

Ces travaux, ainsi que l'abandon de 6 voies à quai de Bruxelles-Midi ont libéré une première zone longitudinale sur laquelle les travaux de la seconde phase ont été entamés. Ils sont actuellement en pleine activité. Ils comprennent la construction des locaux sous voies pour le service à marchandises, d'un tronçon de couloir sous voies pour voyageurs, avec escaliers et ascenseurs et d'une cabine de signalisation qui sera une des plus importantes d'Europe.

On exécute en outre d'importants travaux de terrassements de voies et de signalisation. On prévoit qu'au début de l'année prochaine, six voies à quai relevées seront en service avec une

première partie du bâtiment des recettes.

La deuxième phase comporte également la construction de la nouvelle remise de Forest-Midi avec toutes les constructions auxiliaires. Cette nouvelle remise est actuellement achevée et a été mise en service le 6 décembre 1938.

On espère que tous les travaux seront terminés fin 1942.

A ce moment, la gare de Bruxelles-Midi sera pourvue de 22 voies à quai dont 18 de passage et 4 en impasse; ce sera la gare la plus importante de Bruxelles, celle de Bruxelles-Nord ne comportant que 12 voies à quai, toutes de passage.

LES LIGNES DÉFICITAIRES ET LES AUTORAILS

LA Société Nationale vient de mettre récemment en service, sur quelques lignes secondaires du Hainaut, un nouveau type d'autorail qui, dès son apparition, a suscité un vif intérêt et paraît être particulièrement apprécié par la clientèle habituelle de ces lignes. C'est que ces autorails aux fraîches couleurs, abondamment éclairés et ventilés, munis de sièges larges et confortables, se substituent peu à peu à des trains composés généralement d'anciennes voitures à carcasses en bois, lesquelles, malgré tout le soin mis par la Société Nationale à leur conserver un aspect satisfaisant, malgré certains efforts de rajeunissement, continuent à faire assez pauvre figure à côté des confortables et presque somptueuses voitures métalliques réservées aux grandes lignes.

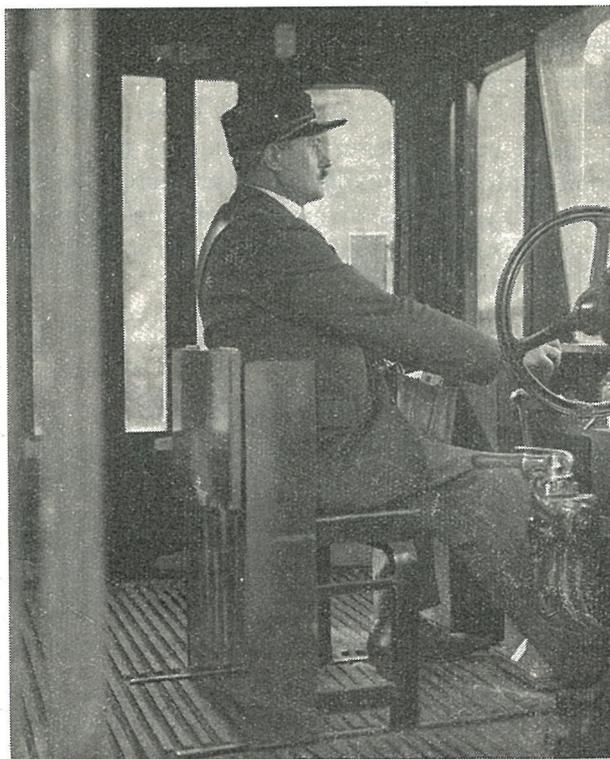
Aussi, comprend-on que les nouveaux autorails qui, à ce point de vue, n'ont rien à envier aux voitures les plus modernes, jouissent de la grande faveur du public des lignes secondaires auxquelles ils sont affectés.

*
**

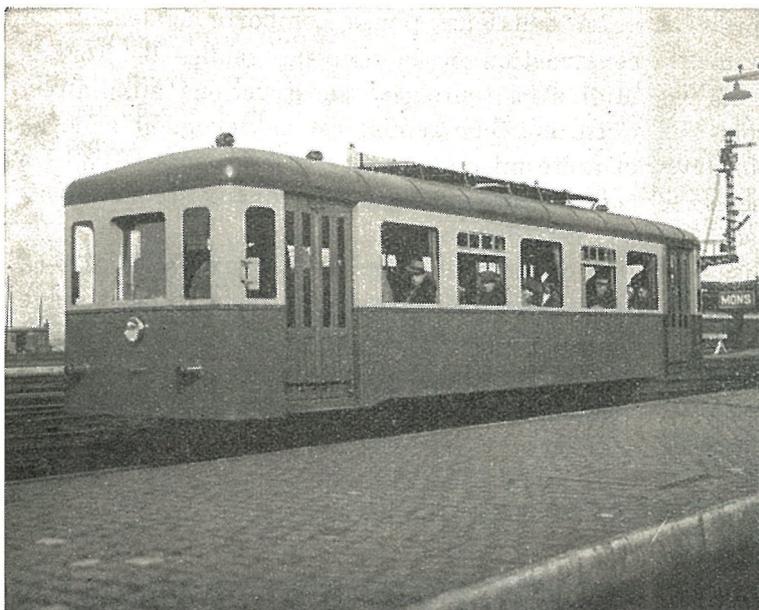
Leur construction ne répond toutefois pas au seul souci de renouveler en temps voulu et progressivement un matériel vétuste et insuffisant. La mise en service de ces autorails, dont un ef-

fectif important va très prochainement apparaître sur de nombreuses lignes secondaires du réseau, fait partie d'un programme général d'exploitation nouvelle de ces lignes.

Depuis plusieurs années, la concurrence dés-



Poste de conduite.



Autorail de 80 places.

ordonnée de la Route et de l'Eau, jointe à l'influence prolongée des crises industrielles, réduit progressivement le trafic du chemin de fer et conséquemment les recettes y afférentes. Il en résulte des déficits d'exploitation qui vont s'amplifiant d'exercice en exercice. Des augmentations de trafic atténueront quelque peu ces maux. D'autre part, la Société Nationale espère fermement voir les Pouvoirs publics prendre, dans un très proche avenir, des décisions conformes à l'équité et à l'intérêt général en supprimant ou en allégeant les charges qui pèsent indûment sur son exploitation et surtout en établissant, entre les divers moyens de transport dont dispose surabondamment le pays, la coordination indispensable.

Mais, en attendant, la Société Nationale doit à toute évidence recourir à tous les moyens capables de réduire les déficits actuels.

Or, si l'on établit un compte de recettes et dépenses distinct pour chacune des lignes du réseau, on constate que sur 4.839 kilomètres de lignes exploitées, 2.427 kilomètres de ces lignes sont déficitaires. Le déficit des lignes à trafic déficitaire est évalué à 260 millions, alors que le déficit total de tout le réseau en 1938 est d'environ 220 millions. Il suffirait donc d'amputer le réseau belge de ses lignes déficitaires pour que soit résolu du même coup tout le problème financier des chemins de fer.

Une solution aussi radicale ne peut évidemment pas être envisagée. Les chemins de fer constituent un élément essentiel de l'activité économique du pays; pour de nombreuses régions, c'est un service public sur la permanence duquel ont le droit de compter des populations dont le mode de vie et les moyens d'existence dépendent de la proximité même du chemin de fer; c'est aussi un outil national dont l'Etat ne peut et ne doit pas se passer. Mais si la plupart des lignes déficitaires doivent être maintenues pour des raisons d'intérêt public et si les lignes bénéficiaires du réseau ne sont plus capables de compenser les pertes afférentes aux lignes déficitaires, l'intérêt général lui-même exige tout au moins que l'exploitation des lignes conservées soit, notamment en ce qui concerne le nombre et l'importance des

trains, réduite à un minimum compatible avec les exigences vitales des régions intéressées.

Il faut en outre que les services réduits à maintenir soient assurés dans les conditions les plus économiques et par les moyens les moins coûteux.

Le nouvel autorail qui vient d'être mis en service répond précisément à ces conditions: robuste quoique léger, peu coûteux, de faible consommation, de conduite et d'entretien faciles, il doit permettre l'obtention d'un prix de revient kilométrique, non seulement inférieur au prix de revient du train-vapeur qu'il remplace, mais aussi notablement plus réduit que celui de tout autre type d'autorail du réseau belge.

Le programme d'exploitation des lignes déficitaires exigera la mise en ligne de 140 à 150 autorails légers. Avant de fixer définitivement le type à adopter, la Société Nationale a voulu en expérimenter deux modèles, dont elle a fait construire 12 exemplaires à titre d'essai à raison de 6 de chaque type. Chacun de ces deux types est muni du même moteur et présente les caractéristiques générales de légèreté et d'économie qui constituent leur raison d'être; ils ne diffèrent entre eux que par leur capacité, l'un offrant 80 places, l'autre 120. Ce sont ces 12 autorails d'essai qui sont mis progressivement en service sur plusieurs lignes déficitaires du réseau.

Les deux types d'autorails ont respectivement 11 m. 33 et 16 m. 50 de longueur de caisse.

Pour atteindre un prix de revient kilométrique très bas, il fallait avant tout limiter la puissance. Il a été ainsi fait choix pour chaque type d'autorail d'un même moteur Diesel de 140 HP.

Cette puissance réduite imposait une construction légère. Les poids réalisés sont respectivement de 14 T. 250 et de 23 T. 500, chiffres que l'on doit considérer comme faibles, les ossatures des caisses étant entièrement métalliques et construites en profilés et emboutis d'acier ordinaire.

L'autorail de 80 places est à 2 essieux; celui de 120 places a deux bogies. Les roues, de 700 mm. de diamètre, sont munies de boîtes à rouleaux.

Le moteur est porté par le châssis de la caisse et situé au milieu de la voiture. La transmission de la puissance aux deux essieux moteur est simplement mécanique. La boîte de vitesses prévoit des étagements qui assurent des démarrages à accélération rapide, particularité avantageuse pour des autorails affectés à des services à arrêts fréquents. La vitesse en palier est limitée à 60 km. à l'heure.

L'autorail possède le frein westinghouse automatique. Tous les essieux du véhicule sont freinés.

Chaque type est à classe unique et présente deux larges plates-formes d'extrémité abondamment pourvues de mains-courantes horizontales. De ces plates-formes, le regard porte sur toute la longueur de la voiture entièrement vide de cloisons et, au-delà des parois vitrées des extrémités d'avant et d'arrière, suit avec aisance le panorama de la voie. C'est pour obtenir ce résultat que les dossiers des banquettes ont été maintenus à un niveau assez bas et que les porte-colis sont placés longitudinalement.

Le panneautage des parois en bois contreplaqué, les banquettes en tubes cintrés et lattes légères en bois du Congo, les quincailleries en alliage blanc, le large conditionnement des baies latérales, donnent une impression de clarté et de confort. Aux parois de petites tablettes, des rideaux aux fenêtres, un éclairage électrique comprenant dix-huit lam-

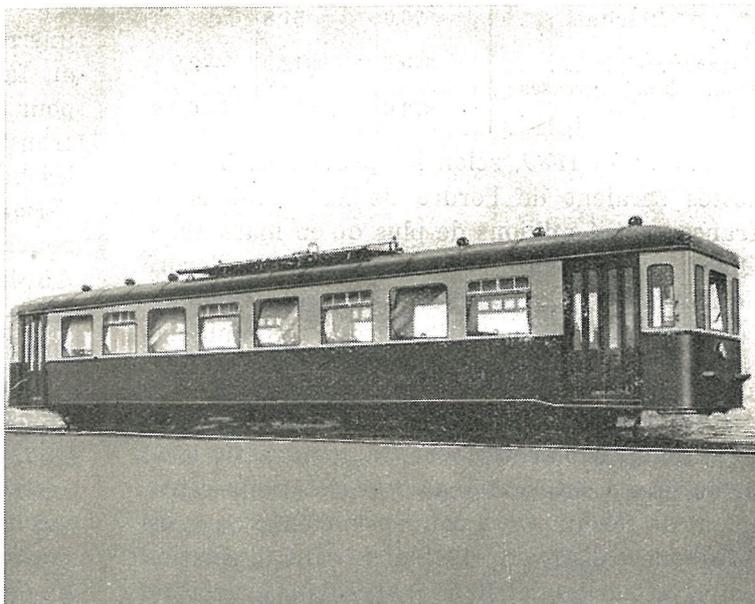
pès dans le plus petit autorail, un chauffage abondant assuré par les gaz d'échappement, de petits châssis mobiles coulissants aux glaces latérales à raison de un sur deux.

Cet autorail léger n'est en somme et ne doit être qu'un autobus sur rail, mais il supporte avantageusement la comparaison avec l'autobus sur route, si l'on tient compte notamment de la place réservée au voyageur en surface et en hauteur, de l'excellente tenue du véhicule pendant la marche et des multiples éléments de confort qu'il offre au public, tant en été qu'en hiver.

Des dispositions ont été prises pour permettre l'exploitation dite par « one man car » : On sait que ce mode d'exploitation consiste à charger le conducteur même de la voiture de la délivrance des billets; de son siège situé sur la partie avant de chaque plate-forme — siège qui peut d'ailleurs s'effacer presque complètement — le conducteur agit sur les manettes du tableau de bord, commande les boutons poussoirs d'ouverture et de fermeture des portes et manœuvre la machine distributrice des billets.

**

Après quelques semaines d'essai, les résultats pouvaient être considérés comme probants: le nouvel autorail donne satisfaction tant au point de vue technique qu'à celui des exigences de l'exploitation; il répond entièrement à sa destination. La Société Nationale vient de passer



Autorail à bogies (120 places).

commande d'une tranche de 50 de ces autorails légers du type de 80 places; les moteurs, transmissions et toutes les pièces et matières seront complètement livrés par l'industrie belge, et le montage s'exécutera à Malines dans les ateliers de la Société Nationale.

Les autorails légers seront affectés aux lignes déficitaires du réseau au fur et à mesure de leur sortie de construction. La nouvelle tranche de 50 unités sera complètement en service pour la fin de l'année 1939.

DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

MARS 1939

LES TRANSPORTS.

A. — EN BELGIQUE.

S. N. C. B. — Les recettes du mois de février 1939 s'élèvent à 186,5 millions (chiffres définitifs) contre 192,4 millions en février 1938, soit une diminution de 3 % due à la réduction du trafic.

La situation du trafic et des résultats financiers des deux premiers mois de 1939 se présente comme suit :

En millions.	1938	1939.	Différence
Recettes d'exploitation	400,3	401,1	+ 0,2 %
Dépenses (charges financières comprises)	476,3	452,9	— 4,9 %
Résultats	— 76,0	— 51,8	
Voyageurs-kilom.	940,6	912,9	— 2,9 %
Tonnes-km. grosses marchandises	873,6	818,7	— 6,3 %

Pour mars 1939, selon les prévisions, les recettes seraient de l'ordre de 214 millions de francs, soit 4 millions de plus qu'en mars 1938. Quant aux dépenses, elles seraient de l'ordre de 232 millions, y compris les charges financières. Le mali ressortirait ainsi à 18 millions, contre 31,7 millions en mars 1938.

Batellerie. — La crise s'étend dans le trafic de la navigation intérieure, tant en trafic local qu'en trafic international. Les cotations continuent de fléchir. On a coté en moyenne en mars à la bourse d'Anvers, 11 francs dans la relation Anvers-Charleroi et 13,50 francs dans la relation Anvers-Liège, contre 13 francs et 16 francs en

février 1939 et 15 francs et 15 francs en mars 1938.

En ce qui concerne le trafic belgo-rhénan, à la fin de mars le disponible en bateaux belges à Ruhrort était de 153.000 tonnes, contre 148.000 à la fin de février précédent et de 155.000 tonnes à la fin de mars 1938.

**

LA VALEUR ÉCONOMIQUE DU CANAL ALBERT.

Sous ce titre, « L'Echo de la Bourse » a publié une interview de M. DELMER, Secrétaire Général du Ministre des Travaux Publics.

Il y a trois points importants à faire ressortir, déclare M. DELMER, dans l'œuvre du Canal Albert.

Pour le port d'Anvers, M. Delmer escompte une recrudescence de notre trafic marchandises, du fait que la nouvelle artère qui est calibrée pour des bateaux de 2.000 tonnes permettra le transport du charbon campinois pour ravitailler les vapeurs et pour l'exportation.

Pour la Campine, les charbons campinois pourront sans plus d'entrave être expédiés par Anvers, vers la Flandre et vers Bruxelles par bateau de 1.350 tonnes. De ce fait, le bassin houiller pourra disputer le marché belge aux charbons étrangers. Au surplus, de nouvelles industries s'établiront sur les nombreux terrains disponibles.

Pour la région mosane, le Canal Albert mettra le charbon campinois à la portée des industriels. Comme il faut prévoir que l'industrie belge devra s'approvisionner un jour de minerai de fer ailleurs qu'en France, elle aura la facilité