, Bruxelles;

Paris Nord - Oostende, via Quévry frontière, Bruxelles, Gent, Brugge;

Paris Nord - Aachen Süd frontière via Jeumont frontière, Charleroi, Namur, Liège;

Paris Nord - Aachen Süd frontière, via Quévry frontière, Bruxelles, Liège.

Sur présentation de la carte, il peut être délivré, par les gares et par les agences de voyage accréditées françaises et belges, des billets internationaux à demi-prix, valables sur tout parcours international compris dans les relations mentionnées ci-dessus.

En outre, le titulaire peut obtenir des billets à demi-tarif pour des déplacements intérieurs sur les lignes belges ou françaises pour lesquelles la carte est valable. Les billets à demi-tarif sont valables dans les trains TEE moyennant paiement du supplément normal.

Les demandes tendant à obtenir cette carte peuvent être présentées dans toutes les gares belges.

La carte est souscrite pour une période initiale de 3 mois minimum et sa validité peut être prorogée d'un ou de plusieurs mois par paiement d'une mensualité fixe. La prorogation ne peut être effectuée que par les seules gares de Bruxelles Midi et Paris Nord.

Le prix de la carte est fixé à :

F. 1.820,— pour la souscription initiale;
466,— pour la mensualité de prorogation.

Ces prix signifient que des fonctionnaires, hommes d'affaires, industriels, qui font deux fois par mois ou plus de quatorze fois par an le voyage Bruxelles - Paris aller et retour en première classe, ont intérêt à utiliser la carte demi-tarif. En outre, étant donné que le titulaire peut également utiliser sa carte pour des voyages intérieurs belges ou français dans les conditions indiquées, le rendement de celle-ci peut encore être sensiblement accru.

INDICATEUR OFFICIEL DES TRAINS Nouvelles relations avec Paris

Le premier supplément à l'Indicateur Officiel des trains concernant les horaires du service intérieur est entré en vigueur le 26.9.65.

Quelques améliorations intéressantes qui ont leurs répercussions sur le service international vers la France méritent d'attirer l'attention de nos lecteurs.

Ligne 75 bis. MOUSCRON-LILLE.

Le train 3907 SDS St. Niklaas - Kortrijk sera prolongé jusqu'à Tourcoing suivant le nouvel horaire :

St. Niklaas	6.19
Gent St. Pieters	7.11
Kortrijk	7.59
Tourcoing	8.18

Ce train assurera donc la correspondance avec le train 316 vers Paris départ 8.28. Un train nouveau 8848 SDS Tourcoing D. 11.12 - Kortrijk A. 11.31 sera mis en

marche; à Tourcoing, il relèvera la correspondance du train 305 venant de Paris (A. 11.02).

La marche du train 1163, Antwerpen Centraal - Lille, sera accélérée, ce qui lui permettra d'assurer à Tourcoing (A. 15.27) la correspondance avec le train 332 vers Paris (D. 15.37).

Lignes 94-94 bis.

BRUXELLES - TOURNAI - LILLE.

Le train 2711/1718 Tournai (D. 10.31) - Bruxelles Midi (11.31) aura son origine fixée à Lille (D. 9.57) au lieu de Tournai et sera en correspondance avec le train 303 venant de Paris (A. 9.35).

Le train 2734/1723 Bruxelles Midi (D. 15.22) Tournai (A. 16.18) sera prolongé jusqu'à Lille (A. 16.48) où il donnera correspondance au train 330 vers Paris (D. 17.10).

Les trains autos-couchettes continueront tout l'hiver à relier une fois par semaine Bruxelles à St. Raphaël

En présence du succès considérable enregistré par les trains autos-couchettes durant la saison 1965 dans la relation Bruxelles - St. Raphaël, les Chemins de fer belges et français ont décidé de maintenir sans interruption tout au long

de l'année la circulation hebdomadaire du St. Raphaël.

Alors que cette circulation n'avait été prévue que tous les quinze jours d'octobre 65 à mai 66, elle sera réalisée chaque semaine de la façon suivante :

ALLER	RETOUR
du 26.09.65 au 17.10.65 : chaque dimanche	du 27.09.65 au 18.10.65 : chaque lundi
du 23.10.65 au 26.03.66 : chaque samedi	du 22.10.65 au 25.03.66 : chaque vendredi
du 03.04.66 au 15.05.66 : chaque dimanche	du 04.04.66 au 16.05.66 : chaque lundi

Les horaires et tarifs en vigueur pendant l'été 1965 de même que les formalités d'inscription et d'embarquement ne subissent aucune modification.

La gare internationale de Herbesthal transférée à Welkenraedt

Dans le cadre des travaux de l'électrification Liège-Aachen, qui sera mise en service le 22 mai 1966, les arrêts des trains internationaux de voyageurs ont été transférés le 8 août dernier de Herbesthal à Welkenraedt, à quelques centaines de mètres en direction de Liège. Les services voyageurs, du mouvement, du factage, de la douane, des autobus, du personnel roulant, etc., sont installés à Welkenraedt dans des locaux provisoires en attendant la construction du bâtiment définitif. Déjà six voies à quai de grande longueur ont été aménagées en vue des mouvements et manoeuvres des trains de voyageurs.

Herbesthal conserve tout le service des marchandises et, provisoirement, l'acceptation des colis postaux.

Terrains industriels et bâtiments disponibles

Des terrains industriels et des bâtiments, raccordés ou non au chemin de fer, sont disponibles sur l'ensemble du réseau.

Nos services régionaux, dont l'adresse est reprise ci-après, se tiennent à la disposition des amateurs pour tous renseignements et conditions.

TERRAINS :

ANTWERPEN - Koningin Astridplein, 27 - Tél. (03) 32.58.30

Herentals	4.500 m ²
Weelde	120.000 m ²
Muizen	17.500 m ²

BRUXELLES - 47B, Avenue Fonsny - Tél. (02) 18.60.50

Halle	7.000 m ²	Ottignies - Ancienne remise
Ottignies	110.000 m ²	Bruxelles M. - id.
Forest M.	13.000 m ²	

CHARLEROI - 1, Quai de la gare - Tél. (07) 31.44.50

Erquennes	2.000 m ²
Mariembourg	6.000 m ²
Jumet Hamende	4.500 m ²
Jemeppe s/S.	5.500 m ²

GENT - Koningin-Hendrikaplein, 2 - Tél. (09) 22.57.21

Brugge	35.000 m ²	Brugge - Ancien atelier
Brugge	7.000 m ²	
Denderleeuw	7.000 m ²	
Merelbeke	4.000 m ²	
Oostende	120.000 m ²	
St Andries (Brug.)	7.500 m ²	
Zeebrugge	40.000 m ²	

HASSELT - Kuringersteenweg, 19/23 - Tél. (011) 211.01

Beringen	59.000 m ²
Diest	24.600 m ²
Waterschei	140.000 m ²

LIEGE - Gare de Liège Guillemins - Tél. (04) 52.01.30

Bassenge	1.760 m ²
Rivage	7.000 m ²
Visé	9.000 m ²
Voroux	8.000 m ²

MONS - Square F. Roosevelt - Tél. (065) 341.71

Manage	12.400 m ²	Braine-le-Comte - Partie
St Ghislain	15.000 m ²	ancienne remise

NAMUR - 23, Boul. E. Melot - Tél. (081) 237.01

Gembloux	12.000 m ²
Jemelle	10.000 m ²
Arlon	7.000 m ²
Lamorteau	23.000 m ²
Virton St Mard	40.000 m ²
Latour	200.000 m ²

Un terrain industriel de 3 à 4 ha, raccordé au réseau du chemin de fer, est à vendre à Gilly-Sart-Allet.

Pour tous renseignements s'adresser directement à la S.A. des Charbonnages du Trieu-Kaisin à Châtelineau.

AVIS TARIFAIRES

TRAFIC AVEC LA SUISSE.

1. Suppression au 1.6.65 du tarif spécial de transit 1194 applicable aux envois en provenance ou à destination de certaines gares de la Suisse orientale à l'exportation ou à l'importation maritime par les ports de mer belges via Montzen et les points frontières germano-suisse de Schaffhausen et Konstanz.

2. Extension à partir du 1.6.65 du champ d'application du tarif spécial de transit 1190 aux envois en provenance ou à destination de certaines gares de la Suisse orientale, à l'exportation ou à l'importation maritime par les ports de mer belges via Montzen et les points frontières germano-suisse de Schaffhausen et Konstanz.

3. Mise en vigueur au 1.6.65 d'une nouvelle édition du tarif direct international Ports de mer belges-Suisse orientale qui portera le numéro 9502.

4. Mise en vigueur le 1.8.65 d'un 2e supplément au tarif international Belgique (local) - Suisse no. 9503 pour tenir compte de la dernière majoration des tarifs SNCF du 30.5.65 et de l'augmentation des frais de formalités en douane de la DB du 1.4.65.

TRAFIC AVEC LA TCHECOSLOVAQUIE.

Depuis le 1.7.65, par suite de la suspension du tarif DB/DR, le tarif direct no. 9855 Belgique - Tchécoslovaquie n'est plus applicable par les voies d'acheminement via Schöna/Decin et Brad Bambach/Vojtanov c.à.d. les itinéraires empruntant les voies de la DR.

TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Les chemins de fer suisses attirent l'attention des expéditeurs intéressés sur le fait que tous les envois de viande et de produits carnés ainsi que les envois de poissons frais ou séchés destinés à l'importation en Italie doivent être accompagnés du certificat sanitaire d'origine. Sans ce certificat, les envois seront retenus à la frontière jusqu'à l'arrivée du document.

TARIF GENERAL EUROPEEN POUR LES EXPEDITIONS DE DETAIL (T.G.E.D.).

Le tarif général européen pour les expéditions de détail, qui auparavant était applicable dans les relations avec la France et avec l'Allemagne Fédérale a été étendu depuis le 1er juillet dernier aux relations avec la Grande-Bretagne et avec le Grand-Duché de Luxembourg.

Il est rappelé à cette occasion que ce tarif fixe l'itinéraire prescrit et permet de déterminer le prix de transport de bout en bout pour les envois de détail échangés entre la Belgique et les pays en cause.

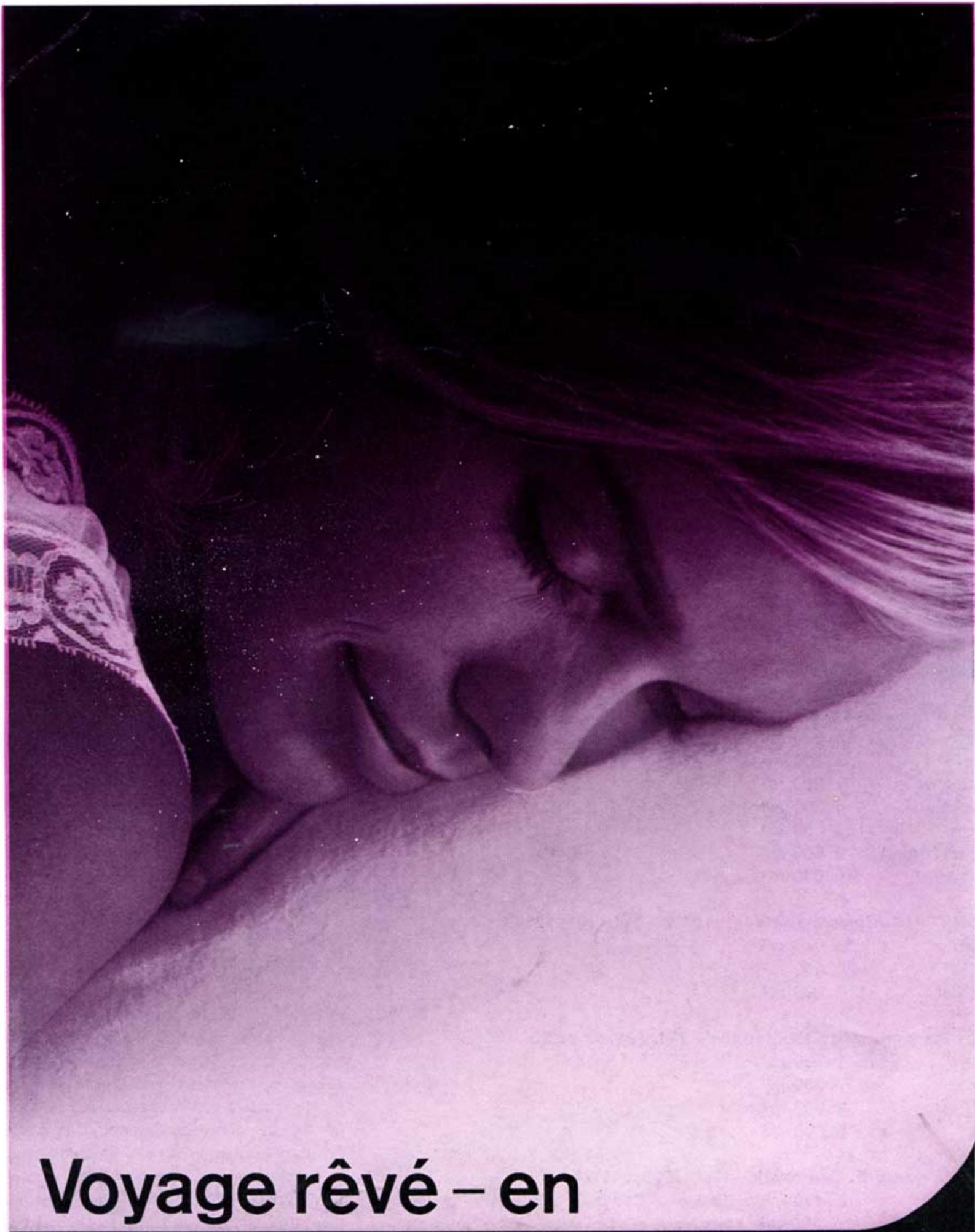
La nouvelle édition du tarif peut être obtenue par versement de la somme de 175 F au CCP 1010 de la S.N.C.B. Ce montant comporte la fourniture d'office des suppléments qui seront publiés par la suite.

A L'ATTENTION DE NOS LECTEURS

Nous remercions ceux de nos lecteurs qui, en nous faisant part de leur changement d'adresse, n'ont pas oublié de nous communiquer par la même occasion LE NUMERO DE CODE figurant sur l'étiquette de leur envoi.

Cette précision nous a fait gagner du temps lors de la recherche des adresses à modifier dans notre adressotheque.

Nous prions nos lecteurs dont l'adresse est sur le point de changer de bien vouloir nous rendre le même service.



Voyage rêvé – en

wagon-lits