

INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique bimestriel - Numéro 3 - Juin 1972





Les vacances. Le soleil. Les bagages...
En chemin de fer, votre voyage sera plus sûr, plus reposant.



S O M M A I R E

- 2 Dans l'univers blanc de C.C.C.
- 5 Par bandes magnétiques
- 6 Des millions de palettes
- 8 Transport exceptionnel
- 10 Trois générations de wagons en communauté
- 12 Le « délai garanti » au banc d'essai
- 14 UIC 50 ans - horaires nouveaux
- 15 Aiguillages
- 16 Transport propre
- 18 bagages : 20 kg - Intercontainer informations - addendum - nouveau numéro de téléphone - locations - changement d'adresse
- 19 Au bout de l'antenne
- 20 UIC

Photos : F. Putman - Bruxelles
G. Delise - Bruxelles
C.C.C.
Caterpillar
Fontaine - Bruxelles.

Rédaction : rue de France 85
1070 Bruxelles
tél. (02)23.80.80 - ext. 2637.

Conception : P. Funken - Bruxelles.
Imprimerie : s.a. Omega - Anvers.

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

Editeur responsable : P. SERGYSELS - BRUXELLES.

DANS L'UNIVERS BLANC DE C.C.C.

LA CRAIE

La craie est un carbonate de calcium (CaCO_3) impur provenant du dépôt des coquilles microscopiques d'animaux marins pétrifié au cours des siècles. La friabilité, la faible dureté et la structure cristalline amorphe de cette roche la rendent douce au toucher, traçante, et la distinguent des concrétions calcitiques compactes (marbres). Elle est extrêmement poreuse et par suite très perméable.

minée, la production évolue : vu la qualité et surtout la blancheur du produit extrait, l'entreprise ouvre une division « craie ».

1926 Le marché de la chaux est en régression. L'entreprise connaît sa première reconversion : elle s'adjoint une division ciment portland.

1945 Pour faire face aux besoins croissants, une division ciment métallurgique est mise en activité.

1949 En vue de valoriser au maximum son gisement, C.C.C. met en service sa division ciment blanc.

1965 De reconversion en reconversion, les C.C.C. en arrivent à une étape extrêmement importante : un accord avec les cimentiers belges rationalise la production de craie, C.C.C. se consacrant uniquement à l'amélioration de la productivité et de la qualité des craies. Une nouvelle usine est conçue et réalisée, et la capacité de production passe de 40 à 170.000 tonnes par an.

1968 Nouvelle rationalisation : C.C.C. et la S.A. CRAIBEL à Cuesmes unissent leurs intérêts. Craibel, à ce moment, gardant une production propre, devient en quelque sorte l'usine-laboratoire pilote, tandis que C.C.C., toujours à la recherche de nouveaux produits, verra peu à peu sa production passer à 200.000 tonnes et plus par an.

1969 L'exploitation intensive de la terre fait apparaître des carences de plus en plus importantes en calcium et magnésium. Des études effectuées par les centres spécialisés, le déséquilibre s'accroissant, les besoins deviennent énormes. Pour y faire face, C.C.C. met sur le marché les amendements calcaro-magnésiens sous la marque Dolocal.

L'entreprise du groupe POURBAIX, à sa troisième génération, acquiert une dimension européenne.

1906 Des hommes, des wagonnets, des chevaux. Sous la férule de Monsieur Omer POURBAIX, fondateur de la société, l'exploitation du gisement de craie d'Harmignies commence.

La craie extraite est transformée en chaux.

La première guerre mondiale ter-

UN PRODUIT PEU CONNU.

Le marché de la craie évolue. Cette matière entre dans la composition d'une infinité de produits usuels. « Il me serait plus facile, explique le directeur des C.C.C., de vous citer les domaines dans lesquels on n'a pas besoin de nous ».

La craie était un produit pauvre. Cependant, les exigences de la clientèle se précisant, son élaboration devient de plus en plus poussée et des qualités de plus en plus chères sont mises sur le marché.

Le matériel propre aux industries extractives est complété par des appareillages très coûteux et les contrôles et recherches du laboratoire apportent au produit une valeur supplémentaire en « matière grise ».

De plus en plus d'entreprises utilisent aujourd'hui des craies « micronisées ». Elles exigent, par exemple, que le diamètre maximum des particules ne dépasse pas 10 microns, c'est-à-dire un centième de millimètre. Il s'agit donc là d'un produit absolument pur, où l'on ne peut trouver nulle particule étrangère. Ceci dit, on comprend l'importance d'une automatisation complète de l'usine : plus de manipulations intermédiaires, donc plus de danger de contamination du produit.

Voyez le schéma.

LA CARRIERE.

Une première couche se compose d'argile, que l'on extrait au rythme de 1500 à 2000 tonnes par jour. Les chargements partent en ligne directe vers les cimenteries.

Quelques mètres plus bas apparaît une tranche de craie teintée contenant 96 à 97 % de CaCO_3 . Celle-ci est destinée à des industries qui n'exigent pas du produit une trop grande pureté ni une blancheur maximum.

Enfin, vient le gisement de craie blanche, la plus pure, celle dont on tirera le meilleur parti. Sa teneur en CaCO_3 fluctue entre 98,5 et 99 %. La couche ainsi exploitée mesure entre 40 et 45 mètres de profondeur, après quoi on trouve la nappe aquifère.

On sait cependant qu'il existe encore autant de craie sous ce niveau d'eau, mais la prudence incite à ne pas aller plus loin, à moins, et ceci n'est qu'une hypothèse, que pour des raisons naturelles ou artificielles, la nappe d'eau descende de plus en plus, ce qui permettrait de poursuivre le travail plus loin encore.

L'USINE.

De puissantes pelles mécaniques extraient la craie du gisement : celle-ci est convoyée au moyen de dumpers vers le premier stade de fabrication. Là, au moyen de délayeurs, la roche est transformée en un lait de craie duquel on éliminera les sels solubles et autres parties « parasites ».

Ce lait, stocké dans d'énormes cuves, est contrôlé par le laboratoire avant d'être dirigé vers l'usine proprement dite.

Dans cette division, le lait de craie, d'abord par essorage mécanique puis par fours-sécheurs, voit son humidité ramenée de 60 % à 0,2 % d'eau.

Après refroidissement, le produit, broyé, pulvérisé, micronisé, aboutit dans les silos d'expédition desquels il sera livré soit en sacs, soit en vrac au moyen de véhicules spécialisés.

A aucun moment, depuis son entrée dans la chaîne, le produit n'est visible. On a donc éliminé ainsi le maximum de risques de pollution.

Un tableau de bord général permet à un homme seul de commander et de suivre la totalité de la fabrication.

DES RESERVES ?

Mais, dira-t-on, au rythme de mille tonnes par jour (production moyenne actuelle), on épuisera vite les gisements.

En fait, C.C.C. possède près de 50 hectares de carrières dans la région de Harmignies. Pour l'instant, 12 hectares seulement ont été exploités. Les dirigeants de C.C.C. estiment que dans les conditions actuelles de production et compte tenu de l'augmentation des demandes, l'entreprise a encore près d'un siècle d'extraction possible au-dessus du niveau aquifère actuel.

CHACUN SA CRAIE...

On peut s'étonner d'une élaboration aussi poussée. Pourquoi aller si loin ? Pourquoi diviser la craie en particules aussi fines ? La clientèle, en même temps que de la craie, achète une courbe granulométrique. En fonction de tel produit, elle estime avoir besoin d'un matériau très couvrant, ou bien dont la teneur en CaCO_3 atteint un certain chiffre, ou encore dont la finesse permette une meilleure utilisation de la capillarité.

On fabrique de la sorte :

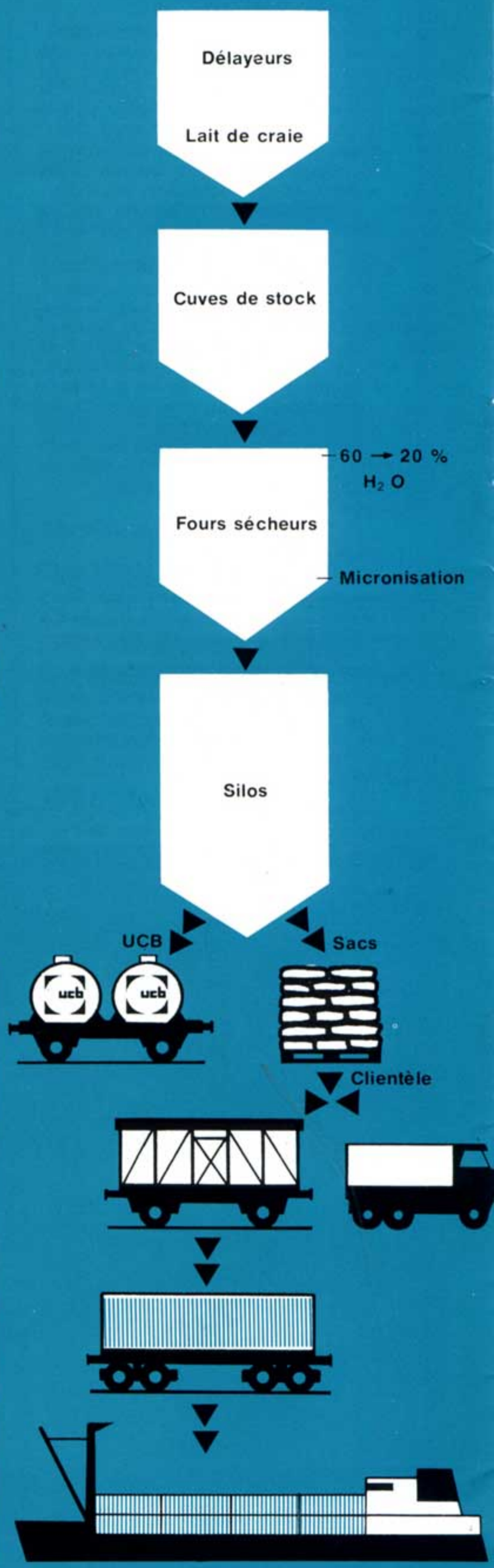
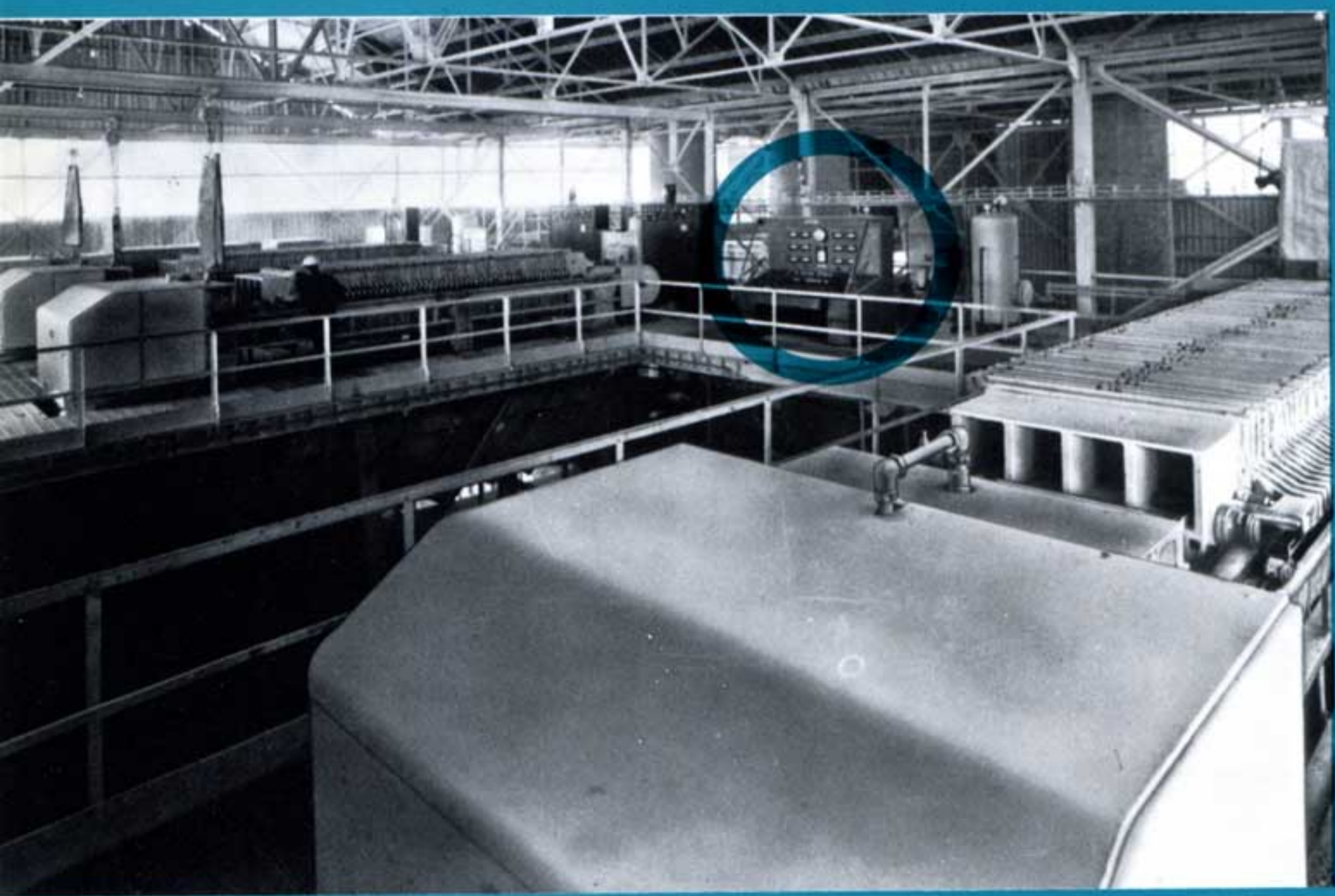
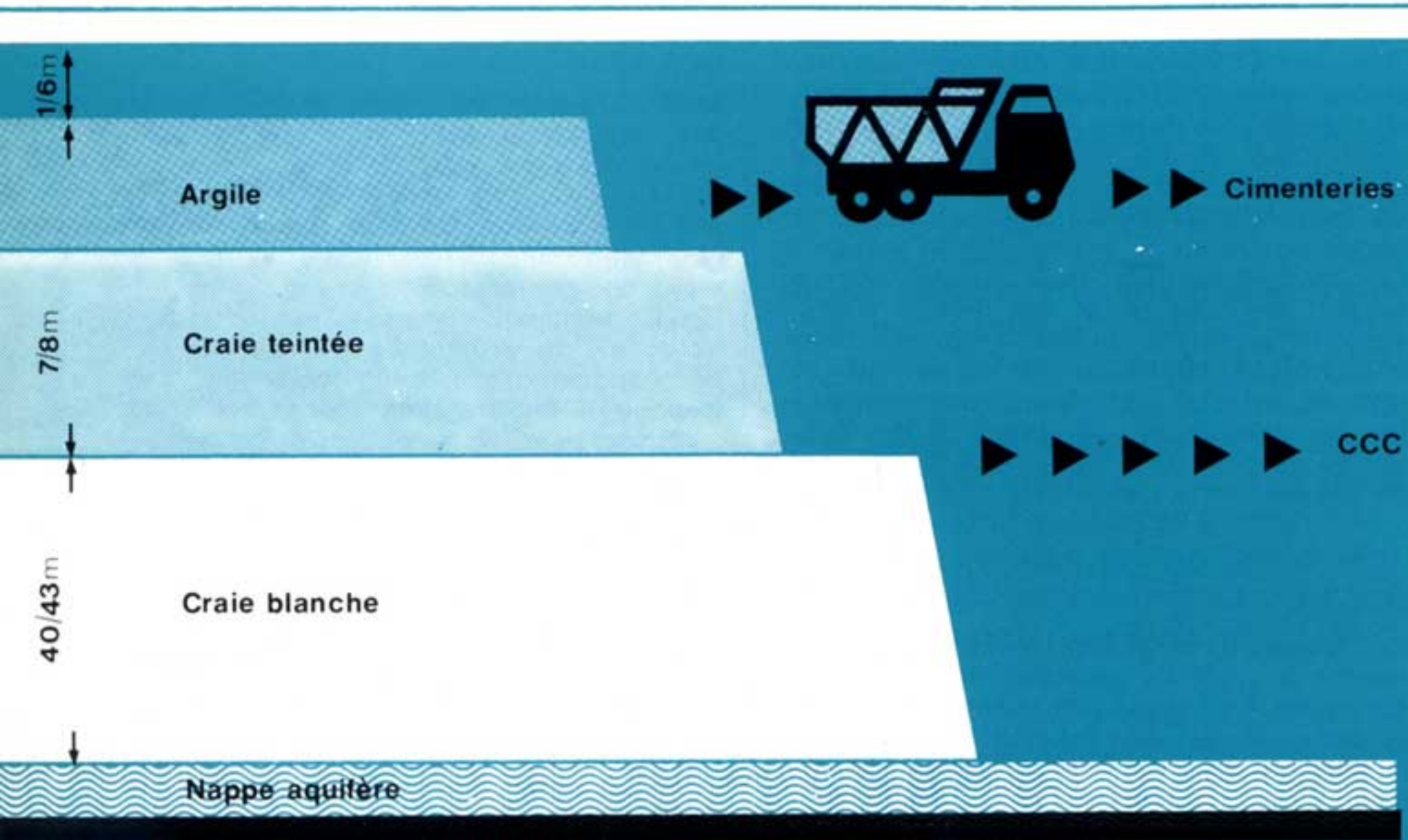
1. des craies industrielles
2. des craies spéciales pour mastics
3. des craies spéciales peinture,
4. de la craie micronisée,
5. des craies traitées permettant des usages spécifiques dans diverses industries et dans la lutte contre la pollution
6. des craies anti-caking

Chacun peut le constater : la production se spécialise et se diversifie. La craie est souvent nécessaire dans certaines industries et les besoins sont des plus variés.

En fait, l'industrie moderne ne se satisfait plus d'éléments de base grossiers. Les chimistes approfondissent leur technique,

Les Crayeres, Cimenterie et Fours à chaux d'Harmignies. Le gisement que l'on voit ici n'est qu'une parcelle des 50 hectares exploitables.





et imposent des critères minima. La spécialisation répond donc à la demande, à l'existence d'un marché. Les produits naissent en fonction des besoins. Tantôt, c'est l'industrie des aliments pour bétail, tantôt, la fabrication du papier qui exigent la haute spécialisation.

PAR LA ROUTE ET LE FER.

Sous peine d'engorgement, C.C.C. doit disposer d'une bonne infrastructure de transports.

Les tonnages quotidiens sont dirigés vers le monde entier. La route et le fer se partagent ce trafic, selon leurs possibilités propres.

Les camions parcourent la Belgique, à destination d'entreprises non reliées au réseau ferroviaire et d'autres qui consomment des quantités trop faibles pour que le transport en wagons soit rentable. Le cas échéant, ils dépassent les frontières.

Le fer, quant à lui, établit le lien entre C.C.C. et les entreprises facilement accessibles grâce à un raccordement, ainsi qu'avec le port d'Anvers, dernière étape belge des exportations par voie maritime.

On estime à plus de 30 % le trafic total assuré par la S.N.C.B. en 1971.

Le raccordement au réseau belge est incontestablement un avantage. La marchandise quitte l'usine pour atteindre directement ses destinataires. Pour exemple, signalons que chaque jour, des wagons pneumex Ucs, propriété de U.C.B., sont chargés à Harmignies et dirigés vers les usines utilisatrices. Détail significatif : le chargement pneumatique se déroule à la cadence de 2 tonnes par minute.

À côté des wagons spéciaux Ucs, il y a également la craie en sacs chargés sur palettes en wagons fermés. Le sac garantit la pureté du produit, la palette accélère la manutention.

Mais le transcontainer prend maintenant une place croissante : la craie destinée à l'exportation trans-océanique circule selon cette formule. Les sacs sont chargés en

containers sur palettes perdues, jusqu'à concurrence de 18 à 20 tonnes. Les rames partent vers Anvers où, au Transcontainer Terminal, elles livrent leurs charges à divers navires. La manutention de la marchandise est ainsi considérablement réduite, de même que les frais inhérents. Cette technique pourrait d'ailleurs s'étendre : on étudie à l'heure actuelle la possibilité de transporter la craie par containers vers l'Europe méridionale.

N'oublions pas les arrivages. Les wagons Tds, chargés à Merlemont, apportent à l'usine de Harmignies des dolomies brutes qui traitées, mélangées à la craie, donneront les amendements destinés à l'agriculture.

Les chiffres parlent.

1968	39.250 tonnes
1969	59.295 tonnes
1970	51.270 tonnes
1971	71.500 tonnes

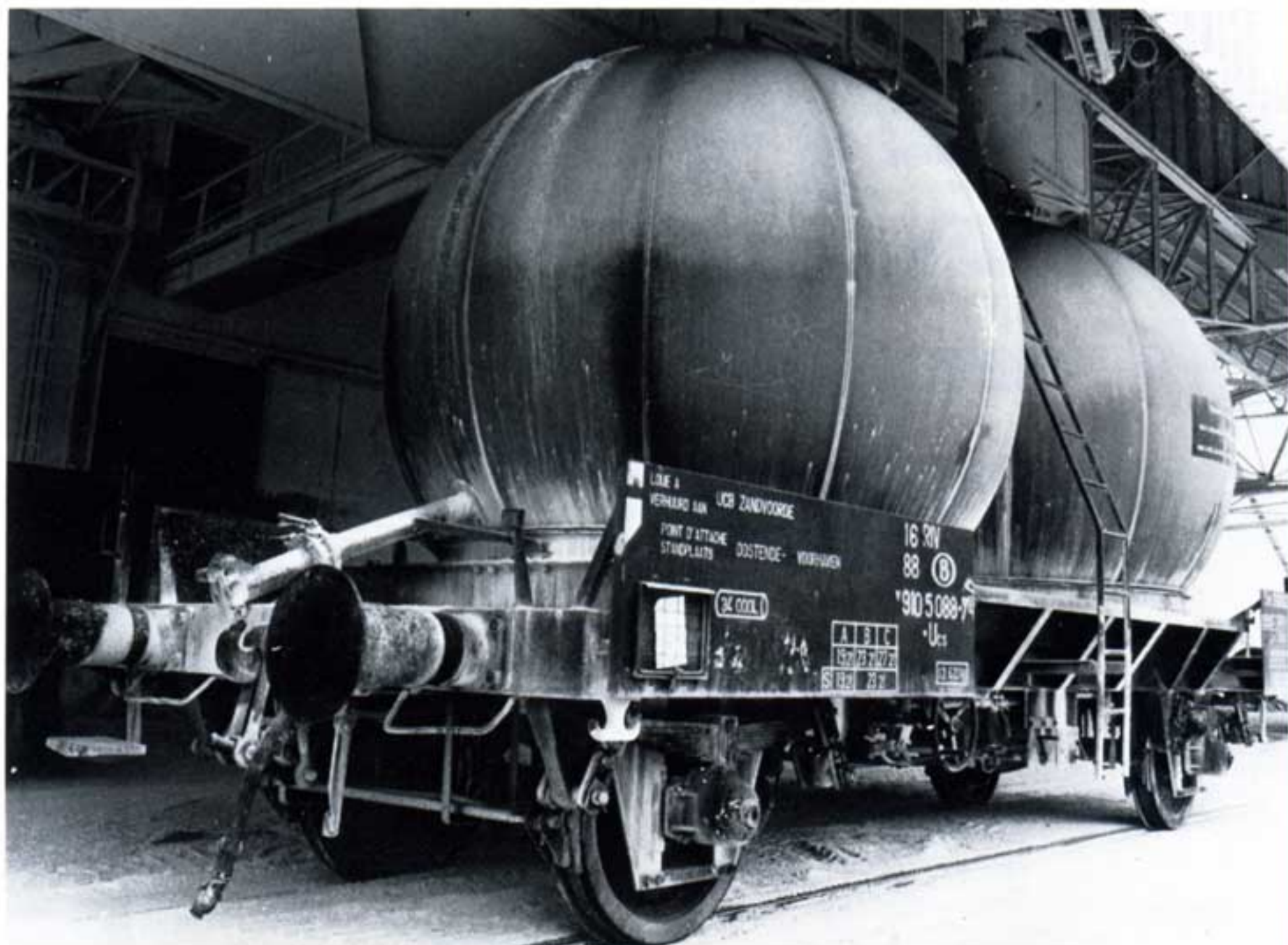
L'augmentation des tonnages transportés par chemin de fer est, comme dans d'autres secteurs bien entendu, liée à la conjoncture et à l'expansion de l'usine de Harmignies. Celle-ci d'une production de 8.000 tonnes au départ, est passée à 70.000 tonnes en 1951 et à plus de 200.000 tonnes actuellement.

Nous l'avons dit précédemment : nombreux sont les utilisateurs de craie. Mais tous n'achètent pas des quantités égales. La clientèle des Crayères, Cimenterie et Fours à Chaux d'Harmignies présente donc deux caractéristiques : grand nombre et grande dispersion sur le territoire belge comme à l'étranger.

On comprend dès lors l'importance pour C.C.C. d'avoir une excellente infrastructure de transports, et de disposer, en outre, d'un matériel approprié.

Ses possibilités (en raccordements, en tonnages, en régularité et en matériel) ont permis à la SNCB d'établir avec le producteur de craie d'Harmignies une heureuse collaboration. Gageons que celle-ci se poursuivra et s'intensifiera, allant de pair avec l'extension de C.C.C.

Les wagons pneumex établissent une navette entre producteur et utilisateurs.



PAR BANDES MAGNETIQUES

Le mode le plus répandu de fourniture des résultats de travaux d'informatique est la remise d'un « listing », succession de feuilles imprimées en continu sur papier blanc ou sur formulaire.

Lorsque le destinataire doit en prendre des éléments pour de nouveaux traitements à exécuter sur ses propres équipements, il lui faut recommencer une entrée en chaîne mécanisée, opération qui est lente, coûteuse et généralement entachée d'erreurs lorsqu'elle est effectuée manuellement. Les avantages sont donc grands, pour le destinataire, de recevoir les informations sur un support qu'il peut réutiliser sans peine : la dépense supplémentaire est, par contre, assez faible pour le producteur de ces informations, pour autant que ses équipements soient modernes et performants. Comme les échanges se pratiquent souvent dans les deux sens, les deux parties y trouvent avantage.

On peut envisager les supports de données suivants : cartes perforées, bandes de papier perforées (ou documents à perforation marginale) documents pourvus d'une bande de caractères lisibles optiquement ou enfin, bandes magnétiques.

La comparaison des caractéristiques propres de chacun de ces supports tourne à l'avantage indiscutable de la bande magnétique aux points de vue de la capacité d'emmagasinement et de la vitesse de lecture. En effet, un texte d'environ 100.000 caractères (20 feuillets de listing) équivaut à :

- 2000 cartes perforées (tas de 40 cm de haut) dont le temps de lecture est d'au moins deux minutes ;
- 250 mètres de bande perforée (bobine de moins de 20 cm de diamètre) dont la lecture prend au moins trois minutes et demie ;
- 350 mètres de documents originaux pourvus de caractères lisibles optiquement, dont la lecture nécessite plus de 10 minutes ;
- au maximum 4 mètres de bande magnétique, que l'ordinateur lit en moins de deux secondes.

L'intérêt évident de ce dernier support a conduit les responsables à le choisir pour divers échanges pratiqués actuellement, à condition que le volume des données soit suffisant. Le chemin de fer procède à de tels échanges depuis plusieurs années déjà avec Interfrigo, l'Office des Chèques postaux à Bruxelles, et un petit nombre de clients importants.

De la sorte, une grosse société métallurgique reçoit chaque décade une bande magnétique en même temps que sa facture habituelle. Sur cette bande sont donnés en détail tous les éléments relatifs aux transports effectués ; cela permet à la société en question de surveiller ses ventes de très près et d'établir d'utiles statistiques.

Dans l'avenir, la procédure sera étendue. Les clients des chemins de fer belges pourront fournir sur support magnétique les données nécessaires à la taxation de leurs envois ; ils recevront en échange sur un support semblable le résultat de la facturation. Un tel système simplifiera les tâches administratives et augmentera la qualité du service.

On peut espérer qu'il résultera, de ces diverses mesures, une diminution progressive du « papier », support encombrant et fragile.

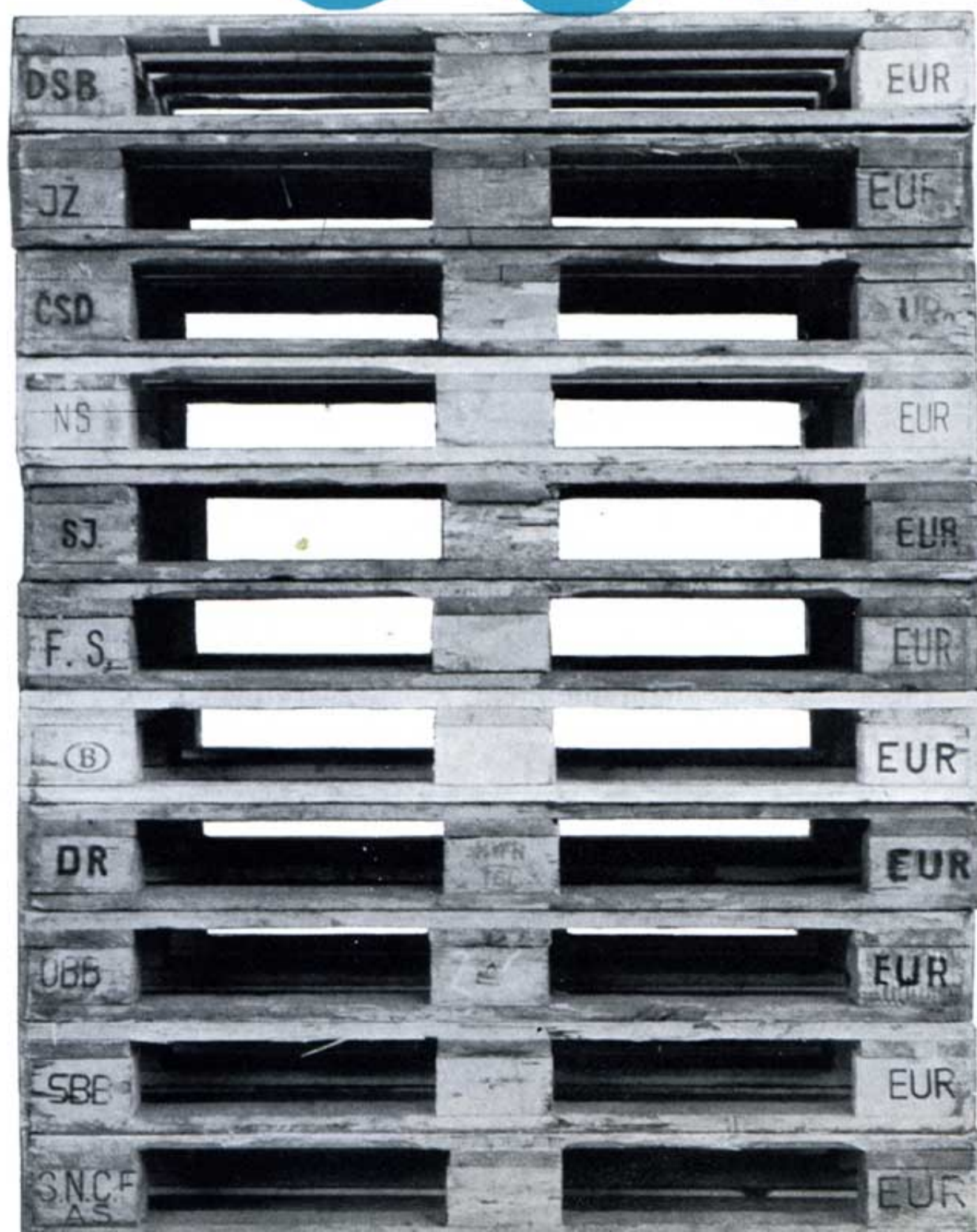


des millions de palettes

Palette.

Voilà un petit mot qui ne paie de mine et qui, pourtant, évoque pour ceux qui le connaissent d'expérience, bon nombre d'avantages. Le temps est révolu où des hommes portaient à dos entre un entrepôt et des wagons, des sacs, caisses, colis ou toutes autres charges vouées au transport ferroviaire. La manutention, aujourd'hui, se fait de manière plus rationnelle, plus rapide, et donc, plus rentable. La palette y est pour quelque chose. Elle apparaît comme l'outil le plus pratique pour la manutention des marchandises de petite et moyenne dimensions. Chaque entreprise peut en faire construire un stock proportionnel à ses besoins en transports. Mais ce système présente l'inconvénient du retour des palettes vides à l'expéditeur. Seules la standardisation des palettes et leur mise en « pool » pouvaient amener une plus grande souplesse, une plus grande facilité d'utilisation.

Au premier juillet 1961, huit réseaux ferroviaires européens signaient un accord donnant vie au Pool européen des Palettes.



Un contrat d'échange

Ce pool fonctionne selon un principe semblable à celui des communautés de wagons.

La palette EUR standardisée est un plancher à quatre entrées de 120 cm sur 80 cm. Elle porte deux inscriptions : le sigle du réseau où elle a été mise en service (et qui garantit sa qualité) et la marque EUR qui indique son appartenance au pool.

Le client qui, pour ses transports, désire utiliser ce matériel, peut faire construire et marquer à ses frais le nombre d'unités qu'il juge utile. Le réseau ferroviaire établit si ces palettes sont conformes aux

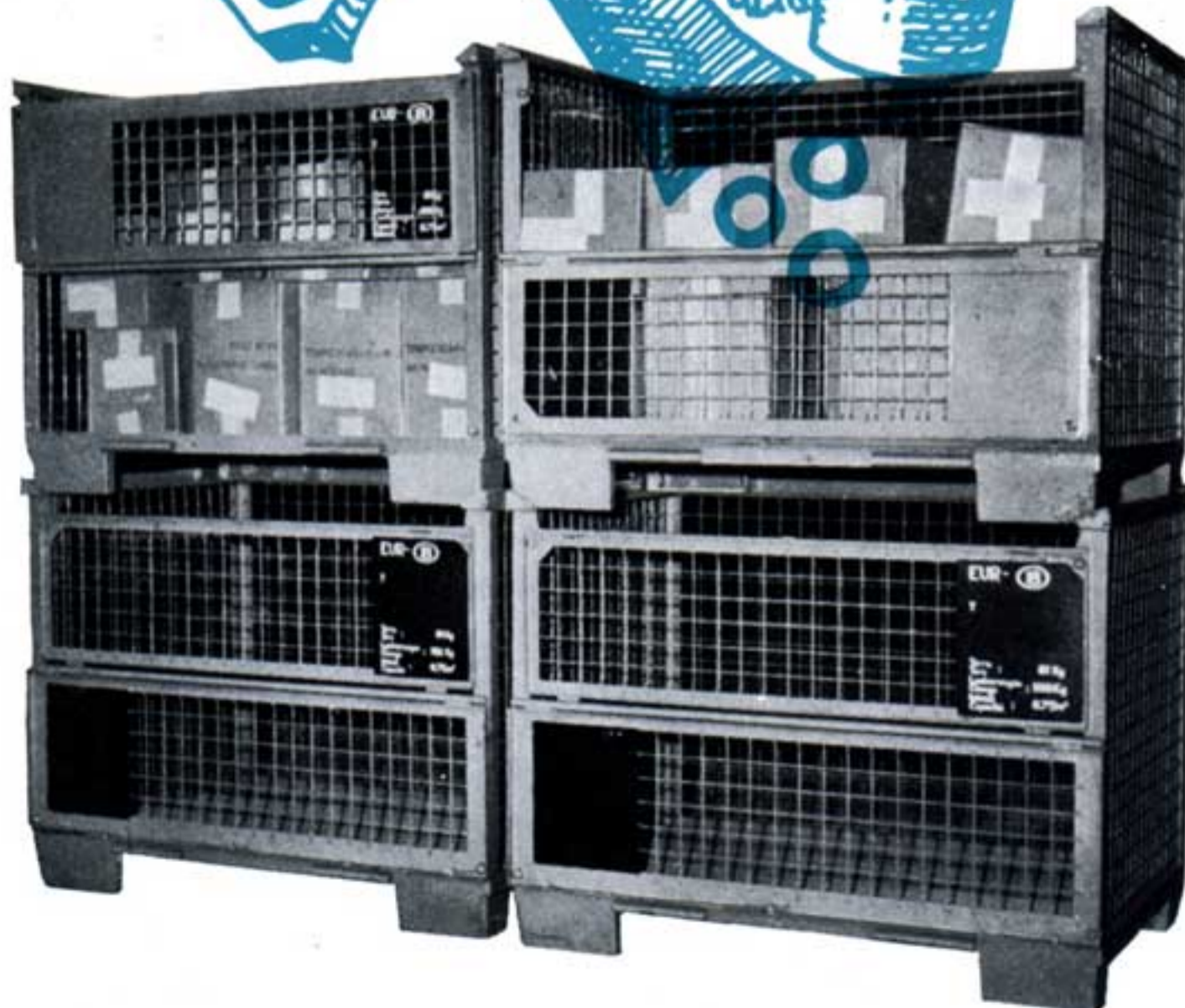
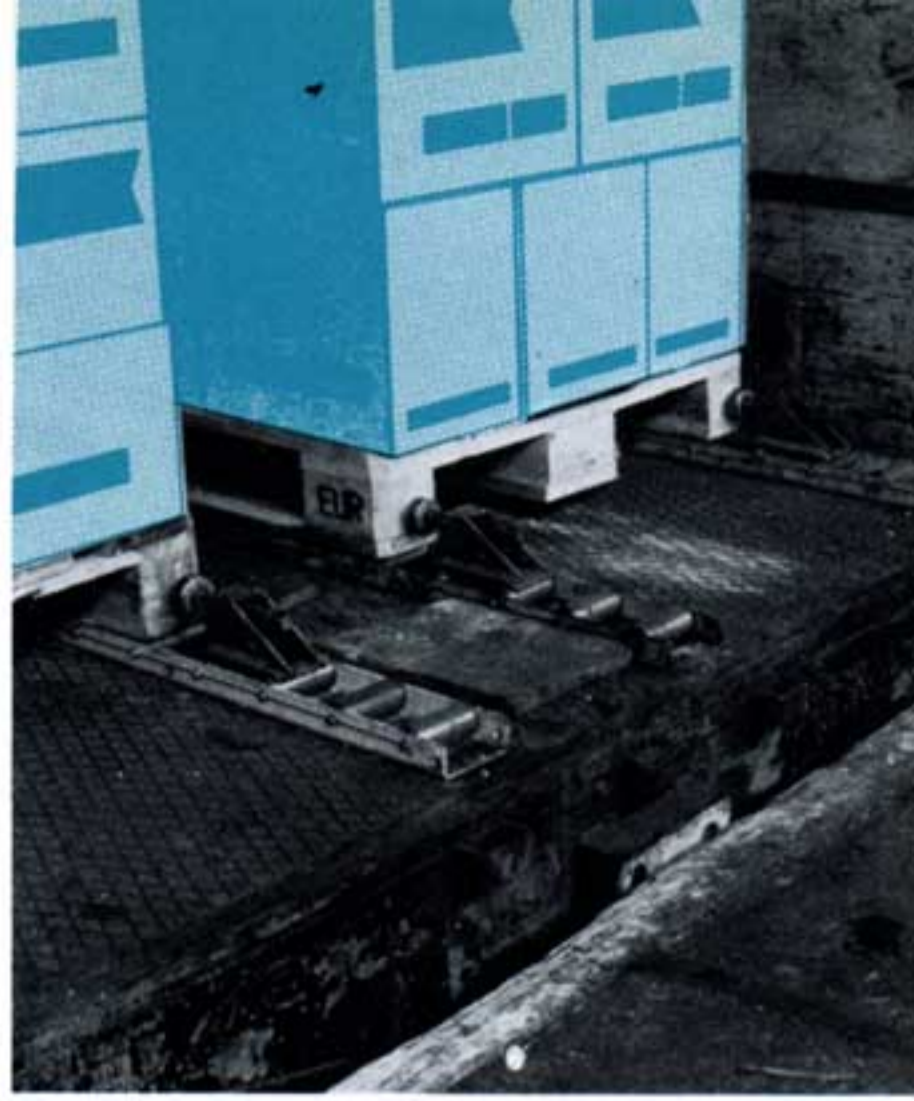
normes de qualité du pool. Trois principes régissent alors les opérations :

1. Chaque participant possède le nombre de palettes nécessaire à ses besoins.
2. L'échange palette vide - palette chargée est généralisé :
 - entre le transporteur et le client
 - entre pays voisins.
3. Chaque participant garde toujours le même nombre de palettes.

Le contrat d'échange permet l'application de ces règles de base. Une entreprise belge produit des briques réfractaires, par exemple. La livraison de ces briques aux clients belges ou étrangers se fait sur palettes. En signant le contrat d'échange, le producteur a simplifié les opérations : lorsque 100 unités ont quitté ses installations, par une clause du contrat, la SNCB doit lui remettre 100 palettes vides. Pas besoin, donc, d'un stock énorme de palettes plates : le remplacement immédiat lui permet de limiter son équipement au minimum utile. Par ailleurs, le destinataire, s'il participe lui aussi au système d'échange, peut entreposer les charges pendant un temps indéterminé sans que cela pose de problème.

Extension permanente.

Au départ, huit réseaux participaient au Pool. Aujourd'hui, on en compte 18. En 1961, l'Allemagne occidentale, l'Autriche, la Belgique, la France, l'Italie, le



Luxembourg, les Pays-Bas et la Suisse avaient signé l'accord. En 1962, le Danemark, la Norvège et la Suède les suivaient. Puis, ce furent la Tchécoslovaquie et l'Allemagne de l'Est, en 1964. La Hongrie adhéra au pool en 1965, la Yougoslavie, la Finlande et la Bulgarie en 1967. La Pologne est le plus jeune membre, intégré au groupe en 1968.

En 1970, tous ces pays avaient échangé plus de 5 millions de palettes. Si l'on pouvait considérer celles-ci comme des marchandises, au prix moyen de 210 francs pièce, on aurait alors atteint le chiffre de 1.067 millions de francs. En 1971, il faudrait parler de 1.116 millions. Pour sa part, la Belgique a échangé, avec les pays voisins :

— en 1968	381.000 palettes
— en 1969	457.000 (record absolu en octobre : 46.000)
— en 1970	439.000
— en 1971	429.000

Il s'agit, bien entendu, du total des échanges effectués aux gares frontières. En fait, la SNCB possède 30.000 palettes EUR et sa clientèle environ 13.000.

Emballage immédiat.

Certaines marchandises se pouvaient pas être transportées par ce moyen : imaginez des pièces détachées empilées sur un plancher ! Il fallait concevoir une boîte... « a box », box-palette.

La fédération européenne de manutention (F.E.M.) a étudié et mis au point un engin de ce type, standardisé, et finalement appelé « Box-palette Y ». L'unité nouvelle a la même surface de base que la palette plate et admet un volume de 0,75 m³ de chargement.

Plusieurs réseaux ont décidé d'un accord d'échange comme on l'avait fait pour les palettes plates. La convention conclue en 1969 rassemble l'Allemagne occidentale, la Belgique, le Luxembourg, les Pays-Bas, la France (venue en 1970) et le Danemark (membre depuis le premier janvier 1972). La box-palette est séduisante. Pour les petites pièces, le petit matériel électrique, elle représente... un emballage. Nul besoin de carton, de papier : on dépose les pièces en vrac dans ce petit conteneur. L'armature métallique forte est l'atout primordial pour le transport des produits fragiles : bouteilles, produits de beauté... Il préserve des chocs.

Ce n'est pas tout. La conception de cette « caisse » permet la superposition des éléments. L'utilisateur peut donc, comme avec un jeu de construction, assembler tout un magasin, chaque exemplaire de ses produits prenant place dans une alvéole. C'est d'autant plus facile que certains panneaux de la box sont amovibles (nos photos le montrent clairement). Le principe d'utilisation est le même que pour la palette plate. Et la Belgique a échangé, avec les autres adhérents :

— en 1969	21.000 box-palettes
— en 1970	37.000
— en 1971	71.000

Le prix de la pièce dépasse bien sûr de loin celui d'une palette en bois : 2.000 francs environ. Mais l'investissement en vaut la peine : aux avantages déjà cités, on peut ajouter une espérance de vie plus importante étant donné la robuste constitution du matériel.



TRANSPORT EXCEPTIONNEL!

Le passant curieux peut se demander pourquoi, pour qui, par quelle raison saugrenue, en gare de Gosselies, une voie se termine en cul de sac par une petite butte. Pas de heurtoir, rien qui fasse songer à une voie de garage.

Cette surélévation de la voie, cet arrêt brusque sont le témoin d'une sympathique collaboration; rail et route se complètent à Gosselies pour desservir la grande usine Caterpillar.

Le transport de matériel lourd, bulldozers, élévateurs, chargeurs sur roues vers des destinations très lointaines comme le Moyen-Orient posait de gros problèmes par la route. Par contre, le chemin de fer pouvait apporter une solution valable à ces difficultés. La direction de CATERPILLAR BELGIUM choisit donc de confier à la SNCB une bonne partie de ces transports encombrants. Bien. Mais encore fallait-il déposer le chargement et le fixer sur le wagon.

L'usine de Gosselies n'étant pas raccordée au réseau, un troisième partenaire devait intervenir. Par exemple, un transporteur routier qui puisse, chaque fois que cela serait utile, faire la liaison avec le client en amenant les wagons dans l'usine.

La société WAGNER, transporteur routier, acheta donc une remorque spéciale pour le transport de wagons. Remorque unique en Europe, où elle est la plus longue, puisqu'elle peut prendre en charge tous les types de wagons jusqu'aux plus grands, ceux de 18,5 mètres.

Il s'agit en fait d'un châssis de remorque surbaissé en forme de deux gros rails posés sur 32 roues. Rails qu'à chaque transport, on aligne dans le prolongement de la voie en butte qui constitue un quai d'accostage en gare de Gosselies.



1. La remorque s'est alignée dans l'axe de la voie surélevée. Le wagon y est tiré jusqu'à ce que, bloqué aux deux extrémités, il ne puisse plus bouger.

La remorque seule pèse 33 tonnes. Elle peut admettre 57 tonnes de charge utile maximale. Si l'on songe que vide, le wagon pèse environ 22 tonnes, on peut, pour rester dans les limites légales, transporter une trentaine de tonnes de matériel.



2. Le tracteur, d'un poids sensiblement égal à celui de la remorque, avec une force de traction de 100 tonnes, ses quatre roues étant motrices, va diriger l'ensemble vers le hall de chargement. Les 32 pneus de la remorque, gonflés à l'azote (et donc pratiquement indégonflables) sont groupés autour de 8 demi-essieux couplés. A tout instant, chaque demi-essieu suit le mouvement de l'axe directif, de telle sorte que les manœuvres, en virage, en marche arrière, ne présentent pas plus de difficulté que pour un véhicule de 20 tonnes.





3. Ayant atteint son point d'arrêt dans les installations de CATERPILLAR, il se prête au chargement. Un pont-roulant de grande force de levage dépose sur le « plancher » des engins de différentes sortes : compacteurs, bulldozers, chargeurs dont le poids peut monter jusqu'à 15 tonnes par pièce. Les engins sont « enchaînés » aux ranchers latéraux du wagon. Ainsi, les chocs du parcours, sur rail ou à bord d'un ferry-boat, ne peuvent pas déséquilibrer le chargement et le mettre en péril.



4. Deuxième transfert, en sens inverse, vers la gare de Gosselies. Le trajet est fixé une fois pour toutes, afin que ce transport lourd puisse évoluer sans danger. La traversée de la chaussée de Bruxelles a lieu au niveau d'un carrefour équipé de signalisation lumineuse. Ensuite, la route décrit quelques courbes où le couplage des essieux au timon prend toute son utilité : nul besoin de longues manœuvres, le chargement passe en une seule fois.



5. Entré en gare, le wagon est remis sur rails pour être inclus dans une rame « marchandises ».

Ici, une autre particularité de la remorque joue : le timon s'accroche indifféremment à chaque extrémité.

Ainsi, le camion pénètre dans la gare en marche AV. On le dételle, on l'accroche à l'autre extrémité; sa marche AR est ainsi réduite au minimum nécessaire, la remorque étant déjà dans l'axe de la voie. La jonction ne prend donc que quelques minutes.

Les engins partiront vers... Téhéran, par exemple. C'est que le marché de CATERPILLAR BELGIUM s'étend jusqu'aux confins de l'Europe, de l'Afrique et du Moyen-Orient, régions vers lesquelles elle envoie le matériel lourd qui permettra de travailler non seulement en plus grande dimension, mais encore plus vite.



RAIL ET ROUTE.

Comme on vient de le voir, ce transporteur routier disposant d'un parc de près de 400 véhicules lourds favorise à l'aide d'un engin nouveau, l'expédition de gros tonnages par fer.

C'est que par la route, le voyage d'un poids lourd à très longue distance comme le Moyen-Orient poserait quelques problèmes d'envergure.

Il s'agit donc à Gosselies d'une heureuse complémentarité entre le rail et la route.

Chacun de ces modes de transport possède ses avantages. Cependant, Monsieur Gauquier, responsable commercial de la firme WAGNER, nous disait, lors de notre visite, que « la finalité du transport combiné se précise de plus en plus et offre des avantages certains que le transporteur, quel qu'il soit, doit toujours être soucieux d'utiliser dans l'intérêt de sa clientèle ».

L'achat d'une telle remorque représente bien entendu un investissement considérable. Grâce à cette collaboration rail-route, la société CATERPILLAR BELGIUM, en pleine expansion, peut envisager l'avenir du transport de ses produits en toute confiance. Toujours est-il qu'il existe à Gosselies, et pour un rayon d'action couvrant une bonne partie de la région, un moyen unique d'entrer en contact direct avec le fer. Un raccordement peut coûter trop cher, proportionnellement à l'importance des missions de transport confiées à la SNCB. Qu'à cela ne tienne. Tout utilisateur peut faire appel à la firme WAGNER et résoudre de la sorte son problème particulier.

Les renseignements peuvent être obtenus auprès de :
 Agence commerciale SNCB Société WAGNER frères
 Quai de la gare, 1 Rue J. Wauters, 76
 Charleroi. tél 43.01.73 Jumet. tél 35.00.80

POUR LES PLUS CURIEUX...

La remorque est montée sous la forme de deux rails larges avec systèmes de blocage aux extrémités :

longueur	19,32 m
largeur	2,89 m
poids à vide	13.720 kg
charge utile	57.000 kg
nombre de pneus	32
nombre d'essieux	8 oscillants et dirigeables.

Le camion tracteur se présente comme une dépanneuse ordinaire. Sa puissance, cependant, est nettement supérieure.

longueur	7 m
largeur	2,49 m
poids à vide	15.000 kg
puissance de traction	100 tonnes.

Un chargement à Gosselies... c'est difficile à décrire. Tous les types de machines sont affectés à l'exportation. Nous avons pris les caractéristiques d'un chargement précis, qui fait l'objet de notre reportage photographique.

chargeur type Caterpillar 950	
hauteur	204 cm
largeur	265 cm
longueur	645 cm
poids unitaire	9850 kg

Les engins sont fixés au wagon plat, sur un plancher de 18,5 m de longueur, au moyen de chaînes; certains éléments ont été démontés et fixés également, évitant ainsi tout danger de perte ou d'accident. Nul besoin de bâcher, le matériel étant conçu pour résister aux intempéries (c'est du matériel de chantier, rappelons-le).

TROIS GENERATIONS DE WAGONS EN COMMUNAUTE

**01 RIV-EUROP
88
135 1 109-6
• Eds**

Les échanges commerciaux d'un pays à l'autre peuvent poser aux réseaux ferroviaires chargés du transport quelques problèmes que des conventions internationales permettent de résoudre facilement. Trois générations d'accords ont conduit plusieurs sociétés de chemins de fer à mettre en commun un parc de près de 300.000 wagons sous certaines conditions d'utilisation.

L'ancêtre : le R.I.V.

Au départ, le système R.I.V. (règlement international pour la circulation des wagons) réglementait le mouvement du matériel. Il est toujours en vigueur.

Par exemple, le matériel immatriculé DB, appartenant donc aux chemins de fer allemands (ouest), conduit à Anvers une charge, quelle qu'elle soit. Il doit, dans des délais assez courts, repartir vers l'Allemagne. Le chemin de fer doit donc trouver un client ayant à charger des marchandises à destination du réseau propriétaire ou d'un point situé sur la route de retour, à défaut de quoi le wagon repartira vide.

C'est la première génération, tout en difficultés, en parcours à vide et donc en perte d'efficacité.

Les conventions Europ et Pool

En 1953, 9 réseaux signaient la convention dite « Europ » : l'Allemagne de l'Ouest, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Italie, le Grand-Duché de Luxembourg, les Pays-Bas, et la Suisse.

Le principe en est simple : chaque réseau apporte à un parc communautaire un certain nombre de wagons couverts ou tombereaux, qu'on marquera « Europ ».

Supposons que la SNCB ait apporté 1000 wagons au parc. Les véhicules étant mis en commun, peu importe que chaque



jour, il s'en trouve, sur le territoire belge, 250 allemands, 160 italiens et 300 français. La règle primordiale est la suivante : le pays ne peut avoir en dépôt plus de wagons qu'il n'en a apportés, le surplus faisant l'objet de « compensations ».

Sur la base de notre hypothèse, le jour où 1116 wagons Europ se trouvent en territoire belge, 116 doivent être envoyés vers l'un ou l'autre pays « déficitaire » (c'est-à-dire dont le nombre de wagons disponibles est inférieur à l'apport), que ces derniers en soient ou non propriétaires.

C'est le bureau central de Berne, composé d'un délégué de chaque réseau participant, qui règle les compensations.

Selon le même principe, les mêmes pays, sauf l'Autriche, ont créé la convention Pool. L'Autriche n'a pas pu s'associer à cette mise en commun des wagons plats à deux essieux car il fallait remplir certaines conditions qu'elle n'estimait pas réalisées.

Deuxième génération, donc : les wagons sont utilisés librement par les réseaux adhérents, qu'ils en soient ou non propriétaires.

Ces conventions représentaient une belle victoire de l'esprit de coopération européenne. Mais l'avantage n'est pas que moral pour notre clientèle : celle-ci y trouve en effet sa facilité. Il n'est plus obligatoire de charger sur des wagons

français les marchandises destinées à nos voisins du sud. D'où gain de temps, le premier wagon venu faisant l'affaire.

LES WAGONS SPECIAUX

La troisième génération d'accords est apparue au 1er avril de cette année : on y trouve d'importantes catégories de wagons spéciaux.

Alors que les conventions Europ et Pool portaient jusqu'à présent sur des wagons ordinaires, le nouveau matériel appartient exclusivement à la catégorie des « spécialisés ».

Ed/Eds : wagon à trémies autodéchargeur, pour le transport de marchandises en vrac.

Gbs : nouveau wagon couvert de grande capacité (70 à 80 m³)

Rs : wagon plat à bogies

Ts : wagon fermé à toiture enroulable fonctionnant comme un volet mécanique. Ce wagon n'admet pas les marchandises en vrac.

Les wagons ainsi ajoutés au parc existant seront également marqués Europ. Et les opérations de marquage se termineront au 31 mars 1974.

Parc étendu

L'échange de matériel couvert, tombereau et plat risquait une régression, les entre-

prises faisant de plus en plus appel à la spécialisation des unités de transport.

Une commission de travail a donc examiné 14 types de wagons spécialisés. Quatre seulement ont été retenus pour l'instant; mais il ne fait aucun doute que dans l'avenir, les réseaux se verront obligés d'étendre le parc à des catégories nouvelles.

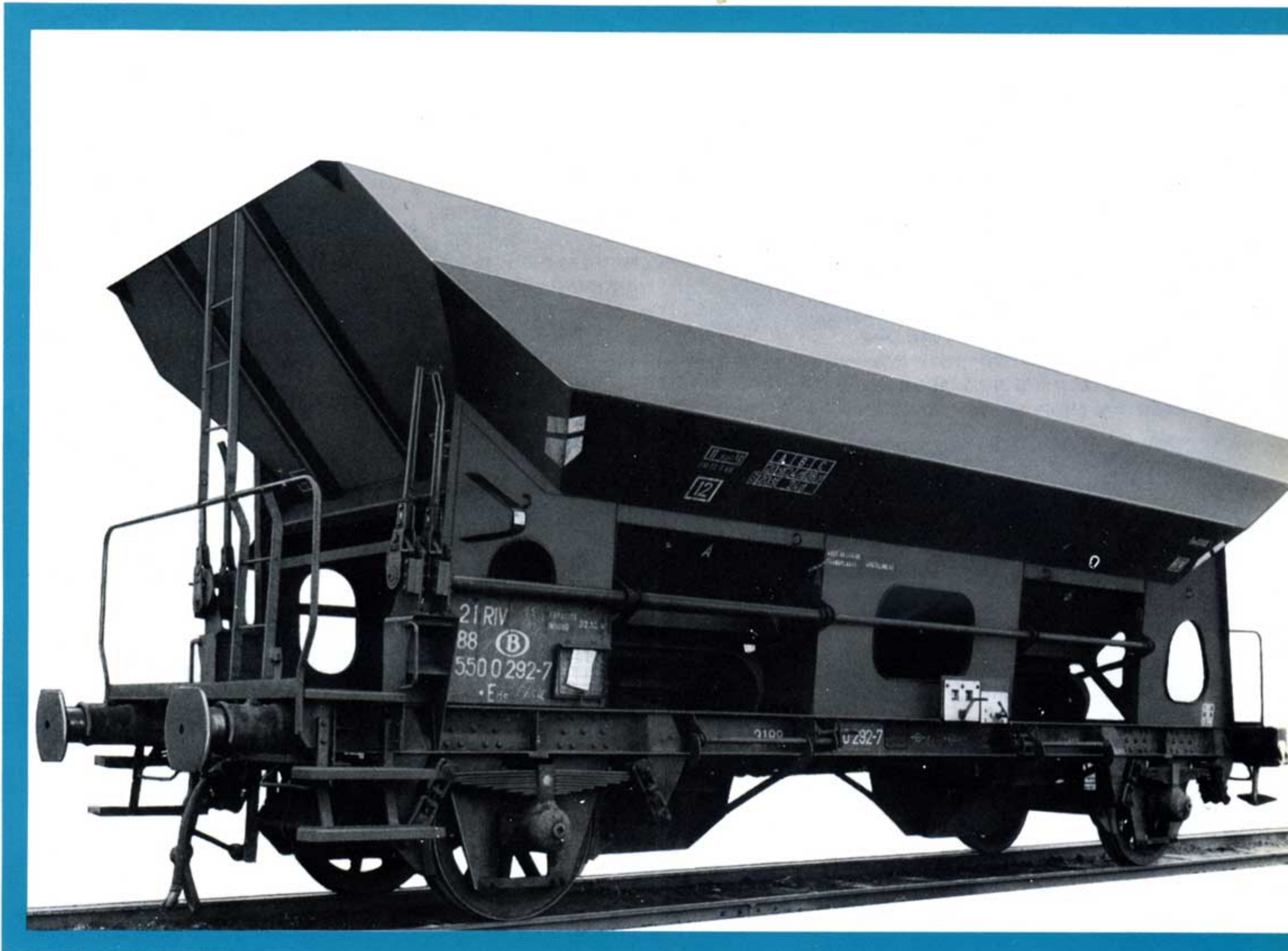
Au premier avril 1974, le parc de véhicules mis en commun sera donc réparti comme suit :

Pool wagons plats à deux essieux	38.260	
Europ		
couverts	93.680	
tombereaux	113.054	206.734
spéciaux	28.090	
Ed/Eds	19.818	
Gbs	17.963	
Rs	12.119	
Ts		77.990
Au total		322.984

Les réseaux membres auront donc mis en commun près de 323.000 wagons de types différents.

Disons encore que la SNCB apportera, pour sa part :

770 Ed/Eds
850 Gbs
1.918 Rs
1.370 Ts



LE « DELAI GARANTI » AU BANC D'ESSAI

Depuis quelques années déjà, les chemins de fer belges et français assurent l'acheminement rapide et régulier des primeurs dans des délais plus brefs que ceux prévus par la convention réglant les transports internationaux de marchandises (C.I.M.).

Chaque matin arrivent au centre de triage de Bruxelles Tour et Taxis des rames de wagons en provenance du Midi. Ces trains apportent au consommateur belge leur cargaison de fruits et primeurs « en direct du soleil ».

Il s'agit là de marchandises périssables ; leur acheminement est donc obligatoirement régulier et rapide. De plus, chaque matin, un marché bat son plein à Bruxelles T-T : grossistes, maraîchers et marchands se partagent fruits et légumes avant de les présenter au public dans les vitrines et les échoppes.

Destinataires et expéditeurs obtiennent des garanties quant au délai de transport : sans le respect scrupuleux d'un plan d'acheminement, pas de fruits frais, mais encore pas de marché matinal. On peut imaginer sans peine les perturbations que cette situation entraînerait.

En projet : le régime « délai garanti ».

Les chemins de fer souhaitent généraliser et institutionnaliser un système présentant les mêmes caractéristiques, à savoir la garantie d'une date et même d'une heure de mise à disposition des wagons chargés. Cette mesure répond à une nécessité vitale étant donné les conditions actuelles de concurrence sur le marché des transports.

On nous dira que le régime de la « Grande Vitesse », régi par la Convention Internationale des Marchandises, prévoit déjà un délai de livraison. Cependant, une différence fondamentale existe entre les deux systèmes.

En régime de grande vitesse, partant d'un délai de transport basé sur un parcours quotidien de 300 km et d'un laps de temps nécessaire pour les formalités et le dédouanement, le client peut déterminer une date limite de livraison, date que le transporteur respecte la plupart du temps, mais sans autre garantie que le paiement d'indemnités strictement limitées.

Dans le système du « délai garanti », la base n'est plus un délai en rapport avec la distance à parcourir, mais un plan d'acheminement par des trains désignés. En organisant la réservation de « places pour wagons » dans certaines relations à long parcours avec « trains-plan » et trains de correspondance, le chemin de fer promet livraison du chargement selon des normes pré-établies.

Bien entendu, le délai ainsi garanti ne pourra jamais être plus long que celui qu'on obtiendrait sous un autre régime.

Quelques données nouvelles.

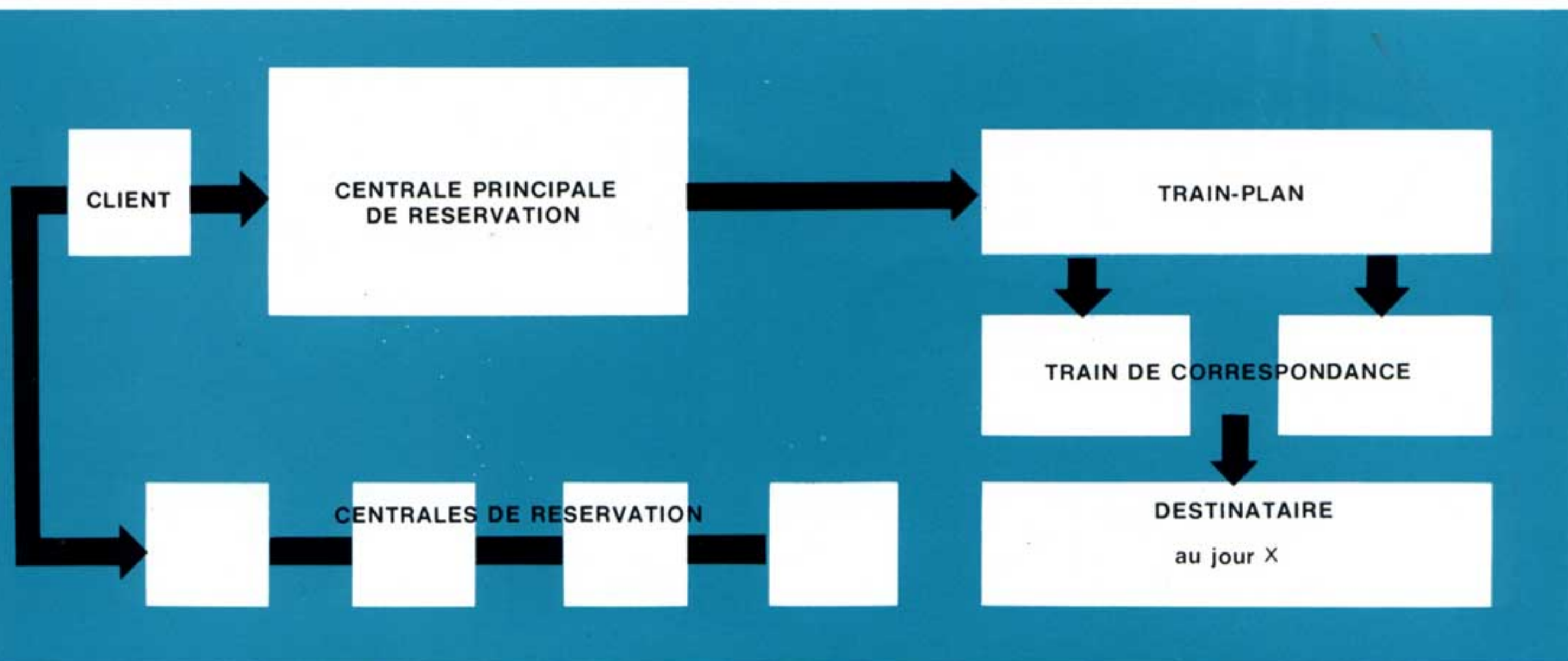
Certaines données, nécessaires à l'exposé du principe, ont sans doute dérouté le lecteur. C'est que le système du délai garanti fait appel à un vocabulaire nouveau.

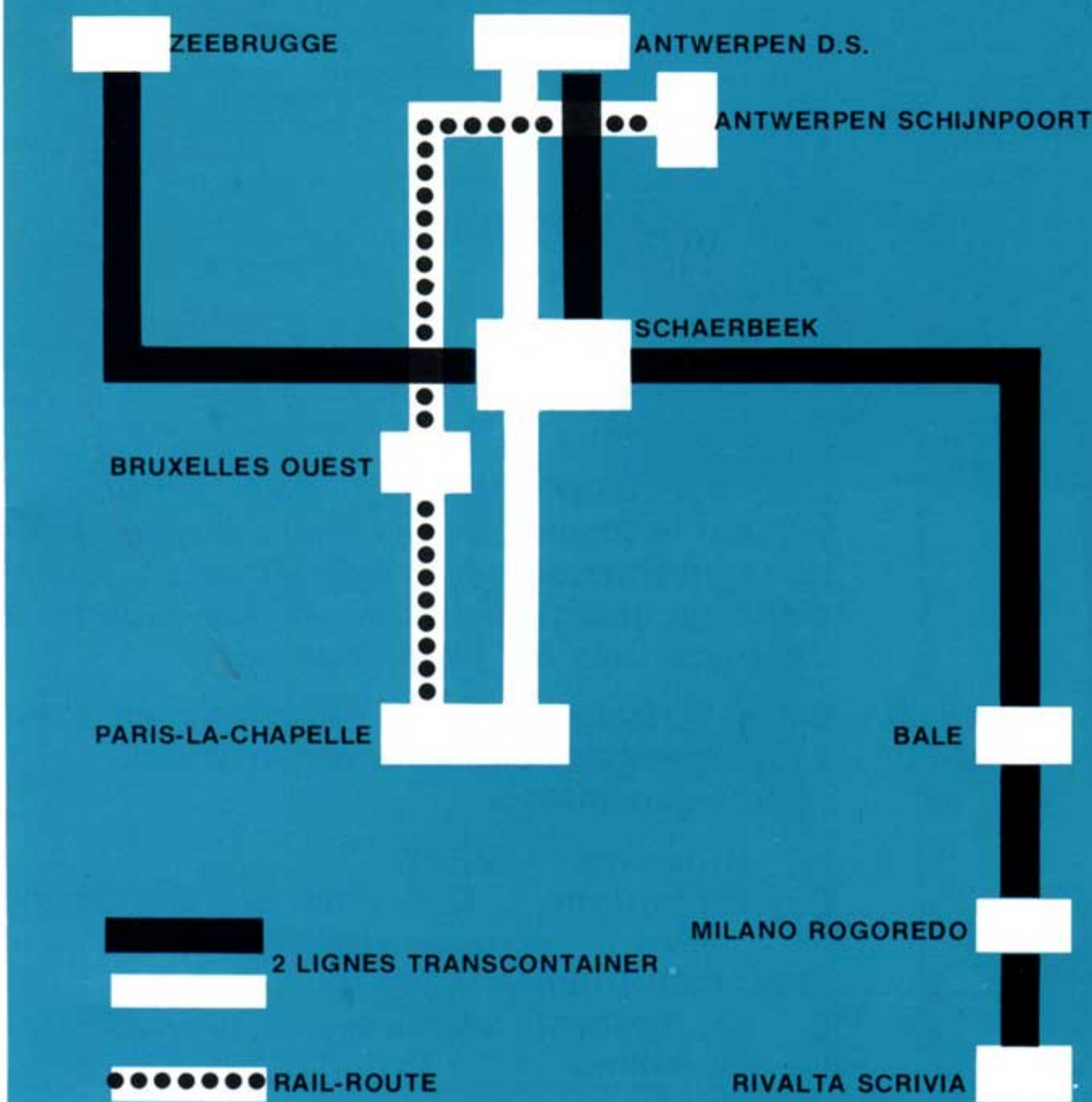
Les **trains-plan** sont des trains ou chaînes de trains internationaux désignés pour l'application du système. Ils forment en quelque sorte l'épine dorsale des plans d'acheminement.

On appelle **trains de correspondance** les convois apportant des marchandises aux trains-plan ou, au contraire, en assurant la distribution.

Le terme **place pour wagons** désigne la réservation d'un ou plusieurs emplacements dans les trains inclus au plan d'acheminement. Notons que les seuls wagons admis sont ceux qui peuvent circuler à la vitesse de 100 km/h (marqués S). Disons encore qu'un wagon à bogies compte pour deux places.

Il faudra, bien entendu, pour réserver des places, des **centrales de réservation**, établies dans les pays concernés par le système. Pour chaque train-plan, on désignera une **centrale principale**, celle du pays gérant le train. Pour





La réservation des places peut se faire aux gares de

Zeebrugge
Anvers D.S. Terminal
Anvers Schijnpoort
Bruxelles Ouest
ou au bureau I.T.W.

téléphone 13.18.70, poste 3520,
de 8 h 30 à 12 h et de 13 h 30 à 17 h 15

Les places réservées doivent être absolument utilisées. En cas d'absence, de défection, le bureau de réservation percevra une taxe de 50 francs or.

une relation Zeebrugge-Milan, par exemple, gérée par la SNCB, et transitant par la France, le Luxembourg et la Suisse, la centrale belge sera, des cinq intéressées, prise pour principale.

La terminologie a pour mérite de nous faciliter le travail : elle permet d'énoncer clairement les principes élémentaires :

1. Le client réserve une ou plusieurs places pour wagons. La centrale accepte ou refuse, tenant compte des limites de charge et de composition des trains.
2. Le chemin de fer, en fonction du délai demandé, inclut les wagons « inscrits » dans un des 24 plans d'acheminement valables pour l'Europe entière.
3. Les wagons à délai garanti, accompagnés d'un document orange (qui permet de les reconnaître) reçoivent la priorité sur les autres, notamment pour leur distribution aux trains de correspondance.
4. Au moment prévu, la marchandise est livrée au destinataire.

A l'essai

Le système, dans ses grandes lignes, fonctionne déjà pour des relations Midi-Belgique, dont nous avons parlé. Pourtant, l'expérience acquise dans l'organisation de ces transports ne permet pas encore d'en généraliser d'office la formule.

Depuis le 28 mai, des essais sont en cours. Essais de planification, testage des documents, étude des adaptations nécessaires dans les gares, et surtout contrôle des acheminements (des trains et des wagons).

Les véhicules portant le document orange jouiront d'un régime de priorité absolue. Le temps nécessaire aux formalités sera réduit à son strict minimum ; on soumettra les envois au dédouanement de telle sorte qu'aucun retard n'intervienne.

La grande inconnue — parce que grande nouveauté — du système reste la réservation des places. Les centrales connaîtront certainement un rodage difficile, bien que les techniques les plus modernes y soient utilisées. N'oublions pas

que l'opération portera sur des lignes internationales et concernera donc plusieurs pays pour un nombre important de trains quotidiens.

Sont admises à l'essai les marchandises périssables, celles soumises à forte concurrence, les transcontainers et les remorques routières en trafic rail-route.

Pour sa part, la SNCB a choisi pour terrain d'essai le trafic des transcontainers de Zeebrugge et d'Anvers vers la Suisse et l'Italie via le Luxembourg et vers Paris, ainsi que les transports rail-route par wagons kangourou d'Anvers et de Bruxelles-Ouest à destination de Paris. Trois trains-plan seront donc gérés par les chemins de fer belges, parmi les dix qui intéresseront notre pays, soit qu'ils y transitent, soit que leur terminus est une de nos gares.

Forte diminution de prix.



40, 50, 60 % de réduction sur un billet de chemin de fer, aller-retour, pour une journée à la mer ou en Ardenne.

Plus vous irez loin, plus la réduction sera forte. Et vous ferez provision d'air marin ou d'air sylvestre.

Même les amateurs de gras-

ses matinées en profiteront : il suffit d'être arrivé à destination pour 13 heures.

Et vous pourrez repartir de la gare de votre choix. (Prévenez-nous simplement au départ).

Voyez combien un voyage aller-retour peut être bon marché :

Cinq trains en plus.

Les nouveaux horaires sont entrés en vigueur le 28 mai. Dans l'ensemble des relations internationales, nous en avons relevé deux où quelques trains ont été ajoutés à ceux qui roulaient jusqu'à présent.

Entre la Belgique et la Hollande, un train supplémentaire circule le matin et le soir aux heures suivantes :

Bruxelles	22.42
Rotterdam	0.45 dans le sens Belgique - Hollande
et Amsterdam	7.24
Rotterdam	8.30
Bruxelles	10.35 dans l'autre sens.

Entre Liège et Maastricht, quatre nouveaux trains circulent chaque jour dans les deux sens.

Liège	13.54	14.51	18.25	22.45
Maastricht	14.27	15.27	18.58	23.19
Maastricht	13.04	15.04	19.05	21.55
Liège	13.37	15.36	19.37	22.28

Tous autres renseignements, dans les principales gares.



UNION
INTERNATIONALE
DES CHEMINS
DE FER



UIC 50 ANS

Le peintre Mathieu, que nous connaissons pour ses affiches d'un style « nouveau », a créé une affiche nouvelle à l'occasion du cinquantième de l'Union Internationale des Chemins de fer. Notre photo ne suffit pas, bien sûr à juger de la qualité de son travail : son format et l'absence de couleur nous en empêchent. Dessiné sur fond d'un bleu très foncé, le motif entoure les drapeaux des pays réunis au sein de l'UIC.

alguvillages

PLUS DE 9 MILLIONS

La centrale ferroviaire de réservation électronique des places de Francfort a effectué en 1971 plus de neuf millions et demi de réservations. Actuellement, 450 points terminaux y sont reliés. C'est bien entendu le réseau allemand qui en a le plus profité. Les 29.000 (en moyenne) réservations quotidiennes ont été réparties comme suit entre les réseaux participants :

DB : chemins de fer allemands (ouest) : 80 %
 OBB : chemins de fer autrichiens : 11 %
 SNCB : chemins de fer belges : 6 %
 DSB : chemins de fer danois : 2,5 %
 CFL : chemins de fer luxembourgeois : 0,5 %
 Et les possibilités de l'ordinateur sont loin d'être épuisées !

LE MOYEN LE PLUS SUR

Une statistique officielle donne, pour trois modes de transport, une idée globale de leur fiabilité. Elle concerne le transport de personnes et non de marchandises.

Il a été calculé à cet effet un indice représentant le nombre de tués par milliard de voyageurs-kilomètres.

Pour l'ensemble des réseaux de chemin de fer groupés par l'UIC, on obtient l'indice 0,44 pour la période de 1960 à 1971.

Deuxième moyen de transport : l'avion. Le calcul portant sur le monde entier, à l'exception de la Chine, de l'URSS et de quelques états européens, mène à 3,6.

Quant à la route, elle l'emporte de loin, avec l'indice 56 pour ce qui concerne la Belgique. Cela représente 187 fois le chiffre des chemins de fer belges : 0,3 pour la même période.

Il apparaît clairement que le trafic ferroviaire présente les meilleures normes de sécurité. Cela

tient à une série de raisons précises : isolement de la voie de circulation, conducteurs à haute formation, équipement technique en amélioration permanente...

A titre indicatif, donnons un petit tableau des indices valables pour quelques réseaux européens au cours de la décade 60-70. On y verra que la Belgique possède une des infrastructures les plus sûres.

Belgique France Suisse	0,3
Allemagne occidentale Grande-Bretagne	0,4
Italie	0,5
Pays-Bas	1,1

Interfrigo a vingt membres.

Vingt sociétés, en effet, adhèrent à la Société ferroviaire internationale de transports frigorifiques. Le 20e membre, la Compagnie irlandaise de transport, y a fait son entrée au premier janvier de cette année.

La compagnie voit là une possibilité de développer le transport sous température contrôlée et plus particulièrement par containers réfrigérés entre la République d'Irlande et le continent européen, via la Grande-Bretagne.

Classe unique pour Albion.

Au premier novembre 1971, l'ancienne Administration de la Marine s'est muée en Régie belge des transports maritimes. Cette dernière assure l'exploitation des lignes Ostende-Douvres/Folkestone/Harwich. La direction commerciale de cette régie est établie à Bruxelles, tandis que ses

autres services ont leur siège à Ostende même. Depuis le 28 mai, tous les paquebots des lignes Ostende-Douvres/Folkestone sont exploités en classe unique. On y applique le tarif de la seconde classe.

T.G.V.

Tous les réseaux ferroviaires rêvaient de leur T.G.V. : 1e étape.

Deuxième étape, ils en établissent les plans.

Troisième étape : ils le réalisent.

La France a présenté son premier Train à Grande Vitesse. Cette rame, mue par quatre turbomoteurs, est équipée d'une transmission électrique qui permet de répartir la puissance sur de nombreux essieux moteurs. C'est un système très favorable : il renforce l'adhérence, et permet d'utiliser mieux le freinage rhéostatique.

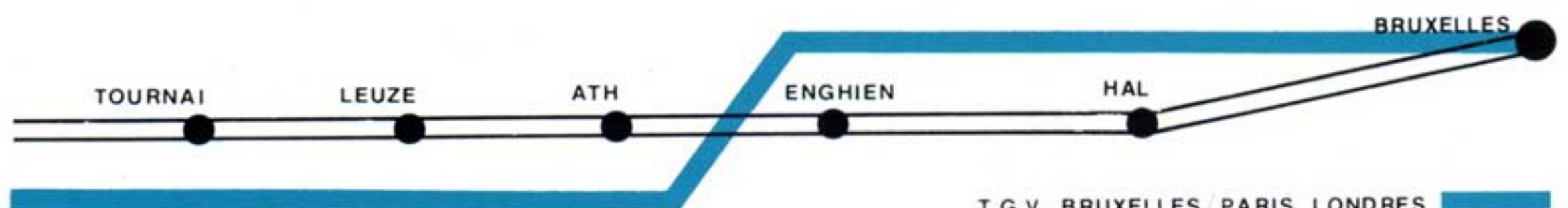
Sur des lignes ne comprenant que des courbes de très grand rayon, le T.G.V. atteindra des vitesses de l'ordre de 250-300 km/h.

Mais la Belgique a aussi ses projets. Une ligne

T.G.V. est déjà dessinée, qui reliera Paris à Cologne par Lille, et un tracé belge longeant sensiblement la ligne Bruxelles-Tournai.

Ce n'est, pour l'instant, qu'un avant-projet. Des contacts se poursuivent entre les sociétés de chemin de fer belge, française et britannique. Les hollandais et les allemands se joindront, dans l'avenir, à ce groupe de travail. L'ensemble prévu doit être une liaison très rapide, comme nous l'avons dit, de Paris à Cologne, mais avec des relais d'une part vers Calais et le tunnel sous la Manche, pour les voyageurs insulaires, d'autre part vers les Pays-Bas.

La S.N.C.B. a inscrit l'étude de ce projet à son plan décennal 1970-1979.



T.G.V. BRUXELLES / PARIS LONDRES

TRANSPORT PROPRE

Dans notre précédent numéro, nous imprimions un article dû à la plume d'un cheminot allemand : La vie intolérable. Nous donnions, à titre d'illustration, une idée des mesures prises par les chemins de fer suisses pour protéger les nappes aquifères sous-jacentes aux terrains où sont installées les gares. Une question restait cependant posée, à laquelle nos confrères allemands n'avaient pas répondu : la traction diesel, utilisée par les chemins de fer, peut-elle aussi polluer notre atmosphère ?

Dans une interview par la revue Impact, Monsieur Adam, responsable de la direction générale des chemins de fer belges, a répondu à cette objection.

Les chemins de fer ne polluent l'eau en aucune manière. Quant à la pollution de l'air, la situation s'est considérablement améliorée depuis que les moyens modernes de traction ont remplacé la locomotive à vapeur et ses panaches de fumée. Rappelons que la SNCB a éteint sa dernière locomotive à vapeur en 1966. Elle était l'un des premiers réseaux européens à atteindre ce tournant.

Actuellement, en Belgique, on peut dire que le trafic est assuré pour moitié par traction électrique et pour moitié par traction diesel.

La traction électrique est un moyen de consommation d'énergie absolument propre.

Quant à la traction diesel, il est facile d'évaluer ses effets.

Ce qui importe, c'est de comparer le chemin de fer avec les autres solutions auxquelles il faudrait recourir s'il n'existait pas. Faisons donc une distinction entre le trafic des voyageurs et celui des marchandises.



Pour le trafic des voyageurs, l'alternative à l'emploi du chemin de fer est essentiellement celui des voitures automobiles particulières, équipées en majorité d'un moteur à essence. Or, d'après le professeur Samuel Halter, Directeur Général de l'Administration de l'Hygiène Publique au Ministère de la Santé Publique, un moteur diesel émet 26 kg de polluants pour 1000 litres de carburant brûlé, tandis qu'un moteur à essence donne 337 kg pour 1000 litres. Le rapport est d'environ 1 à 13.

Mais la comparaison ne peut se faire qu'à trafic égal. Or, les locomotives diesel consomment en moyenne 16 litres de gasoil pour 1000 voyageurs-km, alors qu'il faut compter environ 50 litres pour la voiture automobile.

A trafic égal, la consommation de carburant est donc trois fois moindre pour le chemin de fer et l'émission de gaz polluants est donc environ 40 fois moindre que celle de la voiture particulière.

Quant au trafic des

marchandises, on peut faire la comparaison avec les camions diesel.

Les particularités du trafic ferroviaire, groupé en longs convois, permettent au chemin de fer en traction diesel d'assurer le même trafic en consommant 4 fois moins de carburant que le camion diesel.

Mais en pratique, l'avantage au point de vue pollution est plus élevé encore, car les moteurs des locomotives diesel sont des moteurs puissants, à régime lent, surveillés en permanence. En outre, ils ne comportent pas le dispositif d'avance automatique, fréquemment déréglé, des camions, ni la possibilité pour le conducteur de modifier le réglage du débit de combustible afin d'augmenter la puissance des moteurs, ce qui provoque l'émission de fumée bien connue des usagers de la route.

On voit donc que, même en traction diesel, l'émission de gaz polluants est considérablement moins élevée au chemin de fer qu'à la route.



BAGAGES : TAXATION NOUVELLE

A dater du premier mai dernier, un nouveau mode de taxation pour le transport des bagages est entré en vigueur. Il est valable en service international entre les pays suivants : la Belgique, l'Allemagne occidentale, le Danemark, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France et l'Espagne. Dans l'avenir, d'autres réseaux de chemin de fer, parmi lesquels ceux d'Italie, du Portugal et des pays Scandinaves, adopteront ce nouveau tarif.

A l'inverse de l'ancien système où il fallait calculer puis additionner les taxes nationales, ajouter à cela des taxes spéciales pour la traversée de certaines villes, la nouvelle tarification est unifiée; elle est seulement fonction de la distance totale de transport ainsi que du poids des bagages. Une première tranche de 20 kg donne lieu à la perception d'un droit d'enregistrement variant selon trois coupures de distance (0 à 99 km, 100 à 499 km, 500 km et plus). Au-delà de ce poids forfaitaire, les prix sont établis par tranches de 10 kg et de 100 km de parcours en sus.

La lecture aisée du tableau des prix accélérera les formalités d'acceptation. Autre avantage, plus intéressant encore : les personnes voyageant ensemble pourront cumuler les poids de leurs bagages respectifs et ne paieront qu'une seule fois le droit d'enregistrement. Prenons un exemple.

Quatre voyageurs isolés font enregistrer pour Paris des bagages pesant respectivement 17, 15, 16 et 19 kg. Chacun paiera un droit d'enregistrement correspondant au forfait de 20 kg, à savoir 80 francs.

Supposons maintenant qu'ils voyagent ensemble (membres d'une même famille, d'un même groupe). Le poids total, enregistré en une seule fois, n'excédant pas quatre fois le forfait de base, la taxe à payer représentera un seul droit d'enregistrement, soit 80 francs pour les quatre (au lieu de 320). A ne pas perdre de vue !

NOUVEAU N° DE TELEPHONE

On nous avertit d'un changement de numéro de téléphone.

L'agence en douane de la gare d'Anvers Central répondait dans le passé au numéro 32.58.30.

Elle répondra dorénavant au numéro 31.76.90, le poste d'appel, 1284, restant le même.

INTERCONTAINER INFORMATION N° 2,

daté de mars, nous est arrivé avec quelque retard. C'est que de bureau en bureau, on a porté grand intérêt à cette publication.

Intercontainer y annonce la nouvelle édition du tarif n° 9145, en vigueur depuis le 1er avril dernier. Les chemins de fer de l'Etat Tchécoslovaque adhèrent à ce nouveau tarif : voilà donc une nouvelle voie pour l'accélération des opérations.

Le même bulletin donne également quelques éclaircissements quant au traitement des relations financières avec la clientèle.

Ces feuillets sont envoyés à tous les clients de la société. Par la sélection des informations qu'on y donne, ils prennent un intérêt certain pour ceux qui, en perpétuelle course contre la montre, désirent régler vite et efficacement leurs problèmes de transport.

Les « futurs » clients peuvent prendre contact avec la direction générale, sise Hirschgässlein, 11, CH — 4010 BALE, tél. 061-222525, qui leur donnera tous renseignements utiles et leur assurera le service de cette revue.

LA S.N.C.B. PEUT METTRE A VOTRE DISPOSITION A BRUXELLES - CENTRAL

SALLES D'EXPOSITION :
700 à 1000 m²

STUDIO « A »
125 m² (25 pl.) + locaux annexes

STUDIO « B »
300 m² (65 à 100 places)

STUDIO « C »
Cinéma (60 places)

Pour tous renseignements :
Tél. : 23.80.80 - ext. 2075.

ADDENDUM

Dans notre précédent numéro, nous donnions la liste des gares françaises dans lesquelles une agence en douane peut se charger de l'établissement et du dépôt des déclarations pour le dédouanement des marchandises. Quelques modifications sont intervenues depuis lors. Nous les repreneons ici.

Service complet.

Il convient d'ajouter à la liste des gares où ces agences assurent le service complet : BAR — LE — DUC et LYON — VENISSIEUX, qui auparavant, n'assuraient qu'un service partiel.

Il faut noter aussi que JEUMONT possède un service de contrôle phyto-sanitaire.

Service partiel.

CHATEAU — THIERRY et MASSY — PALAISEAU assurent maintenant un service partiel.

Des précisions à ce sujet peuvent être obtenues auprès de la Direction Commerciale de la S.N.C.B., bureau 62.22, 85, rue de France, 1070 Bruxelles, téléphone 23.80.80, poste 2273, ou auprès des diverses agences commerciales.

LORSQUE VOUS CHANGEZ D'ADRESSE

Il arrive que les services postaux nous renvoient des revues avec la mention « inconnu » ou « parti sans laisser d'adresse ».

Afin d'éviter cette situation, nous vous demandons, lorsque vous changez d'adresse, de nous le faire savoir et de joindre si possible à votre avis l'étiquette apposée sur l'enveloppe de notre dernier envoi. Les indications codifiées y figurant nous permettront de retrouver plus facilement votre fiche, sur laquelle nous indiquerons votre nouvelle adresse.

Le service de notre revue vous sera de cette façon assuré régulièrement et sans interruption.

AU BOUT DE L'ANTENNE

Ligne 94-96.

Nous partons de Bruxelles-Midi vers Hal, de là, en forme de fourche, deux lignes partent vers Mons et Tournai. Limitons les à Soignies d'une part et Enghien de l'autre. Nous avons sous les yeux le premier réseau de liaisons radio des chemins de fer belges.

Un émetteur principal en gare de Bruxelles-Midi, des relais établis sur les lignes, comprenant une antenne, un récepteur, un amplificateur et un émetteur; un émetteur-récepteur dans le poste de conduite des locomotives ou des automotrices, voilà l'équipement essentiel sur lequel est basé le système des communications.

Les essais sont terminés. Une trentaine de locomotives peuvent déjà être mises en communication avec le central.

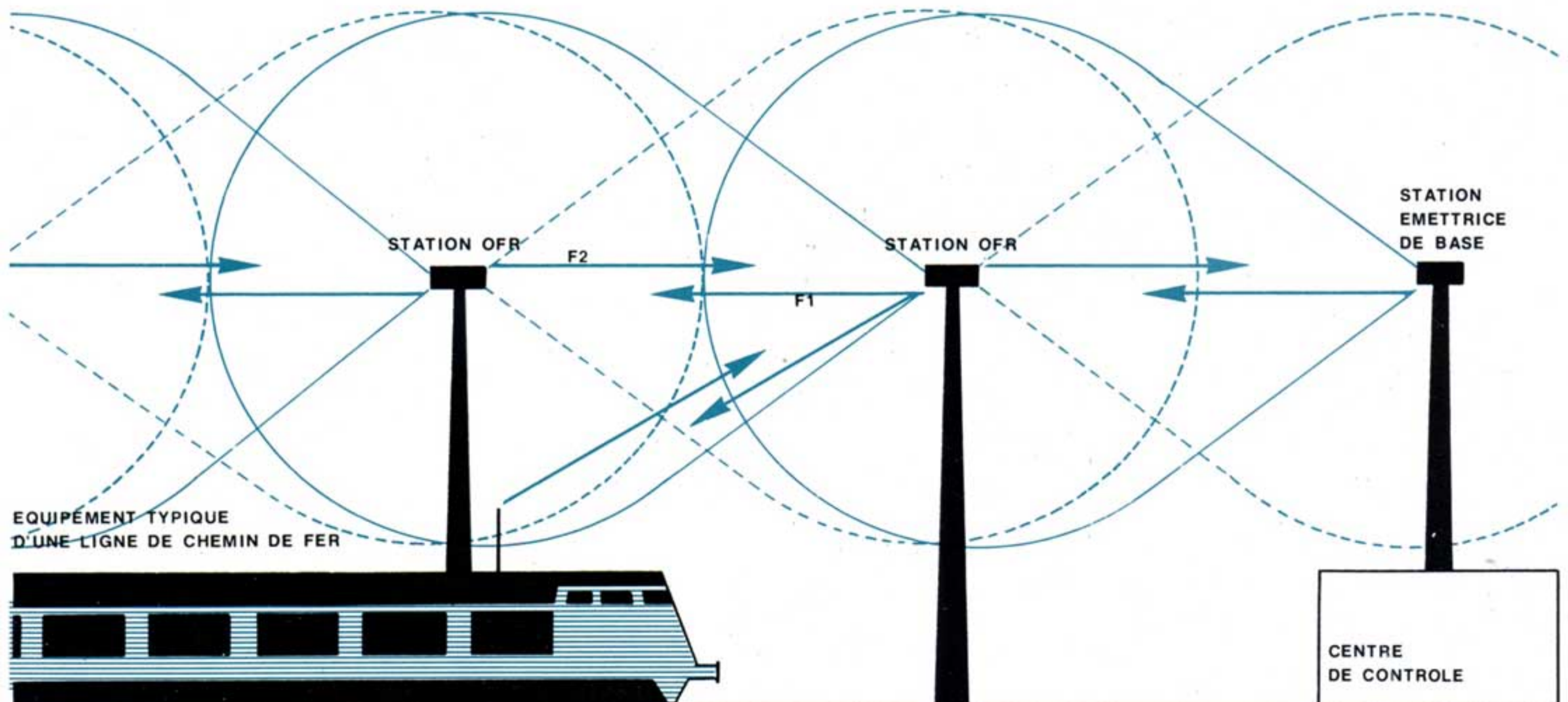
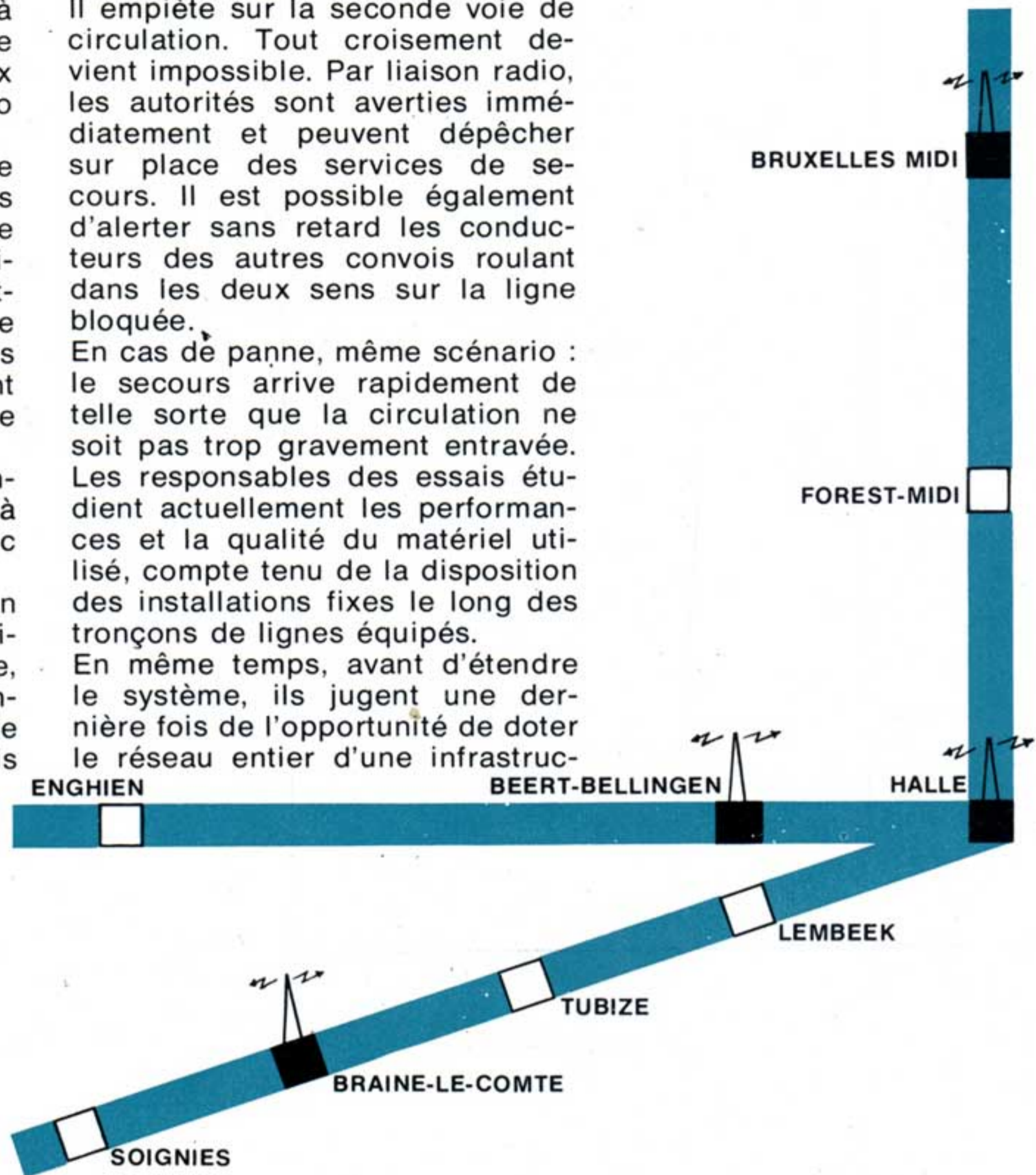
Dans l'optique d'une extension aux lignes principales et électrifiées du réseau ferroviaire belge, on établirait trois bureaux centraux d'appel : le dispatching de Bruxelles, et deux bureaux établis

aux directions du Matériel et de l'Electricité. Le conducteur du train aurait donc trois possibilités de secours en cas d'incident. Supposons que, de nuit, un wagon chargé de marchandises déraile. Il empiète sur la seconde voie de circulation. Tout croisement devient impossible. Par liaison radio, les autorités sont averties immédiatement et peuvent dépêcher sur place des services de secours. Il est possible également d'alerter sans retard les conducteurs des autres convois roulant dans les deux sens sur la ligne bloquée.

En cas de panne, même scénario : le secours arrive rapidement de telle sorte que la circulation ne soit pas trop gravement entravée. Les responsables des essais étudient actuellement les performances et la qualité du matériel utilisé, compte tenu de la disposition des installations fixes le long des tronçons de lignes équipés.

En même temps, avant d'étendre le système, ils jugent une dernière fois de l'opportunité de doter le réseau entier d'une infrastruc-

ture de télé-communications : dernière étape où les arguments s'accumulent et permettent de voir les avantages du système. Nous y reviendrons plus en détail.



UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER



**50 ans d'union –
50 ans de progrès**