

INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL NUMERO 5 / DECEMBRE 1965



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3653





NUMERO 5 — DECEMBRE 1965

Photo couverture: *Wagon-citerne calorifugé en cours de déchargement à l'ARBED - usines de Belval.*

SOMMAIRE

	Page
Le nouveau directeur commercial de la S.N.C.B.	3
Les techniques „Rail-route”	4
Les containers Collico	7
Trains internationaux	8
Allez cet hiver en train de nuit à la Côte d'Azur	9
L'expansion économique en Flandre-Occidentale	10
La S.N.C.B. à la conquête des transports d'hydrocarbures	15
Suppression du contrôle à l'entrée des gares	18
Sommaire Informations S.N.C.B. 1965	18
Transport exceptionnel	19
Train + auto	20

Le nouveau
directeur commercial
de la S.N.C.B.

Lay-out: L. Tack.

Photos: Putman, Sado, Van Rafelghem, Algeco.

Impr.: Omega s.a., Anvers.

Le 29 octobre dernier, le conseil d'administration a appelé à cette haute fonction, M. R. WEBER, ingénieur civil A.I.Br.

M. WEBER est âgé de 52 ans. Il est Bruxellois.

Entré au chemin de fer, à Anvers, en 1937, il a poursuivi sa carrière au service de l'exploitation jusqu'en 1952.

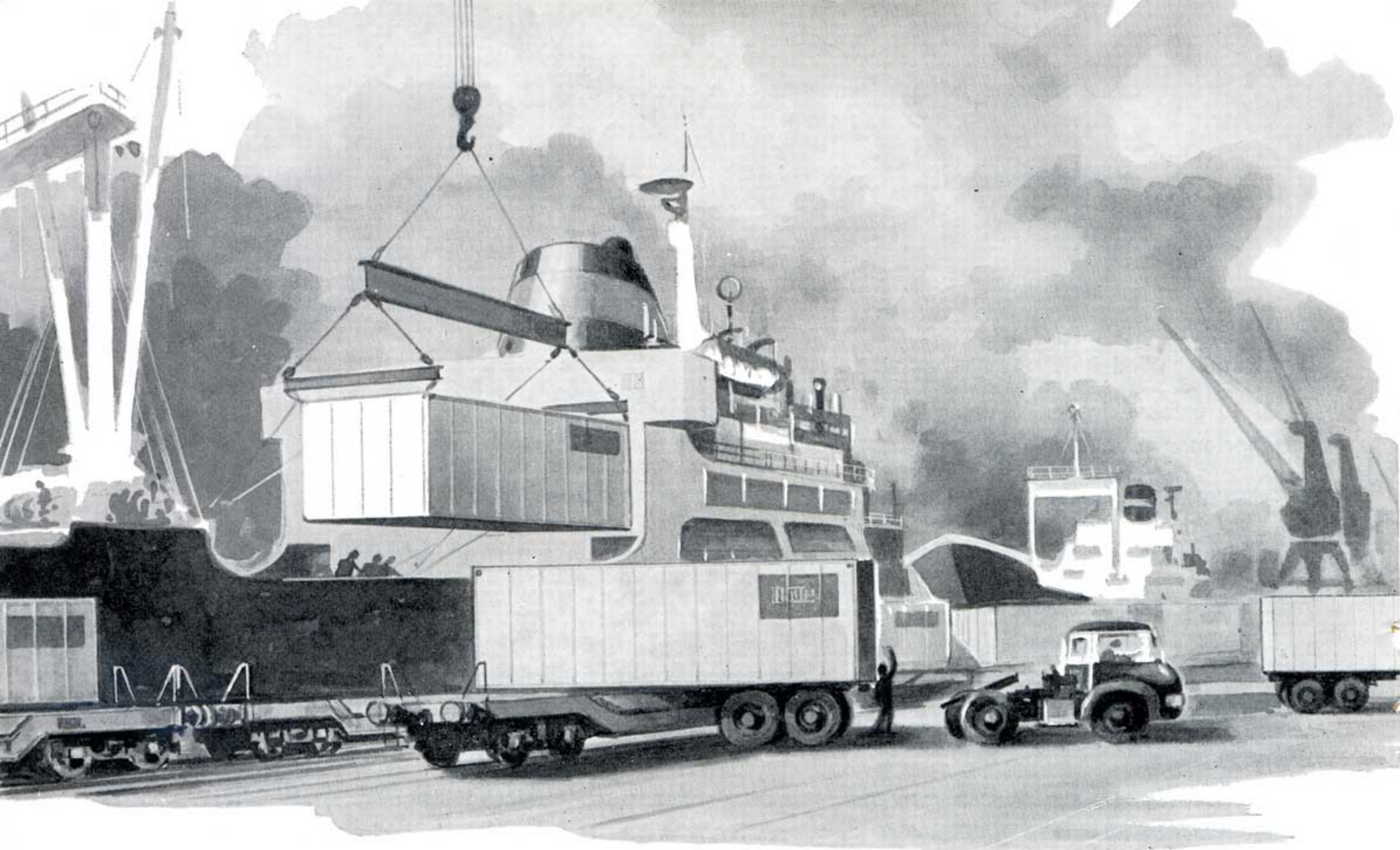
En 1951, il participe à un voyage d'études aux Etats-Unis sous le patronage de l'O.E.C.E. Il effectuera, plus tard, un autre voyage au Congo. Après une interruption durant laquelle il assume la fonction de secrétaire particulier du président du Comité Permanent de la S.N.C.B., il prend, en 1954, la direction d'une filiale des chemins de fer: la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats.]

Au cours des onze années passées au service de cette entreprise, qu'il dirigea brillamment, M. WEBER put établir de nombreux contacts avec les milieux ferroviaires et commerciaux de la plupart des pays européens. Ces contacts furent, cela va sans dire, particulièrement étroits et suivis avec la Grande-Bretagne.

Comme administrateur délégué de la Société des Ferry-Boats, M. WEBER a mis sur pied entre la Grande-Bretagne et le continent la première organisation de transport de véhicules routiers par voie maritime, selon le système « roll on, roll off », entre Tilbury et Anvers. Cette organisation fonctionne en collaboration avec les British Road Services.

En 1963, M. WEBER participe à la création de Transfribel, la filiale ferroviaire assurant les transports frigorifiques par route avec du matériel de la plus haute qualité. Il en a été jusqu'à présent l'administrateur délégué.

Outre son dynamisme, M. WEBER est connu pour son esprit novateur, disons même non-conformiste. Nous sommes convaincus que nos clients n'auront qu'à se féliciter de sa nomination.



Synthèse du système « Flexi-Van »

Depuis quelques années, une collaboration fructueuse s'établit entre les transporteurs routiers et le chemin de fer, dans le domaine des transports à longue distance.

Le principe de base de cette collaboration consiste à charger sur wagon, les camions, semi-remorques routières ou containers de grande capacité, chargés de marchandises et confiés aux transporteurs routiers, pour effectuer par rail le transport principal entre des centres déterminés. Ce procédé offre des avantages de régularité et de vitesse appréciables, tout en éliminant des routes internationales un contingent de « poids lourds » qui sinon aggraverait encore la saturation que tout le monde déplore.

Des réalisations très intéressantes dans ce domaine ont déjà vu le jour en France, en Allemagne et en Grande-Bretagne.

Un facteur nouveau a rendu plus impérieuse pour les chemins de fer européens la nécessité de s'adapter à cette nouvelle technique. Il s'agit du développement considérable qu'ont pris aux Etats-Unis depuis quelque temps, les transports de marchandises en containers de grande capacité. Certes le procédé « piggy-back » y avait d'abord eu la faveur des chargeurs, mais cette méthode qui consiste à placer les camions ou

remorques routières sur wagon, comporte certains désavantages. Il y a d'abord le fait que le rapport poids de la marchandise/tare est peu satisfaisant. En outre, le procédé piggy-back est trop onéreux, sauf pour les trafics de cabotage. Il n'est donc pas indiqué pour des expéditions vers des pays d'outremer.

C'est pourquoi les utilisateurs et les transporteurs américains ont étudié une technique nouvelle (Flexi-Van) consistant à charger des marchandises dans des containers d'une capacité pouvant même aller au-delà de 20 tonnes (30 à 60 m³). Certains de ces containers peuvent être munis d'un train de roues amovible, ce qui en fait, pour les transports terminaux, des semi-remorques pouvant être conduites par un tracteur ordinaire. Par contre, les transports maritime et ferroviaire peuvent s'organiser sur la base « container », ce qui améliore considérablement la rentabilité.

A l'heure actuelle, des milliers de ces containers sont utilisés aux Etats-Unis et leur emploi est de plus en plus fréquent pour les voyages d'outremer et notamment vers l'Europe. Leur présence au port d'Anvers se multiplie de manière spectaculaire.

Les chemins de fer européens, intéressés par cette nouvelle technique, sont sur le point de réaliser, avec la collaboration de

la société privée « Railroute Transeurope » déjà connue internationalement sous le vocable « T.E.R.R.E. », et dont le siège est établi 24, avenue Marnix à Bruxelles, une organisation de trains directs entre les ports de Rotterdam et d'Anvers, d'une part et l'Italie, d'autre part.

Ces trains partiront d'Anvers quatre fois par semaine dans la soirée, et arriveront le jour B à Milan, d'où ils repartiront le soir, pour rejoindre Anvers dans le courant de la journée C. Nous ne doutons pas que cet acheminement extrêmement rapide connaîtra un grand succès tant auprès des chargeurs maritimes que des firmes qui utiliseront les grands containers pour leurs transports « locaux » entre la Belgique et l'Italie. — Un terminus spécialisé pour le chargement et le déchargement sur et ex-wagon sera installé au port d'Anvers, ainsi que dans certaines gares italiennes desservant des centres industriels importants. Il est entendu que le trafic proprement dit, « de domicile à domicile », restera aux mains des transporteurs privés, le chemin de fer se bornant en l'occurrence à assurer la traction entre les terminus spécialisés.

...

Il est évident que ces trains pourront également être utilisés pour d'autres techniques de transport mixte rail-route

LES TECHNIQUES "RAIL-ROUTE"

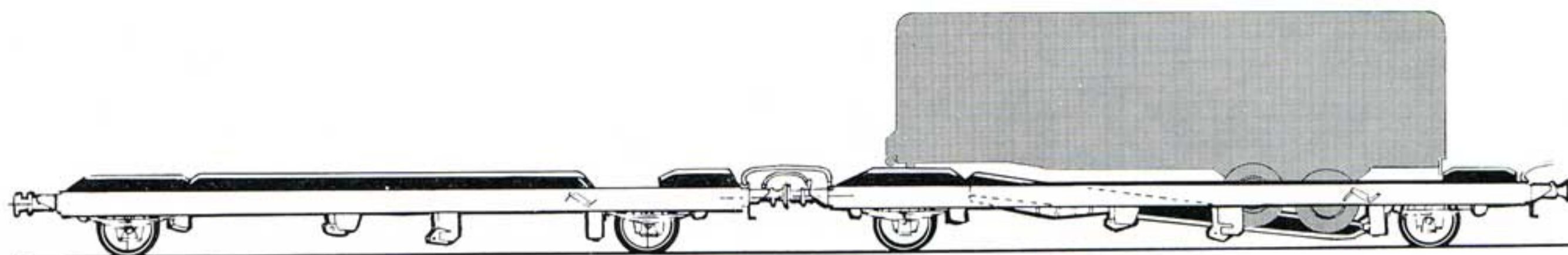
Flexi-Van — Kangourou — U.F.R.



Container « Flexi-Van » pourvu du train de roues amovible et remorqué par tracteur.



Container « Flexi-Van » pourvu du train de roues amovible.



▲ Figure a. Le système « Kangourou ». Rails de guidage en position haute (à gauche), en position basse (à droite).



◀ La remorque « Kangourou » prend place sur le wagon.

tels que les systèmes « Kangourou » et « U.F.R. ».

Le système « Kangourou »,¹ se caractérise par la grande capacité (23 T et 54 m³) des remorques transportées. Il utilise en guise de matériel ferroviaire des wagons qui comportent, entre les deux longerons, deux rails longitudinaux de guidage formant pont-levis et sur lesquels circulent les semi-remorques. Ces rails peuvent prendre deux positions :

— la position haute qui permet la circulation des semi-remorques d'un wagon à l'autre ;

— la position basse, abaissant la semi-remorque pendant le trajet ferroviaire afin de l'inscrire dans le gabarit.

Ces positions sont indiquées schématiquement à la figure a.

Le chargement et le déchargement des semi-remorques sont opérés par un tracteur approprié.

L'accès au premier wagon est réalisé par l'intermédiaire d'une rampe mobile.

Pour ce qui est du matériel routier, tous les types normaux de semi-remorques peuvent être transportés à condition qu'elles soient pourvues :

- de pneus jumelés et d'un écartement normal d'axe en axe des jantes ;
- d'un attelage conçu selon les normes S.A.E. ;
- de pneus de type standard ;
- de dimensions telles qu'elles n'empiètent pas sur le gabarit.

Les semi-remorques doivent en outre aussi avoir subi les trois adaptations particulières suivantes :

1. A l'avant, le placement d'un dispositif auxiliaire d'attelage à rotule, nécessaire à l'accouplement au tracteur de manœuvre.
2. Le remplacement des entretoises des roues à pneus jumelés par des entretoises à profil spécial permettant la circulation sur les rails de guidage et de centrage équipant le pont-levis du wagon.
3. Le placement d'un dispositif simple permettant d'escamoter les plaques sur lesquelles sont fixés les feux arrières, les feux stop et les signes distinctifs.

Sur le réseau ferroviaire français, 246 wagons kangourous assument un trafic important entre des centres très éloignés. L'actuelle relation Paris-Rotterdam pourrait permettre notre liaison au réseau « Kangourou » français. Dans cette op-

tique, il est envisagé d'associer à celui-ci les centres de Bruxelles et d'Anvers.

Le système « Rail-route » UFR² est également fort répandu en France. On y trouve en effet plus de 2500 semi-remorques appropriées. L'exploitation est en mains de la Société GTTM³ qui travaille en étroite collaboration avec la SNCF.

Le wagon porteur est un wagon plat ordinaire équipé de 2 rails longitudinaux sur lesquels circulent les semi-remorques lors du chargement et du déchargement. La semi-remorque routière est conçue de façon à ce qu'elle s'inscrive dans le gabarit international de chargement lorsqu'elle se trouve sur le wagon porteur. Elle présente par ailleurs les particularités suivantes :

- des jantes auxiliaires à boudins sont montées sur les roues arrières ;
- les roues auxiliaires, montées à l'avant, sont également des roues à boudins.
- le système d'attelage remorque-tracteur est d'un type spécial avec flèche basculable.

La semi-remorque existe en plusieurs versions :

- le fourgon normal présentant 7 à 17 tonnes de charge utile;
- le fourgon pour denrées périssables;
- la citerne pour le transport de vins et autres liquides.

Le tracteur routier est un engin normal mais équipé d'un attelage mixte permettant la traction des semi-remorques ordinaires et des semi-remorques UFR.

Le chargement et le déchargement des véhicules UFR sont effectués à l'extrémité d'une voie aboutissant à une rampe surélevée.

Anvers et Bruxelles sont les deux centres actuellement desservis.

¹ Notre bulletin n° 3 de 1963 contenait déjà un article détaillé sur les wagons « kangourou ».

² UFR: Société pour l'Union des Transports Ferroviaires et Routiers.

³ GTTM: Groupement Technique des Transporteurs Mixtes Rail-Route.



Au-dessus: Semi-remorque routière U.F.R. arrimée sur le wagon porteur.

En dessous: Semi-remorque U.F.R. lors du transport routier terminal.

pour vos expéditions louez des containers **COLLICO**



ouvert



replié

Les **COLLICOS** sont des containers en aluminium entièrement repliables.

Il en existe 5 types de capacités s'échelonnant de 53 à 450 dm³.

Pour vos envois par chemin de fer la location de **COLLICOS** offre des avantages appréciables:

- taxation sur le poids réel de la marchandise;
- emballage des produits réduit au minimum;
- risques d'avaries éliminés;
- retour gratuit du **COLLICO** vide.



LOCATION ET DOCUMENTATION AUPRES DE
LA FILIALE DE LA S.N.C.B.

S.A. EDMOND DEPAIRE

94, AVENUE DU PORT A BRUXELLES
TEL. 02/26.98.20

TRAINS INTERNATIONAUX

Amélioration des horaires à partir du 22 mai 1966

1. Le point le plus important à noter est la répercussion favorable de l'électrification de la ligne Liège-Cologne, sur les horaires d'été des *trains internationaux pour l'Allemagne* et au-delà.

2. De nombreuses améliorations sont également prévues pour les *trains autos-couchettes*, à commencer par la relation Ostende-Munich qui profite évidemment de l'électrification susdite.

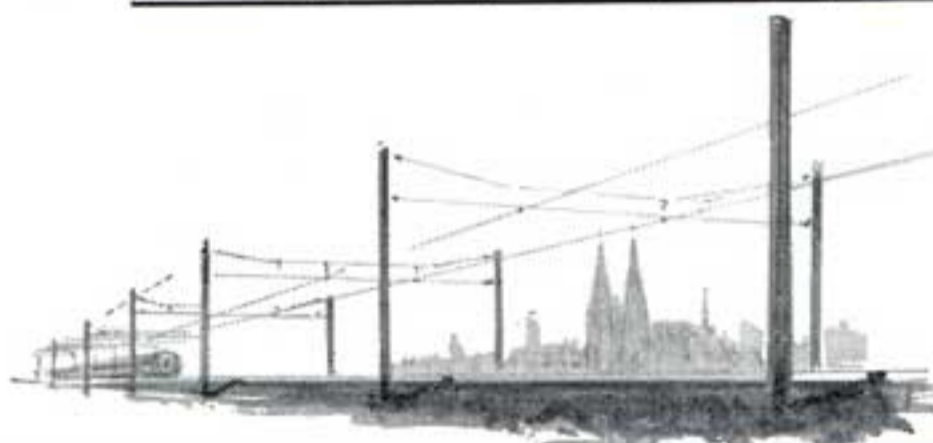
3. En ce qui concerne les *Trans-Europ-Express*, on note, outre quelques modifications de parcours, des réductions notables des temps de parcours. Voici, en peu de mots, quelques détails concernant chacun des points cités.

1 Trafic Belgique-Allemagne et au-delà :

a. Sept trains effectueront journalièrement le trajet Bruxelles-Cologne en moins de 2h35. Les plus rapides le feront en 2h20 à peine.

Un de ces trains part d'Anvers-Central, tandis que quatre autres partent d'Ostende. Ces derniers comportent aussi des voitures du service intérieur s'arrêtant à la frontière.

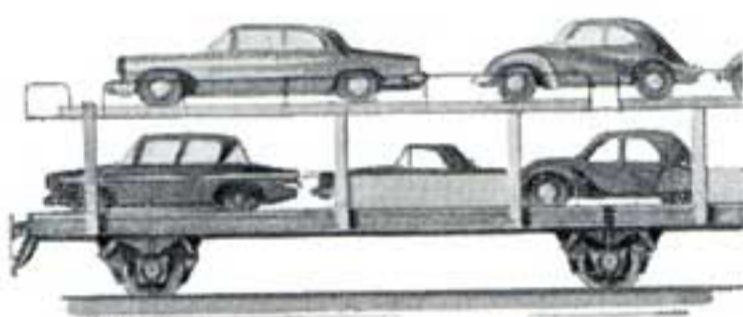
	8.10	8.51	10.51	12.51		18.51	D Oostende	A	↑	11.13
							D Antwerpen (Cl)	A		
7.00	8.50	10.20	12.20	14.20	16.18	20.20	D Brussel (Nd)	A		9.46
7.56	9.46	11.21	13.21	15.21	17.15	21.21	D Liège (Gins)	A		8.42
9.22	11.13	12.51	14.49	16.53	18.43	22.53	A Köln	D		7.08



b. L'express Vienne-Ostende arrivera à Bruxelles-Nord à 12h21 au lieu de 12h59, ce qui représente un gain de temps de 38 minutes.

Pour le Dalmatia-Express, la réduction du temps de parcours est de plus d'une

2 Trains « Autos-couchettes »



Ostende-Munich.

Le nouvel horaire comporte une réduction de deux heures en direction de Munich et d'une heure en direction d'Ostende. En outre, les heures de départ et d'arrivée sont plus favorables que par le passé.

20h45	↓	Ostende	↑	11h38
22h16	↓	Schaerbeek	↑	10h05
9h14	↓	München	↑	22h17

Ce train circulera chaque jeudi, du 22 mai au 26 septembre 1966.

Ostende-Brigue-Milan.

La nouveauté réside dans la desserte de Brigue. Les départs sont prévus les samedis du 28 mai au 17 septembre, ainsi que les lundis du 4 juillet au 15 août. Toutefois, Brigue est uniquement desservie le samedi.

3 Trans - Europ - Express



Les TEE Saphir et Diamant auront tous deux Bruxelles comme point de départ. Leur temps de parcours déjà très court a encore été réduit.

SAPHIR				
16h56	↓	Bruxelles	↑	13h07
21h58	↓	Frankfurt	↑	8h20
DIAMANT				
8h00	↓	Bruxelles	↑	20h32
11h49	↓	Dortmund	↑	16h35

heure. Il circulera en 1966 sous l'horaire suivant :

18h52 ↓ Bruxelles ↑ 11h22
18h15 ↓ Rijeka ↑ 11h30

Pour le Paris-Scandinavie-Express, la réduction du temps de parcours sur le trajet Bruxelles-Copenhague est également de près d'une heure.

		19.01	20.13	22.13	22.45
14.02	15.02	17.35	18.45	20.44	22.07
13.05	14.05	16.27	17.41	19.43	21.10
11.34	12.39	14.58	16.03	18.16	19.46

8h25 ↓ Bruxelles ↑ 12h21
9h25 ↓ København ↑ 21h15

Le Nord-Express de son côté permet également d'effectuer plus rapidement le trajet Liège-Copenhague. Le voyageur gagne une demi-heure, tant à l'aller qu'au retour.

Schaerbeek-St. Raphaël.

Ce train a été accéléré d'une demi-heure et l'arrivée à St. Raphaël fixée à 10h10. Les jours de départ sont : les dimanches du 22 mai au 25 septembre 1966 et les samedis du 1er octobre 1966 au 29 avril 1967.

Schaerbeek-Narbonne.

L'horaire reste inchangé. Le train circule chaque vendredi du 27 mai au 23 septembre 1966, ainsi que chaque mercredi du 29 juin au 31 août 1966.

Schaerbeek-Avignon.

Ici également, aucune modification n'a été apportée à l'horaire. Départ chaque jeudi du 30 juin au 1er septembre 1966.

Le gain de temps varie entre 10 minutes et une demi-heure suivant le train et la direction. Pour le Pasifal et le Paris-Ruhr également, l'horaire a encore été accéléré.

PARSIFAL

7h23 ↓ Paris ↑ 23h25
11h10 ↓ Liège ↑ 19h38
17h27 ↓ Hamburg ↑ 13h24

Sur le trajet Liège-Hambourg, le voyageur

c. Trafic France-Belgique-Allemagne.

Pour la relation de nuit Paris-Berlin par le train 197, un gain de temps d'environ trois heures est à noter.

23h15 ↓ Paris ↑ 6h40
5h19 ↓ Liège ↑ 23h56
11h25 ↓ Hannover ↑ 17h25
16h50 ↓ Berlin ↑ 11h42

Pour les voyageurs partant de Liège, cela représente une relation de jour rapide vers Berlin avec un gain de temps de 2h47 par rapport à l'horaire antérieur.

L'amélioration de la relation de jour Paris-Hanovre par le train 181, bien que moins spectaculaire, vaut également la peine d'être notée.

7h52 ↓ Paris ↑ 22h06
12h46 ↓ Liège ↑ 17h28
18h47 ↓ Hannover ↑ 11h26

Sur le trajet Liège-Hanovre, on gagne maintenant plus d'une demi-heure à l'aller et presque trois quarts d'heure au retour.

Liège-Avignon / Liège-Narbonne / Liège-St. Raphaël.

Pour la saison prochaine, Liège disposera de trois trains autos-couchettes. Les horaires se présentent comme suit :

Bressoux	↓	20.12	18.25	20.12
Avignon		8.32	—	—
St. Raphaël		—	10.10	—
Narbonne	↓	—	—	11.05
Narbonne	↓	—	15.15	—
St. Raphaël		14.34	—	—
Avignon		—	—	18.05
Bressoux	↓	7.08	7.08	7.08

Les départs sont prévus le jeudi pour St. Raphaël, le vendredi pour Narbonne et le samedi pour Avignon, du 26 mai au 7 octobre 1966.

gagne environ un quart d'heure à l'aller et près d'une demi-heure au retour.

PARIS-RUHR

17h45 ↓ Paris ↑ 12h32
21h30 ↓ Liège ↑ 8h50
0h25 ↓ Dortmund ↑ 6h03

Pour la relation Liège-Dortmund, on note également un gain d'un quart d'heure à l'aller et d'environ une demi-heure au retour.

Allez cet hiver en train de nuit à la Côte d'Azur

La traversée de Paris complique singulièrement la vie des voyageurs belges, obligés, à leur arrivée en gare de Paris Nord, de gagner Paris Lyon par des moyens divers.

Supprimez donc à volonté cette escale à Paris : *allez à la Côte d'Azur en train de nuit*. Vous gagnerez un jour de vacances à l'aller, un autre au retour ; après une nuit de sommeil tranquille, vous débarquerez frais et dispos à votre lieu de destination.

Quels sont les trains qui vous permettent jusqu'en avril prochain d'effectuer le voyage de nuit Bruxelles-Côte d'Azur, d'une seule traite et dans de parfaites conditions de confort ?

Vous disposez pendant la période hivernale :

1. *Des voitures couchettes de 2e classe* reliant directement Bruxelles à Vintimille et faisant partie du train n° 126 qui part de Bruxelles Midi à 14h21. Sans avoir quitté votre place, vous arrivez à Nice le lendemain, à 8h19 ou à Vintimille à 9h45.

2. Pendant les périodes de pointes suivantes :¹

— du 17 au 24 décembre ;

— du 31 décembre au 5 janvier ;

— du 30 mars au 14 avril, il vous sera également possible d'emprunter le train n° 144 qui part de Bruxelles Midi à 19h06 et qui, *ces jours-là, comportera des voitures-couchettes de 2e classe et un wagon-lits* qui seront remorqués jusqu'à Nice (11h26), toujours sans changement à Paris.

A noter que, durant la période d'été, ce train n° 144 comporte *chaque jour* ces mêmes voitures-couchettes et ce wagon-lits acheminés jusqu'à Vintimille.

Les chemins de fer rendent de plus en plus commodes les longs déplacements vers des vacances ensoleillées.

¹ Le retour vers Bruxelles se situe le lendemain des jours faisant partie des périodes indiquées.

L'EXPANSION ECONOMIQUE EN FLANDRE OCCIDENTALE

Depuis 1950, le nord de la Flandre Occidentale connaît un essor économique remarquable.

Cet essor s'est surtout manifesté dans le triangle Ostende-Zeebrugge-Bruges.

Le creusement du bassin industriel dans le port de Bruges et la mise en vente des terrains disponibles dans la parc industriel situé sur la rive ouest du canal sont autant d'éléments qui ont favorisé cette évolution. Des activités nouvelles sont nées, des firmes installées en ville ont transféré leurs ateliers et magasins vers le nouveau parc. La transformation a débuté en 1956 et le fait que la main-d'œuvre utilisée en 1964 dépassait les 4.000 unités, démontre l'importance de cette expansion.

Parmi les établissements les plus importants citons :

- la S.A. Compagnie belge de Radio et de Télévision (C.B.R.T.), où le millionième appareil de télévision a quitté la chaîne de montage au début de cette année ;
- la S.A. Outboard Marine Belgium, d'origine américaine : fabrication de moteurs pour yachts et vedettes, destinés à l'exportation ;
- la Pemco Glidden International C.A., également d'origine américaine : fabrication de plastique et de couleurs en poudre ;
- la S.A. Scott et Williams, d'origine américaine encore, productrice de machines à tricoter ;

— Eurocolor (S.A. Franco-Belge) : usine de couleurs et vernis ;

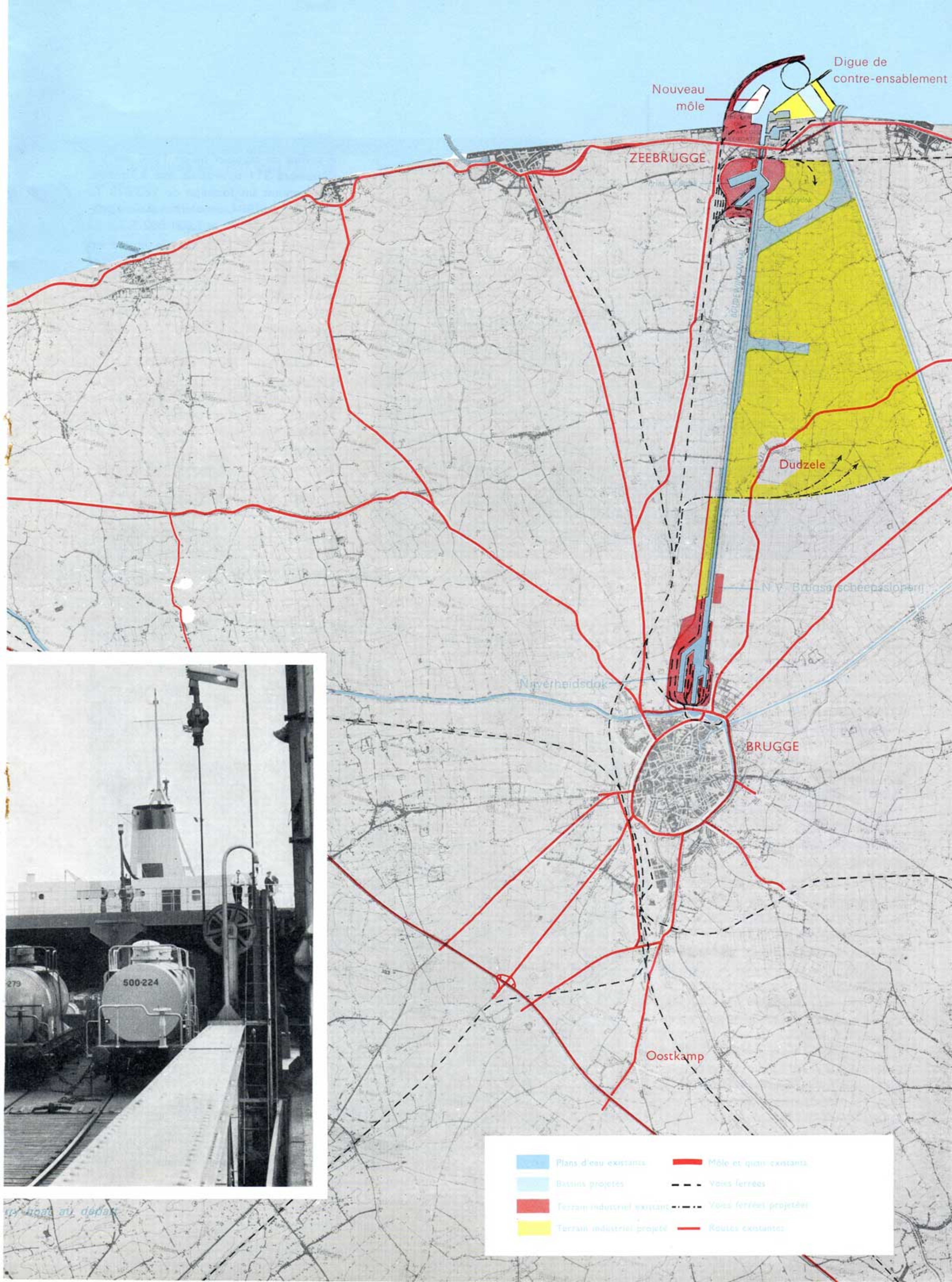
— la centrale de fabrication de béton des Cimenteries d'Obourg ;

— trois chantiers de démolition, les firmes Van Heyghen frères ; Bakker Jacques & fils et la S.A. Brugse Scheepsloperij, où des bateaux de mer désaffectés sont livrés à la démolition, la mitraille étant principalement exportée.

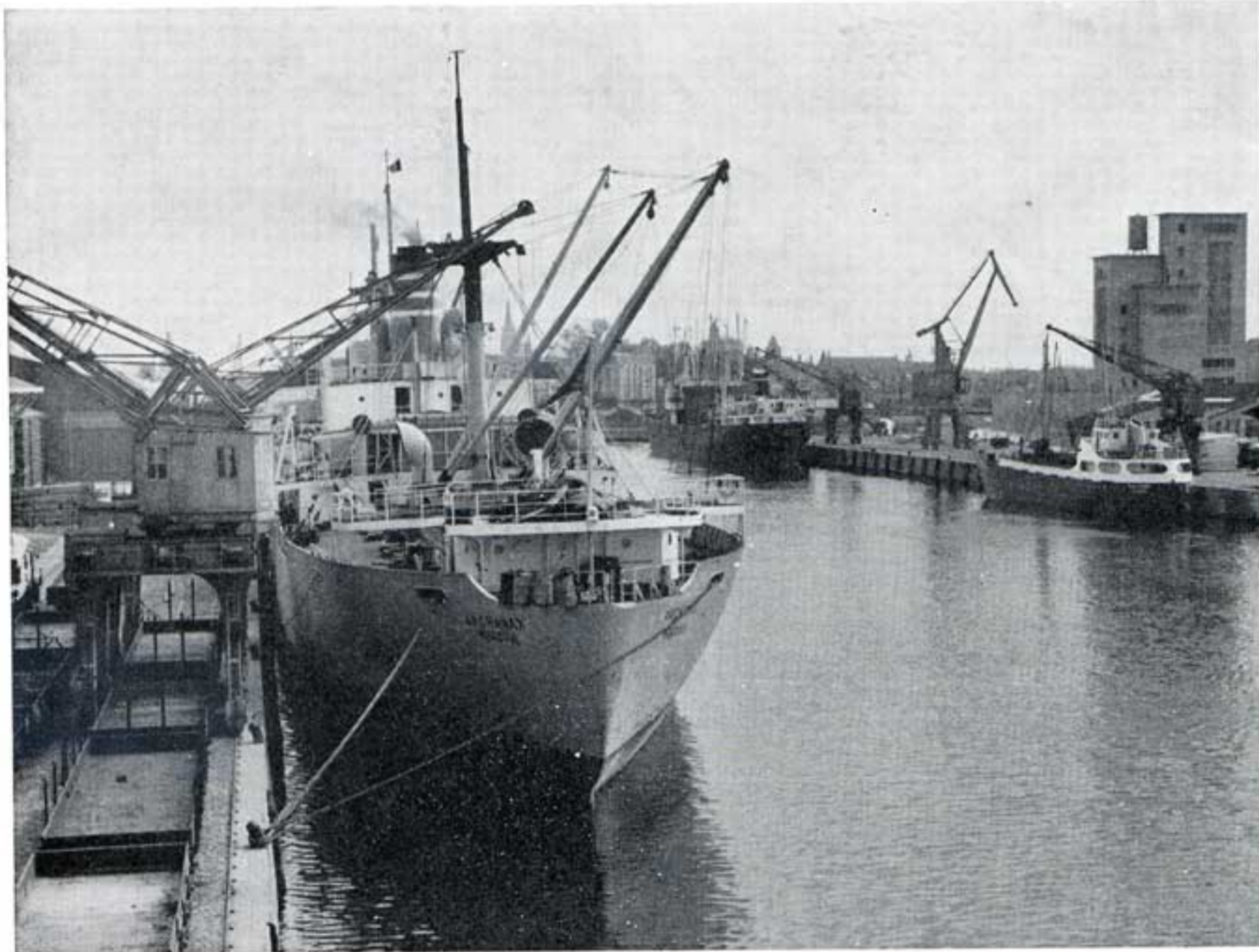
Par suite de la conjoncture actuelle, la production de tous ces établissements se situe à un niveau élevé, ce qui confère au complexe portuaire de Bruges un aspect d'activité intense. Comme la plupart des usines sont raccordées au chemin de fer, celui-ci y joue auprès d'elles un rôle important.

Mais cette expansion ne se situe pas exclusivement dans l'aire portuaire. Dans l'agglomération brugeoise aussi, on peut apercevoir bon nombre d'activités nouvelles. La Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritusfabriek vient de construire des usines modernes, afin de pouvoir développer sa production, tâche à laquelle le chemin de fer contribue en transportant chaque jour, en un temps record, la levure vers toutes les régions du pays. La S.A. La Brugeoise et Nivelles (fabrication et montage de matériel roulant) a étendu son activité à d'autres secteurs. C'est ainsi qu'y ont été érigés des ateliers de construction pour chariots élévateurs





un point au départ



Installations du port de Bruges.

il suffira de signaler qu'en 1950, on y a dénombré 911 navires de mer à l'entrée, représentant un tonnage de 153.879 T., tandis qu'en 1964, ces chiffres étaient passés à 2.061 navires et 1.501.562 T.

Zeebrugge a déjà un certain renom en tant que port pétrolier. Des navires-citernes de 40.000 T. accostent régulièrement chez la firme Sinclair, où les possibilités de stockage ont été fortement augmentées et qui assure un ravitaillement en combustibles liquides dans toute la province de Flandre Occidentale.

L'importation de mélasses des pays sud-américains dépasse les 70.000 T par an et les réservoirs spacieux de la firme Tameco assurent le stockage de cette marchandise.

Des tonnages très importants de munitions et d'explosifs sont manutentionnés au môle, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Nous serions incomplets si nous omettions de souligner le rôle très actif que jouent les services de ferry-boat. Journallement,

à fourche „Clark“, pour du matériel de terrassement „Michigan“, pour des machines de construction routière et des semi-remorques pour le transport de ciment en vrac.

La firme américaine Bus & Car, à Sint-Michiels fabrique à la chaîne pour le compte de la Continental Trailways et en vue de leur exportation vers les U.S.A. des autobus du type Silver Eagle (46 places) et Golden Eagle (32 places).

D'autre part, la firme Siemens a établi à Oostkamp la base d'une usine électronique importante employant plusieurs centaines de travailleurs.

* * *

Si l'agglomération brugeoise a connu, au cours des 15 dernières années, une forte progression économique, le complexe de Zeebrugge, avec son port de mer „rapide“ a suivi le mouvement. La S.A. Glaverbel peut s'enorgueillir d'une production très élevée de verre à vitres qu'elle exporte jusqu'aux U.S.A. et en Extrême-Orient.

La cokerie S.A. Fours à coke livre son coke tant à des aciéries scandinaves qu'aux hauts-fourneaux du Nord-Est de la France et du Grand-Duché de Luxembourg. Le chemin de fer participe largement aux transports de ces industries.

Le port de Zeebrugge connaît même à présent un important trafic de passagers. Pour illustrer l'ampleur de son expansion,



Port de Zeebrugge : transbordement sur bateau.

plusieurs de ces navires assurent la liaison ferroviaire avec la Grande-Bretagne. Ce service intéresse tout le continent européen. C'est ainsi que nous voyons les fruits et légumes d'Italie amenés en 22 heures par les trains TEEM de la frontière italo-suisse à Zeebrugge, où les wagons sont mis à bord en un minimum de temps. Pour montrer la part prise par le chemin de fer dans le mouvement du port de Zeebrugge, il suffira de mentionner qu'en 1964, un total de 26.789 wagons transportant 187.000 tonnes de marchandises ont été amenés à Zeebrugge en vue de leur embarquement pour la Grande-Bretagne et qu'au retour nous avons débarqué pendant la même année, un total de 162.000 tonnes.

Les possibilités d'avenir de Zeebrugge sont loin d'être épuisées. La construction du nouveau môle (600 m de long sur 70 m de large) dans l'arrière-port est presque terminée. Inutile de dire que l'aménagement de la rade intérieure et la création de ces quais, où pourront dorénavant accoster des navires de mer de gros tonnage, augmenteront encore le potentiel du port au cours des années à venir. L'implantation d'entreprises nouvelles se poursuit sur les terrains industriels devenus disponibles par le creusement du bassin Philippe. Après les firmes Schmitz Söhne, Distrigaz, Merckx, la firme Z.A.M. (Zeebrugge Abattoirs Maritimes) vient également de décider d'y établir de nouvelles installations.

Et dans l'hinterland, un vaste parc industriel, situé sur la rive est du canal Baudouin, entre Dudzele et Zeebrugge, attend de nouvelles usines.

Des raccordements avec le réseau ferré sont également prévus, de sorte que ces terrains bénéficieront de conditions d'exploitation favorables.

• • •

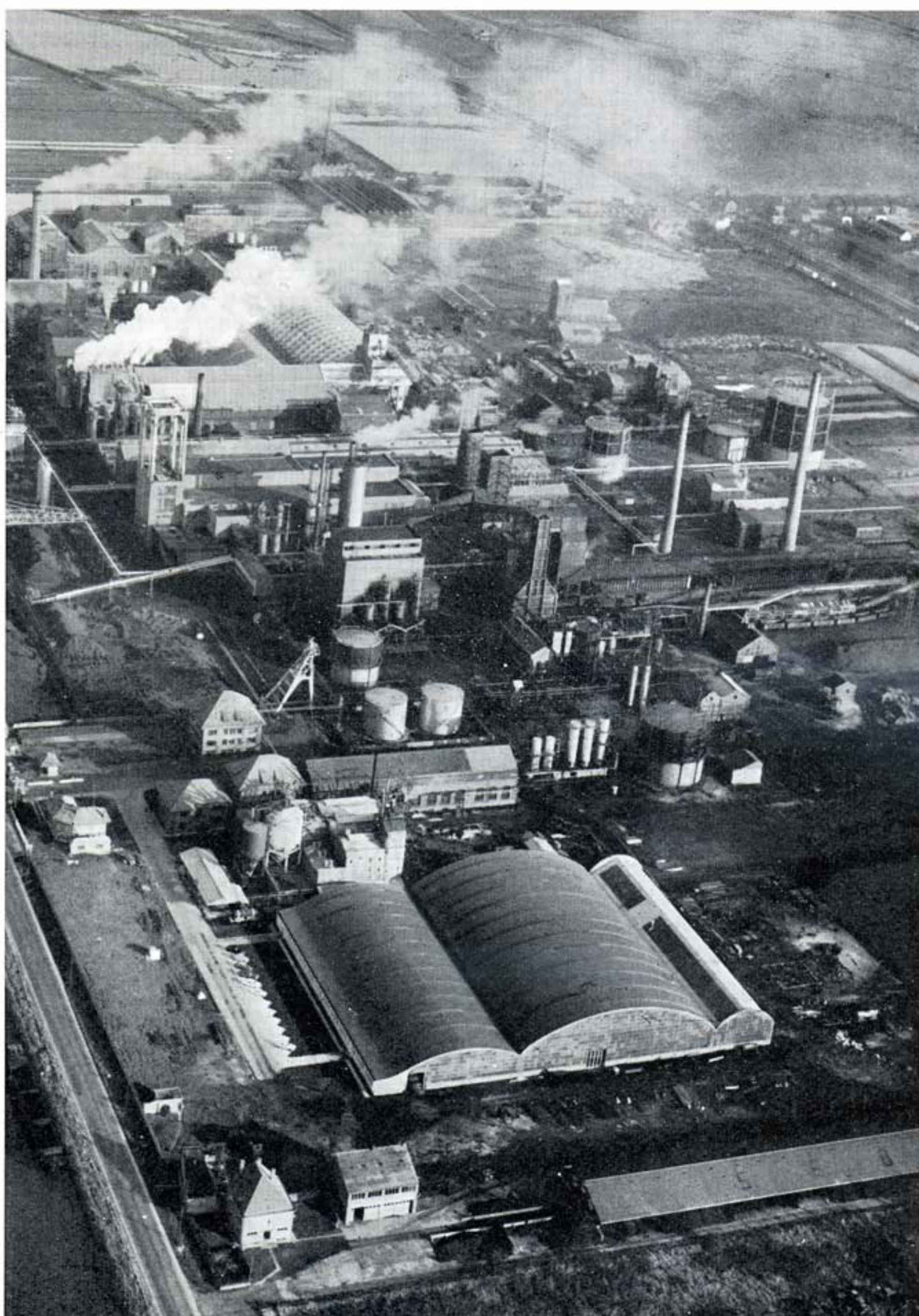
L'agglomération d'Ostende a également participé à l'expansion économique des dernières années.

Grâce à la ligne Ostende-Douvres, Ostende est le plus grand port belge en trafic de voyageurs. Chaque année, plus d'un million et demi de passagers traversent la Manche dans l'un ou l'autre sens. Depuis 1955, les services de l'Administration de la Marine peuvent s'enorgueillir d'avoir doublé leurs chiffres. Le trafic international ferroviaire au départ d'Ostende s'en est heureusement ressenti.

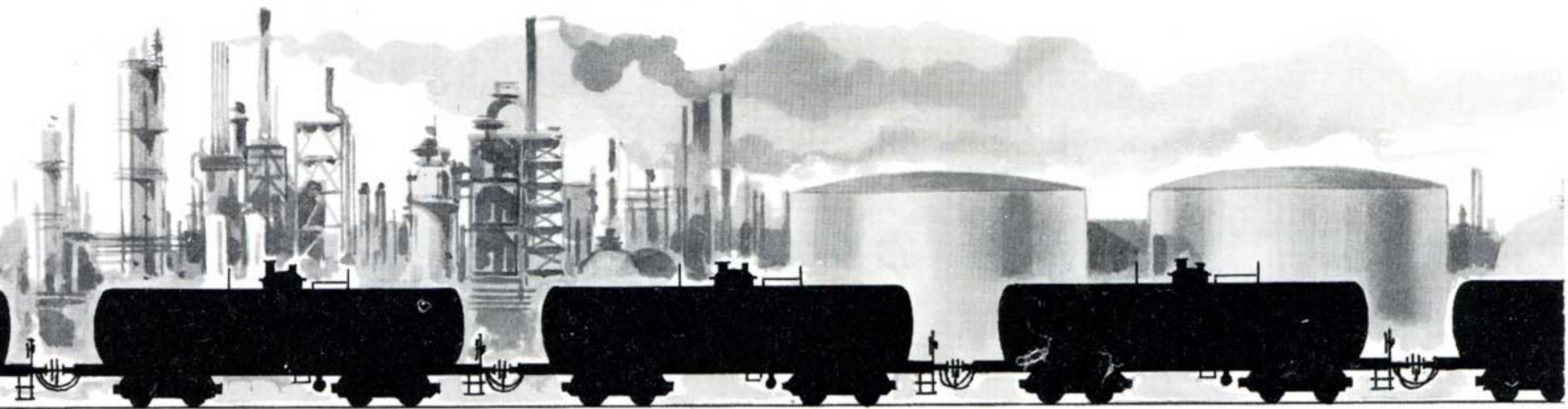
Il serait impossible de se faire une idée de l'importance d'Ostende, si on ne soulignait pas combien l'industrie poissonnière est étroitement liée à l'activité

économique de cette ville balnéaire. Les entreprises créées autour de cette industrie assurent en effet l'existence d'une main-d'œuvre très nombreuse. Annuellement, plus de 50.000 T de poisson sont débarquées. Un port de pêche moderne et un marché bien organisé facilitent l'écoulement du poisson, qui quitte journellement Ostende par train de marchandises rapide pour arriver chez le consommateur le lendemain matin, dans tous les coins du pays. Dans l'arrière-pays d'Ostende, l'industrie est également présente. A Zandvoorde, la

S.A. Union Chimique Belge livre une gamme étendue de produits chimiques, d'engrais, d'amendements et de matières premières pour la fabrication de savon en poudre. Ce complexe comprend aussi une cokerie qui achemine sa production non seulement vers les pays scandinaves, mais expédie régulièrement des trains entiers vers les aciéries du Grand-Duché de Luxembourg. Depuis fin 1964, ce complexe industriel a été complété par la construction de nouveaux bâtiments destinés à la fabrication de matières premières pour la production du nylon.



S.A. Union Chimique Belge - Usines de Zandvoorde.



CADRE DU PROBLEME.

La consommation belge des hydrocarbures est en plein développement et porte sur des tonnages considérables.

En 1964, cette consommation a été évaluée à :

Essences	: 1.396.000 t
Gasoil	: 1.988.000 t
Fuel léger	: 1.797.000 t
Fuel lourd	: 4.223.000 t

Total : **8.008.000 t**

Jusqu'ici, si la S.N.C.B. a vu se développer d'une manière substantielle son trafic d'hydrocarbures au départ des raffineries anversoises vers le Grand-Duché de Luxembourg ; son trafic vers les consommateurs belges est demeuré très modeste. Les facteurs ci-après ont déterminé cette situation défavorable :

- la distribution des sociétés pétrolières est axée sur l'approvisionnement de la clientèle soit directement par camion ou par allège, soit en passant par l'intermédiaire de dépôts établis sur une voie d'eau.
- l'évolution vers les consommations

massives est relativement récente et le problème actuel des approvisionnements est résolu au moyen de l'organisation existante.

— la S.N.C.B. ne disposait pas jusqu'ici de wagons citernes et ceux-ci constituaient, vu la durée des rotations, une charge considérable pour les sociétés pétrolières.

La politique de la S.N.C.B. doit aujourd'hui être entièrement revue en ce domaine, compte tenu de la substitution accélérée des combustibles liquides aux combustibles solides qui ont traditionnellement constitué une des bases essentielles du trafic ferroviaire.

Les études des entreprises ont abouti aux conclusions pratiques suivantes :

- aucune solution ferroviaire intéressante n'existe pour les trafics destinés à des points de consommation dispersés non raccordés et non raccordables. C'est le cas des points de vente d'essence ou encore des petites entreprises consommatrices non raccordés au réseau.
- par contre, la S.N.C.B. peut et doit

jouer un rôle important dans les transports destinés aux consommateurs industriels et aux dépôts raccordés. A cet effet, elle a réussi à mettre au point un programme d'organisation apportant les solutions techniques et commerciales nécessaires pour aboutir rapidement dans ce domaine :

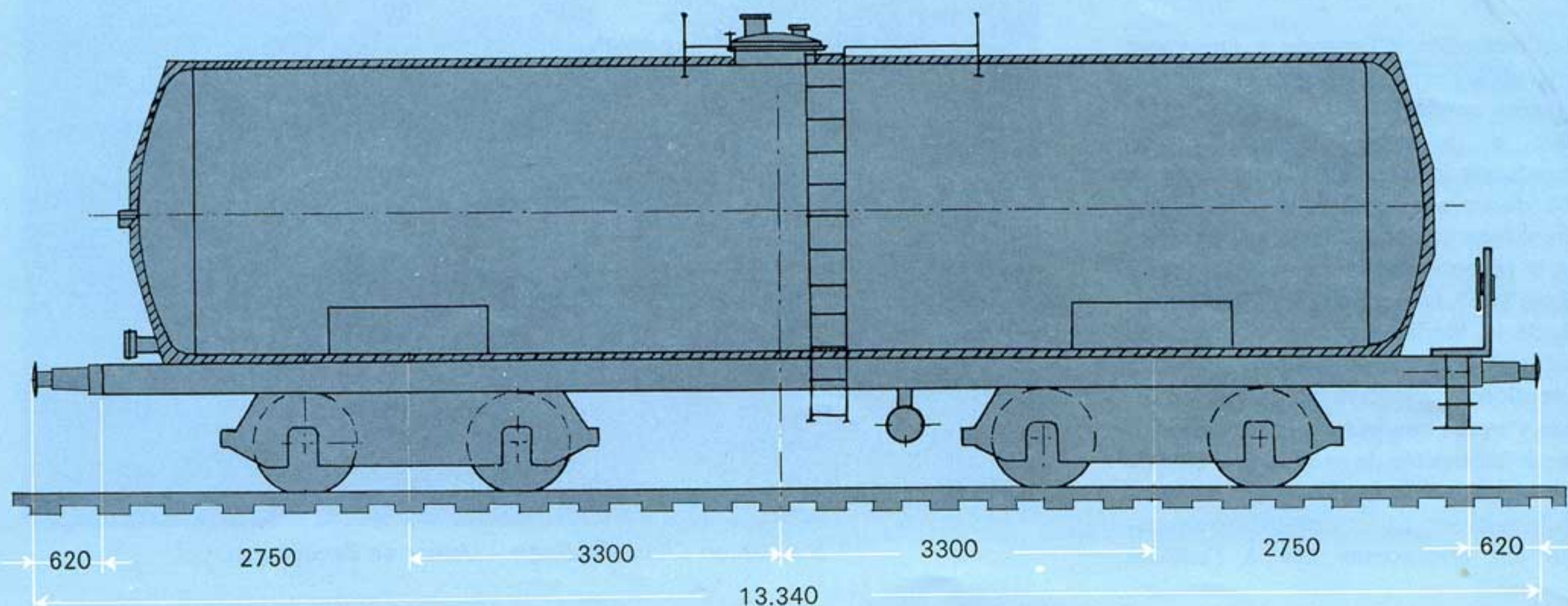
— la S.N.C.B. passe avec des sociétés privées spécialisées des contrats de location lui permettant de disposer de wagons modernes de grande capacité.

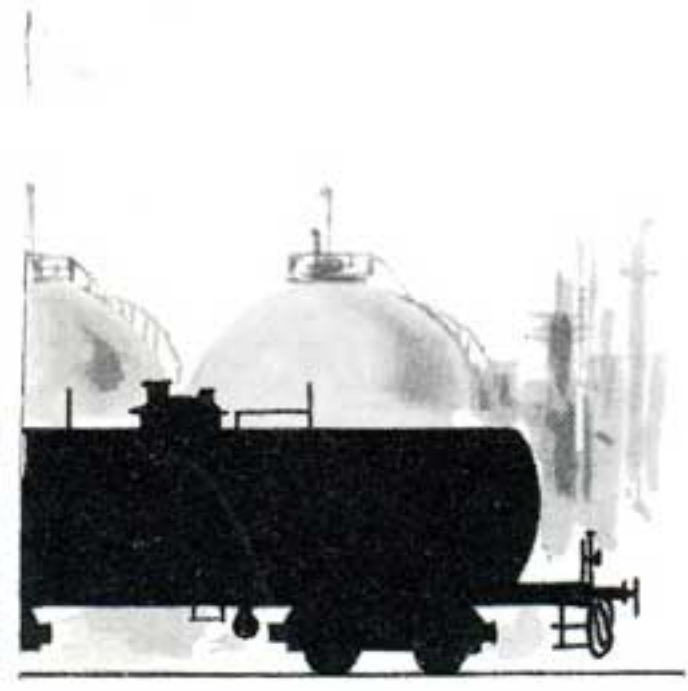
— des acheminements spéciaux sont établis en vue de permettre à des transports massifs et organisés de réaliser des rotations rapides.

— la S.N.C.B. conclut avec ses clients des contrats particuliers prévoyant un prix ferme dans une relation donnée, comportant la mise à disposition des wagons citernes comme cela se pratique pour les transports effectués à l'aide des autres types de matériels.

Sans exclure d'autres possibilités, nous détaillons ci-après deux domaines d'action où la S.N.C.B. est en train d'obtenir des résultats concrets :

SCHEMA DE WAGON-CITERNE CALORIFUGE A BOGIES, POUR LE TRANSPORT DE FUEL EXTRA LOURD ET DE BITUME.





LA S.N.C.B. A LA CONQUETE DES TRANSPORTS D'HYDROCARBURES

A. TRANSPORT DE FUEL-OIL EXTRA LOURD EN WAGONS CALORIFUGES.

Type de matériel.

Le choix s'est porté sur le wagon-citerne calorifugé à bogies qui offre les avantages ci-après :

— Le calorifugeage.

La technique actuelle permet d'obtenir une efficacité suffisante pour que la déperdition de chaleur dans des conditions normales n'excède pas 10° C en 36

heures. Ceci est largement suffisant compte tenu que la température de chargement est de 65° C au minimum et que la limite extrême de possibilité de déchargement est de 45° C.

Le séjour réel du fuel-oil dans les wagons, dans le cadre de l'organisation prévue ne serait que de l'ordre de 20 à 24 h.

Ceci conduit à admettre que sauf circonstances exceptionnelles, le préchauffage est superflu.

— La charge utile élevée.

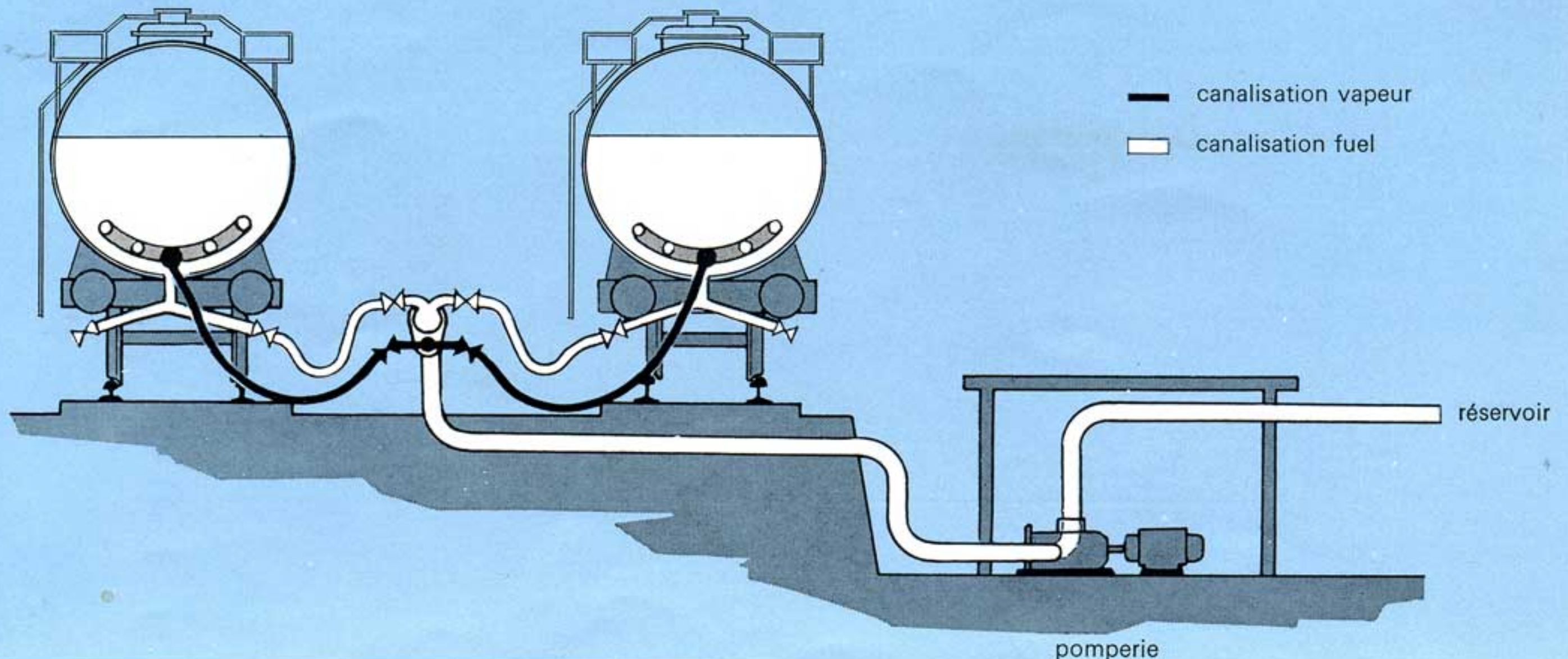
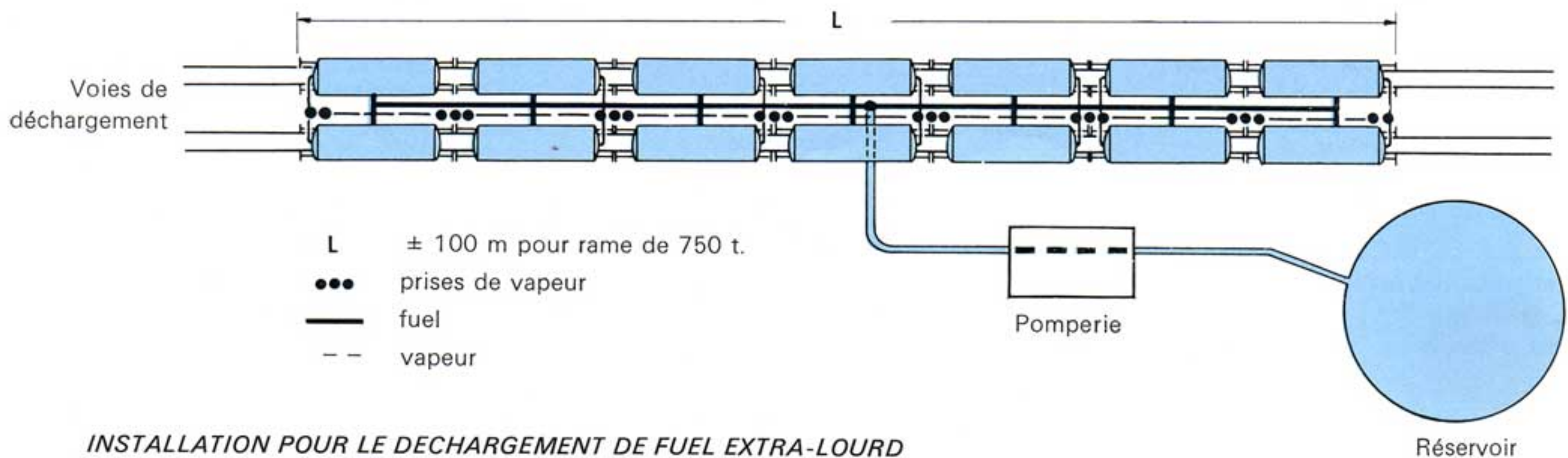
Pour une tare de $\pm 24,8$ t et une longueur

hors tout de $\pm 13,50$ m, la citerne offre une capacité de 58 m^3 et une charge utile, régime C, de 55,2 t.

Par rapport au wagon de type courant d'une charge utile de 20/25 t, le wagon de grande capacité offre les avantages ci-après :

— au chargement et au déchargement, une opération au lieu de deux ;

— un encombrement réduit des installations de voie ; $\pm 0,25$ m pour 1 t de charge au lieu de $\pm 0,35$ m, soit un gain de place proche de 30%.





Wagon-citerne calorifugé en cours de déchargement à l'ARBED-usines de Belval.

Acheminement.

L'acheminement pourra se faire soit par trains complets directs depuis la raffinerie jusqu'au raccordement du consommateur, soit par trains complets directs vers la gare desservant un groupe de consommateurs et transfert par manœuvre après débranchement vers le raccordement des clients.

Le processus inverse assurera le retour à vide des wagons-citernes vers les raffineries.

Le cycle complet d'une rame serait ainsi de 48 h, soit :

- mise à disposition des wagons vides aux raffineries tôt le matin le jour A ;
- départ des wagons chargés le jour A au soir ;
- mise à disposition des wagons tôt le matin le jour B ;
- retrait des wagons vides, le soir du jour B et retour vers les raffineries durant la nuit.

Une telle organisation, compte tenu de

la semaine de 5 jours, pourrait assurer un rythme de deux à trois rotations par semaine.

Elle comporte en ordre principal l'avantage de la grande régularité que l'on retrouve, par exemple, dans les transports de minerais et qui permet, tant à l'expéditeur qu'au destinataire, une rationalisation de la manutention.

En outre, elle permet au consommateur d'assurer la marche normale de l'entreprise avec un stock de sécurité réduit.

Nous donnons ci-après quelques exemples possibles de cas pouvant entrer dans le cadre de l'organisation envisagée :

1. Entreprise comportant un seul siège et consommant ± 60.000 t/an :
 - desserte tous les deux jours par une rame de ± 600 t.
2. Entreprise comportant un seul siège et consommant ± 125.000 t/an :
 - desserte tous les jours par une rame de ± 600 t avec mise en ligne de deux rames.

3. Entreprise comportant deux sièges avec consommation globale de ± 125.000 t/an :

- desserte alternative journalière par une rame de ± 600 t avec mise en ligne de deux rames.

4. Nœud de 3 entreprises desservies par une même gare de formation et consommant globalement ± 125.000 t/an :

- desserte alternative des usines, ou
- dégroupage journalier du train vers les trois consommateurs.

Ces quatre exemples laissent entrevoir que toutes les combinaisons entre eux sont possibles, de sorte que l'organisation possèdera la plus grande souplesse.

Politique tarifaire.

La S.N.C.B. traitera chaque cas dans le cadre d'un contrat particulier non publié prévoyant :

- un prix ferme par tonne comportant la fourniture des wagons ainsi que le retour à vide de ceux-ci vers les raffineries ;

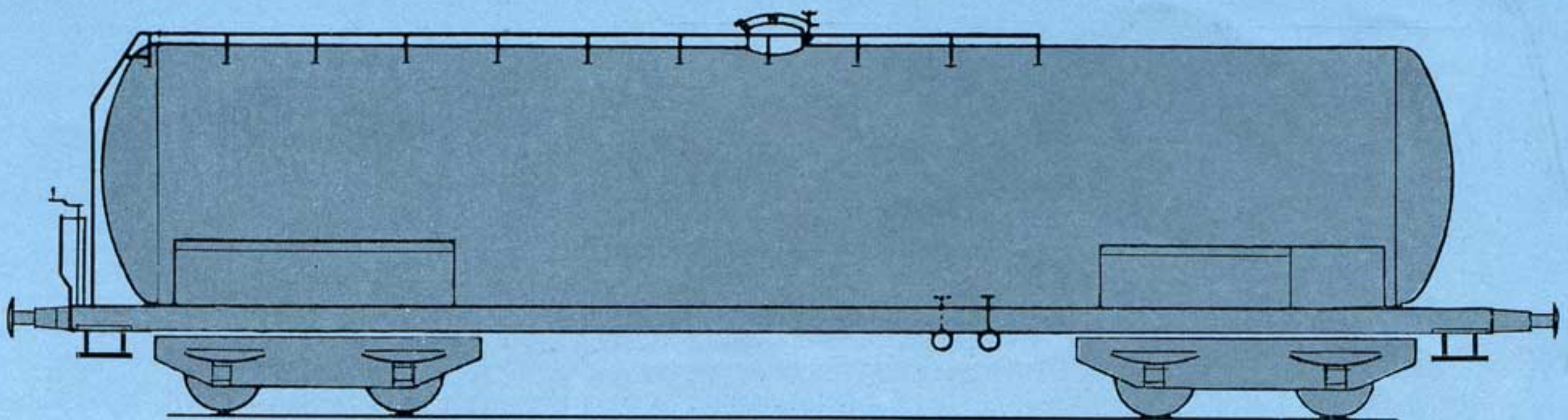
- un programme d'approvisionnement comportant des clauses suffisamment souples pour autoriser les mutations de fournisseurs.

Le contrat serait de préférence conclu avec le consommateur à qui la raffinerie pourra coter un prix départ.

Toutefois, nous pourrions envisager également la conclusion de contrats avec les raffineries qui désireraient, pour certains marchés, coter un prix rendu.

Dans la grande majorité des cas étudiés jusqu'ici, il apparaît nettement que la S.N.C.B., grâce à l'organisation ainsi décrite, peut offrir des prix de transport compétitifs, par rapport aux prix du transport direct, par un moyen concurrent ou par rapport aux prix de la voie mixte eau/route auxquels s'ajoutent actuellement, pour les sociétés pétrolières, les frais de passage par le dépôt.

SCHEMA DE WAGON-CITERNE A BOGIES POUR LE TRANSPORT DE PRODUITS PETROLIERS BLANCS



**Démonstration de Belval du
14 octobre 1965.**

La S.N.C.B. est actuellement en négociation avec de nombreux consommateurs industriels de fuel-oil extra lourd: centrales électriques, industries sidérurgiques et chimiques, cimenteries et verreries. Ces entreprises ont été invitées à assister le 14 octobre 1965 à une démonstration de réception aux usines de l'ARBED à Belval (Grand-Duché) de trois wagons calorifugés expédiés par la R.B.P. à Anvers. Les wagons décrits plus haut ont pu ainsi être présentés à une soixantaine de délégués. Sur le plan technique les trois conclusions à retirer sont:

— Le fuel-oil chargé au départ à 71° C avait encore au moment du déchargement une température de 61° C, et cela après un séjour moyen dans les wagons de 52 heures, alors que la température extrême avait été de 10° C en moyenne avec des minima nocturnes frisant 0° C. Le déchargement a pu s'effectuer sans préchauffage des wagons.

— Une installation moderne de réception permet un déchargement aisé et rapide tout en ne présentant qu'un encombrement restreint.

— La capacité des pompes doit être adaptées à l'importance des réceptions journalières. C'est ainsi qu'un débit de 100 t/heure est souhaitable, lorsque la réception journalière est de l'ordre de 700 t.

**B. TRANSPORTS DESTINES AUX
DISTRIBUTEURS.**

Types de matériel.

Le choix s'est ici également porté sur les wagons-citernes à bogies, compte tenu



Wagon-citerne à bogies pour le transport de produits pétroliers blancs.



Rame de wagons-citernes dans les installations de la firme Noterman à Audenarde.



Rame de wagons-citernes assurant le service de navette entre la raffinerie et les installations de la firme Noterman d'Audenarde.

toutefois que le calorifugeage dans ce cas n'est plus nécessaire vu la fluidité des produits.

La capacité des citernes varie de 66 à 80 m³ de sorte que la charge utile qui est de ± 57 t peut être entièrement utilisée.

Acheminement.

L'acheminement pourra soit se faire dans le cadre de l'organisation décrite plus haut, soit dans celui des trains existants, toujours avec le souci de remettre tôt le matin au destinataire les wagons chargés la veille.

Politique tarifaire.

Cette organisation intéresse à la fois les distributeurs raccordés et ceux qui, établis sur un terrain du chemin de fer, jouissent d'une position pratiquement identique. Le contrat particulier comporte les mêmes caractéristiques que celles décrites pour le fuel extra lourd.

Exemple concret.

Une importante firme d'Audenarde est déjà passée aux réalisations. Après avoir raccordé ses installations à la gare et aménagé ses installations de groupage et de tankage, elle réalise son approvisionnement régulier à l'aide d'une

rame de 3 wagons de 80 m³ circulant en navette et lui assurant un arrivage régulier, toutes les 48 heures, des diverses qualités de produits nécessaires. Ceci lui permet de réserver son parc de camions uniquement à l'organisation rationnelle de la distribution auprès de sa clientèle.

A qui s'adresser ?

Les entreprises intéressées peuvent obtenir gratuitement, concernant l'équipement de l'installation de réception et les divers aspects techniques, l'aide de nos techniciens en s'adressant à :

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Bureau 11-31

17, rue de Louvain, Bruxelles.

Tél. 13.18.70 - Extensions 3113 et 3491

Les questions d'ordre commercial sont traitées par notre :

DIRECTION COMMERCIALE

Bureau 61-31

4, Cantersteen, Bruxelles.

Tél. 13.18.70 - Extension 3616.

Suppression du contrôle à l'entrée des gares

Poursuivant l'expérience en cours depuis le 1er novembre 1963 dans les gares de Gand-St. Pierre et Liège-Guillemins, la S.N.C.B. a décidé de supprimer le contrôle à l'entrée des gares d'Anvers-Central, Bruges, Charleroi-Sud et Verviers-Central, à titre d'essai, à partir du 1er janvier 1966.

Le contrôle à la sortie sera maintenu. L'accès aux couloirs et aux quais de ces gares ne sera toutefois permis qu'aux personnes munies d'un titre de transport valable ou d'un ticket de quai.

La suppression du contrôle à l'entrée doit permettre un dégagement permanent des voies d'accès aux quais et éviter toute perte de temps; elle présente un intérêt certain, surtout aux heures de pointe.

La S.N.C.B. ne pourra cependant rendre cette mesure définitive que si la clientèle collabore au succès de l'expérience en faisant preuve de compréhension et de discipline.

SOMMAIRE INFORMATIONS S.N.C.B. 1965

1



FEVRIER 1965

Le chemin de fer participe à l'industrialisation du Limbourg, p. 2 / Transport de fonte en fusion sur 280 km, p. 6 / Ceci aussi prend le train !, p. 8 / Pour vos vacances...partez en autos-couchettes !, p. 10 / L'avenir des chemins de fer. Nos raisons d'espérer, p. 11 / La « convention Europ », p. 14 / L'extension du réseau ferroviaire électrique en Belgique, p. 16 / Dédouanement des exportations vers la France, p. 17 / Avis tarifaires, p. 18 / Les billets aller-retour, p. 19 / Employeurs! Ceci intéresse votre personnel, p. 19.

2



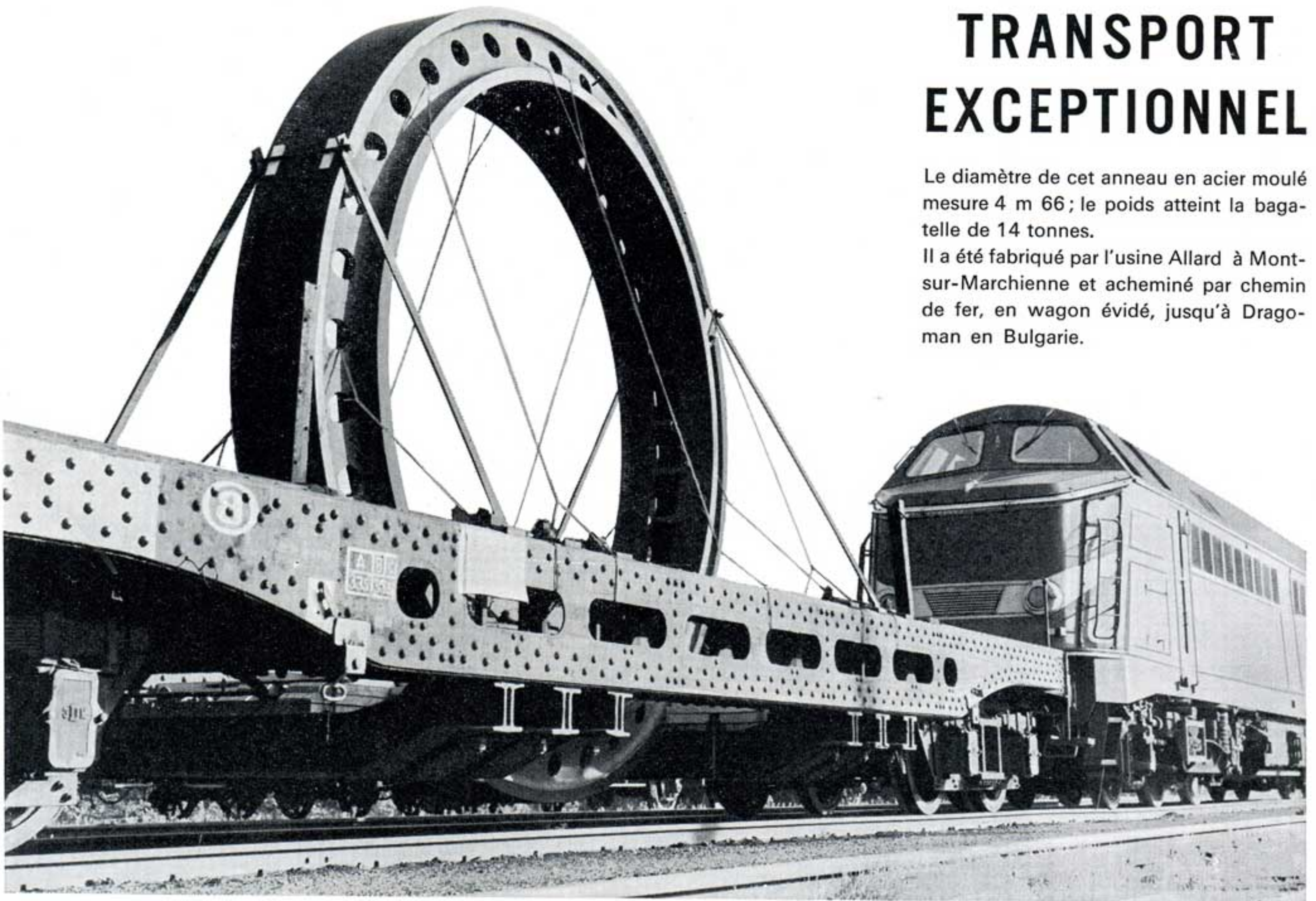
AVRIL 1965

L'Exposition internationale des Transports et des communications de Munich 1965, p. 2 / La formation des prix de transport, p. 7 / Les réductions d'ordre « social » sur les prix de transport des voyageurs, p. 8 / Petits containers pour envois de détail, p. 9 / Le container-collico, p. 13 / 5 nouveaux TEE de plus !, p. 15 / Les parkings de gare, p. 16 / A travers l'Europe avec Europabus, p. 16 / Ceci intéresse votre service social, p. 18 / Terrains industriels et bâtiments disponibles, p. 19

TRANSPORT EXCEPTIONNEL

Le diamètre de cet anneau en acier moulé mesure 4 m 66 ; le poids atteint la bagatelle de 14 tonnes.

Il a été fabriqué par l'usine Allard à Mont-sur-Marchienne et acheminé par chemin de fer, en wagon évidé, jusqu'à Dragoman en Bulgarie.



3

JUIN 1965

Le trafic de la S.N.C.B. en 1964, p. 2 / Sous le signe de l'IVA. Les chemins de fer seront à Munich, p. 4 / Transport de charbon vers les centrales électriques belges, p. 7 / Nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger depuis le 30.5.65, p. 8 / Le livre international pour le transport de marchandises (L.I.M.), p. 9 / Transport de fonte « L.D. » en fusion sur 162 km de Oberhausen à Chertal, p. 14 / Cherchez-vous un emplacement à usage industriel?, p. 15 / Les containers « Collico », p. 15 / Avis à nos fidèles lecteurs, p. 15 / Evolution du trafic des « Grosses marchandises » de la S.N.C.B., p. 16 / 25 tonnes par wagon auto-déchargeur, p. 17 / Une étape de plus... grâce aux trains autos-couchettes. Direction : la Corse et les Baléares, p. 18 / En vacances les mains libres!, p. 18 / Un milliard et demi de voyageurs, 50 milliards de km parcourus, et pas un seul accident mortel!, p. 19 / Ristournes des taxes assimilées au timbre, en cas d'exportation de certains produits, p. 19 / La Côte d'Azur en une nuit, p. 19 / IVA - Munich en train le jour même, p. 20.



4

OCTOBRE 1965

In memoriam, p. 3 / Les puissantes centrales électriques du bassin de Charleroi et de la Basse-Sambre, p. 4 / Le futur a-t-il déjà commencé?, p. 8 / Relations rapides par trains de marchandises avec les pays non limitrophes, p. 10 / 500 km en train de soirée via Paris, p. 14 / Rotation accélérée des wagons de minerais, p. 15 / Pourquoi faire la queue au guichet pour obtenir un billet?, p. 16 / Automatisation ferroviaire. Le contrôle automatique de la vitesse des trains, p. 16 / L'abonnement général, p. 17 / Trafic Franco-Belge. Carte demi-tarif, p. 18 / Indicateur officiel des trains. Nouvelles relations avec Paris, p. 18 / Les trains autos-couchettes continueront tout l'hiver à relier une fois par semaine Bruxelles à St. Raphaël, p. 18 / La gare internationale de Herbesthal transférée à Welkenraedt, p. 18 / Terrains industriels et bâtiments disponibles, p. 19 / Avis tarifaires, p. 19 / A l'attention de nos lecteurs, p. 19 / Voyage rêvé en wagon-lits, p. 20.



5

DECEMBRE 1965

Le nouveau directeur commercial de la S.N.C.B., p. 3 / Les techniques « Rail-route », p. 4 / Les containers Collico, p. 7 / Trains internationaux, p. 8 / Allez cet hiver en train de nuit à la Côte d'Azur, p. 9 / L'expansion économique en Flandre-Occidentale, p. 10 / La S.N.C.B. à la conquête des transports d'hydrocarbures, p. 15 / Suppression du contrôle à l'entrée des gares, p. 18 / Sommaire Informations S.N.C.B. 1965, p. 18 / Transport exceptionnel, p. 19 / Train + Auto, p. 20.

train + auto



P. Funkeu

**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 chez **DIT'RENT-A-CAR** à l'un des numéros ci-dessous ou en adressant votre demande à l'une des principales gares.

ANVERS	tél. 32.81.66
BRUXELLES	tél. 37.12.80 37.12.89
CHARLEROI	tél. 32.35.35
GAND (Auto Occidental)	tél. 26.19.01
LIEGE	tél. 52.72.31

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.

B CHEMINS DE FER BELGES

