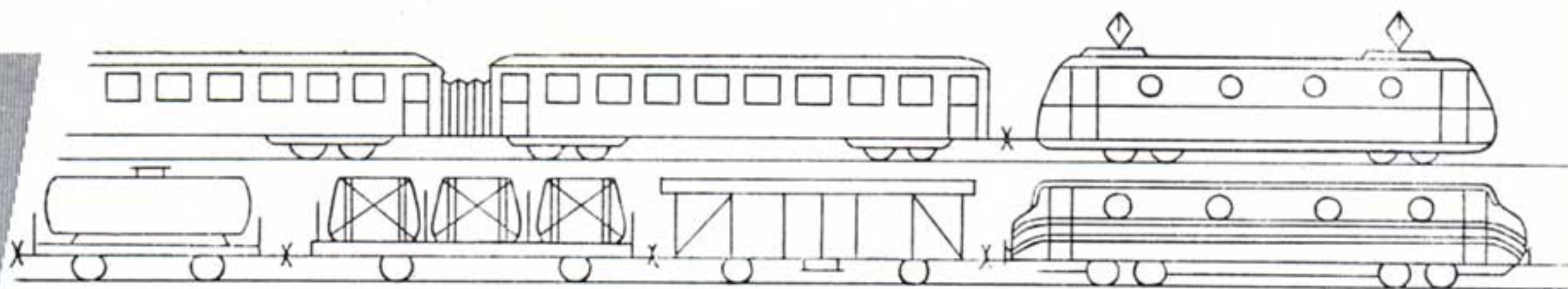




N° 6
DECEMBRE 1961



INFORMATIONS SNCB

BULLETIN D'INFORMATION DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES.
GARE CENTRALE, 4^e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 POSTE 3602



*chemin
de fer...
chemin sûr
vers
la montagne*

SOMMAIRE :

	Pag.
L'industrie néerlandaise palettise !	2
L'électronique au chemin de fer	4
L'Union Internationale des chemins de fer fait le point... ..	7
Nouvelles tarifaires: réédition des fascicules III et VI des tarifs marchandises	9
Chemin de fer... chemin sûr vers la montagne	10
25 wagons-silos sont mis en service	12
Terrains industriels ...	14
Le système tarifaire belge en transport de marchandises. Les tarifs CECA	15
Les horaires des trains de voyageurs internationaux pour 1962-63 ...	17
Sommaire Informations SNCB année 1961	19
Surcharge ou mauvais chargement	20

PHOTOS :

Page 1 : Grisons.
M. Meerkämper, Davos.
Page 10 : ZFV.

Les Chemins de fer néerlandais peuvent s'enorgueillir de disposer d'un pool de 20.000 palettes comportant des palettes plates et des palettes-caisses.

Leur parc de palettes est régulièrement insuffisant pour satisfaire la demande sans cesse croissante.

C'est que l'industrie néerlandaise palettise à un rythme croissant.

Ainsi, les margarineries Vanden Bergh en Jurgens ont un besoin permanent de 2.000 palettes en bois pour leurs transports par wagons complets destinés aux grossistes établis aux quatre coins des Pays-Bas.

Ces grossistes disposent évidemment d'installations équipées pour recevoir des marchandises palettisées.

Le processus d'expédition est rapide. La margarine emballée dans des boîtes en carton est chargée sur des



1

L'INDUSTRIE NEERLANDAISE PALETTISE !

*Où en sommes-nous
en Belgique ?*

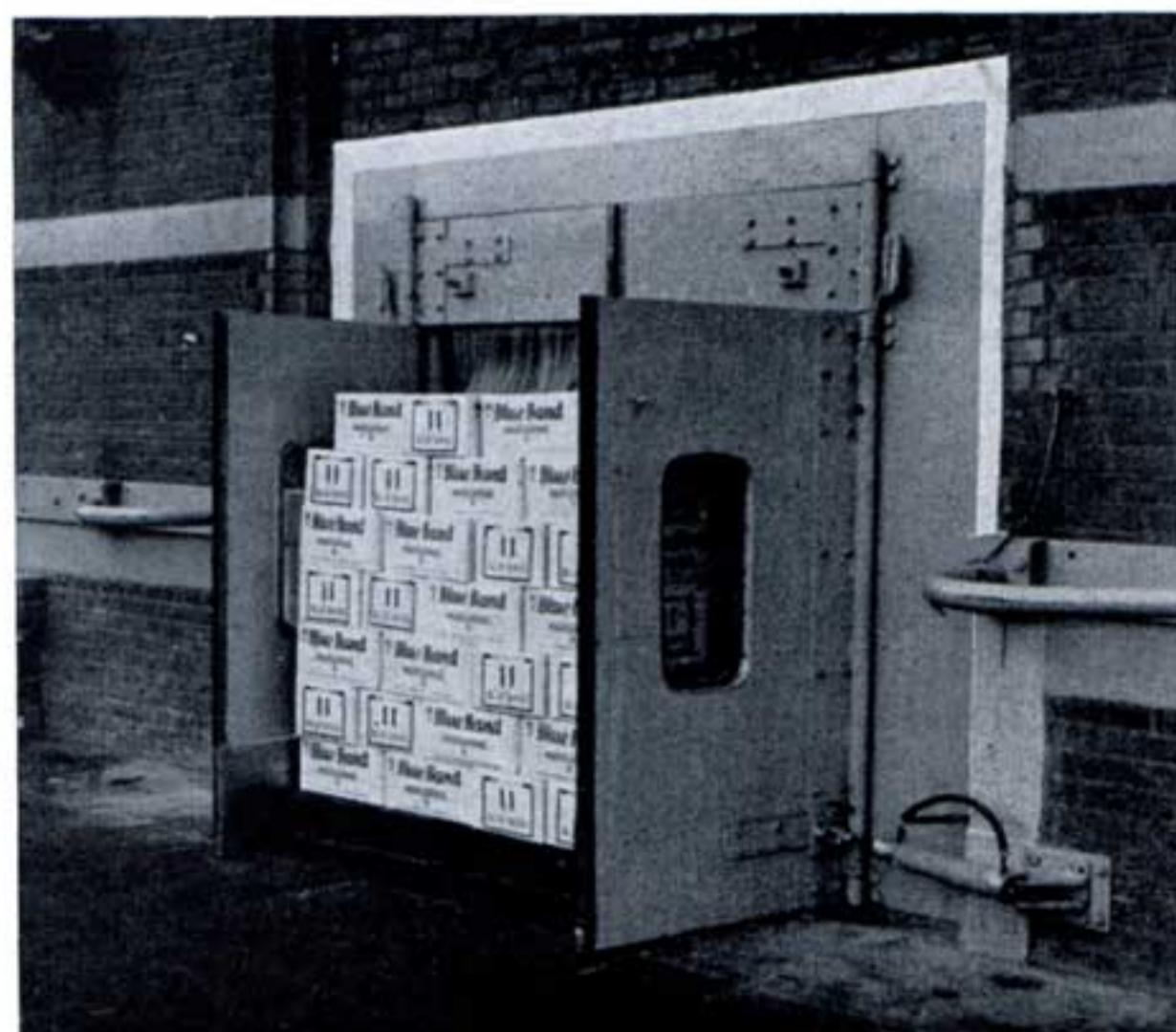


2

palettes plates jusqu'à concurrence d'un poids de 950 kg par unité (photo 1).

Les palettes chargées sont entreposées dans le magasin où se trouve en permanence un stock d'une hauteur de plusieurs mètres (photo 2). Les quantités nécessaires à l'approvisionnement régulier des clients sont prélevées sur ce stock. A l'aide d'un élévateur à fourche, les palettes chargées sont amenées sur le quai de chargement surélevé, en passant par une des portes battantes du mur de séparation du magasin (photo 3) et elles sont ensuite reprises par un autre élévateur à fourche qui les charge dans les wagons (photos 4 et 5). Les portes battantes s'ouvrent sur la poussée des élévateurs et se referment automatiquement lorsque ceux-ci se retirent.

Il est clair qu'une pareille opération de chargement n'exige que quelques minutes. Quant au personnel utilisé, il se réduit à un homme au magasin et un sur le quai.



3

2



5

Le chargement de chaque wagon se compose de 16 palettes, ce qui représente un poids global de $950 \text{ kg} \times 16 = 15.200 \text{ kg}$.

Autrefois, le poids moyen chargé par wagon n'était que de 7,5 tonnes. Comme le trafic en question a toujours lieu dans les mêmes wagons ceux-ci sont spécialement équipés pour un arrimage aisé de charges palettisées. La palettisation a donc procuré aux margarineries Vanden Bergh en Jurgens une énorme économie en matériel et main-d'œuvre.

Et il ne s'agit ici que d'un exemple parmi tant d'autres aux Pays-Bas.

Où en sont les producteurs belges en matière de palettisation ?

La Communauté Economique Européenne entraînera un accroissement des échanges et des transports de biens.

Si les producteurs belges veulent y conserver leur part, il est indispensable qu'ils ne se laissent dépasser en aucun domaine et qu'ils adaptent leurs installations et leurs procédés aux techniques les plus modernes.

La palettisation apporte une rationalisation profonde de la manutention et des transports tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise.

Nous attirons sur cette évolution qui s'accélère, la vigilante attention de l'industrie et du commerce belges. Nous les inviterons dans chacun de nos numéros ultérieurs à jeter régulièrement un coup d'œil par dessus le mur de nos principaux voisins.



4

3

L'électronique

Bull. n. 987
 Maison A DESMET
 382 rue St Nicolas
 NAMUR
 SAVIC
 296 rue Picard
 Molenbeek
 MAT ELEC
 Service - Dienst

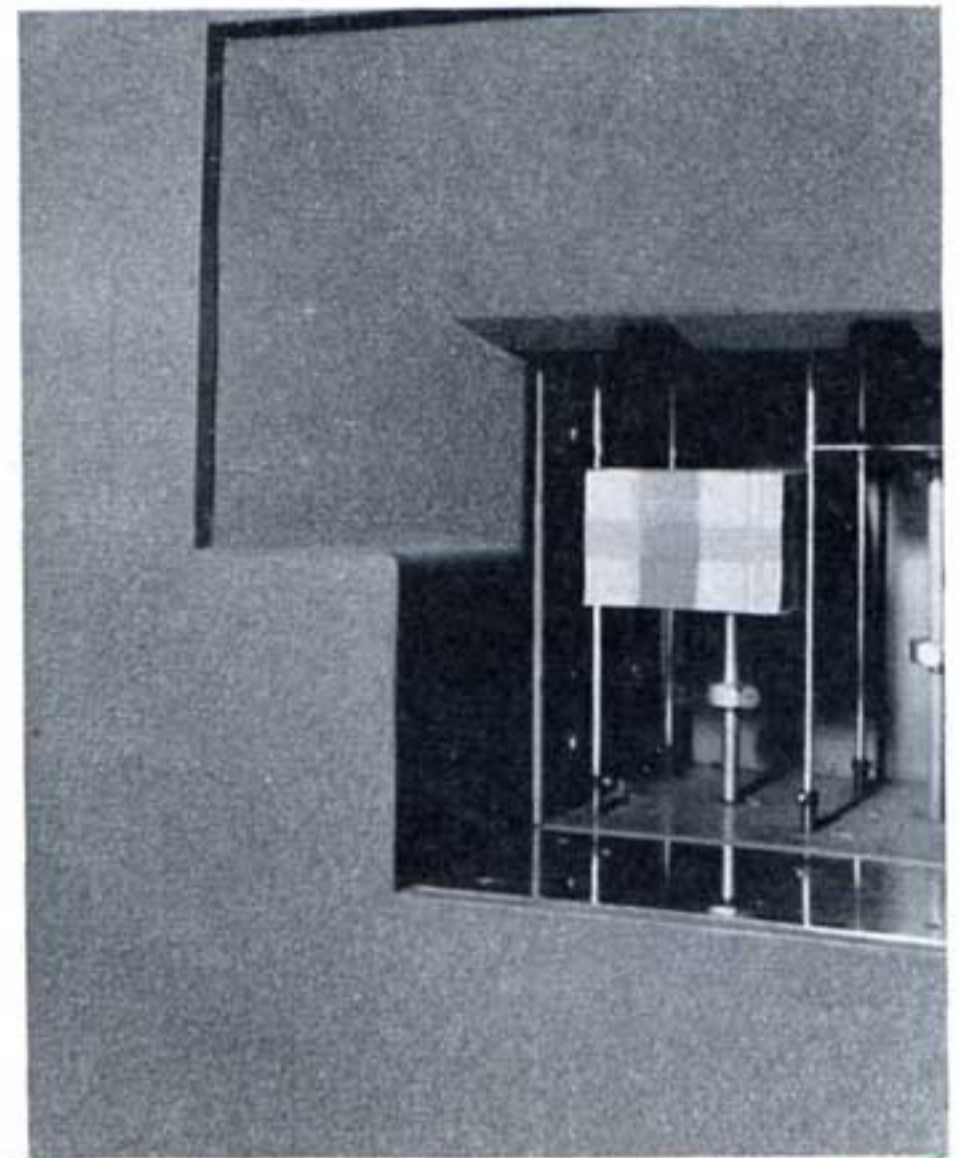
1



2

Bull. n. 987
 Maison A DESMET
 382 rue St Nicolas
 NAMUR
 SAVIC
 296 rue Picard
 Molenbeek
 MAT ELEC

3



4

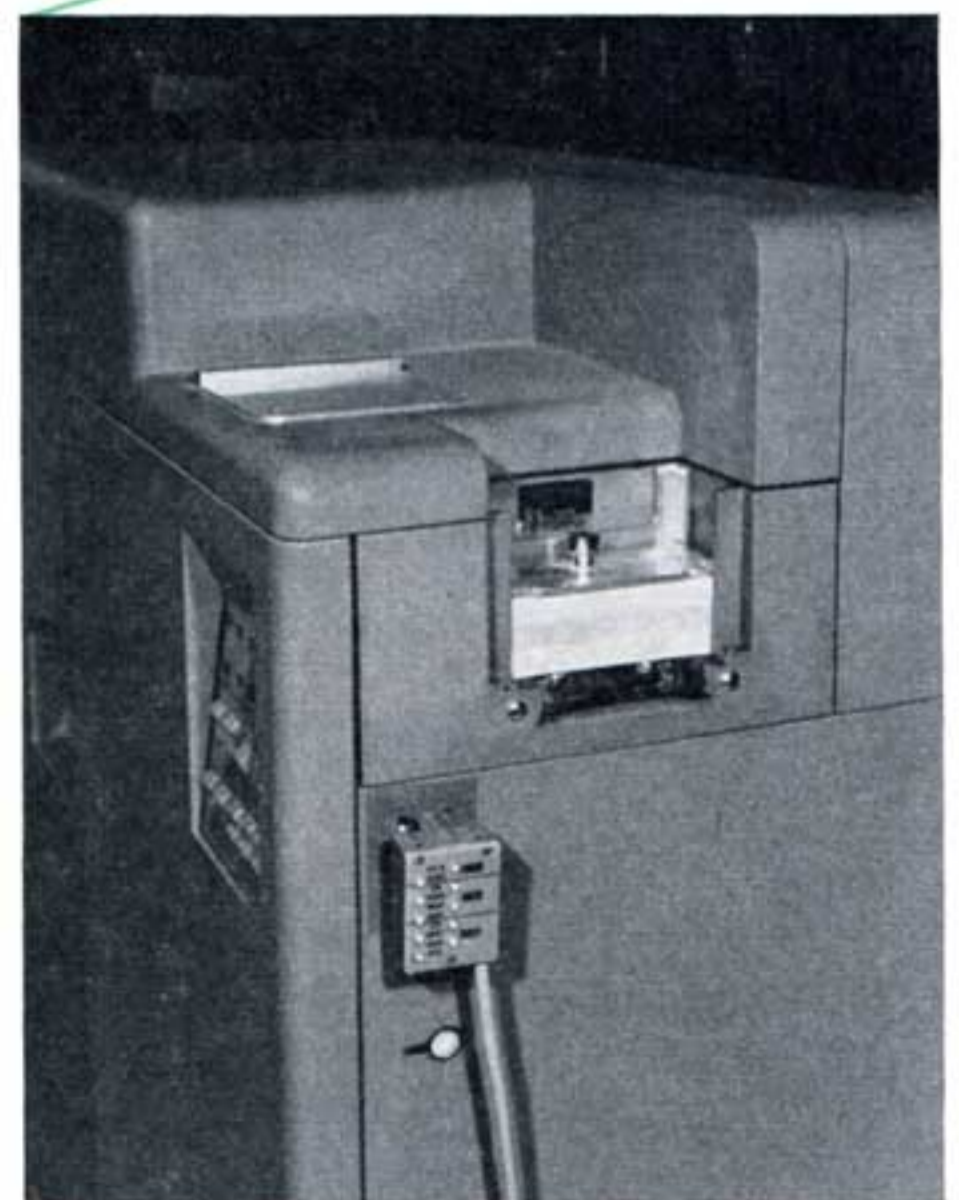
Le chemin de fer suit le progrès, pas à pas jusque dans ses méthodes administratives.

Tous les expéditeurs bruxellois et les destinataires en rapport avec eux ont eu en mains la nouvelle carte mécanographique (ou une fraction de cette carte, à destination) qui sert de bulletin d'expédition au départ du centre routier de Bruxelles.

Pour vous montrer succinctement l'usage de cette carte et les perfectionnements qu'elle apporte, nous nous sommes rendus à Bruxelles Tour et Taxis en mission de reportage photographique.

1. Voici la carte-bulletin telle que l'expéditeur la remet au camionneur.
Dès rentrée du camion en fin d'après-midi, les cartes reçoivent dans la case centrale sous le titre „Service-Dienst” des indications manuscrites codées relatives à l'acheminement de l'expédition.

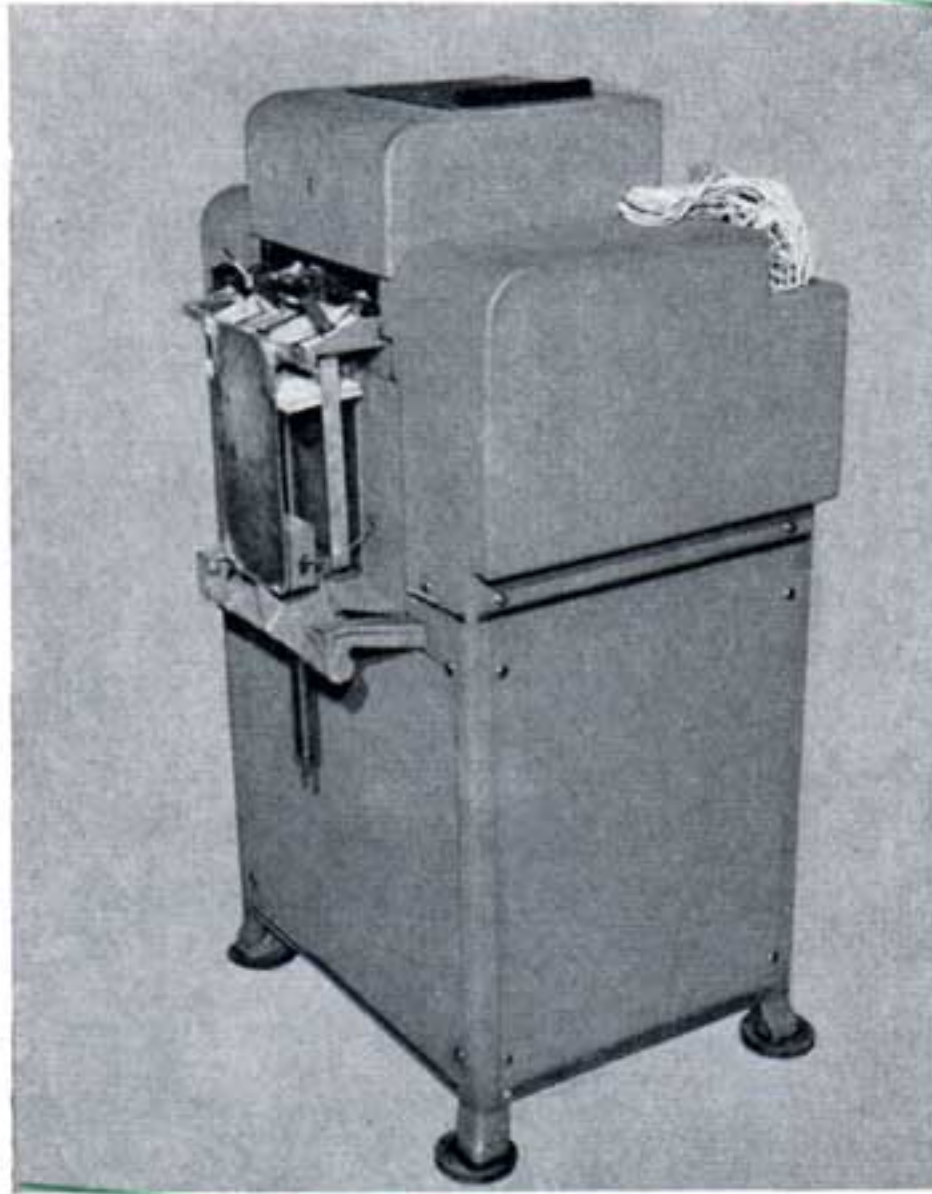
4 bis



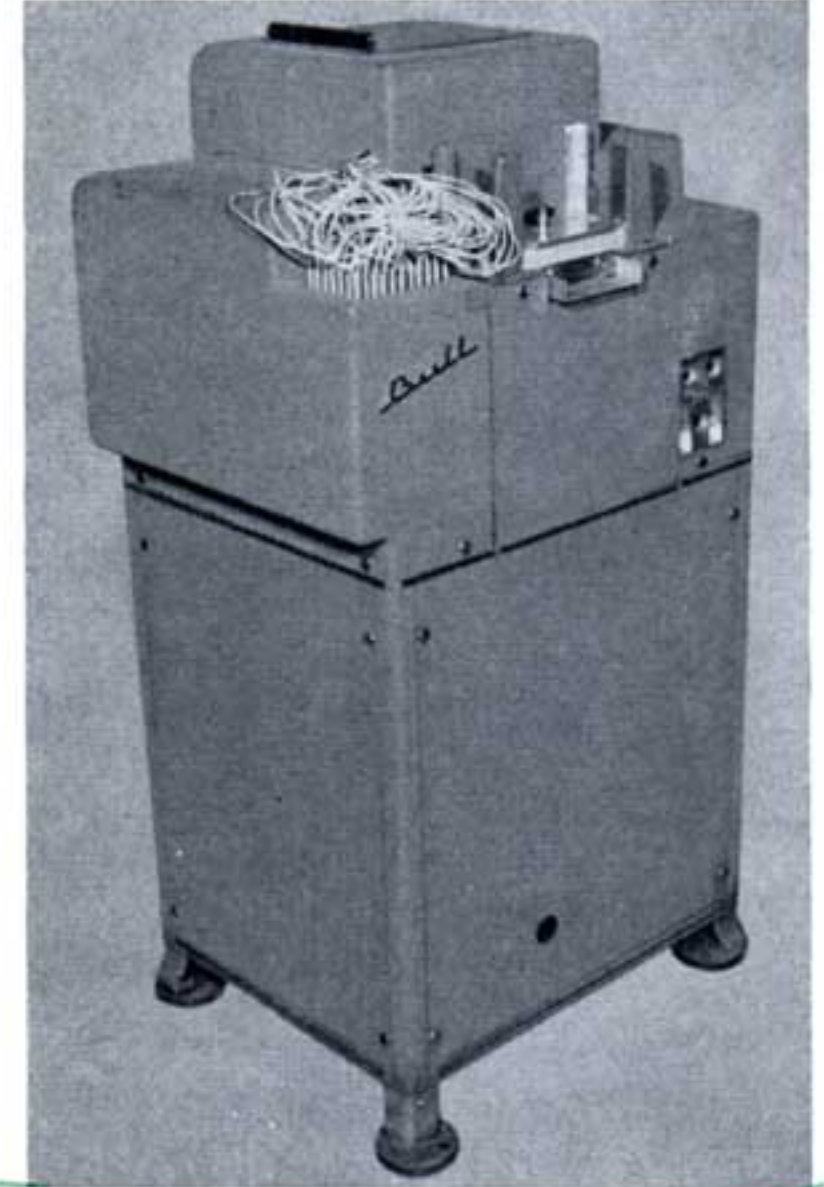
au Chemin de Fer

5

Bull. n. 987		G. V. Bull. n. 987		Bull. n. 987	
Maison A DESMET 382 rue St Nicolas Namur		Maison A Desmet 382 rue St Nicolas Namur		Maison A Desmet 382 rue St Nicolas Namur	
SAVIC 296 rue Picard Molenbeek		SAVIC 296 rue Picard Molenbeek		SAVIC 296 rue Picard Molenbeek	
MAT ELEC		MAT ELEC		MAT ELEC	



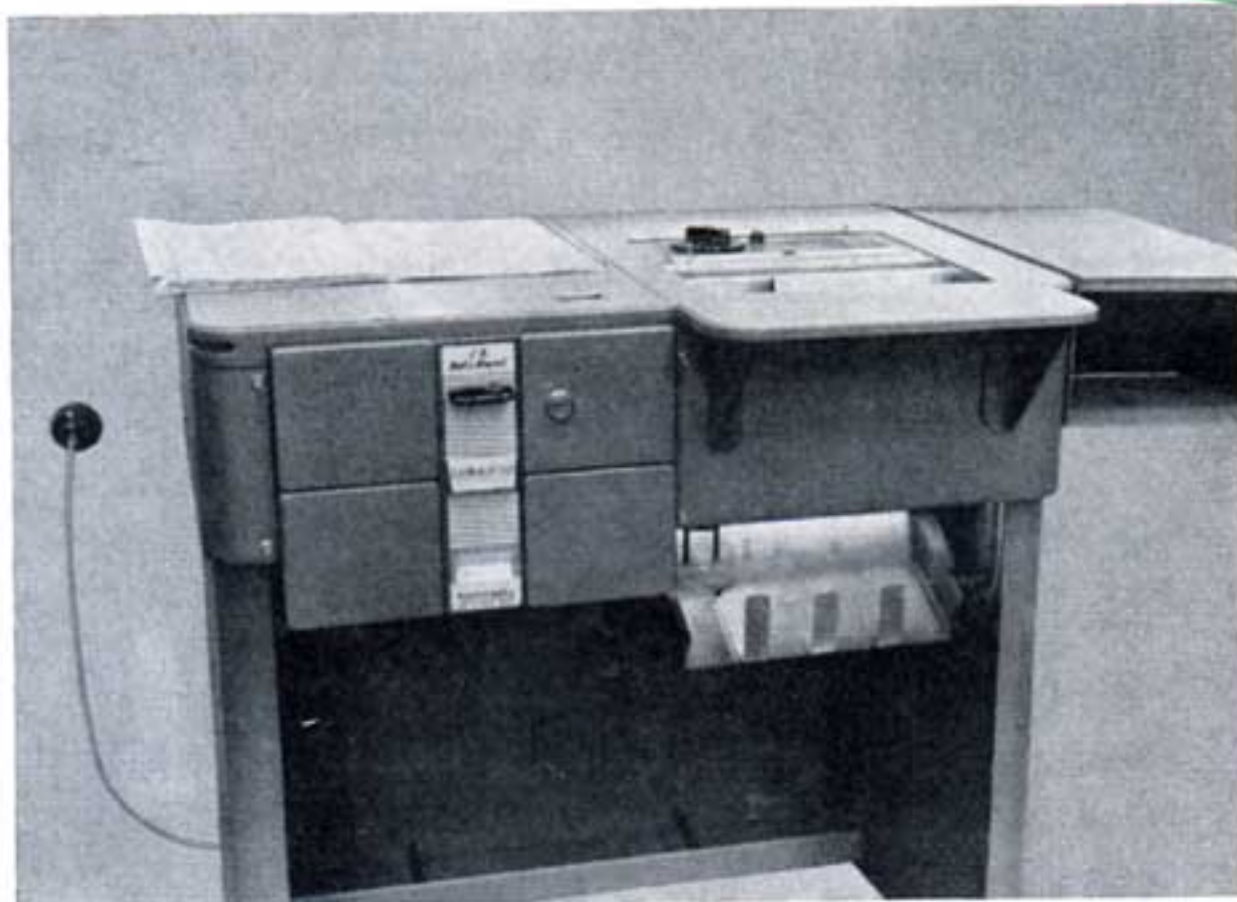
6



6bis

7

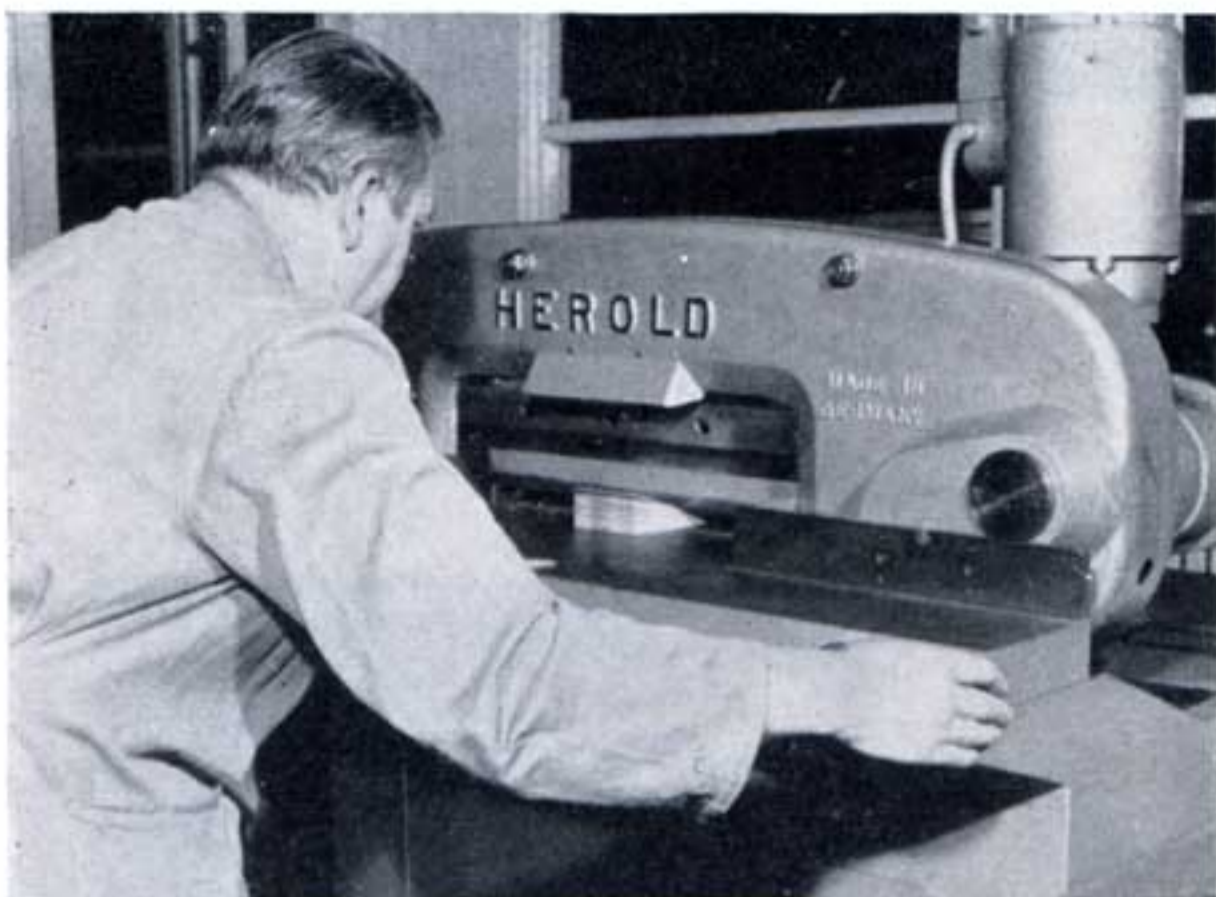
Bull. n. 987		G. V. Bull. n. 987		Bull. n. 987	
Maison A DESMET 382 rue St Nicolas Namur		Maison A Desmet 382 rue St Nicolas Namur		Maison A Desmet 382 rue St Nicolas Namur	
SAVIC 296 rue Picard Molenbeek		SAVIC 296 rue Picard Molenbeek		SAVIC 296 rue Picard Molenbeek	
MAT ELEC		MAT ELEC		MAT ELEC	



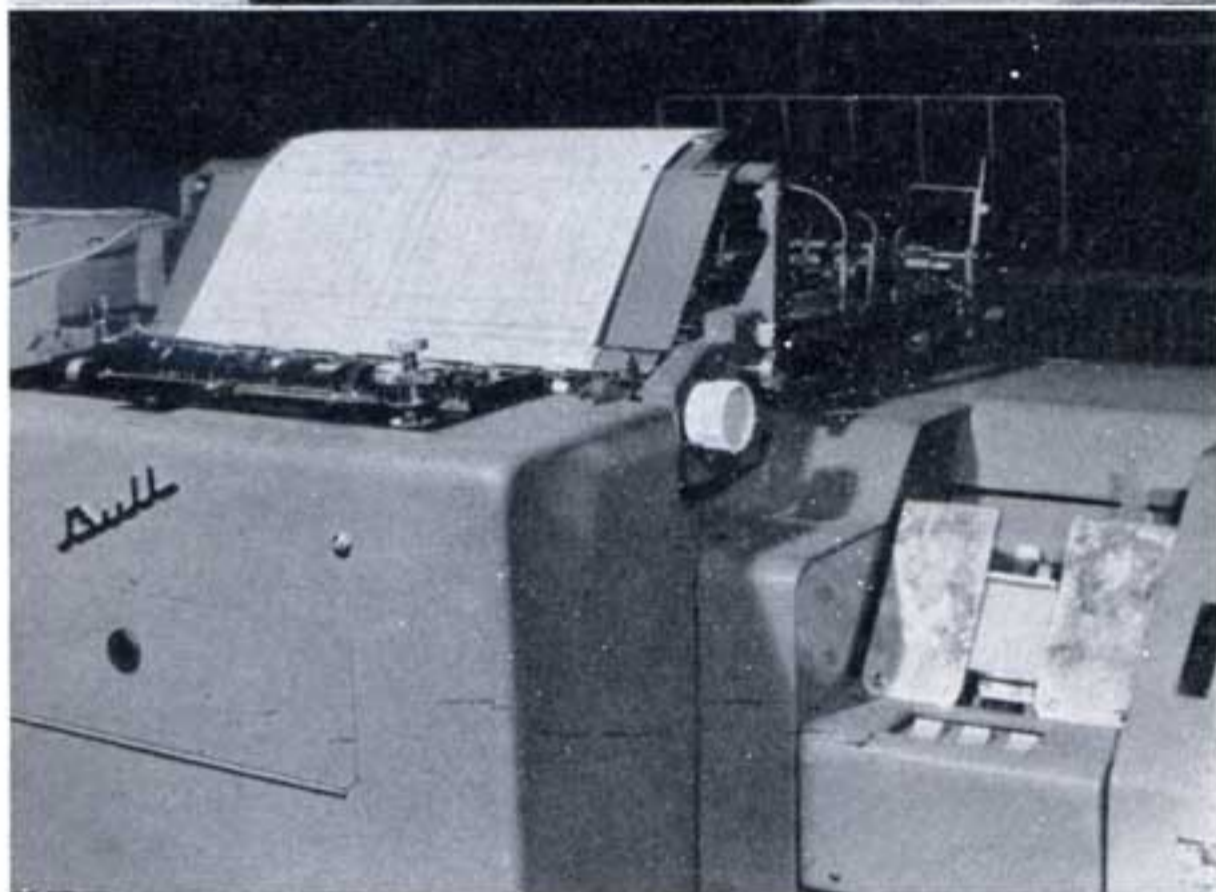
8

2. Les indications nécessaires sont perforées dans la carte-bulletin : poids, nombre de colis, remboursements et codes caractérisant le régime du transport (franco ou non-franco, remise à domicile ou bureau restant), la commune du destinataire ainsi que d'éventuelles conditions spéciales de transport (container, emballages vides en retour, pesage, etc...).
3. Carte-bulletin après perforation.
Les cartes seront désormais traitées exclusivement à la machine.
Elles sont envoyées par bande transporteuse vers le local des machines.
4. Les cartes sont introduites dans le cerveau électronique à la cadence de 120 cartes par minute.
Les deux photos représentent l'entrée et la sortie des cartes.
5. Après passage dans le cerveau électronique, la carte a reçu sous forme de perforation, les indications suivantes :
 - nom de la gare de destination;
 - littéra du wagon où seront chargés les colis (le littéra est un numéro d'identification

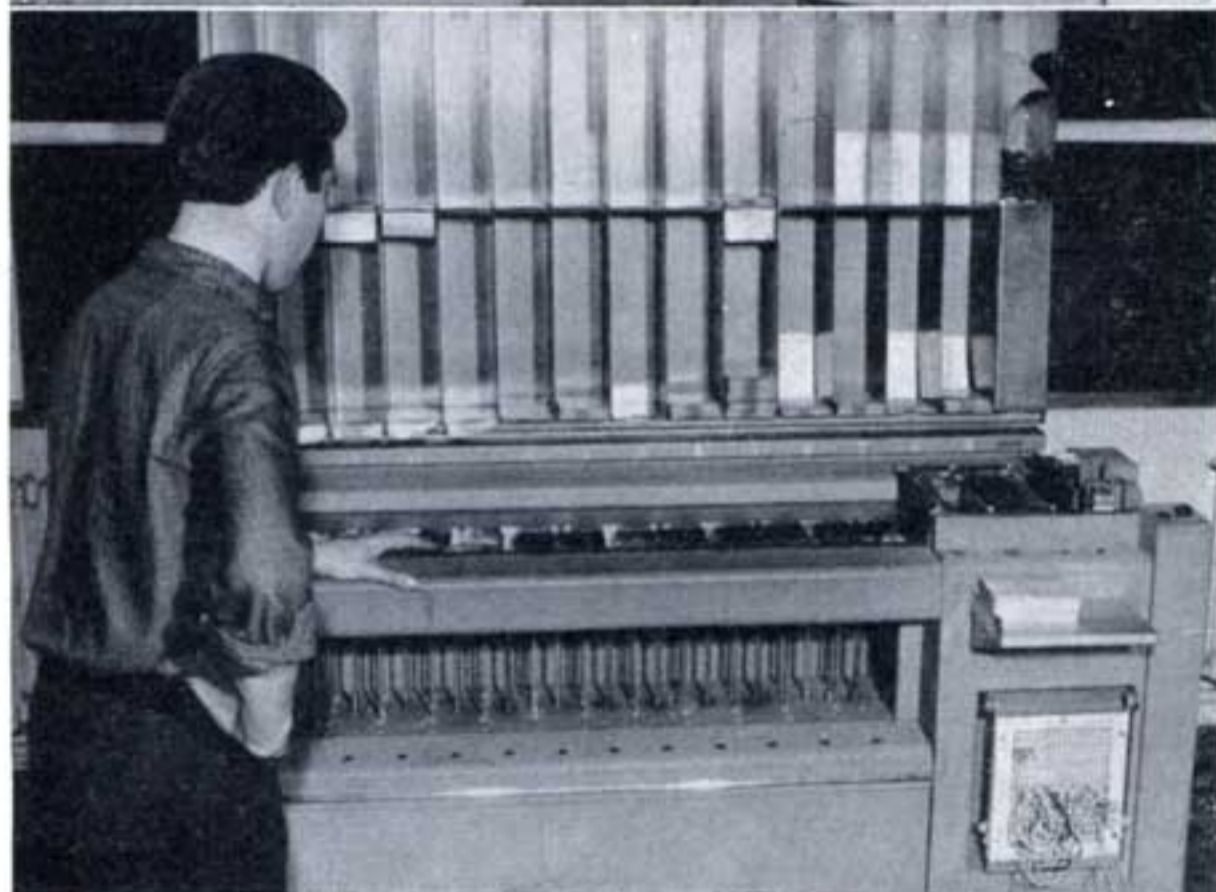
L'électronique



9



10



11



12

au chargement, il n'a rien de commun avec le numéro de série peint sur le wagon);

- date de l'expédition;
- un numéro de dossier (dit numéro de factage en langage ferroviaire) destiné aux recherches ultérieures éventuelles;
- la taxe de transport, calculée par la machine;
- la somme à percevoir éventuellement auprès du destinataire.

6. Les cartes passent ensuite à la cadence de 60 à la minute à l'interpréteuse, machine ayant pour tâche de traduire et d'imprimer en langage clair, sur le bord supérieur, certaines des indications perforées dans la carte.

7. Carte sortie de l'interpréteuse.

8. En vue des recherches ultérieures éventuelles, les cartes sont microfilmées et classées selon les numéros de dossier dont il a été question au 5.

Cadence : 400 cartes à la minute.

9. Les cartes sont coupées en deux par une robuste tronçonneuse.

Le tiers de droite constitue récépissé pour l'expéditeur, les deux tiers de gauche forment le document de transport qui accompagne l'envoi.

10. Les cartes (partie gauche) passent dans une tabulatrice qui établit, par client, les bordereaux-factures des expéditions au rythme d'un peu moins de 100 cartes à la minute. Les bordereaux et récépissé (partie droite) sont ensuite agrafés pour être remis le lendemain aux expéditeurs.

11. Les cartes (partie gauche) sont ensuite triées et la tabulatrice (dont nous venons de parler sous 10) établit un bordereau récapitulatif par wagon.

12. Cartes et bordereau se rejoignent pour le départ. Il est 10 heures du soir. Les 16 000 expéditions prises à domicile dans la journée sont prêtes ! colis chargés dans les wagons, documents de transport taxés et affranchis, factures établies et balance comptable clôturée.

L'UNION INTERNATIONALE

des Chemins de Fer fait le point...



L'Union Internationale des chemins de fer (U.I.C.) groupe 49 administrations ferroviaires, parmi lesquelles celles des 17 pays de l'Ouest de l'Europe, membres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT). L'U.I.C. vient de publier, à la demande de cette conférence, un mémoire intitulé „Les problèmes économiques des chemins de fer des pays membres de la CEMT”.

On ne saurait trop louer l'initiative de la CEMT, qui, au moment où les six pays de la Communauté Economique Européenne accélèrent la cadence de leurs réalisations, a compris toute l'importance du problème international des transports dans l'expansion des échanges. Si elle s'est adressée à l'U.I.C. pour en préciser les données et pour suggérer des solutions, c'est d'abord parce que la situation financière des réseaux ferrés est devenue, du fait du développement des autres modes de transport, un sujet de préoccupation pour de nombreux gouvernements, c'est aussi parce que l'U.I.C. a déjà présenté plusieurs mémoires sur ce sujet et a ainsi acquis une qualification spéciale pour donner une base sérieuse aux travaux ultérieurs de la Conférence des Ministres.

La publication de ce mémoire est particulièrement opportune au moment où la Communauté Economique des Six Pays s'efforce de définir une politique commune des transports.

I. Remarques préalables.

1. Tout en exprimant le point de vue du chemin de fer, l'U.I.C. s'est efforcée d'écarter les conceptions inspirées d'un souci étroit de défense systématique des intérêts propres des réseaux. Au surplus, à son échelle actuelle et quelles que soient les modalités adoptées dans les divers pays pour ses relations conventionnelles avec l'Etat, le chemin de fer a le caractère d'une entreprise au service de la collectivité et fait partie de l'ossature économique des nations. Il serait vain, dans ces conditions, de traiter les problèmes qui le concernent sans s'élever au-dessus des rivalités, sans abandonner résolument certaines survivances du passé, bref sans se référer constamment aux responsabilités supérieures des gouvernements. C'est bien sur ce plan élevé de l'intérêt général que l'U.I.C. a voulu se placer, dans la pensée que cette recherche loyale des solutions les meilleures pour la collectivité pourra faciliter le rapprochement des points de vue et aboutir à des réalisations effectives.

2. L'U.I.C. fait, en outre, observer que son rapport, tout en formulant des suggestions aussi précises que possible, est essentiellement un rapport de principe. Pour définir dans des cas concrets, la place d'avenir du chemin de fer dans le concert des transports, il faut évidemment tenir compte des progrès techniques, qui donnent aujourd'hui des possibilités considérables aux lignes modernisées et largement automatisées. L'U.I.C. est en mesure de fournir, en tant que de besoin, à ce

sujet les précisions utiles. Ce qui importe, c'est que les Départements intéressés des divers pays saisissent l'ampleur du „problème du chemin de fer”, se persuadent de la nécessité de le résoudre sur un plan élevé, assaient enfin leurs décisions sur des bases indiscutables.

3. Les transports en général et les divers modes en particulier présentent des caractères spéciaux qui expliquent, pour une large part, la complexité et la difficulté du problème de la coordination des transports. L'analyse de ces caractères montre que le chemin de fer a encore, du point de vue technique, de très larges possibilités quant au potentiel et à la qualité de ses transports, qu'il reste un moyen vraiment compétitif, particulièrement adapté au besoin permanent de l'industrie, et que sa part dans le trafic total devrait fortement remonter dans le cas d'une importante expansion des transports. Sa modernisation se présente donc comme une nécessité économique, dépassant de loin les intérêts étroits des réseaux.

II. L'adaptation nécessaire du Chemin de fer considéré isolement.

4. L'U.I.C. est ainsi conduite en premier lieu à examiner quelles sont, du seul point de vue des chemins de fer et abstraction faite des autres modes de transport, les mesures propres à faciliter la modernisation et, d'une manière plus générale, l'adaptation des réseaux aux besoins de l'économie d'aujourd'hui.

Le chemin de fer a-t-il fait l'immense effort, qu'il lui appartenait de faire en propre, avec les moyens dont il disposait ? Pour répondre à cette question, le rapport se réfère à la profonde évolution des réseaux ferroviaires dans les domaines technique, commercial et structurel, évolution qui s'est manifestée par une augmentation souvent considérable de la productivité et par la réduction des prix de revient.

Quoi qu'il en soit, les administrations ferroviaires n'ignorent pas que leurs efforts doivent être poursuivis avec toute la vigueur nécessaire.

5. Le chemin de fer ne peut cependant donner à sa propre action une pleine efficacité que si l'autorité publique lui donne les moyens de faire tout ce qui entre dans son propre domaine pour se rapprocher de l'équilibre financier, y compris les amortissements et la constitution des réserves indispensables. Ces moyens se résument comme suit :

- d'une manière générale, faire en sorte que le chemin de fer ait, autant que possible, le caractère d'une entreprise industrielle et commerciale;
- éviter, en conséquence, d'en faire un instrument de politique sociale ou économique par l'institution de tarifs de soutien, d'aide à l'industrie, ou de tarifs très réduits en faveur de certaines catégories d'usagers;
- dans un souci de vérité et de clarté, exécuter une opération préalable, dite de „normalisation des

comptes”, consistant à substituer, aux comptes actuels, des comptes „normalisés”, établis à l'image de ceux d'une entreprise industrielle et commerciale, avec la suppression ou, à défaut, la prise en charge par les budgets publics des dépenses ne s'insérant pas dans ces comptes et qui ne trouvent pas, par ailleurs, une contrepartie. En complément du mémoire spécial que l'U.I.C. a rédigé en janvier 1957 le rapport met à la disposition de la CEMT toutes les indications utiles concernant l'objet précis, les limites, les éléments et les conditions d'application de cette opération de normalisation des comptes. Il rappelle, d'une part, que la normalisation des comptes ne saurait se traduire par un simple jeu d'écritures mais qu'elle doit constituer une „réalité financière”, d'autre part, qu'elle n'agit pas sur les causes mêmes des insuffisances de recettes ou des excédents de dépenses et laisse toute leur importance aux mesures de fond qui doivent tendre à promouvoir un système harmonieux de transport. Il précise aussi que les remboursements effectués par les budgets publics au titre des normalisations ne doivent pas apparaître comme des corrections finales que l'opinion publique assimile trop couramment à des subventions. Enfin, il souligne l'intérêt qui s'attache à tenir compte de la situation de chaque pays dans les contacts entre les gouvernements et les administrations, étant entendu cependant qu'il importe d'uniformiser le plus possible les normalisations en appliquant de la même façon les principes généraux de l'opération;

- permettre aussi au chemin de fer de financer et de réaliser les investissements importants qui sont une nécessité pour sa modernisation et pour l'augmentation, en tant que de besoin, de sa capacité;
- lui donner l'autonomie de gestion et la liberté d'action d'une véritable entreprise industrielle et commerciale dans toute la mesure compatible avec la mission générale de contrôle de l'autorité publique; en particulier, lui assurer une souplesse maximum dans le domaine commercial, notamment pour la fixation des tarifs, et dans celui de l'engagement des dépenses;
- laisser au chemin de fer une large liberté pour son adaptation technique en ce qui concerne la consistance des réseaux (contraction et concentration des services), le recours à des tiers pour certaines activités latérales et la possibilité, moyennant les garanties utiles, d'utiliser la technique automobile, notamment pour les transports d'extrémité;
- enfin, informer l'opinion publique de la nécessité de ces réformes, le public devant comprendre que le chemin de fer est une entreprise industrielle et commerciale au service de la collectivité, entreprise qui, sans chercher la maximisation du profit, ne peut cependant s'accommoder d'exigences excessives, risquant de compromettre sa rentabilité.

(suite p. 18)

Réédition des fascicules III et VI des tarifs marchandises

La SNCB a décidé de rééditer, au 1er janvier 1962, les fascicules III et VI de ses tarifs marchandises.

FASCICULE III

Ce fascicule comprend la classification et la nomenclature des marchandises rangées d'après un numéro de code, ainsi que la liste alphabétique de ces produits.

Sous une présentation identique, la nouvelle édition (qui est bilingue) se distingue de l'édition actuelle par le fait que les positions de la nomenclature ont été adaptées d'une part à un projet de nomenclature de l'Union Internationale des Chemins de fer et d'autre part à la nomenclature uniforme de marchandises pour les besoins de la statistique des transports de la Communauté Economique Européenne.

Certaines marchandises spécifiées ci-dessous ont subi un déclassement tarifaire; il s'agit de :

- Bois de fusain 1ère cl./3e cl.
- Composés d'ammonium et de nitrate de calcium pour engrais 1ère cl./3e cl.
- Composés d'ammonium et de nitrate de potassium pour engrais 1ère cl./3e cl.
- Granit en blocs 3e cl./4e cl.
- Phonolithe 3e cl./4e cl.
- Pierres meulières
- Pierre ponce
- Porphyre 3e cl./4e cl.

Le prix de vente de ce fascicule s'élève à 150 F ou à 130 F, selon que les firmes intéressées désirent le recevoir avec ou sans couverture cartonnée.

FASCICULE VI

Ce fascicule, à consulter pour le transport par wagons complets des marchandises relevant de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, comportait à ce jour plus de cent feuilles rectificatives, d'où

Nouvelles Tarifaires



la nécessité de procéder à sa réédition.

Seules des modifications de forme ont été apportées à cette occasion, les principes mêmes de la réglementation demeurant inchangés.

Le prix de vente du fascicule s'élève à 250 F ou à 230 F selon que l'acquéreur le désire accompagné ou non d'une couverture cartonnée.

★★

Les prix mentionnés ci-dessus comprennent la taxe de transmission ainsi que la fourniture des feuilles rectificatives pour la tenue à jour des dits fascicules jusqu'à leur prochaine réimpression. La livraison se fait contre paiement préalable au CCP 1010 de la SNCB.

Nous recommandons vivement à la clientèle de bien vouloir indiquer le motif du paiement au verso du bulletin de versement et, pour ce qui concerne le fascicule VI, de préciser si elle désire des documents en langue française ou néerlandaise.

TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Le 15.10.1961 ont été réédités les Tarifs internationaux pour le transport des pommes fraîches

- a) entre Modane frontière, Iselle transit, Chiasso, Brennero, d'une part et la Grande Bretagne, d'autre part;
- b) entre Modane frontière, Iselle transit, Chiasso, Brennero, d'une part et les ports de mer français, néerlandais et belges.

Les nouveaux tarifs ne comportent pas de modifications par rapport à l'édition précédente.

CHEMIN
DE FER...
CHEMIN
SÛR
VERS
LA
MONTAGNE



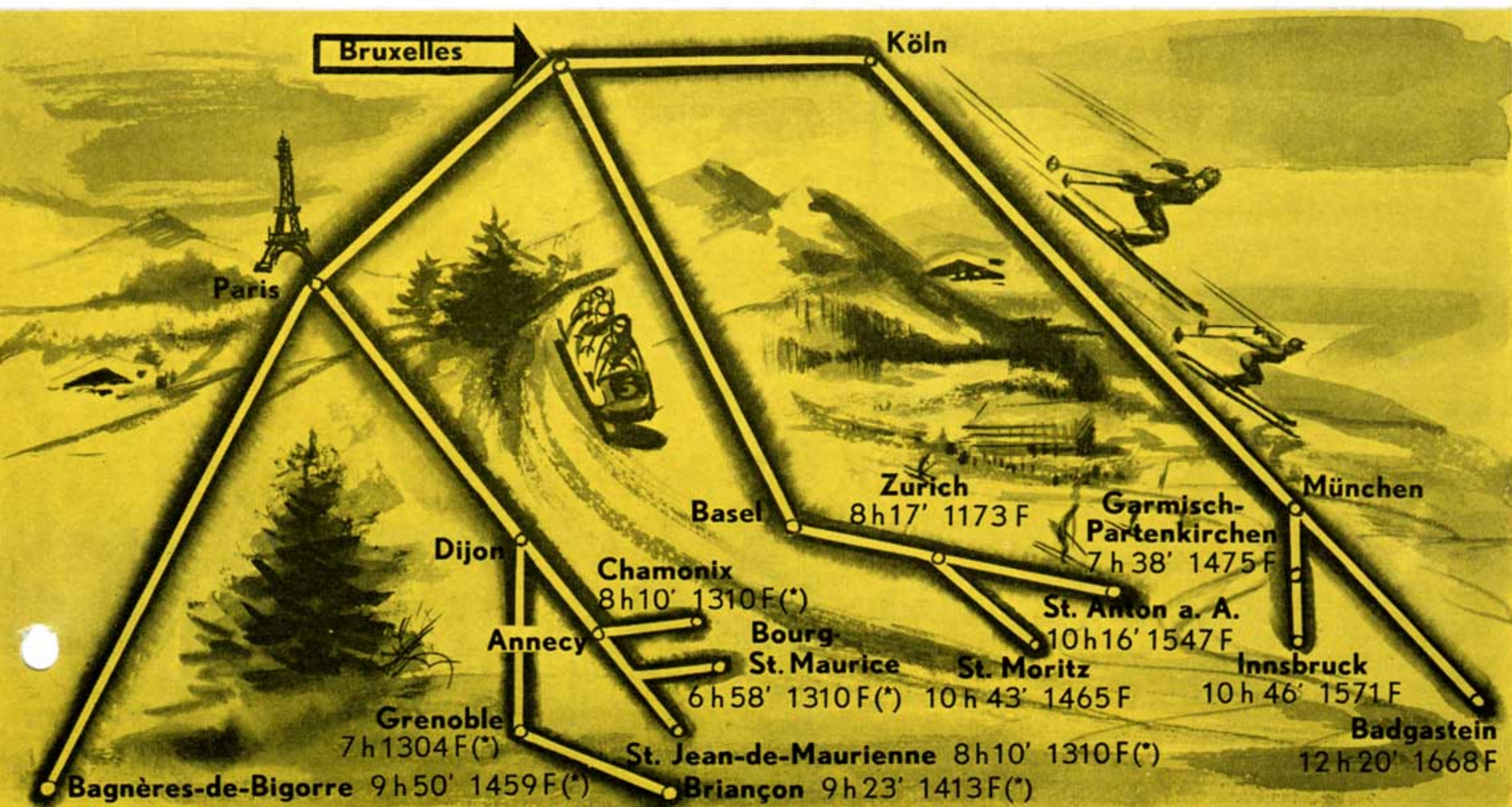
Si les amateurs de sports d'hiver n'éprouvent pas de difficultés à atteindre les pays montagneux malgré la saison et le relief, ils le doivent au chemin de fer qui lutte avec le succès que l'on connaît contre la neige et le gel.

Personne n'ignore que le rail conduit les skieurs jusqu'aux sommets des champs de neige. Cependant tous les avantages qu'offre le train ne sont pas encore appréciés à suffisance.

La Belgique se trouve à une distance de 700 à 1000 km des diverses stations de ski européennes.

Pour les sportifs dont les jours de vacances sont comptés le train offre le grand avantage de couvrir cette distance en une nuit de voyage, donc sans perte de temps.

Un départ en fin de journée — sauf pour les stations que l'on atteint via Paris auquel cas il s'impose de quitter Bruxelles en fin d'après-midi — et le train vous dépose à destination le lendemain matin.



1) (*) Billet touristique SNCF.

2) Les prix mentionnés en francs belges représentent le coût du voyage en 2e classe (aller et retour) au départ de Bruxelles.

C'est ainsi que vous atteindrez le jour même du début de vos vacances, aux heures indiquées, les centres alpins figurant à la carte ci-dessus.

Outre ces relations, les agences de voyages elles-mêmes organisent de nombreux trains spéciaux à circulation régulière, dans diverses directions.

Les voitures-couchettes accrochées aux trains de nuit sont accessibles à tous les voyageurs munis d'un billet de 2ème classe et moyennant un supplément de 115 F (vers la Savoie, 135 F au départ de Paris).

Les compartiments couchettes de 2ème classe peuvent accueillir 6 personnes.

Au départ de Paris vers les stations françaises il existe des couchettes de 1ère classe à 4 occupants par compartiment.

La couchette, support rembourré à ressorts, permet de passer la nuit, étendu et détendu. En principe le voyageur ne se devêt pas, bien que la chose pratiquée discrètement ne soit pas impossible.

Le chemin de fer lui fournit, outre l'oreiller, une ou deux couvertures sans draps de lit.

Un conducteur de service par voiture se tient à la disposition des voyageurs. C'est à lui notamment que vous confierez vos titres de transport et vos papiers d'identité afin de ne pas être dérangé aux frontières. Sauf dans des cas exceptionnels, il vous évitera les contrôles douaniers. En somme, vous passerez une nuit „comme chez vous”. Et le matin vous userez de l'un des quatre compartiments „toilette” de la voiture, comportant eau chaude et froide, prise de courant électrique, etc.

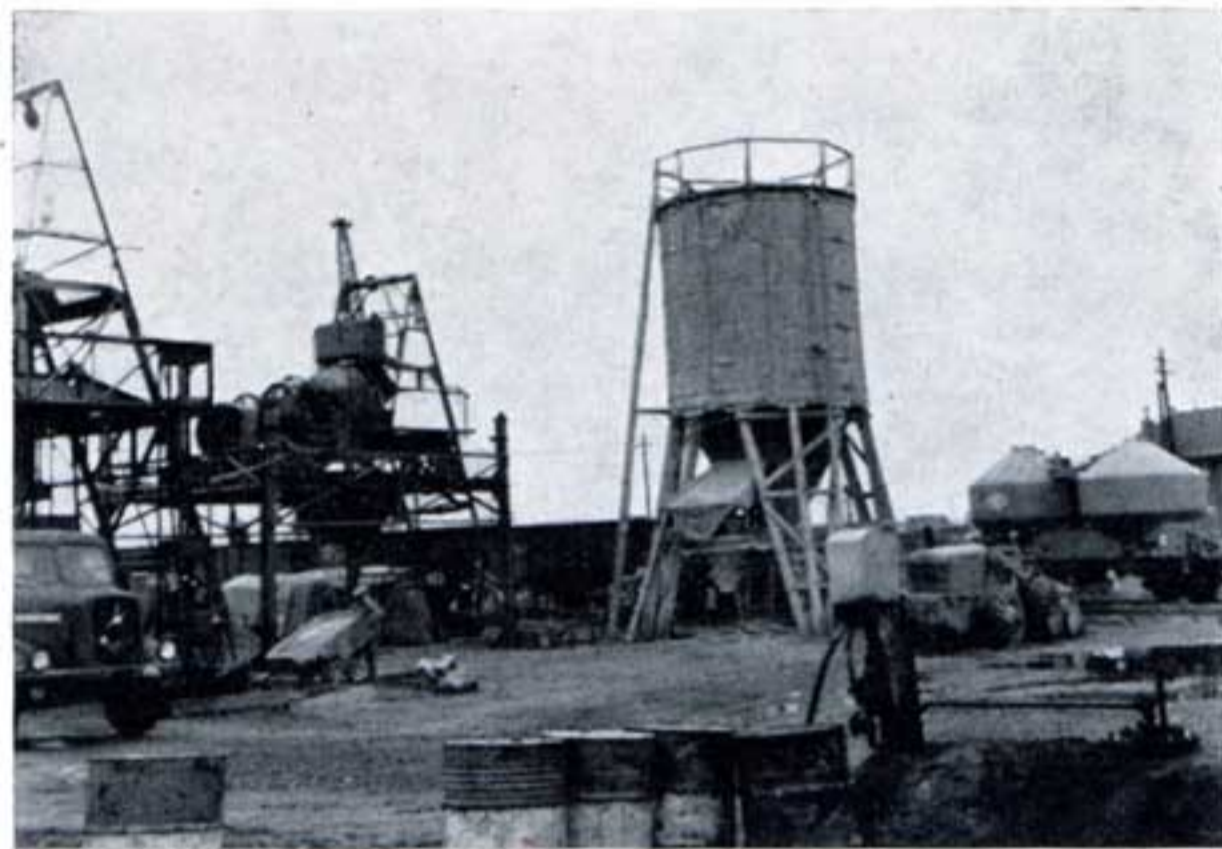
Le voyageur désirant plus de confort encore peut faire usage des diverses formules que lui offrent les wagons-lits (compartiments à un ou deux lits en 1ère classe, ou à 3 lits en seconde classe).

Quelle que soit en fin de compte la façon dont vous en userez en prenant le train, vous prendrez le bon départ et serez en forme dès l'arrivée.

Notre numéro 4 de juillet dernier a annoncé la mise en ligne de 25 wagons-citernes à vidange pneumatique pour le transport de marchandises pulvérulentes. Ces wagons sont actuellement en service. Vu le succès rencontré par ce matériel, la S.N.C.B. envisage d'augmenter l'effectif d'environ 150 unités.

25 wagons-silos sont mis en service

Un chantier en pleine activité.



A l'arrière-plan, de la photo n° 1 représentant un chantier en pleine activité, on distingue un wagon-citerne en déchargement. Signalons en passant que le terrain où le chantier est installé a été donné en location à l'entrepreneur par la S.N.C.B.

Ces wagons sont munis de tous les accessoires nécessaires pour assurer le déchargement pneumatique dans les meilleures conditions.

Le groupe compresseur et les tuyauteries flexibles, avec leurs raccords, doivent être acquis par le consommateur de ciment.

Cet équipement doit présenter les caractéristiques indiquées ci-après :

a) Le groupe moteur-compresseur.

Le compresseur peut être du type rotatif ou du type classique à pistons.

Le moteur de commande peut être un moteur à essence, diesel ou électrique.

Le compresseur doit être pourvu des accessoires suivants : un filtre pour l'air aspiré, une soupape de retenue à la sortie, un régulateur de pression automatique, une soupape de sûreté, un manomètre et un séparateur d'huile et d'eau.

La pression de l'air comprimé, à l'entrée du wagon, est d'environ 2,5 kg/cm², et le volume d'air aspiré atteint 300 à 600 m³/h suivant la distance qui sépare le wagon du silo de stockage. Dans ces conditions, le ciment normal sera déchargé avec un débit de ± 1 tonne/minute.

Dans beaucoup de cas, un compresseur avec un débit moindre peut également convenir si le

destinataire peut accepter une durée de déchargement plus longue.

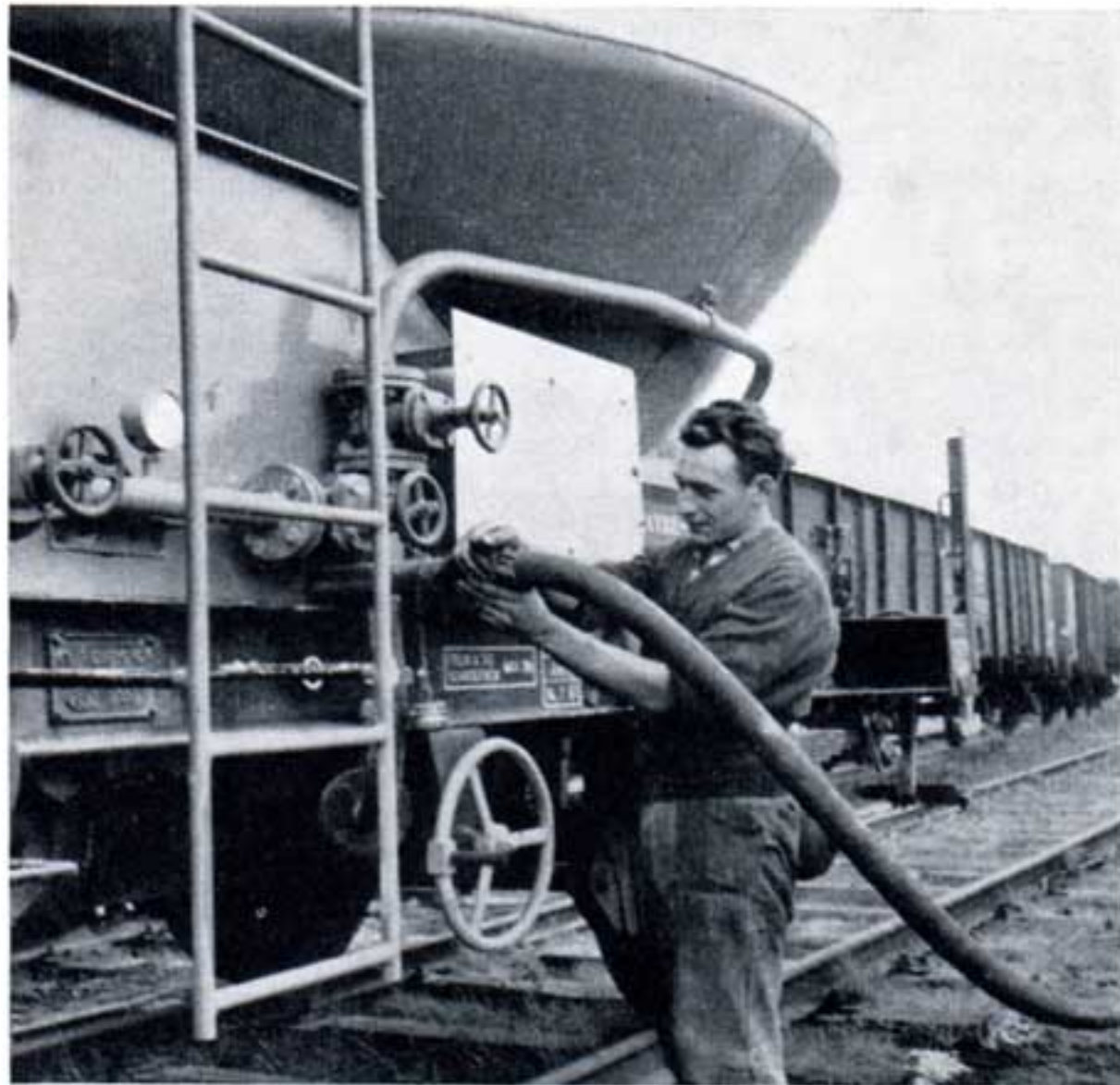
Il est évident que les caractéristiques du groupe moteur-compresseur et le débit au déchargement sont fonction de la distance du silo au wagon, des hauteurs de refoulement, du rayon des courbes et du nombre de celles-ci.

Une installation appropriée permet d'effectuer le déchargement à une distance pouvant atteindre plusieurs dizaines de mètres.

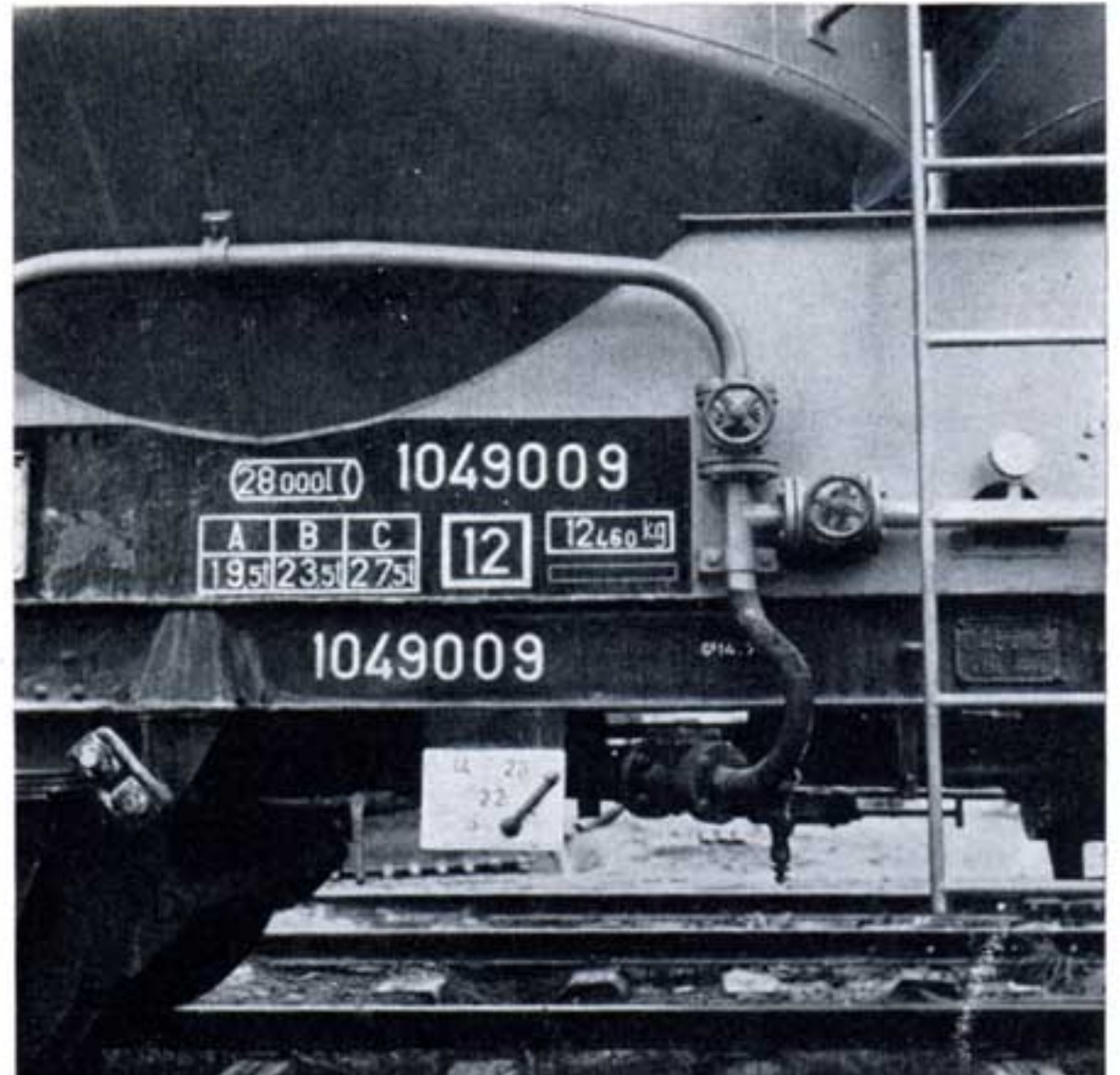
b) La conduite d'air comprimé.

La conduite flexible de 50 mm de diamètre est reliée au wagon (photo 2) au moyen d'un demi-raccord symétrique à queue cannelée, appelé aussi „raccord pompier”. Ce raccord répond à la norme française n° E-29-572 de septembre 1957 — diamètre nominal 50 mm.

2



La conduite flexible d'air comprimé est reliée au wagon.

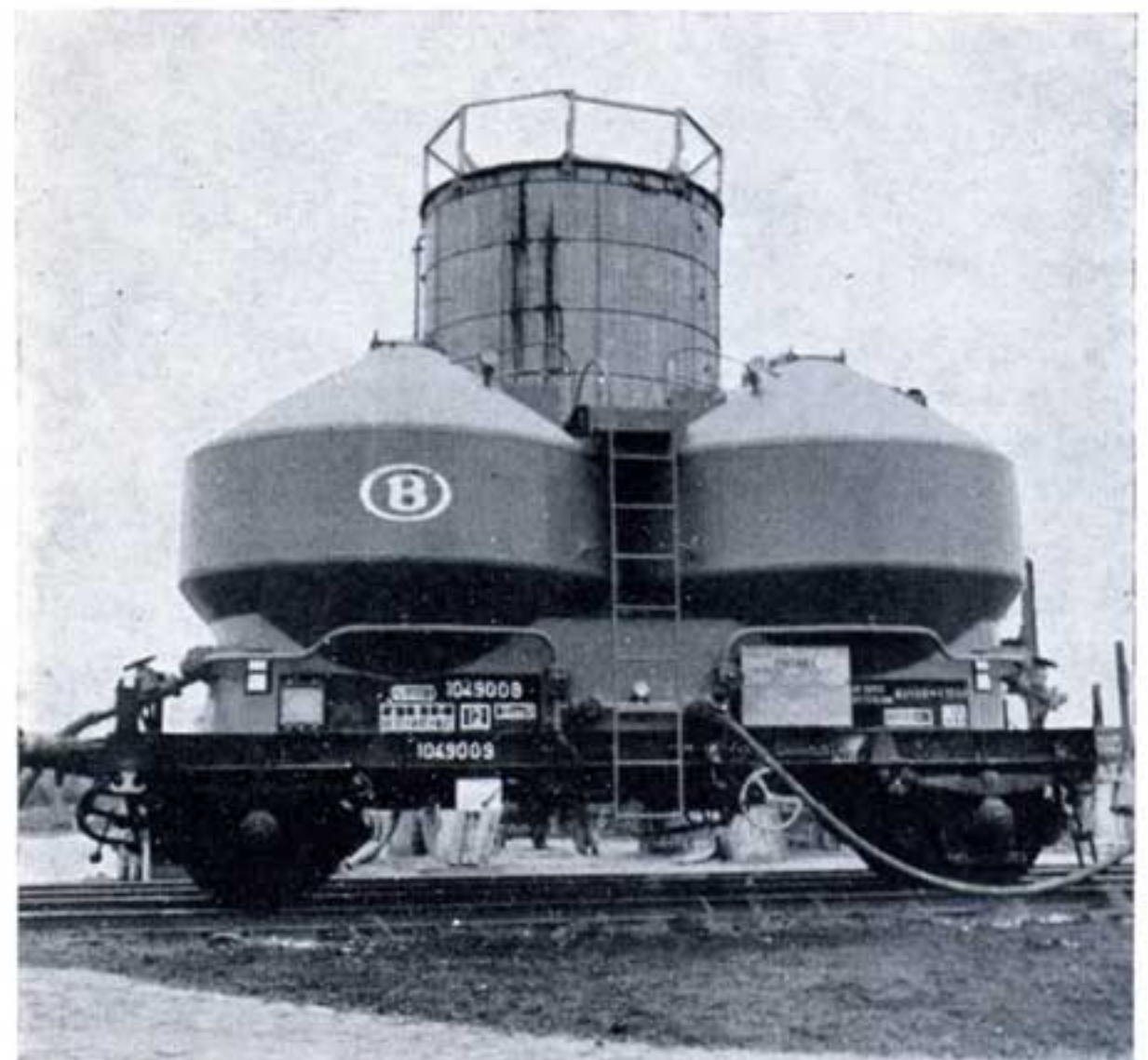


Les caractéristiques du wagon. A travers l'échelle on remarque le manomètre — à sa gauche les vannes d'admission de l'air à la citerne et à la conduite de déchargement.

3



La conduite flexible pour le ciment est reliée au wagon.



Le wagon est relié au compresseur (conduite flexible à l'avant-plan) et au silo (conduite flexible à l'extrême gauche).

c) La conduite de ciment.

La conduite flexible de 100 mm de diamètre est reliée au wagon (photo 3) au moyen d'un demi-raccord du type KEYSER à queue cannelée et bout mâle.

Ce raccord répond à la norme française E29-578 de juillet 1937 — diamètre nominal 100 mm.

Chargement du wagon.

Le chargement du wagon s'effectue simplement par un

tuyau déversant le ciment dans deux silos. Ces silos ont chacun une capacité utile de 14 m³; la capacité utile totale du wagon est donc de 28 m³, avec une charge maximum autorisée de $\pm 27,5$ tonnes (photo 4).

Déchargement du wagon.

Les opérations de déchargement du wagon sont très simples. On raccorde le wagon d'une part au groupe compresseur et d'autre part au silo (photo 5).

6



La vanne d'admission de l'air comprimé est ouverte et la citerne mise ainsi sous pression.

7



La vanne d'évacuation du ciment est ouverte.

8



La vidange du wagon se fait automatiquement.

On met le groupe compresseur en marche et on ouvre la vanne d'admission d'air comprimé du silo intéressé (photo 6). Dès que le manomètre monté sur le silo indique une pression de $\pm 2,5 \text{ kg/cm}^2$, on ouvre la vanne d'évacuation du ciment (photo 7).

Le fonctionnement est le suivant :

Le fond des réservoirs est muni d'une plaque poreuse. L'air pénétrant à travers cette plaque rend le ciment au-dessus de la plaque pour ainsi dire fluide. Le ciment ainsi fluidifié est refoulé sous pression par la conduite de transport vers le silo de réception.

La vidange du silo se fait ensuite automatiquement, sans aucune intervention (photo 8).

Les clients qui s'intéressent à l'utilisation de ces wagons peuvent s'adresser directement au représentant commercial local du chemin de fer.

Pour tous renseignements d'ordre technique, ils voudront bien s'adresser au service „Manutention marchandises”, Division 11-3, 21, rue de Louvain, à Bruxelles, tél. (02) 13.18.70 — poste intérieur 3113 ou 3491.



TERRAINS INDUSTRIELS.

Des terrains industriels sont disponibles dans les gares ci-après :

Londerzeel	superficie	1.600 m ²
St. Nicolas (Waas)	»	685 m ²
St. Nicolas Est	»	540 m ²
Gembloux	»	530 m ²
Hamoir	»	2.500 m ²
Martinrive	»	3.000 m ²
St. Katelijne Waver	»	1.000 m ²
Furnes	»	22.000 m ²
Arlon	»	2.000 m ²
Marbehan	»	1.000 m ²
Bassenge	»	1.700 m ²
Raeren	»	16.000 m ²
Senzeille	»	2.000 m ²
Treignes	»	6.500 m ²

Tous ces terrains sont raccordés au chemin de fer. Pour tous renseignements, prière de s'adresser à la Direction de la Voie, Division 32-1 - section 10, 17, rue de Louvain, à Bruxelles 1, tél. 13.18.70 - Extension 3381.

le système tarifaire belge en transport de marchandises

(suite)



LES TARIFS CECA.

Après le bref aperçu paru dans notre livraison précédente au sujet du fascicule VII, nous nous proposons de décrire maintenant les dispositions principales d'une autre brochure de notre recueil des tarifs. Il s'agit du fascicule VI qui embrasse toute la tarification applicable aux transports des marchandises relevant du Traité instituant la „Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier" (C.E.C.A.), expédiés en petite vitesse, tant en service intérieur que dans les relations internationales.

Mais avant d'en aborder l'examen, il nous a paru nécessaire de faire une petite digression qui consiste à reproduire en la commentant, une partie du texte de l'article 70 du Traité CECA, relatif aux transports. Cet article stipule notamment que „l'établissement du marché commun rend nécessaire l'application de tarifs de transport du charbon et de l'acier de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables”.

Les principes essentiels qui se dégagent de cet article et qui ont exercé une influence profonde sur les tarifs ferroviaires sont :

- a) l'interdiction des discriminations tarifaires fondées sur le pays d'origine ou de destination de la marchandise. Une discrimination résulte du fait que des tarifs comparables ne sont pas toujours réservés à des utilisateurs placés dans des conditions comparables. De telles pratiques étaient fréquentes dans les tarifs ferroviaires; elles aboutissaient le plus souvent à pénaliser les transports en provenance ou à destination de l'étranger ainsi que ceux en transit, par rapport à ceux effectués à l'intérieur du pays.
- b) l'interdiction des tarifications spéciales de soutien prises dans l'intérêt d'une ou de plusieurs entreprises.

Les tarifs de soutien visent à favoriser quelques industries nationales par rapport à d'autres industries nationales ou étran-

gères. Ces tarifs ne peuvent cependant être confondus avec les tarifs spéciaux de portée également limitée que le chemin de fer est amené à mettre en vigueur pour lutter contre la concurrence des autres moyens de transport. Par les tarifs de concurrence, il n'accorde aucun soutien aux industries, puisqu'il met à leur disposition un prix dont elles pouvaient déjà bénéficier en ayant recours à ses concurrents.

c) la nécessité de créer des tarifs directs internationaux tenant compte de la distance totale et présentant un caractère de dégressivité en fonction de celle-ci.

Un accord, signé le 21 mars 1955 entre les gouvernements des pays membres de la C.E.C.A., fixe les modalités d'établissement des tarifs directs internationaux. Cet accord est détaillé plus loin.

I. — TARIFS GÉNÉRAUX.

Le texte qui suit analyse successivement les points suivants relatifs aux tarifs généraux CECA :

- leur structure,
- leur champ d'application,
- les conditions de tonnage exigées pour leur application.

Structure.

Les tarifs généraux sont les suivants :

- 201 : applicable au charbon, au lignite et aux agglomérés.
- 211 : applicable au coke et au semi-coke de houille et de lignite.
- 221 : applicable aux minerais de fer et de manganèse, ainsi
- 222 : qu'aux poussières de gaz de hauts fourneaux ou de gueulards, à destination des usines ayant souscrit l'engagement de recevoir par chemin de fer tout leur trafic considéré (222) et de celles qui n'ont pas pris un tel engagement (221).
- 251 : applicable aux ferrailles pour la refonte.
- 252 : applicable à la fonte brute et à l'acier brut.
- 261 : applicable aux demi-produits sidérurgiques laminés.
- 271 : applicable à certains produits sidérurgiques particuliers.
- 281 : applicable aux produits finis sidérurgiques.

Ces tarifs découlent de l'application de l'accord du 21 mars 1955 fixant les modalités d'établissement des tarifs directs internationaux. Cet accord prévoit notamment, pour les transports effectués entre les six pays, les mesures ci-après :

a) l'abandon par les réseaux, à chaque franchissement de frontière terrestre, de la moitié des frais fixes inclus dans leur taxe de transport. Ces frais fixes correspondent en principe au coût des deux opérations terminales d'un transport (fourniture du matériel, acceptation du transport au départ, et opérations de gare inverses à l'arrivée) et sont indépendants de la distance parcourue.

En cas de transit terrestre donc (double franchissement de frontière) la part de frais fixes disparaît totalement comme disparaissent aussi les opérations correspondantes d'acceptation et de livraison. Il ne subsiste plus dès lors que la seule taxe de parcours.

b) la dégressivité des taxes unitaires des divers réseaux impliqués dans un transport, en fonction du parcours total. Les prix des barèmes varient en effet en fonction décroissante de la distance totale parcourue d'une façon continue dans les pays CECA. Les prix restent cependant proportionnels jusqu'à 100 km; la dégressivité ne joue qu'au delà de cette distance. La formule retenue pour le calcul des prix prend, par conséquent, trois aspects différents, selon qu'il s'agit de transports effectués à l'intérieur du pays, de transports à l'exportation ou à l'importation terrestre, ou de transports en transit terrestre :

Si nous appelons

T_{o1} = la taxe terminale (que les chemins de fer peuvent fixer librement) en vigueur au réseau 1;

P_1 = la taxe de parcours (déterminée librement par chaque réseau) du même réseau 1;

d_1 = la distance en kilomètres parcourue sur le réseau 1;

$f(d_1)$ = la dégressivité de la taxe en fonction de la distance d_1 .

La taxe d'un transport intérieur au réseau 1 répondra à la formule :

$$T_{o1} + P_1 \cdot d_1 \cdot f(d_1).$$

Ces taxes forment les barèmes A de la tarification CECA.

Pour les transports d'exportation ou d'importation (entre les pays 1 et 2) les taxes répondront à la formule :

$$\frac{T_{o1} + P_1 \cdot d_1 \cdot f(d_1 + d_2)}{2} + \frac{T_{o2} + P_2 \cdot d_2 \cdot f(d_1 + d_2)}{2}$$

1er pays 2ème pays

Ces taxes forment les barèmes B de la tarification CECA.

Enfin pour les transports en transit terrestre (entre les pays 1, 2 et 3) nous aurons :

$$\frac{T_{o1} + P_1 \cdot d_1 \cdot f(d_1 + d_2 + d_3)}{2} +$$

$$\frac{P_2 \cdot d_2 \cdot f(d_1 + d_2 + d_3)}{2} +$$

$$\frac{T_{o3} + P_3 \cdot d_3 \cdot f(d_1 + d_2 + d_3)}{2}$$

1er pays (départ) 2ème pays (transit) 3ème pays (arrivée)

Ces taxes sont données par les barèmes C de la tarification CECA.

La structure des tarifs exposée ci-dessus est maintenue dans la taxation des expéditions par rames et par trains complets faisant l'objet du chapitre IV. Des réductions sont accordées en fonction de l'abaissement du prix de revient qui résulte de la remise au transport d'envois pour lesquels les prestations de la S.N.C.B. se trouvent réduites dans une mesure appréciable.

Nous terminerons cet exposé de la tarification des produits ressortissant à la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, dans notre prochain numéro. (à suivre).

Les horaires des trains de voyageurs internationaux pour 1962-63 **DE NOUVEAUX PROGRES**



**LONDON
PARIS
MILANO
MÜNCHEN
BEOGRAD
KLAGENFURT
RIJEKA
AVIGNON
DOVER
CHUR**

La Conférence européenne des horaires qui s'est tenue à Bruxelles du 23 septembre au 6 octobre dernier a décidé des horaires qui prendront cours en juin 1962 et resteront en vigueur pendant un an.

Il en ressort de sensibles progrès dans les relations intéressant la Belgique.

A. Citons d'abord l'expansion et l'amélioration des services d'autos-couchettes :

*Nouveau train auto-couchette vers la Suisse :
Ostende - Brigue.*

Celui-ci circulera le lundi en juillet et en août sous l'horaire suivant

12.00 h	D	Douvres	A	17.30 h
17.30 h	D	Ostende	A	11.35 h
19.29 h	D	Schaerbeek	D	9.40 h
7.07 h	A	Brigue	D	22.37 h

La destination Brigue tient à la portée de votre voiture, non seulement toute la Suisse mais encore, via le col de la Forclaz, la Savoie et le Dauphiné.

Avec votre voiture vers Avignon, dès le mois d'avril 1962.

Le train auto-couchette Liège-Avignon circulera deux fois par semaine de la mi-avril (au lieu de fin mai) jusqu'à fin septembre. En outre son horaire sera sensiblement accéléré dans les deux sens. (arrivée à Avignon vers 10 h 30 au lieu de 11 h 24)

L'auto-couchette Ostende-Milan : circulera dès début mai 1962 (au lieu de début juin).

L'auto-couchette Ostende-Munich : verra son horaire accéléré de 30 minutes.

B. Les horaires des autres trains internationaux sont en progrès sensible du fait notamment :

- de l'électrification de la ligne Douvres-Londres;
- de l'instauration de contrôles itinérants de la douane entre Ostende et Gand;
- de l'électrification de Paris-Aulnoye;
- de la conversion à la traction Diesel de certaines lignes yougoslaves;

Grâce à ces réalisations et d'autres mesures encore, les horaires sur Munich, Klagenfurt, Rijeka et Belgrade seront écourtés dans des proportions sensibles selon les trains, mais atteignant de 1 h à 1 h 30 sur Munich, 1 h 30 sur l'Autriche, 3 h à 3 h 30 sur la Yougoslavie.

De même la durée du trajet sera réduite de 30 minutes entre Paris et Aulnoye ce qui améliore les relations entre Paris et la Côte d'Azur.

Vers la Suisse aussi la durée des relations vers Interlaken et Coire sera diminuée de 40 et 60 minutes respectivement, par une meilleure correspondance des voitures directes à Bâle.

Nouvelle ligne sur Brigue. — L'auto couchette à GWATT. (Ligne internationale Bern-Lötschberg-Simplon.)



(suite de la page 8)

III. La nécessité d'une politique générale des transports.

6. Après avoir exposé les mesures propres au chemin de fer, dont l'application est hautement désirable, le rapport constate que ces mesures maintiendraient, si elles étaient prises isolément, une répartition irrationnelle du trafic. La même considération serait valable à l'égard des mesures d'adaptation qui seraient prises isolément au sein de la route ou de la voie d'eau, encore bien que, comme pour le chemin de fer, de telles mesures paraissent opportunes en certaines matières. Il faut voir là la conséquence de l'interdépendance qui relie les divers modes de transport et qui exclut les solutions ayant un caractère partiel.

On est ainsi conduit à élever le débat, en ne le limitant pas à la solution du seul problème de l'équilibre financier des chemins de fer. Sur un plan plus vaste il convient de s'attacher à réaliser un système optimum de transport englobant, dans le cadre de la politique économique générale, l'ensemble des modes de transport, en vue de permettre un bon emploi des moyens pour la collectivité et de donner satisfaction à la fois aux usagers et aux transporteurs. C'est la raison pour laquelle les gouvernements estiment nécessaire d'avoir une „politique générale des transports” ayant pour objet la réalisation de ce système optimum.

Sur quelles bases ou quels moyens d'action peut-on fonder un tel système? Autrement dit, comment peut-on orienter la „coordination des transports”? Les suggestions présentées dans la troisième partie du rapport ont pour objet de répondre à cette question.

7. L'U.I.C. propose :

1°) de donner les objectifs suivants à la coordination des transports :

- pouvoir, en capacité et en qualité, répondre aux besoins des usagers dans le cadre des impératifs présents et futurs,
- exclure le plus possible les solutions artificielles, chaque mode de transport assurant le transport qu'il fait le mieux, de façon que le coût global du transport s'abaisse,
- laisser à l'utilisateur le libre choix du mode de transport et aussi la liberté de faire le transport lui-même, sous la seule réserve de payer à leur juste prix les prestations de la collectivité,
- enfin, assurer la rentabilité de la profession de transporteur;

2°) pour atteindre ces objectifs, de promouvoir un régime de „saine concurrence”, évitant les inconvénients des mesures autoritaires, aussi bien que ceux d'une concurrence affranchie de toute contrainte et considérée comme impraticable;

3°) de fonder cette saine concurrence sur trois conditions, qui sont analysées ci-après : la recherche de „l'égalisation des conditions de départ”, l'obtention, par une tarification adéquate, d'un choix aussi rationnel que possible de l'utilisateur, enfin le respect des besoins de la collectivité. (à suivre)

SOMMAIRE INFORMATIONS SNCB 1961

N°1

Informations S.N.C.B. n° 1 - janvier 1961.

	Pag.
Préface	1
La palettisation : un avertissement	2
Dédouanement : dédouanez vos marchandises à la frontière	3
Trains TEEM : trains de marchandises à marche accélérée	3
Exportation : déclaration spéciale pour la statistique Fascicule VII : réédition du fascicule VII des tarifs marchandises	3
Nouvelle lettre de voiture : la nouvelle lettre de voiture belge	4
Trafics portuaires : assouplissement du „droit de garage“ à partir du 1.2.61	4
Taxe de pesage : pour envois de détail	5
Colis pour le Congo : les possibilités actuelles d'expédition	5
Emballages estampillés : faites estampiller vos emballages en carton	5
Compte-courant : demandez l'ouverture d'un compte courant	5
Trains internationaux : les trains auto-couchettes ...	6
Tarifs : divers	7
Agences commerciales	8

N°2

Informations S.N.C.B. n° 2 - mars 1961.

	Pag.
Toute la Méditerranée à la portée de votre voiture	2
Le pool européen de la palette „Standard“	4
5.000 t/jour déchargées par une équipe à effectif réduit	5
Une adresse vaut mieux	5
Interfrigo : transporte les périssables dans toute l'Europe	6
Inauguration du service électrifié sur la ligne Bruxelles-Alost-Gand	8
Connaissez-vous Europabus ?	8
Colis postaux vers le Congo et le Ruanda-Urundi : les possibilités actuelles d'expédition	9
Avis tarifaires : divers	10
Modification numéros de téléphone des agences commerciales à Amsterdam et à Bâle	10

N°3

Informations S.N.C.B. n° 3 - mai 1961.

	Pag.
Interfrigo et la Belgique	2
Comptes-courants et fiches de crédit	3
Bien charger n'est pas compliqué	4
Noté pour vous	5
Terrains industriels	5
Symbiose Train-Auto	6
18.30.00 au service des voyageurs bruxellois : Bureau central de renseignements par téléphone	7
Hommes d'affaires ceci n'est pas pour vous : renseignements pouvant intéresser votre service social	8
Le réseau TEEM se précise: les horaires TEEM intéressant la Belgique	10
Canalisation rationnelle du trafic international des marchandises	12
Le temps des voyages	13

Livret-indicateur des horaires internationaux pour marchandises par wagons complets (L.I.M.) valable jusqu'au 26 mai 1962	13
Nouvelles tarifaires : divers	14
Le nouvel indicateur valable à partir du 28 mai 1961	14

N°4

Informations S.N.C.B. n° 4 - juillet 1961.

	Pag.
Et maintenant du matériel de transport moderne pour les marchandises	2
Canalisation du trafic international : liste des points frontières ouverts	6
Les avez-vous déjà utilisés ? : les coffres à bagage	8
Le système tarifaire belge en transport de marchandises : tableau synoptique simplifié de la tarification du transport de marchandises	9
13 juin 1961 : transport d'un premier lot de 1.000 tonnes de moëllon partie d'une fourniture de 2.000.000 tonnes	11
Nouvelles agences commerciales : création de 17 nouvelles agences commerciales en Belgique	12
Avis tarifaires : divers	12
Extension du pool européen des palettes	12

N°5

Informations S.N.C.B. n° 5 - octobre 1961.

	Pag.
Prix de transport des messageries et marchandises encombrantes	3
Le pool européen des palettes „standard“ s'étend rapidement	7
Nettoyage des wagons après déchargement	8
Horaires à l'exportation	8
Colis postaux vers le Congo et le Ruanda-Urundi	13
Le locotracteur 230	14
Le système belge en transport de marchandises	15
Nouvelles tarifaires : divers	17
Relations rapides	19
Les horaires d'hiver préparent déjà le progrès de la saison 1962 !	19
Delai de déchargement des wagons dans les gares-entrepôts et application des frais de chômage	20
Nouvelles agences commerciales	20
Londres à 4½ heures de Bruxelles	20

N°6

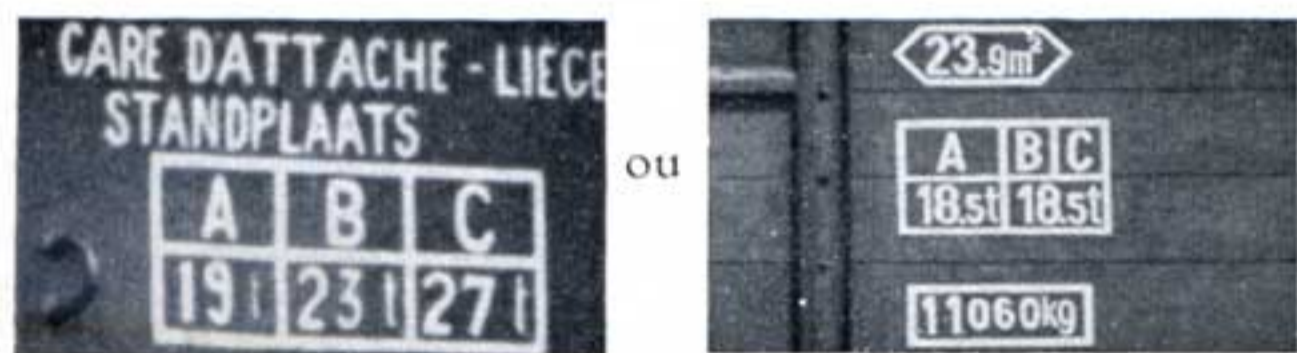
Informations S.N.C.B. n° 6 - décembre 1961.

	Pag.
L'industrie néerlandaise palettise !	2
L'électronique au chemin de fer	4
L'Union Internationale des chemins de fer fait le point	7
Nouvelles Tarifaires : réédition des fascicules III et VI des tarifs marchandises	9
Chemin de fer... chemin sûr vers la montagne	10
25 wagons-silos sont mis en service	12
Terrains industriels	14
Le système tarifaire belge en Transport de marchandises. Les tarifs CECA	15
Les horaires des trains de voyageurs internationaux pour 1962-63	17
Sommaire Informations SNCB année 1961	19
Surcharge ou mauvais chargement... ..	20

SURCHARGE OU MAUVAIS CHARGEMENT

peuvent faire différer votre wagon en cours de route

Chaque wagon porte sur ses parois latérales l'un des deux tableaux suivants, dont les chiffres varient bien entendu d'un véhicule à l'autre :



Que signifient ces marques ?

Il s'agit de limites de charge. Celle qui est mentionnée sous C est la plus forte.

Certains réseaux ne l'admettent cependant pas car leurs voies ne le supporteraient pas. C'est pourquoi ils en prescrivent une autre, plus réduite, que l'on trouve sous l'indice A ou B, selon la catégorie à laquelle appartient le réseau.

Lorsqu'un wagon doit parcourir plusieurs réseaux, l'indice le plus faible vaut pour tout le parcours.

Relevons qu'en trafic intérieur belge ou belgo-luxembourgeois la limite de charge est toujours celle de l'indice C, donc la plus élevée.

La gare de départ signalera volontiers à l'expéditeur la limite à respecter pour toute destination étrangère.

Nous recommandons aux expéditeurs de respecter les limites prescrites, de bien répartir leur chargement sur toute la surface disponible et de l'arrimer convenablement afin qu'il ne vienne pas déséquilibrer le véhicule en cours de route.

Ce n'est pas que le wagon de chemin de fer soit un engin particulièrement instable ou fragile. Tout le monde sait qu'il n'en est rien. Cependant, si l'on exagérait, des conséquences imprévues pourraient en résulter ainsi qu'en témoigne la photo ci-contre.

Tous les cas de surcharge ou de mauvais chargement ne se terminent pas de la sorte, heureusement.

Glissons sur les amendes dues en cas de surcharge pour ne nous attacher qu'aux conséquences habituelles d'une quelconque irrégularité dans le chargement.

Lorsque le fait est découvert à la gare de départ, celle-ci en informe l'expéditeur et prend des dispositions avec lui.

Si l'irrégularité n'est constatée qu'en cours de route, la gare qui la découvre prendra les mesures voulues pour redresser la situation. Elle commencera généralement par „différer” le wagon, c'est-à-dire en suspendre l'acheminement. Si l'affaire peut être résolue (notamment en cas de surcharge) par l'enlèvement d'une partie du chargement, l'expéditeur sera prié de donner des instructions quant au sort à réserver aux marchandises écartées.

A partir de l'endroit où il a été enlevé du wagon l'excédent sera traité comme un envoi distinct.

Si, au contraire, l'irrégularité ne peut être résolue que par un transbordement total du chargement sur un autre wagon, par une redistribution ou par une réfection du chargement, la gare y procédera d'office.

Le chemin de fer récupérera les frais de l'opération à charge du destinataire ou de l'expéditeur, selon les circonstances, mais ceci n'est que l'aspect juridique du problème, car il est bien évident, qu'en tout état de cause, ces frais retomberont finalement à charge de l'expéditeur ayant commis l'irrégularité.

Toutes les indications voulues, relatives à l'intervention du chemin de fer, sont portées en lettre de voiture : lieu, date et cause des faits, ainsi que les frais exposés.

Voici pour terminer une recommandation qui sera certainement utile à ceux qui auraient à charger un envoi requérant plusieurs wagons.

Si vous avez 60 tonnes de produits à expédier et que 3 wagons sont à votre disposition pour les recevoir, ne vous bornez pas à en conclure qu'il suffit de placer 20 tonnes sur chacun d'eux. C'est souvent vrai mais pas toujours. Additionnez les limites de charge des 3 wagons (indices A ou B ou C selon la destination); voyez s'ils peuvent recevoir vos 60 tonnes et ensuite répartissez les selon la charge que chacun d'eux peut recevoir. Ainsi, il n'y aura d'ennuis, ni pour vous ni pour nous !

