

Les

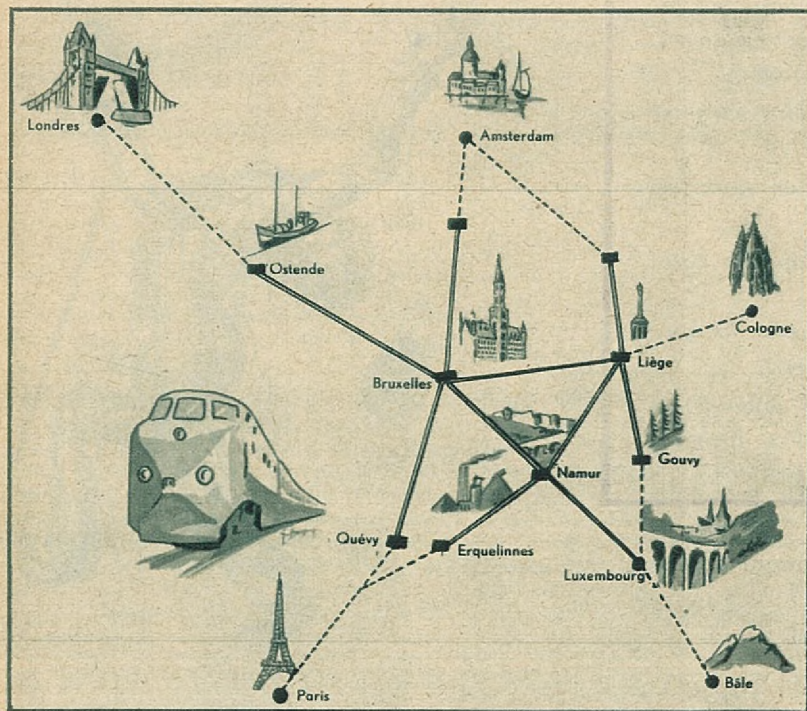
Trains réguliers et spéciaux

Depuis la guerre, malgré l'essor des moyens de transport concurrents, le nombre des trains internationaux réguliers sillonnant journellement nos lignes en haute saison n'a cessé d'augmenter; de 38 en 1948, il est passé à 74 en 1957, et il faut prévoir qu'avec la démocratisation des voyages, il continuera de croître dans les années à venir.

En outre, des trains spéciaux, de plus en plus nombreux, acheminent une importante clientèle se déplaçant en groupes : pèlerins se rendant à Lourdes, villégiateurs que les agences de voyages conduisent vers la Côte d'Azur, la Suisse, l'Italie et l'Europe centrale, contingents d'ouvriers qui viennent travailler dans notre pays... En 1956, 760 trains spéciaux circulèrent, contre 521 en 1948.

Les itinéraires parcourus

La figure ci-dessous représente les grands itinéraires parcourus par les trains internationaux sur notre réseau :



Certains trains traversent toute l'Europe et parcourent des distances considérables :

— Le « Nord-Express » relie Paris à Oslo (2.161 km.) et Stockholm (2.163 km.) en 36 heures; il effectue un trajet maritime de 50 km. en ferry-boat dans le Grand-Belt (mer Baltique) ;

— Le « Tauern-Express » relie (Londres) Ostende à Belgrade (1.979 km.) en 34 heures et Athènes (3.182 km.) en 62 heures ;

— L'« Ostende-Vienne-Express » relie (Londres) Ostende à Vienne (1.332 km.) en 20 heures.

Le record du plus long parcours européen est détenu par le « Simplon-Orient-Express », reliant Paris à Istanbul (3.490 km.) en 86 heures.

Comment s'établit l'horaire d'un train international ?

Les trains internationaux qui effectuent de très longs parcours doivent être rapides; c'est pourquoi on choisit pour eux les itinéraires les plus courts et les mieux équipés, permettant des vitesses élevées.

La rapidité d'un train dépend non seulement de sa vitesse, mais encore d'autres éléments; elle augmente si l'on diminue le nombre et la durée des arrêts, des échanges de locomotives et des correspondances, si les contrôles douaniers et policiers se font en cours de route et si l'on adapte la composition des trains aux nécessités normales du trafic, pour réduire, autant que possible, les charges à remorquer (ce qui n'exclut pas la possibilité de renforcer les trains en cas de besoin).

Bien que cela puisse paraître paradoxal, on peut, par contre, être amené à ralentir systématiquement la marche d'un train international; c'est le cas notamment quand on veut éviter la desserte d'un centre important en pleine nuit ou à des heures trop matinales.

Le matériel

Les longs trajets parcourus par les trains internationaux, tant de jour que de nuit, exigent un matériel plus confortable que celui des trains du service intérieur. Les voitures sont à intercircuitation et à couloir latéral. Les compartiments comportent huit places en deuxième classe et six places en première classe; les sièges sont rembourrés dans les deux classes.

En trajet de nuit, le voyageur qui le désire doit pouvoir se coucher; ce confort lui est offert dans les voitures-lits et les voitures-couchettes.

Sur les trajets englobant les heures normales des repas, un wagon-restaurant est habituellement incorporé dans les rames. Certains trains de luxe comportent aussi des voitures-pullman, véritables salons, dans lesquels les repas et des rafraîchissements sont servis aux voyageurs sans qu'ils doivent quitter leur place.

TRAINS INTERNATIONAUX

Les dépêches postales, les bagages enregistrés et les colis express sont chargés dans des fourgons à grande capacité, compartimentés pour les besoins des services des douanes, ainsi que dans des voitures postales.

Plaques d'identification

Pour faciliter l'identification des voitures internationales, celles-ci portent des plaques d'itinéraire indiquant le trajet qu'elles effectuent. Ces plaques sont placées aux abouts des voitures, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur ; outre qu'elles permettent au voyageur d'être rassuré sur l'itinéraire de « sa » voiture, elles aident les grandes gares de coïncidence à repérer, sans hésitation, le matériel à manœuvrer.

Il existe aussi d'autres plaques, de dimensions plus réduites, portant le numéro reproduit sur les fiches de réservation des places.

Adjonction et retrait de voitures directes

Pour desservir certains centres importants, situés en dehors des itinéraires, les chemins de fer ont créé des voitures directes. Celles-ci, acheminées par un train international jusqu'à un point donné, sont alors manœuvrées pour être remises à un autre train, qui les achemine vers leur destination. On évite ainsi aux voyageurs le désagrément des changements de train à train, particulièrement ennuyeux quand ils se situent en pleine nuit et dans des gares étrangères.

C'est évidemment la composition des trains internationaux à long parcours qui se modifie le plus par l'adjonction et le retrait de voitures directes en cours de route. Le « Tauern-Express », par exemple, effectue les opérations suivantes au cours de son long trajet (Ostende-Belgrade) :

- A Aix-la-Chapelle, il prend une voiture pour Salzbourg ;
- A Cologne, il dépose deux voitures « Ostende-Copenhague », qui continuent par le « Nord-Express » ;
- A Stuttgart, il prend un wagon-restaurant pour Salzbourg ;
- A Munich, il prend une voiture « Hambourg-Belgrade » et une voiture « Hambourg-Villach » (Autriche) ;

— A Salzbourg, il prend deux voitures « Paris-Belgrade » et il dépose les voitures ajoutées à Aix-la-Chapelle et à Stuttgart ;

— A Belgrade, il dépose deux voitures « Ostende-Athènes », qui continuent par le « Simplon-Orient-Express ».

Ces multiples opérations sont assurées dans des délais réduits, pour ne pas allonger inutilement l'horaire du train.



L'Office central de Compensation

Un train international se compose le plus souvent de voitures appartenant aux divers réseaux traversés. Toute voiture circulant à l'étranger donne lieu à une redevance, calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus sur chaque réseau.

Un Office central de Compensation, établi à Berne, détermine annuellement le solde créditeur ou débiteur de chaque administration ; pour la période de mai 1955 à mai 1956, la balance européenne des soldes a porté sur 130 millions de francs belges.

Cette balance fait apparaître d'une part les réseaux créditeurs, d'autre part les réseaux débiteurs.

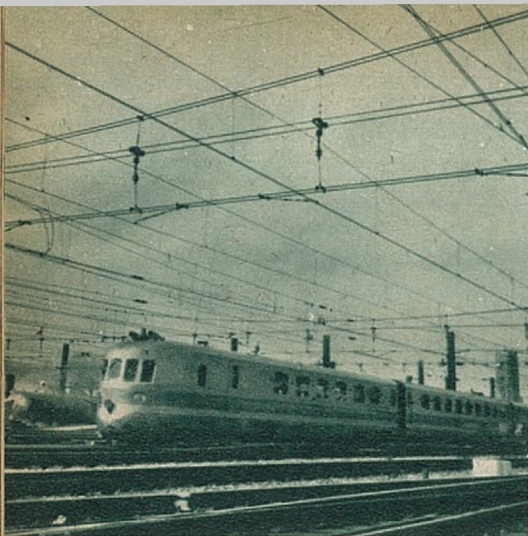
Selon les conventions, un réseau débiteur a le droit d'apurer son compte par la fourniture de son matériel. Il arrive néanmoins que, pour diverses raisons, ce réseau ne parvienne pas à résorber sa dette ; si cette dernière se maintient pendant quatre années consécutives, l'administration débitrice doit régler, en francs-or, la plus faible des dettes accusées au cours des cinq dernières années.

Train « Auto-couchettes-Express »

A l'initiative de la S.N.C.B., un nouveau mode de transport a été instauré, pour la première fois sur le continent, lors de l'été 1956 : il s'agit du train « auto-couchettes-express ».

Ce train circule, pendant la nuit, entre Ostende et Munich ou Innsbruck, deux fois par semaine, et entre Bruxelles et Lyon en juillet et août ; il est composé d'une

(Voir suite page suivante.)



voiture-lits, de voitures-couchettes et de wagons-garages permettant le chargement des autos en enfilade.

L'expérience a été concluante ; aussi envisage-t-on d'étendre cette organisation vers d'autres pays.

T.E.E.

Une autre innovation en 1957 : le « Trans-Europ-Express » (désigné par l'abréviation « T.E.E. »). Sept administrations ferroviaires (Allemagne, Belgique, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) se sont groupées pour améliorer les relations internationales entre les grands centres d'affaires, en utilisant des moyens modernes de transport, très rapides et très confortables : des autorails diesel.

En veillant à augmenter la clientèle du chemin de fer par la qualité de ses services, le T.E.E. collabore avec les autres modes de transport, dans l'intérêt des transporteurs comme dans celui des voyageurs.

Huit relations journalières sont prévues au départ ou en transit par la Belgique :

- 2 relations Bruxelles-Paris (en 2 h. 45 minutes) ;
- 2 relations Amsterdam - Bruxelles - Paris (en 5 h. 30) ;
- 1 relation Amsterdam - Bruxelles - Zurich (en 10 h., Bruxelles - Bâle en 6 h. 10) ;
- 1 relation Ostende - Dortmund ;
- 2 relations Paris - Liège - Dortmund.

La Conférence européenne des Horaires et des Services directs

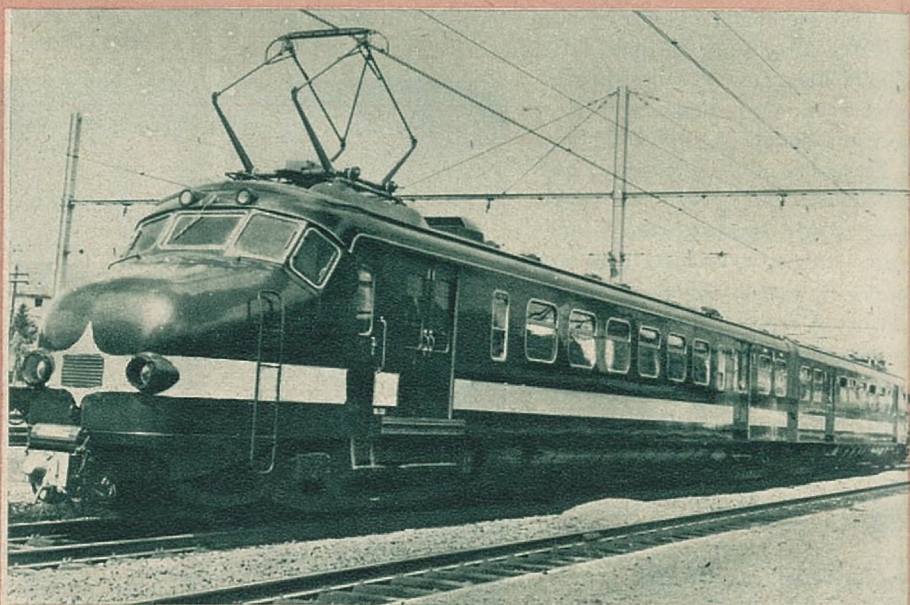
Comme on peut s'en rendre compte, l'organisation des trains internationaux,

sur le plan européen, pose de nombreux et importants problèmes dont les principaux sont les horaires, les correspondances terrestres et maritimes, la périodicité des circulations, la composition des trains, les passages aux frontières, l'équilibre des fournitures de matériel.

Ces problèmes sont résolus par la Conférence européenne des Horaires et des Services directs, qui siège cha-

Il va de soi que la divergence des intérêts en cause n'entraîne pas toujours d'emblée un accord unanime ; mais les cheminots, en gens pratiques, finissent toujours par s'entendre. Un procès-verbal résume les débats et les décisions prises au cours des séances ; ses dispositions sont d'application stricte pour toutes les administrations dès que la conférence a terminé ses travaux.

F. BAWEINS.



Une nouveauté : des automotrices électriques 1.500/3.000 V. relient Bruxelles et Amsterdam en trois heures, en faisant arrêt dans les gares principales. Nous reparlerons dans notre prochain numéro de ces automotrices — les premières du genre — capables de circuler, à pleine puissance, à deux tensions différentes.

que année dans la première quinzaine d'octobre. Cet organisme groupe les délégués de 50 administrations (chemin de fer, wagons-lits, wagons-restaurants et compagnies maritimes). Il comprend aussi des représentants de l'O.N.U., des gouvernements intéressés et de l'U.I.C. (Union internationale des Chemins de fer).

La conférence met au point une organisation du service international valable pendant un an, à partir de la période d'été de l'année suivante. Une administration gérante (actuellement les Chemins de fer fédéraux suisses) assure la présidence de la conférence et coordonne les travaux.

Tirages au sort JEUX D'ESPRIT

MOTS CROISES N° 12

Le sort a favorisé cette fois Mlle J. Lembourg (Uccle), MM. C. Delchambre (Jambes), F. Hermans (Thimister), M. Ginion (Rixensart) et A. Grandmont (Marloie).

★

UN BON CONSEIL

Le sort a favorisé Mme L. Collienne (Basse-Bodeux), MM. V. Doyen (Petit-Dour), A. Dangreau (Baudour), H. Coeckelberghs (Evere) et A. Degrange (Sart-lez-Spa).