

inFormations S.N.C.B.

BULLETIN
DE LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

PUBLICATION
BIMESTRIELLE
MARS



1/75



En 1974, le budget extraordinaire de l'Etat prévoyait 34 milliards pour les routes et 2,4 milliards seulement pour le chemin de fer.

A ce moment, le monde occidental était entré — avec quelle inquiétude — dans l'ère des économies d'énergie. La fission nucléaire apparaissait à certains comme la bouée de sauvetage, le gage d'autonomie. Et la SNCB signala alors — il est bon de le rappeler — que le chemin de fer électrifié est actuellement le seul moyen de transport commercial apte à utiliser l'énergie d'origine nucléaire.

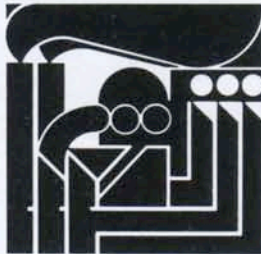
Les chemins de fer belges, mettant en valeur les atouts du rail, précisaient encore : « une ligne ferroviaire occupant une assiette d'une dizaine de mètres de largeur possède une capacité de transport de personnes égale à celle d'une autoroute de 150 mètres de largeur, irréalisable, d'ailleurs, dans les agglomérations ».

Attentive à la crise et aux solutions possibles, la presse, par des interviews et des commentaires, reconnut la nécessité de rechercher un meilleur équilibre entre les divers moyens de transport, équilibre basé sur les caractéristiques propres de chacun d'eux. Pour cela, elle mit en lumière des éléments (comme ceux dont nous venons de faire état) qui paraissaient nouveaux.

La SNCB n'avait pas attendu ce virage de l'opinion publique pour rassembler ses arguments. Depuis longtemps, elle travaillait pour l'avenir. Son plan décennal 70-79 a d'ailleurs été conçu avant que ne commence l'actuelle décennie.

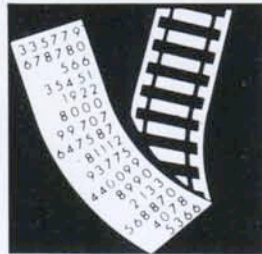
Le chemin de fer aura bientôt 150 ans. Mais il a encore un bel avenir.

SOMMAIRE



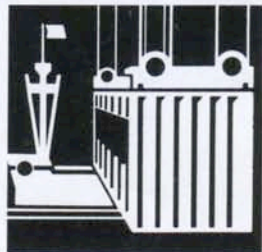
ENTREPRISE

Du fuel pour une centrale thermique : 14
Des minerais venus de Rotterdam : 14
Trafic de produits pétroliers : un record : 14



TARIFS

Renumérotation des tarifs CECA : 15



CONTAINER

Nouveau terminal à Charleroi : 7 à 10



EPOQUE

Investissements ferroviaires : 3 à 6
A propos des transports urbains : 14



TOURISME

La voiture T2, pour voyager en lit : 11
Vacances d'été : 12
Horaires nouveaux : 12
Auto-couchettes 74 : 13

PLAN DECENNAL



LES PROJETS D'INVESTISSEMENTS DE LA SNCB

Vous avez vu, certainement, dans les agglomérations et sur les routes belges, les grandes affiches consacrées au plan décennal d'investissements des Chemins de Fer belges. Votre attention fut peut-être attirée par un journal distribué aux usagers du rail ou les insertions de presse consacrées au même problème.

La SNCB a voulu attirer l'attention d'un public très large sur ses efforts de modernisation et d'adaptation aux besoins de l'époque. L'homme de la rue ignore généralement que chaque jour, 5.000 trains circulent sur le réseau belge — 3.400 pour les voyageurs et 1.600 pour les marchandises. En moyenne, donc, et sans tenir compte des pointes, une rame prend le départ toutes les 17 secondes. L'usager ne connaît pas davantage la diversité des problèmes auxquels les „ferroviaires” doivent faire face en améliorant toujours les services qu'ils entendent rendre à la communauté.

Service public et service de qualité : voilà les deux moteurs d'une adaptation constante à la demande de trafic. Pour apporter à cette demande une réponse adéquate, le chemin de fer doit investir.

Un plan décennal

Dans son rapport à l'Assemblée Générale portant sur l'exercice 1970, le Conseil d'Administration de la SNCB a, dans cet ordre d'idée, annoncé l'élaboration d'un plan décennal d'investissements allant de 1970 à 1979.

Le texte présenté alors énonçait clairement les grands objectifs poursuivis :

« Procéder aux investissements en temps utile afin d'assurer le meilleur service à la clientèle, basé sur la sécurité et la régularité d'exploitation, s'appuyant sur une haute productivité et l'application des techniques les plus modernes;

» poursuivre sans relâche l'activité du transport public ayant à la fois des objectifs sociaux et des objectifs de nature commerciale;

» préparer la nouvelle expansion du rail et s'intégrer davantage dans les chemins de fer européens en participant à toutes les initiatives de modernisation



telles que : l'adoption de l'attelage automatique, la création de nouvelles lignes internationales à grande vitesse pour le transport de voyageurs, l'établissement de relations rapides et bien étoffées entre les ports nationaux et les grands centres industriels, les applications de l'automatisation, notamment la réservation électronique de places dans les trains internationaux, l'équipement de terminaux pour le transport de transcontainers, etc;

» éliminer, principalement par la construction d'ouvrages d'art, tous les points de croisement à niveau des routes à trafic intense avec des lignes ferroviaires axiales, et automatiser la signalisation aux autres passages à niveau ».

Ce plan prévoyait des investissements d'un montant de 102 milliards, chiffres de l'époque. L'évolution des coûts amène aujourd'hui ce montant à quelque 130 milliards.

Action tous azimuts

Ce programme d'investissements peut être réparti en deux volets : l'un concerne le renouvellement des équipements et installations fixes, l'autre a trait à la modernisation des moyens.

Il s'agit d'une action tous azimuts. Et les travaux porteront sur tout ce qui fait le chemin de fer.

Citons, entre autres, les achats de matériel — locomotives, wagons à marchandises, automotrices, voitures pour voyageurs — l'amélioration de la signalisation et des télécommunications, des constructions — notamment d'ouvrages d'art — diverses, l'électrification d'un certain nombre de lignes du réseau, des efforts pour la pénétration des grandes agglomérations — on parle même de « jonctions » pour certaines d'entre elles, etc.

Retards importants — atouts incontestables

Des retards importants, résultant du manque de moyens financiers, sont intervenus dans la réalisation de ce programme. La SNCB espère que des mesures seront prises qui permettront de poursuivre le travail mais encore de rattraper l'arriéré.

Le chemin de fer possède, en effet, d'incontestables atouts. Une sécurité inégalée, un moindre coût social, une réelle économie d'espace, une pénétration profonde au cœur des villes... Voilà déjà quelques points. Mais le chemin de fer permet encore une économie importante en ressources énergétiques, et cet élément, à l'heure actuelle, est loin d'être négligeable.

Sans poursuivre la liste, on peut dire que ces atouts suffisent pour qu'on rende au rail l'intérêt qu'il ne connaît plus depuis longtemps. Dans le cadre d'une politique de transports efficace, il faut lui permettre de remplir mieux encore son rôle de service public.

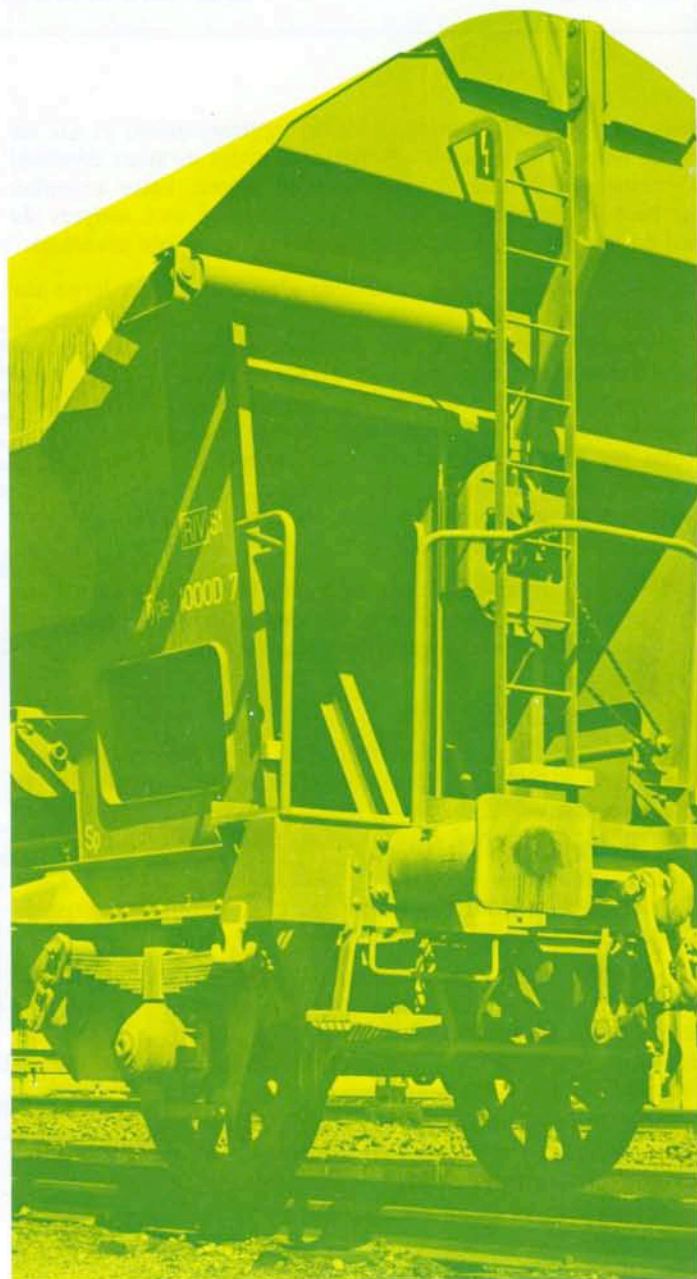
Et pour cela, lui donner les moyens d'améliorer encore la productivité, d'amoindrir les coûts, de rentabiliser son matériel et ses installations par une activité de plus en plus intense.

Un appui nécessaire

Des états voisins — on le verra dans les petits échos qui suivent — se sont déjà engagés dans cette voie nouvelle. Leurs gouvernements ont décidé de travailler à la promotion des transports publics.

Peu à peu s'installe dans les consciences l'idée d'un chemin de fer vivant et riche en possibilités. La SNCB n'a pas attendu pour engager ce processus par une information constante tant de sa clientèle que des pouvoirs publics.

Elle attend aujourd'hui de voir fleurir ce qu'elle a ainsi semé.



D'AUTRES RESEAUX INVESTISSENT AUSSI

En Italie

Le Parlement italien a approuvé un programme d'investissements en faveur des chemins de fer, qui doivent faire face depuis quelques mois à une demande largement supérieure à leur capacité.

Le programme s'étend sur cinq ans et prévoit des investissements totalisant quelque 2.000 milliards de lires.

Il s'agit de l'extension des réseaux suburbains autour des grandes villes, de l'amélioration du réseau ferré au sud du pays, du doublement de certaines voies uniques, de la promotion du trafic marchandises par containers et de l'augmentation de la capacité de transport de marchandises.

L'achèvement de la nouvelle Direttissima Florence-Rome est également prévu dans ce plan.

La réalisation de ces travaux devrait permettre l'accroissement de 15 % environ de la capacité de transport du réseau italien actuellement surchargé.

Aux Pays-Bas

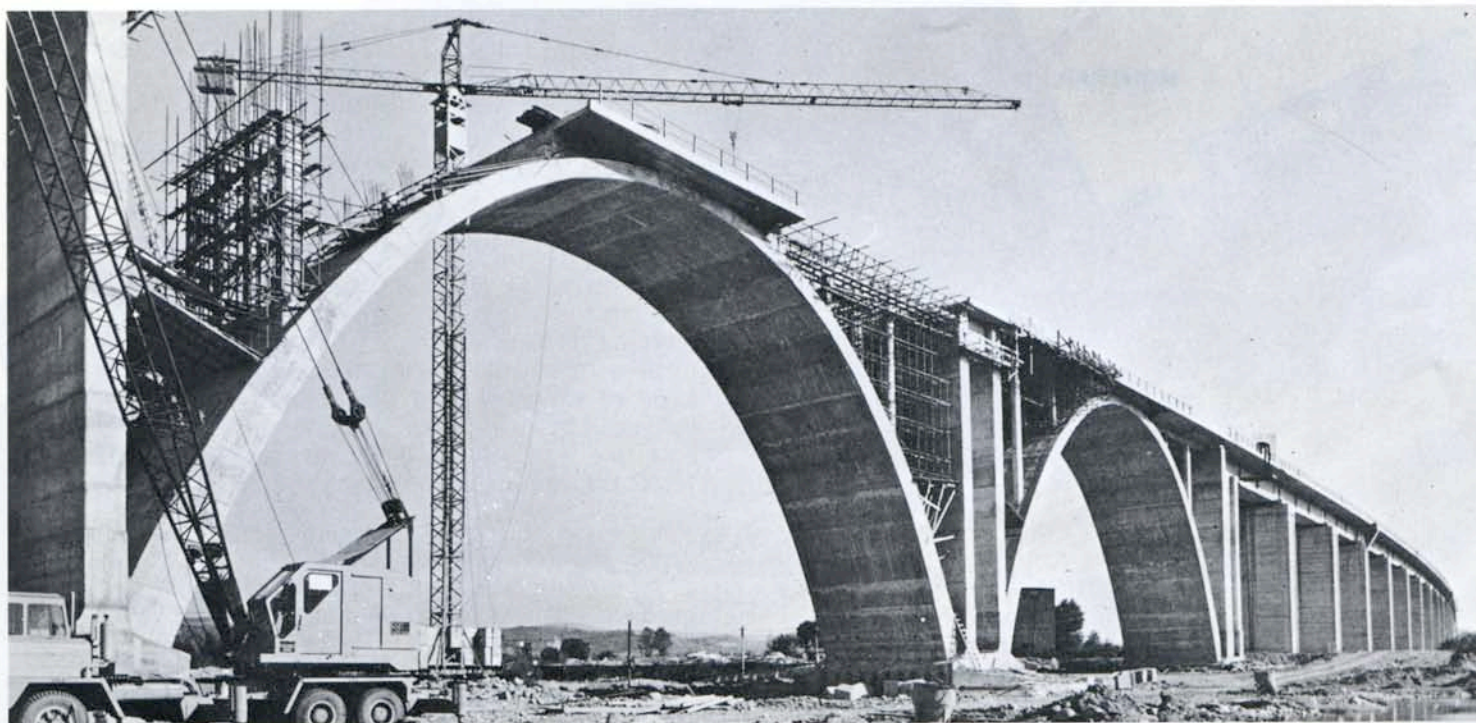
Monsieur Westerterp, ministre néerlandais des transports, ouvrant une session du parlement, a exposé les grandes lignes de sa politique.

L'intégration de la route et du rail, le ralentissement de la construction des autoroutes et la poursuite des investissements dans le transport ferroviaire sont les principes essentiels définis à cette occasion:

Sur un total de 842 millions de florins destinés aux transports publics en 1975, le chemin de fer en recevra 492 millions.

Signalons encore que le programme total d'investissements des chemins de fer néerlandais pour l'année en cours s'élève à 1,7 milliards de florins à répartir entre l'adaptation du réseau existant et la construction de nouvelles lignes.

La Direttissima est la nouvelle ligne rapide entre Rome et Florence. Son tracé, plus direct que celui de l'ancienne ligne, permettra d'absorber le trafic aujourd'hui étranglé. L'exploitation simultanée des deux lignes permettra de passer de 200 (taux actuel de saturation) à 600 trains par jour. On voit ici le viaduc qui enjambe la vallée de la Paglia.



En France

Présentant à l'Assemblée Nationale son budget pour 1975, le Secrétaire d'Etat français aux transports a énoncé les grandes lignes de la politique qu'il entend poursuivre dès à présent.

« Les transports terrestres, dit-il, de marchandises ou de personnes, constituent un domaine particulièrement sensible aux effets du renchérissement des matières énergétiques et à la recherche d'économies de carburants. (...) »

» D'une part, susciter davantage l'utilisation du transport collectif par les voyageurs, aussi bien en milieu urbain que dans les relations interurbaines.

» D'autre part, inciter le transfert de la route vers le rail et la voie d'eau du transport de certaines marchandises à grande distance. (...) »

» Le gouvernement n'envisage pas d'intervention autoritaire qui irait à l'encontre du libre choix de l'usager. (...) »

» Mais le gouvernement entend mettre l'accent sur une série de mesures destinées à favoriser et à accompagner le processus de transfert de la route vers le rail ou la voie d'eau. »

Parmi les mesures citées, deux intéressent directement les chemins de fer : le développement du transport combiné rail-route avec la subvention à la

création d'un nouveau chantier de transbordement dans la région parisienne et l'accentuation de l'effort d'équipement de la SNCF tant pour les installations fixes que pour le matériel roulant.

Ajoutons que les autorités départementales se sont prononcées sur le tracé d'une nouvelle liaison Paris-Lyon. La nouvelle ligne à construire entre ces deux villes — sur laquelle les trains pourront rouler jusqu'à 270 km/h — fera gagner 1 h 45 sur la durée actuelle du parcours. En 1980, Lyon ne sera plus qu'à deux heures de Paris.

Aux USA

L'Amtrak, société chargée de relancer le trafic ferroviaire interville des voyageurs aux USA, bénéficie d'un appui de plus en plus solide de la part des autorités fédérales. Les dernières prévisions, qui semblent indiquer que l'Amtrak aura doublé le volume de son trafic d'ici à la fin 1979, ont incité la société à proposer un plan quinquennal d'investissements, portant sur un milliard de dollars. L'effort porterait particulièrement sur l'amélioration des voies et l'augmentation des vitesses moyennes des trains qui pourraient dépasser 160 km/h sur plusieurs parcours.

L'Amtrak prévoit également le renouvellement de son matériel roulant. Deux cents voitures de type « Metroliner » seraient commandées ainsi que 235 voitures à deux étages et 25 locomotives électriques. A cela s'ajoutent les commandes de turbotrains français de type RTG, dont une nouvelle série de 7 unités vient d'être commandée à une firme américaine qui construira le matériel sous licence.



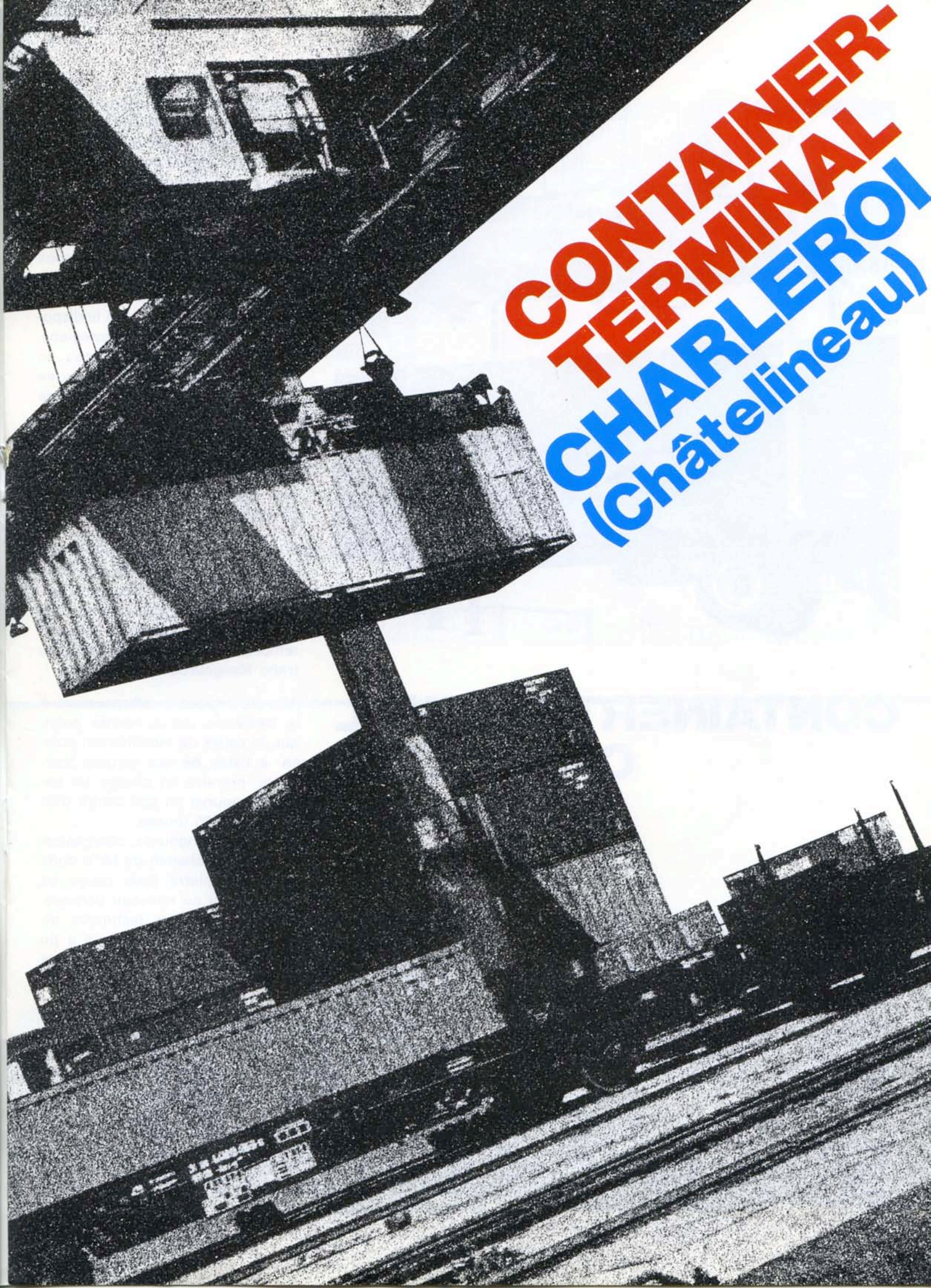
En URSS

Les travaux de construction d'une nouvelle ligne, longue de 3.150 kilomètres, à travers la Sibérie orientale, ont commencé récemment. Cette ligne doublera le Transsibérien actuel en passant au nord de celui-ci.

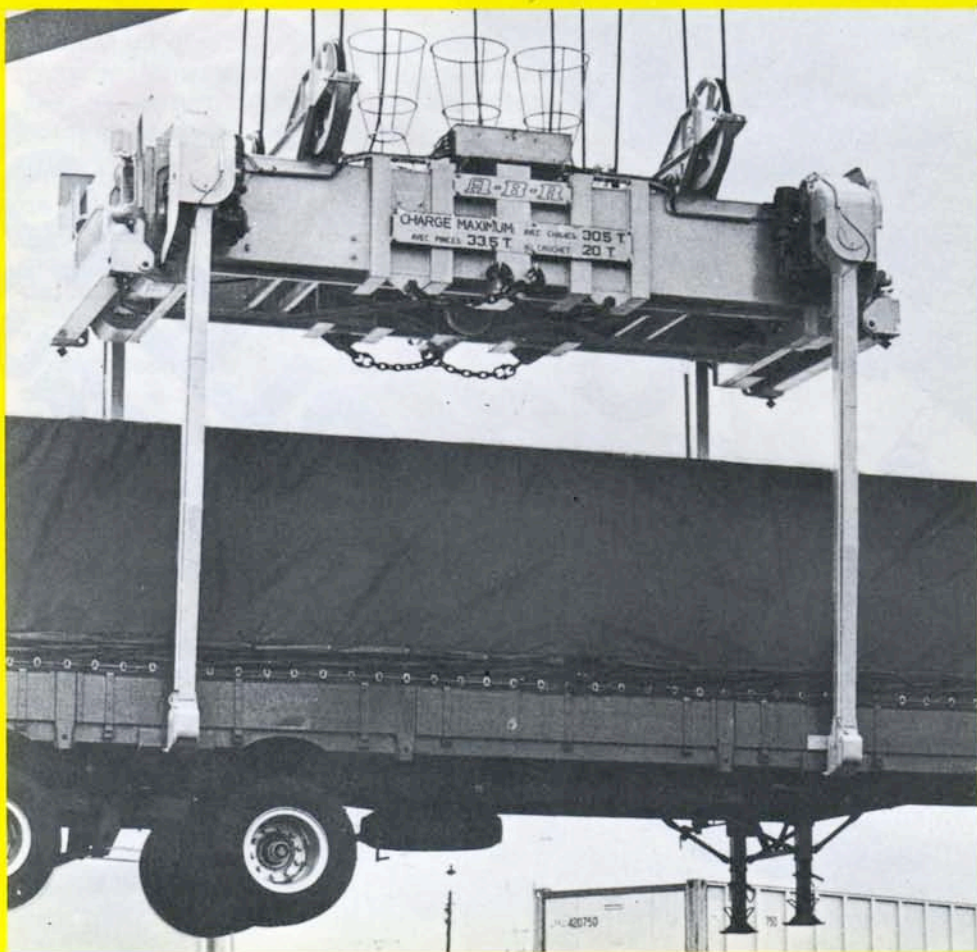
Ces travaux demanderont des efforts très importants. Mais la récompense en sera l'allègement du trafic de l'ancien transsibérien par l'ouverture d'un nouvel itinéraire vers la côte Pacifique. La ligne permettra aussi la mise en valeur et l'exploitation des importantes richesses minières des régions traversées. On comptera une soixantaine de villes nouvelles au long des 3.150 km, créées autour des régions industrielles ainsi constituées.

Autre élément important : les échanges commerciaux avec le Japon seront grandement facilités : des accords commerciaux sont d'ailleurs déjà signés entre les deux pays.

Mise en service probable de cette nouvelle ligne : 1982.



CONTAINER-
TERMINAL
CHARLEROI
(Châtelaineau)



CONTAINER TERMINAL CHARLEROI (Châtelineau)



Après les ports belges qui ont vu, grâce au trafic transocéanique, la naissance et l'essor du container, les grandes agglomérations du pays sont, l'une après l'autre, touchées par l'évolution technique liée à ce mode nouveau de transport des marchandises.

Continuant dans la ligne ébauchée à Bressoux, les Chemins de Fer belges mettent aujourd'hui un terminal container complet à la disposition des industriels carolorégiens. Installé en gare de Châtelineau, un portique de 20 mètres de portée pouvant circuler sur un chemin de roulement de 300 mètres, enjambe deux voies ferrées de 190 mètres chacune (et qui peuvent être portées à 300 mètres), deux bandes de circulation et une de stockage.

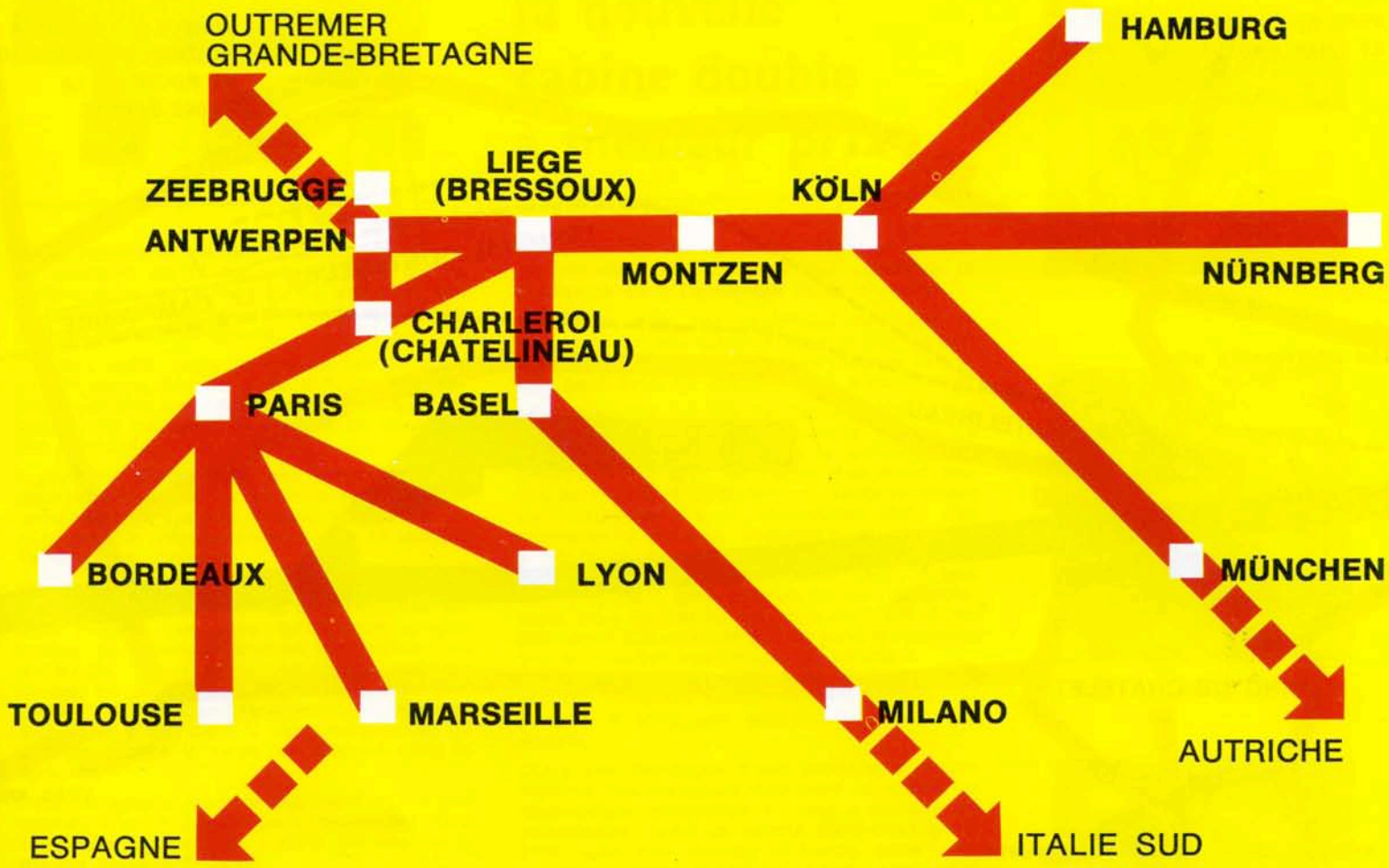
Pour ne pas limiter l'action du nouveau terminal à la seule manutention des containers, les constructeurs ont muni le portique de bras et pinces aptes à soulever les semi-remorques routières destinées au trafic Kangourou.

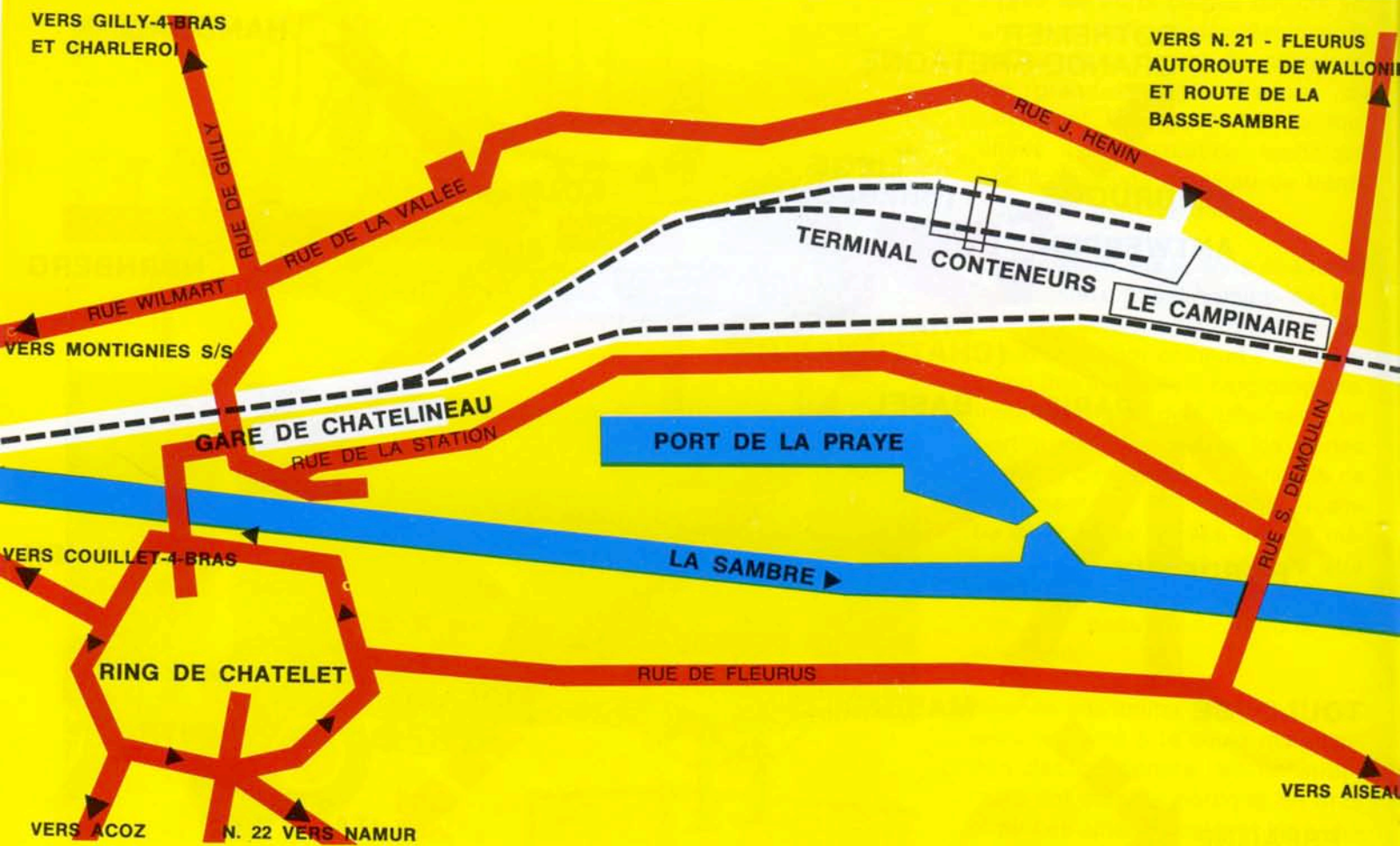
Afin de répondre efficacement à la demande, on a encore prévu que le cadre de manutention puisse, à l'aide de ses verrous tournants, prendre en charge un palonnier pourvu en son centre d'un crochet de 25 tonnes.

Container, Kangourou, charges ordinaires : le chemin de fer a donc fait d'une pierre trois coups en construisant ce nouveau portique. Mieux : l'évolution technique aidant, la capacité de l'engin a pu être portée à 35 tonnes pour les containers et semi-remorques.

Grâce enfin aux 2.000 m² de surface libre, les opérations de manutention pourront être réduites au minimum : le stockage ne présentera aucune difficulté.

Avec ce nouveau terminal, la région de Charleroi se découvre des possibilités nouvelles. La voilà équipée d'un outil efficace et moderne.





Adresses utiles :

Service de l'exploitation

Monsieur Lamarche, chef de gare
Châtelaineau
Tél. (071) 36 40 10, ext. 6100

Direction de l'exploitation

Monsieur Lallemand
Bureau 15.31
85, rue de France, 1070 Bruxelles
Tél. (02) 523 80 80, ext. 2140

Service commercial

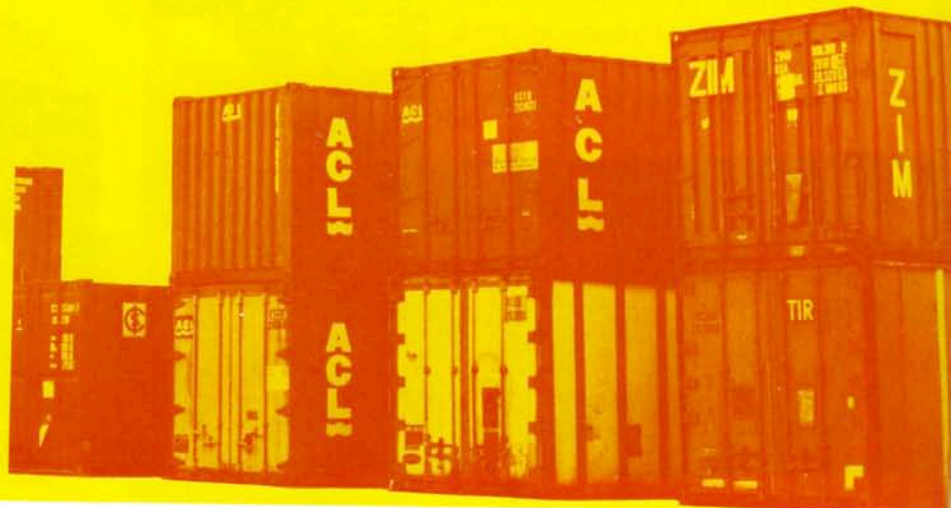
Agence commerciale de Charleroi
Quai de gare, 1, 6000 Charleroi
Tél. (071) 43 01 73, ext. 589,
Mr. Wauthier

Direction commerciale

Bureau 62.12
85, rue de France, 1070 Bruxelles
Tél. 523 80 80, ext. 2648 et 2281

Trafic Kangourou

T.R.W. s.a.
Rue Vandenpeereboom,
1080 Bruxelles
Tél (02) 525 62 51





la nouvelle cabine double à meilleur prix

On se représente toujours la voiture-lits comme un ensemble de 12 cabines équipées de lits escamotables qu'on transforme selon le cas en chambres pour un (single), deux (double) ou trois (tourist) voyageurs.

Naguère, cette image ne risquait pas de tromper. Pourvues, comme il se doit, de tous les aménagements qui conviennent à l'époque, les voitures-lits gardaient un schéma de construction immuable.

Aujourd'hui, l'ingéniosité des constructeurs a donné naissance à un nouveau type : la T2, comportant 18 cabines à deux voyageurs, logées dans un même espace que les 12 cabines de la voiture classique.

Emboîtées comme les éléments d'un jeu de construction, les 18 cabines sont réparties sur deux niveaux. Les unes, qu'on peut appeler basses, se présentent comme des logettes au niveau du couloir de la voiture. Les cabines hautes, auxquelles on accède par un escalier de deux marches, se présentent sous la forme d'un T; on y dort dans la barre horizontale; de jour, on occupe le siège fixe disposé dans la verticale.

Deux voyageurs, c'est le maximum admis par cabine. L'unité basse peut cependant être aménagée en « single » : dans ce cas on y déploie seulement un lit.

On remarquera que la T2 offre autant de places que la voiture classique aménagée en formule « tourist ». La voiture classique : 12 cabines à 3 personnes, soit au total 36 voyageurs; la voiture T2 : 18 cabines à 2 personnes, soit également 36 voyageurs.

L'avantage de la T2 est d'offrir grâce à son agencement particulier la formule « double » à

l'ensemble de ses occupants. C'est la formule qui convient au « couple » qui constitue la dominante dans l'ensemble de la clientèle.

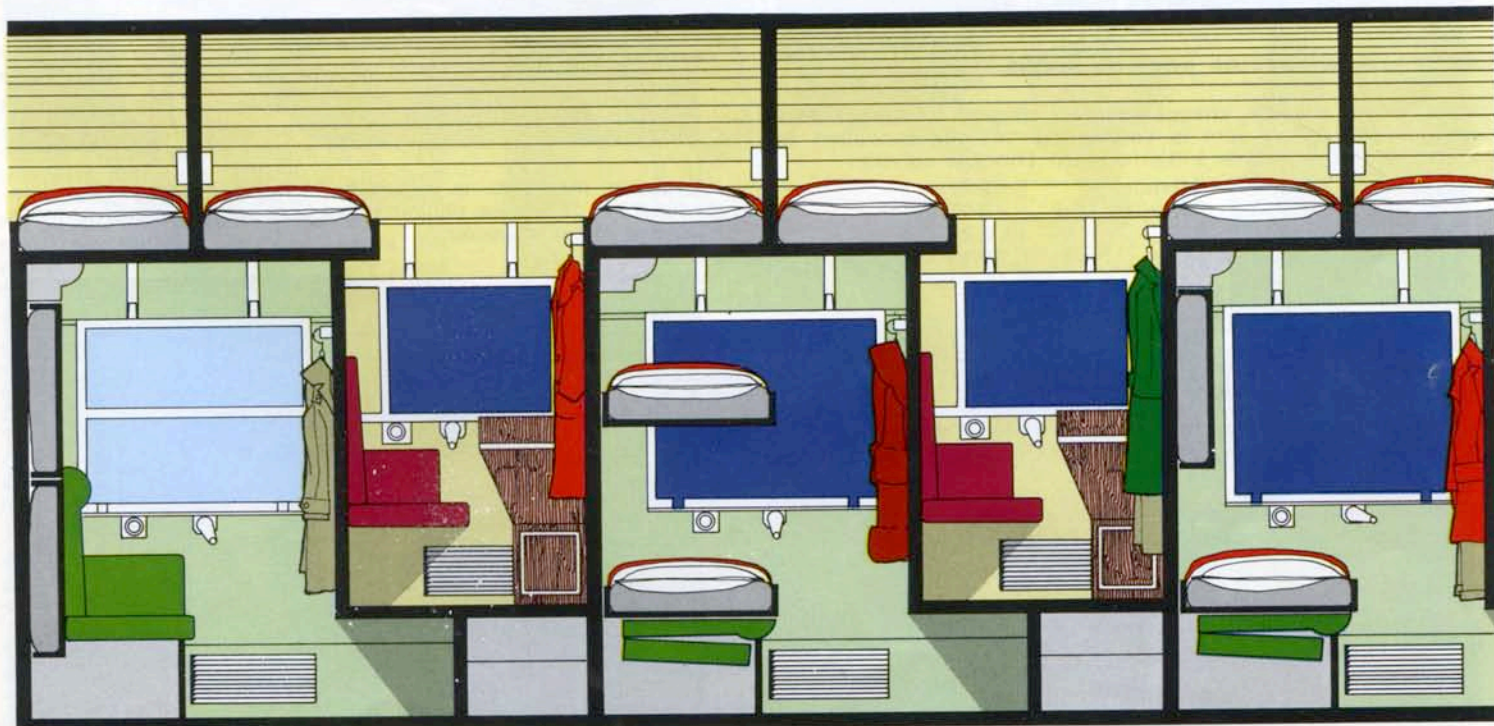
L'avantage n'est pas seulement technique. Il s'y ajoute un abaissement de prix par rapport à la place « double » classique puisque la voiture peut avoir un meilleur taux d'occupation.

Le confort ne fut pas le moindre souci des concepteurs. A une voiture nouvelle, il fallait les développements nouveaux de la technique. La climatisation a ainsi fait l'objet d'un effort particulier : mise à température, renouvellement de l'air, deux choses importantes dans des chambres. L'isolation acoustique et phonique a bénéficié des dernières découvertes. Si le bruit est l'ennemi d'un sommeil idéal, il faut l'éliminer; dans cette optique, on n'a pas seulement isolé les parois, on les a doublées d'une substance anti-vibrante qui les rend insensibles aux éventuelles trépidations du véhicule.

D'ailleurs, les bogies dont on a équipé ces voitures comptent parmi les plus élaborés et propres à offrir une suspension absolument souple.

Outre ces avantages d'une importance incontestable, les voyageurs disposent de toutes les commodités auxquelles on peut s'attendre en voitures-lits : unité de toilette dans chaque cabine, avec eau chaude et froide, prise pour rasoir électrique, lampe de chevet individuelle, bouton d'appel au conducteur — lequel offre toujours un service impeccable — vide-poches près de chaque lit, cintres, espace pour bagages...

La voiture T2 n'éliminera pas la voiture classique qui, dans sa formule « tourist », reste indispensable, mais elle en constitue un complément particulièrement bien venu.



QUELQUES HORAIRES POUR LES VACANCIERS



Couchettes directes pour la Costa Brava

Le Camino Azul roulera cette année entre Bruxelles-Midi et Port Bou/Cerbère. Il comportera des couchettes de 2e classe pour les voyageurs ordinaires qui désirent se rendre en Espagne.

Dès le 3 juin, et jusqu'au 2 septembre, il quittera Bruxelles chaque mardi. Pour le retour, il quittera Cerbère tous les mercredis entre le 11 juin et le 10 septembre.

Son horaire :

16.25	Bruxelles Midi	↑	9.07
16.33	Bruxelles Nord		8.56
17.19	Namur		8.04
18.48	Arlon		6.20
5.51	Narbonne		18.34
7.37	Cerbère		17.11
7.44	Port Bou	↓	—

Des correspondances permettent aux voyageurs d'atteindre Barcelone ou d'en revenir comme suit :

—	Cerbère	↑	16.40
8.35	Port Bou		16.30
10.00	Caldas		15.30
11.25	Barcelone	↓	14.00

Lourdes et Tarbes en couchettes directes

Le train autos-couchettes Schaarbeek - Biarritz qui circule dans la nuit du samedi au dimanche, en été, admet aussi des passagers non accompagnés d'une automobile. Une voiture couchettes de 2e classe leur est réservée; elle les dépose le lendemain matin à Lourdes ou à Tarbes (à 10 h 08 et 10 h 26 respectivement).

Voitures-lits pour Vienne : 20 minutes plus vite

L'express Ostende - Vienne gagnera désormais 20 minutes à l'aller.

Le départ — quotidien — aura lieu, dès la nouvelle saison d'été, 10 minutes plus tard, soit à 17 h 07, et l'arrivée en gare de Vienne Westbahnhof 10 minutes plus tôt, soit à 9 h 40.

Couchettes directes pour le Valais

Du 6 juin au 30 août, chaque vendredi soir, un train emmènera les touristes belges vers le Valais. Une voiture couchettes de 2e classe les déposera à Sierre selon l'horaire suivant :

20.55	Ostende	↑	9.35
22.19	Bruxelles Midi		8.07
5.45	Bâle		0.26
10.45	Sierre	↓	19.18

Réservation : 2 mois à l'avance

Rappelons que les réservations sur les parcours internationaux sont ouvertes deux mois avant la date de départ des trains.

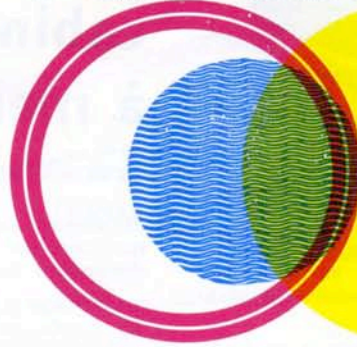
Il est utile d'y songer : en haute saison d'été, et particulièrement les week-ends et jours de fête, les voyageurs qui n'ont pas réservé risquent de ne pas trouver de place à leur convenance.

Pour les voitures-lits, signalons qu'on ne doit s'adresser qu'aux agences de voyage accréditées et aux guichets d'une vingtaine de gares belges :

Bruxelles Nord, Bruxelles Midi, Bruxelles Léopold;
Arlon, Charleroi Sud, Liège Guillemins, Mons, Namur, Tournai, Verviers Central et Welkenraedt;
Alost, Anvers Central, Bruges, Gand-St.-Pierre, Hasselt, Courtrai, Louvain, Malines et Ostende.

Vacances

75



Les vacances, ça se prépare. Si on les veut réussies, on y réfléchit tôt, afin de trouver, parmi les formules offertes, celle qui convient le mieux.

Il ne faut pas attendre juin pour s'en occuper. Et les grossistes — les fabricants de vacances — le savent bien. Voilà pourquoi leurs programmes sont déjà disponibles dans les agences de voyage. Tout y est détaillé : prix, dates, formules, régions, avantages, ... tout.

Railtour vous conduira vers le soleil dans son train bleu. On vous conviera peut-être, et si le cœur vous en dit, à prendre un verre et esquisser un entrechat dans la voiture bar-dancing, histoire de vous mettre d'office dans l'ambiance des vacances.

Avec FTS, c'est toute la France qui vous attend : la Bretagne, toute la côte atlantique, la Dordogne, l'Aveyron, les Pyrénées, les Alpes, la Méditerranée, le Midi et même la Corse.

Et, cela va sans dire, pour des prix intéressants. Les trains spéciaux Railtour et FTS ont d'ailleurs un avantage de taille : vous y vivez comme un coq en pâte, servi par un personnel attentif et expérimenté. Les vacances, quoi !



Côté pile, côté face, la voiture bar-dancing... avant le départ — pendant le trajet, les photographes sont sur la piste et ne nous laissent aucun souvenir.



AUTO - COUCHETTES 74: UNE BONNE ANNEE



Bonne année pour les autos-couchettes en 74, puisque malgré la diminution du nombre de trains mis en ligne, le trafic a progressé de 13% pour les voyageurs et 10% pour les voitures.

On n'enregistre de diminution sur aucune destination, si ce n'est la disparition de la relation vers Munich dont les usagers se sont reportés partiellement sur le train desservant Salzbourg.

Les relations importantes suivent une ligne ascendante et, pour le nombre de voyageurs transportés, progressent selon le cas de 10 à 20%.

La croissance du trafic sur les lignes plus modestes n'est pas moindre. On enregistre des résultats qui encouragent à poursuivre dans la voie suivie. Qu'on en juge par les chiffres suivants où voyageurs aller et voyageurs retour ont été totalisés.

	1973	1974	%
Schaerbeek - Ljubljana	545	731	+34
- St.-Brieuc	879	1062	+21
Bressoux - Avignon	2334	3579	+53
St.-Raphaël	1729	2107	+22

Sur l'ensemble, Narbonne et St.-Raphaël ont drainé plus de la moitié des voyageurs et des autos transportés.

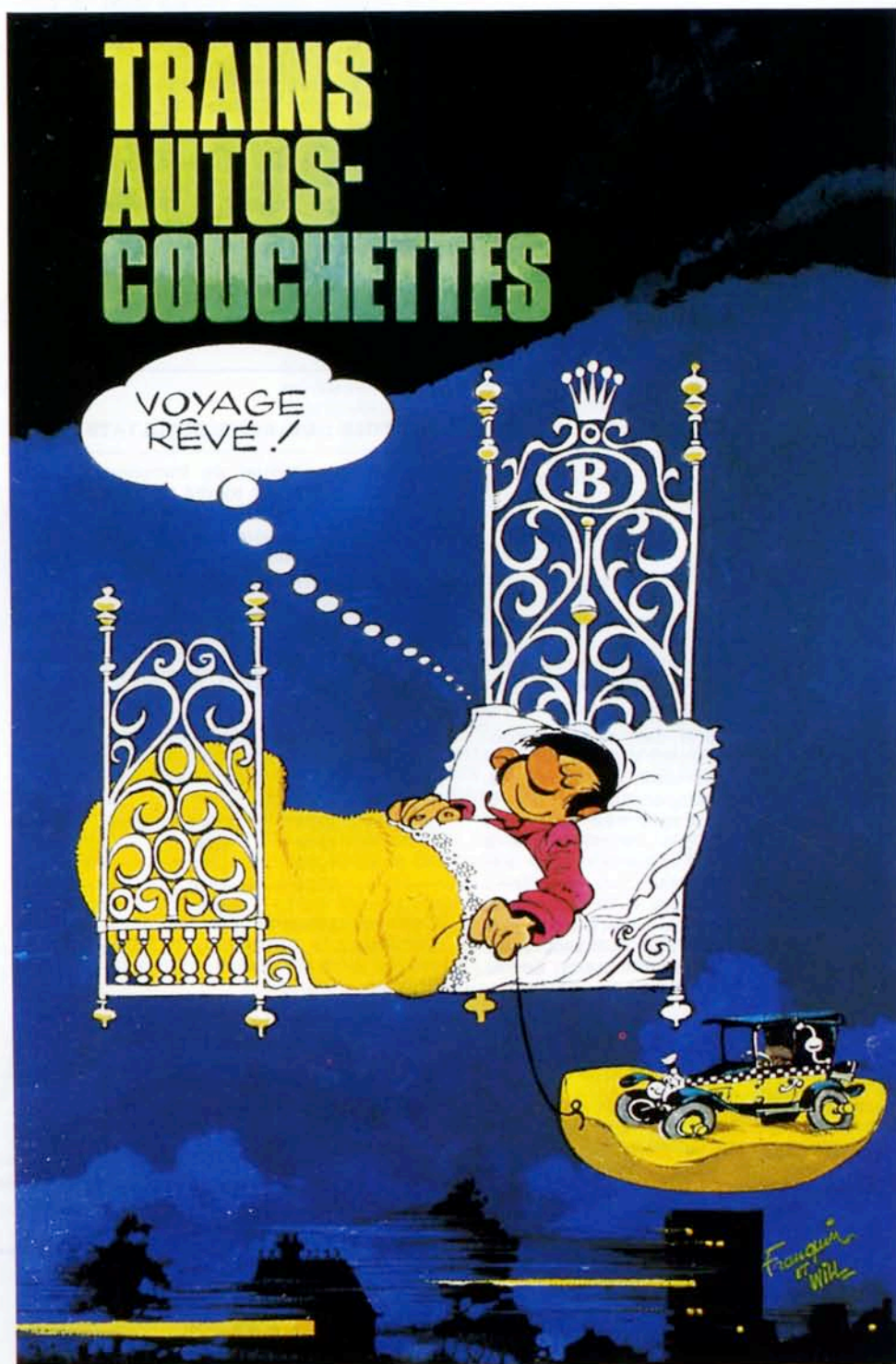
La nouvelle formule proposée en direction de la Yougoslavie a connu un très beau succès. Notons la progression de la clientèle vers Salzbourg, Villach et Ljubljana. Prix global, horaire et service améliorés, les voyageurs ont apprécié l'effort. Ils se sont dits satisfaits et bon nombre ont exprimé leur volonté de faire encore usage des autos-couchettes.

Une autre relation a connu un succès particulier: celle de St.-Brieuc. Les vacanciers belges donnent également la cote d'amour à la Bretagne. Malheureusement, cette relation est supprimée en 1975: la Deutsche Bundesbahn, qui gérait ce train, a renoncé à le faire circuler, son occupation au départ de l'Allemagne étant insuffisante.

Au total, le trafic belge se présente comme suit, voyages aller et voyages retour totalisés:

	1973	1974	%
Voitures	22.700	24.992	+ 10
Passagers	74.864	84.377	+ 13

Oui, vraiment, une bonne année.



en bref



Repris dans „op het spoor”, bulletin des chemins de fer néerlandais, cet article qui traite d'un trafic belge.

Une centrale thermique alimentée en fuel par trains complets

Depuis avril 1974, 22 gros wagons à 4 essieux portant au total 1200 tonnes de fuel extra-lourd partent, chaque jour, de la raffinerie Shell de Rotterdam Pernis pour rejoindre la centrale thermique des Awirs (Flémalle, près de Liège). Les quantités transportées justifient la formation de trains complets, dont la composition reste inchangée jusqu'à l'arrivée à destination. Ces trains offrent une possibilité de transport particulièrement efficace.

Leurs avantages les plus marquants sont le prix de revient très bas et une rotation rapide du matériel.

(...)

A tenir au chaud

Les wagons destinés au transport de fuel résiduel pour cette centrale thermique sont équipés de dispositifs spéciaux : des serpentins de réchauffage et une isolation thermique.

A Pernis, Shell a pris des mesures spéciales pour le chargement des wagons. Au moment où il pénètre dans les réservoirs, le fuel est à une température de 80° C environ et il ne perd que très lentement sa chaleur (0,5° C par heure) grâce à l'isolant de 10 cm d'épaisseur dont est habillé le réservoir. Dans des conditions normales, le fuel parvient à la centrale à une température encore supérieure à 70° C, ce qui est amplement suffisant pour procéder au déchargement sans devoir réchauffer la marchandise.

(...)

Transport sûr

Le choix du wagon-citerne comme moyen d'acheminement du fuel est déterminé essentiellement par le désir de disposer d'un mode d'approvisionnement sûr et régulier. De plus, la régularité des arrivées permet de réduire les stocks et, partant, d'abaisser le coût des réserves. Cependant, les centrales thermiques ne sont pas les seules intéressées à ce mode de transport : les dépôts de distribution de produits pétroliers peuvent, eux aussi, faire appel au chemin de fer qui leur offre une bien plus grande sécurité.

Extrait de „La vie du Rail”, bulletin du personnel de la SNCF, cet article concernant un autre trafic entre les Pays-Bas et la Belgique.

Un trafic de minerais de Rotterdam à Charleroi

Les Forges de Thy Marcinelle et Monceau, dans la banlieue de Charleroi, ont, depuis septembre, organisé un transport de minerais depuis le port de Rotterdam à raison d'un train par semaine. Cette firme qui s'approvisionne depuis les ports d'Anvers et de Gand et à partir des bassins français complète ainsi ses approvisionnements par un minerai spécial originaire du Brésil, dénommé « Brasilux Allegría », et qui, présentement, n'est déchargé qu'à Rotterdam Botlek.

Ce minerai spécial entrera dans la composition du « bedding », c'est-à-dire du mélange servi aux hauts-fourneaux pour la fabrication de la fonte. C'est la première fois qu'un trafic néerlandais-belge de minerais est organisé à partir d'un port des Pays-Bas.

Comme le réseau NS ne dispose que de wagons Eds autodéchargeurs d'une capacité de 25 tonnes, les Forges de Thy Marcinelle et Monceau envoient à Rotterdam une rame de 18 wagons P à bogies autodéchargeurs d'une capacité de 60 tonnes, soit un tonnage brut de l'ordre de 1800 tonnes.

PETROLE : DE BONS RESULTATS

Le record mensuel de transport de produits pétroliers est tombé une fois de plus. Mais peut-on parler de records quand il s'agit d'une progression constante favorisée par un matériel à haut rendement et une expérience toujours plus féconde ?

Toujours est-il qu'en octobre 74, on a transporté 284.000 tonnes de produits pétroliers contre 267.000 un an plus tôt — chiffre qui constituait d'ailleurs le précédent record.

Ce qui est plus significatif encore, c'est l'augmentation sensible de la moyenne nette par train à destination des centrales électriques.

1971	941,6 tonnes
1972	1031
1973	1103,6
1974	1140,3

Cette progression s'inscrit dans la ligne générale : le poids moyen transporté par wagon croît constamment depuis quelques années.

La mise en service de nouveaux véhicules, toujours plus performants, n'est sans doute pas étrangère à ce phénomène. De même que l'intérêt d'une clientèle mieux informée et à la recherche de conditions avantageuses.

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

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



Dans le no 30 du bulletin d'information du C.A.T.U. (Comité d'Action Transports Urbains), nous avons repris le petit texte qui suit, paru à l'origine dans un document du centre Régional d'Action Catholique Générale.

Pourquoi ce texte ?

Sans doute parce qu'il est bien emballé.

Mais aussi parce qu'il démontre — par l'absurde — la nécessité de penser une politique globale des transports, thème que nous avons abordé à plusieurs reprises déjà.

L'Expérience d'un usager

Un membre du groupe qui travaille aux environs de la Place du Trône, pour des raisons que vous comprenez (notamment difficultés de parking) ne prend jamais sa voiture et préfère utiliser les transports en commun pour rentrer chez lui à Uccle.

Jusqu'il y a environ deux ans, il prenait vers 17 h 30 soit le tram 93, soit le bus 38 à la rue du Luxembourg. Puis, la situation devint intenable par suite de bouchons rue d'Idalie, rue Malibran et, pour le 93, rue Lesbroussart. Il décida donc de prendre plutôt le tram 32 en métro place du Trône. Tout alla relativement bien jusqu'il y a un an. A ce moment, il dut bien reconnaître que la situation s'aggravait de jour en jour, des bouchons se formant dans le goulot de l'avenue Louise et exerçant leurs effets jusque dans le tunnel du métro à partir de la Porte de Namur et même avant.

Il décida donc d'aller à pied jusqu'à la Place Stéphanie où il put espérer trouver soit un 32, soit un 94 dégagés de toutes entraves. Tout alla de nouveau assez bien jusqu'en juin 1974. Depuis lors, le chance de bouchons ne fit que croître au point que, sitôt les vacances terminées, notre « cobaye » se retrouva de plus en plus souvent à l'arrêt de la Place Stéphanie à attendre sans fin des trams qui n'arrivaient pas. Impatienté, notre ami décida de pousser sa marche jusqu'à la rue du Bailly où il put espérer prendre un 93. Rapidement, il en arriva à la conclusion qu'il valait mieux pousser jusqu'à la Chaussée de Vleurgat pour attendre le bus 38.

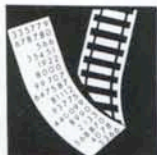
Enfin, la boucle fut bouclée en novembre 1974 quand il s'aperçut qu'il n'y avait pas plus de bus Chaussée de Vleurgat que de 93 rue du Bailly ou que de 32 ou de 94 Place Stéphanie, et qu'il valait mieux rentrer entièrement à pied. C'est actuellement chose faite.

Cette solution est peut-être excellente pour la santé (encore que les odeurs de la ville soient assez nauséabondes), mais on peut difficilement la considérer comme digne d'une ville moderne. Pendant ce temps, les Pouvoirs Publics restent d'une inertie totale ou s'entêtent à « faciliter » (?) et à favoriser la pénétration et la circulation des autos en ville, seules responsables de tout ce marasme.

Editeur responsable :
P. SERGYSELS - BRUXELLES.

Photos :
Cinéphoto SNCB : 1, 3 à 5, 12
Publicité SNCB : 8 à 10
SNCF : 11
UIC : 5

TARIFS CECA RENUMEROTES



L'Union Internationale des Chemins de Fer procède actuellement à la renumérotation codifiée des tarifs et contrats particuliers internationaux.

La SNCB a été chargée d'appliquer pour l'ensemble des réseaux européens la codification des tarifs et des contrats particuliers multilatéraux (ceux qui intéressent trois réseaux au moins).

La plage de 9000 à 9999 a été réservée à cet effet. Et la tranche allant de 9000 à 9099 s'appliquera aux tarifs et contrats particuliers CECA.

Nous reprenons ici la liste des tarifs « renumérotés » qui concernent directement la clientèle belge.

Signalons que la modification est déjà officielle pour certains tarifs et qu'elle se fera, pour les autres, au fur et à mesure que des modifications nécessitant une nouvelle publication leur seront apportées.

Ancien N°	Nouveau N°	Objet du trafic
1001	9001	Tarif International CECA.
1230	9012	Deutsch-Belgischer Eisenbahntarif N° 1230 für die Beförderung von Eisen und Stahlerzeugnissen von bestimmten deutschen Bahnhöfen zur Ausfuhr über bestimmte belgische Seehäfen.
1231	9013	Deutsch-Belgischer Eisenbahntarif N° 1231 für die Beförderung von Eisen- und Stahlerzeugnissen zwischen bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland und bestimmten belgischen Bahnhöfen.
1235	9006	Deutsch-Belgischer Eisenbahntarif N° 1235 für die Beförderung von Steinkohlen in geschlossenen Zügen zwischen die Bundesrepublik Deutschland einerseits und Belgien andererseits.
1301	9014	Deutsch-Französischer Eisenbahntarif N° 1301 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten französischen Bahnhöfen.
1302	9015	Deutsch-Französischer Eisenbahntarif N° 1302 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenbriketts, Braunkohlenbriketts und Steinkohlenkoks von bestimmten Bahnhöfen des Aachener Gebietes nach bestimmten französischen Bahnhöfen.
1334	9016	Deutsch-Französischer Eisenbahntarif N° 1334 für die Beförderung bestimmter Eisen- und Stahlerzeugnisse über deutsch-französische Grenzübergänge.
1501	9020	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1501 für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenkoks in geschlossenen Zügen von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
1502	9021	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1502 für die Beförderung von Braunkohlenbriketts von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
1503	9022	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1503 für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
1530	9023	Deutsch-Luxemburgischer Eisenbahntarif N° 1530 für die Beförderung von Grundstoffen der Eisenindustrie und Eisen- und Stahlerzeugnissen von bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland nach bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen.
2301 6301	9003	Tarif international pour le transport de houille des Pays-Bas et de la Belgique à destination de la France.
2331 3231	9004	Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques entre la Belgique et la France et vice-versa.
2431	9005	Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques entre certaines gares belges, d'une part, et certaines gares italiennes, d'autre part.
5101	9024	Luxemburgisch-Deutscher Eisenbahntarif N° 5101 für die Beförderung von Eisen- und Stahlerzeugnissen von bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland.
5630	9009	Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques de certaines gares luxembourgeoises vers les Pays-Bas.
6330	9011	Tarif international pour le transport de fil de machine en acier de Dordrecht à destination de certaines gares françaises.
6502	9010	Tarif international pour le transport de houille et d'agglomérés de lignite des Pays-Bas vers le Luxembourg.

plan décennal

lignes nouvelles - trains modernes

