

# INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL NUMERO 5 / DECEMBRE 1964



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







NUMERO 5 — DECEMBRE 1964

*Photo couverture : La Providence.  
Culbuteur pour wagons à minéral.  
(Photo Putman)*

*Nederlandse uitgave verkrijgbaar op  
aanvraag.*

## SOMMAIRE

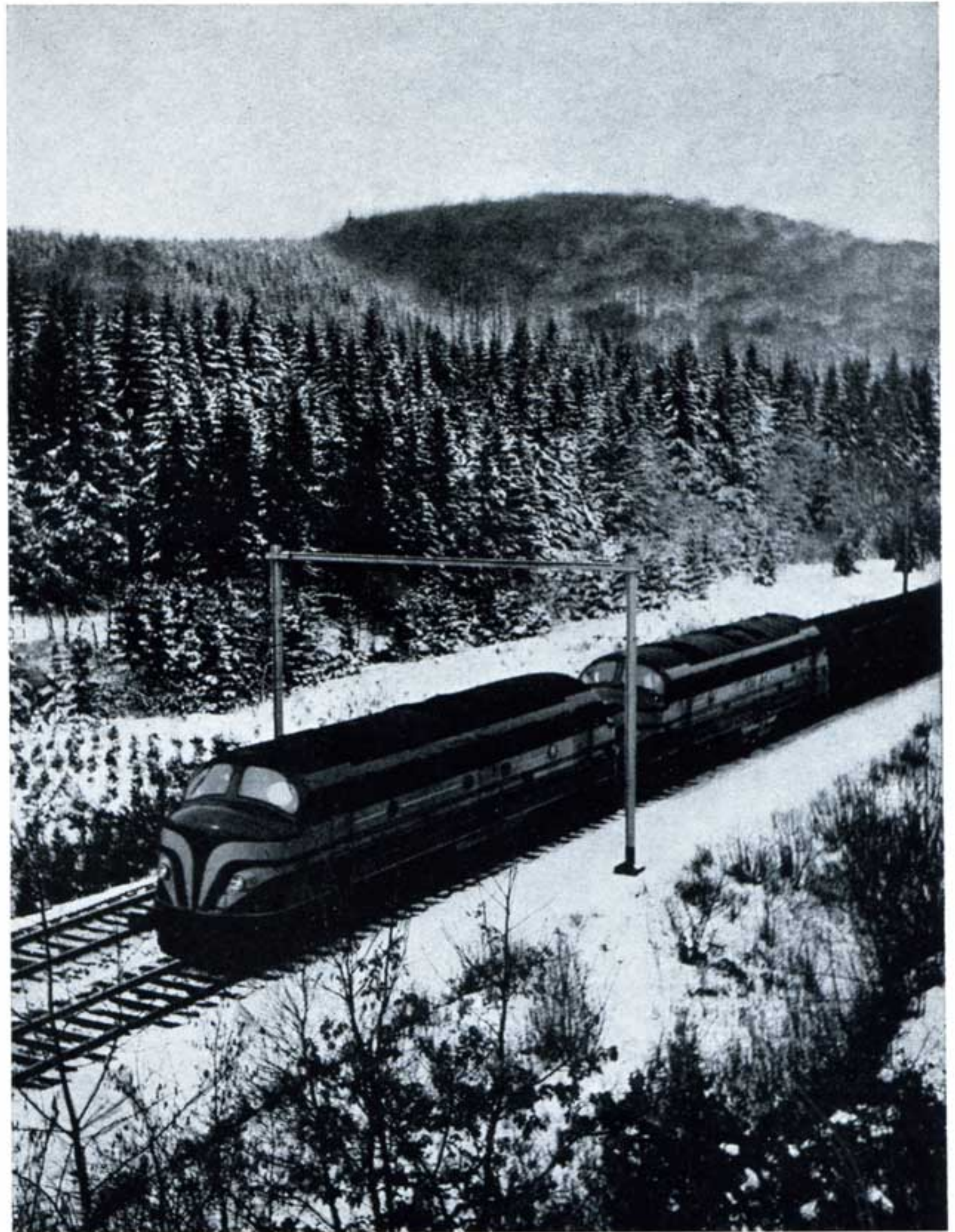
	Page
Réforme de la tarification applicable aux marchandises par wagons complets	3
L'expansion de la sidérurgie carolo-régienne (Photo Putman)	6
Marchandises fragiles en vrac	11
Le trafic de navette vers l'agglomération bruxelloise (Photo Putman)	13
L'automatisation de l'approvisionnement en charbon de la centrale électrique « EBES Rodenhuize » (Photo Putman)	15
Les horaires des trains internationaux ont été revus à Stockholm	17
Mouvements dans nos agences commerciales	18

Lay-out : L. Tack.

Impr. : Omega s.a., Anvers.

### ERRATUM

Notre édition d'octobre portait par erreur le n° 5.  
En réalité, il s'agissait du n° 4, notre bulletin bimestriel ne paraissant pas durant la période des vacances.  
Le présent numéro est donc normalement numéroté 5.





# Réforme de la tarification applicable aux marchandises par wagons complets

Poursuivant l'adaptation de son dispositif tarifaire aux contingences actuelles, la S.N.C.B. a décidé la mise en vigueur des mesures suivantes, à la date du 1<sup>er</sup> janvier 1965.

## 1. Réédition d'un fascicule simplifié des distances de taxation.

*(Fascicule II des tarifs).*

Sauf dans les cas où les prix de transport sont fixés sous forme de prix fixes par relation, les taxes afférentes aux transports par wagons complets sont basées sur les distances kilométriques entre les points de taxation en cause. Dans la situation actuelle, le fascicule II reprend environ 1300 de ces points de taxation.

Grâce à un regroupement de ceux-ci, notamment lorsqu'il s'agit de gares situées dans une même agglomération, et au fait qu'un certain nombre de cours à marchandises à trafic insignifiant a été supprimé au cours des dernières années, il a été possible de ramener à 835 le nombre de points de taxation affectés de distances kilométriques propres.

La distance courte entre ces 835 points de taxation a été recalculée, au moyen d'un computer, compte tenu des acheminements théoriques possibles par les lignes existantes du railway belge. A cet égard, l'on a escompté notamment la mise en exploitation projetée de la liaison ferroviaire directe entre le pays de Waas et le port d'Anvers via le futur tunnel sous l'Escaut ainsi que la nouvelle ligne qui desservira les établissements industriels le long de la rive droite du canal de Gand à Zelzate.

Le résultat de ces travaux sera publié sous forme de 17 brochures partielles dont l'ensemble constituera le fascicule II. Chacune de ces brochures comporte les distances tarifées au départ de 50 points de taxation.

Les firmes ne traitant qu'avec une seule gare de départ (d'arrivée) peuvent donc se borner à se procurer la seule brochure partielle qui comprend la dite gare.

Ces brochures peuvent être obtenues au prix de 75 F, à verser au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B. à Bruxelles, avec indication précise de l'objet de la commande.

## 2. Réédition de la nomenclature et de la classification des marchandises. *(Fascicule III des tarifs).*

Le fascicule III contient la nomenclature des marchandises et leur classification en cinq classes, auxquelles correspondent cinq jeux de barèmes de taxation kilométrique, repris au tarif général n° 3.

Jusqu'à présent, la classification barémique des marchandises a été basée essentiellement sur le principe ad valorem, c.à.d. d'après la valeur commerciale des marchandises transportées.

Ce principe est rationnel et conforme à une saine politique économique lorsque le transporteur jouit d'une situation de monopole, permettant une péréquation des prix de transport en faveur des marchandises de faible valeur, mais il n'est plus praticable, tout au moins sous son aspect d'intérêt public, dans la situation actuelle, où le chemin de fer partage le marché des transports avec la route et la voie d'eau, sans compter le transport pour compte propre.

Il en résulte que notre Société doit, pour déterminer sa classification des marchandises, combiner la notion ad valorem avec celle de la rentabilité du transport, c.à.d. avec le souci d'obtenir une recette maximum par wagon-kilomètre, compatible avec la concurrence des autres modes de transport.

Par ailleurs, notre Société se rend parfaitement compte que le rôle du chemin

de fer, en tant que transporteur universel, est révolu depuis le développement de la technique routière et qu'il convient d'accepter une répartition du trafic entre le rail et la route, suivant les caractéristiques propres et les avantages ou inconvénients qu'offrent ces deux modes de transport.

C'est ainsi qu'elle accepte comme normal que la route obtienne de préférence les trafics dits « de distribution »; mais elle a la conviction que le rail est toujours et restera l'outil de transport le mieux approprié pour assurer le déplacement des trafics de masse et pour exécuter les transports à grande distance. C'est d'ailleurs ce qui se vérifie dans l'évolution de son trafic depuis une vingtaine d'années.

Les considérations susdites l'ont amenée à procéder à une révision systématique de sa classification barémique des marchandises et de la nomenclature de celles-ci. Le nombre de postes de cette dernière a été ramené de 1004 à 433.

Etant donné que depuis l'instauration de la CECA, et plus particulièrement de la mise en vigueur du tarif international CECA n° 1001, la nomenclature et la classification des marchandises CECA ont été établies sur des bases uniformes pour les six pays membres, la révision susdite n'a évidemment porté que sur les marchandises qui ne ressortissent pas à la CECA.

En fait, la nomenclature et la classification des marchandises CECA sont déjà reprises au fascicule VI, lequel contient par ailleurs toute la tarification applicable à ces catégories de marchandises.

Il a donc été décidé d'agir d'une façon analogue pour les marchandises non-CECA. A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1965, la nomenclature et la classification de ces marchandises seront insérées dans le fascicule VII, lequel comporte également la série de tarifs applicables à ces marchandises.

Le fascicule III pourra ainsi être supprimé.



### 3. Réédition de la liste des gares et embranchements ouverts aux transports par wagons complets.

(Fascicule IV des tarifs).

Le nouveau fascicule IV qui sera mis en vigueur le 1er janvier 1965 comporte la liste des gares belges ouvertes au trafic par wagons complets, avec indication des engins de chargement, de déchargement et de pesage dont disposent ces gares.

De plus, sous le nom de chacune de ces gares figure la liste des entreprises disposant d'un embranchement (raccordement) particulier, ainsi que celle des clients pour lesquels un compte-courant a été ouvert auprès de notre Société.

Toutes ces indications sont dûment codifiées, permettant ainsi la tenue de la comptabilité et des statistiques du trafic au moyen d'un computer.

La réédition du fascicule IV sous la forme susdite a été mise à profit pour réaliser une simplification du régime de taxation des envois en provenance ou à destination de certains raccordés. Seront remplacés par une taxe forfaitaire unique par wagon les suppléments de taxe perçus actuellement dans les cas ci-après :

1. lorsqu'il s'agit de raccordements ou d'installations situés en dehors de l'enceinte des gares, les tarifs prévoient actuellement, dans certains cas, la mise en compte d'une distance supplémentaire calculée d'après la distance entre la gare gérante et l'emplacement en cause; dans certains cas, il est prévu deux distances supplémentaires, suivant la direction que prennent les transports;
2. lorsqu'il s'agit de raccordements rangés en 3<sup>me</sup> catégorie, les wagons qui y sont placés sont passibles d'une redevance spéciale de raccordement;
3. lorsque la desserte de certains raccordement de 2<sup>me</sup> et de 3<sup>me</sup> catégorie requiert des prestations spéciales, il est perçu de ce chef une redevance minimum pour chaque desserte.

Une intégrale de ces trois suppléments a été établie pour chaque installation, sur la base de son trafic durant l'année 1963 et ce montant, exprimé en taxe forfaitaire par wagon, est repris en regard du nom de la firme intéressée, au fascicule IV.

Cette taxe forfaitaire sera considérée

comme « frais accessoires » aux frais de transport proprement dits et pourra être mise en compte comme telle en lettre de voiture.

Le nouveau fascicule IV peut être obtenu au prix de 240 F, à verser au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B., à Bruxelles.

### 4. Réédition des tarifs applicables aux transports de marchandises non-CECA. (Fascicule VII des tarifs).

La nouvelle édition du fascicule VII, qui paraîtra le 1er janvier 1965, reprend la tarification applicable aux transports de marchandises non-CECA par wagons complets.

Outre des ajustements de taxes accessoires et des modifications de détail, cette nouvelle édition comporte les réformes de structure ci-après :

#### Tarif général n° 4.

Le tarif général n° 4 est applicable aux expéditions de véhicules routiers et, essentiellement, aux automobiles neuves. Etant donné, d'une part, le rapport poids/volume très particulier de ces marchandises, nécessitant une tarification spécifique appropriée et, d'autre part, le fait que ce trafic est essentiellement international, les réseaux de chemins de fer de l'Europe occidentale se sont concertés pour adopter des méthodes de tarification uniformes.

En application des accords qui sont intervenus à ce sujet, le tarif n° 4 sera basé sur les principes de tarification suivants :

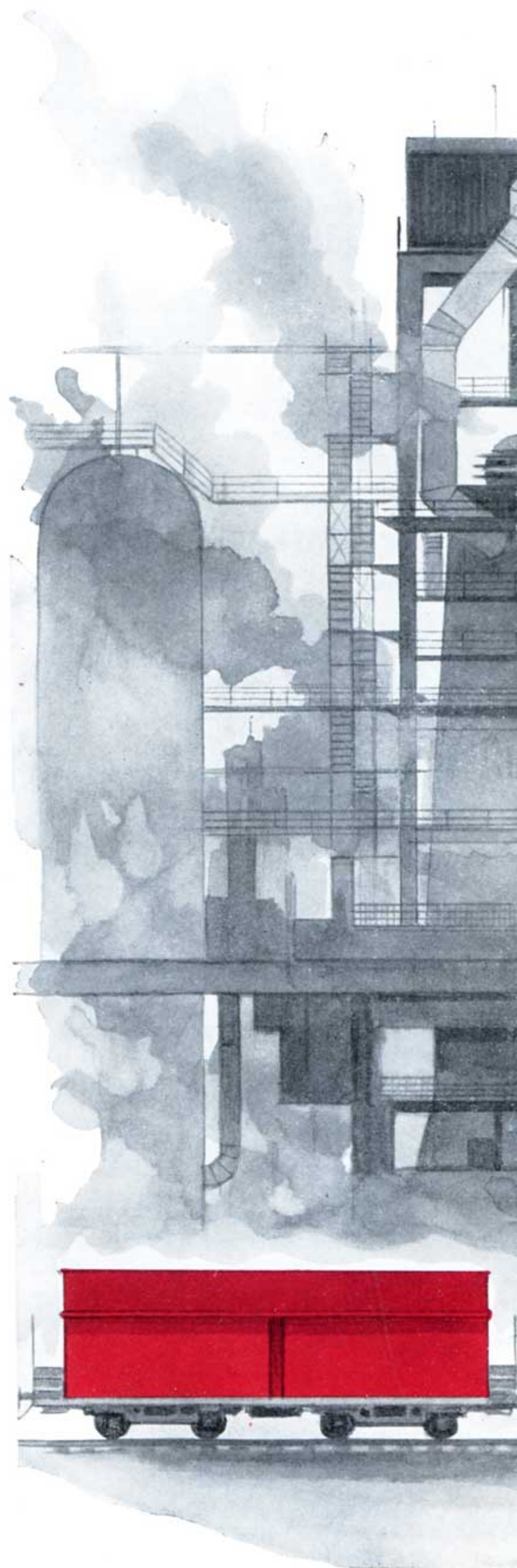
- a. taxe pour les transports à charge, tant sur wagons « réseau » que sur wagons de particuliers : prix de la 1<sup>ère</sup> classe A, sur un poids minimum de 2,5 t par essieu de wagon;

- b. ristourne lorsqu'il est utilisé des wagons de particuliers : 20 % de la recette obtenue par application des taxes prévues sous a.;

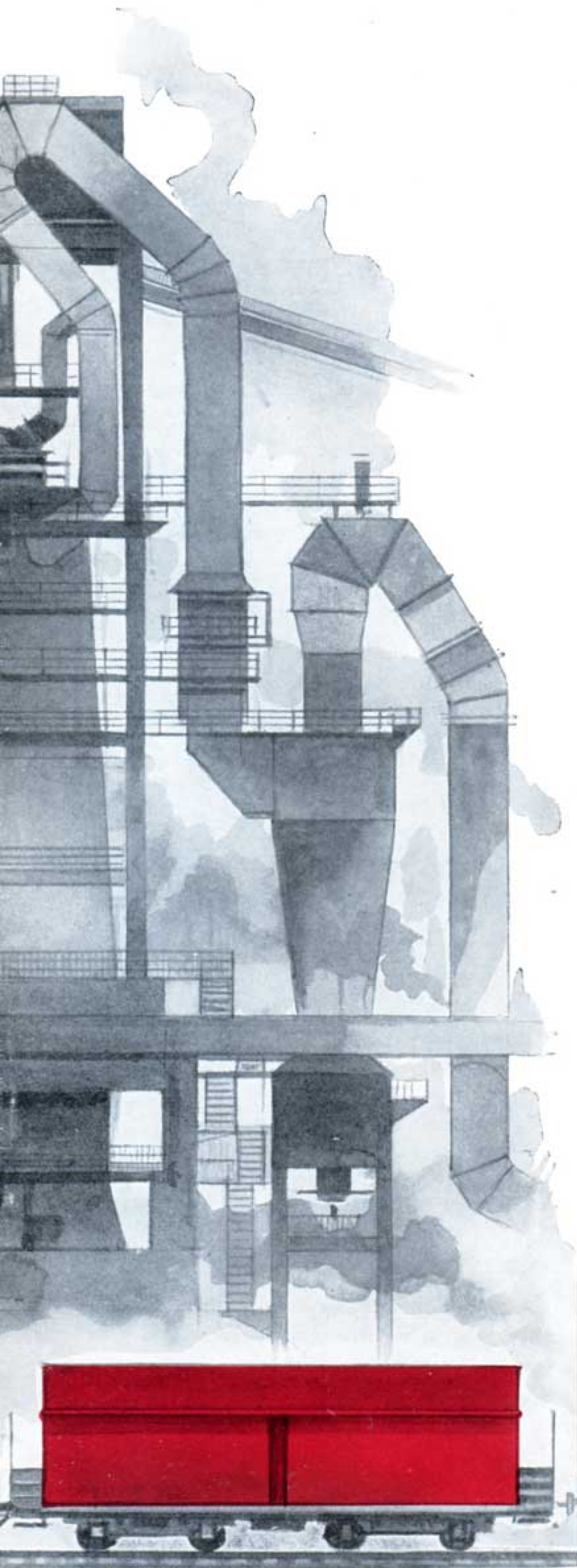
- c. taxe applicable aux parcours de wagons de particuliers vides : barème kilométrique par essieu de wagons.

#### Tarif général n° 7.

Ce tarif est applicable aux expéditions de véhicules pour voies ferrées, roulant sur leurs propres roues.







Les taxes seront établies d'après les bases ci-après :

a. véhicules roulant sur leurs propres roues mais non par leurs propres moyens : prix de la 1<sup>ère</sup> classe du tarif n° 3 ;

b. véhicules roulant par leurs propres moyens : prix de la 4<sup>me</sup> classe du tarif n° 3.

#### *Tarif général n° 8.*

Ce tarif est applicable aux expéditions effectuées en containers et notamment à celles utilisant les containers à porteur aménagé (containers PA).

Ces derniers sont des containers de 5 t, transportés sur des wagons porteurs spécialement aménagés à cet effet. Ils sont pris et remis à domicile par le chemin de fer au moyen de tracteurs spéciaux.

Pour des considérations de prix de revient, la tarification applicable aux transports de containers de cette nature se présentera comme suit :

a. il est établi une liste limitée de relations dans lesquelles sont acceptés sans restrictions les envois en containers PA, étant entendu que la taxation continuera à être basée sur les prix du tarif n° 3 pour ce qui concerne le parcours effectué par rail et que le camionnage continuera à être rémunéré à raison de 150 F par container pour chaque prestation exécutée dans la localité mentionnée à la liste ;

b. lorsque le camionnage de containers PA est demandé dans une localité qui n'est pas reprise dans ladite liste et que le chemin de fer accepte de se charger de cette prestation, il sera appliqué un supplément de camionnage convenu au préalable avec les intéressés.

#### *Tarif général n° 10.*

Le tarif général n° 10 s'applique aux expéditions de wagons de particuliers, chargés ou vides.

Il prévoit notamment :

1. le régime des ristournes accordées en rémunération de la fourniture par l'expéditeur, du wagon servant au transport de la marchandise, en lieu et place du chemin de fer ;

2. la taxation des wagons de l'espèce lorsqu'ils sont remis au transport pour aller prendre charge ou après avoir effectué un transport à charge.

Une récente étude d'ensemble de ce problème s'est notamment inspirée des considérations ci-après :

— pour être efficace, la rémunération des wagons de particuliers, sous forme de ristourne sur les frais de transport, doit couvrir l'intérêt du capital investi, ainsi que l'amortissement et l'entretien du matériel ;

— la formule de rémunération doit avantager la mise en ligne de wagons qui, avec un minimum de tare, permettent de charger un tonnage taxable maximum ;

— la taxation doit être d'une application simple en vue de permettre, tant à la clientèle qu'au chemin de fer, de calculer rapidement les prix de transport nets à facturer ;

— la tarification doit être conçue de façon à faciliter la taxation centralisée par computer.

En conclusion de cette étude, la tarification des wagons P sera établie au 1<sup>er</sup> janvier prochain sur les bases suivantes :

#### *a. wagons chargés :*

— les wagons sont transportés gratuitement ;

— les marchandises qu'elles contiennent sont taxées aux prix et conditions des tarifs applicables au transport en wagons appartenant au chemin de fer ;

— le montant ainsi obtenu est diminué d'une ristourne de 20 %. Les frais accessoires éventuels ne sont pas compris dans le montant sur lequel se calcule la ristourne.

#### *b. wagons vides :*

Les wagons de particuliers circulant à vide sont soumis à une taxe calculée en fonction de la tare du wagon, arrondie aux 100 kg supérieurs, et sur la base d'un barème représentant 10 % de la 3<sup>me</sup> classe D du tarif n° 3, avec minimum de 35 F par wagon.

Un régime de tarification analogue, sauf pour les transports de minerai de fer et de manganèse, sera prévu au Fascicule VI des tarifs, pour ce qui concerne les marchandises CECA.

Ainsi que pour les autres fascicules réédités, le nouveau fascicule VII peut être obtenu par versement d'une somme de 400 F au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B., à Bruxelles.





Gare privée de la Société Métallurgique Hainaut-Sambre à Charleroi Sud quai.

# L'expansion de la sidérurgie carolorégienne

Le public belge est largement informé à propos de la modernisation des zones portuaires anversoise et gantoise ou du zoning Ghlin-Baudour, par exemple.

Les réalisations y sont en effet spectaculaires: nouveaux bassins, nouvelles écluses, nouveaux complexes sidérurgiques, etc.

Des phénomènes d'une ampleur au moins aussi grande se déroulent cependant quasiment dans l'ombre, de par le vieux bassin industriel carolorégien. L'on ne sait généralement pas que depuis 1950 la sidérurgie de cette zone est, pour ainsi dire «renée», c'est-à-dire que tout se passe comme si à côté des usines de 1950, d'autres usines, pareilles et en nombre égal, étaient venues s'ajouter.

La production de cette région en un peu plus d'une décade a doublé, tout simplement.

C'est cette intéressante évolution et son influence sur le trafic ferroviaire dont nous nous proposons de vous entretenir.

Vu l'abondance de la matière, notre représentant commercial à Charleroi a limité son exposé à la sidérurgie. Il le complètera à l'occasion d'éditions ultérieures.

La sidérurgie constitue l'un des éléments de base de l'économie carolorégienne et

de l'activité ferroviaire du pays de Charleroi.

Cinq entreprises du bassin de Charleroi retiennent particulièrement l'attention:

— La Société Métallurgique Hainaut-Sambre (8 hauts-fourneaux) qui groupe trois divisions situées à Couillet, Montignies et Châtelaineau;

— Les Forges de la Providence à Marchienne-au-Pont (6 hauts-fourneaux) avec leur division clouterie et tréfilerie de Fontaine-l'Évêque;

— La Société Thy-Marcinelle, (4 hauts-fourneaux);

— Les Aciéries et Minières de la Sambre à Monceau-sur-Sambre (3 hauts-fourneaux) avec leur division de Moncheret;

— La Fabrique de Fer de Charleroi (fours Martin et électrique).

Du point de vue des produits laminés à chaud, la sidérurgie carolorégienne est spécialisée dans les ronds à béton et les aciers marchands, les profilés et les rails. La fabrication des produits plats y tient une place relativement modeste.

Le bassin de Charleroi occupe dans la sidérurgie belge, une part dont l'importance est mise en évidence par les chiffres de la production d'acier que nous donnons ci-après.

Année 1963

Entreprises	Milliers de tonnes	%
Hainaut-Sambre	1.139	
Forges de la Providence	797	
Thy-Marcinelle	467	
Aciéries et Minières de la Sambre	378	
Fabrique de Fer Charleroi	154	40
Autres entreprises belges	4.488	60
Total pour la Belgique:	7.423	100



Comparé au niveau de 1950, qui s'établissait à 1.451.000 t, le chiffre de 1963, soit 2.935.000 t, témoigne de la vitalité de la sidérurgie carolorégienne et du chemin qu'elle a parcouru en une bonne décennie.

Son expansion est le fruit d'une modernisation et d'une rationalisation de tous les instants. Il serait malaisé de présenter en détail les réalisations qui y ont vu le jour et les techniques nouvelles qui y ont trouvé leur application. Aussi, nous bornerons-nous à n'en citer que quelques unes : dans le domaine de l'agglomération des minerais fins, trois sociétés ont construit des usines d'agglomération munies des dispositifs les plus modernes d'homogénéisation et de préparation des charges : La Providence en 1958, Thy-Marcinelle en 1960, Hainaut-Sambre en 1961. La Providence vient, par ailleurs, au cours de 1964, de doter son installation d'une deuxième bande d'agglomération.

Les Aciéries et Minières de la Sambre qui ne disposent pas d'installations de ce genre, font traiter leur minerai fin par Thy-Marcinelle avec qui elles ont des liens financiers étroits.

En matière de hauts-fourneaux, les usines sidérurgiques ont procédé progressivement à l'agrandissement des unités existantes. Dans le récent programme d'expansion, nous signalerons d'une part la mise en service à l'usine de Thy-Marcinelle en décembre 1963, d'un quatrième haut-fourneau d'un diamètre de creuset de 7,50 m muni des derniers perfectionnements en automation, d'autre part la mise à feu aux Forges de la Providence en septembre 1964, du haut-fourneau n° 5 entièrement rénové.

La capacité des mélangeurs à fontes a été accrue sensiblement : Hainaut-Sambre et Thy-Marcinelle disposent notamment chacune d'un mélangeur de 1.000 t, la Providence et les AMS, d'un mélangeur de 1.500 t (1963).

Partout, des nouvelles soufflantes ont été installées aux hauts-fourneaux et aux aciéries. Les mélanges gazeux ou l'air insufflés ont été enrichis d'oxygène et, afin de posséder un outil indispensable aux techniques modernes d'élaboration de l'acier, les quatre sociétés : Providence, Thy-Marcinelle, AMS et Fabrique de Fer ont décidé la construction à Marchienne-au-Pont, d'une centrale commune de production d'oxygène qui a effectué ses premières fournitures en juin 1964. Hainaut-Sambre, de son côté, a pris des

*Haut-fourneau n° 5 entièrement rénové de la Providence.*

engagements avec la société L'Air Liquide dont les nouvelles installations sont implantées à Montigny-sur-Sambre au nord de la Sambre, vis-à-vis de la division de Couillet.

Pour répondre au développement de la capacité de production de fonte, de nouveaux convertisseurs ont été créés. A ce stade de la fabrication, il convient de souligner que la première coulée d'acier LD/AC\* en Belgique a été réalisée le 27 mars 1963 à la Division de Montignies de Hainaut-Sambre, au convertisseur n° 6 équipé à cet effet,

La modernisation et l'extension des trains de laminoirs devaient suivre logiquement les possibilités accrues d'élaboration de l'acier. Les usines sidérurgiques du bassin de Charleroi ont fait dans ce domaine un effort considérable et dans les réalisations nombreuses les plus récentes, nous nous bornerons à mettre en exergue la mise en marche en 1962 aux Forges de la Providence, d'un train de laminoir de 850 mm qui réalise le laminage de billettes de manière entièrement automatique à l'aide de cartes perforées et l'achèvement aux AMS en novembre 1963, d'un laminoir blooming avec cylindres de 1.150 mm de diamètre.

Dans des domaines plus divers, nous retiendrons encore, à l'actif des usines sidérurgiques du bassin de Charleroi, les réalisations suivantes :

\* Procédé LD/AC = L'acier produit suivant le procédé Linz-Donawitz, adapté par l'Arbed et le Centre national de recherches métallurgiques, est obtenu essentiellement par injection d'oxygène sur la surface du bain métallique.

#### Fabrique de Fer :

- l'adjonction, en 1956, d'une aciérie électrique comportant un four de 150/160 t qui constitue l'une des plus importantes unités installées en Europe ;
- la mise en service, en 1960, d'un laminoir-slabbing duo réversible alimenté par des lingots de 30 tonnes et qui est l'un des plus puissants dans le monde ;
- l'installation en 1964 d'une presse hydraulique capable de dresser avec faible tolérance, des tôles dont l'épaisseur peut atteindre 150 mm.

#### Hainaut-Sambre :

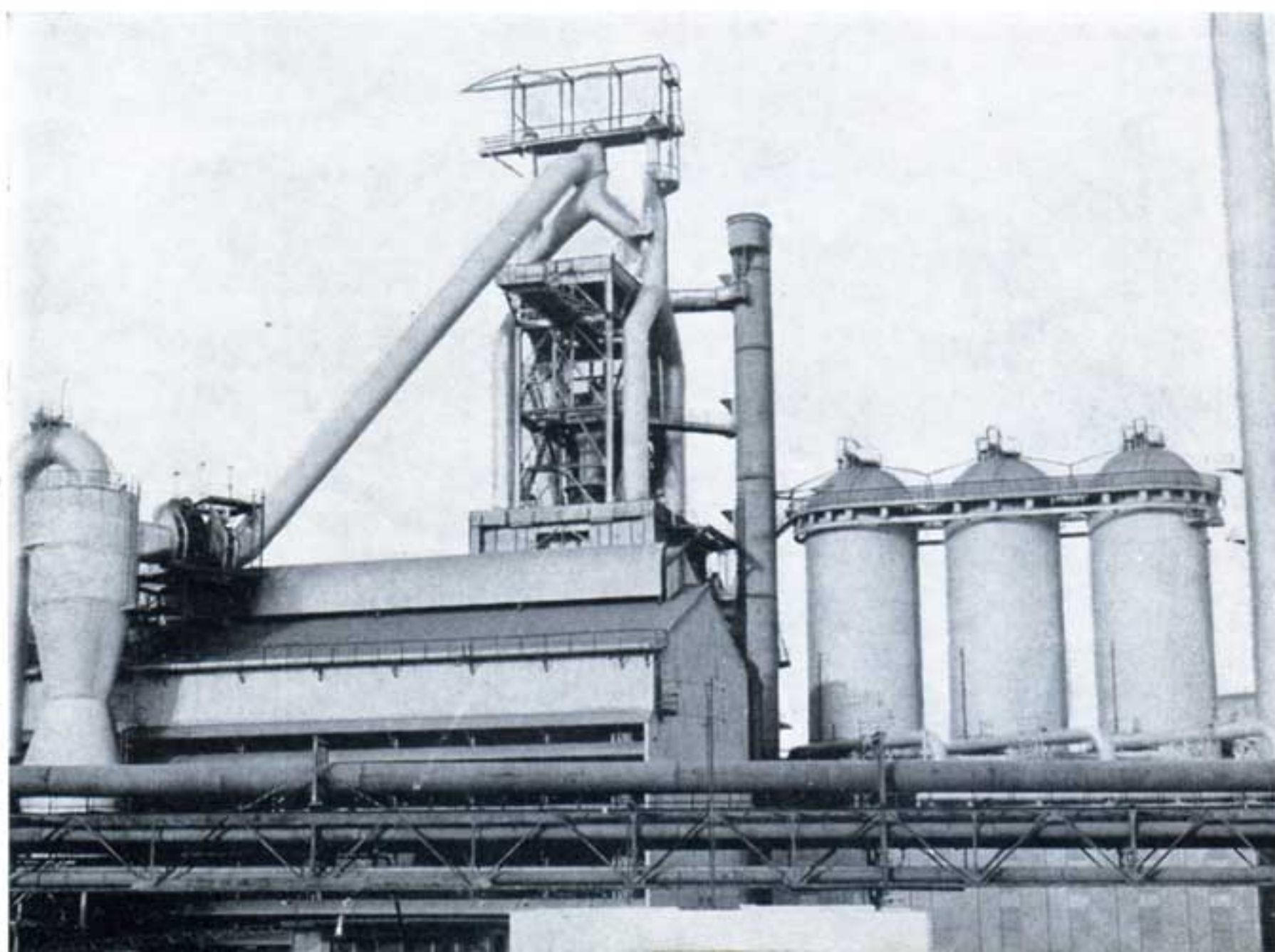
- la construction en 1958, d'une conduite à gaz de haut-fourneau de la Division de Montignies à la centrale électrique de Farciennes (INTERCOM) ;
- l'installation d'une conduite permettant l'alimentation de la division de Couillet, en gaz de fours à coke de la division de Montignies.

#### Thy-Marcinelle :

- la construction, en voie d'achèvement, d'une tuyauterie de deux mètres de diamètre en vue de diriger le gaz de haut-fourneau de Marcinelle vers les chaudières de la centrale de Monceau (INTERCOM) où l'usine a acquis une tranche de 20.000 kw dans la nouvelle unité de 115.000 kw.

Telles sont trop brièvement esquissées les réalisations techniques qui ont permis à la sidérurgie carolorégienne de doubler sa production en quelque dix ans.

Mais comment se présentent, dans leurs grandes lignes, non seulement l'écoulement





ment des produits finis et des sous-produits, mais aussi l'apport bien plus massif encore des matières premières et des approvisionnements ?

Que représente, tout particulièrement, la sidérurgie carolorégienne pour le chemin de fer ?

D'après une enquête basée sur des données de l'année 1962, et dont les résultats sont d'ailleurs encore valables pour 1963, le trafic ferroviaire des entreprises considérées s'est présenté comme suit :

Trafic	Tonnage
Arrivée	9.241.000
Départ	4.283.000
Total :	13.524.000

Si l'on considère que le trafic ferroviaire intérieur belge, ainsi que celui à l'impor-

tation et à l'exportation se sont, au total, élevés pour la même période à 53.499.000 tonnes, on déduit que les entreprises sidérurgiques du bassin de Charleroi interviennent pour 25,3% en tonnage dans le trafic ferroviaire général transit exclu.

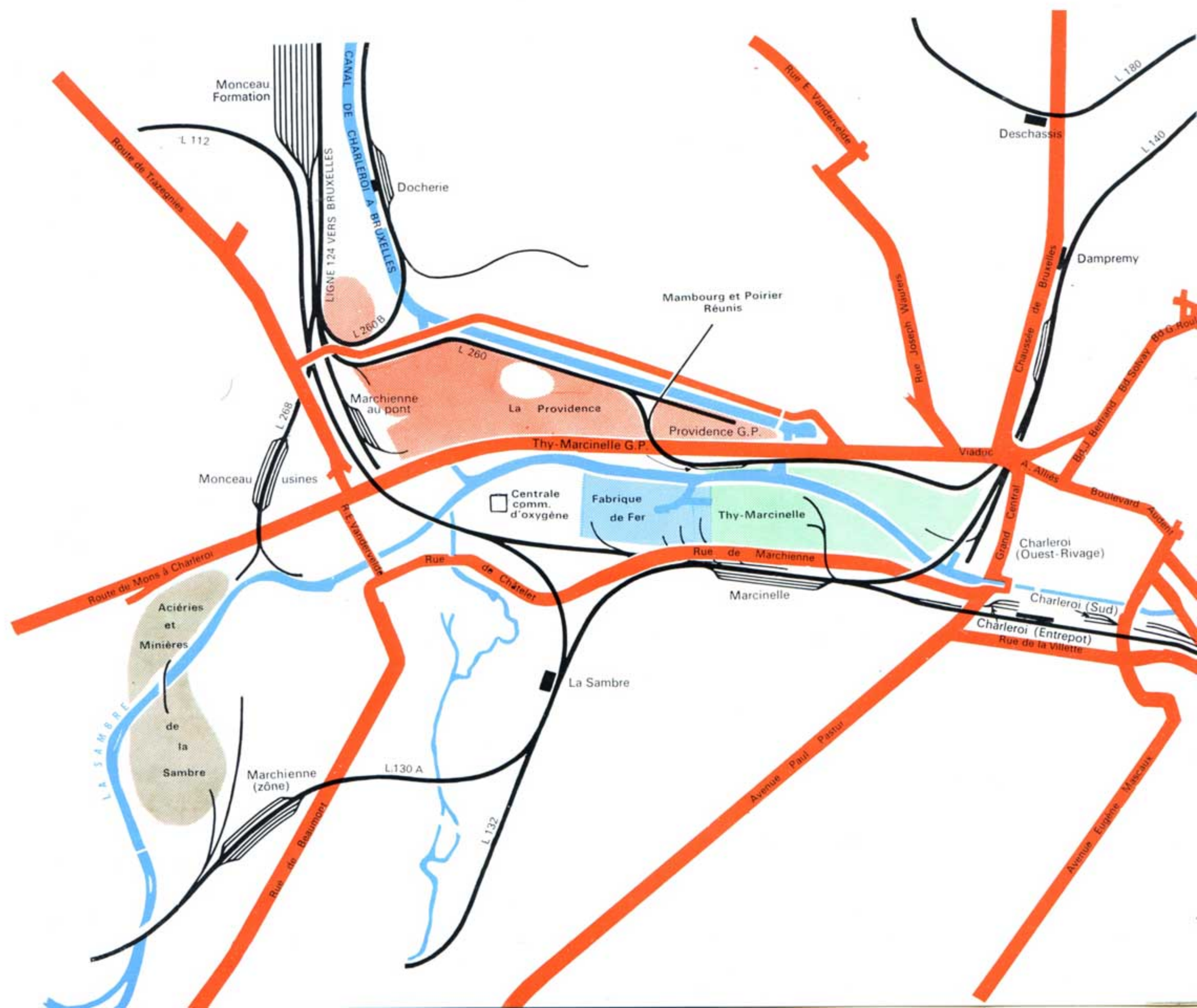
Ce résultat souligne l'importance que revêt la sidérurgie carolorégienne pour le chemin de fer. Le rôle que joue ce dernier dans l'activité des entreprises visées n'est pas moins grand. Du fait que celles-ci sont concentrées dans la vallée de la Sambre, on pourrait croire que de nombreux transports échappent au rail. Pareille déduction serait inexacte.

Le chemin de fer conserve une part largement prédominante. Abstraction faite des trafics non commerciaux, comme les transports de laitier vers les terrils par trainage aérien, la participation du chemin de fer s'établit à quelque 84%.

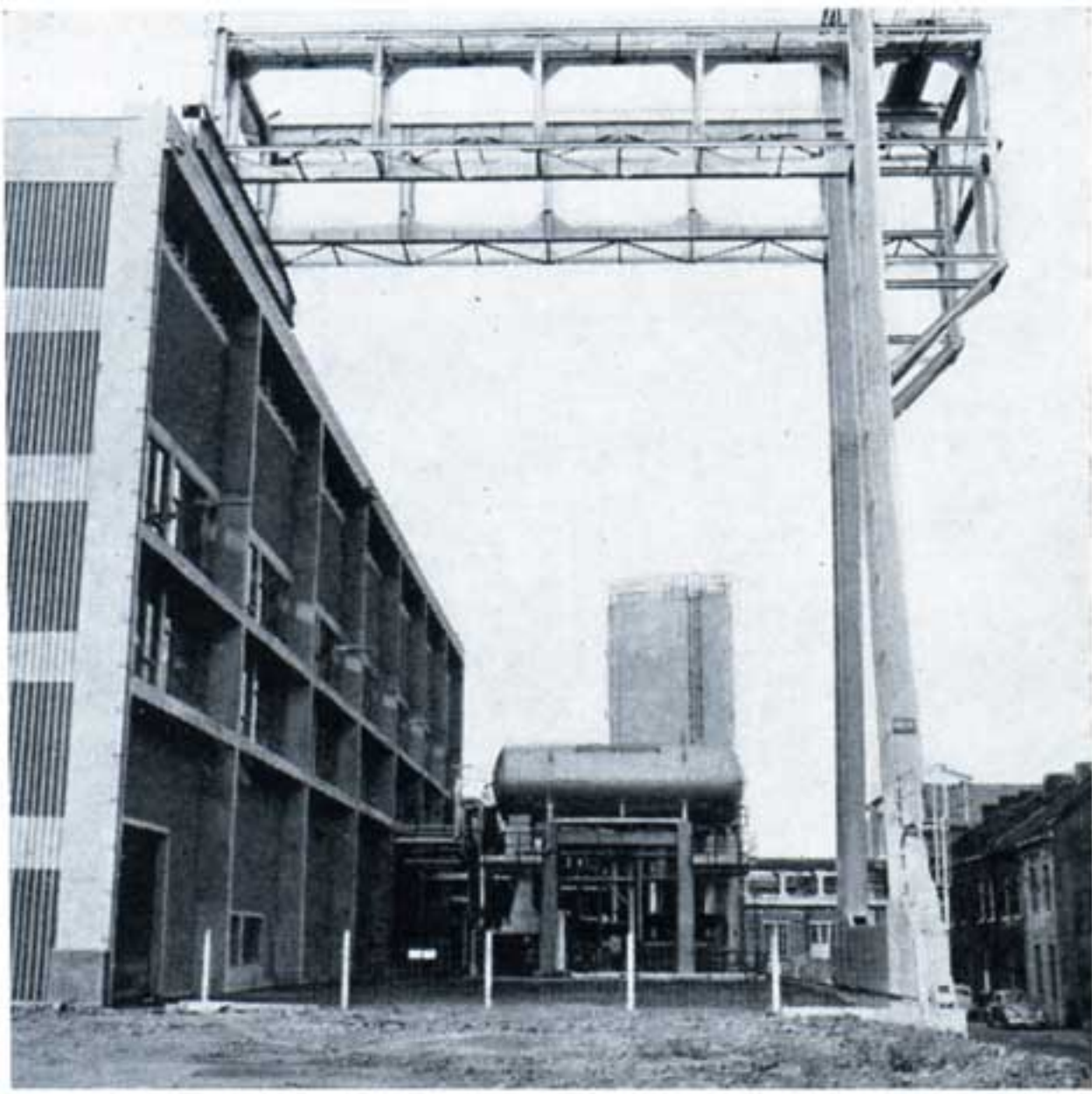
	Tonnes	%
Transports ferroviaires :	13 500 000	84
Transports par d'autres voies :	2 600 000	16
Total :	16 100 000	100

On se rendra mieux compte de la position privilégiée qu'occupe le chemin de fer tant dans l'économie du pays de Charleroi que dans l'économie en général en comparant ces résultats à ceux de la sidérurgie belge dans son ensemble, où les mêmes pourcentages se situent respectivement à 67% pour le chemin de fer et 33% pour les autres modes de transport.

Comment le chemin de fer a-t-il pu faire face à un trafic qui en une bonne décade a plus que doublé ?







Centrale commune  
de production d'oxygène.

Carte schématique des voies de communication de la  
région de Charleroi et de l'implantation des usines  
sidérurgiques carolorégiennes.

LIGNES S.N.C.B.



INSTALLATIONS S.N.C.B.



GARES S.N.C.B.



RACCORDEMENTS



GARES PRIVEES



VOIES D'EAU



ROUTES PRINCIPALES



ECHELLE: 1/15000





C'est surtout en rationalisant ses services d'exploitation que la SNCB est parvenue à réaliser ce tour de force. Des nœuds ferroviaires importants disposant de moyens d'action puissants ont été créés à Monceau et à Châtelineau : triage automatique, locomotives Diesel munies de radio, cabines tous relais, éclairage par phares. Ces innovations, jointes aux nouvelles méthodes de factage, ont eu pour effet de supprimer des triages en cascade, des opérations de translation de faisceau à faisceau, et en dernière analyse, d'accélérer la rotation du matériel. C'est ainsi que les wagons amenant du minerai du bassin de Briey sont réutilisés après 32 heures seulement, ceux en provenance d'Anvers après 32 heures, voire même 24 heures. Les produits finis à destination d'Anvers qui sont remis au transport dans l'après-midi peuvent déjà, en principe, être placés à quai le lendemain aux premières heures. La sidérurgie carolorégienne a, du reste, apporté en quelque sorte sa collaboration à la solution des problèmes d'acheminement en créant des gares privées dont les plus récentes sont celles de la Société Hainaut-Sambre établie à Charleroi-Sud-Quai (année 1961) et de Thy-Marcinelle, greffée à la ligne 260 Monceau-Dampremy (Charb.) (début 1962). Faut-il souligner que la gare privée de Hainaut-Sambre comporte un faisceau de 10 voies ayant chacune une longueur d'environ 500 m. Ainsi, au cœur du pays noir, une vieille industrie progresse, sans grand tapage, mais à un rythme qui n'a pas fini de nous étonner. Les jalons sont posés pour des développements futurs. La sidérurgie carolorégienne reste franchement ouverte à l'application des techniques nouvelles. Nul doute que son dynamisme lui assure un brillant avenir.

1

*Société Métallurgique Hainaut-Sambre. Gare privée du Roctiau.*

2

*Gare privée de Thy-Marcinelle à Marcinelle.*

3

*Société Métallurgique Hainaut-Sambre. Installations du raccordement n° 8 à Châtelineau.*



# Marchandises fragiles en vrac

Charger en vrac ne signifie pas charger en désordre !

Quelle que soit la résistance propre des marchandises considérées, le chargement doit être rationnel. Trop d'avaries se produisent par suite d'un chargement mal conçu.

## a. Chargement de tuyaux et accessoires en grès.

Examiné de façon statique, le chargement représenté au croquis n° 1 semble convenable. Une quantité suffisante de matière amortissante a été placée entre les tuyaux et accessoires en grès.

Ce chargement ne résiste cependant pas à des sollicitations dynamiques. Par suite des mouvements, la paille (ou fibre de bois) se tasse, glisse, ce qui permet des contacts entre éléments et accroît les risques de bris.

**Solution recommandée** (voir croquis n° 2).

1. Compartimentage du wagon au moyen de claies fixées aux parois par des tasseaux. Certains expéditeurs préfèrent tenir les claies au moyen de cordes fixées aux crochets disposés dans les parois latérales.

Les distances séparant les diverses claies sont fonction du degré de fragilité des éléments transportés et de leurs dimensions.

2. Le placement en «roule» \* des tuyaux en grès est à déconseiller. Le croquis 2 montre une disposition «en canon», les tuyaux étant placés «tête-bêche».

*N.B.* Les éléments divers disposés dans la partie centrale du wagon (croquis 2) peuvent également être placés au dessus des tuyaux. Ces éléments doivent alors être répartis de façon uniforme.

3. Placement de claies devant les portes, afin d'éviter le glissement des pièces lors de l'ouverture du wagon.

## b. Chargement d'appareils sanitaires.

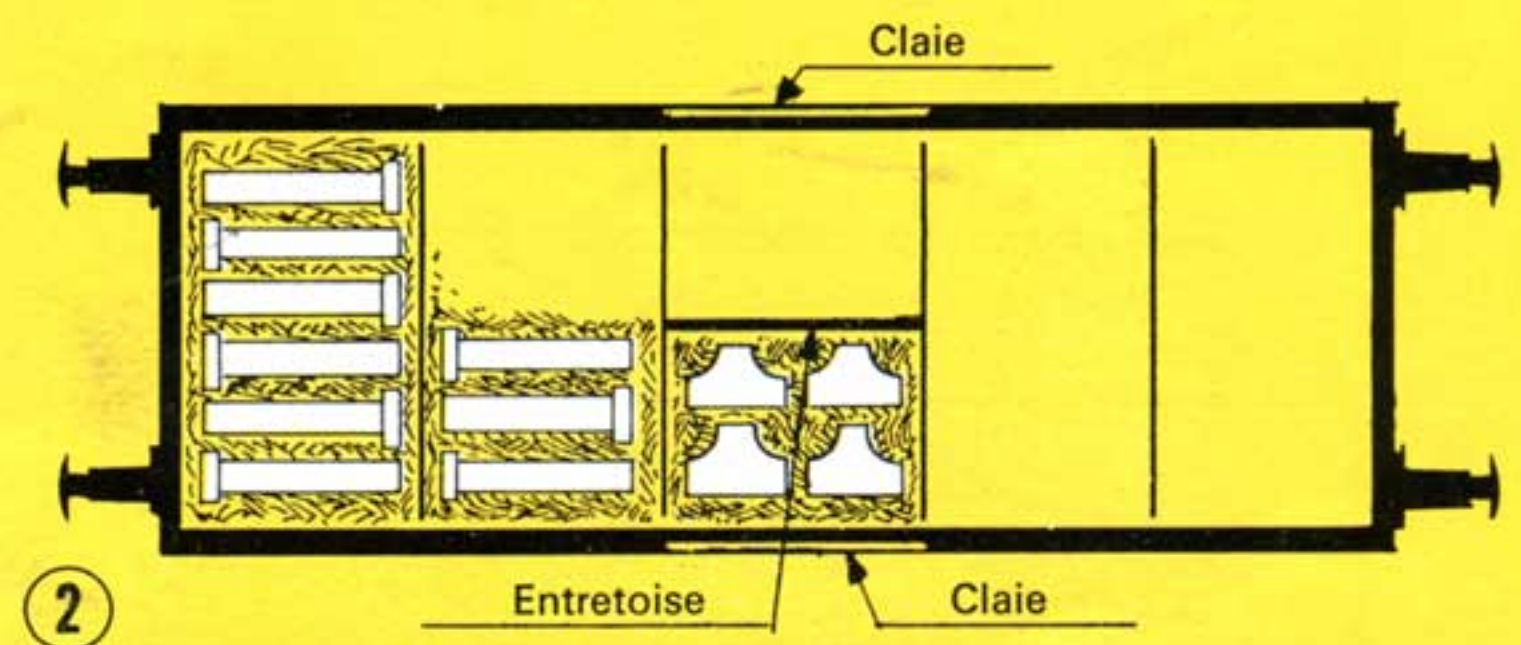
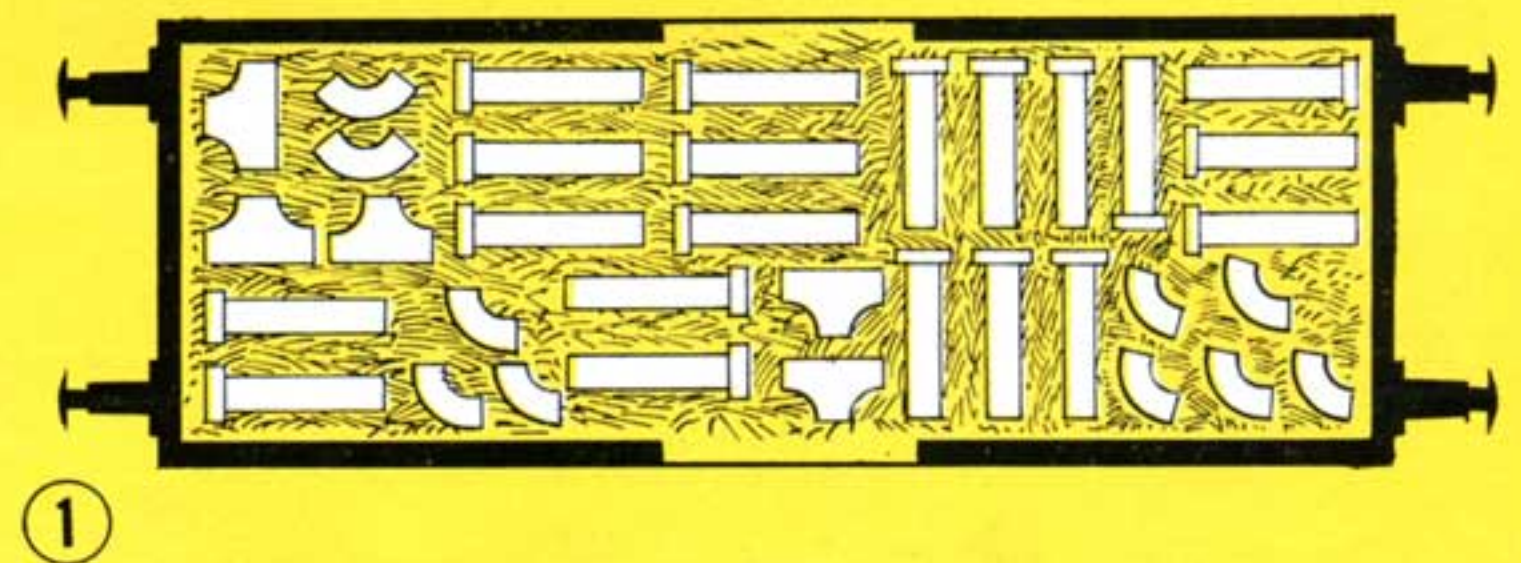
Le croquis n° 3 montre un chargement d'appareils sanitaires opéré avec soin et méthode (chargement homogène, classement convenable des pièces, paille suffisante) mais irrationnel.

Par suite des mouvements longitudinaux, des tassements se produiront forcément, amenant le contact entre pièces, d'où il résultera inévitablement des bris.

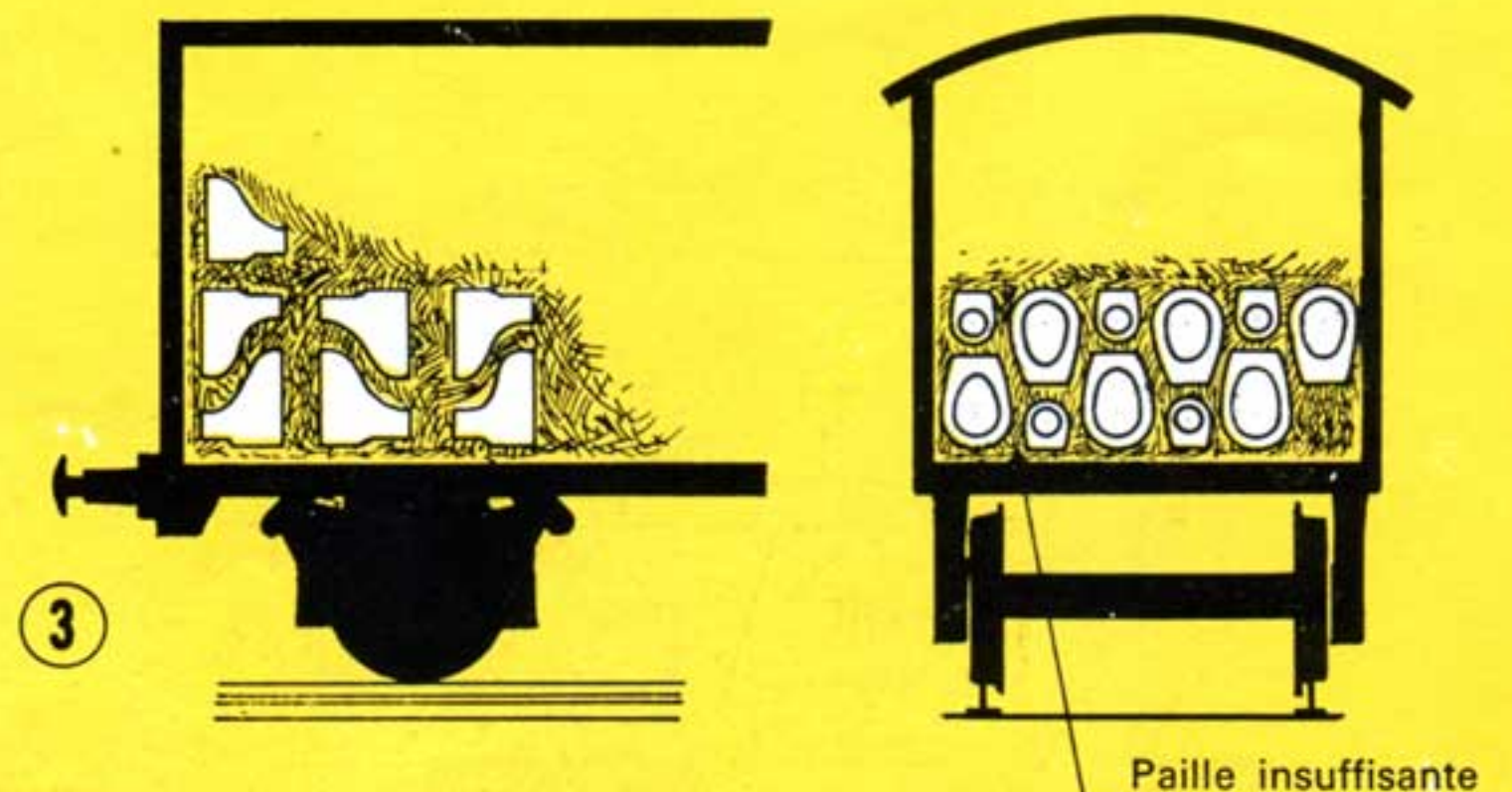
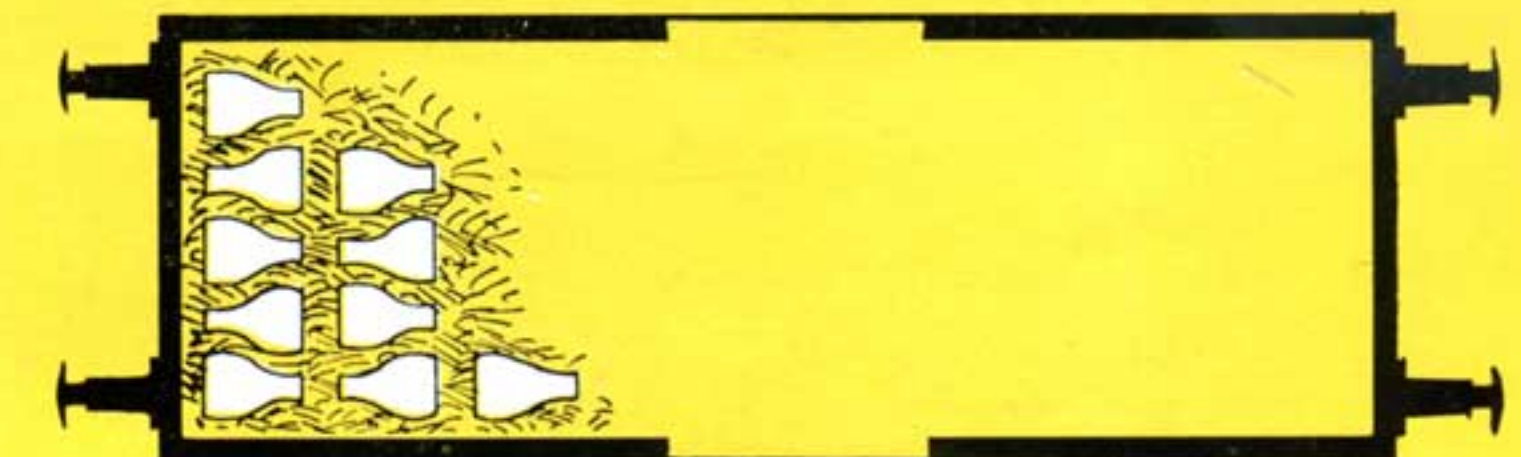
La solution adoptée pour les tuyaux de grès

\* C'est-à-dire d'objets ronds dont l'axe est disposé transversalement à la voie.

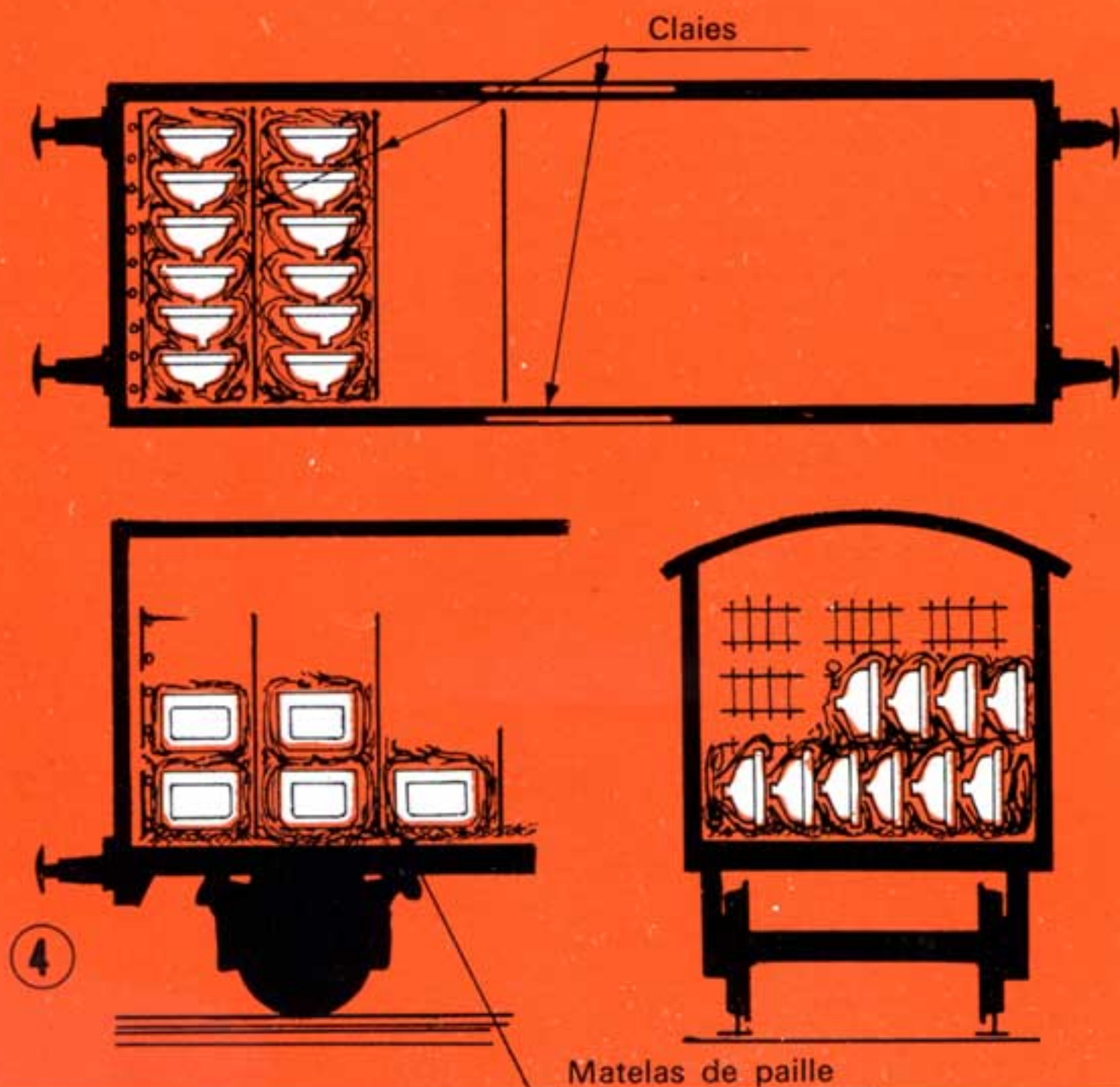
## a. CHARGEMENT DE TUYAUX ET ACCESSOIRES EN GRÈS



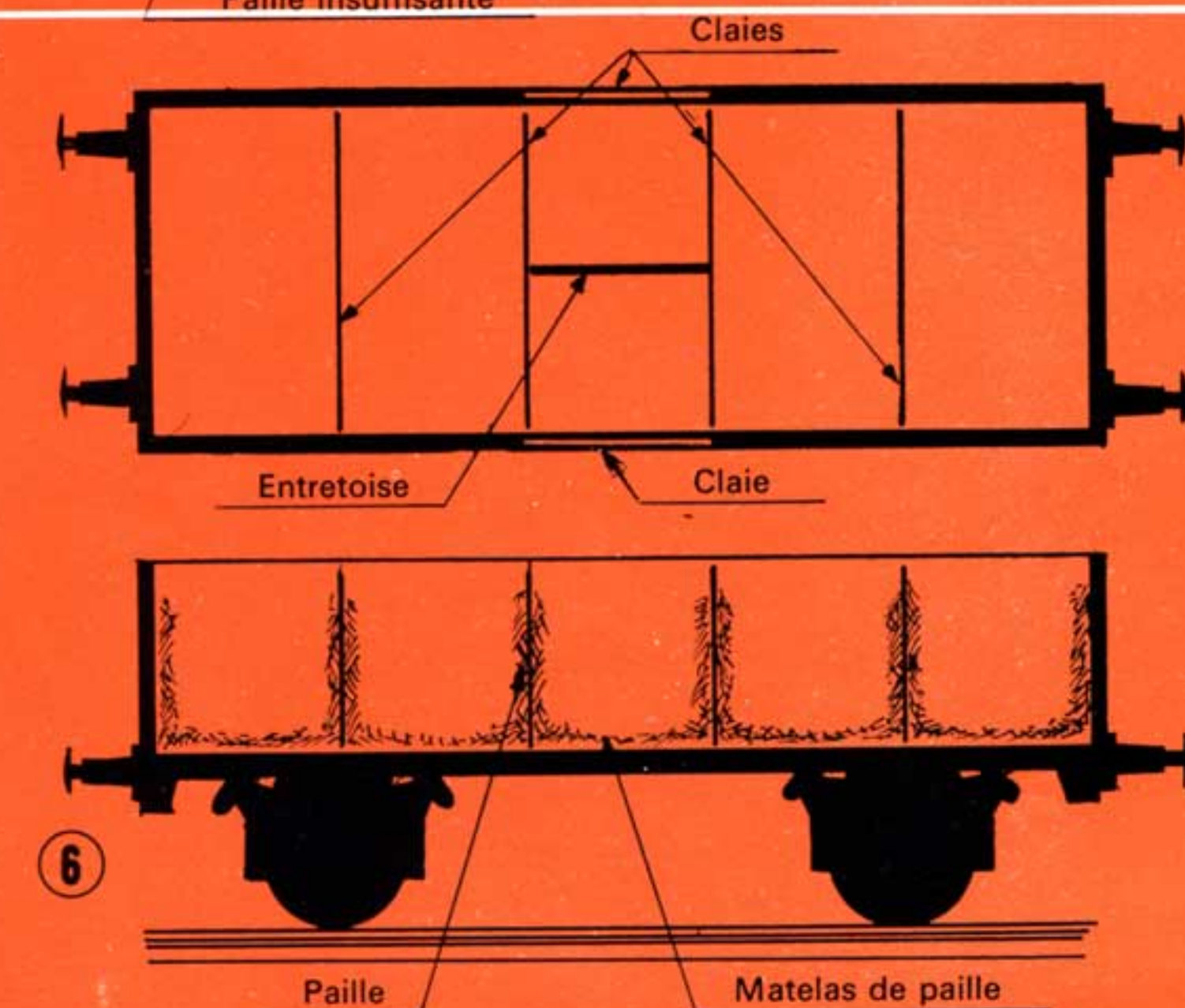
## b. CHARGEMENT D'APPAREILS SANITAIRES







### c. CHARGEMENT DE BOUTEILLES EN VRAC



au croquis n° 2 peut être appliquée dans le cas présent (cloisonnement du wagon). Le croquis n° 4 représente un chargement type essayé avec succès il y a quelques mois, par les chemins de fer néerlandais.

Nous y noterons les points suivants :

1. des assemblages préfabriqués en caoutchouc ont été fixés contre les parois d'about. Ce système est à la fois efficace et rapide.

2. des coussins en plastique séparent les diverses pièces.

Ce mode de chargement très rationnel convient tout particulièrement pour les transports entre usines.

En effet les matériaux amortisseurs peuvent être réutilisés de nombreuses fois et sont récupérés après chaque usage.

### c. Chargement de bouteilles en vrac.

Le croquis n° 5 montre un type de chargement encore fréquemment utilisé à l'heure actuelle. Ce conditionnement est irrationnel et donne lieu à bien des avaries :

1. la quantité de paille disposée entre les bouteilles est difficilement contrôlable de façon constante ; or, les contacts nés du glissement de la paille — ou de son absence lors du chargement — sont souvent funestes ;
2. le wagon n'étant pas compartimenté, les bouteilles glissent les unes sur les autres même sous l'effet des chocs normaux résultant du transport.

Il arrive que les bouteilles disposées au centre se soulèvent sous la poussée.

Dans certains cas, les expéditeurs opèrent le chargement en trois parties :

— 2 parties latérales (entre la porte et l'about du wagon) où les bouteilles sont disposées en canon et tête-bêche ;

— 1 partie centrale où les bouteilles sont également disposées tête-bêche, mais « en roule ». Cette partie centrale tend à rouler et à pousser les parties adjacentes.

D'une manière générale le chargement en vrac ne convient pas pour les bouteilles. Le placement de celles-ci dans des casiers est de loin préférable. A remarquer que beaucoup de sociétés d'exploitation d'eaux minérales ont actuellement abandonné le vrac et s'orientent franchement vers la solution « casiers » qui a fait ses preuves.

Quoi qu'il en soit, lorsque la solution « vrac » doit être envisagée, il est préconisé de procéder comme suit : (croquis n° 6)

1. Division du chargement en 5 parties (claires en bois maintenues par des tasseaux).
2. Disposition d'un paillason stable de paille contre les parois d'about ;
3. Placement de claires devant les portes.



# Le trafic de navette vers l'agglomération bruxelloise

Une mission importante à remplir par le chemin de fer est le transport des ouvriers et des employés de et vers le lieu de travail. Malgré le nombre croissant de voitures privées, le train demeure de loin le principal moyen de transport pour ce trafic de navette. C'est surtout pour les distances relativement longues qu'il est utilisé.

Ces transports se concentrent sur certaines heures formant des pointes caractéristiques et requièrent la mise en ligne d'une capacité de transport considérable qui reste ensuite inutilisée en grande partie.

L'*abonnement social* pour ouvriers et employés, qui est plus avantageux que l'abonnement ordinaire et donne droit, en outre, à une intervention partielle de l'employeur, peut être obtenu par l'immense majorité des travailleurs.

Plus de 84.000 de ces abonnements sont émis rien qu'à destination de l'*agglomération bruxelloise*.

Les principales provinces de départ sont :

— Flandre orientale	: 31.000
— Brabant	: 30.000
— Hainaut	: 10.200
— Anvers	: 6.500
— Flandre occidentale	: 2.450
— Namur	: 1.800

L'*abonnement ordinaire* à parcours limité est utilisé à destination de l'agglomération bruxelloise par plus de 24.000 employés dont les revenus dépassent la limite fixée pour la délivrance de l'abonnement social. Les provinces d'origine de ces travailleurs peuvent se classer comme suit :

— Brabant	: 11.180
— Flandre orientale	: 3.930
— Anvers	: 3.710
— Hainaut	: 3.220
— Namur	: 750
— Liège	: 660

Le nombre d'*abonnements scolaires* à un déplacement aller-retour par jour, avec Bruxelles comme destination, s'élève à 6.070, dont 3.760 (soit 62 %) au départ du Brabant. Les autres provinces de départ sont principalement : Anvers 810, Flandre orientale 670 et Hainaut 580.

Les cinq gares de la jonction Nord-Midi écoulent en moyenne 155.000 voyageurs par jour à l'arrivée et autant au départ. Outre les abonnés précités, ce chiffre comprend les voyageurs munis de billets, d'abonnements réseau, d'abonnements touristiques de 5, 10 ou 15 jours et d'abonnements scolaires à un déplacement par semaine.

Ces 155.000 voyageurs se répartissent comme suit entre les cinq gares de la jonction :

— Bruxelles Central	: 60.000
— Bruxelles Midi	: 50.000
— Bruxelles Nord	: 38.000
— Bruxelles Congrès	: 4.000
— Bruxelles Chapelle	: 1.200

Les autres gares bruxelloises se classent comme suit :

— Bruxelles Quartier Léopold	: 12.000
— Jette	: 6.000
— Schaerbeek	: 5.800
— Berchem-Ste-Agathe	: 2.100
— Forest Midi	: 1.800





## Abonnements sociaux



FLANDRE ORIENTALE: 31.000



BRABANT: 30.000



HAINAUT: 10.200



ANVERS: 6.500



FLANDRE OCCIDENTALE: 2.450



NAMUR: 1.800

## Abonnements ordinaires



BRABANT: 11.180



FLANDRE ORIENTALE: 3.930



ANVERS: 3.710



HAINAUT: 3.220



NAMUR: 750



LIEGE: 660





*Vue du parc à charbon actuel. Au stade final, il sera complété, sur la droite, par une deuxième bande transporteuse avec roue pelleuse-jeteuse. La capacité atteindra alors 600.000 tonnes.*

## L'automatisation de l'approvisionnement en charbon de la centrale électrique "EBES RODENHUIZE"

Dans la nouvelle zone industrielle située sur la rive droite du canal maritime Gand-Terneuzen, vient d'être achevée une partie de ce qui sera, dans un proche avenir, une des plus grandes centrales électriques de notre pays, à savoir « EBES Rodenhuize ». Au stade final, la puissance de cette centrale sera de 1 000 MW. Un premier monobloc de 125 MW est déjà en service et un second, de même puissance, est en voie d'achèvement. L'approvisionnement en charbon de cette centrale est principalement axé sur le chemin de fer et ce, pour des motifs d'ordre purement économique.

L'on est arrivé à la conclusion, après avoir pris en considération tous les frais d'investissement, d'entretien et de main-d'œuvre, que le transport par fer était le plus avantageux en l'occurrence, vu la régularité et la sécurité qu'il offre.

L'EBES décida alors de faire assurer son appro-





1



2



3

visionnement au moyen des wagons Intercom auxquels nous avons consacré un article détaillé aux pages 16 et 17 de notre dernier numéro. L'utilisation de ce matériel permet de décharger journalièrement plusieurs milliers de tonnes pratiquement sans intervention de main-d'œuvre. Les trains de charbon passent sur une fosse de déchargement et y déversent leur contenu sans même s'arrêter.

L'installation peut traiter en une heure une rame de wagons de 1 000 tonnes. Il a été prévu que les locomotives qui remorquent les rames seront ultérieurement conduites automatiquement à partir d'un poste de commande se trouvant à proximité.

Les trente roues à vis sans fin installées dans le fond de la fosse amènent le charbon sur une bande transporteuse unique de 1 200 mm de largeur, à l'intervention de laquelle le charbon est évacué avec un débit horaire maximum de 1 000 tonnes, soit directement vers la centrale, soit vers le parc à combustibles. Dans ce dernier cas, intervient un dispositif de déversage et ramassage par roue pelleuse-jeteuse (photo n° 2). Cette même roue qui peut se déplacer le long d'une voie de 350 m, reprendra, en cas de besoin, le charbon stocké et le renverra vers la centrale.

La capacité d'emmagasiner de charbon pouvant être repris au stock par la roue pelleuse-jeteuse, sans utiliser de bulldozer, atteint dès à présent 110 000 tonnes. Au stade final, cette capacité n'atteindra pas moins de 600 000 tonnes. Ces divers chiffres illustrent de façon saisissante l'importance des masses de combustibles, qui seront acheminées, traitées et consommées à EBES Rodenhuize.

1. Vue, prise du parc à charbon, des 2 monoblocs de 125 MW existants. Celui de droite est déjà en service; celui de gauche sera terminé prochainement.

2. La roue pelleuse-jeteuse évoluant au-dessus de la bande transporteuse, sur une voie longue de 350 m. La longueur totale des bandes transporteuses qui se succèdent est de 830 m.

3. Train de charbon passant sur la fosse de déchargement à Rodenhuize. Le chargement d'un wagon vient de tomber dans la fosse; la paroi latérale du wagon est encore ouverte. Dans un instant, le dispositif « crocodile » actionnera le mécanisme à levier des parois latérales qui se refermeront automatiquement.



# Les horaires des trains internationaux ont été revus à Stockholm

La Conférence Européenne des horaires s'est tenue à Stockholm à fin septembre. Le service des trains internationaux sera caractérisé, pour ce qui concerne les relations affectant la Belgique, par les nouveautés suivantes :

**1. Le train auto-couchettes pour St.-Raphaël circulera à longueur d'année à partir du 24 janvier prochain.**

**2. Un nouveau service direct par voitures couchettes de 2e classe et par wagon-lits reliera Bruxelles à la Côte d'Azur en été.**

**3. Une accélération générale des relations vers l'Allemagne et les pays au-delà résultera de l'électrification de la ligne Liège-Cologne en 1966, ainsi que des lignes allemandes, polonaises et yougoslaves. Ces accélérations seront de l'ordre d'une à deux heures.**

La relation Bruxelles-Cologne sera parcourue en 2h30.

Le passage par Verviers des trains actuellement détournés via Visé-Montzen sera rétabli progressivement.

*Retour* : les lundis 25/I, 8 et 22/II, 8 et 22/III, 5, 12, 19 et 26/IV, 3, 10, 17 et 24/V.

St.-Raphaël : D. 18h16 - Schaerbeek : A. 11h38.

**A partir du 30 mai 1965 ce train circulera à longueur d'année sous le même horaire, au rythme suivant :**

le dimanche du 30 mai au 26 septembre ; le samedi, toutes les deux semaines, en dehors de cette période.

## **Auto-couchettes Schaerbeek-Avignon.**

Du fait de la création du service sur St.-Raphaël, l'auto-couchettes Schaerbeek-Avignon ne circulera plus qu'une fois par semaine (le jeudi du 3 juin au 23 septembre) au lieu de deux.

## **Auto-couchettes Bressoux-Avignon.**

Le service Bressoux-Avignon circulera deux fois par semaine du 6 avril au 25 septembre comme la saison passée. Son horaire sera abrégé d'une heure dans les 2 sens, grâce à l'électrification de la section Toul-Dijon. Son départ de Bressoux étant en outre avancé de près d'une heure (Dép: 20h14), ce train arrivera à Avignon environ deux heures plus tôt

## **Auto-couchettes Ostende-Milan.**

Par suite du passage d'une partie de sa clientèle anglaise au nouveau service Boulogne-Milan, l'auto-couchettes Ostende-Milan circulera deux fois par semaine au lieu de trois (les samedis du 3 avril au 25 septembre, les lundis du 28 juin au 16 août).

## **Prix de transport des voitures.**

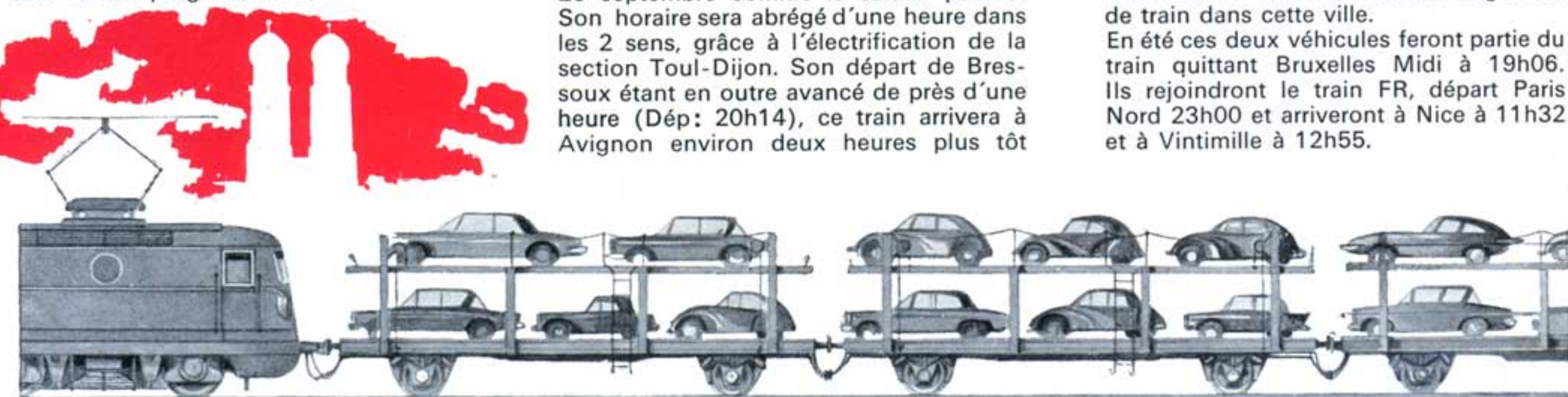
Les possesseurs de petites voitures apprécieront la nouvelle tarification en vigueur à partir du 1.1.65, laquelle prévoit trois séries de prix selon la longueur totale de la voiture :

- jusqu'à 3,81 m
- de 3,82 m à 4,42 m
- plus de 4,42 m.

## **Relation Belgique - Vintimille.**

A partir de l'été prochain une voiture-couchettes et un wagon-lits directs circuleront au départ de Bruxelles vers Vintimille via Paris mais sans changement de train dans cette ville.

En été ces deux véhicules feront partie du train quittant Bruxelles Midi à 19h06. Ils rejoindront le train FR, départ Paris Nord 23h00 et arriveront à Nice à 11h32 et à Vintimille à 12h55.



**4. Les relations avec la Suisse et l'Italie vont bénéficier de certaines accélérations sensibles des horaires.**

Parmi le détail des nouvelles, nous relevons ce qui suit :

## **Auto-couchettes Schaerbeek-St.-Raphaël.**

Rappelons d'abord à nos lecteurs la mise en service dès le 24 janvier prochain de la relation Schaerbeek-St.-Raphaël.

*Aller* : les dimanches 24/I, 7 et 21/II, 7 et 21/III, 4, 11, 18 et 25/IV, 2, 9, 16 et 23/V. Schaerbeek : D. 16h45 - St.-Raphaël : A. 10h23.

que l'été passé, c'est-à-dire à un moment beaucoup plus favorable (A. 8h32).

En sens inverse le train arrive à Bressoux une heure plus tôt, à 7h08.

## **Auto-couchettes Ostende-Munich.**

Le train auto-couchettes Ostende-Munich verra ses wagons fermés remplacés par des wagons plats à étage, comme dans toutes les autres relations. Ces wagons accroissant sensiblement la capacité du train, l'auto-couchettes Ostende-Munich ne circulera plus qu'une fois par semaine au lieu de deux.

(Retour : Vintimille 18h40 - Nice 19h54 - Bruxelles Midi 13h16).

En hiver la voiture-couchettes seule circulera dans le train quittant Bruxelles Midi à 14h21 arrivant à Nice à 8h22 et à Vintimille à 9h37.

(Retour : Vintimille 18h23 - Nice 19h41 - Bruxelles Midi 13h16).

## **Relation Belgique - Allemagne.**

En 1966, le trajet Bruxelles-Cologne, en traction électrique, sera effectué en 2h30 par 7 trains.

(suite : voir 3e colonne page suivante)





# Mouvements dans nos agences commerciales



Mr A. Levecq

## AGENCE D'ARLON.

Monsieur A. LEVECQ, qui a représenté les chemins de fer belges à l'agence commerciale d'Arlon (61, avenue de la Gare) depuis 1961, a été admis à la retraite le 1er juillet 1964, après une carrière de quelque 44 années.

La Direction Commerciale lui adresse ses remerciements pour les bons services qu'il a rendus au chemin de fer depuis 1920.



Mr P. Gheude

Monsieur P. GHEUDE, qui lui succède, est un jeune fonctionnaire qui a déjà acquis une grande expérience au service commercial. Il y travailla d'abord dans un bureau de tarifs, puis fut envoyé à notre représentation à Paris. Il passa ensuite comme chef de bureau à la gare d'Arlon où il dirigea entre autres le centre routier et l'agence en douane. La clientèle trouvera en lui un conseiller compétent.



Mr H. Volant

## AGENCE DE HASSELT.

Monsieur H. VOLANT, a été représentant commercial de la S.N.C.B. à Hasselt (Statieplein, 21) depuis 1937. Il a pris sa retraite le 1.6.64, après 44 années de service. La Direction Commerciale lui exprime sa reconnaissance pour les précieux services qu'il a rendus au chemin de fer.



Mr F. Musick

Monsieur F. MUSICK, qui fut depuis 1963 représentant commercial à Louvain, vient de prendre la direction de l'Agence de Hasselt. M. Musick y avait déjà fonctionné antérieurement en qualité d'adjoint de M. Volant. Il est donc particulièrement bien au courant des problèmes qui se posent dans cette région.

## AGENCE DE LOUVAIN.

Monsieur J. CALOTTENS, qui a accédé au cadre des représentants commerciaux en août dernier, s'est vu confier l'agence de Louvain. Monsieur Calottens fait partie du service commercial depuis de nombreuses années. Nous sommes persuadés qu'il mettra au service des expéditeurs de la région autant d'empressement et de compétence que son prédécesseur.



Mr J. Calottens

## AGENCE DE MALINES.

Monsieur G. VANDEVIJVERE, qui dirigeait l'agence commerciale de Malines depuis sa création, a pris sa retraite le 1.6.64 après une activité au service du chemin de fer pendant plus de 42 ans. La Direction commerciale lui adresse par cette voie, ses remerciements pour le dévouement avec lequel il a veillé aux intérêts de la S.N.C.B. Le successeur de Monsieur Vandevijvere est Monsieur Stassyns.



Mr G. Vandevijvere

Monsieur J. STASSYNS, compte déjà 34 années de service. Il travailla d'abord dans divers services de l'Exploitation. Passé à Muizen en 1948, en qualité de sous-chef de bureau, il fut amené à s'occuper plus spécialement de questions d'ordre commercial. Il dirigea ensuite les services administratif et commercial de la gare d'Ostende. En le désignant pour le poste de représentant à l'agence de Malines, la S.N.C.B. a entendu mettre à la disposition de la clientèle de la circonscription de Malines un fonctionnaire ayant une vaste expérience des problèmes commerciaux.



Mr J. Stassyns

## Relation Belgique - Suisse - Italie. Améliorations pour l'été prochain :

a. La durée du trajet Ostende-Milan par le train de nuit 39 sera diminuée de 1h40 (arrivée à Milan à 12h13 au lieu de 13h53) par accélération des manœuvres en gare de Bâle.

b. L'Italia Express assurera la correspondance de sa tranche de voitures ayant Milan comme destination (notamment des wagons-lits Bruxelles-Milan) avec le train rapide de 1ère classe MN (Milan-Naples) ce qui écourtera le trajet Bruxelles-Rome d'une heure et demie. La tranche Bruxelles-Rome de l'Italia Express continuera à suivre son horaire traditionnel.

## Relations Belgique - Yougoslavie.

Le Tauern Express (Ostende-Klagenfurt) sera prolongé jusqu'à Zagreb dès le 30 mai 1965. sous horaire suivant :

Jour A :		Jour B :
{ 15h00	↓ Londres	{ 15h42
{ 22h20	↓ Bruxelles	{ 8h04
Jour B :		Jour A :
{ 9h25	↓ Munich	{ 20h52
{ 24h20	↓ Zagreb	{ 8h10



## TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

Le 1.9.1964 est entré en vigueur un 2e supplément au tarif international Autriche-Ports de mer belges/néerlandais (BOS/NOS) réalisant l'incorporation dans le tarif de l'augmentation de 8% des NS au 1.3.64 et de la réforme tarifaire DB du 1.08.64.

## TRAFIC AVEC LES AU-DELA DE L'AUTRICHE.

Le 1.08.1964 est entré en vigueur un 5e addendum au tarif international Nickelsdorf - Rosenbach - Zeebrugge (NRZ) tenant compte de la réforme tarifaire DB au 1.08.64 et entraînant une sensible réduction des prix pour les marchandises reprises à ce tarif.

## TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Le 1.09.1964 est entré en vigueur un 2e supplément au tarif international 9505 Italie-Belgique. Ce supplément comporte la suspension, jusqu'à nouvel avis, des prix italiens prévus au tarif.



# SOMMAIRE

## INFORMATIONS

### S.N.C.B.

#### 1964



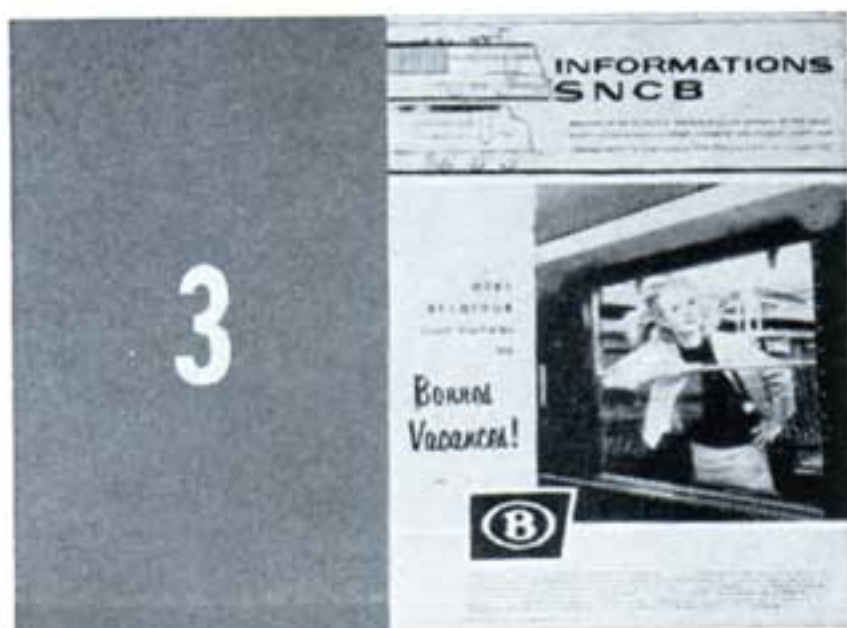
FEVRIER 1964

Infrastructure routière, p. 3 / Prescriptions concernant le chargement des wagons à marchandises, p. 6 / Modernisation du matériel à marchandises, p. 8 / Terrains et bâtiments industriels, p. 10 / Le transport des produits pulvérulents et granuleux. - Participation à la création de „Transfribel“, p. 11 / Un exemple: le pool-palettes de la société Lorraine-Escout, p. 12 / Hommes d'affaires prenez le train. - Ristourne des frais de camionnage. - Avis à nos lecteurs, p. 14 / Nouvelles tarifaires, p. 15.



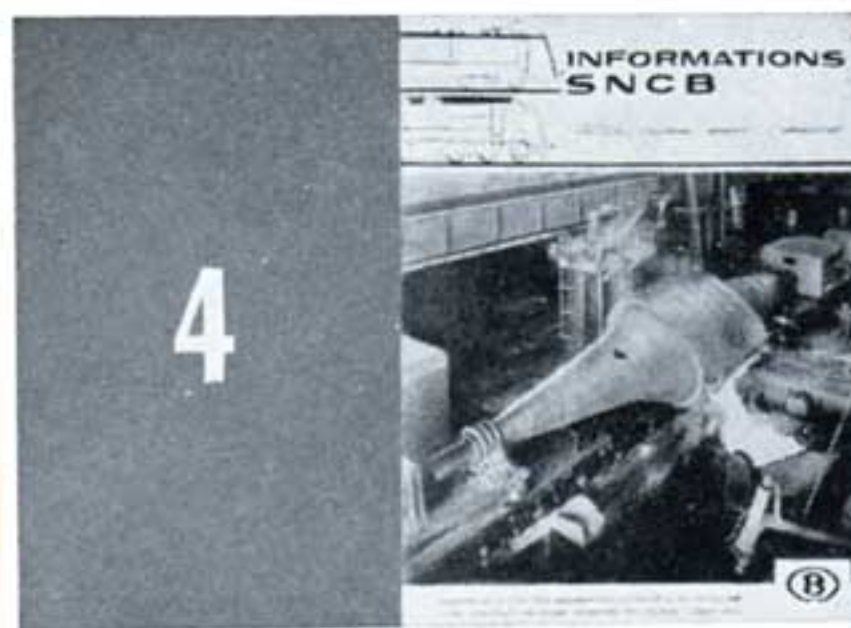
AVRIL 1964

Adaptation de certains tarifs au 1er avril 1964, p. 2 / Le culbuteur de wagons, p. 3 / Arrimage du matériel fragile, p. 7 / L'aviation et les chemins de fer, p. 8 / Belgique-Côte d'Azur sans devoir traverser Paris, p. 9 / Europabus, programme 1964, p. 10 / Employeurs, ce problème est aussi le vôtre, p. 11 / Voyagez en train avec votre voiture, p. 12 / Nouvelle présentation de l'indicateur des trains, p. 14 / Dégradation des routes, p. 15 / Tarifs applicables au trafic de marchandises entre l'Allemagne et la Belgique. - Avis tarifaires, p. 16.



JUIN 1964

Un voyage confortable s'effectue les mains libres, p. 2 / L'évolution du trafic de la S.N.C.B. en 1963, p. 3 / Si vous avez des problèmes d'extension ou de stockage, p. 4 / Marchandises, p. 5 / La force d'attraction de la zone portuaire gantoise, p. 6 / Abonnements sociaux, p. 9 / Depuis le 31.5.64: nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger, p. 10 / Vogelfluglinie, p. 16 / Les contrôles des voyageurs par la S.N.C.B. sont-ils abusifs?, p. 17 / Des trains pour hommes d'affaires, p. 19 / Dédouanement des exportations vers la France, p. 21 / Mouvement dans nos agences commerciales, p. 22 / Incohérence et humour anglais, p. 22 / Divers, p. 23.



OCTOBRE 1964

Le zoning industriel Ghlin-Baudour, p. 2 / 90 tonnes de fonte en fusion de Couillet à Chertal, p. 5 / Cet hiver encore les trains auto-couchettes iront jusqu'à la Côte d'Azur, p. 7 / L'automatisation de la gestion du matériel roulant, p. 8 / Les nouvelles rames TEE électriques, p. 9 / Le nouveau tunnel sous l'Escaut et l'évolution de la desserte ferroviaire d'Anvers, p. 11 / Chargements autoportants, p. 14 / Intercom donne l'exemple. Le déchargement automatique des trains de charbon, p. 16 / Modification de la loi de 1891, p. 18 / Débits comparés rail/route, p. 19 / Transport de charbon par temps de gel: mesures à prendre, p. 20 / Horaires internationaux, p. 21 / Nouvelle structure de la direction commerciale des chemins de fer belges. - Avis tarifaires, p. 22 / Terrains et bâtiments industriels disponibles, p. 23.



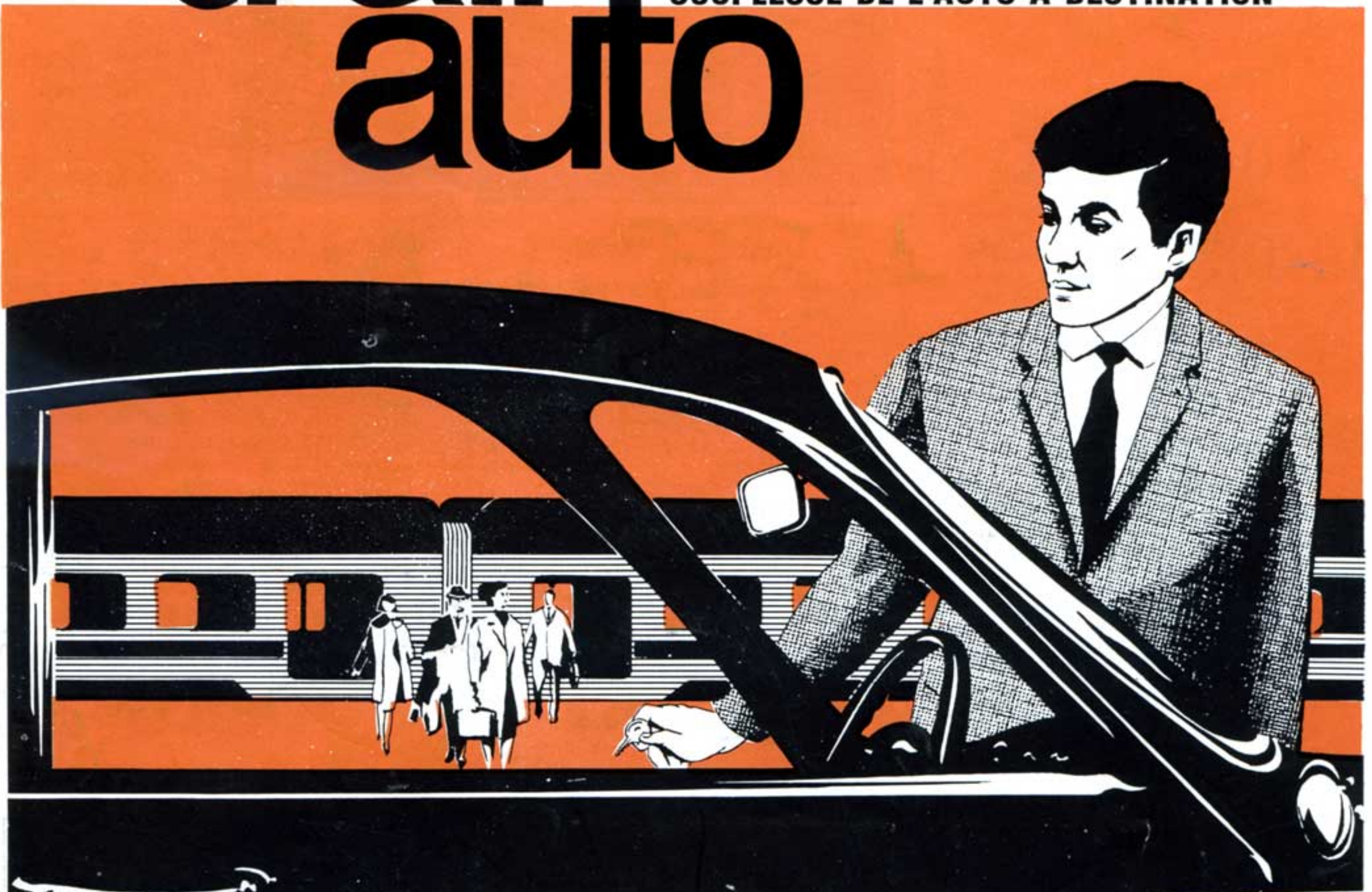
DECEMBRE 1964

Réforme de la tarification applicable aux marchandises par wagons complets, p. 3 / L'expansion de la sidérurgie caroloréennaise, p. 6 / Marchandises fragiles en vrac, p. 11 / Le trafic de navette vers l'agglomération bruxelloise, p. 13 / L'automatisation de l'approvisionnement en charbon de la centrale électrique « EBES Rodenhuize », p. 15 / Les horaires des trains internationaux ont été revus à Stockholm, p. 17 / Mouvements dans nos agences commerciales, p. 18.



# train auto

CONFORT ET VITESSE DU TRAIN  
SOUPLESSE DE L'AUTO A DESTINATION



## EN BELGIQUE

Si vous voulez louer une auto sans chauffeur dans un des centres ci-après, il vous suffit de commander la voiture, avant votre départ, en téléphonant directement à l'un des loueurs repris ci-dessous ou en adressant votre demande à l'une des principales gares.

ANVERS	tél. 31.09.32
BRUXELLES	tél. 37.12.80 37.12.89
CHARLEROI	tél. 32.35.35
GAND	tél. 26.19.01
LIÈGE	tél. 52.21.36

## A L'ETRANGER

Dans de nombreuses villes d'Europe, une voiture sans chauffeur peut vous attendre à la gare d'arrivée. Réservez-la dès avant votre départ en vous adressant :

- 1) pour l'Allemagne - à toute gare belge importante.  
Renseignements : représentation en Belgique de la Deutsche Bundesbahn, 23, rue du Luxembourg, Bruxelles - Tél. 12.53.39
- 2) pour la France - Chemins de Fer Français, 25, Bd Ad. Max, Bruxelles Tél. 17.00.20

- 3) pour la Grande-Bretagne - British Railways, 41, Bd Ad. Max, Bruxelles Tél. 17.92.02
- 4) pour l'Italie - Compagnie Italienne du Tourisme - 70, Bd de l'Impératrice, Bruxelles - Tél. 12.31.86
- 5) pour les Pays-Bas - Nederlandse Spoorwegen, 45, Cantersteen, Brux. Tél. 12.83.45
- 6) pour les autres pays - aux agences de voyage ou aux grandes chaînes de location de voitures.

*P. Francken*

CHEMINS DE FER BELGES

