

inFORMATIONS S.N.C.B

BULLETIN
DE LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

PUBLICATION
BIMESTRIELLE
AOUT



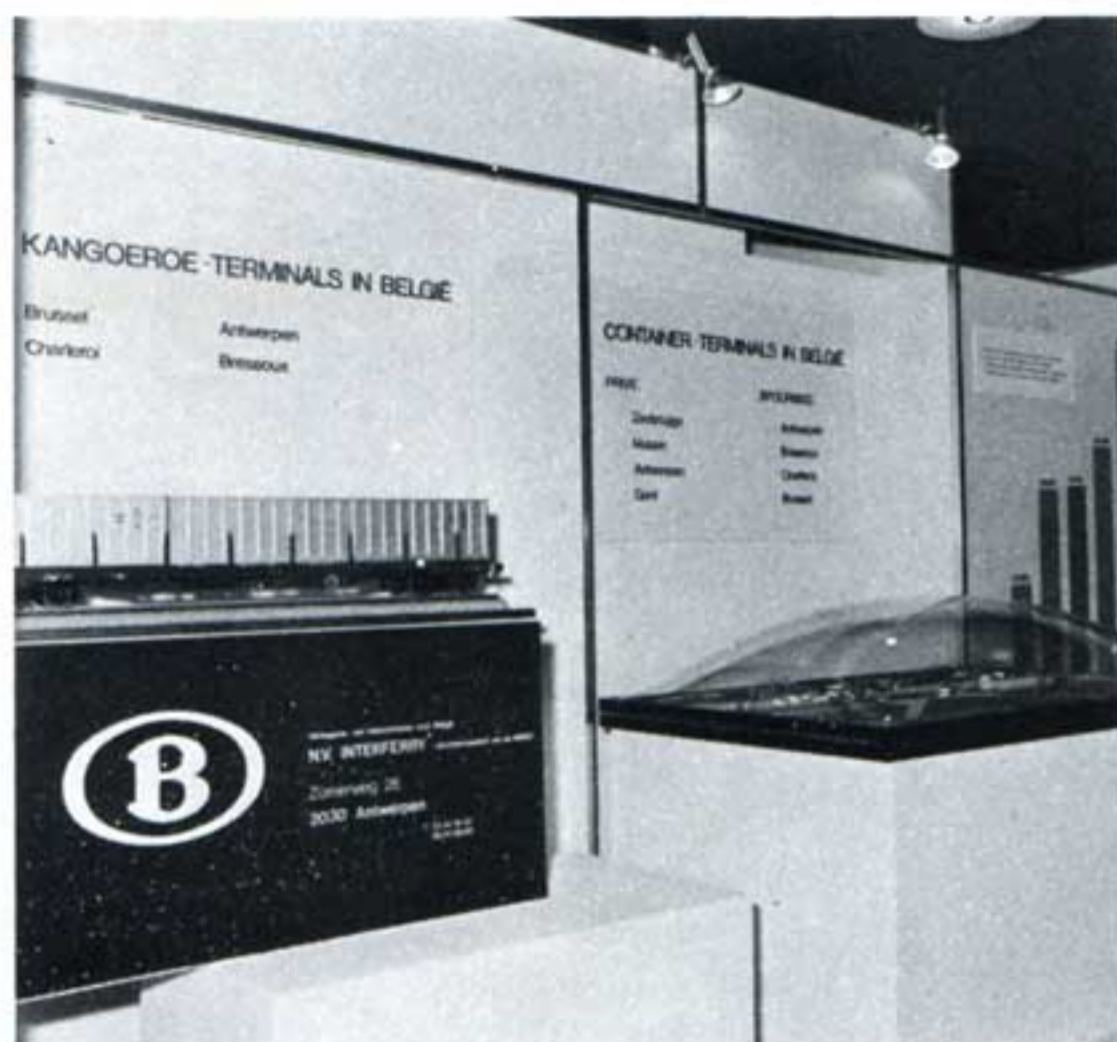
2 & 3 | 74



EDITORIAL

Anvers a connu, au mois de mai, sa 3e Exposition Internationale du Port. Sur le thème de la manutention, de la palettisation, de la containerisation, des entreprises installées dans le port présentaient leur activité. Les chemins de fer étaient présents: SNCB, SNCF, DB et NS se partageaient un stand avec Intercontainer et Interferry.

Notre montage photographique montre le stand commun, dénommé Chemins de Fer européens, ainsi que les personnalités présentes lors de l'inauguration présidée par le roi.



ENTREPRISE

Le camion complète le wagon : 10 - 11
20 trains en sur-nombre : 12 - 13



EQUIPEMENT

Huit candidates sur le grill : 14 - 15
Rames bicourant Bénélux : 20
Six locos nouvelles : 22
Quadricourant pour Rimini : 22

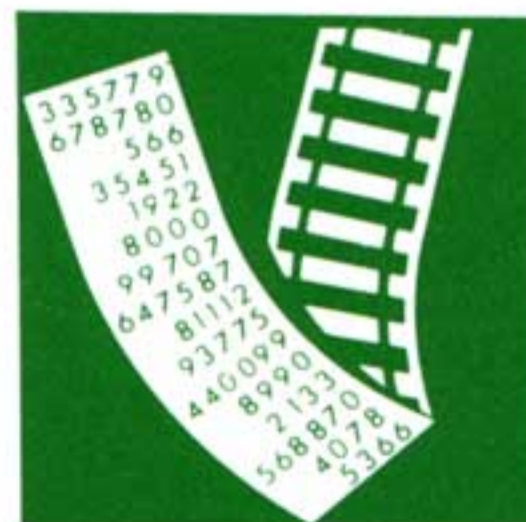


SOMMAIRE



EPOQUE

Centre de communications Nord : 23
Record du train : 23
Laine australienne : 23
Forum à Bruxelles : 21



TARIF - HORAIRE

Tarifs à vendre : 16 - 17
Lettre de voiture : 18 - 19
Tourisme social : 22
Délai garanti : 22
Horaires d'été : 22
Billets de train et d'avion : 23



NOUVELLES B

SNCB 1973 : 3 à 9
Trexpo : 16 jours en mars : 21
Parking B à Bruxelles Midi : 23



On a souvent parlé du « chemin de fer, gouffre à milliards ». Mal informé des réelles difficultés de gestion dues à la position de service public de la SNCB, revendiquant toujours un transport plus efficace et plus pratique, le grand public accumule les reproches.

Pour refaire ce handicap, le chemin de fer devrait améliorer son service, c'est-à-dire moderniser l'infrastructure et matériel roulant, accélérer les cadences, répondre plus étroitement aux besoins. Mais en cette matière, le raisonnement est simple : pas de crédits d'investissement, pas de modernisation.

Bien sûr, la SNCB reçoit des compensations de l'Etat. Celles-ci sont sensées couvrir les engagements sociaux qui nuisent à la rentabilité de l'entreprise. L'article qui suit montre l'insuffisance des sommes accordées.

En faisant aux pouvoirs publics les propositions qu'on lira dans les pages suivantes, la SNCB vise essentiellement à valoriser ses atouts. Son grand espoir reste de voir un jour « penser » une véritable politique des transports.

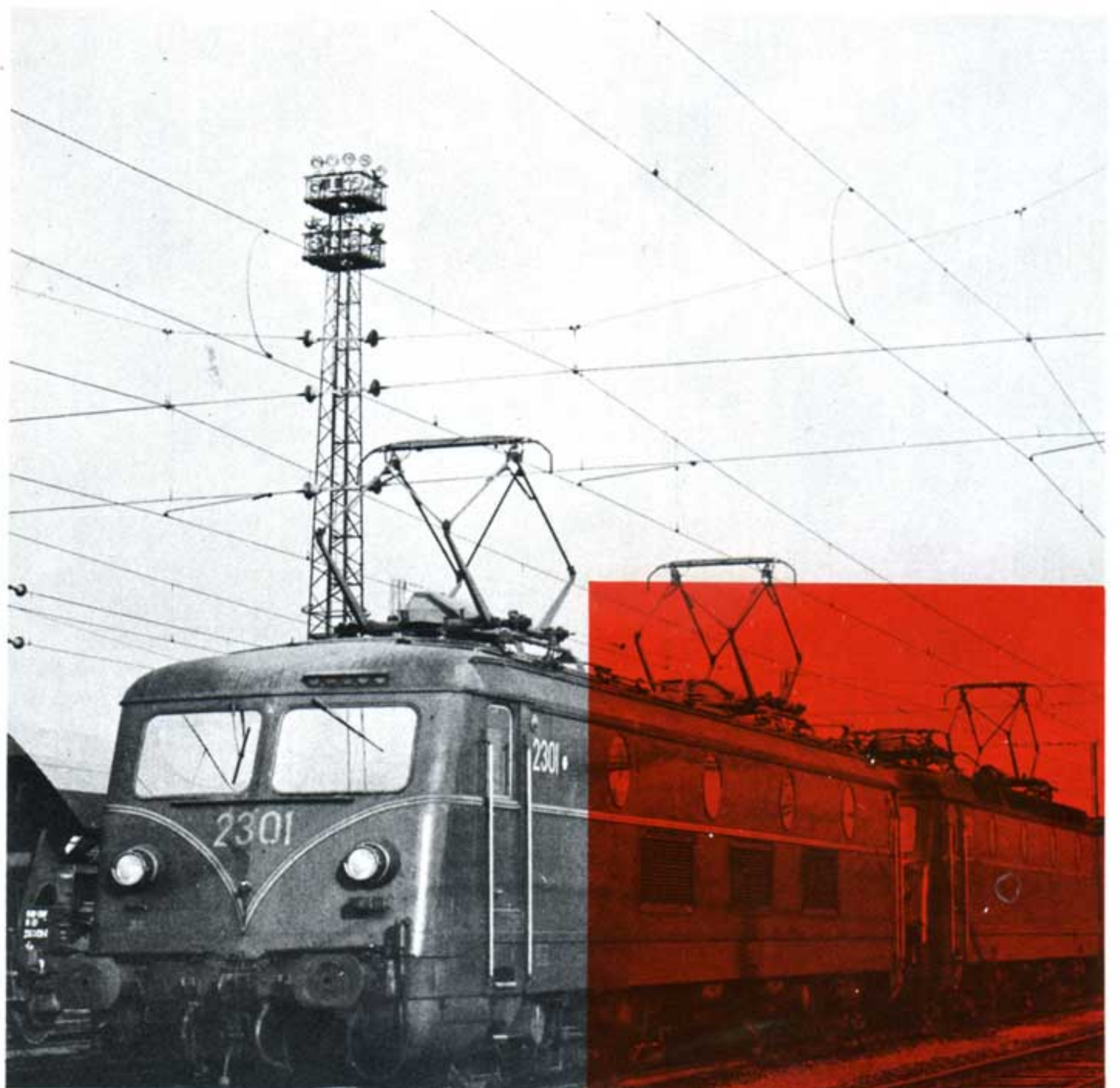
L'effectif moyen global du personnel de la SNCB a été ramené de 59.484 unités en 1972 à 58.718 en 1973. Rappelons qu'en 1926, lors de la création de la Société Nationale, l'Etat avait cédé à celle-ci 113.000 hommes en activité de service.

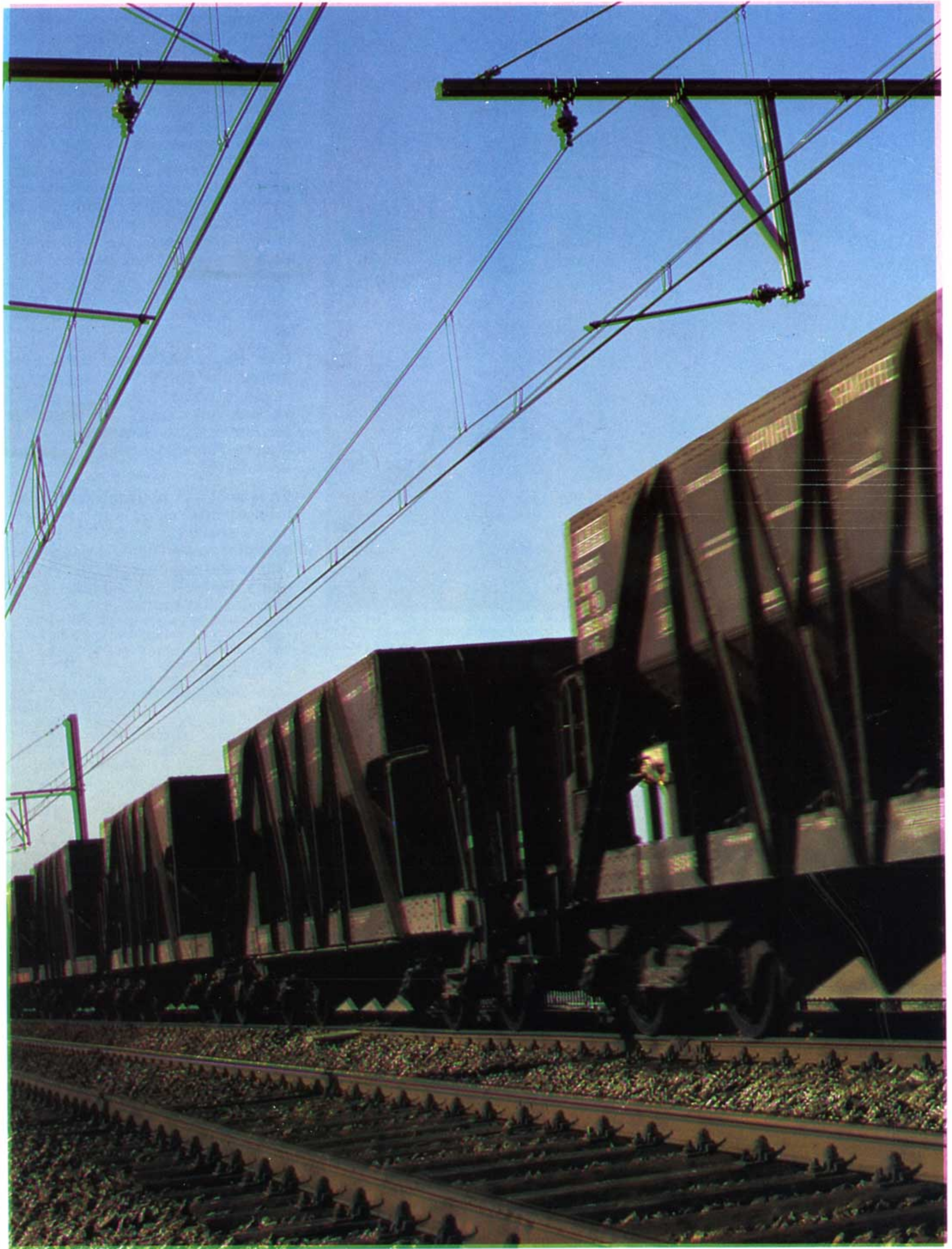
Malgré la nouvelle réduction de l'effectif, la société a effectué en 1973, grâce à l'évolution favorable de l'économie, un volume de trafic jamais atteint : 16.276 millions d'unités (tonnes-kilomètres plus voyageurs-kilomètres) soit 618 millions d'unités de plus que l'année précédente.

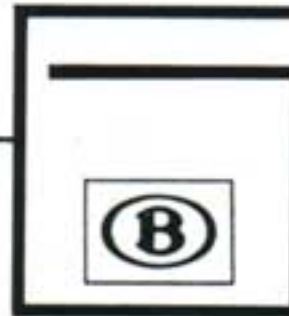
Le nombre d'agents au travail par million d'unités a ainsi été ramené de 3,18 à 3,03, ce qui témoigne d'un accroissement de productivité de 4,7 % en un an. Cela devait être dit.

Tous les problèmes, cependant, ne sont pas résolus.

Dans son Rapport Annuel, présenté le 24 mai dernier à l'Assemblée Générale des actionnaires, le Conseil d'Administration a souligné les difficultés qu'il rencontre en matière d'investissements.







Les résultats du trafic marchandises par wagons complets en 1973 sont les meilleurs que la SNCB ait enregistrés depuis 1930. Cela vaut pour les tonnes, les tonnes-kilomètres et les recettes.

Comparaison des résultats :

Année	Tonnes (milliers)	t-km (millions)	recette (millions de F)	recette moyenne par t-km (centimes)
1970	71.171	7.816	7.197	92,08
1971	66.418	7.328	7.515 (1)	102,55
1972	69.333	7.490	7.800 (1)	104,14
1973	75.524	8.183	8.645 (1)	105,60

(1) y compris les compensations de l'Etat pour réductions tarifaires imposées : 425 millions en 1971, 537 en 1972 et 521 en 1973.

Le redressement de la conjoncture en sidérurgie, qui a commencé à se manifester fin 1972 et qui s'est poursuivi tout au long de l'année 1973, est à la base de la forte expansion du trafic.

D'une année à l'autre, le trafic par wagons complets a progressé de près de 9% en tonnes, de 9% en t-km et de 11% en recette. Le parcours moyen est resté relativement stable au cours de la période examinée; il a été de 108 km en 1973. La stabilité relative de la recette moyenne par t-km est imputable à la part croissante assumée par les transports par trains complets (notamment les minerais) dans le trafic total. Ces transports massifs, s'ils sont générateurs d'économies sur le plan des coûts d'exploitation de la SNCB, lui procurent en revanche une recette unitaire inférieure à celle des expéditions par wagons isolés. Ce phénomène explique qu'en dépit du rencherissement des tarifs, la recette moyenne par t-km n'ait guère augmenté.

Les trois rubriques traditionnelles, combustibles solides, minerais et produits métallurgiques, alimentent toujours l'essentiel du trafic ferroviaire. Ensemble, elles ont représenté en 1973 près de 75% des tonnes transportées par wagons complets. Dans les gains de trafic réalisés, ces trois rubriques interviennent pour près de 80%. Des progrès intéressants ont néanmoins été enregistrés dans d'autres secteurs. Ainsi, les transports de produits agricoles se sont accrus de 330.000 tonnes en 1973 (+ 14,7% par rapport à 1972); les produits chimiques ont procuré un gain de trafic de 380.000 tonnes (+ 7% par rapport à 1972); les produits pétroliers ont progressé de 570.000 tonnes (+ 27,6% par rapport à 1972). L'évolution a été moins satisfaisante pour les transports ressortissant aux rubriques des matériaux de construction et des produits des carrières, qui ont reculé globalement de quelque 100.000 tonnes (- 1,6% par rapport à 1972).

le trafic marchandises par wagons complets en 1973

Répartition par grands courants de trafic

Trafics	en % du total des tonnes	en % du total des t-km	en % du total de recettes
1. Trafic intérieur	30,8	15,6	18,2
2. Importation terrestre	13,5	17,4	17,2
3. Importation maritime	18,8	19,7	10,4
4. Exportation terrestre	15,1	16,2	19,9
5. Exportation maritime	5,3	4,7	5,4
6. Transit terrestre	8,5	11,3	14,1
7. Transit maritime (entrée + sortie)	8,0	15,1	14,8

L'importance particulière des trafics portuaires est à observer, ces trafics interviennent en effet dans le total à raison de 31,1% pour les tonnes, 39,5% pour les t-km et 30,6% pour les recettes. Le regroupement des rubriques du tableau, selon une ventilation quelque peu différente, permet de mettre en évidence le degré d'activité de la SNCB en fonction du caractère national ou international du trafic.

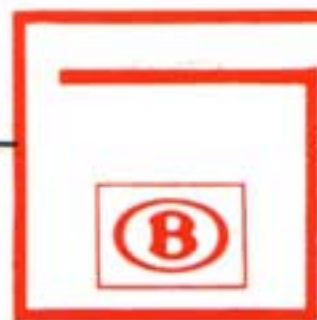
Trafic national et trafic international

	en % du total des tonnes	en % du total des t-km	en % du total de recettes
Trafic national (1)	54,9	40,0	34,0
Trafic international (2)	45,1	60,0	66,0

(1) rubriques 1, 3 et 5 du précédent tableau.

(2) rubriques 2, 4, 6 et 7 du précédent tableau.





LES INVESTISSEMENTS

Les journaux ont abondamment cité la prise de position du Conseil d'Administration des Chemins de fer lors sa séance du 29 mars dernier, concernant l'insuffisance marquée des moyens financiers mis à la disposition de la SNCB pour opérer sa modernisation dans un monde en évolution rapide.

Le rapport annuel du Conseil à l'Assemblée Générale revient avec insistance sur ce grave problème.

Nous en résumons ici l'essentiel.

Un déséquilibre profond

Le budget extraordinaire de l'Etat pour 1974 met en évidence un déséquilibre caractéristique de la politique d'abondance qui marque notre société de consommation.

Comparons les crédits d'investissements prévus pour 1974 avec les montants consacrés aux voies de communication dix ans auparavant.

	1963	1974
	en milliards de francs	
Routes	4,4	34
Voies hydrauliques et ports	2,7	12
Chemin de fer	1,1	2,4

Autoroutes et voies d'eau se portent bien

Sans égard à leur rentabilité économique, depuis la dernière guerre, des milliards ont été engloutis par centaines dans les routes, autoroutes et voies navigables.

Le chemin de fer s'est ainsi trouvé confronté avec une concurrence croissante des usagers professionnels de la route et de la voie d'eau, bénéficiant d'une infrastructure mise quasi gratuitement à leur disposition par l'Etat.

Un parent pauvre : le rail

Le déséquilibre n'existe pas que dans les crédits d'investissement. Le chemin de fer n'obtient pas davantage son compte dans la compensation de ses charges imposées et ses obligations de service public. Celle-ci n'est toujours que partielle malgré les principes édictés en la matière par le Conseil des Ministres de la C.E.E. Il en résulte un déséquilibre du compte d'exploitation qui empêche la SNCB de consacrer des ressources suffisantes à l'alimentation du fonds de renouvellement des installations et du matériel.

Cette situation de pénurie a créé un arriéré de renouvellement considérable.

A l'actif du chemin de fer

Les aspects positifs du transport par rail sont indiscutables. La récente crise pétrolière ainsi que les inquiétudes croissantes concernant la qualité de notre environnement ont contribué à les renforcer.

Sécurité incomparable

Influence réduite de la météo

Moindre coût social

En Belgique, les seuls accidents de la route entraînent une perte économique estimée actuellement à 40 milliards par an.

Economie d'espace

Une ligne ferroviaire occupant une assiette d'une dizaine de mètres de largeur possède une capacité de transport de personnes égale à celle d'une autoroute de 150 m de largeur, irréalisable, d'ailleurs, dans les agglomérations.



Au cœur des villes

La jonction Nord-Midi par exemple, avec ses 5 gares, assure l'acheminement de 300.000 voyageurs par jour, en semaine.

Peu polluant

Parmi les moyens de transport motorisés, le chemin de fer est indiscutablement le moins nuisible.

Consomme peu

Le chemin de fer est, de loin, le plus faible consommateur d'énergie.

Donne de l'emploi

Le chemin de fer utilise dans une large mesure les ressources industrielles nationales.

A la pointe des techniques avancées

Le chemin de fer applique largement les techniques d'automatisation, de recherche opérationnelle, de cybernétique.

Un coup de barre s'amorce

Les Chemins de fer présentent bien d'autres avantages encore par exemple en matière de vitesse, de fréquence, de régularité, de confort, mais ces éléments de première importance ne peuvent plus être garantis par le réseau belge comme ils devraient l'être par suite de la saturation des grands axes et de la vétusté d'une partie des installations et du matériel. D'autres pays développés ont, eux aussi, négligé leur réseau ferroviaire depuis la dernière guerre.

Néanmoins, l'année 1973 a vu de grands pays voisins publier d'importants plans d'investissements dans les chemins de fer. Les crédits réservés à ces derniers y atteignent actuellement une fraction importante.

Les chemins de fer belges veulent...

...la réalisation de trois objectifs majeurs. Accroître la qualité des prestations du service voyageurs en Belgique : vitesse, fréquence, régularité, confort du matériel. Ils doivent disposer pour ce faire de plus de locomotives (notamment d'engins de grande puissance), éliminer les voitures les plus anciennes. Ils veulent améliorer radicalement l'infrastructure et faire sauter les goulots d'étranglement qui freinent le trafic.

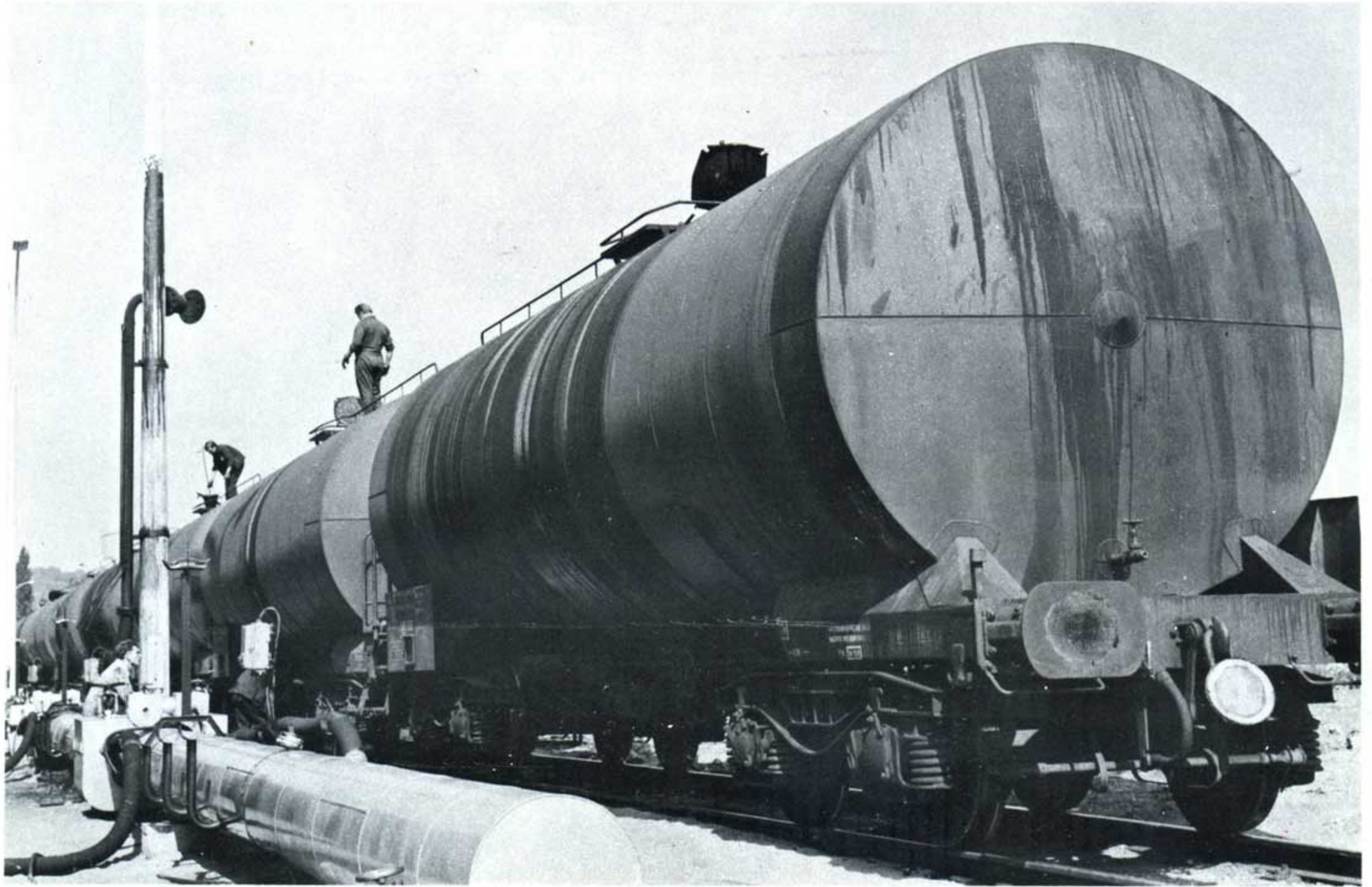
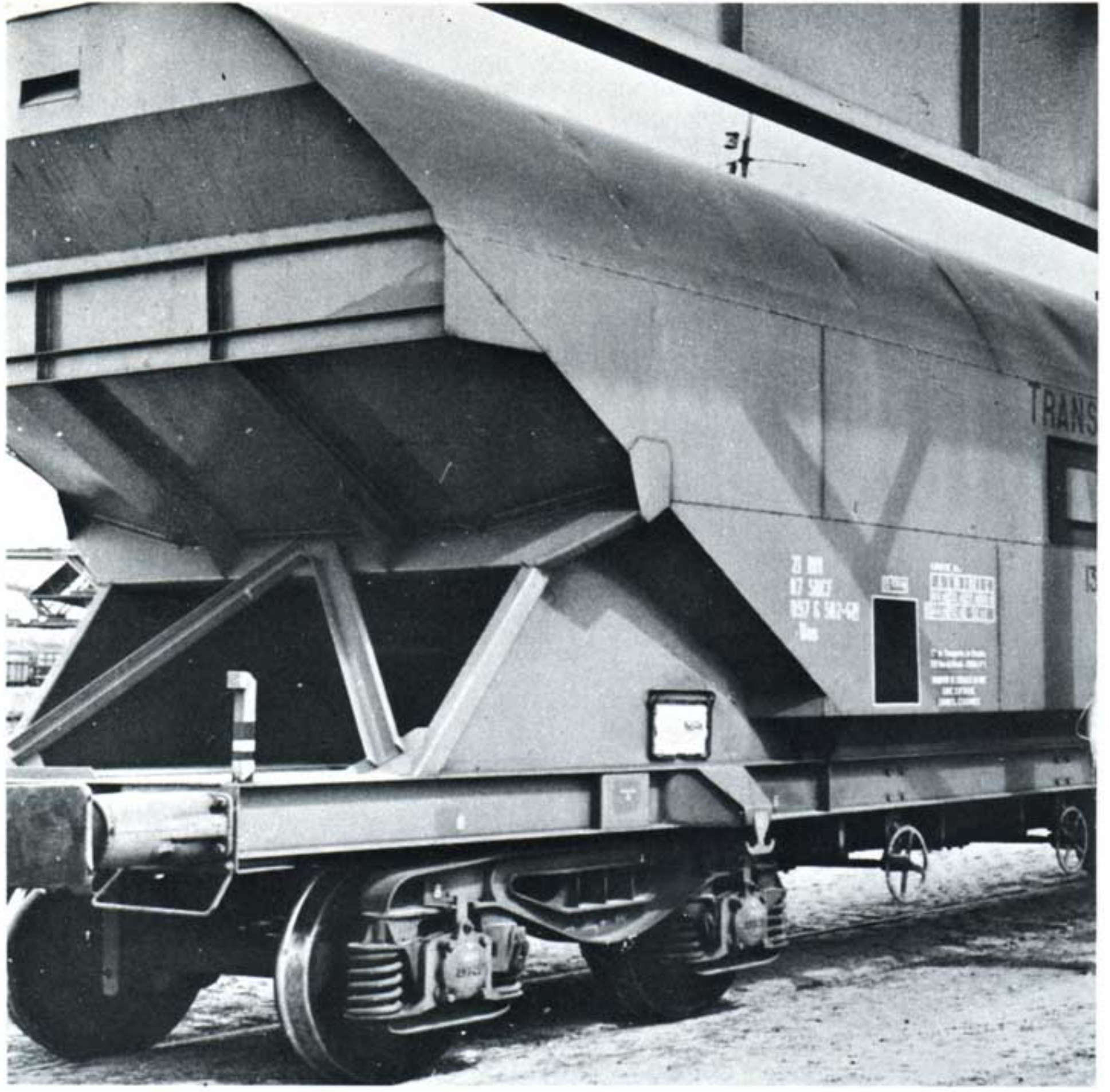
Participer activement à la mise en place du réseau à très grande vitesse (TGV) prévu par le Plan Directeur Européen entre Londres, Paris, Bruxelles, les Pays-Bas et l'Allemagne.

Le renouvellement du matériel de transport doit être activé (à l'heure actuelle, sur 9 trains TEE circulant en Belgique, un seul est constitué de matériel SNCB). Se préparer à l'expansion prévisible du trafic des marchandises par chemin de fer en conséquence de la crise énergétique.

Un effort particulier doit être consenti en faveur du parc d'engins moteurs utilisé à l'extrême limite de ses possibilités.

Le remplacement des wagons anciens par des unités neuves de grande capacité, bien adaptées aux besoins de l'industrie doit être poursuivi. Les gares de formation doivent être modernisées afin de tirer tout le parti possible de la gestion centralisée et intégrée du trafic, dont la réalisation est en cours.

**ET
L'AVENIR
DU
TRANSPORT
FERROVIAIRE**







Le plan décennal

L'ensemble de ces objectifs avait été concrétisé dans le plan décennal 1970-1979 approuvé par le Conseil d'Administration et qui prévoyait un effort accentué de renouvellement ainsi que des investissements de modernisation pour un montant global de 102 milliards (francs de 1970).

Déjà un arriéré énorme !

Bien que certains secteurs du plan aient connu un rythme d'exécution assez satisfaisant — c'est le cas pour la modernisation du parc de wagons à marchandises — des retards décevants sont enregistrés notamment dans :

- l'aménagement des gares de formation;
- le renouvellement des voies, des ouvrages d'art (tunnels et bâtiments de gares);
- le renouvellement du matériel roulant pour voyageurs (une commande de 80 voitures internationales seulement au lieu des 255 prévues pour la période 1970-1975);
- les travaux d'électrification nouveaux. Sur 1.500 millions la SNCB n'a été autorisée à en dépenser que 91;
- les travaux d'infrastructure en vue de relever les vitesses (rien n'a pu être fait);
- l'amélioration des relations avec la France et la Grande Bretagne en rapport avec la ligne TGV et la construction du tunnel sous la Manche. Aucune initiative n'a pu être prise à ce jour;
- dans le renforcement de la capacité des lignes desservant les grandes agglomérations (257 millions ont été obtenus sur 3.530 millions prévus pour 1970-1975).

Les chemins de fer belges demandent...

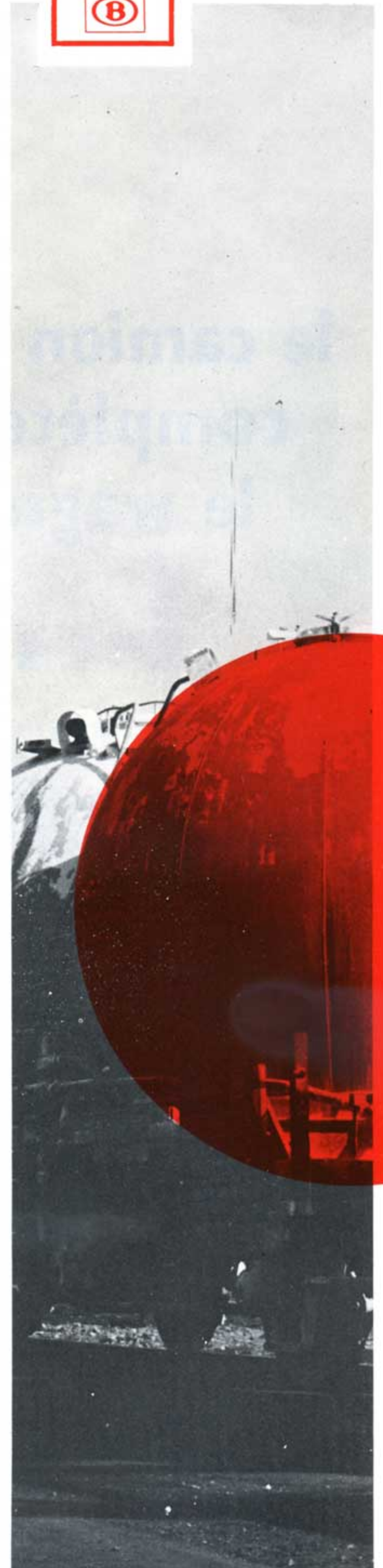
Pour rattraper le retard énorme qui s'est déjà créé, la Société Nationale demande, en gros, les mesures suivantes :

1. des mesures d'urgence en 1974 (commande de matériel de traction électrique, automotrices et locomotives, commande de voitures internationales et intérieures, début de travaux d'électrification et travaux de renforcement de l'infrastructure aux abords de la capitale);
2. pour la période 1975-1979 :
 - le relèvement de la dotation de renouvellement des installations et du matériel de 6,4 milliards (contre 5,5 milliards en 1973);
 - un programme annuel d'investissements de 6 milliards à charge du Ministère des Communications;
 - des investissements pour un milliard par an à charge de la société nationale (par voie d'emprunt).

Remarquons que l'effort demandé à l'Etat, soit 6 milliards par an de 1975 à 1979, ne représente même pas les seuls crédits prévus pour 1974 en faveur des routes.

Un fonds de l'infrastructure ferroviaire

Les chemins de fer préconisent, pour la concrétisation de leur programme, à l'instar de ce qui s'est fait pour le financement des autoroutes, un appel à l'emprunt, par la création d'un Fonds de l'infrastructure ferroviaire. Cette solution éviterait à la SNCB d'être tributaire de l'annuité des budgets de l'Etat et lui permettrait de mener à bonne fin l'ensemble des travaux nécessaires pour que le pays obtienne le réseau ferroviaire qu'il mérite.



le camion complète le wagon



LA S.A. EDMOND DEPAIRE FILIALE ROUTIERE DE LA SNCB

En 1906, Monsieur Edmond DEPAIRE ouvrait, à Anvers, une maison d'expédition maritime. Petite entreprise, la société allait très vite se tourner vers la messagerie nationale. Elle se classait, cinquante ans plus tard, parmi les plus importants transporteurs routiers de colis et de marchandises au détail.

Vers 1960, à l'occasion de la naissance du Marché Commun, elle se découvrit une nouvelle vocation : messenger international. C'était un projet audacieux, qui ne pouvait être réalisé que moyennant des investissements considérables dépassant ses possibilités financières.

Les chemins de fer néerlandais comprenant les avantages d'une combinaison rail/route, capable d'offrir un transport complet de bout en bout, avaient pris depuis des années une participation largement majoritaire dans la Société VAN GEND & LOOS S.A. une des premières entreprises de transport mixte des Pays-Bas.

Cette dernière société cherchait à établir une antenne en Belgique. En 1963, elle proposa à la SNCB de racheter avec celle-ci 90 % des actions de la S.A. EDMOND DEPAIRE. La S.NCB accepta cette proposition et devint actionnaire majoritaire de la S.A. EDMOND DEPAIRE. Pour cette dernière, ce fut l'occasion d'un progrès rapide. Son capital nettement augmenté, elle disposa ainsi des possibilités financières nécessaires et imagina des solutions nouvelles : le messenger national allait diversifier ses activités en vue de répondre aux besoins croissants de l'économie belge et internationale et aux orientations nouvelles des entreprises contemporaines.

Aujourd'hui, la S.A. EDMOND DEPAIRE a acquis une taille internationale. Du fret aérien au transport maritime, en passant par la manutention, la gestion de stocks et l'agence en douane, elle a pris des participations dans bon nombre de sociétés spécialisées et peut, sur demande de sa clientèle, fournir un service de transport aussi complet que diversifié. Filiale routière des chemins de fer belges, la S.A. EDMOND DEPAIRE se définit par rapport à ceux-ci comme le complément idéal par sa grande souplesse d'action. Au moment où le rail oriente son action vers la mise en ligne de trains complets de bout en bout, à rotation accélérée, le camion offre, par sa mobilité, et la possibilité d'exécuter les opérations terminales, le moyen d'organiser des trafics fractionnés.

Le camion a pourtant ses limites. La capacité propre des véhicules constitue, en effet, le revers de leur mobilité et les rend peu adéquats pour exécuter des transports de masse. D'autre part, le transport international routier ne s'avère économiquement rentable que dans un rayon maximum de ± 450 kilomètres.

Au sein de la Société, un millier d'employés et ouvriers ont traité, en 1973, environ 1.000.000 tonnes de marchandises grâce à 15 succursales judicieusement distribuées sur tout le territoire national. Les expéditions en charge complète, à l'intérieur du pays, constituent 40 % de ce trafic, l'exportation intervient pour 15 % et l'importation pour 25 %, que ce soit par voie terrestre ou maritime; la messagerie et les trafics spécialisés couvrent le reste. Dans le cadre de ces transports, notre filiale a confié aux réseaux ferroviaires plus de 200.000 tonnes et, comme complé-



ment du chemin de fer dans les opérations terminales, a traité un volume d'environ 100.000 tonnes.

Pour mener à bien ses missions de transport, la société possède en propre plus de 300 véhicules, de la camionnette à la semi-remorque vingt fois plus grande. Elle en affrète en permanence 180 autres, sans compter les véhicules utilisés occasionnellement ou au voyage.

Mais le tout n'est pas de transporter. Il faut aussi résoudre les problèmes administratifs, de personnel, de comptabilité, tenir à jour les relevés T.V.A. et comptes-courants de quelque 30.000 clients. Pour cela, il a fallu accroître la mécanisation de l'administration et la pousser jusqu'à l'utilisation d'un ordinateur puissant au siège d'Anvers.

L'objectif immédiat de la S.A. EDMOND DEPAIRE tend vers la création d'un réseau international de messagerie rapide, en collaboration avec ses correspondants, tant à l'intérieur du Marché Commun que dans les pays non participants. La firme tente d'établir des lignes régulières, si possible quotidiennes, parcourues aussi bien par des camions que des wagons et même des conteneurs. L'efficacité d'une telle messagerie européenne repose avant tout sur un réseau national dense et rapide - prolongement indispensable au départ comme à l'arrivée. En principe, les marchandises sont livrées endéans les 24 h. dans les centres de 50.000 habitants et plus, dans les 48 h. dans les localités moins importantes.

D'autres ambitions animent encore la société : pénétration dans les pays socialistes, fonction de General Contractor pour certains grands projets, déménagements internationaux, transports spécialisés.

L'avenir réside, en effet, dans la diversification des activités associée à une spécialisation de plus en plus poussée dans chacun des secteurs choisis. C'est ainsi que la S.A. EDMOND DEPAIRE dispose par exemple d'une organisation spécialisée qui depuis 4 ans assure le transport sur cintres de vêtements de confection. Elle étudie actuellement d'autres genres de trafics, en évaluant la rentabilité et l'intérêt économique propre.

Peu à peu s'élabore ainsi une politique résolument progressiste où chaque élément prend sa place dans l'ensemble : agence en douane, agence maritime, messagerie, transport en charges complètes, affrètements, manutention, gestion de stocks, représentation de firmes étrangères...

L'élargissement que vient de connaître la Communauté Européenne et celui qu'elle verra dans les années à venir, l'ouverture des marchés des pays de l'Est, de l'U.R.S.S. à la Chine, l'évolution monétaire internationale, la création de grands groupes multinationaux montrent la nécessité d'une implantation efficace et solide de plus en plus large.

Là réside l'ambition de la S.A. EDMOND DEPAIRE.





20 trains en surnombre



2^e temps : Grâce à une butte ou à un quai surélevé, ils « bennent » la marchandise dans les wagons.

Klinker...

Avant que la matière ne soit passée dans le « moulin », le broyeur qui en fera la poudre qu'on appelle ciment, elle se présente sous la forme de gros grains, des sortes de galets gris de grosseurs différentes, les klinkers. A peine sortis du four, ces « cailloux » de ciment sont versés, tout chauds, sur un stock où ils refroidiront progressivement avant de passer au broyeur ou d'être expédiés comme nous allons le voir.

Des pays d'outre-mer commandent leurs klinkers en Belgique. Ne disposant pas sur place de la matière première nécessaire, ils construisent pour la fabrication du ciment les unités de broyage utiles, sans

développer autour de celles-ci tous les départements d'une cimenterie complète. La marchandise traitée par ces unités est achetée aux pays producteurs tels que la Belgique, et expédié aux destinataires par voie maritime.

Que se passe-t-il chez nous ?

Une cimenterie reçoit une commande. Selon les circonstances, elle devra prendre un certain nombre de mesures. En hiver, par exemple, elle fera probablement appel à des sous-traitants : on sait que ces usines tournent à moindre rendement pendant la mauvaise saison; les stocks ne sont donc pas toujours suffisants pour honorer les contrats. Les délais de livraison, par ailleurs, présentent une certaine élasticité : puisque la marchandise partira par navire,

il est pratiquement impossible de les fixer à long terme avec une précision absolue. C'est que les conditions climatiques déterminent l'avance du bâtiment et son arrivée à quai.

Alors voilà. Les Ciments d'Obourg ont pris accord avec les chemins de fer pour le transport de la marchandise entre les centres de production et les quais du port de Gand. Quelle meilleure solution pouvait-on trouver pour livrer, en l'espace de quelques jours, 20.000 tonnes de klinkers ? Le chemin de fer pouvait répondre sans tergiverser : son parc de wagons tombereaux à bogies Eas le lui permettait.

Un détail, pourtant, risquait de compliquer le travail : les cimenteries répartissent leurs stocks de klinkers sur tous les espa-

ces disponibles... et donc pas toujours à proximité des installations ferroviaires. Pas moyen, dans ce cas, de charger directement les wagons comme cela se fit dans d'autres centres. Il suffisait de prendre accord avec une entreprise de transports routiers et d'établir, au moyen de camions une navette entre stock et voie de chemin de fer. Ce qui fut fait.

On peut résumer le travail en quelques phases :

1er temps : des pelles mécaniques chargent les camions;

2e temps : ceux-ci roulent vers la voie ferrée. Grâce à une butte ou à un quai surélevé, ils « bennent » la marchandise dans les wagons;

3e temps : le train complet une fois chargé prend le départ. Il roule vers Gand sans marquer d'arrêt en cours de route.

4e temps : arrivé à quai, il prend la file sous les grues géantes. Celles-ci font passer les klinkers de wagons à navire;

5e temps : le navire appareille... terminé pour la Belgique.

Ceci pour le cas le plus difficile. Lorsque les stocks étaient proches d'un raccordement, les pelles mécaniques chargeaient directement les wagons, et l'on épargnait alors deux opérations.

Des problèmes ? Il y en a eu.

D'abord, l'imprécision de l'horaire du navire a contraint les expéditeurs à mettre des wagons en attente pendant 24 heures (parfois un peu plus), afin de pouvoir soutenir, dans leurs propres installations un rythme de chargement qui ne soit pas essoufflant.

Ensuite vient la quantité. Vingt mille tonnes (c'était le cas du navire chargé fin février) représentent une vingtaine de trains — soit quelque 400 wagons — à former en surnombre. Car bien entendu, il n'est pas question d'arrêter le trafic régulier. Surnombre, cela signifie gros travail pour le bureau central de répartition (mise à disposition des wagons) et problèmes complexes pour le dispatching, obligé de donner le feu vert aux trains supplémentaires sans nuire à la sécurité des convois réguliers, tant de marchandises que de voyageurs.

La combinaison de plusieurs moyens de transport pouvait faire craindre quelques difficultés aussi. En réalité, à chaque fois, le routier pressenti avait bien compris son rôle. Il ne s'agissait pas de concurrence mais de complémentarité; chaque moyen apportait sa part, l'un en souplesse, l'autre en puissance. De plus en plus, cette idée de collaboration prend forme dans le monde des transports.

En fait, le chemin de fer pouvait faire face au problème. Comme le transport de charbons dont nous parlions dans notre précédent numéro, ce trafic massif et pratiquement exceptionnel a pu être mené à bien. Quand nous disons « exceptionnel »... nous nous trompons un peu. Il est presque impossible de donner des chiffres de moyennes mensuelles, ou des graphiques relatifs à ce trafic. En effet, la disponibilité des navires, nous l'avons vu, n'a pas une rigueur telle qu'on puisse dire : nous transportons tant par mois. Le navire parti fin février n'est pas le seul dans son genre. D'autres l'avaient précédé, d'autres encore le suivront. Parfois même, selon l'importance de la commande, deux navires sont chargés simultanément, et les tonnages sont plus importants encore. Il n'y a donc là rien d'exceptionnel. Il s'agit plutôt d'un trafic irrégulier.



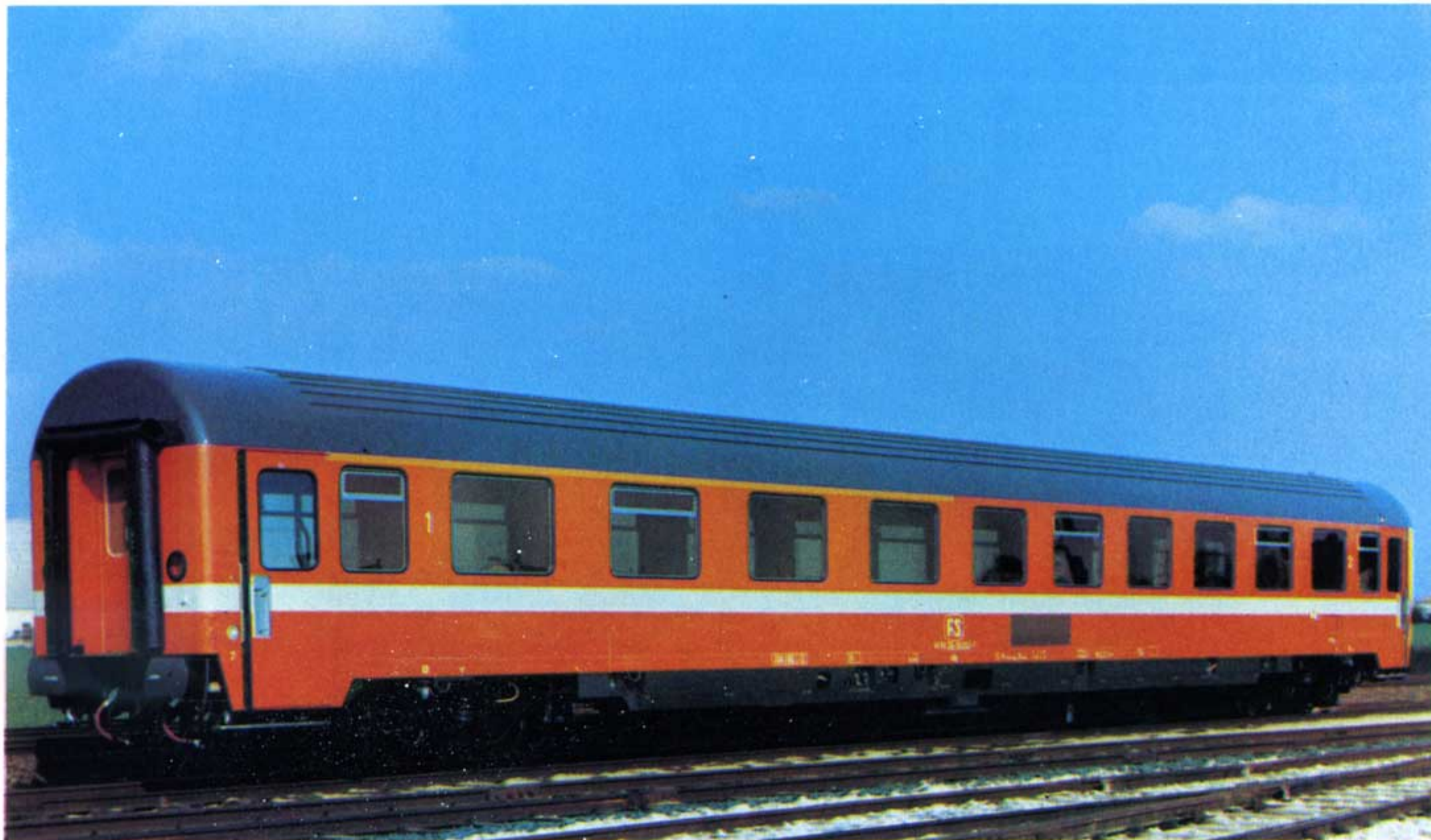
1er temps : des pelles mécaniques chargent les camions.



2e temps : Grâce à une butte ou à un quai surélevé, ils « bennent » la marchandise dans les wagons.



Opération simple : chargement direct du wagon



8 candidates sur le grill

Les voitures européennes mises à l'essai

Depuis le 24 avril, les voyageurs pour Paris qui empruntent le train du matin (8 h 15 à Bruxelles-Midi) ont pu, peut-être, effectuer le trajet dans une voiture internationale d'un type nouveau.

La voiture nouvelle, mise en essais commerciaux, est l'un des huit prototypes mis au point par un groupe de quatre constructeurs sur commande de la Société Européenne Eurofima.

Matière grise et construction

En novembre 1956, les réseaux de 16 pays différents ont constitué une société internationale de financement en vue de faciliter l'acquisition des matériels ferroviaires de type unifié nécessaires à leur exploitation. L'objectif était de regrouper les commandes de plusieurs réseaux, de standardiser le matériel fabriqué et de bénéficier, de la sorte, de prix nettement plus avantageux.

On sait ce que coûte aujourd'hui la matière grise, et quelle est son incidence dans le prix des engins. La conception d'une voiture de chemin de fer pour voyageurs implique, en vertu de l'évolution du mode de vie, l'intervention d'ingénieurs, mais encore de décorateurs. Souvent, le premier projet ne possède pas toutes les caractéristiques idéales. Les concepteurs doivent alors apporter des corrections

d'autant plus onéreuses qu'elles portent sur des subtilités techniques ou esthétiques. La construction des véhicules (et l'un de ceux dont nous parlons ici peut coûter de 7 à 10 millions de nos francs) représente aussi un investissement considérable : ce n'est qu'à la faveur d'une commande importante qu'on peut espérer une diminution sensible du prix unitaire. La répartition des frais d'étude sur un grand nombre de véhicules (plus que le contingent dont un seul réseau a besoin) constitue un autre avantage. C'est d'ailleurs l'une des conditions importantes posées par les constructeurs au moment d'établir les prix.

500 voitures

Il aura fallu 13 ans à Eurofima pour vaincre les résistances et passer une première commande vraiment internationale. Il s'agissait, en 1969, d'une grande série de wagons plats à bogies, à répartir entre quatre réseaux. Le prix avantageux de ces wagons à marchandises a déterminé d'autres réseaux à passer des commandes supplémentaires de ce type de matériel. Dès lors, le pli était pris : Eurofima a pu exercer pleinement sa vocation de centralisateur.

Lorsqu'il s'est agi de construire des voitures internationales pour voyageurs, l'organisme de financement était bien sûr le mieux placé pour obtenir des véhicules

techniquement meilleurs et à moindre coût en faisant jouer la concurrence internationale.

Quatre groupements occasionnels de firmes ont répondu à l'appel d'offres d'Eurofima. L'étude des projets par un groupe de travail de l'UIC a conduit, bien entendu, aux choix d'un adjudicataire. Deux critères essentiels ont présidé à cette sélection : le prix, évidemment, mais aussi la qualité technique des véhicules (et même l'innovation en cette matière).

En définitive, le groupement choisi est constitué par Alstom (France), La Brugeoise et Nivelles (Belgique), Fiat (Italie) et Linke-Hofmann-Busch (R.F.A.). Jenbacher Werke (Autriche) s'est associé à l'ensemble pour l'exécution du contrat.

8 candidates

Pour permettre aux spécialistes des différents réseaux participants de poser un nouveau choix quant aux performances techniques et aux caractéristiques commerciales des véhicules, le groupe fournisseur a construit huit prototypes différents dans lesquels sont diversement combinés les matériels et améliorations proposés : bogies, portes d'accès, emmarchements, sièges, décoration intérieure, fourniture d'énergie, présentation extérieure.

Ces huit candidates au titre de voiture standard européenne, admises à la vitesse de 200 km/h, répondent bien sûr à des normes précises de sécurité.

Leur châssis résiste à des efforts de compression allant jusqu'à 200 tonnes, à des efforts de traction de l'ordre de 150 tonnes et à une charge verticale de 50 tonnes répartie sur l'ensemble. Frein automatique à air comprimé et disques, frein complémentaire à sabots de fonte, frein à patins électromagnétiques agissant par frottement sur le rail : tout a été prévu pour que les grandes vitesses soient atteintes sans risques. Les portes d'accès sont munies de dispositifs automatiques de fermeture et de blocage qui entrent en action dès que la vitesse du convoi atteint 25 km/h. L'embarquement — qui possède une partie mobile — a été étudié en vue d'une plus grande facilité d'accès.

Confortable, agréable à l'œil

L'aménagement intérieur des voitures a été conçu de telle sorte que le voyageur en éprouve le plus d'agrément possible, sans pour autant qu'un luxe inutile ne rende prohibitif l'usage de ces voitures (précisons-le bien : l'occupation d'une place de 1^e ou 2^e classes dans ces voitures n'entraînera le paiement d'aucun « supplément » ou prix normal).

Les sièges sont individuels, tant en seconde qu'en première classe. Ils peuvent être inclinés jusqu'à ce que deux sièges se faisant face forment une couchette. Ils sont séparés par des accoudoirs rabattables avec cendrier incorporé (dans les compartiments pour fumeurs). L'appuie-tête individuel, fixé à la cloison, est réglable en hauteur.

Citons brièvement les porte-bagages et porte-cannes, les tablettes escamotables, les miroirs, les tentures en tissu, la lampe de lecture individuelle...

Les cloisons sont habillées de panneaux stratifiés dont la teinte s'adapte à l'ensemble décoratif. L'insonorisation a été renforcée par le percage des plafonds. En première classe, le sol est même recouvert de moquette.

A chaque bout de voiture, les usagers trouveront un cabinet de toilette spacieux, avec eau chaude et froide.

Dans certains prototypes, le décor est moderne : formes renouvelées pour certains accessoires, teintes vives, draperies assorties aux fauteuils bicolores.

Il nous faudrait parler encore climatisation, sonorisation des voitures (micro et ampli dans chaque voiture, haut-parleur dans chaque compartiment), des fenêtres munies de verres doubles réfléchissant les infra-rouges... Mais aussi de la présentation extérieure : gris perle ou gris argent avec une bande plus foncée à hauteur des fenêtres; rouge-orange ou bleu, avec une bande gris clair sous les baies; turquoise avec bandeau beige à hauteur des vitres.

Essais commerciaux

Se rendre compte — de visu — n'est pas bien difficile. Pour savoir laquelle des candidates décrochera le titre, les réseaux intègrent dès maintenant les prototypes dans certaines relations. Les vacances seront bien sûr mises à profit : on trouvera des voitures dans les relations Paris-Bruxelles,

Milan-Florence, Paris-Francfort et Francfort-Milan.

Un sondage sera effectué aussi, auprès de la clientèle, sur une relation précise, et pendant une courte période, afin que les conditions soient les mêmes pour chaque personne interrogée. De l'interprétation des réponses obtenues, le groupe de travail de l'UIC tirera les conclusions définitives et fera son choix.

Notons en passant que certains journalistes qui ont pu tester trois de ces voitures sur le réseau suisse ont déjà décrété qu'à peu de choses près, elles se ressemblent toutes, étant de loin supérieures aux meilleures voitures actuelles.

Les essais terminés, les constructeurs se répartiront la fourniture (aussi rapide que possible) des 500 voitures sur lesquelles porte le contrat. Six pays se répartiront le contingent : l'Allemagne, l'Autriche, la France et l'Italie à concurrence de 100 voitures chacun, la Belgique pour 80 véhicules, et la Suisse, prenant les 20 derniers.

Standard

La standardisation, cela ne fait plus de problème, constitue un avantage pour de telles opérations. L'introduction de l'attelage automatique — dont Eurofima devra faire fabriquer deux millions d'exemplaires — en est un autre exemple. Davantage de possibilités, bien plus d'idées et, en définitive, un résultat nettement meilleur — le chemin de fer y compte bien.



La Direction Commerciale de la SNCB tient un certain nombre de tarifs à la disposition de sa clientèle.

Tarifs ou réglementation, ce sont des documents qui peuvent être utiles aux usagers du chemin de fer, tant en ce qui concerne le trafic des marchandises que le transport des voyageurs.

tarifs à vendre



Les tableaux qui suivent donnent une liste, complète au 15 mai 1974, de ces documents.

On trouvera dans la première colonne, la dénomination exacte (avec le numéro à mentionner en cas d'achat); dans la colonne suivante, l'indication du contenu. Dans la colonne n° 3, les lecteurs apprendront dans quelle langue ces textes sont disponibles. Et dans la dernière colonne, ils trouveront le prix du tarif, le montant de la T.V.A. figurant entre parenthèses (ce montant étant bien sûr déjà inclus dans le prix que nous donnons).

Pour obtenir ces publications, il suffit de verser, au C.C.P. 1010 de la SNCB à Bruxelles, le montant figurant dans la quatrième colonne (ne pas ajouter le montant repris entre parenthèses), et d'indiquer sur le talon du versement le n° du tarif désiré (colonne 1) et la version souhaitée (colonne 3). Il faut veiller également à ce que l'adresse du destinataire figure clairement sur le document.

Nous reprendrons, dans de prochaines éditions, les éventuelles modifications et ajoutes à cette liste.

A. TARIFS MARCHANDISES - Recueil Officiel des Tarifs

Fascicule n°	Matières	Langue	F
I	Loi du 25 août 1891 concernant les contrats de transport Règlement Général pour le transport des marchandises.	Français ou Néerlandais	100 (6)
II	Distances d'application pour les envois par wagons complets. Par brochure (17 au total).	Français Néerlandais	74 (4)
IV	Affectation des points tarifés du réseau belge. Répertoire des clients. Raccordements.	Français Néerlandais	1485 (84)
V	Envois de détail. Colis postaux - Grande Vitesse - Express.	Français ou Néerlandais	297 (17)
VI	Wagons complets. Tarifs généraux et tarifs spéciaux. Nomenclature des marchandises.	Français ou Néerlandais	495 (28)
Vlbis	Tarifs exceptionnels. Wagons complets.	Français ou Néerlandais	297 (17)

B. TARIFS VOYAGEURS

I	Loi du 25 août 1891 concernant les contrats de transport. Règlement Général pour le transport des voyageurs et bagages.	Français ou Néerlandais	69 (4)
II	Tableaux des prix pour le transport des voyageurs et bagages.	Français ou Néerlandais	69 (4)
C.I.M.	Convention Internationale marchandises.	Français	59 (3)

	Annexe I au Règlement concernant le Fascicule I et transport des marchandises à la C.I.M. dangereuses par chemin de fer. (R.I.D.)	Français ou Néerlandais	636 (36)
T.I.Ex.	Règlement uniforme concernant le transport international des colis express par chemin de fer.	Français ou Néerlandais	69 (4)
Liste des gares	Liste des gares des chemins de fer soumis à la Convention Internationale concernant le transport par chemin de fer (C.I.M.).	Français Allemand Italien Anglais	248 (14)
T.G.E.D.	Tarif Général Européen pour les envois de détail.	Français Néerlandais	272 (15)
R.T.I.	Règlement des trafics Internationaux intéressant la Belgique.	Français ou Néerlandais	78 (4)
T.C.Ex.	Tarif commun international pour le transport de colis express au départ de la Belgique.	Français Néerlandais	321 (18)
Tarif international pour Colis Postaux	Tarif pour le transport des Colis Postaux en Service international. Conditions réglementaires - Prix de transport - Frais accessoires. Particularités afférentes au trafic.	Français ou Néerlandais	350 (20)
C.I.V.	Convention Internationale Voyageurs.	Français	50 (3)
C.A. à la C.I.V.	Convention Additionnelle à la C.I.V.	Français ou Néerlandais	22 (2)

TARIFS SPECIAUX

Tarif international CECA 9001	Partie I : Conditions d'application du tarif.	Danois ou allemand, ou Français ou Italien ou Néerlandais	210 (12)	9163	Tarif Marchandises Scandinave-Belge pour le transport de certaines marchandises par wagons complets entre des gares danoises, norvégiennes et suédoises, d'une part et des gares belges d'autre part.	Français Néerlandais Allemand	424 (24)
	Partie II : Combustibles minéraux solides et minerais métallurgiques.	Dans les langues ci-dessus	550 (31)	9330	IBERIATARIF Tarif international pour le transport par wagon complet, en grande vitesse, des fruits et légumes frais en provenance d'Espagne et du Portugal à destination d'autres pays européens.	Français Allemand Anglais Espagnol	848 (48)
	Partie III : Produits Sidérurgiques.	idem	550 (31)	9375	International Tariff for the conveyance of privately-owned transcontainers between Great Britain and Germany via Harwich/Zeebrugge and Harwich/Rotterdam.	Anglais Allemand	318 (18)
CECA 9001 (Distances)	Partie IV : Allemagne.	idem	1350 (76)	9452	Tarif International pour le transport de marchandises en containers (à l'exclusion de petits containers munis d'organes de roulement) et des containers vides entre la France et la Belgique.	Français Néerlandais	32 (2)
	Partie V : Belgique - France - Italie - Luxembourg - Pays-Bas - Autriche et Suisse.	idem	1350 (76)	9476	Tarif pour le transport de marchandises entre certains ports de mer belges et néerlandais (trafic de transit maritime) d'une part, et BALE, d'autre part.	Français Néerlandais Allemand	130 (7)
1201	Tarif Germano-Belge pour le transport de combustibles minéraux de certaines gares de la République Fédérale d'Allemagne vers certaines gares belges.	Français Néerlandais Allemand	424 (24)	9490	Tarif général Européen pour le transport de marchandises en wagon complet (TEW).	Français Néerlandais Italien	53 (3)
1230	Tarif Germano-Belge pour le transport de produits sidérurgiques en provenance de certaines gares allemandes et exportés via certains ports de mer belges .	Français Néerlandais Allemand	38 (2)	9500	Tarif International pour le transport à petite vitesse, par wagon complet de denrées alimentaires de l'Italie sur certains ports de mer français, belges et néerlandais à destination de la Grande-Bretagne .	Français	159 (9)
1231	Tarif Germano-Belge pour le transport par chemin de fer de produits sidérurgiques entre certaines gares de la République Fédérale Allemande et certaines gares belges .	Français Néerlandais Allemand	1166 (66)	9501	Tarif International pour le transport, en petite vitesse, par wagon complet de denrées alimentaires de l'Italie à destination de la Grande Bretagne .	Français Anglais	318 (18)
1232	Tarif Germano-Belge pour le transport de houille et du coke de houille par trains complets entre certaines gares de la République Fédérale d'Allemagne et certaines gares belges.	Français Allemand Néerlandais	371 (21)	9503	Tarif international pour le transport de marchandises par wagon complet entre la Belgique et les gares néerlandaises situées en Flandre Zélandaise (trafic local), d'une part et la Suisse , d'autre part.	Français Néerlandais Allemand	1060 (60)
2431	Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques entre certaines gares belges d'une part, et certaines gares italiennes d'autre part.	Français Néerlandais Italien	318 (18)	9505	Tarif international pour le transport de certaines marchandises, par wagon complet de l'Italie à destination de la Belgique.	Français Italien	318 (18)
7402	Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques de certaines gares luxembourgeoises à destination de certaines gares belges.	Français	11 (1)	9536	Tarif international pour le transport de pigeons voyageurs au départ des gares belges à destination de certaines gares françaises et des paniers vides en retour .	Néerlandais Français	53 (3)
9111	Belgisch/Nederlands - Oostenrijks Zeehaventarief (BOZ-NOZ) voor het vervoer van goederen als vrachtgoed in wagenladingen tussen Belgische en Nederlandse Zeehavens enerzijds en Oostenrijkse stations anderzijds.	Néerlandais Allemand	1272 (72)	9855	Tarif international pour le transport par wagon complet entre la Belgique et la Tchécoslovaquie.	Français Néerlandais Tchécoslovaque	954 (54)
9142 (2 fascicules 1 à 4)	Tarif ferroviaire germano-belge pour marchandises (DBGT).	Français Néerlandais Allemand	1696 (96)				
9145	Tarif européen pour le transport des transcontainers en wagon complet (Transcontainers-Tarif).	Français Allemand	450 (25)				

Lettre de voiture
Vrachtbrief
Frachtbrief

Petite vitesse
Vrachtbrief
Frachtbrief

Transport international
Internationaal vervoer
Internationale Eisenbahnbeförderung

Les parties situées à gauche de la ligne grasse doivent être remplies par l'expéditeur, les autres par le chemin de fer.
 De gedeelten gelegen links van de vette lijn moeten ingevuld worden door de afzender, de andere door de spoorweg.
 Die links der fettgedruckten Linie gelegenen Teile hat der Absender, die übrigen die Eisenbahn auszufüllen.
 Designar par une croix ce qui convient - Aanduiden met een kruis wat juist is - Zutreffendes ankreuzen.
 (cases - vakken - Felder 20, 21, 27, 57)

Timbre de contrôle
 Controlestempel
 Kontrollstempel

C 410

60
 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel van het station van afzending - Tagesstempel des Vers Bahnhofes

61
 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel van het station van bestemming - Tagesstempel des Best Bahnhofes

11 Gare destinataire - Station van bestemming - Bestimmungsbahnhof

12 Expéditeur, raison sociale - Afzender, Firma - Absender, Firma

Signature - Handtekening - Unterschrift

13 Destinataire, adresse (ville et pays) - Geadresseerde, adres (stad en land) - Empfänger, Adresse (Ort und Land)

14 Catégorie - Art - Kategorie - Art

15 Marque et No - Merk en Nr - Eigentumsmerkmal und Nr

16 Wagens - Wagens - Wagen

17 Tare - Eigengewicht - kg

18 Engins échangeables EUR - EURruiltuigen - EURaustauschgeräte

34

35

36 Enregistré - Ingeschreven - Abgefertigt

de - van - von

à - naar - nach

37

38

39 Itinéraires - Vervoerwegen - Leitungswege

40

41

42 A dédouaner à - In te klaren te - Zu verzollen in

43

44 Réexpédié de/pour - Voortgezonden van/naar - Neu aufgegeben von/nach

45

46 Lim de charge - Max la荷重 - La荷重grenze

47 Essieux - Assen - Achsen

48

49

50

19 Déclarations - Verklaringen - Erklärungen (CIM Art 6, 12, 15 etc)

20

21

22

23 Nombre - Aantal - Anzahl

24 Nature de l'emballage - Aard van de verpakking - Art der Verpackung

25 Désignation de la marchandise et, le cas échéant, marques et numéros - Aanduiding van het goed en, desgevallend, merken en nummers - Bezeichnung des Gutes und gegebenenfalls Zeichen und Nummern

26 Poids - Gewicht - kg

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOITURE - ORIGINEEL VAN DE VRACHTBRIEF - FRACHTBRIEF ORIGINAL

LETTRES DE VOITURES INTERNATIONALES

A partir du 1 janvier 1975, les lettres de voitures internationales de petite et grande vitesse subiront quelques modifications. Bien entendu, avant d'utiliser ces modèles nouveaux, les expéditeurs pourront épuiser leur stock de la version actuelle. Nous reproduisons ici, à l'intention de ceux qui se chargent de l'impression de leurs documents, le recto et le verso de la nouvelle lettre. Pour faciliter le travail des intéressés (employés ou imprimeurs), nous avons délimité par un trait noir les parties de la lettre qui ont été modifiées. Nous attirons l'attention sur un élément qui pourrait passer inaperçu : la mention rouge qui barre la feuille a, elle aussi, été modifiée.

1

1 Trafic - Verkeer - Verkehr		Code	Code	Montant Betrag Betrag encasse au départ bij vertrek ontvangen bei der Abfertigung einkassiert	FRANCO-FRANKO Monnaie du tarif Tariefmunt Tarifwährung	TE ONTVANGEN Monnaie du tarif Tariefmunt Tarifwährung	PORT DU Monnaie d'encassem Muntsoort v. inc. Erhebungswährung
2 Débours - Port antérieur Voorschot - Voorvracht Barvorschuss - Vorfracht	Monnaie Munt Währung	53	98	Cours Koers Kurs	28		99
3 Remboursement Nachnahme	Cours Koers Kurs	54	98	Cours Koers Kurs	29		99
4 Port - Vracht - Fracht de - van - von		74	75	76	77	78	79
pour - tot - bis							
82	83	Code		Km			
Total du port - Totaal van de vracht - Gesamtfracht				84	85	86	
87	Frais Kosten Gebühren			=	=	=	
Total des frais Totaal van de kosten Gebühren insgesamt				90	91	92	98
Port et frais Vracht en kosten Fracht und Gebühren		93	94	Cours Koers Kurs	95	96	97
5 Port - Vracht - Fracht de - van - von		74	75	76	77	78	79
pour - tot - bis							
82	83	Code		Km			
Frais - Kosten - Gebühren				=	=	=	
Total des frais Totaal van de kosten Gebühren insgesamt				90	91	92	98
Port et frais Vracht en kosten Fracht und Gebühren		93	94	Cours Koers Kurs	95	96	97
6 Port - Vracht - Fracht de - van - von		74	75	76	77	78	79
pour - tot - bis							
82	83	Code		Km			
Frais - Kosten - Gebühren				=	=	=	
Total des frais Totaal van de kosten Gebühren insgesamt				90	91	92	98
Port et frais Vracht en kosten Fracht und Gebühren		93	94	Cours Koers Kurs	95	96	97
7 Port - Vracht - Fracht de - van - von		74	75	76	77	78	79
pour - tot - bis							
82	83	Code		Km			
Frais - Kosten - Gebühren				=	=	=	
Total des frais Totaal van de kosten Gebühren insgesamt				90	91	92	98
Port et frais Vracht en kosten Fracht und Gebühren		93	94	Cours Koers Kurs	95	96	97
8 Port - Vracht - Fracht de - van - von		74	75	76	77	78	79
pour - tot - bis							
82	83	Code		Km			
Frais - Kosten - Gebühren				=	=	=	
Total des frais Totaal van de kosten Gebühren insgesamt				90	91	92	98
Port et frais Vracht en kosten Fracht und Gebühren		93	94	Cours Koers Kurs	95	96	97
9 Indications de service - Dienst aanduidingen - Dienstliche Bemerkungen				64	Report - Overdracht - Übertrag		65
Somme payée par l'expéditeur Door de afz. vooruitbet. som Frankatur des Absenders				52	Montant général Algemeen bedrag Gesamtbetrag		67
Partie du port payé Ged. van de vooruitbet. vracht Davon verwendete Frankatur				68			69
Reliquat disponible Beschikbare rest Restbetrag				70	71	98	72
					Somme à percevoir du destinataire Van de geadresseerde te ontvangen som Vom Empfänger zu erhebender Betrag		73

ORIGINAL DE LA LETTRE DE VOITURE - ORIGINAL VAN DE VRACHTBRIEF - FRACHTBRIEF ORIGINAL



Jusqu'à la fin de la saison d'hiver 73-74, les voyageurs à destination des Pays-Bas avaient la possibilité, en gare d'Anvers-Central, d'acheter un journal, de déambuler sur les quais, voire de se rafraîchir à la buvette (encore fallait-il être rapide dans ce dernier cas). A partir du 26 mai, plus de question de s'attarder : il faut faire provision de lecture ou se désaltérer à Bruxelles, avant le départ. En effet, l'arrêt à Anvers a été sensiblement écourté.

Le temps d'arrêt a été également réduit en gare de Roosendaal, et cela grâce à la mise en service de rames réversibles bi-courant.

Anvers étant une gare en cul de sac, il fallait, le train une fois arrêté, décrocher la locomotive, en amener une deuxième, l'accrocher à l'autre bout de la rame, procéder à des essais de freins avant le départ. A Roosendaal, nouveau changement de locomotive, puisque le réseau néerlandais n'est pas alimenté sur les mêmes bases que le réseau belge (1 500 volts au lieu de 3 000).

Pour gagner 10 à 15 minutes sur le trajet, les Nederlandse Spoorwegen et la SNCB ont voulu simplifier ces opérations en mettant en service un matériel simple et pratique.



rames réversibles pour Amsterdam

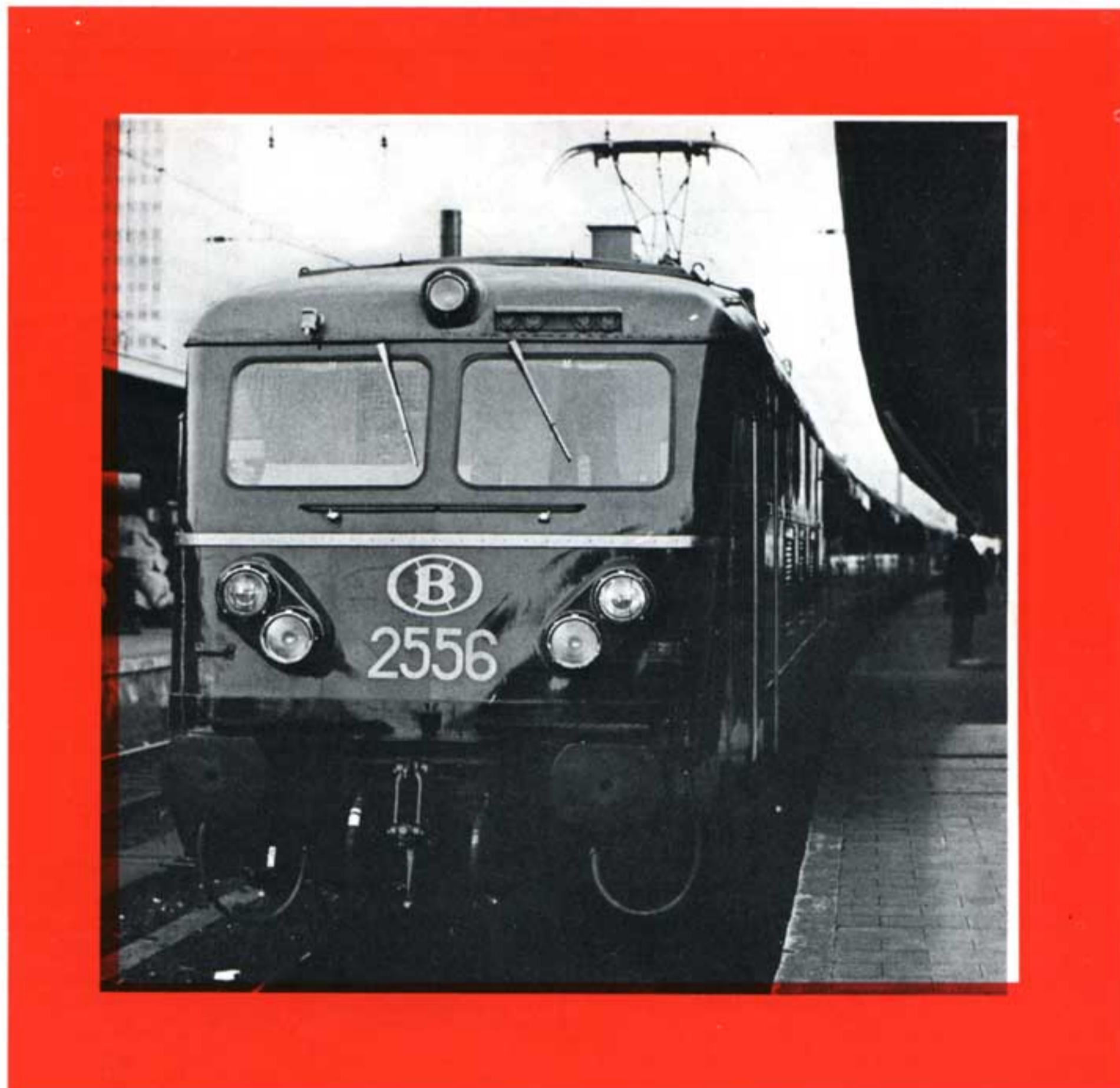


A partir de l'été 1974 donc, les rames Bénélux sont tirées par des locomotives bi-courant, qui peuvent circuler tant aux Pays-Bas qu'en Belgique. Des voitures-pilotes ont été construites par nos voisins et sont placées en bout de rame. Elles comprennent, outre un fourgon et un buffet de 24 places, un poste de pilotage semblable à celui de la locomotive utilisée. A Anvers, le machiniste branche les commandes de la locomotive sur la voiture-pilote; il change d'habitacle et deux minutes à peine après l'arrivée, le train repart. A Roosendaal, nouvelle manœuvre brève et le train peut continuer, alimenté à ce moment sous une tension électrique différente.

Les voitures de 1^e classe et les voitures mixtes — 1^e et 2^e classes — construites par la SNCB, bénéficient d'un confort accru : sièges inclinables, suspension améliorée, isolation acoustique et thermique soignée, éclairage d'ambiance très lumineux, lampes-liseuses individuelles, sonorisation intérieure permettant de signaler l'entrée dans chaque gare-étape.

Les horaires présentent également quelques modifications : les départs ont lieu à présent, aux heures 10 à Bruxelles-Midi et aux heures 27 à Amsterdam, et cela chaque jour entre la 7^e et la 22^e heures. Pour ce qui concerne le service intérieur, il faut savoir qu'aux heures creuses, un train direct reliera Bruxelles à Anvers tous les quarts d'heure; ces trains belges feront arrêt à Berchem.

Ces adaptations ont été rendues nécessaires par l'accroissement considérable de la fréquentation de la ligne belgo-hollandaise. Le nombre de voyageurs (dans les deux sens) étant passé en 10 ans de 650 000 à 1 150 000, les rames réversibles courtes (automotrices) ne suffisaient plus pour donner entière satisfaction à la clientèle. Les deux réseaux voisins ont trouvé là une solution souple qui permettra probablement, dans l'avenir d'autres améliorations encore.





"FORUM"

à Bruxelles

Jean Yanne : « D'habitude, en une dizaine de jours, on pouvait faire quatre ou cinq villes. On prenait l'avion, on allait sur place, on présentait le film dans une salle. Et finalement, on ne rencontrait jamais les gens qu'on voulait voir; les journalistes. Avec un train, je fais 25 villes en 10 jours je vais chercher les journalistes chez eux, je suis sûr de n'avoir qu'eux devant moi et de vendre ma salade à ceux qui doivent l'utiliser ».

Un marathon de 5 500 kilomètres, avec la voiture-bar, la voiture-expo-conférence de presse, une voiture-restaurant et deux voitures-lits munies d'un salon et de douches. Ils sont partis un matin et n'ont pratiquement plus quitté le train pendant 10 jours.

Détail amusant : le département commercial de la SNCF n'avait pas prospecté. Non, c'est Jean Yanne qui, d'initiative, est allé dire à un chef de gare : « Il me faudrait un train ». On lui a montré le Forum : « C'est tout à fait cela », dit-il simplement. C'est donc que le Forum répondait à un besoin.

Nous vous avons parlé du train « trexpo ». Bien.

Les Français ont également leur train-exposition, qu'ils ont baptisé « forum ».

Ce train, nous l'avons vu à Bruxelles, au début du mois de Mars. Pendant quelques heures, Bruxelles fut en effet la deuxième étape du périple de 10 jours entamé par Jean Yanne, le cinéaste français, pour présenter son nouveau film dans 25 villes différentes.



TRAIN EXPOSITION VACANCES : 16 JOURS EN MARS

Première opération «trexpo» en Belgique : le train exposition vacances. Une initiative qui venait à son heure, juste avant l'ouverture du salon des vacances à Bruxelles.

Du 6 au 21 mars, donc, dans 14 gares belges, on a pu voir, en plus des deux voitures-exposition qui présentaient le tourisme dans six pays européens (Autriche, Allemagne, France, Italie, Luxembourg et Suisse), deux voitures-couchettes rénovées et une voiture-lits climatisée. Ces dernières entrent régulièrement dans la composition des trains internationaux et donc, bien entendu, des trains de vacances.

Aux journalistes qui participaient au « vernissage » de ce trexpo, Monsieur De Smet, adjoint au directeur commercial de la SNCB, a rappelé le double objectif des réseaux ferroviaires :

« En premier lieu, puisque 'les vacances commencent dans le train', offrir des conditions de confort et d'agrément toujours plus affinées. En complément, environner ces voyages d'un ensemble de facilités et de services les plus agréables. S'il est vrai que le chemin de fer assure, par tradition, les départs en vacances massifs, il prétend aussi offrir à ses clients de toutes catégories sociales des voyages personnalisés, des excursions sur mesure, des vacances 'à la carte'. »

« Un autre objectif constant est de réduire les temps de parcours, d'accélérer les horaires, voire au besoin de créer des relations rapides. »

Et l'orateur, sur cette déclaration, enchaînait en exposant les améliorations horaires intervenues dans les services internationaux et dont nous avons parlé dans un récent numéro.

Pendant 16 jours, le train exposition vacances a connu un beau succès. Musique, audio-visuel, visite très détendue, environnement agréable, tout y concourait.

Les voitures trexpo, maintenant, attendent d'autres utilisateurs.



TOURISME SOCIAL

Service public, la SNCB accorde toute son attention au tourisme social : la détente, c'est important. Le tourisme peut également jouer un rôle dans l'entreprise : les membres du personnel aiment se retrouver en groupe pour une journée de détente.

De nombreux avantages ont été prévus pour mettre le tourisme en Belgique à la portée de toutes les bourses. Le pays

vous paraît bien petit ? Mais il y a tant à voir !

Une journée de congé, au terme d'une période lourde, une petite excursion... et vous revenez regonflé, l'esprit libéré des soucis professionnels, rafraîchi par la promenade.

Tout cela est possible, et sans « coup de fusil », grâce aux formules de la SNCB qui vous conduiront partout dans le pays et même dans quelques villes voisines :

- la carte t, abonnement touristique à forfait (5, 10 ou 15 jours de validité);
- la réduction à demi tarif pendant un mois;
- les billets à prix réduit « une journée à la mer / en Ardenne »;
- « un beau jour à... » : excursions individuelles en Belgique et même à l'étranger;
- des excursions « train + car »;
- des formules avantageuses de voyages en groupe.

Toutes les informations utiles sont reprises dans notre dépliant « Le train en vacances ». Vous trouverez celui-ci dans les bureaux de renseignements des gares. Nous vous l'enversons volontiers (même en plusieurs exemplaires, pour le service social de votre entreprise) si vous nous en faites la demande (en indiquant la quantité désirée) au moyen d'une carte postale adressée à

S.N.C.B.
Service de publicité, bureau 61.23
Rue de France, 85
1070 Bruxelles.

BILLETS D'AVION ET DE TRAIN

Un train circule régulièrement entre Bruxelles Central et Zaventem. Il prend à bord la clientèle de la Sabena qui ne se rend pas à l'aéroport par le service de bus de l'Air Terminal ou par un moyen de transport particulier.

Bon nombre de voyageurs venus de province profitent de ce train. Jusqu'au 31 mars dernier, ils devaient faire l'acquisition de leur titre de transport au guichet d'une gare. Un accord entre la Sabena et la SNCB — entré en vigueur le 1 avril — leur permet aujourd'hui d'acheter en même temps les billets d'avion et les titres de transport pour la partie « terrestre » de leur voyage. But de l'accord : faire gagner du temps à ces voyageurs, leur éviter l'attente aux guichets de gares.

C'est bien plus facile, en effet : un seul déplacement suffit pour tout régler.

La mesure est valable dans les bureaux Sabena de province (et non à Bruxelles), soit à Liège, Anvers, Ostende, Charleroi, Gand, Mons et Hasselt.

NOUVEAUX HORAIRES AU 26 MAI

Bruxelles-Anvers

Nous avons déjà parlé des rames réversibles bicourant mises en service sur la ligne Bénélux, entre Bruxelles et Amsterdam. L'amélioration de cette relation a permis d'adapter le service de liaison entre Anvers et la capitale belge. A partir de cet été, en heure creuse, six trains établissent la liaison dans chaque sens : 1 Bénélux, 3 directs (qui font tous arrêt à Berchem) et 2 omnibus. Aux heures de pointe, bien entendu, la cadence reste liée aux besoins particuliers.

Bruxelles-Charleroi

La ligne de Charleroi prolonge celle d'Anvers. Les améliorations de l'une profitent à l'autre.

Ainsi, l'horaire du semi-direct Bruxelles-Charleroi est maintenant accéléré par la suppression de certains arrêts entre Nivelles et Charleroi. Chaque heure, donc, les voyageurs disposent de deux trains rapides dans chaque sens.

Les gares « délaissées » sont maintenant desservies par un train omnibus collecteur ou distributeur, la gare de Nivelles servant de pivot.

Anvers-Gand

C'est fait, maintenant : la ligne est mise à double voie entre Oostakker et Lokeren. Comme le trafic a progressé de 45 % depuis l'électrification, la SNCB a renforcé la cadence de desserte horaire : un direct (51 minutes de trajet), un semi-direct (58 minutes), un omnibus Anvers-St-Nicolas, et bien sûr des trains supplémentaires aux heures de pointe.

DELAI GARANTI : DERNIERS ESSAIS

En 1972 (dans nos numéros 3 et 5), nous avons tracé les grandes lignes du régime de délai garanti pour l'acheminement des marchandises. En bref, il s'agit de fixer un délai qui ne soit pas fonction d'une distance quotidienne moyenne mais d'un plan d'acheminement par trains désignés, l'expéditeur ayant réservé la place de son (ses) wagon(s) dans ces trains et le chemin de fer s'engageant à livrer la marchandise au moment désiré.

Au passage, nous avons noté que parmi tous les projets de pictogramme « délai garanti » proposés par les réseaux concernés, c'est le « G » belge que l'UIC avait retenu.

On peut donc voir ce G utilisé sur un certain nombre de relations depuis le 1 mars. En effet, les clients qui en font la demande à la signature de leur contrat de transport peuvent obtenir l'acheminement de leurs marchandises sous ce régime. Il s'agit encore d'essais, pratiqués sur un nombre limité de relations.

Nous tiendrons bien entendu nos lecteurs au courant des résultats de ces essais et des développements de l'opération.



LA QUADRICOURANT FAIT GAGNER DEUX HEURES DE SOLEIL

A partir de cette année, le train d'agence Freccia del Sole mènera ses passagers bien plus vite à destination. A Rimini, notamment.

Dans le passé, partis de Bruxelles un soir, les voyageurs atteignaient la station italienne le lendemain à midi. Beaucoup d'entre eux devaient encore accomplir un supplément de voyage pour se rendre dans des stations voisines. Transfert en autocar, désignation d'un hôtel, d'une chambre, installation précipitée : il fallait bien s'arranger pour ne pas manquer le repas de midi.

A partir de la saison qui commence, ce train est tracté sans discontinuité de Bru à Spiez (en Suisse) par une seule locomotive, une quadricourant de la SNCB. C'est une première pour la SNCB : une locomotive belge parcourt quatre réseaux différents : Belgique, Luxembourg, France et Suisse.

Conséquence directe de cette mesure : parti de Bruxelles à la même heure, le train atteint Rimini deux heures plus tôt, soit à 9 h 45 au lieu de midi. Les voyageurs peuvent maintenant prendre leur premier repas de vacances de manière détendue, et à l'heure souhaitée.

Une mesure qu'ils apprécieront certainement.

DES LOCOS TOUTES NEUVES

Six locomotives nouvelles ont été livrées récemment à la SNCB par l'association momentanée « Alstom - La Brugeoise et Nivelles ». Elles sont quasiment identiques aux locos françaises de la série 40.100, dont elles se distinguent par le numéro (série 18) et la bande de couleur longitudinale, bleue pour la SNCB (et rouge pour la SNCF).

La fiche technique :

loco à deux bogies — un moteur de traction par bogie, les trois essieux de chaque bogie étant couplés par engrenages.

vitesse max. : 180 km/h.

poids : 113 t.

longueur totale : 22,08 m.

Ces nouvelles locos seront affectées aux relations internationales Paris - Bruxelles - Cologne et Paris - Liège - Cologne. Elles assureront aussi la traction des trains les plus lourds (850 t pour les T.E.E. Bruxelles-Paris) en respectant facilement l'horaire imposé.

Il fallait étendre l'effectif actuel des locomotives polycourant (séries 15 et 16) d'une part pour assurer des services supplémentaires résultant de la mise en circulation de nouveaux trains internationaux, d'autre part pour disposer d'une plus grande réserve. Voilà qui est fait.



LE CENTRE DE COMMUNICATIONS NORD

Dans l'optique de l'intégration des modes de transports publics et de la proximité du complexe du World Trade Center, le Ministère des Communications a eu l'idée de faire de la future station de métro de la ligne Sud-Nord, située dans la rue du Progrès, en face du bâtiment SNCB des voyageurs de Bruxelles Nord, un ensemble plus vaste dénommé « Centre de Communications Nord ».

L'ensemble comprendra une station de métro au niveau moins deux, une gare d'autobus (SNCB, SNCV, STIB) au niveau moins un et un hall d'accès situé au niveau zéro, celui de l'actuelle esplanade. Dans l'avenir, on projette la construction de parkings sous le niveau du métro et d'un bâtiment de quatre étages au-dessus du niveau de l'esplanade.

Les relations entre les installations SNCB d'une part et les bus, trams et métro d'autre part se feront par l'esplanade, dont on aura couvert une partie et ramené la largeur à 18 mètres.

En fait, l'esplanade et le parking situé en-dessous de celle-ci devront être démolis. Pendant les travaux, l'accès des piétons, taxis et camions à la gare sera naturellement assuré.

428 KM/H : RECORD DU TRAIN

On étudie un peu partout de nouvelles formules de propulsion et de sustentation. Au nord l'Orléans, par exemple, une ligne de 18 kilomètres, en T renversé a été construite pour les essais de l'aérotrain interurbain 1-80.

Récemment, le prototype a établi un record moyen de 425 km/h, poussant même une pointe à 428. Ces vitesses étaient contrôlées avec précision par un appareillage important.

Le coussin d'air ne semble donc pas inciter les véhicules à un doux farniente !

POUR LA LAINE AUSTRALIENNE : ZEEBRUGES

Pour le stockage et la distribution de la laine australienne en Europe, l'Australian Wool Corporation a choisi Zeebrugge. L'Ocean Container Terminal a en effet reçu, à la mi-mars, un chargement de 6 500 balles de laine (environ 1000 tonnes) amené par le porte-conteneurs Kangourou. C'est un événement de taille pour notre port belge ainsi élu entre tous les ports européens.



PARKING NOUVEAU A BRUXELLES MIDI

Le parking de la gare de Bruxelles-Midi vient de s'étendre : 235 emplacements nouveaux attendent les voitures chaque jour, entre 6 et 24 heures, au coin de la rue de France et de la rue de l'Instruction. Parking en sous-sol, établi sur deux niveaux, il se situe à quelque 50 mètres de celui qu'on connaît déjà.

Une journée de parking coûte 50 francs. Mais les usagers réguliers peuvent prendre un abonnement. Ils paieront 800 francs pour un mois, ou bien 750 francs, s'ils sont titulaires d'un abonnement chemin de fer. Ces abonnements sont délivrés au guichet n° 9 de la gare.

A PARTIR DU 26 MAI 1974, A
COPENHAGUE
EN TRANS EUROP EXPRESS

D. 08.16 | BRUXELLES M ↑ 22.04 A.
A. 20.09 ↓ COPENHAGUE | 09.50 D.

DIAMANT+MERKUR 

CORRESPOND. DE NUIT DE ET VERS STOCKHOLM ET OSLO



La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et de horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
P. SERGYSELS - BRUXELLES.

Rédaction :
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 2299
Conception : P. Funken, Bruxelles
Imprimerie : S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos :
Cinéphoto S.N.C.B. : 1, 3, 4, 5, 7, 8, 20, 21
Publicité S.N.C.B. : 2, 7, 9, 12, 13, 21
Putman : 10, 11
Uic : 15, 16

je consomme moins, je pollue moins

