



NUMERO 1 — FEVRIER 1966

*Photo couverture :*

*Les sports d'hiver connaissent la grande vogue.*

*Durant la période précédant les vacances de fin d'année, la gare de Bruxelles-Midi s'est trouvée au centre d'une affluence considérable.*

*En dehors des trains ordinaires vers l'Autriche, la Suisse et la France, de nombreux trains de dédoublement ont dû être mis en marche.*

*Les 22 et 23 décembre, quelque 20.000 voyageurs férus de sports d'hiver se sont embarqués vers les centres de ski au départ des gares belges.*

## SOMMAIRE

	Page
Sous le signe de la modernisation : la mécanisation du décompte des frais de chômage des wagons sur raccordement	2
Wagon dis-nous qui tu es?	6
Les wagons modernes et les installations de chargement chez les firmes expéditrices	10
10e anniversaire du service auto-couchettes	12
Certificat de circulation des marchandises D.D.1	13
Publicité dans l'indicateur officiel de la S.N.C.B.	13
La chambre de commerce de Bruxelles visite les installations de la gare Bruxelles Tour et Taxis	13
Le « Diplôme de la courtoisie »	14
Un transport exceptionnel	15
Transfribel	15
1000 km en une nuit (été 1966)	16

Lay-out: L. Tack.

Photos: Putman.

Impr.: Omega s.a., Anvers.

Sous le signe  
de la  
modernisation :  
la mécanisation  
du décompte  
des frais de  
chômage des  
wagons sur  
raccordement



*Mémoires auxiliaires magnétiques de l'ordinateur central.*

Quelque 17 000 opérations de chargement ou de déchargement ont lieu journellement sur le réseau. Le temps pendant lequel le wagon est retenu par l'utilisateur est contrôlé par quelque 400 gares qui tiennent des annotations. Un accroissement d'une seule heure pour chacune de ces opérations implique, à trafic égal, la mise en oeuvre de quelque 700 wagons supplémentaires, ce qui équivaut à un investissement de l'ordre de 280 millions de francs (pour un parc total de l'ordre de 60 000 wagons représentant un capital de 18 milliards).

Or, au cours des 20 dernières années, il est apparu précisément que la durée de rétention du wagon s'est progressivement allongée, alors que le développement de la technique permettait au contraire de rationaliser la manutention. Ceci a neutralisé l'avantage que nous avons retiré d'une accélération des acheminements et ne nous a pas permis de réduire comme nous l'aurions souhaité l'intervalle — appelé rotation — séparant deux chargements successifs d'un wagon.

Sans tenir compte des cas exceptionnels, il est constaté que la durée de rétention du wagon par opération de chargement ou de déchargement oscille entre 17 h

(délai franc moyen, heures de nuit comprises) et 48 h.

Le prix du wagon s'étant accru dans d'énormes proportions depuis 6 ans, alors que les frais de chômage sont toujours calculés au même taux horaire, il s'explique aisément que pour couvrir les seules charges relatives au wagon pendant que s'écoulent les délais de chargement et de déchargement, il faille prélever en moyenne 15 % de la recette d'une expédition.

Ce coût élevé justifie une détermination précise des durées de rétention du matériel afin de les mettre à charge de l'utilisateur.

Comment cette comptabilité est-elle tenue maintenant, comment le sera-t-elle à l'avenir ?

Avant de 1er mai 1962, pour chacun de nos clients les gares tenaient attachement, wagon par wagon, des heures de mise à disposition et des heures de restitution des wagons ; elles calculaient pour chaque véhicule les frais de chômage éventuels à percevoir.

Depuis le 1er mai 1962, un nouveau régime a été instauré pour les raccordés dont le trafic atteint 10 wagons chargés (arrivée + départ) par jour ouvrable. Ce

régime comporte la tenue d'annotations globales quantitatives permettant de calculer par journée :

— le nombre d'heures-wagons allouées au raccordé pour l'ensemble des opérations relatives aux wagons qui lui sont remis ;

— le nombre d'heures-wagons réellement écoulées sur le raccordement pour l'ensemble des wagons qu'il a détenus ;

— l'excédent éventuel à prendre en considération pour le calcul des frais de chômage.

Ce régime facilite l'exploitation des raccordements, parce qu'il permet aux titulaires de conserver certains wagons pendant une période assez longue sans payer de frais de chômage, à condition de restituer plus rapidement d'autres wagons de même catégorie. De plus, la taxation d'un minimum de 12 heures par wagon ayant chômé moins de 12 heures n'est plus appliquée, ainsi d'ailleurs que la taxation au taux horaire de 7,50 F à partir de la 25ème heure de chômage d'un wagon.

Si l'on excepte le trafic portuaire et le trafic de messageries, la nouvelle procédure, appelée « décompte global »,

appliquée à 215 raccordés desservis par 145 gares, touche les 3/4 environ des wagons chargés quotidiennement sur le réseau.

Comparée à la méthode antérieure, elle comporte des avantages incontestables pour la clientèle.

Sa tenue, jusqu'à présent, a été purement manuelle et opérée par les gares elles-mêmes.

Des essais ont lieu en vue de mécaniser ce travail.

A cet effet, il est tiré parti d'un réseau de transmission des données qui est progressivement installé dans un but général sur toute l'étendue du réseau et qui permet aux gares de correspondre entre elles et d'être en liaison avec un équipement électronique de gestion.

Chaque gare établit au cours de la nuit, par journée, par catégorie de matériel et par raccordé, un document codifié indiquant par desserte le nombre des wagons entrés et sortis, vides et chargés. Ce document est transmis par voie télégraphique au Centre mécanographique et le traitement des données a lieu dans les premières heures de la journée. Les résultats sont connus au jour le jour et, mensuellement, les états de chômage peuvent en être extraits.

Lorsque ce régime fonctionnera définitivement, la perception aura lieu, non

plus par l'intermédiaire des gares, mais par le C.C.P. 10.10 de la S.N.C.B.

Le raccordé pourra être avisé, par la gare qui le dessert, des frais de chômage qu'il encourt au 10 et au 20 de chaque mois.

La mécanisation du «décompte global» s'inscrit parmi les mesures de rationalisation décidées par la S.N.C.B. Elle constitue une expérience d'intervention quotidienne d'un ensemble électronique de gestion dans les problèmes du mouvement, laquelle est, à notre connaissance, unique en Europe à l'heure actuelle. Elle ouvre la voie à des réalisations ultérieures plus importantes.

En particulier, elle fournira, en combinaison avec d'autres nouveautés, les informations nécessaires à une meilleure connaissance des disponibilités et surtout des besoins journaliers de la clientèle en wagons, ce qui conduira à une amélioration de la distribution du matériel.

Dans le système de distribution en voie d'abandon, les informations destinées aux organes de répartition ainsi que les annotations locales dont elles émanent, donnent lieu à des dépouillements, des comptages et des transcriptions pesant lourdement sur les gares. Ces informations prennent au surplus un temps relativement long avant de parvenir aux échelons devant les exploiter. Il en résulte qu'en tablant sur des ressources plus exactes et en exerçant une surveillance plus suivie, la réforme doit conduire progressivement à une économie sur l'effectif de wagons.

+9 008 000 01,  
005 002 000 001+

+0 204 313 402 531 608..+

1 106 301..+

.23 0 302 506..+

:302 1 142 302..+

:302 0 307 519.101.+

:310 1 118 602.101 305.+

:310 0 .114 202.+

:314 1 .306.+

:314 0 .116.+

:316 1 106.102 301 516.+

:316 0 311 508 604.123.+

:317 501.106 510.+

:318 1 100 300 500 .

:320 0 .106.+

:323 0 .104.+

:403 1 137 203 402 501..+

:403 0 .105.+

\*519 0 106 202 306 .

55 bru disp  
183 la louviere

ssss

(00000)

=6010 10 0142 82 0

111 014 200 0

0+

021 30

000 30

057 30

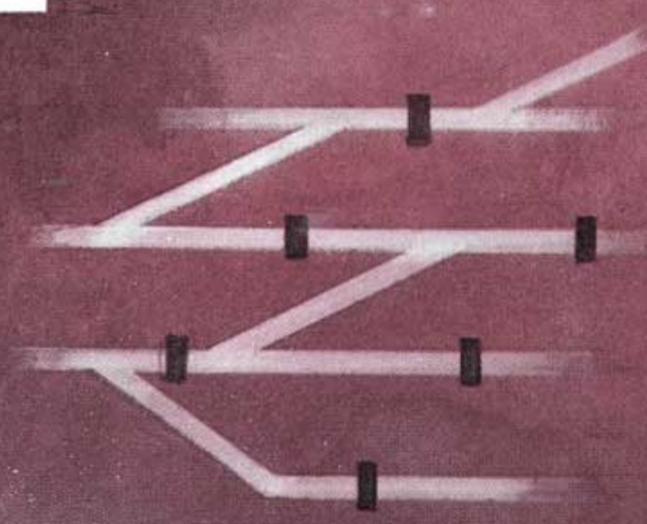
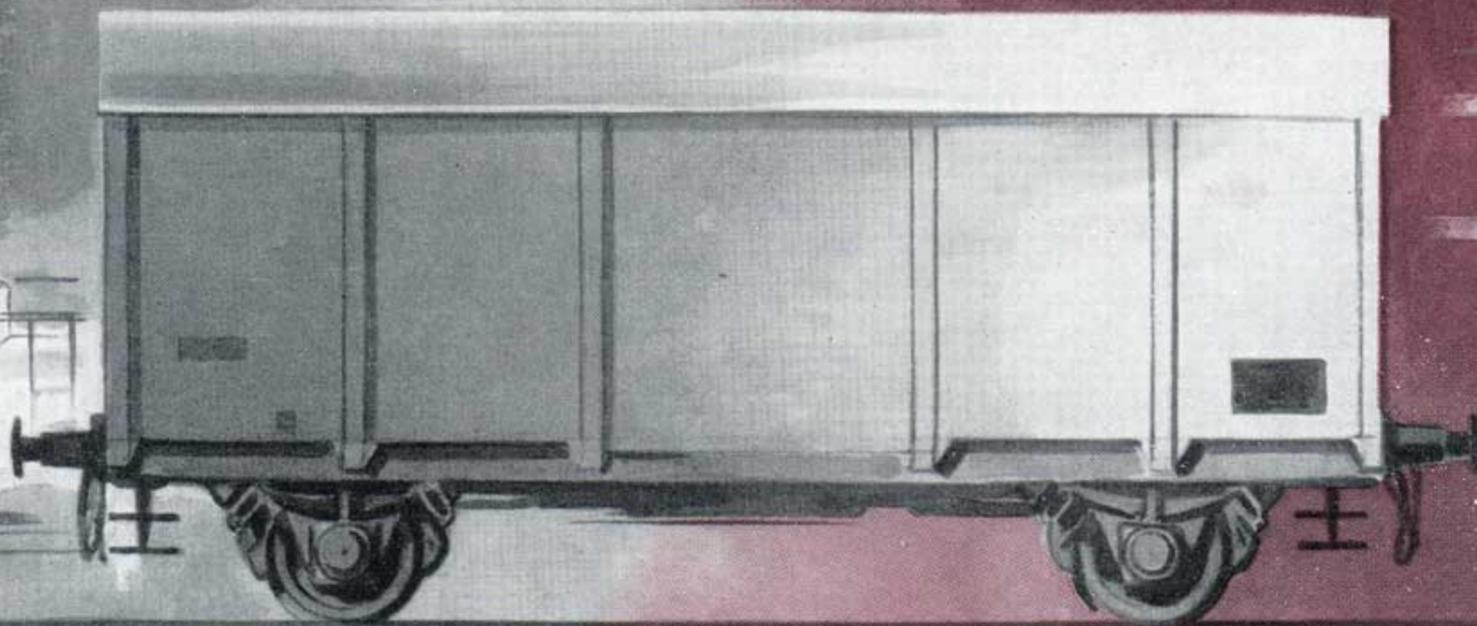
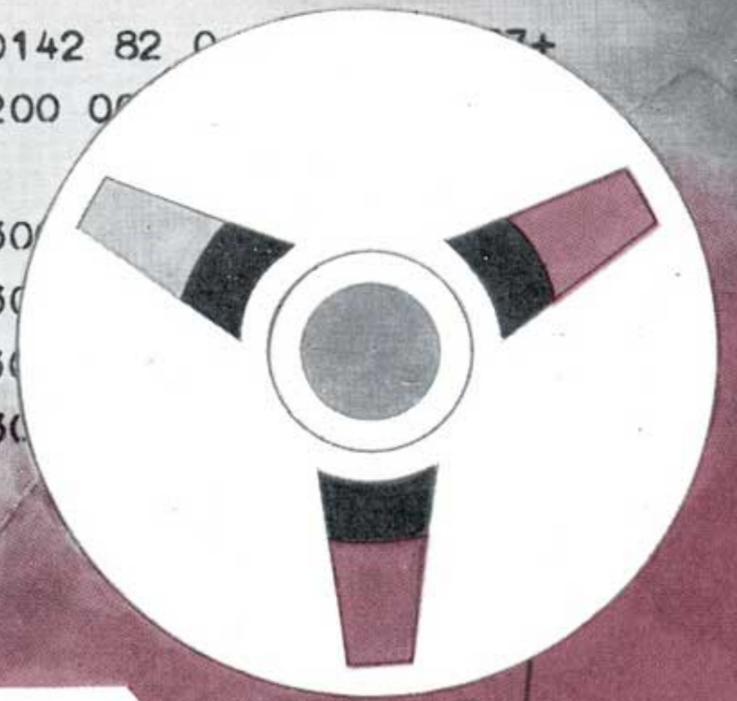
004 30

+

55 5 4

:223

:2



LTAGK