

inFormations S.N.C.B

BULLETIN
DE LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

PUBLICATION
BIMESTRIELLE



5 | 74



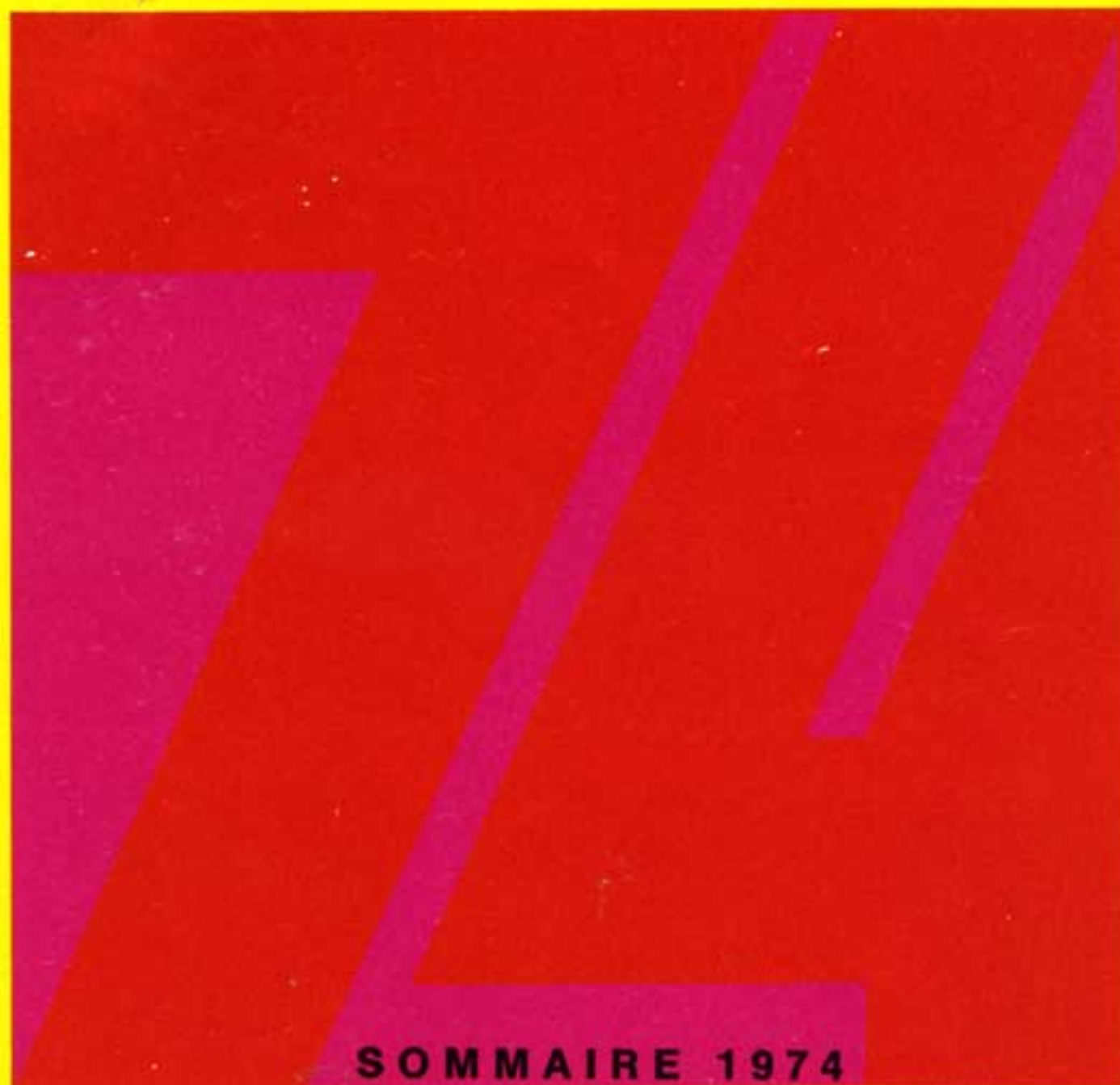


EDITORIAL

Fin 73, écologistes et économistes avaient tiré la sonnette d'alarme : le problème énergétique devenait crucial. Et de fait, on nous conseillait de toutes parts d'économiser l'énergie, de chercher d'autres sources de chaleur, d'autres combustibles; le pétrole allait devenir rare.

Toute l'industrie, pourtant, ne s'était pas convertie au pétrole. Et si, en 1974, nous avons beaucoup parlé de charbon dans cette revue, c'est que les perspectives en cette matière ne sont pas si mauvaises que d'aucuns le prétendaient. Par des importations massives, notre économie peut encore faire face et même substituer le charbon au pétrole dans un certain nombre d'activités industrielles.

On verra dans le sommaire général de l'année que nous donnons ici, que ces perspectives encouragent même une entreprise à investir dans une modernisation complète de ses installations de réception. Et cela, c'est très intéressant. Nous y consacrons d'ailleurs un « feuilleton » : pendant plusieurs numéros encore, nous montrerons comment s'opère cette modernisation, les avantages quelle apportera et les problèmes éventuels qu'elle posera. En moins d'un an — c'est ce que le constructeur prévoit — nous aurons fait le tour du problème. Nous analyserons bien entendu les répercussions de cette opération pour le chemin de fer : réorganisation du trafic, mise à disposition d'un matériel roulant tout différent... Et l'on verra ainsi que ce transporteur, au seuil de ses 150 ans, possède encore les forces vives nécessaires pour suivre la dynamique des affaires.



SOMMAIRE 1974



TARIF - HORAIRE

Le sommaire ci-dessous portant sur toute l'année, on trouvera celui du présent numéro dans les cadres de couleur.

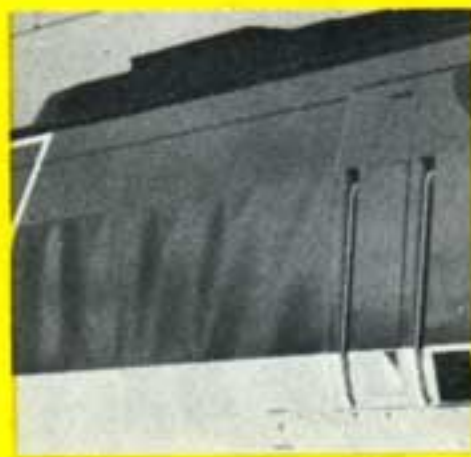
- Une brochure pour les exportateurs : **1, 15**
- Tarifs à vendre : **2, 16-17**
- Lettre de voiture nouvelle : **2, 18-19**
- Tourisme social : **2, 22**
- Délai garanti : **2, 22**
- Horaires d'été : **2, 22**
- Billets de train et d'avion : **2, 23**
- Affranchissement de la lettre de voiture : **4, 9-11**
- Nouvelle NCM : **5, 10**
- Tarif commun franco-belge : **5, 11**
- Horaires nouveaux : **5, 13**



TOURISME

- Autos-couchettes en 1973 : **1, 13**
- Paris-Fos, prix global : **1, 14**
- Vacances d'été : **1, 14**
- Vacances de neige : **4, 13**
- TEE à votre service : **4, 12**
- Un voyage gratuit en voitures-lits : **4, 9**
- Trains de soirée : **5, 18**

EPOQUE



Chemin de fer de l'avenir : 1, 3 à 6
Croissance zéro pour l'automobile : 1, 7-8
Centre de communications Nord : 2, 23
428 km/h, record du train : 2, 23
La laine australienne à Zeebruges : 2, 23
Train Forum à Bruxelles : 2, 21

EQUIPEMENT



Suspension pendulaire en Italie : 1, 14
Transports de verre : 1, 15
Voitures standard européennes :
2, 14-15
Rames bicourant pour Amsterdam :
2, 20
Six locomotives nouvelles : 2, 22
Quadricourant pour Rimini : 2, 22
Wagons bâchés : 5, 14-15



NOUVELLES B



Fuels, records en 1973 : 1, 15
SNCB 1973 : 2, 3-9
Trexpo; 16 jours en mars : 2, 21
Parking B à Bruxelles Midi : 2, 23
Série de plaquettes locomotives : 4, 15
Agences en douane SNCB : 4, 10-11
Nouveau directeur commercial : 5, 4
Restructuration à Charleroi : 5, 5-8
Six mois de trafic : 5, 9

CONTAINER



Terminal container Charleroi : 4, 6-8
Yokohama-Bruxelles, 13.000 km : 4, 13
Neuf cents wagons nouveaux : 4, 13
30.000 containers au terminal d'Anvers : 5, 16



ENTREPRISE



37.000 tonnes de charbon : 1, 9-11
Edmond Depaire, le camion complète le wagon : 2, 10-11
Vingt trains de klinkers : 2, 12-13
Le coke hennuyer en progrès : 4, 3-5
Des wagons qui ne chôment pas : 4, 12
Travaux à Tertre : 5, 12



NOUVEAU DIRECTEUR COMMERCIAL



Le 11 octobre dernier, le Conseil d'Administration a désigné M. DE HAECK F. comme directeur commercial en remplacement de M. WEBER R. appelé aux fonctions de directeur général adjoint. M. DE HAECK est âgé de 52 ans. Il est entré au chemin de fer à Termonde en 1941.

Entre 1949 et 1971, il a été, presque en permanence, chargé de fonctions de conseiller de plusieurs Ministres des Communications concernant la politique nationale et internationale de transport ainsi que les relations entre l'Etat et les Chemins de fer.

En 1971, M. DE HAECK fut nommé inspecteur en chef à la tête du trafic marchandises par wagons complets de la Direction Commerciale et reprit à cette occasion effectivement service au chemin de fer. Ajoutons encore que M. DE HAECK est membre du Comité Consultatif des transports auprès de la Commission des Communautés Européennes.

Nous ne doutons pas de la qualité de l'accueil que la clientèle réservera à notre nouveau directeur commercial.

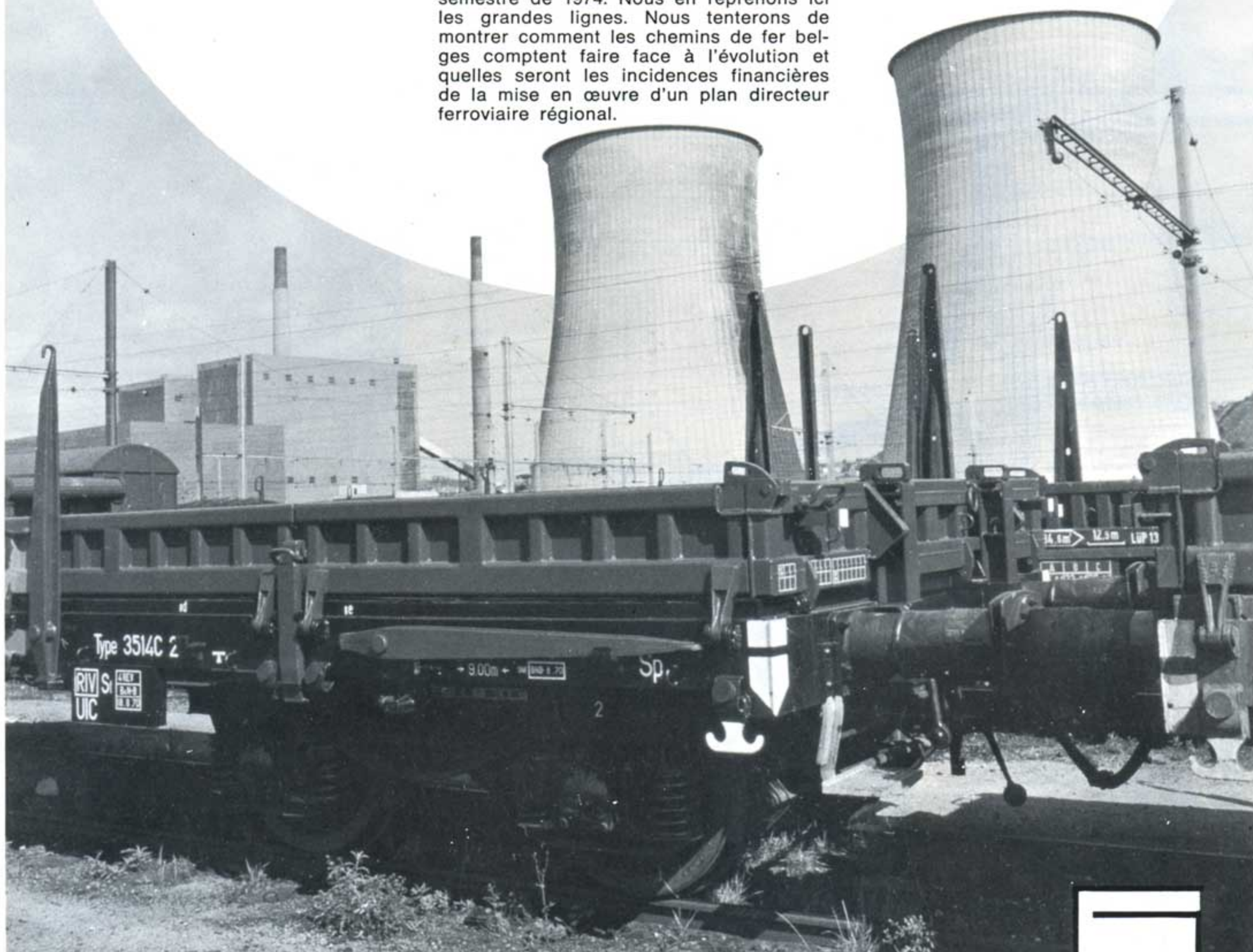


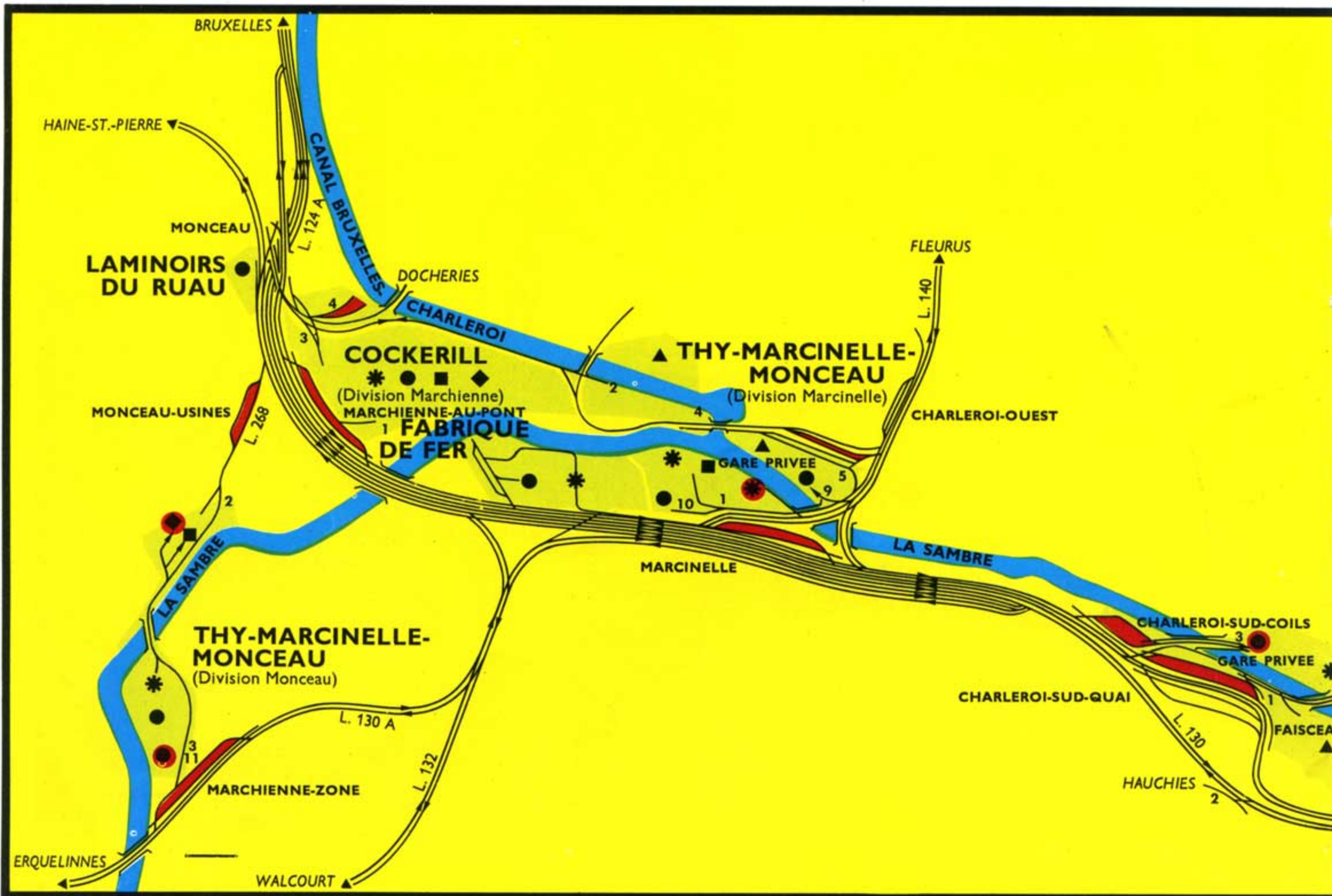
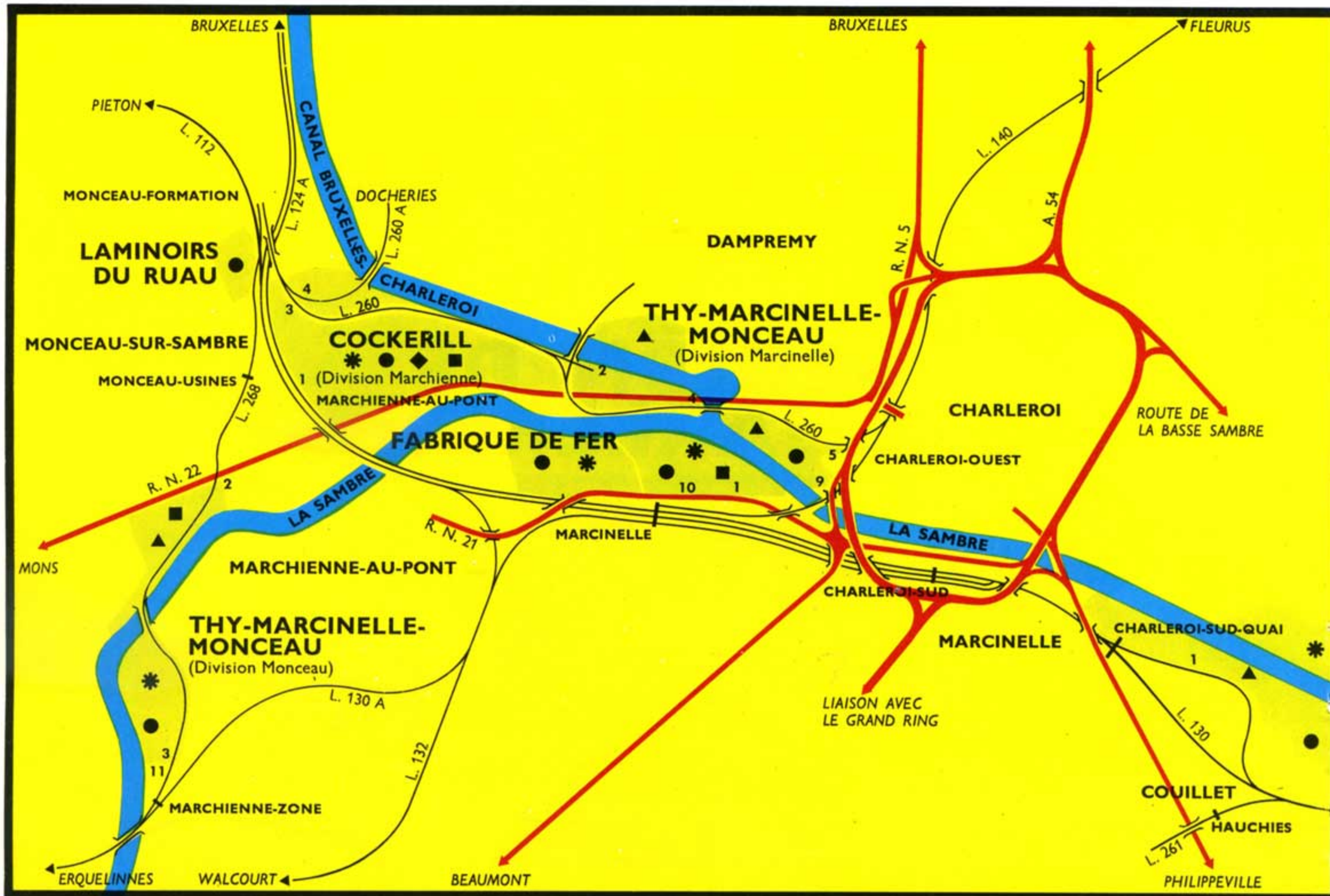
UN PLAN D'AMENAGEMENT POUR LA REGION DE CHARLEROI

Si comme prévu, la sidérurgie carolo-régienne augmente sa production de plus de 50 % d'ici 1980, un important problème de transports se posera aux entreprises de la région et au chemin de fer.

Malgré la disparition des transports liés à l'activité des charbonnages, les installations ferroviaires dans la région de Charleroi arrivent aujourd'hui à saturation. Le progrès nouveau de la sidérurgie — avec accroissement de la production et développement de la spécialisation — débouche inmanquablement sur la nécessité d'un réaménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Un projet de restructuration du réseau carolorégien a été élaboré dans le premier semestre de 1974. Nous en reprenons ici les grandes lignes. Nous tenterons de montrer comment les chemins de fer belges comptent faire face à l'évolution et quelles seront les incidences financières de la mise en œuvre d'un plan directeur ferroviaire régional.

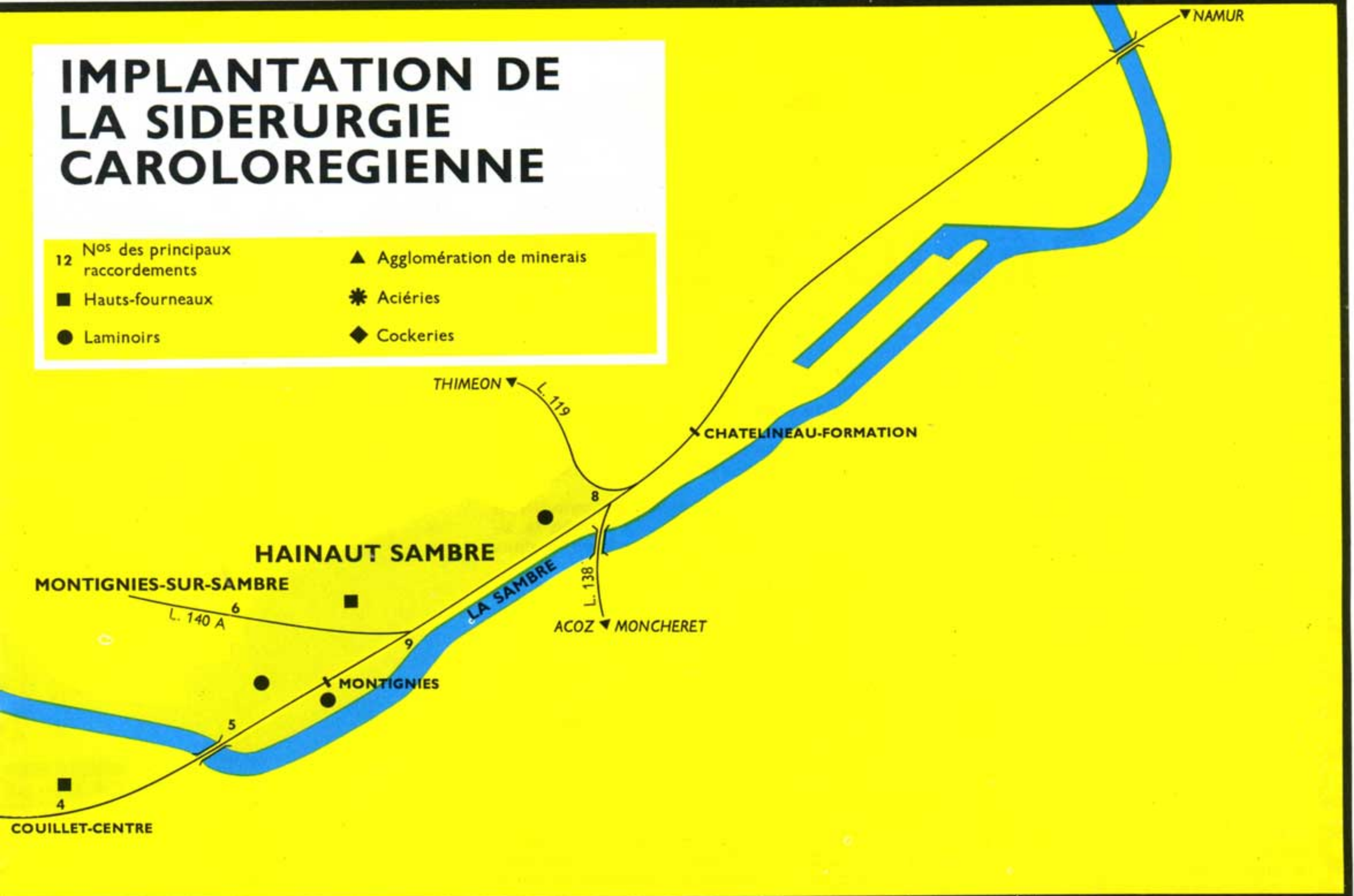




IMPLANTATION DE LA SIDERURGIE CAROLOREGIENNE

- 12 N^{os} des principaux raccords
- Hauts-fourneaux
 - Laminiers

- ▲ Agglomération de minerais
- * Aciéries
- ◆ Cockeries

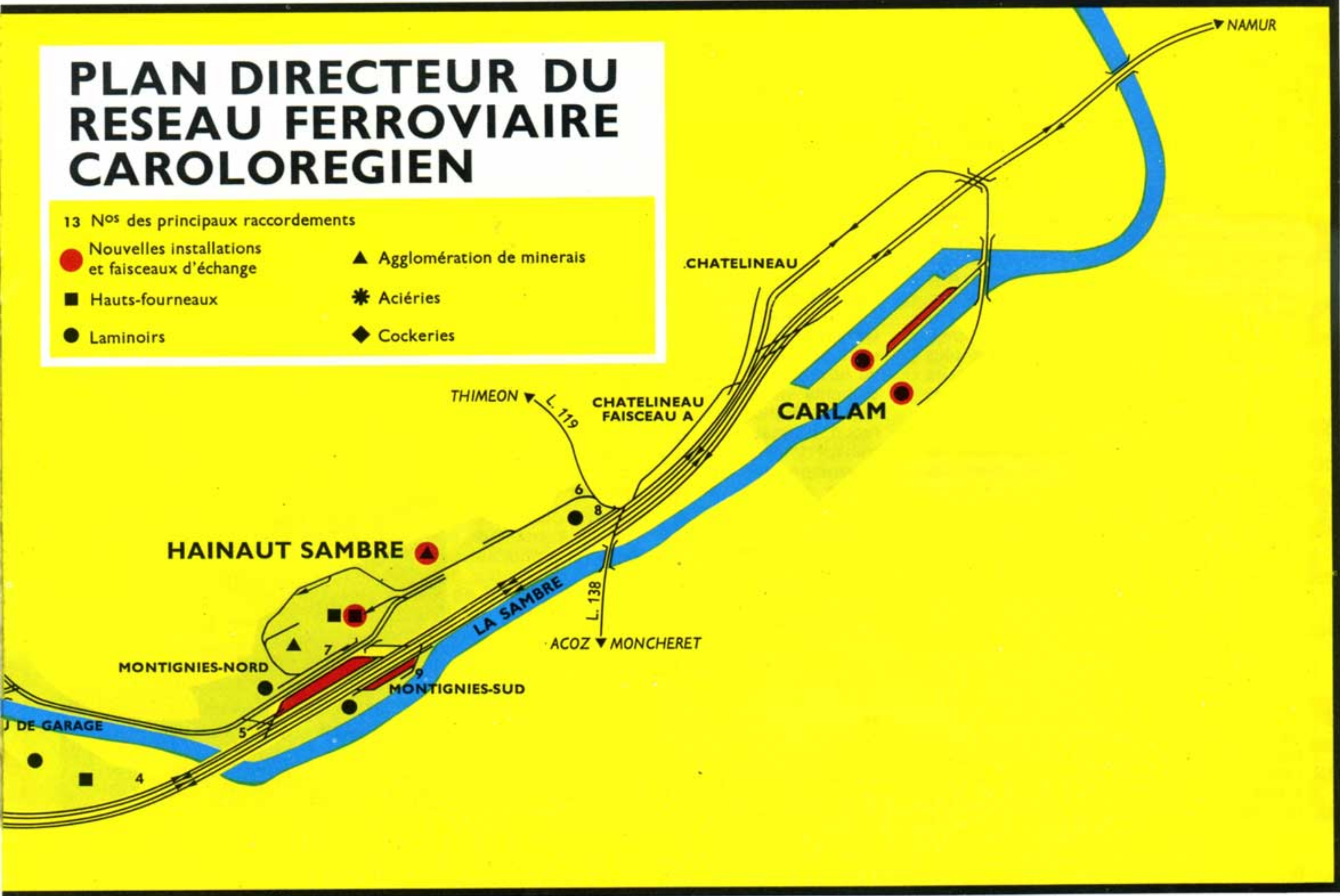


PLAN DIRECTEUR DU RESEAU FERROVIAIRE CAROLOREGIEN

- 13 N^{os} des principaux raccords

- Nouvelles installations et faisceaux d'échange
- Hauts-fourneaux
- Laminiers

- ▲ Agglomération de minerais
- * Aciéries
- ◆ Cockeries



LA REGION DE CHARLEROI

Les cinq grands

La sidérurgie est représentée à Charleroi par cinq grandes entreprises installées dans la vallée de la Sambre (lignes 130 et 130 A) et du canal Bruxelles-Charleroi (ligne 124).

D'ouest en est, on découvre d'abord la division de Monceau des Forges de Thy Marcinelle et Monceau (TMM). Plus au nord, au croisement des lignes ferroviaires 112 et 268, les Laminoirs du Ruau voisinent avec les installations de Cockerill, groupe de Marchienne, installées entre le Canal et la Sambre.

La Fabrique de Fer de Charleroi et la deuxième division de TMM sont situées le long de la Sambre sur le territoire de Marcinelle. Plus loin, enfin, à l'est de la ville, Hainaut-Sambre étale ses usines de Charleroi-Sud à Châtelineau.

Ensemble, ces entreprises atteignent une production annuelle de plus de 5,5 millions de tonnes, soit près de 36 % de la production belge. Leur activité s'oriente vers les profilés, les aciers marchands et les tôles. Le chemin de fer traite pour ces usines un trafic annuel de 23 millions de tonnes, constitué essentiellement par les réceptions de matières premières et par les expéditions de produits sidérurgiques.

Dessertes et circulation déjà difficiles

Les installations ferroviaires naguère suffisantes s'avèrent déjà aujourd'hui trop exigüés : il n'est pas rare que des trains entiers doivent être retenus dans des gares intermédiaires jusqu'au moment où ils pourront être reçus par les usines. En effet, à l'arrivée, les trains chargés de matières premières embouteillent les raccordements et les faisceaux d'attente. A la sortie des usines, les points de chargement connaissent des difficultés comparables. En résumé, les installations terminales existantes ne permettent déjà plus de traiter avec la souplesse nécessaire tous les mouvements de wagons requis par un trafic en forte expansion depuis quelques années.

La circulation des rames est aussi devenue très difficile, notamment sur les lignes 130 et 124 empruntées par de nombreux trains de voyageurs. Les exigences de célérité et de régularité de ce trafic se concilient de plus en plus difficilement avec l'obligation de traiter des transports lourds de marchandises qui donnent lieu à une circulation forcément plus lente.

Développement de la production

Les cinq entreprises concernées investiront 15 milliards de francs dans les six années à venir. Les investissements concernant la modernisation et le développement des installations diverses interviennent dans le processus de production d'acier (bandes d'agglomération de minéral, cokeries, hauts fourneaux, aciéries,

laminoirs, — Carlam, notamment — lignes de parachèvement).

Ces extensions se répercuteront sur l'activité ferroviaire. On doit s'attendre à une progression du trafic de 27 % entre 1974 et 1976 et à un bond de l'ordre de 52 % d'ici 1980.

Un groupe de travail mixte industrie/SNCB a étudié de façon très approfondie la situation. Il a formulé ses objectifs dans un plan directeur ferroviaire.

Ce plan vise principalement la modernisation de l'infrastructure. Sa conception a tenu compte d'un certain nombre d'éléments qui sont du domaine propre des entreprises à desservir (raccordements, gares privées et installations de chargement/déchargement) car la souplesse de l'approvisionnement et de la distribution ne dépend pas exclusivement du chemin de fer.

Infrastructure remaniée

Le plan envisage trois types d'aménagements. D'abord, la restructuration des voies principales; ensuite l'augmentation de la capacité des faisceaux des gares d'échange; enfin l'adaptation des raccordements et gares privées.

En ce qui concerne la restructuration des voies principales, l'objectif à atteindre consisterait à séparer la circulation des trains de voyageurs de la circulation des rames de marchandises, par l'établissement d'une ligne marchandises continue à double voie entre Châtelineau et Monceau.

Un faisceau de voies de garage devrait être établi à Charleroi Sud Quai, qui se trouve à mi-chemin entre Châtelineau et Monceau, et qui renforcerait la capacité de ces deux gares de formation.

L'augmentation de la capacité de certains faisceaux d'échange nécessitera des aménagements à Marcinelle, à Dampremy, à Marchienne-Zone et à Charleroi Sud Quai. Le développement prévisible du trafic devrait normalement conduire les industries de la région à moderniser certains raccordements dans leur domaine propre afin que les trafics ferroviaires s'intègrent de façon harmonieuse dans leur chaîne de transport. Nous ne nous attarderons pas davantage sur ce point particulier, qui relève de l'initiative des sociétés intéressées.

Investissements

Quelque 3 milliards seront nécessaires pour la réalisation des travaux décrits ci-dessus et pour l'acquisition des nouveaux wagons nécessités par le développement du trafic.

En fin de compte, l'investissement est relativement modéré en regard des services qu'il doit procurer à la région. Une concertation entre les instances économiques régionales, la SNCB et son autorité de tutelle s'est établie pour résoudre le problème posé par le financement de cet investissement.





1974

Nouvelle Progression?

Va-t-on battre, en 1974, le record de trafic établi l'année dernière ? Jamais, depuis la deuxième guerre mondiale, le chemin de fer n'avait transporté autant de marchandises. La comparaison des résultats du premier semestre 1973 et 1974 laisse entrevoir un nouveau progrès, ce qui permet d'espérer un résultat plus satisfaisant encore pour l'ensemble de l'année.

On a transporté, entre janvier et juillet 1974 davantage de marchandises et ce sur des distances plus longues : le tonnage accuse un bond de 7,6 %, le nombre de tonnes-kilomètres progresse de 9,7 % et le parcours moyen passe de 107,5 à 109,7 kilomètres.

L'usage de plus en plus courant de wagons à bogies a permis par ailleurs d'amener le chargement moyen par véhicule à plus de 30 tonnes. Là encore, il s'agit d'un record.

De la ventilation des résultats, on peut tirer quelques conclusions importantes : les produits de carrière stagnent, le transport d'huiles minérales régresse sensiblement (-9,9 %) — la crise pétrolière, sans doute ! — mais les autres produits suivent la courbe ascendante amorcée en 1973. Les meilleurs accroissements apparaissent dans le domaine des minerais et produits métallurgiques : 575.000 et 1.056.000 tonnes en plus, respectivement.

Les tableaux montrent encore clairement la montée sensible dans le domaine des combustibles solides, des produits agricoles, des matériaux de construction et de ce qu'on appelle les « divers ».

Il faut chercher l'explication de ces résultats encourageants dans l'évolution favorable de trois grands courants de trafic : le trafic portuaire (exportations et importations), le transit terrestre et le transit maritime. Ces progrès compensent largement la régression du trafic intérieur (-1,7 % en tonnage).

En résumé, avec près de trois millions de tonnes en plus au cours du premier semestre, on peut s'attendre à ce que 1974 soit une nouvelle année record. Le trafic total pour 12 mois devrait approcher les 80 millions de tonnes, contre 75 millions en 1973. Nous ne manquerons pas d'analyser, dans un prochain numéro, les statistiques du second semestre.

COMPARAISON DU TRAFIC MARCHANDISES 1er SEMESTRE 1973 ET 1er SEMESTRE 1974	Libellé	1973 1er semestre	1974 1er semestre	Ecart en %
	Tonnes (en milliers)	38.634	41.552	+ 7,6
	T/km (en millions)	4.153	4.558	+ 9,8
	Tonnes/wagons	29,6	30,6	+ 3,4
	Distances Moyennes en km	107,5	109,7	+ 2,0
	Recettes en (en millions de F)	4.194	4.757	+ 13,4
	Recette moyenne par T/km en centimes	101,0	104,4	+ 3,4

PAR GRANDS COURANTS DE TRAFIC

	Tonnes (en milliers)			TK (en millions)			Recettes (en millions)		
	1 sem. 73	1 sem. 74	Ecart en %	1 sem. 73	1 sem. 74	Ecart en %	1 sem. 73	1 sem. 74	Ecart en %
Trafic intérieur	12.064	11.861	- 1,7	638	630	- 1,3	767	794	+ 3,5
Importation terrestre	5.372	5.552	+ 3,4	739	748	+ 1,2	726	821	+ 13,1
Importation maritime	7.310	7.828	+ 7,1	833	894	+ 7,3	439	491	+ 11,8
Exportation terrestre	5.821	5.822	+ 0,0	678	674	- 0,6	849	872	+ 2,7
Exportation maritime	1.916	2.534	+ 32,3	188	251	+ 33,5	216	289	+ 33,8
Transit terrestre	3.185	3.967	+ 24,6	471	584	+ 24,0	591	700	+ 18,4
Transit maritime Entr. + route	2.966	3.988	+ 34,5	606	777	+ 28,2	606	790	+ 30,4
Total	38.634	41.552	+ 7,6	4.153	4.558	+ 9,8	4.194	4.757	+ 13,4

TRAFIC PAR GROUPE DE PRODUITS

	Tonnes (en milliers)			TK (en millions)			Recettes (en millions)		
	1 sem. 73	1 sem. 74	Ecart en %	1 sem. 73	1 sem. 74	Ecart en %	1 sem. 73	1 sem. 74	Ecart en %
Produits agricoles et d'alimentation	1.281	1.500	+ 17,1	161	187	+ 16,1	220	256	+ 16,4
Combustibles solides	8.290	8.954	+ 8,1	738	860	+ 16,5	687	802	+ 16,7
Minerais	10.479	11.054	+ 5,5	1.218	1.330	+ 9,2	577	669	+ 15,9
Produits métallurgiques	10.348	11.404	+ 10,2	1.110	1.186	+ 6,9	1.550	1.720	+ 11,0
Matériaux de construction	750	955	+ 27,3	86	113	+ 31,4	136	165	+ 21,3
Produits de carrières	2.435	2.426	- 0,4	204	201	- 1,5	210	218	+ 4,0
Textiles et cuir	107	133	+ 24,3	17	22	+ 29,4	32	42	+ 31,3
Produits chimiques	2.788	2.939	+ 5,4	324	350	+ 8,0	425	494	+ 16,2
Huiles minérales	1.313	1.183	- 9,9	186	188	+ 1,1	133	132	- 0,8
Divers	843	1.004	+ 19,1	109	121	+ 11,0	224	259	+ 15,6
TOTAL	38.634	41.552	+ 7,6	4.153	4.558	+ 9,8	4.194	4.757	+ 13,4

L'Union internationale des Chemins de Fer avait, en 1967, chargé un groupe de travail de fournir une liste complète des marchandises transportées par chemin de fer. La mission est pratiquement accomplie. Certains se demanderont peut-être pourquoi il a fallu sept années de travail pour mener à terme cette mission. C'est que la tâche est énorme : 12.500 noms à classer dans un ordre logique, à grouper en familles cohérentes et cela en résolvant de nombreuses difficultés. La traduction des termes a en effet créé problème : il s'agissait de parler de la même chose, dans toutes les langues en usage à l'UIC. Et ce n'est pas tout : entre deux régions où l'on parle la même langue, une chose unique peut prendre des dénominations différentes. C'est le cas des chicons, que les Français appellent endives, nos endives devenant pour eux de la salade frisée. Et ce n'est qu'un exemple ! La mise au point d'une terminologie unique a donc pris — on le comprend sans peine — bien du temps.

Disons encore que ce travail n'aurait en lui-même aucun intérêt s'il ne visait à unifier des tarifications (et nous verrons dans l'article suivant comment cela peut se réaliser) et, dans un avenir proche, à permettre l'utilisation des ordinateurs pour le traitement de l'information commerciale sur le plan international.

Comment ?

Les 12.500 produits ont été classés en trois listes distinctes.

La première liste est la Nomenclature proprement dite. On l'appelle aussi « liste systématique ». Elle comprend quelque 1000 positions réparties en 16 sections, elles-mêmes subdivisées en 76 chapitres. A chaque position correspond un numéro de quatre chiffres. On y trouve par exemple :

1537 Essences aromatiques
7061 Isolateurs.

Il s'agit donc d'une liste des familles de marchandises.

La „liste analytique”, deuxième document de la NCM, comprend, pour sa part, les 12.500 termes reconnus par tous les réseaux membres de l'UIC. Elle est structurée de la même manière que la précédente et donne le détail de toutes les marchandises regroupées sous un même numéro de code. Autrement dit, aux noms de famille, répertoriés systématiquement, elle ajoute les prénoms.

Ainsi le position 7061, isolateurs regroupe les isolateurs en porcelaine, les isolateurs en verre, les pièces isolantes et stéatite, etc.

La troisième liste reprend les mêmes éléments que la deuxième mais, cette fois, dans l'ordre alphabétique. C'est en fait une liste originale, dont il existe autant de versions qu'on parle de langues dans les réseaux de l'UIC. Elle permet de retrouver à tout moment le numéro de code correspondant à une marchandise déterminée.

Pourquoi ?

Certains se demanderont pourquoi l'UIC a voulu accomplir ce travail gigantesque. Les remarques développées au début de cet article amorcent la réponse : à cause de la diversité des dénominations et des classifications particulières, les réseaux, confrontés à des difficultés quotidiennes dans l'organisation des échanges internationaux, ont voulu disposer d'un langage commun, utilisable par tous et facilitant le travail des machines électroniques.

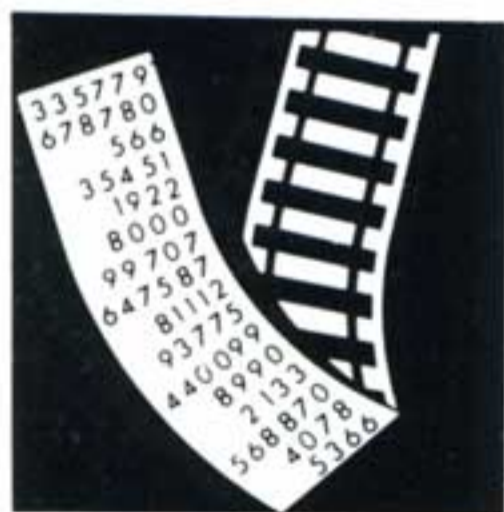
Désormais, avec leur clientèle, ils utiliseront les numéros de code et les appellations unifiées pour désigner les marchandises confiées à l'expédition. Un coup sérieux à Babel.

Quand ?

Dès le 1 février 1975, la SNCB et la SNCF feront usage de la nouvelle NCM, en vue d'une tarification commune, unique, simplifiée. Les listes de la NCM seront une base pour la répartition en classes de taxation des différentes marchandises échangées entre les deux pays.

Il s'agit d'un usage relativement restreint. Les autres partenaires de l'UIC, après impression des listes, distribution aux services et vente à la clientèle, nous emboîteront le pas un an plus tard.

Cette réalisation — certains la trouveront peut-être de peu d'importance — aura des répercussions considérables, dans l'avenir, sur toute la conception du trafic international, sur la gestion de celui-ci et sur ce qu'on pourrait appeler la « philosophie » de la tarification.



NCM et TFBW : deux nouveaux sigles apparaissent dans le langage des transports ferroviaires. Deux innovations dans lesquelles notre réseau s'engagera simultanément.

Nous ne pouvons pas faire le silence sur la Nomenclature commune et le Tarif direct franco-belge : la clientèle de la SNCB est directement concernée. Nous expliquons donc en quoi consistent ces éléments nouveaux et pour quelles raisons les chemins de fer leur accordent une importance primordiale.

Un tarif commun franco-belge pour le transport de marchandises en wagons complets entre en vigueur le 1 février prochain. Il s'agit d'un nouveau tarif mais non d'un tarif « en plus ».

Ce TFBW remplacera les tarifs nationaux pour la taxation de la plupart des envois de marchandises non-CECA entre la France et la Belgique — dans les deux sens.

Coup d'œil rétrospectif

Depuis plus d'un siècle, les réseaux, outils nationaux, ont développé leurs propres conceptions tarifaires et lutté âprement entre eux pour s'assurer le maximum de recettes en trafic international.

A l'heure actuelle, la taxation de l'ensemble du trafic international résulte de l'addition de tarifs nationaux ou de l'application (mais plus rare) de tarifs directs spéciaux.

Ces dispositions sont complexes et peu susceptibles de s'adapter rapidement aux fluctuations du marché. Elles engendrent de nombreux inconvénients, parmi lesquels le rebondissement des taxes à chaque frontière. Pratiquement, quand il a terminé un parcours national, pour entrer dans un autre pays, le wagon est considéré comme n'ayant pas encore roulé; et on lui applique de nouveau des taxes fixes qui n'ont rien à voir avec le kilométrage accompli. Une évolution s'amorce cependant, et nous en avons déjà parlé dans notre numéro 1/73 en détaillant le TEW, tarif européen pour le transport en wagons complets.

Unification

Le TFBW, qui entrera en vigueur dans quelques jours, est nouveau en ce sens qu'il supprime pratiquement la frontière entre deux pays et marque un progrès considérable dans la marche vers l'unification et l'internationalisation des chemins de fer.

Inspiré des principes du TEW, il va beaucoup plus loin que ce dernier.

D'abord parce qu'il est d'application générale et obligatoire alors que le TEW était un tarif « à option », pris en considération sur demande de l'expéditeur seulement.

Autrement dit, pour beaucoup de marchandises, la taxation actuelle — addition de deux tarifs nationaux — cesse d'être applicable au 31 décembre. Seules quelques marchandises — les transcontainers, par exemple — continueront à être taxées selon le régime actuel. Il en sera de même pour les envois en provenance ou à destination d'une gare frontière franco-belge : dans ce cas, les tarifs nationaux resteront d'usage.

La conception même du tarif — de gare belge à gare française — exclut bien entendu de cette forme de taxation les envois en transit par ces deux pays. En d'autres termes, un envoi parti de Rotterdam à destination de Paris sera taxé comme par le passé : tarif néerlandais plus tarif belge plus tarif français.

Deux régimes

Le TFBW comprend deux régimes distincts : la grande vitesse et la petite. Pour cette dernière, les marchandises sont réparties en quatre classes.

Mais cela ne pose aucun problème : on détermine facilement la classe d'une marchandise en se référant à la liste systématique établie au départ de la nouvelle NCM. Nous l'avons vu, la mise en vigueur de cette nouvelle nomenclature est envisagée pour 1976; mais le trafic franco-belge fera figure de pilote en s'y référant dès le 1 février 1975.

On relèvera ici une amélioration importante : dans le passé, une même marchandise pouvait appartenir, de part et d'autre de la frontière, et selon les tarifs nationaux en vigueur, à deux classes différentes. Cela compliquait singulièrement le travail. Aujourd'hui, la nomenclature du TFBW résoud ce problème complexe. Et la taxation n'en est que plus simple.

Quel est le prix ?

Le tarif en lui-même est d'une utilisation facile. Pour chaque classe de marchandises, il existe un barème donnant le prix de transport.

Ce prix est établi pour chaque wagon et est fonction du poids chargé, de la distance parcourue et du type de matériel utilisé : wagon à bogies ou wagon à deux essieux.

Le calcul est simple : à une taxe fixe par wagon, on ajoute une taxe kilométrique multipliée par la distance totale de gare belge à gare française ou vice versa. Cette distance peut être trouvée dans le fascicule 5 du tarif 9001.

L'établissement du montant total sera donc fonction de cinq éléments précis : le régime de vitesse désiré, la classe des marchandises transportées, le poids total chargé; la distance totale et le type de matériel mis en circulation.

On l'aura compris : le prix est lié à la distance parcourue et l'épineux problème du rebondissement des taxes est définitivement résolu. En pratique, on pourrait comparer le TFBW à un tarif intérieur.

Dispositions spéciales

Bien sûr, il fallait prévoir des dispositions spéciales. Chaque cas a été étudié.

Les wagons de particuliers chargés ou vides en retour sont soumis à une taxation de bout en bout particulière. Des réductions sont prévues en faveur des trains complets : elles sont accordées sur demande de l'expéditeur.

Le TFBW est applicable aux envois entre la Belgique et la France qui transitent par le Grand Duché de Luxembourg : pas besoin donc, d'effectuer un détour pour atteindre Strasbourg, par exemple; et pas question de revenir, dès l'entrée au Grand Duché, à l'addition de trois tarifs distincts. Les tarifs directs internationaux qui exis-

tent déjà ne sont pas supprimés; on les a inclus dans les annexes au TFBW. Ceux qui en bénéficient n'ont donc pas à s'inquiéter.

Enfin, les barèmes sont établis en francs belges et en francs français. Le montant de la taxe sera calculé dans la monnaie du pays où les frais de transport seront payés.

Révolution

La comparaison avec le système actuel est frappante. De la disparité des classes de marchandises (on l'a relevé plus haut), des systèmes hétérogènes pour les wagons de particuliers et les trains complets, de la fluctuation des cours de change, le TFBW a fait table rase.

Des éléments très divers qu'on faisait entrer en ligne de compte dans le passé, il ne reste que les frais accessoires. Pratiquement, dans la case 27 de la lettre de voiture, deux des sept formules que nous développions dans notre précédent numéro sont définitivement exclues : celles qui scindent le parcours à une gare frontière. On pourra, à présent, expédier franco de port, franco y compris certains frais accessoires, franco de tous frais, franco pour une somme fixée et non franco.

C'est un progrès incontestable. C'est une révolution : l'ère de la tarification unifiée commence. Cette collaboration pilote entre deux réseaux, non pas mise à l'essai, mais définitivement acquise, ouvre la voie à d'autres mesures et peut-être, bientôt, à un chemin de fer vraiment sans frontières. Les paris ne sont pas ouverts : chacun sait que c'est la voie d'avenir.



TERTRE - RESTRUCTURATION - SUITE

Notre numéro précédent en avait parlé.

Résumons-nous.

La cokerie restructure ses installations de réception.

La charbon, dans moins d'un an, arrivera par rames de wagons Fads et sera déchargé par gravité dans une fosse de 600 m³.

Sur la photo, on distingue trois zones.

Devant les silos de stockage, les quatre culbuteurs groupés par couples constituent la première zone.

En zone 2 se trouve le faisceau de manœuvre et de garage, devant l'entrée du raccordement.

La zone 3 est l'actuelle aire de stockage.

Que va-t-il se passer ?

1. En premier lieu, démontage du faisceau actuel qui fera place à la fosse de réception. En même temps, aménagement tel que l'arrivage des marchandises ne soit pas perturbé pendant la durée des travaux.

2. Aménagement de la zone 3 : stockage et voies.

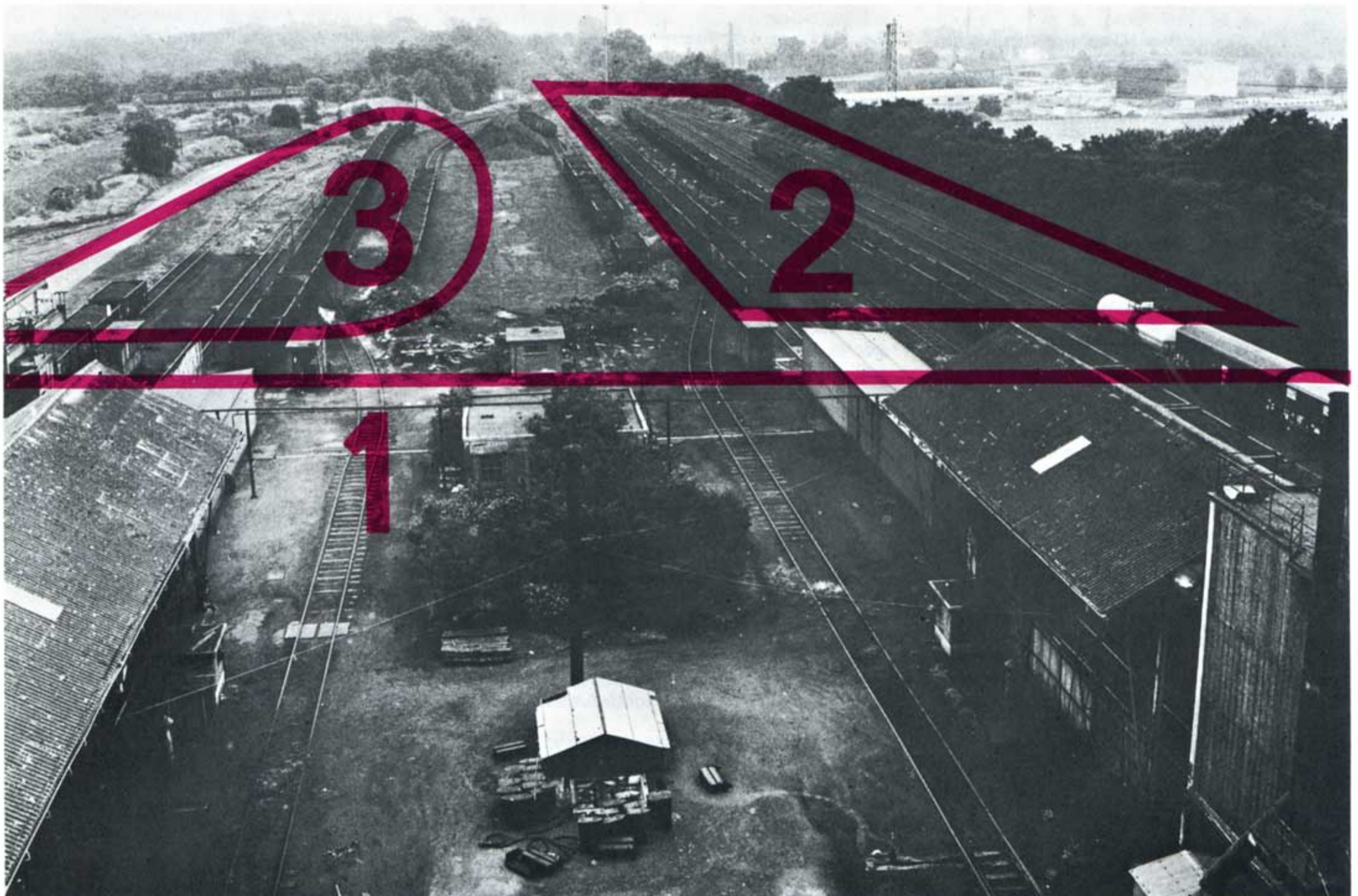
3. Creusement de la fosse, placement des bandes transporteuses qui courent vers les silos.

4. Construction des voies nécessaires au-dessus de la fosse.

5. Suppression des culbuteurs et derniers aménagements.

Nous en sommes, pour l'instant, au premier stade de ce travail. En zone 1, on procède au déblaiement du terrain et au démontage des voies de garage.

Travaux peu spectaculaires mais très importants, puisqu'ils permettront aux bulldozers d'évacuer 600 m³ de terre avant que les mécaniques ne soient placées par les spécialistes en la matière.



400 KM/H PAR VOIE FERREE



Il y a quelque temps, un véhicule de recherche sur voie ferrée a atteint la vitesse de 400 km/h au centre d'essais du Ministère fédéral américain des transports de Pueblo, dans le Colorado.

Ce véhicule est propulsé par un moteur électrique linéaire, lui-même alimenté par une turbine à gaz située sur le véhicule. En outre, deux réacteurs ont été placés à l'arrière du véhicule, afin de pouvoir réaliser de très grandes vitesses sur une voie à longueur réduite. La voie elle-même est de technique conventionnelle, à écartement normal, en rails lourds, avec traverses en bois. Une plaque verticale d'aluminium fixée sur les traverses dans l'axe de la voie assure le fonctionnement du moteur linéaire.

Cette expérience a eu le grand intérêt de démontrer que le système rail-roue est techniquement capable d'atteindre de telles vitesses, qui ne sont donc pas réservées aux systèmes supprimant tout contact physique entre le véhicule et la voie (coussin d'air, suspension magnétique). Elle a démontré également que le moteur linéaire répond aux espoirs fondés sur son utilisation, tout au moins dans des conditions favorables. En particulier, le système retenu ne nécessite pas de captage extérieur de l'énergie et l'absence de courbes de faible rayon permet d'utiliser un moteur linéaire allongé.

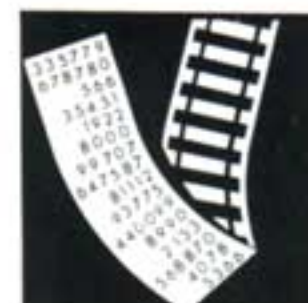
L'exploitation commerciale, que ce soit en Europe ou au Japon, n'a jusqu'à présent pas dépassé la zone des 200-220 km/h et cela dans des cas encore très peu nombreux.

C'est qu'il existe une très grande différence entre la recherche technique et l'exploitation commerciale. Cette dernière obéit, en effet, d'abord à des considérations de rentabilité économique qui limitent les très hautes vitesses terrestres à des trafics particulièrement denses et réguliers sur des distances de quelques centaines de kilomètres.

Il ne faudrait donc pas conclure des essais de Pueblo que l'on verra prochainement circuler des trains à 400 km à l'heure. Cela semble d'ailleurs également vrai de tous les autres systèmes de transport terrestres, quelle que soit leur technique, pour les mêmes raisons de rentabilité. En effet, à de telles vitesses, la quasi-totalité de la puissance est nécessaire pour vaincre la résistance de l'air, laquelle augmente beaucoup plus rapidement que la vitesse. D'autre part, pour les distances de l'ordre de quelques centaines de kilomètres qui correspondent aux relations à très fort trafic voyageurs — les seules économiquement intéressantes — les gains de temps deviennent très faibles au-dessus d'une certaine valeur de la vitesse.

C'est pourquoi les chemins de fer, soucieux avant tout de rentabilité, n'envisagent pas actuellement d'exploitation commerciale à des vitesses supérieures à 300 km à l'heure, dont la réalisation ne pose aucun problème technique.

QUELQUES AMENAGEMENTS DANS LES HORAIRES



La conférence européenne des horaires des trains de voyageurs a apporté aux services que l'on connaissait déjà quelques modifications qui prendront cours au 1 juin 1975, sauf exceptions signalées.

Nous relevons ici six éléments susceptibles d'intéresser la clientèle belge.

1. Les TEE

Une accélération pour le TEE 42 « Diamant » qui part de Cologne à 19 h 29 et atteint Bruxelles Midi à 21 h 45, ce qui permet, dans cette gare, la correspondance avec le Night Ferry (voitures-lits Bruxelles - Dunkerque - Londres) qui prend le départ à 21 h 56.

2. Bénélux

Dans la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam, tous les trains internationaux — TEE compris — feront dorénavant arrêt à Berchem plutôt qu'à Anvers Est.

3. Scandinavie

Deux des quatre trains quotidiens Paris - Copenhague et vice versa via Liège et Charleroi vont voir leur temps de parcours considérablement réduit.

Celui qui, actuellement, quitte Paris à 16 h 15 pour atteindre Copenhague le lendemain à 8 h 59 partira à 17 h 15 et gagnera 60 minutes sur l'ancien horaire.

Les voitures directes Ostende - Copenhague, qui rejoignent ce train à Liège, bénéficieront partiellement de cette accélération : 40 minutes en été, 54 minutes en hiver.

Au retour, le train qui quittait Copenhague vers Paris à 15 h 55 partira également une heure plus tard et gagnera 43 minutes sur l'ancien horaire.

La paire de trains aux horaires accélérés s'appellera désormais Nord Express. Les deux autres trains, n'ayant bénéficié d'aucune accélération, ne portent plus d'appellation particulière.

4. Vers l'URSS

Une voiture-lits du parc soviétique circulera, en été, entre Leningrad et Paris (et retour) le mardi et le samedi dans le sens URSS - France, le lundi et le jeudi au départ de Paris.

jour A	0.10	Leningrad	7.00	↑	jour C
jour B	22.00	Varsovie	7.45		jour B
	7.35	Berlin	22.27		
	12.30	Hanovre	18.00		
	15.52	Cologne	14.30		
	17.48	Liège G.	12.32		
	22.08	Paris	8.20	↓	jour A

5. Ski Express

En saison d'hiver, beaucoup de vacanciers belges partent vers Innsbrück et Bolzano avec le Ski Express. Au cours de la prochaine saison, ils partiront de Bruxelles à 20 h 41 (au lieu de 19 h 14) et gagneront 57 minutes sur l'horaire ancien. Au retour, le train quittera Bolzano à 18 h 05, comme actuellement, mais arrivera à Bruxelles avec 94 minutes d'avance sur l'horaire encore en vigueur cet hiver.

6. Belgique - Suisse

La relation Belgique-Suisse (Sierre) sera parcourue en haute saison d'été, entre le 6 juin et le 30 août, par une voiture-couchettes directe de 2e classe.

le vendredi soir		le samedi soir
20.55	↓	↑ 9.35
22.19		8.07
5.45		0.26
10.45	↓	19.18
	Ostende	
	Bruxelles-Midi	
	Bâle	
	Sierre	



Fin septembre, la SNCB a présenté, en gare de Bruxelles Midi, une série de wagons spécialisés récents.

Parmi eux, quatre véhicules appartenant à la SNCF. Il s'agissait de wagons munis d'un système de bâchage automatique. Indépendamment des caractéristiques techniques, qu'on trouvera dans le tableau 1, il faut souligner certains points particulièrement importants.

La bâche (ignifugée) en chlorure de polyvinyle est fixée sur des arceaux qui reposent sur des charriots. Ceux-ci se déplacent sur des rails parallèles constitués par un fer plat soudé au longeron ou à la caisse du wagon.

La manœuvre, après déverrouillage, est effectuée à partir du sol ou du quai de chargement, par deux personnes placées de part et d'autre du wagon.

Le système de bâchage mécanique permet de découvrir environ les trois quarts de la longueur utile de chargement d'un côté comme de l'autre. Ceci permet d'accéder à n'importe quel endroit de la surface de chargement.

Pour les wagons plats, des dispositifs spéciaux permettent l'arrimage de la marchandise. Il s'agit de treuils sur câble d'amarrage, de cornières de faîtage, etc.

Les réactions des visiteurs de cette exposition détermineront les options que la SNCB prendra à l'égard de ce matériel.

DES WAGONS SPECIALISES



Wagons belges

La SNCB a profité de cette exposition pour présenter certains de ses propres wagons, de types récents, déjà mis en service. Il y avait là des wagons classiques, l'un à deux essieux, de grande capacité, dénommé Gbs, l'autre à bogies, de grande capacité également, dénommé Eaos (voir caractéristiques au tableau 2).

Deux wagons spéciaux étaient encore intégrés à cette rame : le Fads, wagon ouvert à Bogies, de grande capacité, dont le déchargement est bilatéral, et qui sert au transport de coke, charbon, gravier, dolomie en vrac; le Tds, wagon à toit ouvrant, à déchargement bilatéral (débit réglable), et destiné au transport de marchandises en vrac qui craignent l'humidité : chaux, dolomie frittée, carbonate de soude, engrais, etc. (caractéristiques au tableau 3). Il s'agit là de deux wagons parmi beaucoup d'autres déjà en service sur le réseau belge. La SNCB poursuit d'ailleurs son effort de modernisation afin de mettre à la disposition de la clientèle un outil répondant toujours mieux aux besoins.

Des wagons de grande capacité à parois coulissantes Hbis admettant 26 tonnes de charge et présentant une superficie de 34 m² pour un volume de 77 m³ étaient là aussi. Ainsi que des wagons à bogies, à toit ouvrant et déchargement automatique bilatéral (débit réglable) de type Tads. Ces derniers présentent un volume de 60 m³ et peuvent prendre 57,5 tonnes en charge.

Un peu plus loin, on pouvait voir des wagons à bogies à déchargement pneumatique dénommés Uacs, d'un volume de 75 m³ et pouvant transporter 58,5 tonnes. On prévoit la construction d'un grand nombre d'unités des types que nous venons d'énumérer ainsi que de véhicules à bogies et toit télescopique destinés au transport de coils; ces derniers, qui portent la référence Shis, auront une charge utile de 58 tonnes.



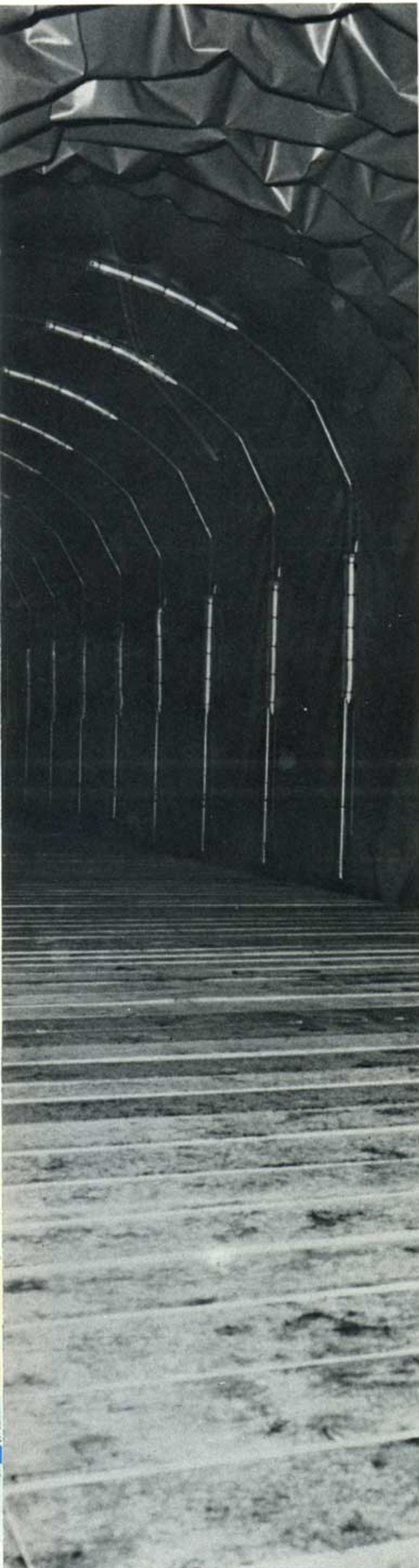


TABLEAU 1

CARACTERISTIQUES DES WAGONS A BACHAGE MECANIQUE

Caractéristiques	Wagons plats		Wagons ouverts	
	court Rilmmms	long Rils	à 2 essieux T	à bogies Tas
Longueur hors butoirs	14,04	19,90	10,00	14,04
Longueur utilisée	12,40	18,50	8,76	12,79
Largeur du plancher	2,73	2,73	2,74	2,76
Largeur utile avec toiture ouverte et bâche repliée	2,50	2,30	2,74	2,76
Hauteur de chargement corr. à toute la largeur utile	2,00	2,00	1,50	1,92
Hauteur max. de chargement suivant l'axe longitudinal du wagon avec toiture ouverte et bâche repliée	2,45	2,45	2,15	2,65
Ouverture disponible de chargement	8,80	13,10	6,90	10,25
Superficie	31	46	24	35
Volume	—	—	36	67
Tare moyenne	20,50	26	21,50	21,50
Charges normes A (t)	43,50	38	20,50	42,50
B1 (t)	49,50	46	24,50	48,50
B2	51,50	46	24,50	50,50
C	59,50	54	28,50	58,50

TABLEAU 2

Caractéristiques	Gbs	Eaos
	type 2216A5	type 1415A1
Longueur hors butoirs	14,020	14,040
Longueur utile	12,728	12,792
Largeur utile	2,624	2,760
Superficie	33	35,3
Volume	80	74
Hauteur totale	4,113	3,339
Hauteur caisse	2,150	2,100
Hauteur porte	2,150	1,800
Largeur portes	2,573	1,800
Tare	14,150	20,550
Charges A	17,5	43
B1	21,5	49
B2	21,5	51
C	25,5	59

TABLEAU 3

Caractéristiques	Fads	Tbis
	type 1000F3	type 1000D5
Longueur totale	13,450	9,640
Hauteur totale	3,975	4,198
Volume	72	38
Tare	24	12,540
Charge A	40	19
B1	43,5	23
B2	48	23
C	56	27



30.000 CONTAINERS EN 1974



AU TERMINAL D'ANVERS



DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES EN FRANCE



A l'intention des importateurs et exportateurs, nous avons dressé ci-après la liste des gares françaises dans lesquelles fonctionne une agence en douane pouvant se charger de l'établissement et du dépôt des déclarations pour le dédouanement des marchandises.

(*) Gares au siège desquelles il existe un service de contrôle phytosanitaire.

A. Service complet

AGEN (*)
ALBERTVILLE
ALBI
ALENÇON
ALES
AMIENS
ANGERS-ST-LAUD (*)
ANGOULEME (*)
ANNECY
ANNEMASSE (*)
APACH
ARGENTEUIL
ARRAS
AUDUN-LE-TICHE (*)
AURILLAC
AUXERRE-ST-GERVAIS
AVIGNON (*)
BAISIEUX
BAR-LE-DUC
BAYONNE (*)
BEAUBAIS
BELFORT
BELLEGARDE (Ain) (*)
BESANÇON VIOTTE
BETHUNE
BEZIERS
BLANC MISSERON (*)
BLOIS
BORDEAUX-BASTIDE (*)
BOULOGNE-VILLE
BOURG-EN-BRESSE
BOURGES
BOUZONVILLE
BREST (*)
BRIVE-LA-GAILLARDE
CAEN
CAHORS
CALAIS-VILLE
CAMBRAI-VILLE
CANFRANC (*)
CANNES (*)
CARCASSONNE

CASTRES
CERBERE (*)
CHALONS-SUR-MARNE
CHALON-SUR-SAONE
CHAMBERY-CHALLES-
LES-EAUX (*)
CHARLEVILLE-MEZIERES (*)
CHARTRES
CHATEAUX
CHATEAUX
CHAUMONT
CHERBOURG
CHOLET
CLERMONT-FERRAND (*)
CLUSES
COGNAC
COLMAR
COMPIEGNE
CORBEIL-ESSONNES
CREIL
CREUSOT (LE)
DAX
DELLE (*)
DIEPPE MARITIME
DIEPPE VILLE
DIJON PORTE NEUVE
DOUAI
DREUX
DUNKERQUE
EPINAL
EVREUX
FEIGNIES (*)
FLERS
FOURMIES
GAP
GENNEVILLIERS
GIVET (*)
GRANVILLE
GRENOBLE (*)
GORCY
HAVRE (LE)
HENDAYE (*)
JEUMONT (*)
KEHL (*)
LAUTERBOURG

LAVAL
LILLE
LILLE-ST-SAUVEUR (*)
LIMOGES-BENEDICTINS (*)
LISIEUX
LONGWY
LONS-LE-SAUNIER
LORIENT
LYON-VENISSIEUX
MACON
MANS (LE) (*)
NANTES-LA-JOLIE
MARSEILLE Mme (*)
MAUBEUGE-SOUS-LE-BOIS
MAULDE-MORTAGNE
MAZAMET
MEAUX
MELUN
METZ-MARCHANDISES
MILLAU
MODANE (*)
MONTARGIS
MONTAUBAN-VILLE-BOURBON
MONTBELIARD
MONT-DE-MARSAN
MONTELMAR
MONTLUÇON-VILLE (*)
MONTPELLIER (*)
MORLAIX
MORTEAU
MOULINS-SUR-ALLIER
MULHOUSE-NORD
NANCY-VILLE
NANTES-ETAT (*)
NEUENBURG
NEVERS
NICE (*)
NIMES
NIORT (*)
ORLEANS (*)
OYONNAX
PAU (*)
PERIGUEUX
PERPIGNAN (*)

POITIERS (*)
PONTARLIER
PONTOISE
PUY (LE)
QUIMPER
REIMS (*)
RENNES (*)
ROANNE
ROCHEFORT
ROCHELLE-VILLE (LA) (*)
RODEZ
ROMANS-BOURG-DE-PEAGE
ROUEN-RIVE-GAUCHE
SAUMUR-RIVE-DROITE
SELESTAT
SENS-LYON
SETE (*)
SOISSONS
STRASBOURG-VILLE (*)
ST-BRIEUC
ST-DIE
ST-DIZIER
ST-ETIENNE-CHATEAUCREUX
ST-MALO-ST-SERVAN (*)
ST-NAZAIRE (*)
ST-QUENTIN
TARBES
THONVILLE (*)
TOULON
TOULOUSE-MATABIAU (*)
TOURCOING (*)
TOUR-DE-CAROL-ENVEIGT (LA)
TOURS (*)
TROYES
VALENCE (*)
VALENCIENNES
VALLORBE
VERSAILLES-CHANTIERS
VESOUL
VICHY
VIERZON-VILLE
VILLEFRANCE-SUR-SAONE
VINTIMILLE
WISSEBOURG

B. Service partiel

D'autres gares françaises assument les formalités en douane avec certaines restrictions. Des précisions à ce sujet peuvent être obtenues auprès de la Direction Commerciale de la SNCB - Bureau 62-22, 85 rue de France, Bruxelles (Tél. 523.80.80 - extension 2273 ou 2275) ou auprès des diverses agences commerciales. Nous donnons ci-après la liste de ces gares.

(*) Gares au siège desquelles il existe un service de contrôle phytosanitaire.

ARMENTIERES
BALE
BALE-MUTTENZ
CHATEAU-THIERRY
CULOZ
DIJON-VILLE,
DRAGUIGNAN
ECOUVIEZ
FORBACH (*)
GUERET
HAGUENAU
HIRSON
LYON-PERRACHE 1
MASSY-PALAISEAU
MONT-ST-MARTIN

PANTIN (*)
PARAY-LE-MONIAL
PARIS-BATIGNOLLES (*)
PARIS-LA-CHAPELLE (*)
PARIS-EST (*)
PARIS-LYON (*)
RUNGIS (*)
SAARBRUCKEN Hgbf
SABLES-D'OLONNE (LES)
SARREGUEMINES
ST-LOUIS (*) (Haut Rhin)
ST-OUEN-LES-DOCKS
SUCY-BONNEUIL
UBERHERRN

Le ski, c'est l'affaire du train



SERVICE INTERNATIONAL : DU NOUVEAU

La « Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemins de fer (CIM) » et la « Convention Internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) », appliquées depuis le 1er janvier 1965, ont été révisées par les Etats contractants.

Des nouvelles conventions CIM et CIV, signées à Berne le 7 février 1970 et publiées dans le Moniteur belge n° 89 du 9 mai 1973, seront mises en vigueur le 1er janvier 1975.

Comme départ pour vos vacances d'hiver, vous ne pouvez rêver mieux : un train tout confort qui file tout droit, un train où l'on peut manger à l'aise, où l'on dort confortablement, où l'on est servi par un personnel attentionné, et d'où l'on débarque, totalement décontracté.

Et surtout, pensez-y : vous n'avez pas à vous soucier de l'état des routes, ce jour d'hiver où vous partirez vers la montagne de France, de Suisse, d'Italie, d'Autriche...

Ski Express		France Alp Express	
↓ 19.14	Bruxelles M. 11.32 ↑	↓ 20.55	Bruxelles M. 9.10 ↑
↓ 9.15	Innsbruck 21.20 ↑	↓ 9.53	St.Gervais 20.28 ↑
↓ 12.00	Bolzano 18.05	↓ 9.50	Bourg-St.-Maurice 20.31 ↑
		↓ 8.47	Grenoble 21.25 ↑
Alpina Express		Bruxelles-Brigue/Coïre	
↓ 21.34	Bruxelles M. 8.38 ↑	↓ 22.19	Bruxelles M. 8.07 ↑
↓ 9.27	Sierre 20.20 ↑	↓ 8.58	Coïre (Chur) 20.20 ↑
↓ 12.10	Innsbruck 17.42	↓ 9.50	Brigue 19.48 ↑

Au départ de Bruxelles, le vendredi soir
pour ces trains du 20-12-74 au 28-3-75.

Trains-retour : le samedi soir,
à partir du 28-12-74.

Pour plus de précisions, consultez votre Agence de Voyages.

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, 5
Publicité S.N.C.B. : 3, 8, 12, 14, 15, 16, 17

Forfaits Railtour - F.T.S. à partir de 5.725 FB.

(B) En direct vers la neige.

en 1973

75.000.000 T.

CHEMINS DE FER BELGES



PAUL FUNKEN