

INFORMATIONS S.N.C.B.

(B)

Bulletin
de la Direction Commerciale
des Chemins de fer
belges

380 Juin

Publication
bimestrielle
sauf
juillet
et août

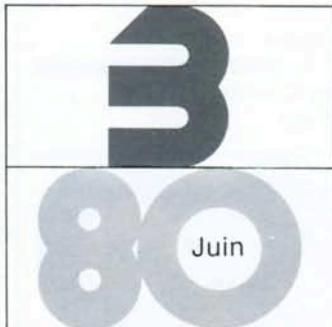
5.2.01

7

45

Namur 1





INFORMATIONS S.N.C.B. SOMMAIRE



Entreprise

- **Kraft**, fabricant de fromages, de sauces et de plats préparés, procure à la région de Namur un trafic de produits alimentaires. Page 4.
- **Tubemeuse**, pour expédier ses gros tubes spiralés, a conçu avec le chemin de fer un wagon particulièrement bien adapté. Page 7.



Epoque

- **Le TGV**, pionnier français des trains à très grande vitesse, a rendu visite aux Belges. Nous en parlons page 13.
- D'une brochure éditée par le **Groupe des Neuf**, commission de travail des réseaux ferroviaires des neuf pays de la CEE, nous extrayons un chapitre important, page 15.



Equipement

- C'est le **wagon Ss**, engin plat à ranchers fixes, que nous présentons cette fois en page 9.



Tarif

- Un nouveau **tarif direct Belgique-Espagne** pour les envois de détail. Page 3.



Tourisme

- Les **seniors** bénéficient de nouveaux avantages en trafic international. Voyez page 3.
- **B-tourrail**: nouveaux abonnements pour voyager à bon marché. Les détails en page 14.
- Faire un **minitrip SNCB**, c'est prendre de petites vacances. Nous en parlons page 17.



Nouvelles B

- **Monsieur Gaertner** représente désormais les chemins de fer allemands en Belgique.
- Les **dorsales** flamande et wallonne se mettent au courant. Le point des travaux en page 18.

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

Editeur responsable:
J. Heinen - Bruxelles

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos:
SNCB
Kraft: 4,5
De Pauw: 1

EDITORIAL

Rêver d'un chemin de fer vraiment international. Le joli songe... Certains s'y adonnent, en secret le plus souvent.

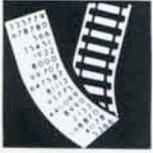
D'autres y travaillent. Ils conjuguent leurs efforts pour que rêve devienne réalité. En fabriquant des tarifs directs, en combinant des horaires souples, en concevant de concert des wagons qui se ressemblent, par-delà les frontières.

D'autres apportent une petite pierre à l'édifice, à leur manière discrète.

Les chefs de gare de Bruxelles Midi et Paris Nord l'ont fait, les 19 et 23 juin, en célébrant le jumelage de leurs gares. Sans tambours ni trompettes, ils ont ainsi scellé une "amitié" déjà longue. La première grande ligne internationale du continent européen fut la leur, voilà près de 140 ans. Et depuis, Bruxelles-Paris reste fermement en tête du peloton des grandes lignes entre pays voisins.

Que deux gares soient ainsi jumelées, c'est un fait exceptionnel, qu'on ne reverra pas de si tôt. Mais c'est une plaisante affaire, qui réjouit tous ceux dont le cœur s'ouvre tous azimuts.

EN BREF



NOUVEAU TARIF DE DETAIL ENTRE LA BELGIQUE ET L'ESPAGNE ET VICE VERSA.

SNCB-COLIS en collaboration avec les réseaux espagnol (RENFEATIMER) en français (SERNAM) ont élaboré un tarif direct pour envois de détail entre la Belgique et l'Espagne et vice versa.

Le tarif comporte des prix de bout en bout, livraison à domicile comprise, ainsi que des prix applicables jusqu'aux frontières belgo-française et franco-espagnole.

La Belgique ne constitue qu'une seule zone de taxation; dès lors, les prix de transport au départ de Belgique ne varient qu'en fonction des zones de taxation espagnoles.

Les localités et gares espagnoles sont reprises en fin de tarif. Celui-ci est applicable depuis le 1er juin.

Tous renseignements peuvent être demandés dans les gares importantes, dans les bureaux de renseignements ou dans les agences commerciales.

Il peut être obtenu au bureau 61-12 (Vente des tarifs), tél. 523.80.80 extension 2688, en versant la somme de 100 F au CCP 000-0001010-40 de la SNCB - Direction Financière 1060 Bruxelles.

Veillez bien indiquer au verso du bulletin de versement: "Tarif détail Belgique-Espagne", votre numéro de TVA éventuel, et votre numéro de client SNCB éventuel. Ce prix de 100 F couvre également la fourniture d'office des suppléments qui paraîtront.

EN BREF



BONJOUR MONSIEUR GAERTNER



Depuis la fin de 1979, la Représentation Générale des Chemins de fer allemands à Bruxelles est dirigée par Monsieur Gaertner, successeur de Monsieur Wehner.

Ce Berlinois formé à l'université de Fribourg en Brisgau, après un stage dans le secteur chimique, est devenu cheminot en 1971. Docteur en droit, il a occupé plusieurs postes dans les services commerciaux de la Deutsche Bundesbahn, où il s'est occupé tour à tour des transports combinés rail/route, du trafic international de marchandises, et du trafic international de voyageurs. Pour avoir, à l'université, défendu une thèse sur les transports en commun, il est très sensible à ces problèmes au cœur desquels le chemin de fer occupe une place importante. Sa collaboration aux travaux du groupe des neuf (au sein de la C.E.E.) lui a donné une bonne connaissance des problèmes internationaux et, entre autres, de la politique de transports menée par la Belgique.

Certains de nos lecteurs le connaissent sans doute déjà. Nous sommes heureux de présenter aux autres ce nouveau visage et de souhaiter à Monsieur Gaertner la bienvenue dans nos contrées.

EN BREF



NOUVEAUX AVANTAGES POUR LES SENIORS.

Avec la carte Inter Rail Senior, les réseaux ferroviaires accordaient déjà d'importantes facilités de circulation aux gens dits du troisième âge. Ils font mieux encore, aujourd'hui, avec la carte "International Senior" (attention, ne confondez pas les deux formules).

Depuis le 1er mai dernier, les dames à partir de 60 ans et messieurs dès 65 ans peuvent obtenir une telle carte pour voyager à prix réduit. Condition de base: qu'ils résident en Belgique.

Réductions: cette carte donne droit à une réduction de 50 % sur les billets internationaux à destination de l'Angleterre, des Pays-Bas, de la France, de l'Espagne et du Portugal, ou un abattement de 30 % sur les billets à destination de la République Fédérale d'Allemagne et sur les lignes de la RTM d'Ostende à Douvres et Folkestone.

La carte ne donne pas droit à des réductions lors de voyages en service intérieur, mais le trajet belge est taxé à moitié prix lors de voyages vers les pays participants.

Prix: une contribution est demandée aux bénéficiaires; elle est fixée à 200 francs belges pour une carte valable trois mois, et 500 francs pour une carte valable un an.

Délivrance: la carte est en vente dans toutes les gares du pays. Dans les grandes gares, elle est délivrée immédiatement; dans les autres, un délai de quelques jours est nécessaire.

Petit exemple: Madame Van Nerum, de Bruxelles, va chaque mois rendre visite à sa fille qui habite Paris. En régime normal, il lui en coûterait pour une année 12 fois 1.238 francs (aller et retour en 2e classe), soit 14.856 francs. Avec sa carte "International Senior" valable un an, Madame Van Nerum ne déboursa, au total, que 500 francs (prix de la

EN BREF

carte) plus 7.428 francs (parcours à 50 %), soit une somme totale de 7.928 francs; une économie de près de 7.000 francs. Sans compter que pour la même mise de départ, elle économisera des sommes importantes lors de ses autres voyages vers des pays qui participent à cette action.

Un conseil, Madame Van Nerum: allez vite vous acheter une Carte "International Senior".

KRAFT



Kraftco Corporation vit le jour en 1923 aux USA, dans l'état d'Illinois. Ce groupe qui emploie près de 50.000 personnes dans le monde se compose de trois grandes divisions, dont l'une, Kraftco International, regroupe les sociétés d'alimentation établies hors des Etats-Unis d'Amérique.

Ce géant des produits alimentaires mène une politique de production et de vente très précise, appuyée par le département Recherche et Développement, où 400 cerveaux donnent le meilleur de leurs spécialités respectives: chimistes, nutritionnistes, ingénieurs, chercheurs, laborantines...

L'un des 27 centres de production non américains est établi depuis 1975 au zoning industriel de Rhisnes-Suarlée, près de Namur. En 1965, Kraft avait repris Franco-Suisse, et à la production de cette société, avait ajouté, progressivement,

ses propres fabrications. Huit ans plus tard, de nouveaux besoins de capacité de production se faisaient sentir; Kraft cherchait à implanter une nouvelle usine dans la zone européenne. La Belgique fut choisie pour sa position centrale dans la CEE. Namur pouvait offrir l'espace et la main d'œuvre. Ce fut déterminant.

MULTIPRODUCTS

Un terrain de 47 hectares fut réservé à Rhisnes, le long de l'autoroute, et on y construisit un bâtiment dont la toiture à elle seule couvre plus de 5 hectares. Il s'agit d'un centre de production diversifiée, l'un des quatre de ce type en Europe, et le deuxième par ordre d'importance.

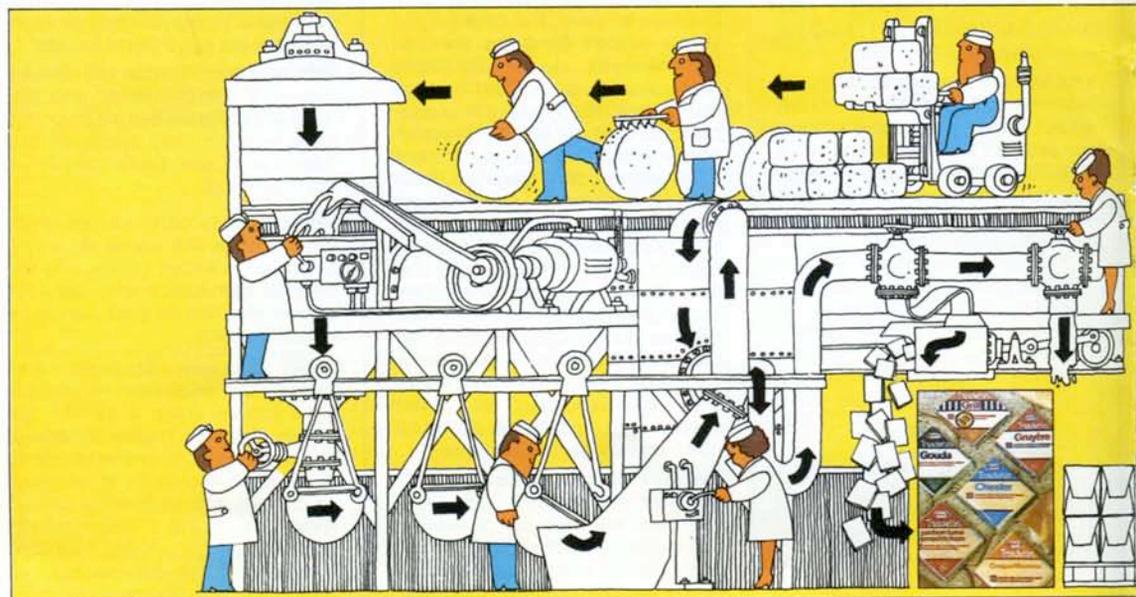
Multiproducts signifie que l'usine de Rhisnes produit plusieurs types de produits alimentaires (fromage, mayonnaise, sauces, pâtes alimentaires...) destinés au marché

belge mais aussi à l'exportation vers la France, la Hollande, le Luxembourg, l'Allemagne, l'Angleterre, l'Italie, etc.

Encore ne s'agit-il pas de production pure, plutôt de transformation et de conditionnement. Les matières premières sont modifiées dans leur forme, mélangées, et deviennent ainsi des unités emballées prêtes à la distribution dans les épiceries de toutes surfaces. Et même quand il s'agit de mayonnaise, il faut préciser qu'on ne trouve à Rhisnes ni un poulailler ni un citronnier: Kraft accomode des matières premières venues d'ailleurs. Autrement dit, Kraft "transforme".

HYGIENE.

Cette usine de Rhisnes, on ne la traverse pas sans revêtir une blouse blanche et coiffer un bonnet de même couleur. Dans certaines zones, les mesures d'hygiène



à la sauce ferroviaire

sont plus poussées encore et aucun visiteur n'y est admis. C'est que les produits alimentaires ne peuvent en aucun cas être contaminés. D'ailleurs, on peut voir partout sur le site et dans l'usine des appareillages destinés à détecter et détruire les insectes et petits animaux friands de nourriture. On observe aussi, avec étonnement et satisfaction, bon nombre de mesures de protection que le personnel se fait un point d'honneur d'accomplir soigneusement. Il ne faudrait pas que le laboratoire de contrôle, qui opère tout au long des stades de production (réception des matières premières, production, emballage et distribution des produits finis), puisse trop souvent exercer son veto. Sans doute les normes sur base desquelles il travaille sont-elles plus contraignantes que la législation l'exige, mais Kraft entend maintenir une image de qualité. Et par la même occasion, consolider sa position concurrentielle sur le marché, car il est vrai qu'en alimentation, la qualité paie.

MIRACOLI, SAUCE TOMATE OU CROQUE-MONSEUR

Plus de 850 personnes travaillent à Rhisnes. Parties de 15.000 tonnes nettes en 1977, elles ont produit 33.000 tonnes en 1979, et la direction compte sur une augmentation de tonnage de 10 % pour l'année 1980.

Depuis de nombreuses années, Kraft occupe la place de leader dans le marché belge des fromages fondus. Les tranchettes emballées individuellement sous film transparent ou aluminium, on les connaît dans quasi tous les foyers. Qui n'a jamais mangé une tartine ou un croque-monsieur au Ziz ? Et puis, il y a les pâtes à tartiner, les Bécassine, Volvet et autres, emballées en triangles ou en cubes, pour le régal des petits comme des grands. N'oublions pas les fromages La Santé, destinés aux tailles de guêpes, et plus généralement à toutes les personnes qui désirent équilibrer leur alimentation sur le plan calorique.

Petites unités de consommation mais matières premières volumineuses: nous avons vu mélanger à Rhisnes des roues de fromage de près d'un mètre de diamètre

avec une autre qualité fournie en unités de 250 kilos.

Kraft fait aussi de l'épicerie. La Mayonnaise Maison au citron et aux oeufs frais, quantité de sauces, parmi lesquelles le célèbre Tomato Ketchup, des plats prêts à cuire, de la marque Miracoli, qui rassemblent toute une gamme de mets italiens. Pour un repas sur le pouce, et même pour plus que cela, spaghetti bolognese: un sac de pâtes, un sachet de sauce, un petit quart d'heure de cuisson, et Kraft a fourni vos agapes, sauf le chianti, qui fait couleur locale.

400 PRODUITS, 6000 COMPOSANTS

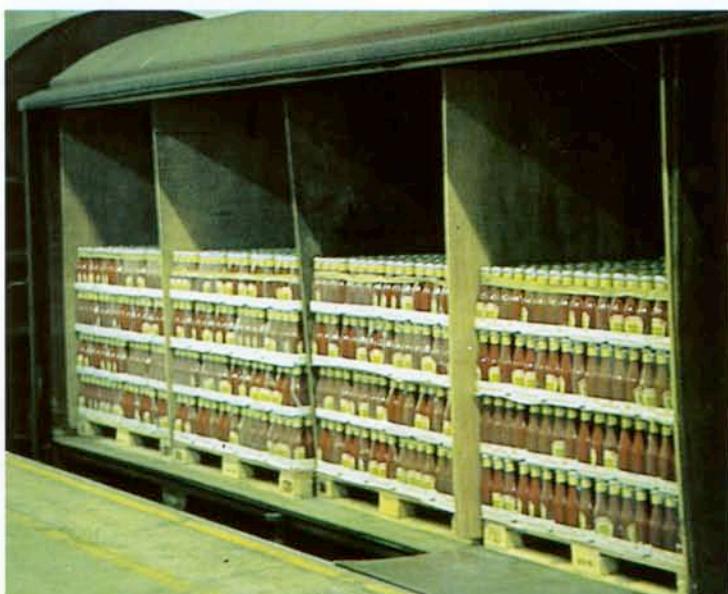
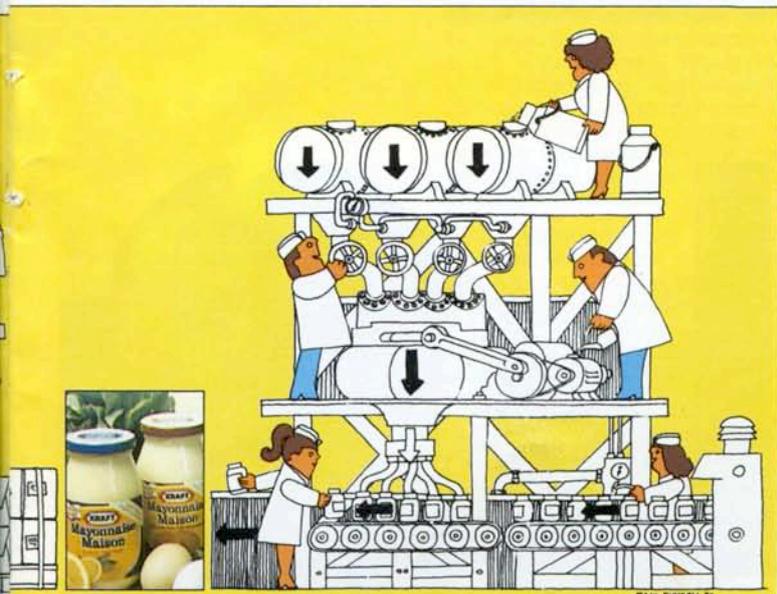
Donnons quelques chiffres et précisons, pour la clarté.

Le fromage en tranchettes emballées individuellement sort d'usine à la cadence de dizaines de tonnes par jour. Le département "fromages" fournit la moitié de la production de l'usine. Le marché belge absorbe une grande partie de l'ensemble des produits; cependant, cette usine à caractère européen exporte aussi une part importante de sa production vers l'Allemagne, l'Italie et l'Angleterre.

Un peu plus haut, nous avons mentionné des productions en tonnes nettes. Si l'on compte les emballages (et cela intéresse le département transports), il faut affecter ces chiffres d'un coefficient qui va de 1,2 à 2 selon le produit. Ainsi, le département "sauces" est grand consommateur de bocaux et bouteilles qui comptent pour plus d'un tiers dans le poids du produit à vendre.

L'usine possède des tanks de stockage des matières de base: 90.000 litres de vinaigre, 125.000 litres d'huiles, 25.000 de glucose.

Soucieux de l'environnement, Kraft a construit avec la collaboration de la province une station d'épuration afin d'y retraiter ses eaux usées. Ses chaudières fonctionnent au fuel mais peuvent être converties au gaz naturel. Elles voisinent avec les compresseurs des installations frigorifiques nécessaires pour maintenir les entrepôts à une température basse et



soren van de koelinstallaties die de temperatuur op een laag peil moeten houden om protéger certains produits particulièrement sensibles. La température et le degré hygrométrique sont également étroitement surveillés dans le magasin des emballages, qui requièrent de strictes mesures de protection. Les 400 produits voués à la consommation sont une "synthèse" de 6 à 7.000 composants, dont plus de 100 épices différentes, qui entrent dans l'usine. Ajoutons que la production s'étend sur une surface de 10.000 m², et que l'usine possède plus de 10.000 m² de magasins réfrigérés et 14.500 m² d'entrepôts à température ambiante.

TRANSPORTS: 2 ZONES.

Ces magasins débouchent sur deux zones de transport situées de part et d'autre de l'usine, l'une entièrement réservée aux approvisionnements, l'autre destinée aux expéditions.

De chaque côté, des quais s'ouvrent aux camions, d'autres aux wagons. A l'entrée, le quai routier est équipé de six ouvertures à plate-forme réglable, pour la circulation des engins de manutention; à la sortie, 12 camions peuvent être chargés simultanément. Les quais ferroviaires, de part et d'autre, peuvent recevoir 3 à 4 wagons, entièrement sous couvert. La majorité des wagons qui passent là sont du type Hbis, wagons couverts à portes coulissantes, équipés d'un système de calage des marchandises par panneaux mobiles et coussins d'air. Ce type de wagons convient idéalement pour les transports de Kraft. A l'entrée, les palettes transportées sont chargées de conserves de tomates et de pâtes alimentaires; à la sortie, les charges palettisées sont constituées de boîtes assemblant des flacons de sauces, sous film plastique.



LE RAIL: INTER-USINES

Bien sûr, une répartition des transports se fait entre route et rail. Centre de fabrication, l'usine Kraft est aussi un centre de distribution pour les produits finis destinés au marché belge. Les commandes enregistrées par la société commerciale du même nom qui a son siège à Bruxelles sont acheminées par camion vers les différents clients. Transport par route pour cette fine distribution qui demande un niveau de souplesse maximum.

Mais une partie de l'activité est aussi conditionnée par la politique internationale de production du groupe. Dans ces relations avec l'Angleterre, l'Allemagne et l'Italie, le train offre plus d'avantages: à longue distance, avec un seul point de destination,

lui aussi raccordé au réseau, le train s'avère plus pratique.

Le centre de distribution d'Allemagne reçoit la plus grande partie des expéditions belges par rail. Mais d'autres usines ont déjà été approvisionnées depuis le Namurois. Dix wagons frigorifiques ont par exemple emporté vers l'Italie, en février, une livraison importante de fromage en tranches (sous marque italienne, bien entendu). Des wagons ferry-boat pourraient établir des liaisons assez régulières entre Rhisnes et les points de production de Grande-Bretagne. Et des pourparlers sont en cours avec Interferry pour établir un trafic régulier sous température dirigée avec l'Italie (rappelons ici qu'Interferry joue dans ce cas son rôle de représentant d'Interfrigo, société internationale de transports ferroviaires frigorifiques).

A l'arrivée, on n'a jusqu'à présent enregistré de trafic qu'avec quatre villes italiennes, qui expédient des conserves de tomates dont on fera le Tomato Ketchup, et des pâtes alimentaires qui entreront dans les plats préparés italiens. D'autres matières pourraient s'ajouter à cela. Des fromages et d'autres matières premières alimentaires, par exemple. C'est la raison

gonfler les coussins d'air; le chargement prend ainsi une vingtaine de minutes. Et cela va aussi vite dans l'ordre inverse.

La gare de Rhisnes dessert l'usine Kraft une fois par jour du lundi au vendredi et effectue pour cela quatre opérations distinctes: reprise des wagons vides à l'entrée, remise des wagons chargés à l'entrée, reprise de wagons chargés à la sortie, et remise de wagons vides à la sortie. Des locomotives de manoeuvre de la SNCB effectuent ces opérations. Elles manoeuvrent depuis la ligne Bruxelles-Namur, où s'embranchent le raccordement de Kraft. La voie principale de ce raccordement vire par deux fois, pour filer perpendiculairement à l'usine, soit vers l'entrée soit vers la sortie. Sur ces deux branches, on travaille vraiment à l'abri: les wagons une fois placés (ou enlevés) à quai et la loco repartie, le volet mécanique d'accès est fermé. Encore une mesure de prudence, dans l'intérêt de la "virginité" de l'usine.

CROISSANCE

Signalons que ces quatre opérations dont nous parlions ne sont pas effectuées tous

les jours. Le trafic varie selon les besoins de l'usine de Rhisnes en approvisionnements et ceux des autres centres de distribution européens. Son volume se situe entre 300 et 1000 tonnes par mois, du moins était-ce le cas en 1979. Au cours de cette année-là, il a avoisiné 10.000 tonnes au total, et il devrait présenter en 1980 un accroissement semblable à celui de la production.

Tout comme l'implantation de l'usine réjouissait les autorités du Namurois, pour l'investissement opéré et la forte offre d'emploi qui en découlait, la collaboration ferroviaire réjouit la SNCB: elle apporte un peu de diversification dans le trafic d'un secteur fortement marquée par un grand secteur d'industrie: les carrières. Et si l'on nous répond à cela qu'une dizaine de milliers de tonnes, c'est peu de choses, nous conclurons en disant que c'est déjà bien et qu'en fin de compte, ce sont les petits ruisseaux qui font les grandes rivières. Les ruisseaux de Ketchup, par exemple...



pour laquelle le raccordement du hall d'arrivée a été entièrement bétonné (un vrai salon), ce qui évitera les déplacements de poussières pendant le déchargement et protégera les marchandises.

20 MINUTES PAR WAGON

Kraft possède des engins de manutention très performants: des élévateurs à fourches qui peuvent lèver les charges palettisées jusqu'à une hauteur de 4 m 80 au stock. Ce matériel fait merveille pour le chargement des wagons Hbis. Une plaque-pont est fixée entre quai et wagon; les élévateurs peuvent ainsi pénétrer dans les véhicules pour y déposer les palettes à la bonne place. Un employé se charge de placer les panneaux de séparation et de



gros wagons

Tubemeuse

POUR gros tubes



deuses travaillent en continu, si bien qu'on pourrait les imaginer fabriquant un tube unique de longueur infinie (la fin d'un rouleau de tôle est soudée au début du suivant, de sorte qu'il n'y a théoriquement ni perte ni interruption). En réalité, on ne voit sortir de la machine que des tronçons de 10 à 16 mètres, découpés au chalumeau. Les soudeuses traitent des tôles de 4 à 20 millimètres d'épaisseur pour en faire des tubes de 50 à 160 centimètres de diamètre. Chaque ligne de soudure peut produire 40.000 tonnes de tubes par an. Cela peut paraître bien maigre, mais n'oubliez pas que les tubes sont comme le gruyère: on y voit surtout des vides. Le rapport poids/volume est donc élevé. Ajoutons qu'à la sortie des lignes de soudure, les tubes subissent 7 contrôles différents et passent aux équipements de finition, pour y recevoir les revêtements intérieur et extérieur.

Une bonne partie des tubes sont acheminés par chemin de fer. Evidemment, un transporteur de masse convient idéalement pour la translation de marchandises aussi volumineuses. D'ailleurs, chez Tubemeuse, qui expédie 75% de sa production par train, le wagon est aussi important que la ligne de fabrication: il est à présent intégré totalement dans la chaîne de production.

Voilà quatre ans, lors de notre passage, nous avons vu charger des tubes sur des wagons plats ordinaires, à ranchers mobiles. Il ne suffisait pas de déposer les tubes sur les wagons. Encore fallait-il les amarrer solidement au moyen de fils de fer torsadés. Mais il était aussi nécessaire d'intercaler entre ceux-ci et le revêtement des tubes d'épaisses protections destinées à éviter toute dégradation. Cette opération prenait beaucoup de temps, et il fallait que l'acheminement par chemin de fer présente bien des avantages pour que Tube-

meuse se plie à de telles contingences. Depuis, la situation a bien évolué, en deux temps.

COMMANDE ALGERIENNE

En 1979, Tubemeuse devait honorer une commande passée par l'Algérie: 275 kilomètres de tubes d'un diamètre de 1,22 m et d'une longueur moyenne de 11 mètres. Autrement dit, 25.000 tubes. Les délais obligeaient à fabriquer 100 tubes par jour. Bien entendu, Tubemeuse ne pouvait laisser les éléments finis s'amonceler à la sortie des ateliers: il fallait les évacuer régulièrement vers Anvers d'où ils partiraient par la mer. Quel transporteur, mieux que le chemin de fer, pouvait prendre en charge un trafic en rotation si rapide ?

Des solutions furent recherchées pour que le chargement des wagons n'oblige pas Tubemeuse à étoffer démesurément son service d'expéditions. L'idéal, à l'époque, c'était le wagon Eaos,

un tombereau long à bogies. On pouvait y charger cinq tubes. Les quatre premiers, en deux couches, étaient assurés contre tout déplacement par les parois du wagon. Mais le cinquième venait se poser au-dessus de la caisse. D'où un risque de mouvement anormal.

Quatre-vingts wagons furent munis de traverses dressées au milieu de leurs parois d'about. Le cinquième tube ne pouvait plus bouger dans le sens longitudinal. Pour le protéger complètement, restait à fixer des cables autour du chargement complet.

RANCHERS FIXES

En même temps, un prototype de wagon plat à ranchers fixes très résistants passait au banc d'essai. Les ranchers jouaient le même rôle que les parois du tombereau. En plus, quatre cables fixés au moyen de tendeurs à crans d'arrêt ceinturaient le chargement pour l'immobiliser totalement pendant son trajet.

En 1976, nous étions allés voir, à Flémalle, comment la société Tubemeuse produit aujourd'hui des tubes spiralés, à haute résistance, large diamètre et grande longueur.

Rappelons en gros le processus. Dans des soudeuses très puissantes, on introduit le bout d'un rouleau de tôle. La machine cinte la tôle, pour en faire une spirale d'un diamètre déterminé. Les largeurs de tôle sont soudées bord à bord par un double cordon qui opère simultanément à l'intérieur et à l'extérieur du tube. Les sou-





Le prototype donna de bons résultats. Il fit l'objet d'une surveillance particulière, qui amena à certains aménagements de détail. Aujourd'hui, le voilà produit en série, sous le code Lps. Nous avons présenté ce wagon nouveau dans la fiche technique de notre précédent numéro. Nous y reportons les lecteurs qui désirent en savoir davantage sur ce matériel.

GABARIT

Evidemment, d'une commande à l'autre, le diamètre des tubes peut varier. A chaque fois, c'est un nouveau plan de chargement qu'il faut mettre au point.

Dans la commande algérienne, les cinq tubes chargés amenaient la hauteur en circulation à 4 m 62. Or, le gabarit belge en tolère 4 m 60 (il est plus généreux que le gabarit international, où l'on ne peut dépasser 4 m 28).

Le bureau des transports exceptionnels étudia un acheminement tel que les rames puissent rejoindre Anvers sans aucun risque, tant pour l'infrastructure que pour le chargement. A chaque fois, le train devait suivre le même itinéraire, mais la hauteur du chargement ne pouvait (même d'un centimètre) excéder la limite prescrite: 4 m 62.

Le chemin de fer dressa à Flémalle une potence comparable à celles qui supportent les caténaires. Un petit tube fixé à la hauteur exacte désirée jouait le rôle de témoin, et tous les wagons devaient le dépasser sans le toucher avant d'être lancés sur le réseau.

Pour prévenir tout retard dû à la découverte d'un dépassement, Tubemeuse avait installé son propre système de contrôle: une cellule photoélectrique placée à la sortie du hall de chargement. En interrompant le rayon lumineux, le chargement de hauteur excessive déclenchait un signal sonore qui entraînait le dévoiement du wagon "irrégulier" pour rectification.

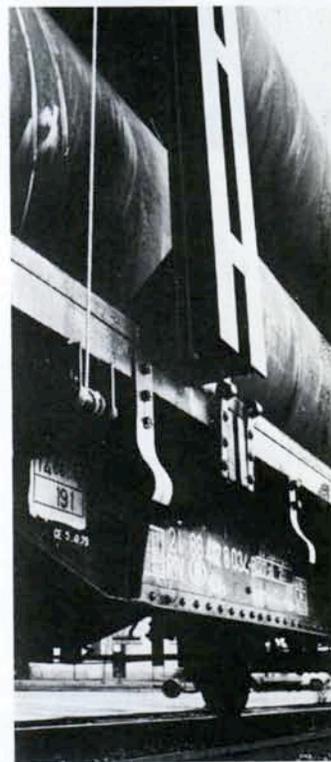
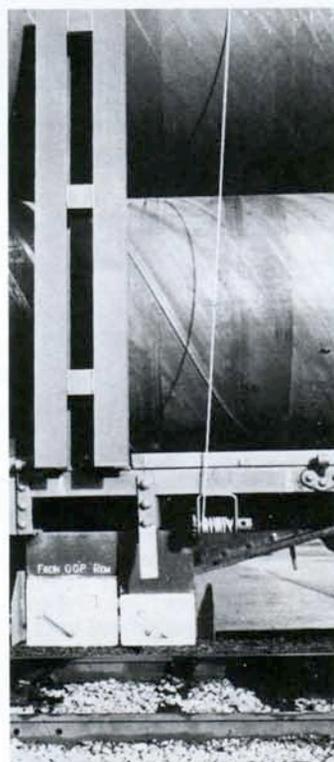
Deux précautions valent mieux qu'une, c'est bien connu; le système a donné d'excellents résultats.



Comme on peut le voir à travers ces lignes, chaque partenaire a "payé de sa personne" pour donner aux problèmes rencontrés des solutions efficaces, aussi banales puissent-elles paraître à première vue.

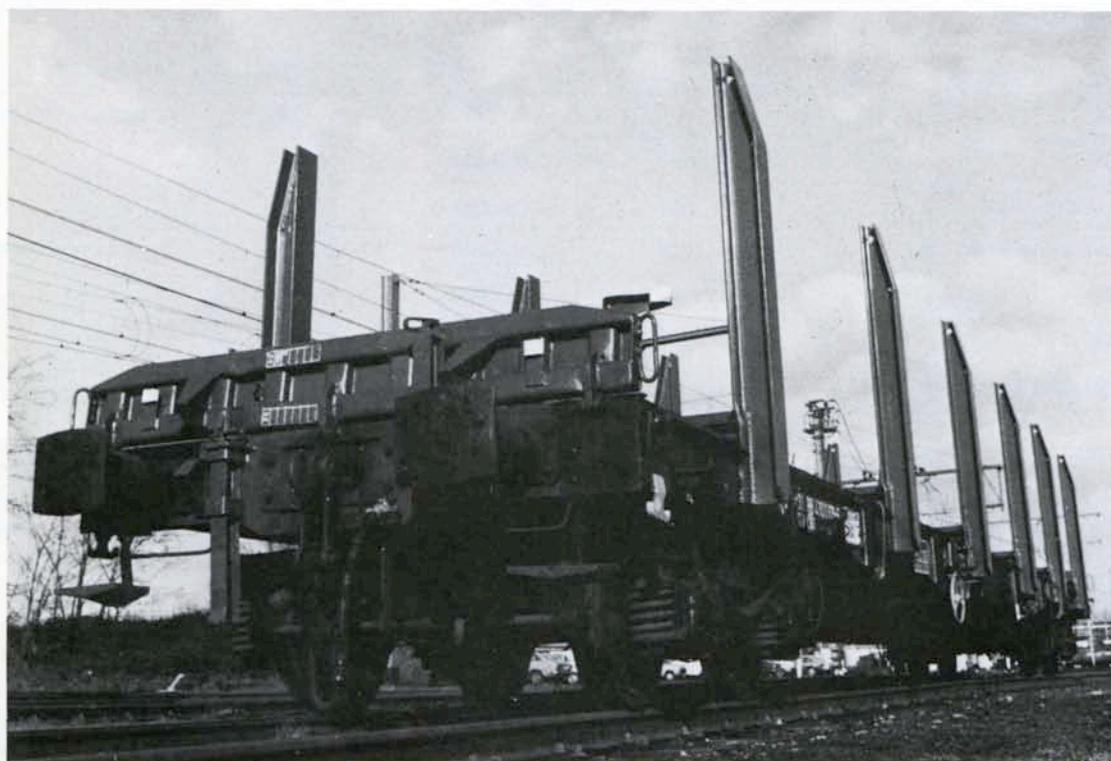
La collaboration étroite avec Tubemeuse a permis au chemin de fer d'élaborer un type nouveau de wagon, par simple adaptation de matériel existant. C'est en répondant ainsi à des demandes spécifiques que les techniciens ouvrent des portes par lesquelles d'autres clients sont aussi tout heureux de passer. Autre résultat bénéfique de cette opération - le meilleur acquit, selon Monsieur Gérard, qui nous a reçus à Flémalle - la liaison directe Liège - Anvers D.S., qui n'existait pas auparavant, et dont toute la région liégeoise profite à présent.

Peut-on donner meilleure image d'un chemin de fer attentif aux besoins particuliers de ses partenaires et tourné vers un avenir fait d'efficacité et de progrès?



wagon plat de type spécial

Ss



18,50 mètres, ils peuvent aussi servir au transport de tubes, profilés ou marchandises analogues qui nécessitent l'emploi de wagons longs et équipés de ranchers robustes et assez hauts pour profiter de façon optimale de la charge utile du wagon. Des haussertes d'about rabattables assurent les chargements contre les déplacements anormaux en cours d'acheminement.

Ces wagons sont équipés de quatre câbles d'arrimage avec dispositifs de tension efficaces, répartis sur toute la longueur. Ces câbles garantissent la sécurité du transport, évitent l'utilisation d'amarres en fil de fer et réduisent les frais de main d'œuvre.

Des lambourdes fixes situées à hauteur des ranchers surélevent le chargement par rapport au plancher. Elles facilitent la manutention des charges au moyen d'élingues. Elle sont surmontées de traverses en bois qui réduisent le glissement des charges pendant le transport.

Les indications de charges autorisées et de charges concentrées figurent aux flancs des wagons dans les tableaux habituels. Nous invitons les expéditeurs à y vérifier si leur chargement n'excède pas les limites prescrites.

Voici des wagons plats à bogies, de type spécial: Ss. Dans cette fiche, nous ne nous arrêterons qu'à ceux d'entre eux qui sont équipés de ranchers fixes de près de deux mètres de hauteur.

Ces wagons ont été spécialement aménagés pour le transport d'arbres. D'une longueur utile de



INFORMATIONS SNCB
N° 3 - 1980

Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir le wagon Ss informez-vous

Convient-il vraiment au transport de vos marchandises?

Est-il le plus indiqué d'entre tous?

Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes:

Le service Manutention - Transport - Division 13.1

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

Tél. 02/523 80 80,
poste 2139 ou 2135.

La Direction Commerciale
Division 62.3

Rue de France, 85,
1070 Bruxelles

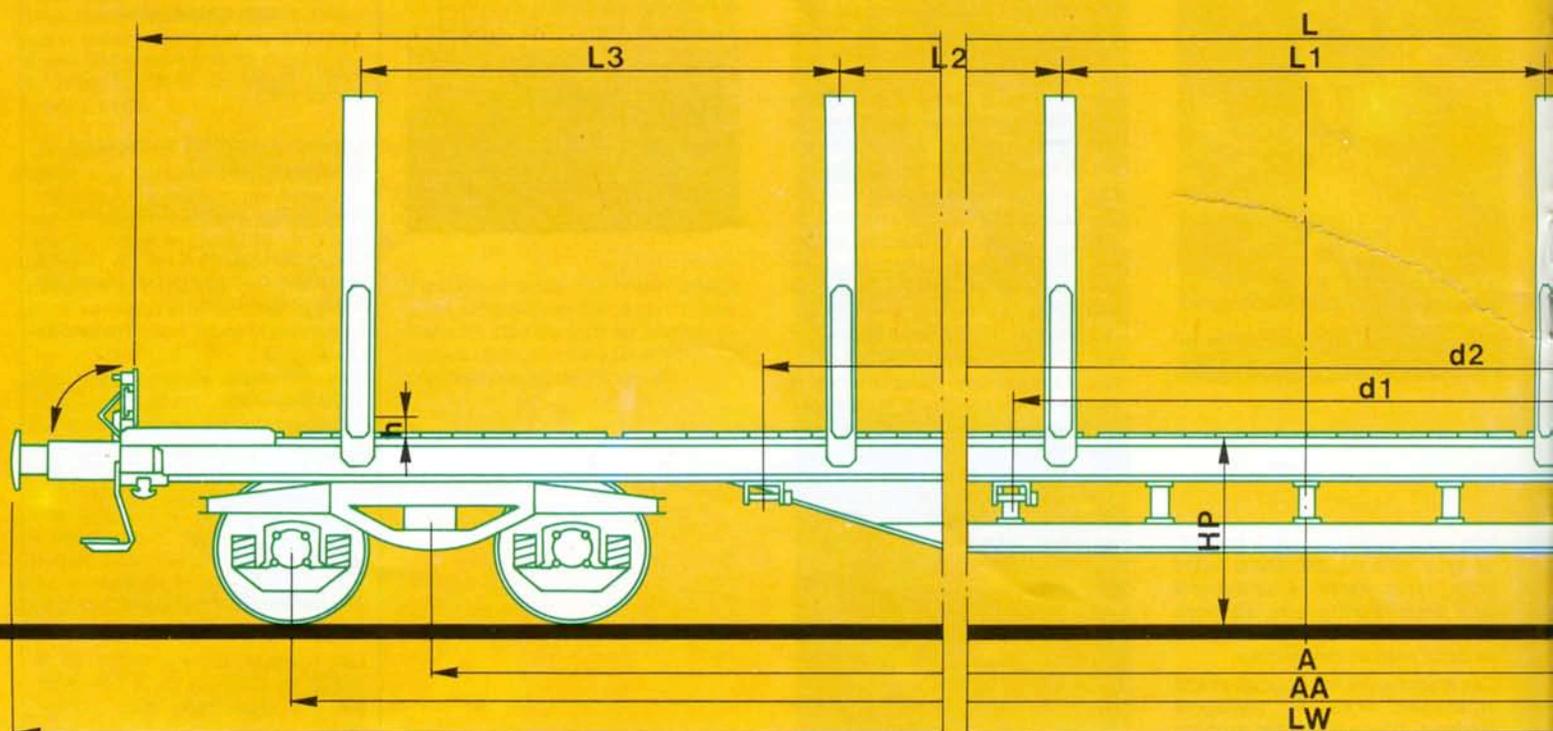
Tél. 02/523 80 80,
poste 2619 ou 2661.

Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

S wagon plat de type spécial à bogies

S apte à circuler à 100 km/h

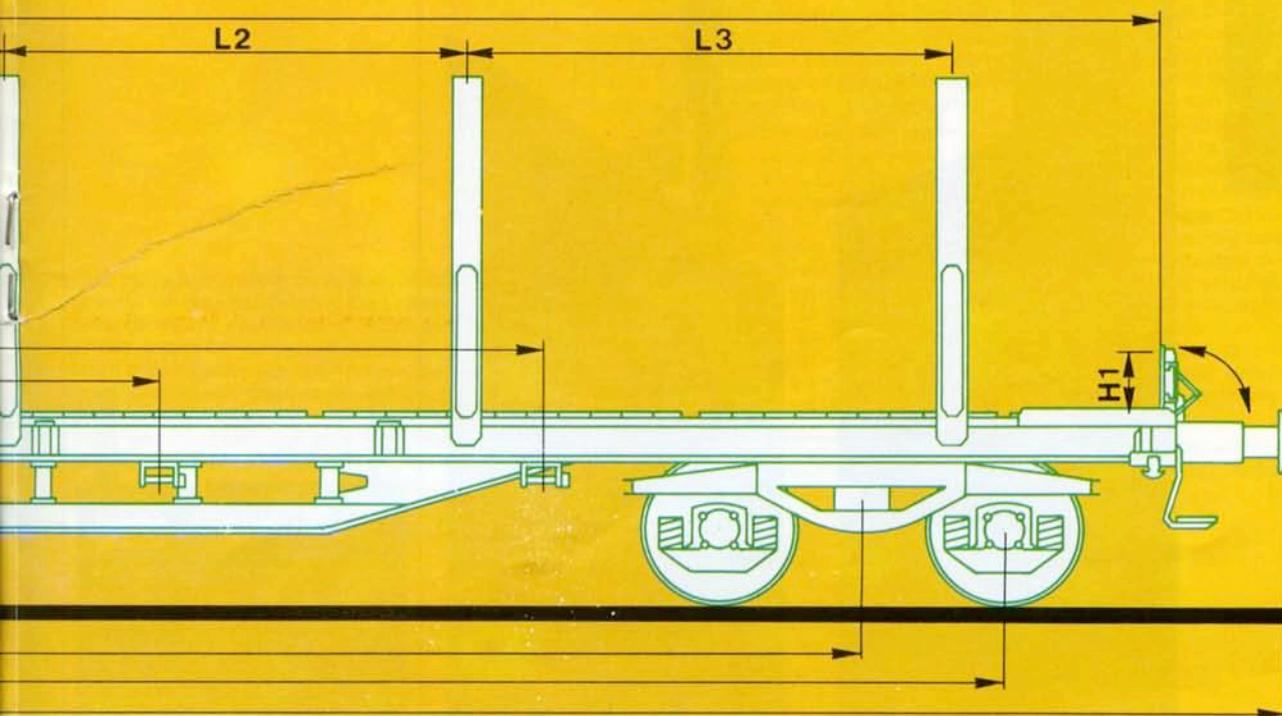
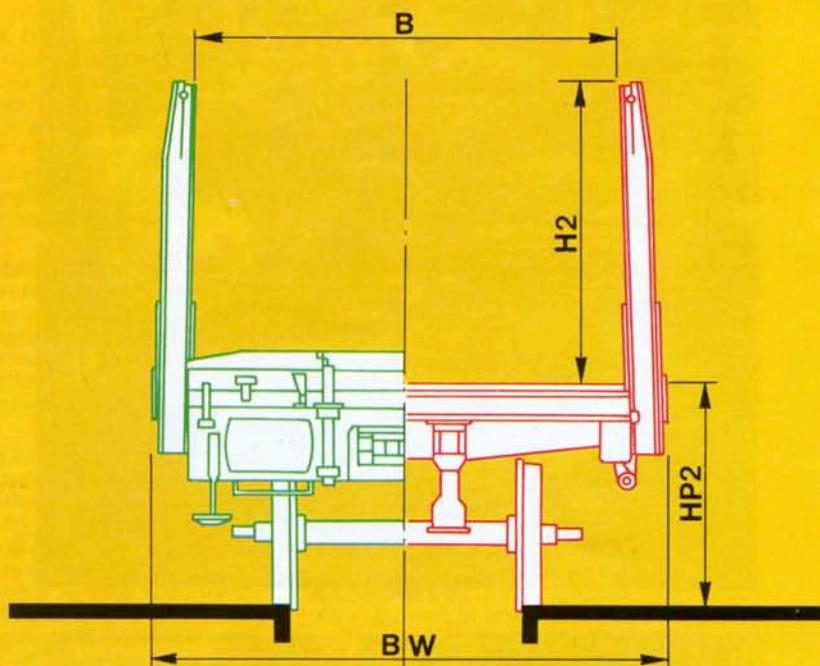
1	Code UIC		Ss	17	Lambourdes fixes
2	Type		3514 E1		
3	Nombre		10	18	Dispositifs d'arrimage
4	Numéro du wagon code international numéro de série		3188 430 0 100-5 109-6		
5	Année de transformation		1979	19	Tare moyenne
6	Longueur hors tout = LW	mm	19.900	20	Charges autorisées
7	Distance entre pivots de bogies = A	mm	14.600		
8	Distance entre essieux extrêmes = AA	mm	16.400	21	Charges concentrées ma
9	Largeur hors tout = BW	mm	2.992		
10	Hauteur du plancher = HP	mm	1.275		
11	Hauteur du plan de chargement = HP2	mm	1.440		
12	Longueur utile = L	mm	18.500		
13	Largeur utile = B	mm	2.566		
14	Hauteur des haussertes d'about par rapport au plancher	mm	400	22	Charges maximum sur le
15	Ranchers latéraux fixes nombre hauteur utile = H2	mm	2 x 6 1.995		
16	Distance entre ranchers L1 L2 L3	mm	3.200 3.100 3.100	23	Rayon de courbe minim



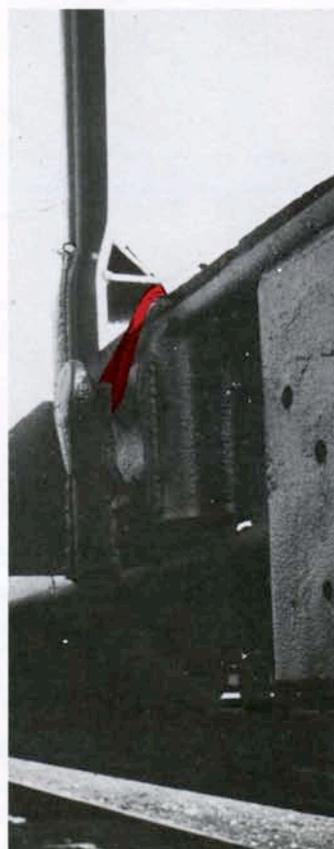
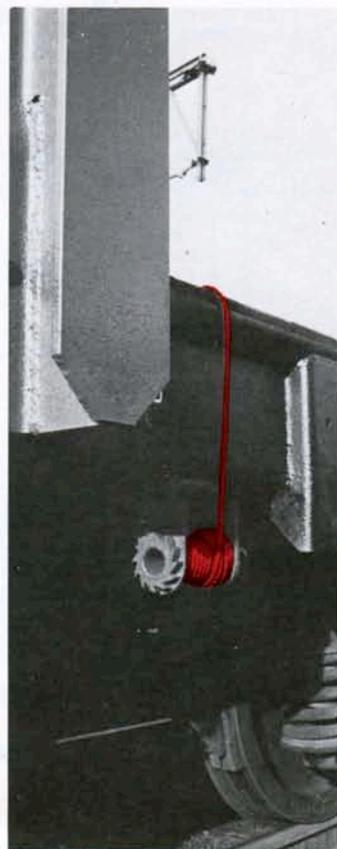
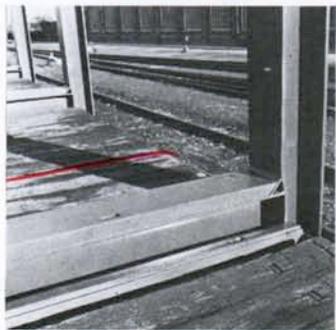
4 premier chiffre du numéro de série
(correspondant au type S).



nombre		6
hauteur par rapport au plancher = h1	mm	165
nombre		4
distance d1	mm	4.550
distance d2	mm	10.060
	t	25,5
	t	A B C
		38,5 46,5 54,5
	S	38,5 46,5 54,5
maximum	m-t	m t
	a-a	2 32 33
	b-b	5 35 38
	c-c	9 36 44
	d-d	15 44 54,5
	e-e	18 54,4 24
les lambourdes	t	37 43 54,5
num	m	35



wagon plat
de type spécial





A DEUX DOIGTS DE



LA TRES GRANDE VITESSE

Oui, nous sommes à deux doigts de la très grande vitesse ferroviaire. Des réseaux voisins du nôtre fourbissent leurs dernières armes avant de lancer pour de bon l'ère du train très rapide, sur les moyennes et longues distances. Gagner du temps, comme on le prévoit, c'est acquérir ou ramener au train une clientèle qui doit, dès lors, manifester une fidélité indéfectible.

La SNCF promène son TGV un peu partout en France: opération de relations publiques destinée incontestablement à allécher les voyageurs.

Le touriste belge étant grand usager des lignes françaises, en particulier de la dorsale sud-est, entre Paris et Marseille, la Représentation Générale de la SNCF pour le Benelux a voulu lui présenter aussi ce matériel nouveau. Bruxelles, Anvers et Liège ont donc vécu cinq journées TGV du 5 au 9 mai.

Bien sûr, ce sacré train à Très Grande Vitesse, on en parle depuis un certain temps déjà. Nous avons pu visiter à Bruxelles, voilà quelques années, sa première version, à propulsion par turbines. A présent, le voilà électrifié. Parce que cette forme d'énergie présente plus d'avantages par les temps qui courent et que les ingénieurs ont pu résoudre tous les problèmes que la grande vitesse induisait à cet égard.

Depuis 1971, les autorités françaises envisageaient un renforcement de l'axe ferroviaire Paris - Lyon, arrivé à saturation, tant au point de vue voyageurs qu'en ce qui concerne les convois de marchandises. La zone sud-est groupe en effet 40 % de la population française et connaît une activité industrielle intense.

En 1976, le principe fut acquis d'une ligne nouvelle exclusivement ouverte au trafic voyageurs à très grande vitesse. Le TGV trouvait là son terrain idéal de circulation. Sa puissance et sa grande adhérence permettent d'aller jusqu'à des rampes de 35 pour mille au lieu de 5 à 10 pour mille habituellement tolérés. Il était possible, dès lors, de construire une ligne en région de plateau, évitant les plaines et tout ce que cela entraîne d'ouvrages d'art et de passages à niveau, de dessiner des courbes à grand rayon, indispensable pour les grandes vitesses.

La construction de cette ligne n'est pas loin d'aboutir: en octobre 1981, les TGV parcourront déjà la section St-Florentin - Vervigny - Lyon. Et deux ans plus tard, les 390 kilomètres de ligne seront ouverts au trafic.

La ligne nouvelle quitte l'ancienne quelque 27 kilomètres au sud de Paris et la rejoint à 9 kilomètres de Lyon. Elle est, dans sa conception, très comparable à ses aînées: même écartement, même rail, même équipement électrique (mais sous 25.000 volts). Si bien que le TGV (train bi-courant) empruntera les mêmes infrastructures que les autres trains: pas de gares nouvelles, pas d'arrêts spéciaux. Sa vitesse de croisière, 260 km/h (mais il a atteint le record de 285) permettra de très sérieux gains de temps, comme le montre notre tableau:

De Paris à:	temps nouveau	temps ancien	Gain
Dijon	1.37	2.18	0.41
Besançon	2.21	3.28	1.07
Le Creusot	1.30	3.37	2.07
Lyon	2.00	3.45	1.45
Montpellier	4.37	6.49	2.12
Marseille	4.43	6.41	1.58
Genève	3.19	5.49	2.30
Lausanne	3.29	5.04	1.35

Il faut préciser ici:

1. que les deux localités dont les noms sont imprimés en gras appartiennent au tracé de la ligne nouvelle;
2. que le gain de temps considérable pour atteindre Le Creusot s'explique par le fait que cette localité ne se trouve pas sur l'ancienne ligne et que bientôt, il ne sera plus nécessaire de prendre une correspondance pour y arriver;
3. que passé Lyon, les TGV ne pourront plus rouler aussi vite et que le gain de temps, dès lors, ne suivra pas la même courbe ascendante.

Ajoutons que l'ouverture de la nouvelle ligne ira de pair avec un accroissement du trafic. Les rames TGV relieront Lyon à Paris, dans les deux sens, à la cadence d'un départ toutes les 30 minutes.

Ces rames se composent de deux motrices, une à chaque extrémité, et huit voitures, dont une avec bar. Elles accueillent 375 passagers, dont 240 en deuxième classe.

En première classe, dans des teintes orange et brun, les sièges sont disposés par trois de front, de part et d'autre de l'allée centrale; en deuxième, ils sont répartis en groupes de deux, à quatre sur la même ligne, et les couleurs de base se partagent entre bleu et vert. Bien sûr, les voitures sont climatisées, équipées de fenêtres doubles, munies d'une isolation phonique et thermique de haute qualité et dotées d'un système très efficace de conditionnement d'air. Un éclairage d'ambiance crée une lumière agréable, et chaque voyageur dispose d'une liseuse individuelle logée sous les porte-bagages longitudinaux. Tous les sièges sont individuels et disposés à la façon "avion"; de leurs dossiers se détache une tablette sur laquelle le voyageur suivant peut se faire servir un repas. Une rame mesure environ 200 mètres. Elle roule sur six bogies moteurs et sept bogies porteurs (ces derniers placés aux jonctions des huit voitures). Dans sa livrée orange bariolée de gris sombre à hauteur des fenêtres, avec ceinture blanche, elle constitue une sorte de serpent aux lignes très aérodynamiques. L'intérieur vaut le costume: on y sent la marque et le goût d'un industriel designer.

A voir ce beau train, on s'achèterait déjà un billet pour partir vers le midi, à l'horizon 83.



B TOURRAIL

Il existe désormais de nouveaux abonnements touristiques. Ils s'appellent «B - Tourrail» et présentent deux formules:

1. Le B-Tourrail 8/16, valable pendant huit jours que vous pouvez choisir à votre meilleure convenance dans une période de seize jours.
2. Le B-Tourrail 5/16, valable pendant cinq jours que vous pouvez choisir à votre meilleure convenance dans une période de seize jours.

La période de seize jours, commune aux deux formules, vous permet d'y inclure trois week-ends. Supposons par exemple que vous achetiez un B-Tourrail 8/16 dont le premier jour de validité soit un samedi, il sera valable pendant une période de seize jours comprenant trois week-ends d'affilée. Dans cette période de seize jours, vous en choisissez huit qui vous conviennent le mieux et pendant lesquels vous pourrez voyager sans restriction. Les B-Tourrail sont vendus jusqu'au 31 octobre et du 15 au 31 décembre.

Réductions:

Les enfants de moins de 12 ans bénéficient d'une réduction de 50% sur les prix des B-Tourrail.

Les jeunes de 12 à 25 ans bénéficient d'une réduction de 25% sur le prix des B-Tourrail.



ABONNEMENT-RESEAU

Pour combler une lacune, il existe désormais un nouvel abonnement ordinaire valable sur tout le réseau pendant seize jours consécutifs. La période de validité de seize jours débute à la date que vous désirez.

Ces formules sont vendues sans formalités dans toutes les gares.

Avec les B-Tourrail ou l'abonnement réseau de seize jours consécutifs, vous pouvez participer aux excursions «Un beau jour à...». Le prix du parcours en train est alors déduit du coût de l'excursion.



BILLETS DE WEEK-END

Vous disposez d'un week-end. Le soleil vous fait un clin d'œil et vous invite à l'évasion. Automatiquement, vous pensez au train. Souvenez-vous des Dalton: «Le train, c'est l'évasion».

Profitez de nos billets de week-end.

Ce sont des billets spéciaux, aller et retour, à prix réduit, à destination de l'Ardenne et de la côte.

En voici les principales caractéristiques:

- forte réduction de prix*: 50% et plus, 75% pour les enfants de moins de 12 ans;
- pour la 1^{re} ou la 2^e classe;
- valables du vendredi soir au lundi matin; si un jour férié coïncide avec un vendredi, les billets de week-end sont valables à partir du jeudi soir; de même, lorsqu'un jour férié coïncide avec un lundi, ils sont valables jusqu'au mardi matin.

* A condition de parcourir au moins 40 km à l'aller + 40 km au retour.

Vers la côte

Les billets de week-end sont délivrés dans toutes les gares du pays, à destination des gares littorales y compris Furnes et Dixmude.

Il vous est possible, sans aucune formalité, de prendre votre train de retour dans une gare littorale autre que celle de destination de votre voyage aller.

Vers l'Ardenne

Les billets de week-end sont valables au départ des gares situées sur ou au nord de la ligne Erquelines, Charleroi, Namur, Liège, Visé, à destination de la plupart des gares situées au sud de cette ligne.

Si vous désirez prendre votre train de retour dans une gare autre que celle de destination de votre voyage aller, il vous suffit de le signaler au moment de l'achat de votre billet.



UN MOIS A DEMI-TARIF POUR TOUS

Oui. Grâce à la **carte à demi-tarif**. Vendue au prix de 380 F en 2^e classe et de 570 F en 1^{re} classe, elle vous donne droit à voyager à moitié prix* pendant un mois sur tout le réseau ferroviaire. C'est vraiment avantageux: il vous suffit de vous rendre deux fois dans une localité située à 100 kilomètres de chez vous (et d'en revenir, bien sûr !) et votre carte est déjà amortie.

La carte à demi-tarif est vendue sans formalités dans toutes les gares.

La **carte familiale à demi-tarif**, au prix de 190 F en 2^e classe et de 290 F en 1^{re} classe, donne les mêmes avantages que la précédente.

Elle est vendue pendant certaines périodes de l'année, aux conditions suivantes:

- prendre au moins trois cartes par famille;
- être titulaire d'une carte «Vacances joyeuses» délivrée par certaines institutions sociales.

* Taxe terminale exclue. Minima de perception: 17 F en 2^e classe, 21 F en 1^{re} classe.



SEJOURS EN BELGIQUE

Ne vous arrive-t-il pas, dans le flot de vos préoccupations quotidiennes, d'avoir envie de vous changer les idées?

Si, bien sûr...

Connaissez-vous nos «séjours en Belgique»?

De courte durée, ils sont conçus pour répondre, à tout moment, à votre besoin de dépaysement.

Vous avez le choix:

- 3 ou 4 jours à Knokke
- 3 jours ou 1 week-end à Ostende
- 4 jours à Blankenberge
- 3 jours à Spa
- 3 jours à Yvoir en Meuse-Bocq

C'est une formule de séjours libres avec logement et pension (ou demi-pension) à l'hôtel. Les prix sont forfaitaires et ils comprennent le trajet en train au départ de n'importe quelle gare belge, le logement, la pension ou la demi-pension et le service.

Dates d'organisation, délais d'inscription, horaires, prix, etc. sont rassemblés dans la brochure «Mini-trips S.N.C.B.».



UN BEAU JOUR A...

C'est une autre forme d'évasion: l'excursion individuelle!

Elle vous laisse libre de vos mouvements «sur place» et vous donne en même temps accès aux principales curiosités locales.

Vous pouvez ainsi passer, seul ou en famille, «Un beau jour à Bruges» ou à Dinant, ou encore dans bien d'autres «coins» particulièrement attrayants: Anvers (zoo, port ou Escaut), Belœil (château et parc), Gand et la Lys romantique (promenade en bateau), Bokrijk (domaine)... et même, descendre la Lesse en barque.

Mais les excursions «Un beau jour à...» débordent aussi de nos frontières et vous permettent de découvrir quelques beaux sites de nos pays voisins. Citons à titre d'exemples: Amsterdam et ses canaux, Cologne et le Rhin, Luxembourg et ses remparts, Maas-tricht et la Meuse...

Pour en savoir davantage, vous pouvez vous procurer, dans les principales gares, le dépliant «Un beau jour à...».



UNE JOURNEE A LA MER

UNE JOURNEE EN ARDENNE

Il existe aussi des billets spéciaux «une journée à la mer» ou «une journée en Ardenne». Ils sont vendus tous les jours ouvrables (samedi excepté) aux mêmes prix et aux mêmes conditions que les billets de week-end présentés ci-dessus.

Deux différences importantes cependant:

- les billets «une journée à la mer/une journée en Ardenne» ne sont vendus qu'en saison touristique.
- l'aller et le retour doivent se faire le même jour.



REDUCTIONS POUR LES GROUPES

Jusqu'à nouvel avis, les personnes qui se déplacent en groupe à l'intérieur du pays peuvent, sur demande, bénéficier des réductions ci-après:

groupes	participants	réductions
ordinaires	10	25%
	20 (1)	50%
jeunes gens de — de 21 ans	10	50%
écoles	10	50%

(1) distance totale minimum à parcourir: 100 km.

Des billets gratuits pour les accompagnateurs peuvent être délivrés lorsqu'un groupe compte plus de quinze participants.

Les groupes bénéficient de places réservées gratuitement dans les trains du service intérieur.

Où faut-il déposer la demande? A l'agence commerciale ou à la gare de départ.

Quand faut-il déposer la demande? Cinq jours ouvrables à l'avance. Toutefois, une demande est encore acceptée une heure avant le départ du train, mais dans ce cas aucune réservation n'est possible.

Nos agences commerciales se tiennent à votre disposition pour toutes précisions complémentaires.



Il y a deux pages, nous vous présentons le TGV français, venu saluer ses voisins belges. Cette vedette de l'ère des très grandes vitesses est en quelque sorte le prophète heureux du renouveau ferroviaire, des espoirs d'avenir annoncés dans une brochure du Groupe des Neuf.

Le Groupe des Neuf est un ensemble de travail composé des réseaux ferroviaires des pays membres de la Communauté Economique Européenne. Les chemins de fer étant capables d'apporter une contribution de valeur dans la recherche d'une expansion équilibrée pour ces états, il était logique que les réseaux s'installent à la même table pour étudier les problèmes communs et envisager une politique globale de développement ferroviaire à l'échelon international.

De la brochure publiée récemment par ce groupe, nous extrayons les lignes qui suivent, un chapitre important sur le chemin de fer de demain.



Nous connaissons les chemins de fer depuis si longtemps qu'il est facile de considérer comme allant de soi leurs qualités propres. Pourtant, ils ne se bornent pas à fournir des services indispensables aux voyageurs ainsi qu'à la clientèle "marchandises"; ils procurent aussi des avantages uniques à l'ensemble de la collectivité.

Un rôle irremplaçable dans le transport des voyageurs.

Dans certains secteurs du transport de voyageurs, il n'existe pas d'alternative valable aux chemins de fer.

Aucune voiture ni aucun autocar, par exemple, ne peut égaler la vitesse et le confort des services intervilles à moyenne distance qui atteindront bientôt la vitesse de 250 km/h sur les lignes nouvelles et circulent déjà à 160 km/h et même à 200 km/h sur le réseau principal actuel.

L'augmentation de la congestion des routes ainsi que la hausse rapide des prix du carburant donnent de plus en plus de valeur, aux yeux des voyageurs, aux services ferroviaires à courte distance autour des grandes agglomérations urbaines. Et cette valeur s'accroît au fur et à mesure que ces services sont de plus en plus intégrés aux autres modes de transport urbain tels que les autobus et le métro.

LES AVANTAGES DU CHEMIN DE FER POUR LA COMMUNAUTÉ

De plus, pour les voyageurs à très longue distance, les services de nuit, dans lesquels on peut dormir, prendre ses repas ou se reposer en parcourant jusqu'à 1500 kilomètres, sont une alternative commode au voyage par air, particulièrement quand le temps est mauvais.

Beaucoup d'autres services apportent des avantages particuliers à certaines catégories de clients: les transports saisonniers pour les vacanciers, les longs voyages à bon marché pour les jeunes, le transport de groupes importants et, commodité unique, le train de voitures accompagnées pour les automobilistes.

Tout cela sans parler, bien sûr, des services complémentaires appréciables tels que les hôtels, les aires de stationnement et les agences de voyages.

Il n'existe aucun substitut au transport par trains complets entre établissements spécialisés. Avec ses prix intéressants et sa régularité, cette technique hautement efficace est essentielle pour les industries lourdes et moyennes.

De plus, le transport en wagons isolés, avec la souplesse de capacité qu'il offre et ses conditions de chargement et de déchargement, est idéal pour certains clients, particulièrement ceux qui disposent d'embranchements particuliers qui évitent le transbordement dans une gare.

Cette technique est d'un coût de plus en plus intéressant grâce aux nouvelles méthodes qui sont appliquées pour acheminer les wagons en groupes plutôt qu'individuellement, en réduisant

ainsi les opérations de triage et en améliorant la régularité des expéditions.

Enfin, les chemins de fer tiennent aujourd'hui une place capitale dans le concept du transport combiné. Les divers modes de transport y sont justement "combinés" par l'utilisation des techniques du conteneur ou du ferroutage, chacun y apportant ses aptitudes spécifiques. La plus grande part du transport est ainsi assurée par chemin de fer, les transports routiers faisant le reste. Cela diminue la congestion des routes, la pollution et la dépense en produits pétroliers coûteux, tout en assurant au client la souplesse du transport routier.

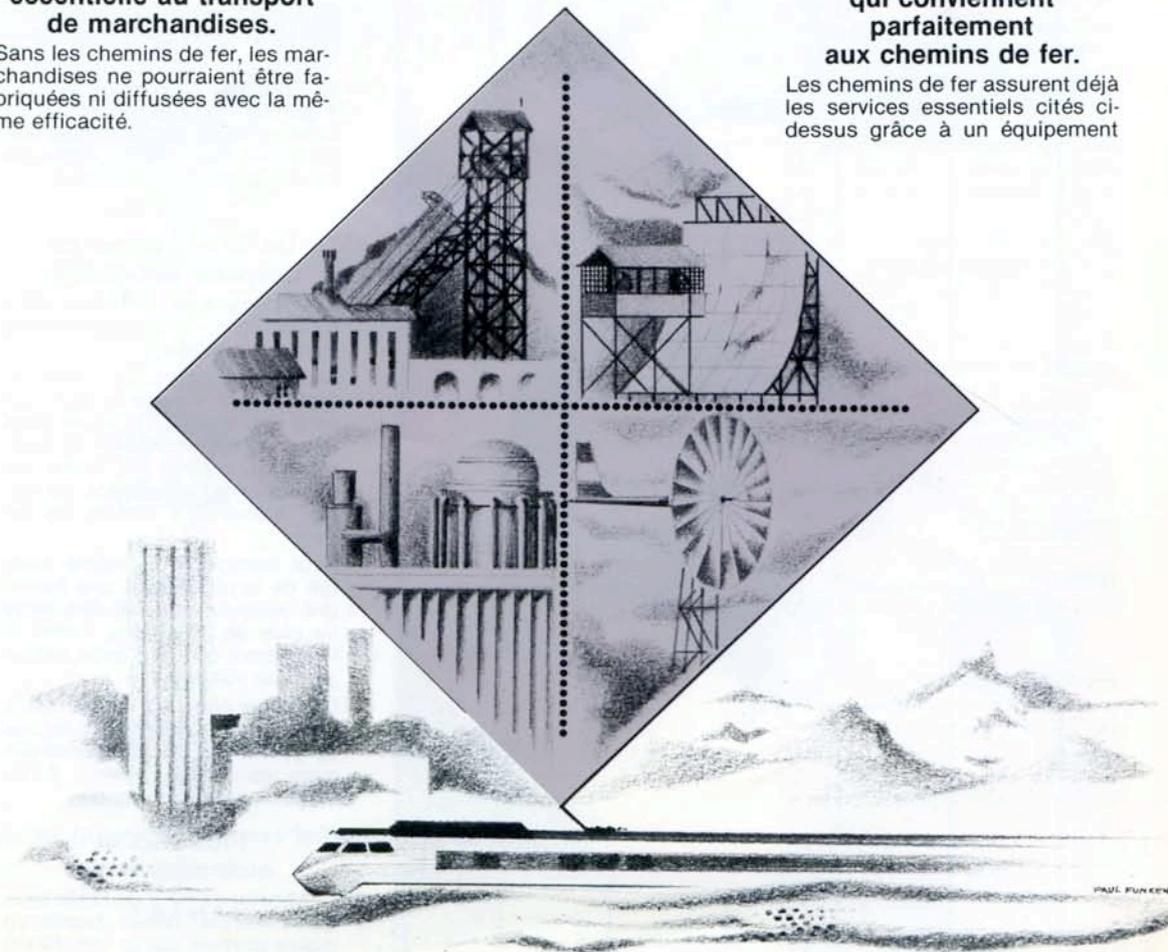
Cette technique prend une importance croissante grâce au développement de l'usage des conteneurs qui constituent une "bande transporteuse" parfaite dans la logistique de la fabrication et du stockage.

Une contribution essentielle au transport de marchandises.

Sans les chemins de fer, les marchandises ne pourraient être fabriquées ni diffusées avec la même efficacité.

De nouvelles techniques qui conviennent parfaitement aux chemins de fer.

Les chemins de fer assurent déjà les services essentiels cités ci-dessus grâce à un équipement



moderne adapté aux besoins courants du marché mais, comme ils sont une forme de transport guidé et programmé, ils se prêtent particulièrement bien aux nouveaux progrès de la cybernétique et du traitement de l'information.

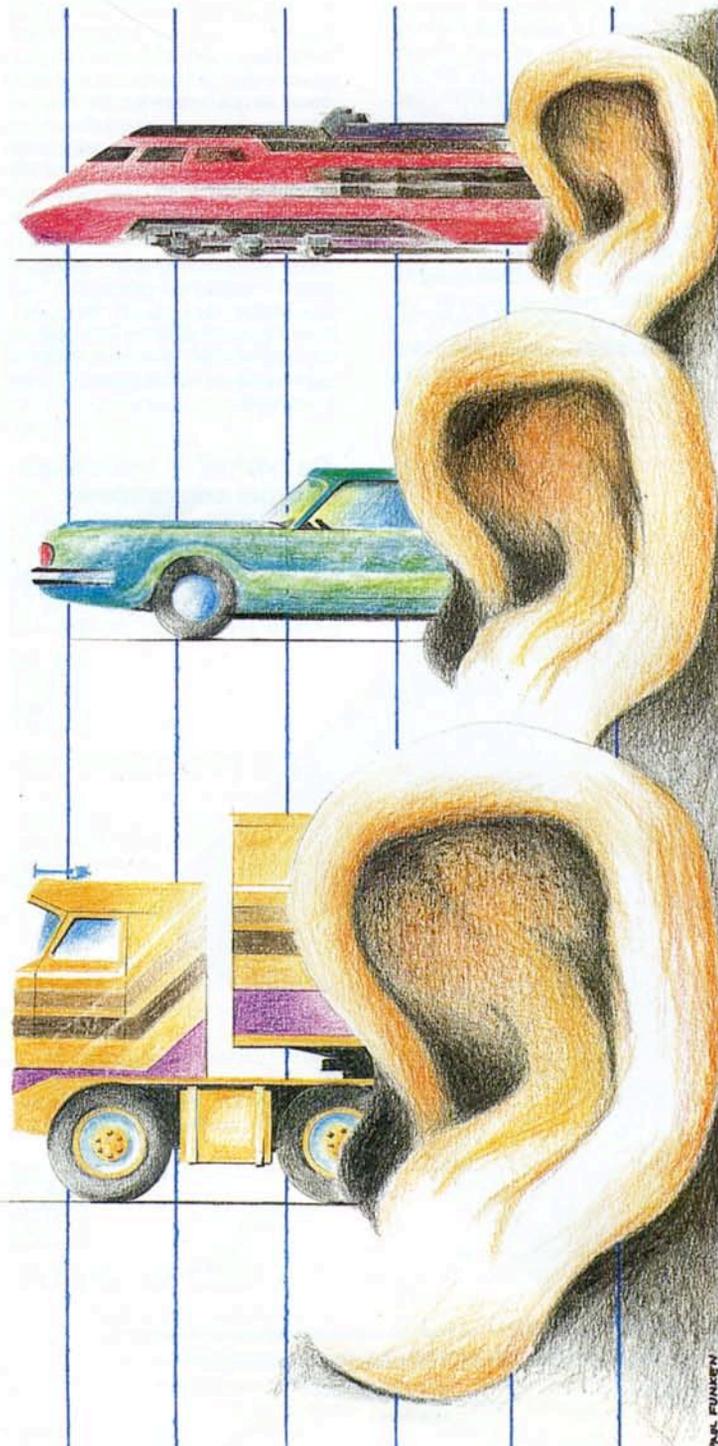
Il en résulte que la sécurité, la fiabilité et les performances des chemins de fer s'améliorent sans cesse. Les systèmes de réservation électronique fournissent un meilleur service aux voyageurs qui peuvent maintenant obtenir le type exact de place qu'ils désirent, ainsi que les repas et les places couchées, à partir d'innombrables points de vente d'ac-

cès commode. La clientèle marchandises bénéficie également de l'automatisation grâce notamment à la gestion centralisée du trafic par ordinateur, qui améliore le contrôle et la maîtrise des acheminements.

Ainsi, les chemins de fer sont appelés à devenir encore plus concurrentiels dans les années à venir.

Une économie et une souplesse unique dans l'utilisation de l'énergie.

Grâce à leur technique propre (roulement acier sur acier et circulation en convois), les chemins de fer sont particulièrement éco-



nomes dans leur consommation d'énergie.

De plus, ils se servent d'énergie électrique pour la plus grande part. Celle-ci peut être produite à partir de n'importe quelle forme d'énergie primaire: nucléaire, hydraulique, géothermique, charbonnière, pétrolière ou éolienne. Aucun autre mode de transport ne fait preuve de cette souplesse et il paraît difficile de surestimer sa valeur pour la Communauté alors que s'aggrave la pénurie de pétrole actuelle.

Une source importante d'emplois et d'investissements.

Avec un personnel total de 1.230.000 agents, les chemins de fer constituent une source importante d'emplois dans la Communauté.

Ils comptent aussi parmi les plus importants acheteurs de produits industriels, ce qui est un facteur important dans le processus de développement économique.

Un usage sensé de l'espace disponible.

Les chemins de fer demandent moins d'espace qu'aucune autre forme de transport.

Aux heures de pointe, c'est jusqu'à 20.000 voyageurs qui peuvent arriver en une heure dans une grande gare urbaine. Et pourtant, ce volume de trafic ne nécessite qu'une bande de terrain d'environ 5 mètres de largeur.

Pour transporter le même nombre de voyageurs en une heure, une autoroute devrait être large de plus de 20 mètres, même si l'on admet qu'il y a deux passagers par voiture.

Ceci sans préjudice du fait que le transport ferroviaire ne crée pas de problèmes de stationnement dans les centres urbains, à l'inverse du trafic automobile.

Plus sûrs et moins bruyants.

Le chemin de fer a un faible taux de nuisance: il est beaucoup moins bruyant que la circulation

routière. A une distance de 25 mètres, un train émet de 65 à 75 décibels. Une simple voiture particulière émet de 70 à 90 décibels, tandis qu'un seul poids lourd peut dépasser les 100 décibels.

Le chemin de fer est aussi l'un des modes de transport les plus sûrs. En 1976, quelque 53.000 personnes ont trouvé la mort sur les routes de la CEE, alors qu'il n'y a eu que 41 morts dans des accidents de chemin de fer par collision ou déraillement. La comparaison est plus frappante encore quand on considère que, dans la même période, 1.550.000 personnes ont été blessées sur les routes, contre seulement 706 dans les chemins de fer dont 250 seulement du fait d'une collision ou d'un déraillement.

En matière de pollution atmosphérique, la voiture particulière émet jusqu'à 33 fois plus de substances toxiques que le chemin de fer.

L'importance croissante des chemins de fer dans l'avenir.

Les conditions politiques, économiques et sociales ont profondément changé dans les dernières années.

La crise de l'énergie a affaibli sévèrement le taux de croissance; le gaspillage ne peut plus être admis. En même temps, les populations refusent d'accepter la détérioration de la qualité de la vie.

En conséquence, les Etats membres doivent s'efforcer de réduire au minimum le coût de l'énergie dans les transports (notamment de l'énergie pétrolière) tout en éliminant la pollution et les nuisances là où cela est possible sans réduire la qualité des transports publics.

A cause de leurs avantages intrinsèques, les chemins de fer sont les mieux placés pour résoudre cette combinaison de problèmes. Mais certaines conditions essentielles doivent être remplies préalablement.



MINITRIPS

en Belgique et à l'étranger



**un dépaysement
complet de
quelques jours
à un prix
avantageux**

exemples
4 jours à VIENNE 5885 F
3 jours à BERNE 3065 F
3 jours à LONDRES 2675 F

demandez la brochure dans les gares

Pour une évasion
de quelques jours:

LE MINITRIP SNCB

Nombreux sont ceux qui ressentent durant la longue période qui sépare les vacances annuelles, le besoin d'échapper au milieu habituel et de passer quelques jours ailleurs afin de se changer les idées, de parfaire leur culture, de reprendre leur souffle...

Le Minitrip SNCB répond à ce désir: il permet de vous dépayser complètement en peu de temps.

Qu'est-ce que le «Minitrip SNCB»?

Le Minitrip SNCB est un voyage de courte durée — un week-end ou plusieurs jours — organisé pour vous par le bureau de tourisme de la SNCB. C'est donc une formule de voyage à forfait.

Cette formule répond aux souhaits du touriste contemporain!

En effet, le Minitrip SNCB comprend le transport, le logement en hôtel et selon le cas certains repas, et d'autres prestations telles que des visites guidées ou des réductions lors de la visite de certaines curiosités touristiques.

C'est une formule «PRET A L'EMPLOI», qui vous dégage de tout souci de préparation et d'organisation. Il ne vous reste qu'à choisir.

Où pouvez-vous faire un Minitrip SNCB?

La SNCB vous propose une quarantaine de villes européennes, dont quelques-unes en Belgique. Un autre producteur de voyage, FTS, vous offre plusieurs minitrips, notamment à Paris et dans sa région.

Toutes ces villes ont été choisies pour leur rayonnement culturel et/ou touristique.

Quand les Minitrips SNCB sont-ils organisés?

Il existe des minitrips d'hiver, des minitrips d'été. Parmi ces minitrips certains sont organisés à dates fixes, d'autres le sont uniquement le week-end...

Exemples:

2 jours à Cologne: 1215 F.
3 jours à Ostende: 1.530 F.
2 jours à Amsterdam: 1.315 F.
3 jours à Lausanne: 3.130 F.



Inaugurant les voitures M4 de deuxième classe, fin mars, le Ministre des Communications a conduit les invités sur deux chantiers de travaux. Deux phrases de son discours expliquaient bien cette démarche. "La pénurie en énergie nous oblige à élaborer notre avenir suivant des critères autres que ceux appliqués auparavant (...). Par une électrification accélérée de notre réseau ferroviaire, nous avons voulu rendre indépendant d'une source énergétique primaire ce secteur vital de notre économie nationale".

Effectivement, les deux chantiers visités se situent sur les travaux d'électrification des dorsales ferroviaires wallonne et flamande, qui, dans l'ensemble des électrifications, ont obtenu la priorité absolue, sur demande des conseils économiques régionaux.

La Louvière

A l'occasion de l'inauguration de la ligne électrifiée entre Braine-le-Comte et Luttre-Pont-à-Celles, en mai 1979, l'amélioration du tracé des voies sur les trois branches du triangle de La Paix formé par La Louvière, Bracquegnies et La Louvière-Bouvy avait été annoncée comme phase suivante importante dans la réalisation de la dorsale wallonne ferroviaire.

Ces corrections de tracé ont pour but l'augmentation de la vitesse des convois ferroviaires et la suppression des passages à niveau numéros 15, 16, 19 et 21 de la ligne 118. Elles nécessitent la réalisation de travaux de génie civil importants, qui ont requis l'interruption du trafic des trains entre Barcegnies et La Louvière à partir du 18 février 80, à cause du croisement à des niveaux différents des tracés ancien et nouveau à hauteur de la bifurcation de La Paix.

Depuis cette date, les anciennes voies ont été déposées et les nouvelles voies de la ligne Mons-La Louvière seront posées à la fin du mois de Juin.

L'électrification sera alors réalisée, et la mise en service interviendra à la fin du mois de septembre. A partir de ce moment, le tronçon Manage-La Louvière-Mons sera parcouru par les rames électriques.

Les trains semi-directs cadencés de la dorsale qui sont provisoirement détournés par l'itinéraire Manage-Ecaussinnes-Soignies-Mons reprendront leur ancien itinéraire. La régularité de la liaison Bruxelles-Mons en sera également nettement améliorée.

Les travaux d'électrification imposent également d'importantes contraintes à la circulation des trains sur la ligne 78 Saint-Ghislain-Tournai depuis le 1er juin.

Deinze

Les chantiers de Deinze constituent la partie la plus importante des travaux d'électrification de la ligne 75 (Gand-Courtrai).

L'entreprise de relèvement du complexe ferroviaire de Deinze a commencé le 6 février 1978.

Ces travaux furent exécutés en plusieurs phases car le tracé définitif des voies suit en majeure partie celui de l'ancienne ligne, mais à un niveau relevé.

La première phase importante portait sur le détournement des anciennes voies. Dans ce but, il fallut établir des voies provisoires ainsi que des quais, mais assurer le maintien de l'ancienne gare. Sur le tracé ainsi dégagé, les travaux de relèvement purent être effectués avec de la terre sablonneuse.

En plus, un viaduc et sept ponts et passages sous voies furent construits, dont un pont et un passage sous voies en deux phases.

Le nouveau complexe ferroviaire a été mis partiellement (2 voies en remblais) en service en avril 1980. Un nouveau bâtiment de service à côté du viaduc comprend une nouvelle cabine de signalisation qui ne commande pas seulement les signaux de la gare de Deinze mais également, et à distance, ceux des gares de Waregem et de Tielt.

L'ancienne gare de Deinze restera encore en service durant environ six mois, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par le nouveau bâtiment, qui se trouvera partiellement sous le viaduc. Ce bâtiment sera mis en service en même temps que la troisième voie en remblais.

A ce moment, la ligne 73 (Gand-Adinkerke) sera également établie sur voies de remblai et le dernier passage à niveau à supprimer à Deinze disparaîtra.

Un parking important, déjà en service, a été aménagé à proximité de la nouvelle gare. L'espace sous le viaduc est réservé à la nouvelle gare et aux services de la RTT. En outre, l'espace encore disponible sous le viaduc sera aménagé en gare pour autobus et en garage pour bicyclettes. La place de la gare deviendra plus spacieuse.

Enfin, précisons que les cinq voies de remblai seront couvertes par un toit collectif.

Fin mai, c'est Courtrai qui recevait les personnalités pour célébrer l'électrification de sa liaison avec Gand.

Le 22 septembre 1839 fut jour de liesse à Courtrai où l'on fêta l'arrivée du premier train venu de Gand par la toute nouvelle ligne de chemin de fer qui serait prolongée en 1842 jusqu'à Roubaix.

Au fil des années, cette gare allait prendre de plus en plus d'importance grâce à la construction des lignes vers Bruges, Wervik, Ypres, Audenarde, etc.

Gravement endommagée lors d'un bombardement en juillet 1944, l'ancienne gare fit place en 1956 à un nouveau bâtiment moderne et fonctionnel.

Quant à la ligne Gand-Courtrai, son électrification va lui donner une nouvelle jeunesse. Venant après celles de Anvers-Saint-Nicolas en 1970 et de la prolongation vers Gand en 1973, elle réalise presque entièrement la modernisation de la grande transversale flamande du réseau, qui unira Aalbeke à Vreeren-Nerem.



Fin 1973, le Conseil d'Administration de la SNCB donna le feu vert pour les travaux d'électrification. Comme d'habitude, on en profita pour réaliser la modernisation de toute l'infrastructure, en particulier pour supprimer la plus grande partie des 67 passages-à-niveau.

C'est aussi une étape importante vers la liaison avec le réseau français, qui sera réalisée en 1981 avec la mise sous caténaire du tronçon Courtrai-Mouscron.

La réalisation par la SNCF de l'électrification du tronçon entre la frontière et Lille ouvrira d'intéressantes perspectives pour les liaisons ferroviaires entre les Pays-Bas, Anvers et Lille d'où l'on aura accès au réseau "Intercity" français.

Trois nouveaux bâtiments de gare ont été construits à De Pinte, Deinze et Waregem. Les appareillages modernes de distribution de l'énergie électrique, de surveillance des aiguillages et des signaux de télécommunication exigeant beaucoup moins de place qu'autrefois, l'espace ainsi libéré est mis à profit pour la correction des tracés de voies, l'amélioration des accès, une meilleure intégration avec les autres modes de transport, l'aménagement de parkings pour automobiles mais aussi pour les vélos, qui gardent une grande vogue dans cette région.

Dans son allocution, Monsieur Lambrecht, bourgmestre de Courtrai, a souligné plusieurs points fort intéressants.

"L'inauguration de la ligne électrifiée de Gand à Courtrai ouvre de nouvelles perspectives pour le développement de la région sud-ouest de la Flandre. Nous pouvons considérer cet événement comme une première étape vers de meilleures relations ferroviaires avec les principaux centres nationaux et internationaux.

(...)

"Un coup d'œil sur la carte du réseau ferroviaire belge avec ses lignes électrifiées et non électrifiées nous démontre que la région du sud-ouest de la Flandre n'a pas été gâtée. C'est pour ce motif que je viens de parler d'une première étape dans le domaine de l'électrification du chemin de fer dans notre région. Je sais qu'il existe des plans pour la poursuite de l'électrification et je m'en réjouis. La liaison avec le réseau français via Mouscron et Tourcoing est de grande importance. Elle constitue un pendant à l'E 3 d'Anvers à Lille.

(...)

Si l'on pense qu'il y a 45 ans la distance Courtrai-Bruxelles était couverte en 56 minutes et de nos jours en 80, il ne faut pas d'autres arguments pour démontrer le bien-fondé de l'électrification que nous inaugurons aujourd'hui.

Les habitants de notre région comprennent parfaitement que tout ne peut être réalisé en un tour de main mais tenant compte du retard pris, il nous paraît équitable d'accorder la priorité à cette partie du pays lors de l'élaboration des plans ultérieurs. Cela trouve aussi la plus entière justification dans le caractère économique et commercial de la région d'une part et la densité de la population d'autre part.

(...)

Nous pouvons nous réjouir également de la croissance permanente des transports en commun, principalement des chemins de fer. De plus en plus la population semble vouloir effectuer non seulement ses longs déplacements mais aussi ceux d'importance moyenne, en train; et la modernisation en cours ne fera qu'accroître cette tendance. Il y a aussi d'autres facteurs comme par exemple la hausse constante des prix de l'essence.

(...)

Actuellement, on compte chaque jour plus de 9.000 personnes prenant le train à Courtrai. Un pourcentage important de celles-ci garent leur voiture aussi près que possible de la gare durant des périodes allant de 8 à 10 heures."

Le représentant du Ministre des Communications devait, dans sa réponse, donner la conclusion qui s'impose en ces temps où nous révisons nos habitudes de vie:

"Tout cela s'inscrit avec bonheur dans les lignes de force d'une nouvelle politique qui doit privilégier les transports publics et spécialement les chemins de fer, économes d'espace, respectueux de l'environnement, non polluants.

Alors que la crise d'énergie se profile avec une acuité grandissante, l'intensification de l'électrification du réseau apporte une réponse spécifique aux nécessités d'économie. En déclarant ouverte la ligne électrique Gand-Courtrai, je forme le vœu, au nom de Monsieur le Ministre, que dans une telle perspective d'avenir la SNCB puisse jouer un rôle éminent."





100% **Real**

PARTOUT EN TRAIN POUR 175F PAR JOUR