

"(...) Un calcul sommaire montre que si, grâce à l'amélioration du canal, l'industrie du bassin de Charleroi voit en 1967 diminuer ses frais de transport de 20 F par tonne, aussi bien pour les 6,5 millions de tonnes qui empruntent le rail que pour les 5,5 millions de tonnes qui empruntent le canal, le total des avantages nouveaux dont bénéficie l'industrie carolorégienne sera de l'ordre de 240 millions de francs."

Même en ne donnant pas à ce montant une rigueur absolue, il est certain qu'il est hors de proportion avec les 480 millions de francs en seul intérêt (pris à 6 %) des nouveaux investissements consentis pour le canal (auxquels il faudrait d'ailleurs ajouter les amortissements, frais d'exploitation et frais d'entretien) et les 115 à 255 millions de F de man- que à gagner pour la SNCB (rendant d'autant plus difficile l'équilibre de son compte d'exploitation).

On voit donc que ce soutien de 240 millions de F, accordé à l'industrie lourde carolorégienne aurait pu être accordé à beaucoup moins de frais pour la communauté."

En 1972 encore, le trafic total du canal de Charleroi (transit compris) dépassait à peine 5,2 millions de tonnes. Faut-il donc engloutir 3,5 milliards F de 1974 à Strépy (1), comme il en a été question, alors que l'inflation d'une part, et les besoins des régions déprimées, d'autre part, obligent plus que jamais l'Etat à rationaliser ses choix budgétaires?

33 (DIV) - Nouvelle voiture type M4 du service intérieur.

Le plan décennal 1970-1979 prévoit pour les années 1976-1979 l'acquisition de nouvelles voitures du service intérieur, en remplacement du matériel trop ancien. La plus grande partie de ce matériel a été construite avant 1940.

Au cours de sa réunion du 30 août 1974, le Conseil d'Administration a décidé de faire étudier une nouvelle voiture du service intérieur, qui sera désignée par le symbole M4.

La voiture M4 doit être adaptée aux conditions spécifiques d'exploitation de notre réseau, à savoir :

- La capacité de transport doit être élevée, afin de pouvoir assurer le trafic voyageurs aux heures de pointe.
- L'embarquement et le débarquement d'un grand nombre de voyageurs doivent se faire en un minimum de temps, ce qui nécessite, du moins en seconde classe, des plates-formes médianes.
- Les accès de la voiture doivent indistinctement permettre la desserte des gares à quais hauts ou bas. Pour assurer la sécurité des voyageurs, les portes extérieures à deux vantaux doivent être équipées d'une installation de fermeture électropneumatique.

(1) Au bas mot, car les coûts ont fortement augmenté depuis 1968.

- La voiture doit être construite de façon à pouvoir assurer aussi bien les services directs et semi-directs sur les lignes importantes électrifiées, que les services omnibus sur les distances courtes. Compte tenu de l'espace disponible, son équipement doit présenter le maximum de confort et être d'un standing suffisant. En outre, elle doit pouvoir circuler à la vitesse de 160 km/h.

Les améliorations les plus importantes qui doivent être apportées par rapport à la précédente génération de voitures, sont les suivantes :

- amélioration du confort de roulement;
- modernisation du revêtement intérieur;
- montage d'une installation de sonorisation pour les renseignements à communiquer aux voyageurs;
- portes extérieures du type louvoyant coulissant à commande électropneumatique;
- amélioration des possibilités d'intercirculation dans les voitures (type U.I.C.).

L'étude doit permettre de déterminer les aspects économiques du choix entre la climatisation ou la ventilation et le chauffage par air pulsé.

L'étude de la voiture type M4 sera terminée vers la fin de 1975.

34 (ES) Le portique de manutention du container terminal de Châtelineau.

Dans le cadre de la restructuration ferroviaire de l'agglomération de Charleroi, il a été décidé d'implanter le Container Terminal dans les installations de la gare de Châtelineau. La mise en service aura lieu au début de 1975.

En vue de profiter au maximum des capacités du nouveau portique, celui-ci sera équipé de tous les accessoires nécessaires à la manutention rationnelle des containers normalisés ou non, des semi-remorques "kangourou" et des charges unitaires diverses. Tous les éléments de manutention seront rassemblés sur un cadre de préhension appelé "spreader". Celui-ci comprendra :

- des verrous tournants pour manipuler les containers normalisés de 20, 30 et 40 pieds en s'engageant dans les pièces de coins supérieurs;