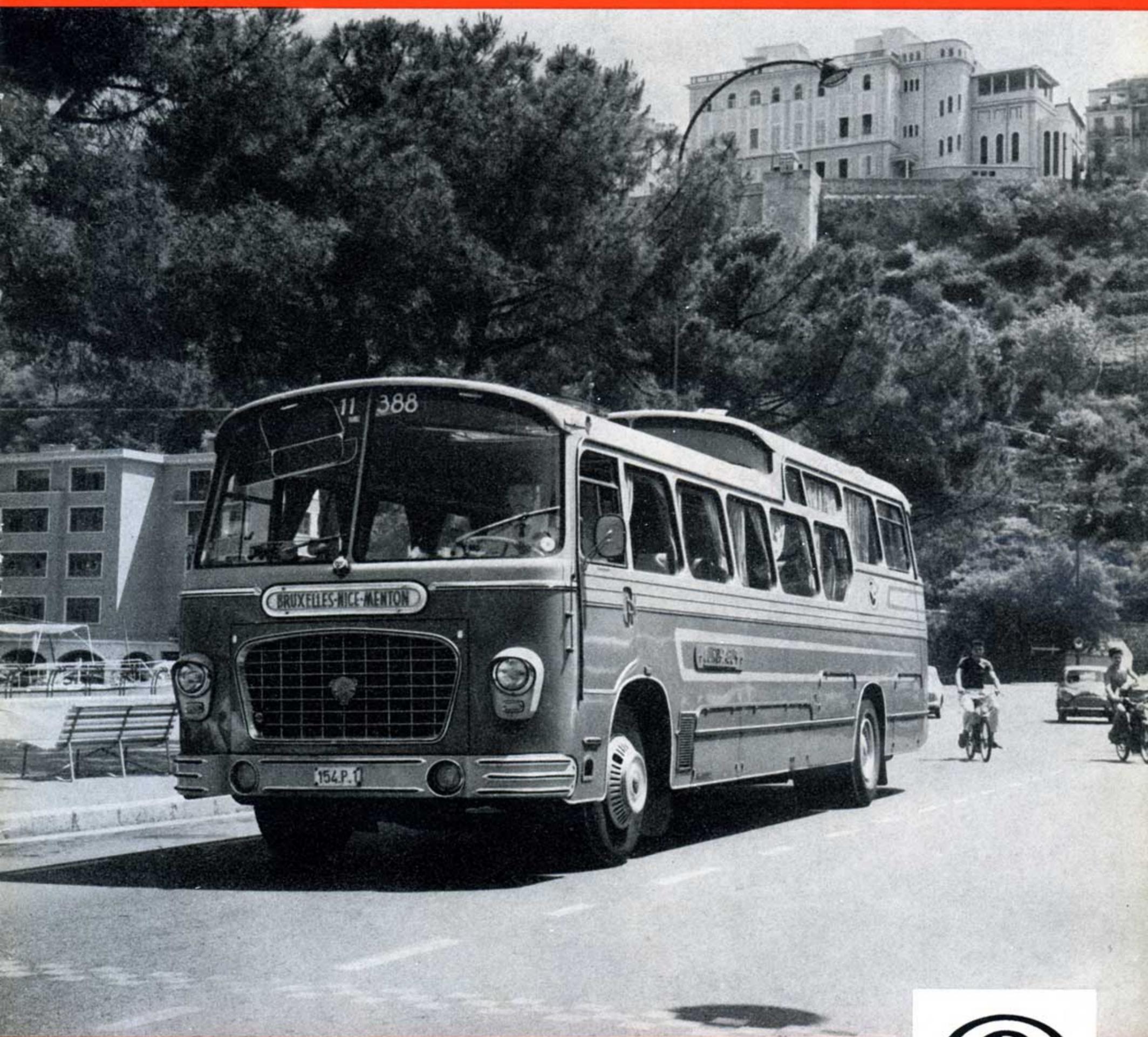


INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL NUMERO 2 / AVRIL 1965



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602





NUMERO 2 — AVRIL 1965

Photo couverture: L'autocar « Europabus » de la ligne Ostende/Anvers - Bruxelles - Nice - Menton à Monte-Carlo.

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.

SOMMAIRE

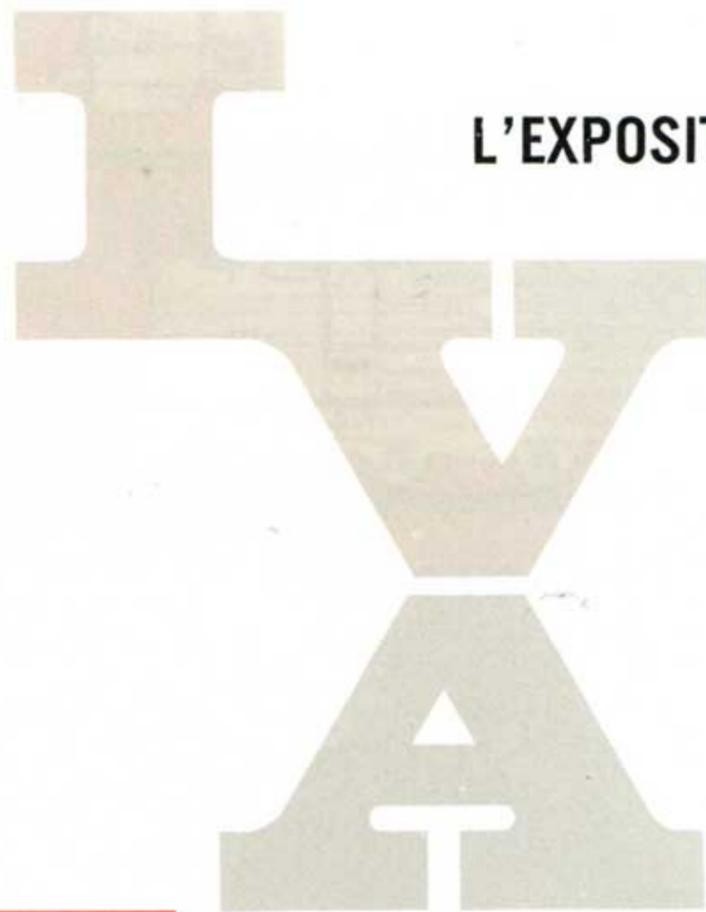
	Page
L'Exposition internationale des Transports et des communications de Munich 1965	2
La formation des prix de transport	7
Les réductions d'ordre « social » sur les prix de transport des voyageurs	8
Petits containers pour envois de détail	9
Le container-collico	13
5 nouveaux TEE de plus!	15
Les parking de gare	16
A travers l'Europe avec Europabus	16
Ceci intéresse votre service social	18
Terrains industriels et bâtiments disponibles	19

Lay-out: L. Tack.

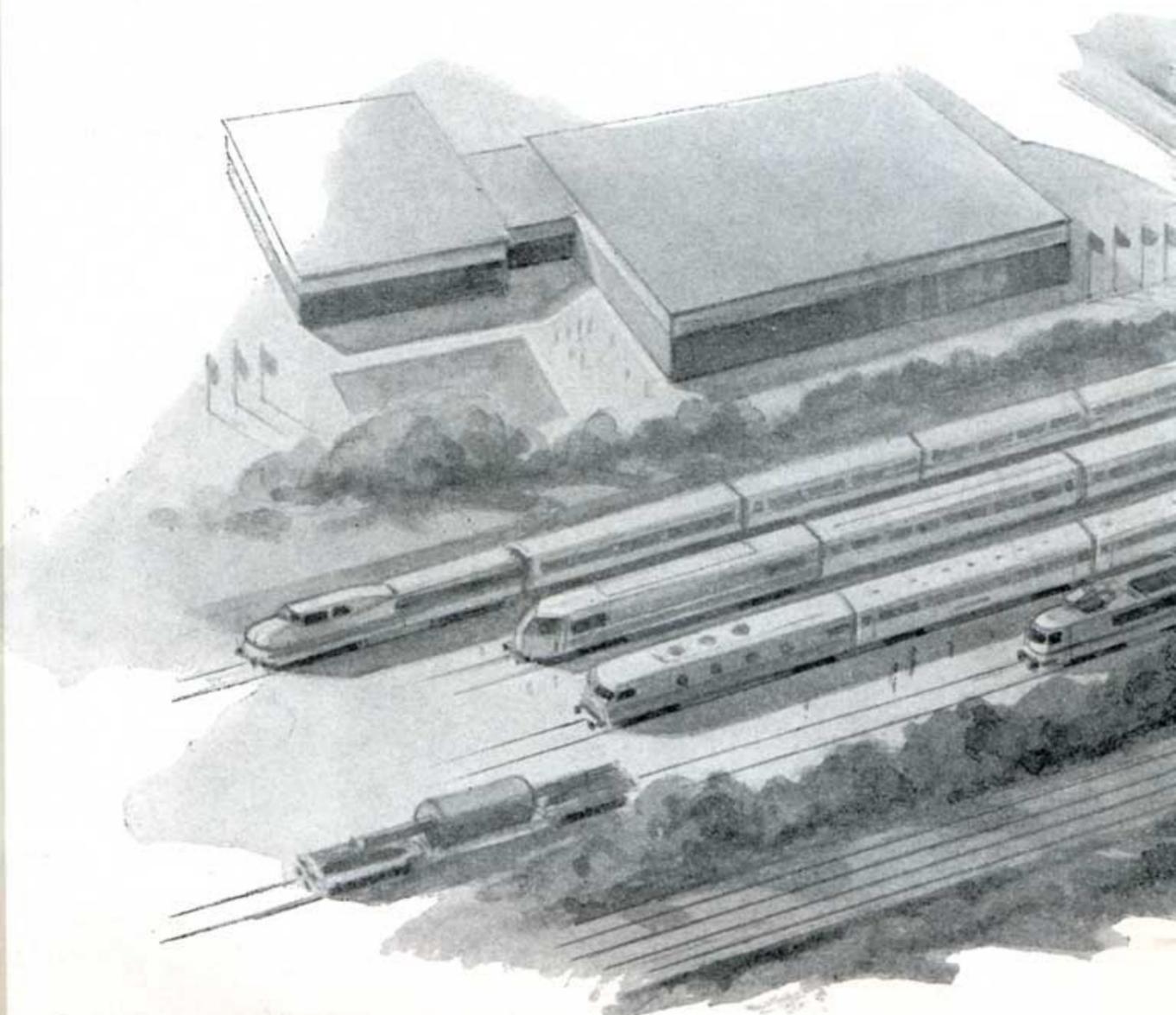
Photo's: Putman, D.B. et IVA

Impr.: Omega s.a., Anvers.

L'EXPOSITION



Emblème de la participation belge



INTERNATIONALE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DE MUNICH 1965

Généralités.

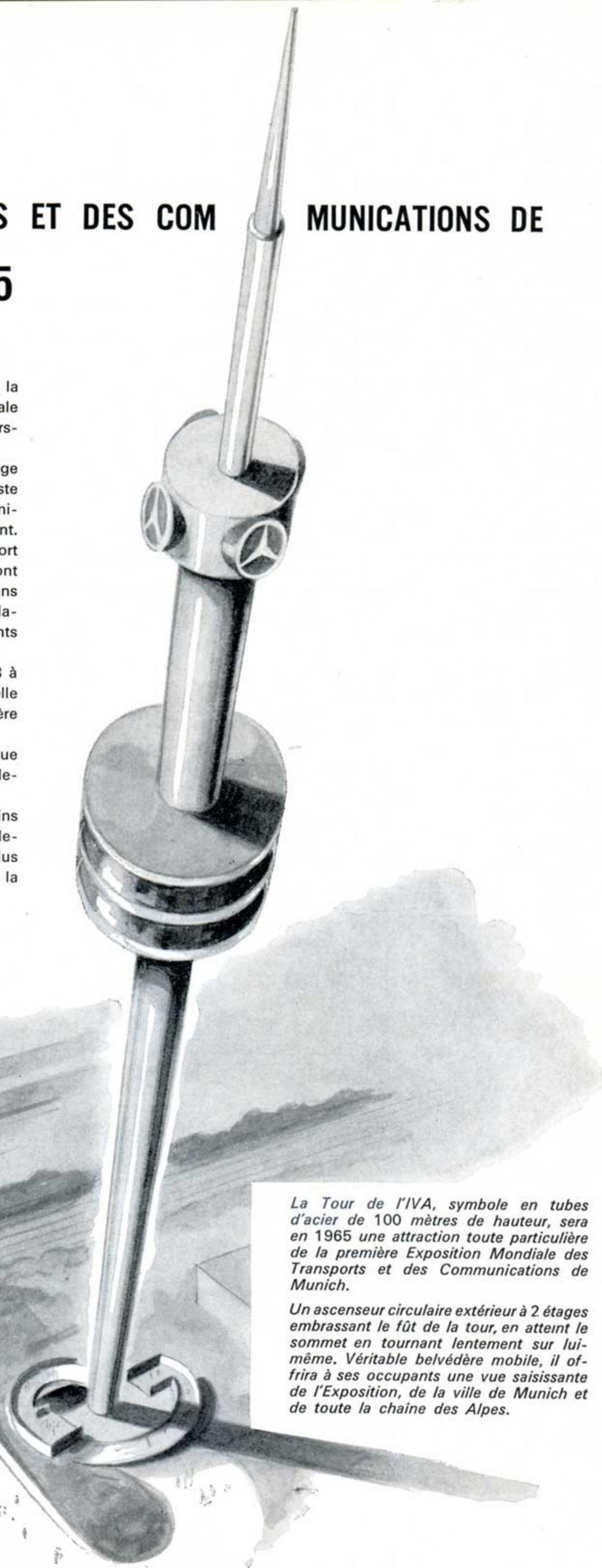
C'est du 25 juin au 3 octobre 1965 que s'ouvriront, dans la capitale bavaroise, les portes de l'Exposition internationale des Transports et Communications (Internationale Verkehrsausstellung, par abréviation I.V.A.).

Déjà en 1925 et 1953, Munich avait été choisi comme siège d'expositions nationales allemandes consacrées à une vaste présentation de la technique des transports et communications, et qui connurent toutes deux un succès retentissant. Au cours de ces dernières années, les moyens de transport et de transmission des informations de tous genres se sont accrus considérablement, les techniques mises en œuvre dans ce vaste domaine ont évolué rapidement et, enfin, une collaboration de plus en plus active s'est instituée entre les différents pays, en Europe comme dans le monde entier.

Tout cela a décidé l'Allemagne fédérale à avancer de 1978 à 1965 la date prévue pour l'organisation d'une nouvelle manifestation de l'espèce et à lui donner, pour la première fois, un caractère international.

Placée sous le patronage du Président de la République fédérale d'Allemagne, l'Exposition de 1965 est considérablement élargie par rapport aux précédentes.

Couvrant une superficie de 50 hectares, elle occupe les terrains du Parc d'Exposition, proches de la ville, où se tient habituellement la foire commerciale annuelle mais de beaucoup étendus sur la « Theresienhöhe » ainsi que sur la partie sud de la



La Tour de l'IVA, symbole en tubes d'acier de 100 mètres de hauteur, sera en 1965 une attraction toute particulière de la première Exposition Mondiale des Transports et des Communications de Munich.

Un ascenseur circulaire extérieur à 2 étages embrassant le fût de la tour, en atteint le sommet en tournant lentement sur lui-même. Véritable belvédère mobile, il offrira à ses occupants une vue saisissante de l'Exposition, de la ville de Munich et de toute la chaîne des Alpes.

« Theresienwiese », laquelle devait sa réputation, jusqu'ici, à la traditionnelle « Oktoberfest », ou fête de la bière.

L'Exposition se propose de donner au public une vue complète des progrès récents réalisés en matière de transports et de communications, dont on sait les profondes répercussions qu'ils exercent sur la vie quotidienne de chacun. Elle veut aussi mettre en lumière les problèmes qui se posent et les perspectives d'avenir dans les différents secteurs de ce domaine en expansion constante.

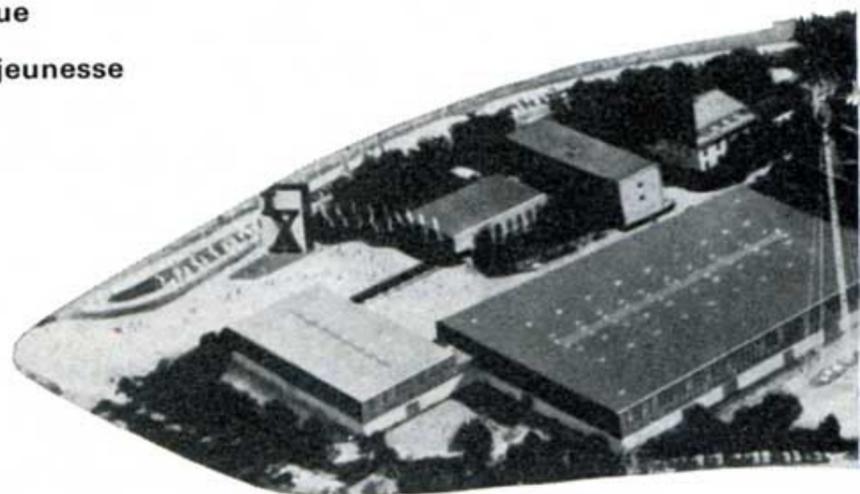
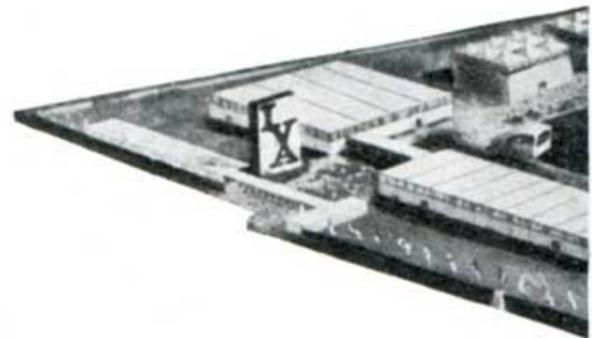
Elle comporte plus de 30 pavillons et une dizaine de terrains en plein air, rangés thématiquement. Elle est divisée en onze grands secteurs. Dans les quatre premiers sont présentés, sous tous leurs aspects (conception - méthodes d'exploitation - matériel - infrastructure) les grands modes de transport qui se partagent le trafic, à savoir :

- le rail (chemins de fer, transports urbains, transports en montagne, etc.) ;
- la route (ville et campagne, sécurité routière) ;
- la voie d'eau (navigation fluviale et trafic maritime) ;
- l'aéronautique.

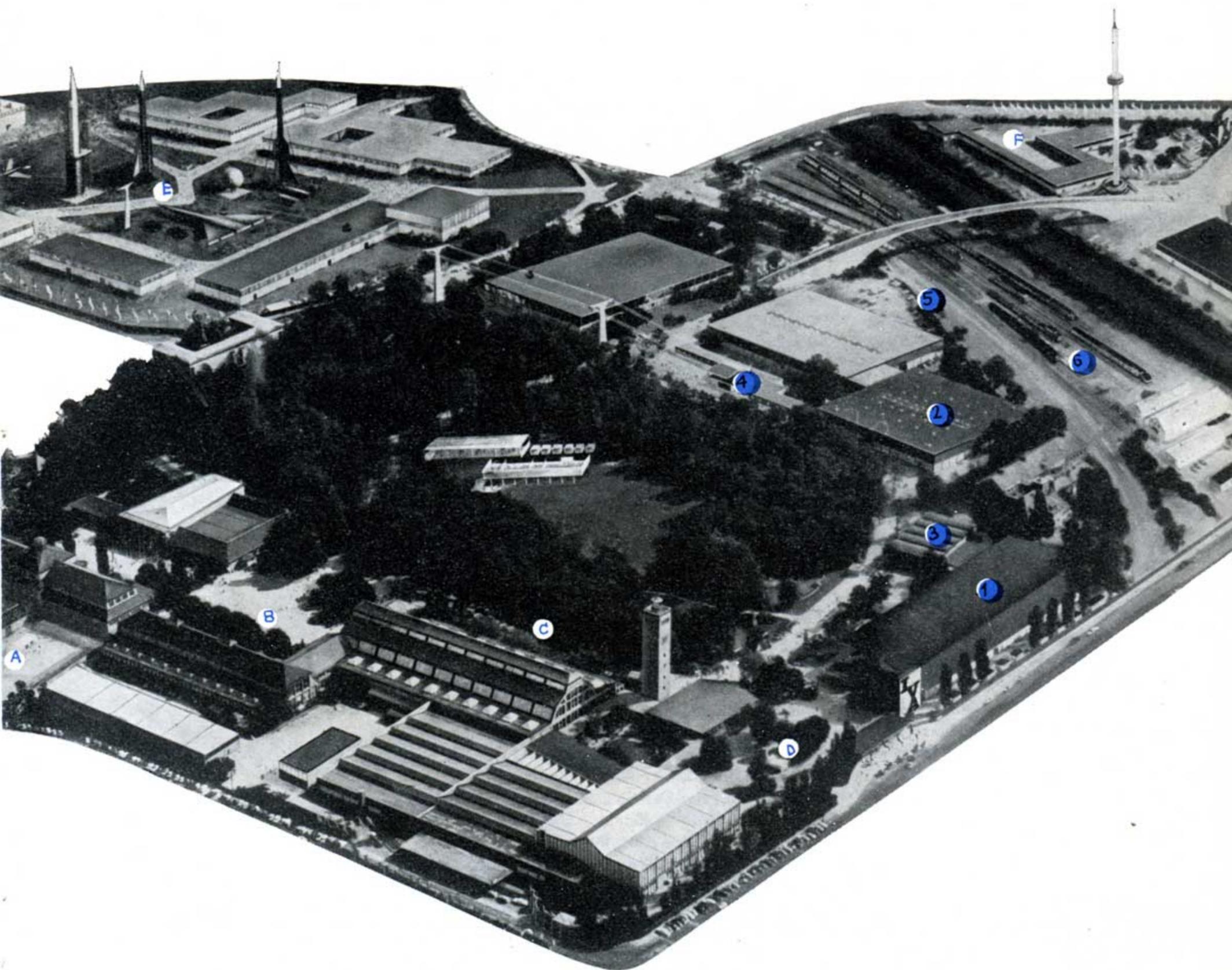
Une section spéciale est consacrée à l'aéronautique et à l'étude de l'espace, laquelle, avec les fusées, les satellites, etc., constituera sans aucun doute un grand centre d'attraction pour les visiteurs.

LEGENDE

- 1 chemins de fer internationaux
- 2 chemins de fer privés européens
- 3 chemins de fer privés européens
- 4 chemins de fer de montagne
- 5 transports sur rail
- 6 transports sur rail
- A postes et télécommunications
- B transports maritimes
- C navigation intérieure
- D transports publics urbains
- E aéronautique et astronautique
- F école de circulation pour la jeunesse
- G transports combinés



Locomotive électrique de la Deutsche Bundesbahn — série E 03 — qui peut atteindre 200 km/h (ligne Munich-Augsburg).



Le secteur des communications intellectuelles: postes - télécommunications - transmission générale des informations, est aussi très important. Radio, télévision, presse et cinéma y trouvent également leur place.

Enfin, des halls sont réservés:

- à l'étude des sources et de la distribution d'énergie (électricité, gaz, charbon, pétrole, énergie nucléaire);
- aux applications des matériaux de base dans les communications, principalement: fer et acier, aluminium, matières plastiques;
- au tourisme.

Par sa haute tenue scientifique et par la

valeur des démonstrations qui seront faites par des spécialistes dans différentes sections, l'exposition sera du plus haut intérêt pour les techniciens avertis.

Par ailleurs, les organisateurs n'ont pas négligé la caractère attrayant de cette manifestation. Sans oublier le parc forestier qui l'agrémentera d'une note de verdure et de fraîcheur, citons, dans cet ordre d'idées: le monorail qui, à l'instar de ce qui a été réalisé à l'Exposition nationale suisse à Lausanne en 1964, permettra une visite commode et rapide; et, surtout, le mât géant de 100 mètres de hauteur, symbole de l'IVA, avec son ascenseur extérieur en spirale, véritable belvédère mobile qui offrira une

vue magnifique sur les lointaines Alpes bavaoises.

Etant donné le rôle traditionnellement joué par notre pays dans la promotion des transports et communications, l'intérêt qu'une telle exposition présente pour nos industries spécialisées et l'importance des participations étrangères en général, le gouvernement belge a décidé de répondre favorablement à l'offre de participation qui lui a été adressée par l'Allemagne fédérale.

Sous l'impulsion de Monsieur M. MALDEREZ, Secrétaire général honoraire au Ministère des Communications, auquel le Gouvernement belge a confié les fonctions de Commissaire général, la Belgique s'est assurée une participation importante, tant de la part du secteur public que du secteur privé, dans un grand nombre de groupes prévus par les organisateurs.

Cette participation se fera sous le thème « Belgique - Carrefour de l'Europe » symbolisé par l'emblème dessiné par Monsieur J. KEYMOLEN, de Zaventem, qui sera le signe de la présence belge à l'IVA München 1965.

Elle témoignera de la haute valeur de nos techniciens, de la qualité de notre industrie nationale et de la volonté de notre pays de continuer à tenir au centre de l'Europe de demain, le rôle prépondérant qu'il a toujours joué dans le passé en matière de transports et de communications.

Nous donnerons, dans notre prochain numéro, un exposé plus détaillé sur la

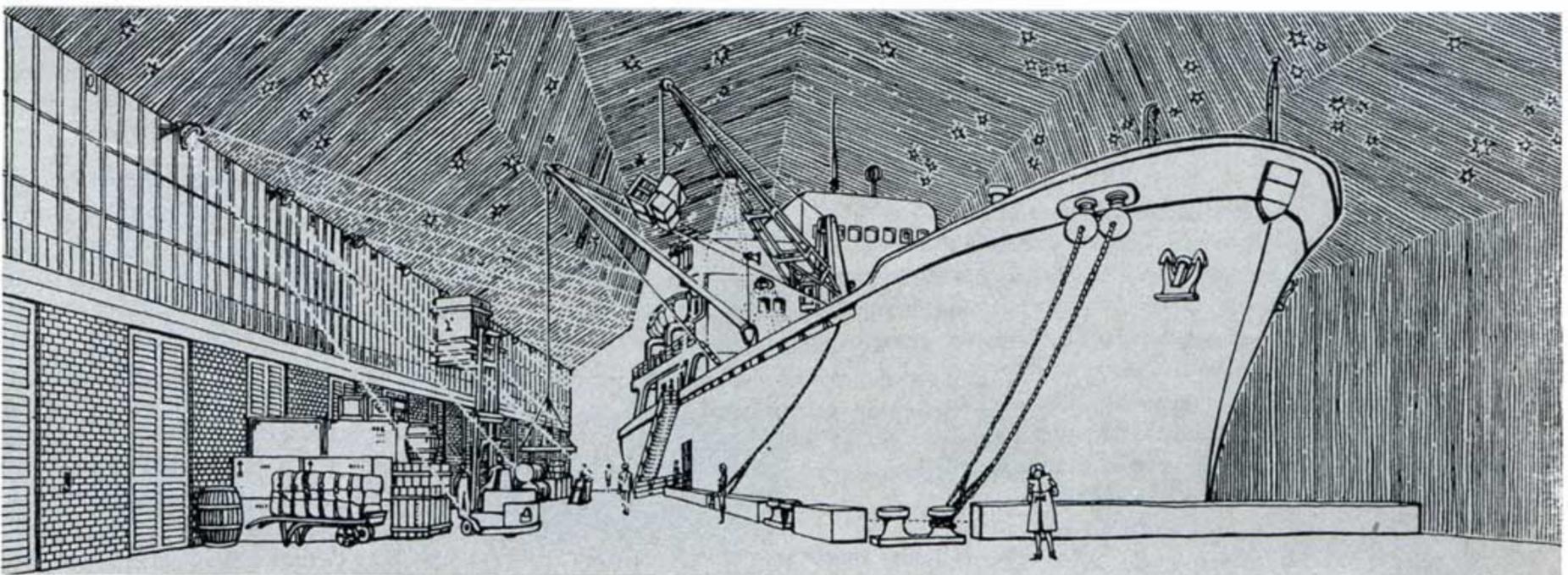


Station interplanétaire.

participation ferroviaire à l'Exposition de Munich.

A l'intention de ceux qui n'auraient pas l'occasion de lire l'article ultérieur, nous croyons ne pas trop lui enlever de son sel, en soulignant que la participation des chemins de fer sera du plus haut intérêt également et qu'elle se signalera, entre mille autres choses, par la présentation du fameux cinéma circulaire Circarama de l'Exposition nationale suisse de Lausanne ainsi que par la mise en service, par les chemins de fer allemands d'une ligne accessible au public et dont les trains circuleront à la vitesse de 200 km/h (Munich-Augsbourg). Non, l'exposition de Munich ne manquera pas de saveur!

Navire de 8.000 tonnes brutes construit à Hambourg et transporté à Munich en pièces détachées sur 100 wagons de chemin de fer. Le voici reconstruit dans le grand hall 5 du Parc des Foires et Expositions de l'IVA.



LA FORMATION DES PRIX DE TRANSPORT

Le point de vue des chemins de fer

Un des problèmes fondamentaux que pose l'élaboration des tarifs de transport réside dans leur corrélation avec les coûts. Les administrations ferroviaires des pays membres du Marché Commun ont étudié ce problème.

Elles suggèrent en premier lieu de définir, aussi exactement que possible, la nature et la structure des coûts de transport à prendre en considération pour l'établissement des tarifs.

En second lieu, elles estiment qu'une réglementation communautaire relative à l'élaboration de tarifs n'a de valeur que sous réserve d'une harmonisation et d'une égalisation préalables des conditions de concurrence entre les différents modes de transport.

A leur avis, enfin, il est indispensable que soient fixées exactement les limites des compétences respectives des autorités de contrôle et des transporteurs, dans l'établissement des tarifs.

Il existe, en matière de coûts de transport, des notions très diverses qu'il est pratiquement impossible de faire intervenir en totalité dans le montage des tarifs.

Un choix se révèle donc nécessaire, selon certains critères qui doivent permettre de dégager les coûts les plus significatifs et de tenir ainsi compte, pour la fixation des niveaux tarifaires, des différentes caractéristiques des transports à réaliser.

D'autre part, il importe de préciser si les études à effectuer doivent tendre vers la recherche des coûts réels et spécifiques, propres à chaque transporteur ou à chaque mode de transport, ou vers celle du coût économique et social du transport. La seconde formule est économiquement la plus saine, mais pour atteindre pleinement le but auquel elle vise, elle exige la normalisation préalable des comptes des entreprises de transport. Actuellement, en effet, certains transporteurs supportent des charges nor-

malement imputables à la collectivité (charges de service public, par exemple). Pour d'autres, au contraire, la collectivité supporte des charges directement imputables au transport (charges d'infrastructure notamment). En outre, les régimes fiscaux des Etats membres ont parfois tendance à fausser les relativités entre les prix de revient des différents modes de transport.

L'option en faveur du coût économique et social du transport rendrait donc nécessaire la normalisation des comptes des entreprises, afin de procéder à une imputation rationnelle des charges, indispensable à l'égalisation des conditions de concurrence. Ce rajustement de l'imputation des charges risquant de se heurter à de vives résistances, il pourrait être envisagé, tout au moins à titre transitoire, de maintenir certaines dépenses à charge de la collectivité (charges d'infrastructure, charges à caractère social), à condition bien entendu de traiter sur un pied d'égalité tous les modes de transport intéressés.

Néanmoins, dans la situation actuelle, il semble préférable de conserver, comme règle pratique, l'alignement tarifaire sur les coûts réels des entreprises en essayant toutefois de corriger les anomalies les plus graves de répartition du trafic entre les modes de transport.

L'élaboration des règles communautaires pour la fixation du niveau des tarifs doit permettre d'organiser un régime de large concurrence compatible avec les aspects spéciaux des transports, d'éviter une concurrence ruineuse entre transporteurs, d'empêcher l'exploitation abusive d'une position dominante et de maintenir une certaine stabilité des prix. L'intervention de l'autorité (en l'espèce, le Conseil des Ministres) doit s'exercer en évitant d'entraver la liberté de gestion des entreprises, et en veillant au respect des principes fondamentaux suivants: d'une part, aucune prestation ne doit pouvoir être effectuée au-dessous de son coût margi-

nal et, d'autre part, les recettes d'une entreprise doivent être suffisantes pour assurer son équilibre financier après normalisation des comptes.

L'autorité peut-elle intervenir différemment et, par exemple, imposer un prix de vente couvrant le coût total de chaque prestation?

Les administrations ferroviaires estiment qu'une telle mesure serait à la fois arbitraire (pour une entreprise à production multiple, le coût total d'une prestation déterminée ne peut s'établir que d'une façon conventionnelle et n'a aucune signification économique); contraire à l'intérêt de certaines entreprises dont la capacité de production n'est pas saturée et pour lesquelles toute vente supérieure au coût marginal améliore les résultats financiers; discriminatoire (elle n'aurait pratiquement aucun effet sur les entreprises à monoproduction); contraire au droit, unanimement reconnu, pour les transporteurs, de tenir compte non seulement des coûts de transport, mais aussi de la situation du marché.

Enfin, dans la mesure où la structure particulière des prix de revient du chemin de fer peut lui procurer une certaine souplesse d'adaptation à l'évolution de la demande, il doit pouvoir bénéficier de cet avantage naturel et légitime.

Il apparaît donc que la fixation autoritaire du prix de vente de chaque prestation au niveau du coût total présenterait des inconvénients qui iraient à l'encontre des objectifs du Traité.

Les administrations ferroviaires recommandent en conséquence de laisser aux entreprises la liberté de déterminer le niveau de leurs tarifs en fonction de la situation du marché, sous réserve qu'en aucun cas les prix puissent se situer au-dessous des coûts marginaux et qu'après normalisation des comptes des entreprises, chacune d'elles soit en mesure d'assurer son propre équilibre financier.

Les réductions d'ordre « social » sur les prix de transport des voyageurs



Il est de notoriété que l'Etat a prescrit à notre Société d'accorder des réductions de prix très importantes à certaines catégories de voyageurs.

Dans son « Rapport fait au nom de la Commission de la C.E.E. sur des problèmes concernant la politique commune des transports » M. Kapteyn a écrit à ce propos ce qui suit :

« L'on peut citer en exemple les réductions accordées à titre individuel par les chemins de fer belges qui détiennent sans aucun doute le record dans ce domaine.

.....

Tous ces voyageurs ont à coup sûr une chose en commun, c'est qu'ils jouissent de toute la sympathie du public. Mais là n'est pas le problème : il réside dans le fait que, à l'exclusion des chemins de fer néerlandais, la plupart des sociétés ferroviaires transportent un plus grand nombre de voyageurs à tarif réduit qu'à tarif normal. Et c'est ainsi qu'on entend parfois tenir le raisonnement suivant : puisque de toute manière le train circule, puisque les compartiments sont vides, le transport d'un voyageur en plus ou en moins ne peut avoir, pour la société ferroviaire, la moindre incidence financière. Ce raisonnement subtil est, en effet, valable lorsqu'il s'agit de voyageurs individuels ; il ne l'est évidemment plus lorsqu'on considère l'ensemble du trafic exécuté à des tarifs sociaux. »

Sans doute, l'Etat accorde des compensations à la S.N.C.B. du chef des réductions de prix qu'il impose. Mais, outre que ces « subsides » ne couvrent que très partiellement le déficit ainsi créé, elles créent dans l'opinion publique un « climat » défavorable à la S.N.C.B. et aux cheminots.

A titre d'information, nous publions ci après la liste des bénéficiaires de réductions accordées à titre individuel, à la suite d'une décision de l'Autorité publique :

1. REDUCTION DE 75%.

a. militaires et ex-militaires belges, invalides de guerre et pensionnés comme tels ;

b. ex-militaires français et canadiens, invalides de la guerre 1914-1918, habitant en Belgique ;

c. prisonniers politiques, membres de la résistance, ex-agents de renseignements et d'action (S.R.A.) et marins belges ayant navigué au titre militaire, invalides de la guerre 1940-1945 et pensionnés comme tels ;

d. prisonniers politiques de la guerre 1914-1918 auxquels il a été reconnu une invalidité de 10 % au moins ;

e. anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :

— anciens combattants ayant comparu devant une commission militaire de pensions et auxquels il a été reconnu une invalidité évaluée à 10 % au moins pour une affection contractée en temps de guerre, par le fait du service, mais qui ne bénéficient pas d'une pension d'invalidité ;

— militaires ayant servi dans une unité combattante pendant un an au moins ;

— défenseurs de forts capturés honorablement et qui ont obtenu de ce fait les chevrons de front ;

— porteurs d'un chevron de blessure ;

— titulaires de la Croix de l'Yser ;

— titulaires de la Croix du Feu ;

— titulaires de la Médaille du Volontaire Combattant ;

— militaires décorés pour action d'éclat individuelle ;

f. employés et ouvrier chômeurs qui, sur les indications d'un service officiel de placement, doivent se présenter, en vue d'occuper un emploi nouveau, chez des employeurs résidant en dehors du lieu de domicile des chômeurs ;

g. hommes de mer et officiers de la marine marchande qui, étant sans emploi, se rendent du lieu de leur domicile à Anvers en vue d'un enrôlement éventuel ;

h. enfants de 4 à 10 ans des familles nombreuses ;

i. journalistes professionnels belges et étrangers, sur présentation du laissez-passer national de presse ;

j. sur présentation de la carte de réduction prescrite, délivrée à l'intervention de l'Association Générale de la Presse Belge ;

— les journalistes professionnels attachés avec rémunération régulière à la rédaction d'un journal quotidien belge d'informations financières et économiques et qui font du journalisme leur profession principale ;

— les journalistes professionnels attachés avec rémunération régulière à la rédaction d'un hebdomadaire belge d'information et qui font du journalisme leur profession principale ;

— temporairement et pour la durée de leur séjour en Belgique, les journalistes professionnels, envoyés spéciaux des grands journaux quotidiens étrangers ou de grandes agences d'information.

2. REDUCTION DE 50%.

a. invalides civils de la guerre, ayant au moins 25 % d'invalidité ;

b. militaires ayant servi entre le 4 août 1914 et le 11 novembre 1918, qui ne rentrent pas dans l'une des catégories indiquées sous 1, litt. c. ci-dessus ;

c. personnes civiles attachées à l'armée pendant la même période ;

d. personnes civiles condamnées par l'ennemi pour faits patriotiques et ayant obtenu une pension militaire (degré d'invalidité : 10 % au moins) ;

e. prisonniers politiques de la guerre 1914-1918 et de la guerre 1940-1945 ayant au moins un an de captivité ;

f. membres des Forces Belges en Grande-Bretagne, de la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service actif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an ;

g. prisonniers militaires de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité ;

h. marins de la marine marchande ayant navigué au moins un an pendant la guerre 1940-1945 ;

i. militaires (y compris les infirmières et les sœurs hospitalières attachées à l'armée) voyageant isolément en uniforme ou voyageant en civil, à la faveur d'un titre de congé ou de permission ;

j. militaires de carrière en activité de service ;

k. personnel de la gendarmerie en activité de service ;

l. membres des familles belges et luxembourgeoises, comprenant au moins 4 enfants de moins de 21 ans en vie et non mariés ; les parents bénéficient à vie de la réduction ; (75 % pour les enfants de ces familles âgés de 4 à 10 ans) ;

m. agents subalternes du service actif de la douane ;

n. les enfants de 4 à 10 ans (les enfants de moins de 4 ans sont transportés gratuitement) ;

o. le Ministère de l'Intérieur pour le Transport des électeurs ;

p. les personnes dont la cécité est établie et qui doivent travailler pour assurer leur subsistance.

3. REDUCTION DE 25%.

a. officiers de réserve ;

b. militaires belges se déplaçant en service ⁽¹⁾ ;

c. miliciens se rendant au Centre de Recrutement et de Sélection à Bruxelles ⁽¹⁾ ;

d. ouvriers des mines de houille, titulaires d'un carnet de bons délivrés par le Fonds des Mineurs ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ prix forfaitaire basé sur une réduction de 25 %.



PETITS CONTAINERS POUR ENVOIS DE DETAIL



De quoi s'agit-il ?

Comme le montre clairement la photo que voici, les petits containers des chemins de fer belges sont de robustes caisses montées sur des roues métalliques de petites dimensions.

Leur contenance varie de 1 à 3 m³.

Leur fonction est double :

- pour des expéditions lointaines, servir d'emballage résistant aux produits qu'ils renferment ;
- servir de véhicule en se prêtant à de courts déplacements dans les installations de l'utilisateur.

Ces containers permettent de réaliser la mission si appréciée du « porte à porte » grâce à la facilité avec laquelle ils passent indifféremment du wagon au camion, pour restituer, au lieu même de destination les produits qui leur sont confiés. Ceux-ci peuvent pratiquement économiser leur emballage propre ; à tout le moins suffit-il de les envelopper sommairement.

De gauche à droite :

- un container du type C (2 à 3 m³ de capacité)
- un container du type B (1,2 à 2 m³)
- un container du type A (1 à 1,2 m³).

Petits containers de la S. N. C. B.

Il en existe diverses variétés dont les caractéristiques figurent au tableau ci-dessous.

Du point de vue tarifaire, les envois de détail acheminés par petits containers sont taxés en fonction du seul poids de la marchandise (container non compris).

Toutefois, les minima suivants sont exigés, par container :

1. En service intérieur :

- catégorie A (1 à 1,2 m³) : 200 kg
- catégorie B (1,2 à 2 m³) : 400 kg
- catégorie C (2 à 3 m³) : 600 kg.

2. En service international :

- catégories A, B et C : 200 kg.

Pour l'usage de l'engin en Belgique, il est perçu une taxe d'utilisation de 60, 75 ou 100 F selon qu'il s'agit des catégories A, B ou C. Cette taxe couvre, s'il y a lieu, la prise et la remise à domicile du container vide.

Pour l'expédition du container à l'étranger, c'est-à-dire vers la plupart des pays d'Europe, la taxe d'utilisation est valable pour la totalité du parcours; elle varie cependant selon le pays de destination (1).

En service international, la taxe d'utilisation ne couvre pas la prise ou la remise à domicile du container vide. Le supplément éven-

tuellement appliqué varie d'un pays à l'autre. (En Belgique 50 F par opération).

Containers de particuliers.

La S.N.C.B. peut agréer et accepter au transport les containers appartenant à des particuliers, sous réserve que les engins répondent aux normes imposées.

Le régime de prix appliqué aux containers de particuliers agréés est analogue à celui en vigueur pour les containers du chemin de fer, taxe d'utilisation en moins évidemment.

Quant au transport des containers vides, il s'effectue aux mêmes conditions que les emballages devant servir ou ayant servi à un transport à charge (tarif normal, réduit de 50 %).

Prise et remise à domicile.

La manutention des containers au lieu de destination s'effectue avec la plus grande facilité grâce à un dispositif dont sont munis nos camions de livraison.

Le panneau arrière rabattu horizontalement, descend jusqu'au sol où le container est déposé sans heurts. Le mouvement est commandé hydrauliquement par le moteur du camion.

(1) Le montant peut en être demandé à notre représentant commercial régional.



Un container peut servir au transport de toutes espèces de marchandises. Un emballage sommaire peut suffire ou même pas d'emballage du tout. Le container est d'ailleurs spécialement approprié pour le transport de marchandises fragiles; sa construction robuste constitue une efficace protection.

Plantes et fleurs y trouvent un abri sûr pour leurs lointains voyages.

CARACTERISTIQUES DES PETITS CONTAINERS DE LA S.N.C.B.

Catégories	A. — 1 m ³ à 1,200 m ³			B. — de + 1,200 m ³ à 2 m ³				C. — de + 2 m ³ à 3 m ³			
	pleines	pleines	treill.	pleines	pleines	pleines	treill.	pleines	cl.-voie	pleines	pleines
Utilisables pour	tous transports	tous transports	petit bétail	denrées (1)	périss. (2)	tous transports	petit bétail	tous transports			
Lettres caract.	D	D	M	J		F	O	I	L	L	G
Possibilité de levage à la grue	oui	oui	ou	ou	ou	ou	ou	ou	oui	oui	oui
Long. utile int. (m)	1,41	1,43	1,28 ⁽³⁾	1,46	1,41	1,65	0,94 ⁽³⁾	2,03	1,89	1,85	2,03
Larg. utile int. (m)	0,80	0,83	0,78 ⁽³⁾	0,92	0,87	1,05	1,02 ⁽³⁾	1,05	1,10	1,10	1,05
Haut. utile int. (m)	0,89	0,96	0,51 ⁽³⁾	1,05	1,13	1,15	0,51 ⁽³⁾	1,32	1,42	1,39	1,39
Capacité m ³	1 m ³	1,180	1	1,500	1,400	2	2	2,81	3	2,82	3
Charge limite (kg)	1.288	1.240	1.225	855	1.050	1.190	1.105	1.060	1.120	1.160	1.150
Tare (kg)	212	260	275	645	450	310	395	440	380	340	350
Poids limite (charge + tare kg)	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Nombre compartiments	1	1	2	1	1	1	4	1	1	1	1

(1) La réfrigération a lieu au moyen de glace.

(2) La réfrigération a lieu au moyen de neige carbonique (toit décapotable.)

(3) Dimensions de chaque compartiment.

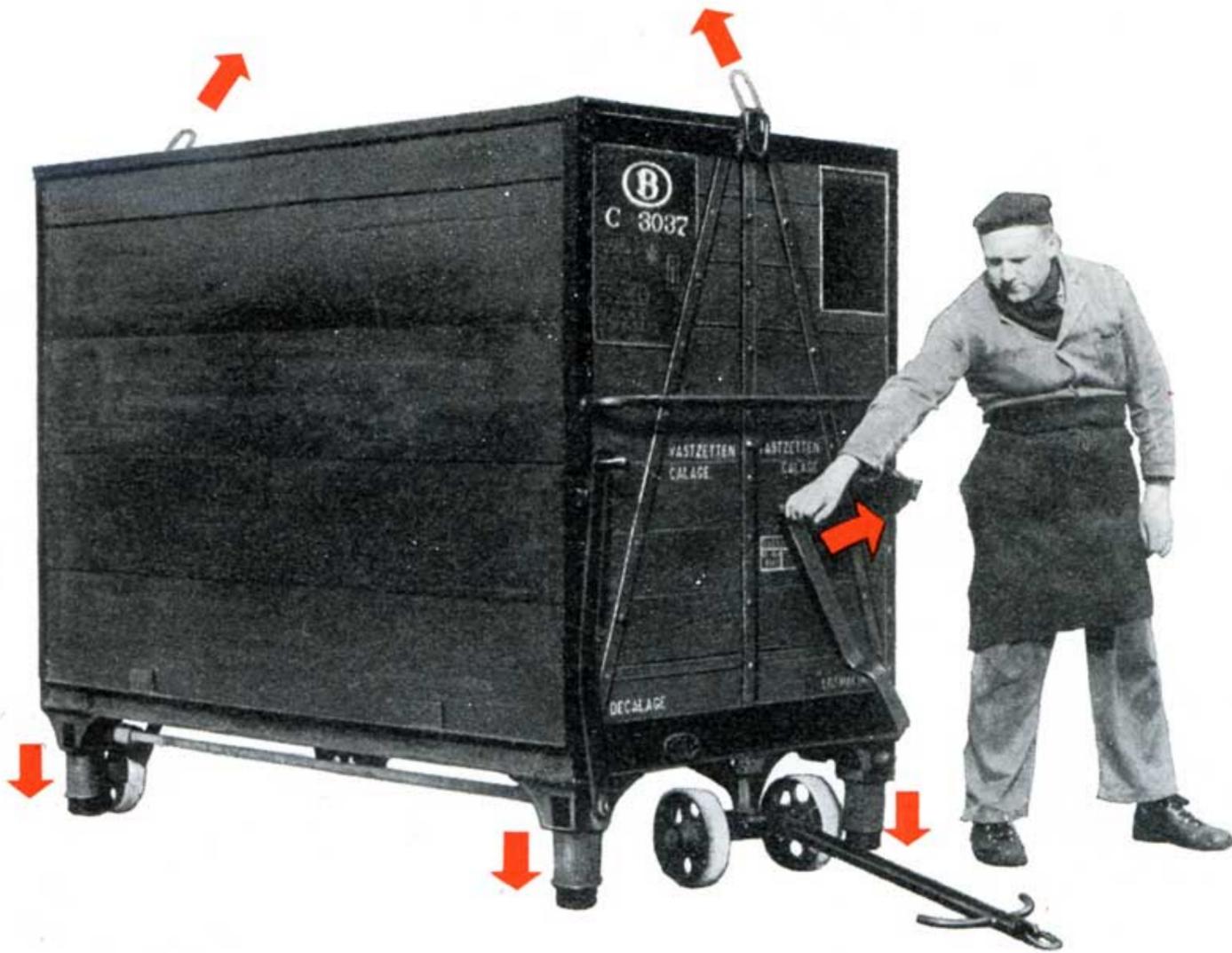


Le container isotherme est tout spécialement indiqué pour le transport de marchandises périssables.



Petit container à treillis conçu pour le transport du petit bétail et des animaux de basse-cour.

Le chemin de fer transporte le container jusqu'à votre chantier au sein même de vos installations.



En cours d'utilisation, les roulettes peuvent être mises hors service au moyen d'un levier et le container se trouve ainsi posé sur « pattes ». Remarquez, à la partie supérieure, un des deux anneaux destinés à la manipulation éventuelle du container par engin de levage.

Le chargement ou le déchargement d'un petit container ne posent aucun problème. Mû hydrauliquement, le panneau arrière du camion se rabat et cueille le container au sol ou l'y dépose sans heurts.



*Une nouvelle gamme
de petits containers
pour
les envois de détails*



LE CONTAINER

COLLICO

Pourquoi un nouvel engin ?

Le container-collico est une version nouvelle et, selon les conceptions modernes, allégée, d'une vieille connaissance. Il est, en effet, un perfectionnement du container, dont nous parlons d'autre part dans ce même numéro.

Il faut bien reconnaître que malgré toutes les facilités offertes par les containers, l'usage de ces derniers peut présenter des difficultés notamment en raison de leur tare qui s'élève toujours à quelque 200 kg au minimum. Par ailleurs, les envois n'ont pas toujours une importance telle qu'ils justifient l'utilisation d'un engin d'au moins 1 m³.

Ses avantages.

Le COLLICO remédie aux inconvénients du container, tout en conservant ses avantages.

L'énumération de ses caractéristiques permet d'en juger :

- construit en aluminium, il est extrêmement léger ;
- pour le moment, il en existe 5 types : le plus petit a une tare de 10 kg et une capacité de 53 dm³ ; vide, le plus grand pèse 28,5 kg et peut contenir 450 dm³ ;





Type de collico	Mesures intérieures (mm)	Poids du collico vide (tare)	Prix de location (par mois)	Poids à taxer minimum
CA 35	610 × 290 × 300	10 kg	100 F	20 kg
CA 46	820 × 380 × 400	14 kg	125 F	30 kg
CA 47	750 × 460 × 375	13 kg	125 F	30 kg
CA 52	1050 × 500 × 500	22,5 kg	200 F	60 kg
CA 63	1250 × 600 × 600	28,5 kg	260 F	110 kg

- il est repliable, tout en ne comportant pas de pièces détachables ;
- on peut le monter ou le replier en moins de temps qu'il ne faut pour le dire ;
- on peut aisément le sceller ;
- il est pourvu de poignées solides ce qui permet, même au personnel féminin, de le déplacer sans peine ;
- chaque engin est marqué d'un numéro qui n'est jamais répété, de sorte qu'il peut toujours être facilement identifié ;
- il élimine une part considérable des

frais d'emballage et des risques d'avarie.

Expérience acquise.

Les containers-collicos ont déjà fait leurs preuves en Allemagne, en Suisse et aux Pays-Bas. Bon nombre de firmes y ont organisé la distribution de leurs produits au moyen de collicos faisant la navette entre l'usine et le client. Les avantages tarifaires que les administrations ferroviaires accordent au transport à charge ou à vide des collicos, les ont évidemment encouragés dans cette voie. Les chemins

de fer reconnaissent, en effet, qu'ils ont avantage à promouvoir l'utilisation de ce matériel.

Mise en service en Belgique.

Depuis le 1.1.1965 la filiale de la S.N.C.B., la S.A. Edm. DEPAIRE, dispose de containers-collicos qu'elle offre en location. Les taxes mensuelles de location sont mentionnées au tableau ci-après.

Et le prix de transport ?

La S.N.C.B. a mis en vigueur le nouveau « Tarif applicable aux envois en containers-collicos », repris au Fascicule V du Recueil Officiel des Tarifs Marchandises.

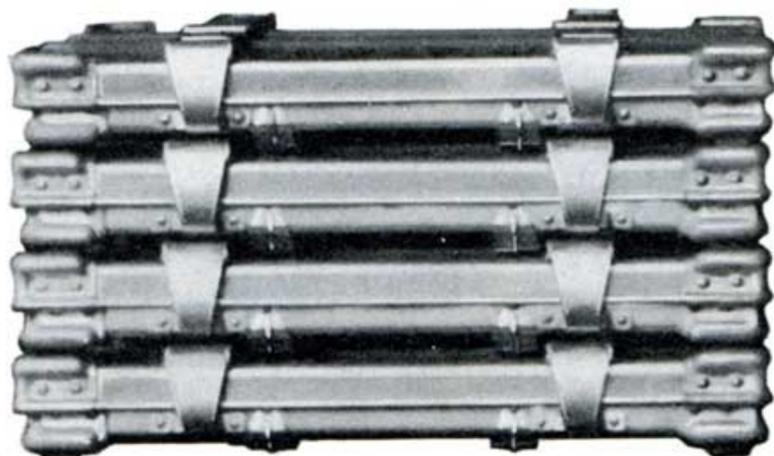
Il s'applique en **service intérieur**, tant en régime express que de grande vitesse. Ses principales caractéristiques sont les suivantes :

- les envois sont taxés aux prix normaux sur la base de leur **poids net** ;
- il est tenu compte, par type de collico, d'un minimum de poids variant de 20 à 110 kg. Ces minima n'ont cependant pas d'incidence sur le prix de transport pour autant que le collico soit utilisé raisonnablement ;
- les envois en collicos sont **exonérés** des majorations de poids pour marchandises encombrantes ;
- les collicos vides repliés, qui ont servi à un transport à charge par chemin de fer, sont renvoyés **gratuitement** à l'expéditeur.

Perspectives.

Pour le moment, le tarif « collico » n'est applicable qu'aux envois effectués à l'intérieur du pays.

Jusqu'à nouvel avis, en trafic international, les envois restent taxés sur le poids total (y compris la tare des collicos) et, les engins repliés, renvoyés vides, sont taxés sur leur poids réel. Il est cependant à prévoir que les administrations ferroviaires ne tarderont pas à s'entendre pour fixer des conditions unifiées d'utilisation et de taxation des collicos en service international.



5

nouveaux



de plus !

Depuis plusieurs années, 18 trains « Trans-Europ-Express » relient 90 villes d'Europe à des vitesses records. Chaque jour, des milliers de voyageurs accomplissent de longs trajets dans le cadre agréable que leur offrent ces trains de luxe au confort incomparable.

En 1964, l'on s'en souvient, sont entrés en service sur la ligne Amsterdam - Bruxelles - Paris les remarquables rames T.E.E. à revêtement en acier inoxydable, remorquées par des locomotives électriques ultra rapides. Un nouvel apport va enrichir prochainement le réseau T.E.E.

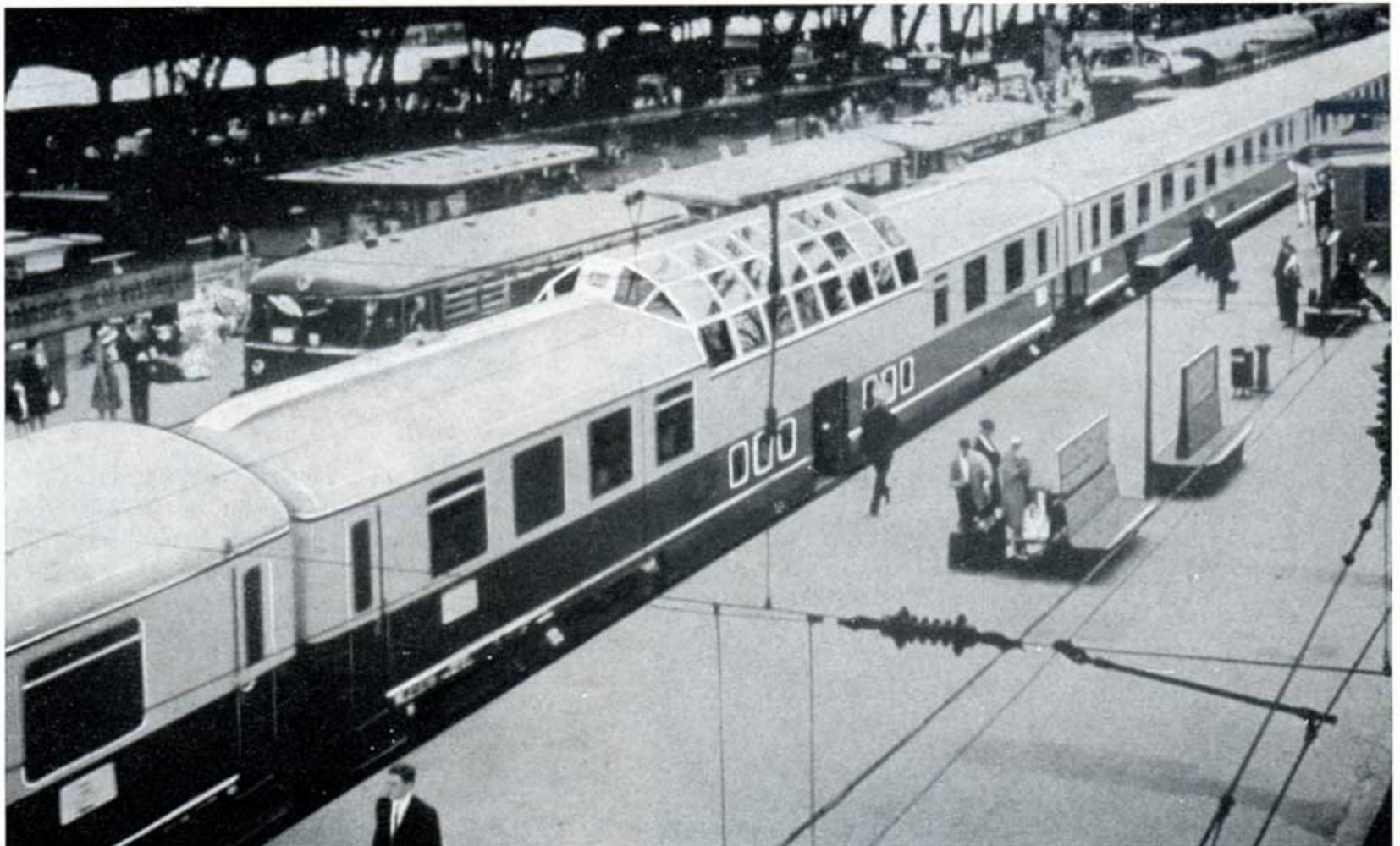
A partir du 30 mai 1965, eu égard à leur vitesse, à leur régularité et au haut standing qui les caractérisent, cinq trains: le « Diamant » (Antwerpen-Dortmund), le « Rheinfeil » (Dortmund-München), le « Blauer Enzian » (Hamburg-München), le « Mistral » (Paris-Nice) et le « Rheingold » lequel verra son parcours habituel Amsterdam-Bâle prolongé jusqu'à Genève, seront sacrés « Trans-Europ-Express ».

Signalons en outre que le T.E.E. « Gottardo » (Milan-Zurich) poursuivra désormais sa course au delà de Zurich, jusqu'à Bâle.

A dater du 30 mai 1965, un nouveau slogan :

« Les T.E.E. relie de cœur à cœur 95 villes d'Europe ».

Le « Rheingold » en gare de Köln Hbf.





les parkings de gare

Des parkings semblables à celui que nous montre cette photo, ont été aménagés dans quelque 200 gares de la S.N.C.B.

Ils sont réservés exclusivement à la clientèle (voyageurs abonnés et ordinaires).

La taxe de parking est de 15 F par jour (30 F pour quelques grandes gares).

Les détenteurs d'un abonnement général peuvent se procurer, au prix de 200 F par mois, un **abonnement général de parking** valable dans n'importe quelle gare pourvue d'une aire de parcage. Les autres abonnés peuvent obtenir un **abonnement ordinaire de parking**, valable dans une gare déterminée, au prix de 150 F par mois (180 F pour quelques grandes gares ; 300 F pour le parking couvert de Bruxelles Nord).

Les formalités sont réduites au minimum : Les voyageurs parquant à la journée laissent leur voiture au parking et paient la taxe au moment de reprendre leur véhicule.

La somme due peut également être réglée par virement postal.

Quant aux détenteurs d'un abonnement de parking, ils se bornent à placer en évidence cet abonnement derrière le pare-brise.

Parking de Bruxelles Quartier Léopold.



A travers

EUROPABUS
SERVICES ROUTIERS DES CHEMINS DE FER EUROPEENS

Ostende / Anvers Bruxelles Nice Menton
Ostende / Anvers Bruxelles Barcelone
Bruxelles Lourdes Biarritz St. Jean-de-Luz
Ostende Lille
Ostende Bruges Amsterdam
Ostende Bruxelles Francfort
Anvers Bruxelles Le Havre

B

L'Union des services routiers des Chemins de fer européens (URF) vient de publier son programme d'exploitation Europabus pour 1965.

Ce programme comprend une gamme aussi variée qu'étendue de voyages qui vous offrent la possibilité de parcourir toute l'Europe en autocar.

Savez-vous, en effet, que pour 1965 vous avez le choix entre 81 lignes régulières, 55 circuits à prix forfaitaires et 19 services d'excursions, ce qui représente plus de 80 000 km à travers les sites les plus pittoresques de l'Europe ?

Europabus est plus qu'un simple moyen de trans-

l'Europe avec

EUROPABUS

SERVICES ROUTIERS DES CHEMINS DE FER EUROPEENS



port ou un complément touristique du rail : c'est l'expression d'une formule de voyage capable de satisfaire les désirs les plus exigeants.

Non seulement tous les départs qu'il annonce **sont garantis**, mais il offre, outre une organisation enrichie de l'expérience de quinze années d'existence, des horaires réguliers, un confort indiscuté (hôtels de premier ordre, hôtesse à bord de chaque autocar, guides expérimentés...), et surtout la faculté pour chacun de tracer son itinéraire en toute liberté et de s'arrêter là où il le désire.

Par exemple, au départ de la Belgique, vous avez le choix parmi les lignes régulières de grand tourisme suivantes : Ostende/Anvers - Bruxelles - Nice - Menton (en 2 jours ou 2 1/2 jours) ; Ostende/Anvers - Bruxelles - Barcelona (en 3 jours) ; Bruxelles - Lourdes - Biarritz/St Jean de Luz (en 3 jours) et Ostende - Bruxelles - Frankfurt (1 jour). De proche en proche, en empruntant des lignes Europabus successives, il vous est loisible d'entamer une randonnée jusqu'aux confins de l'Europe en visitant les sites qui jalonnent chaque itinéraire.

Ainsi, en empruntant la ligne „Ostende - Frankfurt“ vous pouvez vous rendre à Vienne (via Munich et Salzburg) et, de là, sillonner l'Autriche durant 7 jours par l'inoubliable circuit « Rouge - Blanc - Rouge ». Autre possibilité prise au hasard parmi tant d'autres : utiliser la ligne « Ostende - Bruxelles - Menton », puis poursuivre votre voyage jusqu'à Athènes, via Gênes, Florence, Rome, Naples, Brindisi, Patras et Eleusis. Que de beauté à découvrir et à vivre au cours d'une telle randonnée ! Que de réveils du passé à la vue des innombrables vestiges des civilisations romaine, étrusque et grecque, qui marquent chaque étape de votre route !

De semblables formules, vous pouvez les multiplier et les diversifier à loisir, du Cap Nord au Maroc, de l'Ecosse à la Sicile, de la Basse-Saxe à l'Andalousie..., tant est étendue et variée la gamme des lignes, des circuits et des excursions que vous offre Europabus.

Certes, votre temps peut être limité et ne pas vous permettre d'emprunter ces grands itinéraires. Qu'à cela ne tienne :

rejoignez directement par train le point de départ, à l'étranger, des 55 circuits ou des 19 excursions Europabus.

Organisés sur quelques jours, ces circuits vous promèneront, entre autres, au sein du décor grandiose de la Suisse (7 jours), ou à travers l'antique et hospitalier Péloponèse (5 jours), ou sur les plateaux sauvages des Causses et dans le dédale impressionnant des Gorges du Tarn (6 jours) ; ils vous feront aussi découvrir le Pays de Galles (7 jours), ou la Corse romantique (7 jours), ou la mystique Andalousie (9 jours), ou le Maroc enchanteur (5 jours), ou au seuil de notre pays l'active Hollande (3 jours), etc...

Si vous désirez de plus amples renseignements sur tous les services Europabus ou de la documentation à leur propos, n'hésitez pas à vous adresser auprès des bureaux de renseignements de nos principales gares, ainsi qu'auprès des agences de voyages agréées.



Ceci intéresse votre service social...

car, déjà, l'on parle de voyages à accomplir au printemps et cet été...

Tout d'abord, le rappel d'une bonne nouvelle...! Les billets d'aller et retour (comportant une réduction de 10%) sont actuellement valables durant 5 jours-calendrier.

A partir du samedi de Pâques, l'organisation des excursions « Un beau jour à... » sera reprise les samedis et dimanches d'avril, mai et juin, tous les jours en juillet et août. Cette formule individuelle et familiale de voyages à prix réduit — et dont les billets peuvent être obtenus le jour du voyage choisi, aux guichets des

principales gares (la veille dans les autres gares) — bénéficie d'un vif succès.

Ces mêmes facilités seront données pour les *Floralies Gantoises* pour lesquelles il sera délivré des billets à prix réduit en même temps que des tickets à réduction de 50%.

Prix d'entrée (de 7 à 18 heures) : dimanche 25 avril : 75 F, lundi 26 et mardi 27/4 : 50 F, mercredi 28 et jeudi 29/4 : 40 F, vendredi 30/4 et samedi 1er mai : 30 F. Ces prix tiennent compte de la réduction consentie.

Rappelons aussi la gamme des voyages F.T.S. (France-Transport-Service) vers *Paris, Versailles, Fontainebleau-Chartres, les châteaux de la Loire, Lourdes, la Côte d'Azur*, organisés toute l'année.

N'oublions pas non plus les voyages traditionnels vers *Londres et Windsor* : les samedis 26 juin, 3, 10 et 17 juillet. Départ le vendredi soir, possibilité de séjourner au littoral le dimanche; un voyage de 3 jours dans le *massif du Harz*, à l'occasion des fêtes de la Pentecôte; *5 jours à Berlin et à Goslar*, du 2 au 7 juillet; un week-end dans les *vallées de la Moselle et du Rhin*, les 10 et 11, 24 et 25 juillet, 7 et 8, 21 et 22 août, 11 et 12 septembre.

Quant aux *circuits réguliers en autocar*, ils circuleront en juillet et août.

*
*
*

Du point de vue des facilités générales de circulation, le réseau belge offre aux touristes sociaux :

a. **ses abonnements de 5, 10 ou 15 jours** valables sur tout le réseau.

Ils coûtent :

	5 jours	10 jours	15 jours
en 2e classe	400 F	600 F	800 F
en 1e classe	600 F	900 F	1200 F

b. **ses cartes à réduction de 50%**

1. *La carte à réduction ordinaire* qui permet d'acquérir des billets pendant un mois, à la moitié de leur prix.

Elle coûte 200 F en 2e classe et 300 F en 1e classe.

2. *La carte à réduction familiale* valable pour au moins 3 titulaires par famille et qui peut être obtenue au prix de :

100 F en 2e classe,
150 F en 1e classe.

Cette dernière carte ne peut être obtenue que du 1er mai au 30 septembre et pendant les vacances de Pâques et de Noël.



Terrains industriels et bâtiments disponibles

Des terrains industriels et des bâtiments sont disponibles dans les gares ci-après :

a. TERRAINS

KONTICH DORP	4.000 m ²
MORTSEL	25.000 m ²
LIER	2.800 m ²
WEELDE	120.000 m ²
MUIZEN	17.500 m ²
FOREST-MIDI	15.000 m ²
VORST-ZUID	15.000 m ²
OTTIGNIES	110.000 m ²
HAREN	50.000 m ²
ERQUELINES	20.000 m ²
MARIEMBOURG	6.000 m ²
NISMES	8.700 m ²
TAMINES	50.000 m ²
MARCHIENNE-DOCHERIE	20.000 m ²
DENDERLEEUV	7.000 m ²
GENT ST. PIETERS	16.000 m ²
IEPER	15.000 m ²
KORTEMARK	20.000 m ²
MERELBEKE-VORM.	7.000 m ²
NIEUWPOORT	100.000 m ²
OOSTENDE	120.000 m ²
ST. ANDRIES (BRUGGE)	7.500 m ²
ZEEBRUGGE	40.000 m ²
BERINGEN	59.000 m ²
DIEST	24.600 m ²
WATERSCHEI	140.000 m ²
POULSEUR	4.200 m ²
RIVAGE	7.000 m ²
TOURNAI	4.200 m ²
ST. GHISLAIN	13.000 m ²
WARNANT	15.000 m ²
GEMBLOUX	12.000 m ²
ARLON	12.000 m ²
VIRTON ST. MARD	40.000 m ²
LATOIR	200.000 m ²

b. BATIMENTS

OTTIGNIES	Ancienne remise
NISMES	Ancien BR
NEUVILLES	Ancien BR
AISEAU	Magasin de la gare
TAMINES	Bâtiment 350 m ²
BRUGGE	Partie atelier
ANS	Ancien atelier des wagons
PEPINSTER	Ancienne remise
BRAINE-LE-COMTE	Ancienne remise

Tous ces terrains ou bâtiments sont raccordés au chemin de fer ou peuvent l'être à peu de frais.

Nous prions les intéressés de s'adresser à la S.N.C.B., Direction de la Voie, divisions 32-1, section 10, 17 rue de Louvain à Bruxelles 1 (tél. 13.18.70 - ext. 3381) où peuvent être obtenues les adresses de nos services régionaux qui sont à même de donner tous renseignements et conditions.

Ferry de Nuit Bruxelles-Londres



Bien qu'il en soit souvent question, le tunnel sous la Manche est encore loin d'être une réalité. En attendant vous pouvez néanmoins dès à présent vous rendre à Londres par le train, et ce pendant votre sommeil. En effet, le ferry de nuit Bruxelles-Londres assure quotidiennement la relation par wagon-lits direct selon l'horaire suivant :

D. 21.30	↓	Brussel Zuid	↑	9.07 A.
A. 1.09		Dunkerque V.		6.05 D.
A. 6.05		Dover		0.30 D.
A. 9.10	↓	London V.	↑	22.00 D.

Vous vous glissez sous les couvertures, le soir, à Bruxelles et, le lendemain matin, vous vous réveillez frais et dispos de l'autre côté de la Manche.

Avant d'arriver, sans changer de train, à Londres Victoria, vous avez encore le temps de prendre votre petit déjeuner dans le train.

trans/europ/express



au cœur
de 95 villes
d'Europe

Testa