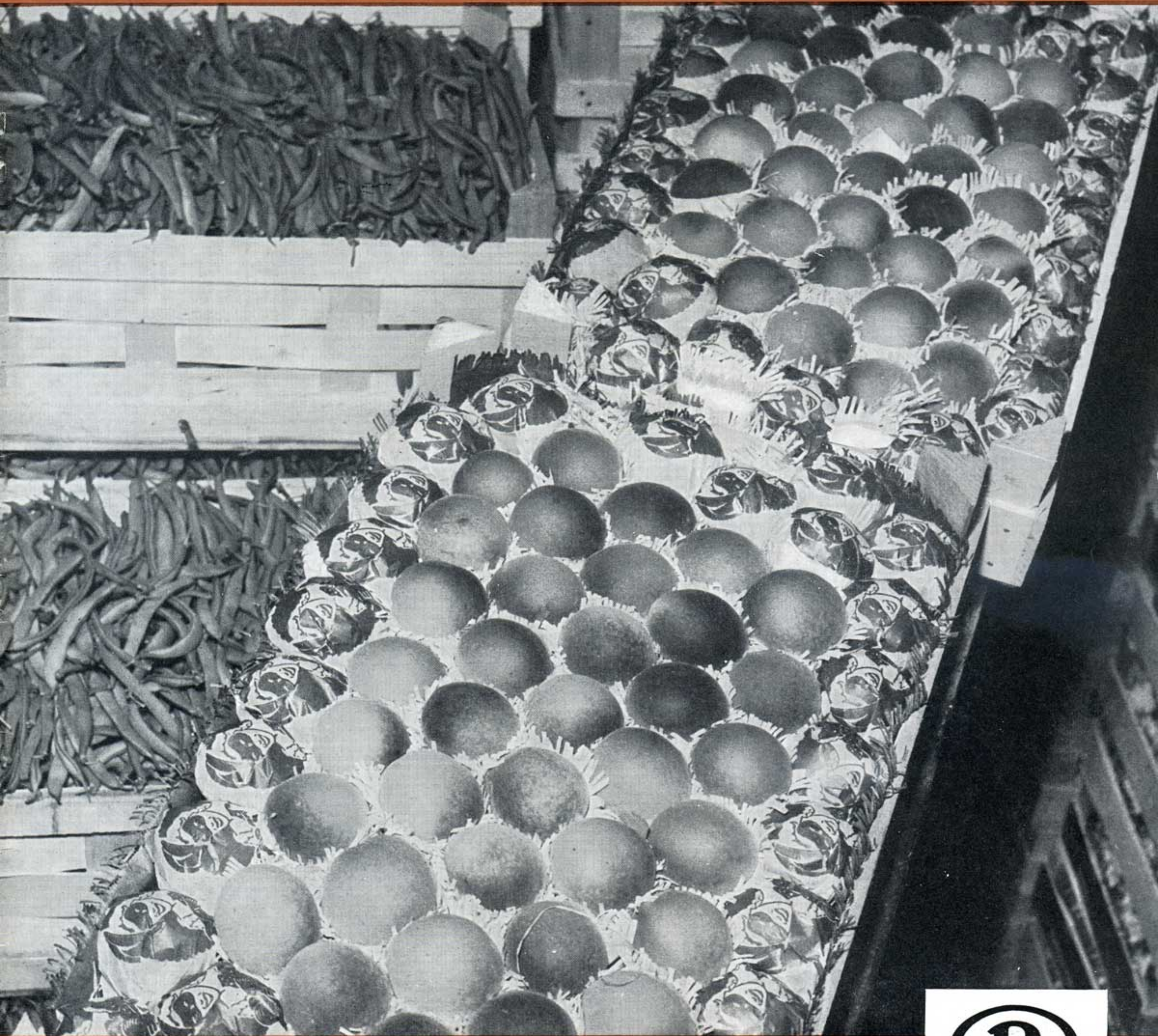


INFORMATIONS SNCF

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 4 / NOVEMBRE 1966



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES
GARE CENTRALE, 4e ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3653





NUMERO 4 — NOVEMBRE 1966

Photo couverture :

*Pêches savoureuses de l'Eyrieux et
primeurs fraîches des jardins du Rhône
(page 6).*

SOMMAIRE

	Page
Les investissements d'infrastructure dans les transports	3
Grâce aux chemins de fer	6
S.N.C.B.-colis à votre service	10
Dédouanement des exportations vers la France	12
S.N.C.B.-colis: création de l'enveloppe « Note d'envoi »	14
L'abonnement général	15
Notre campagne d'été de la courtoisie	15
Week-ends d'hiver à Londres	16
Bruxelles-Cologne en 2h.20	16
La côte d'Azur en hiver	17
Vers les sports d'hiver... en dormant	18
Deux jours Amsterdam	19
Mouvements dans nos agences com- merciales	19
Héros de la guerre. Le pilote d'essai Drury Wood	19
Transcontainer	20

Photos:

Putman Fr. - Bruxelles
F.S. (chemin de fer italiens)
Coolens (ministère des Travaux Publics -
Bruxelles)
P. Vissers - Anvers
R.E.N.F.E. (chemins de fer espagnols)
La Vie du Rail - Paris
Demeuse P. - Bruxelles
Tack - Aartselaar

Lay-out: L. Tack.

Impr.: Omega s.a., - Anvers.



INVESTISSEMENTS D'INFRASTRUCTURE DANS LES TRANSPORTS :

Une prise de position des chemins de fer

L'Europe Occidentale affecte un cinquième de ses investissements aux transports. En 1962, les six pays de la Communauté Economique Européenne ont dépensé 10 milliards de dollars pour les seuls transports terrestres : route, voie d'eau et chemin de fer.

Il est légitime de se demander si ces sommes énormes, sont judicieusement utilisées. Les infrastructures de transport ont une longue durée de vie et engagent l'activité économique à long terme. Il est donc indispensable d'éviter tout gaspillage dans ce domaine et de définir une politique conforme à l'intérêt général.

Les chemins de fer ont estimé opportun de préciser une nouvelle fois leur point de vue sur le problème et viennent de publier une brochure intitulée « La politique des investissements dans l'infrastructure des transports ». Trois problèmes essentiels s'y trouvent successivement examinés : le choix des investissements, les modalités de leur financement et l'imputation des charges d'infrastructure aux usagers.

* * *

Un bon choix des investissements est particulièrement difficile pour l'infrastructure des transports. Cela tient notamment à l'hétérogénéité de gestion qui existe dans le domaine des transports.

En effet alors qu'en règle générale l'entreprise ferroviaire finance ses investissements sur ses propres recettes ou avec ses propres emprunts comme un industriel, les pouvoirs publics assument ceux de la route et de la voie navigable, sans participation directe des utilisateurs. Les taxes payées par les usagers de la route tombent dans les caisses de l'Etat en proportion de la circulation, mais elles ne sont pas affectées au budget des routes et il n'existe pas de lien direct entre leur montant et l'importance des travaux entrepris. Quant à la voie d'eau, dont les usagers acquittent quelques taxes fort limitées couvrant à peine les dépenses courantes d'exploitation, on peut dire que

les pouvoirs publics assument, sans contrepartie, les investissements qui la concernent. Les pressions n'en sont que plus fortes pour obtenir la réalisation, à fonds perdus, de grands projets de canalisation, extrêmement coûteux et qui conduisent souvent à un véritable gaspillage des deniers publics.

L'existence de régimes aussi différents incite fortement les organes responsables à allouer diversement les crédits aux trois modes de transport. Cette attribution fait l'objet d'un examen fractionné, par des autorités différentes, sans coordination, ce qui entraîne des doubles emplois et d'autres erreurs économiques.

Le développement harmonieux des infrastructures de transport qui détermine l'avenir des diverses techniques en présence, devrait faire l'objet d'un plan concerté. Il en résulterait, pour les autorités gouvernementales, l'obligation d'élaborer un programme d'ensemble déterminé, sans que puisse intervenir aucune espèce de pression extérieure, en fonction de méthodes uniformes d'analyse et de critères précis. En fait, ces derniers ne devraient pas différer sensiblement de ceux qu'applique n'importe quelle entreprise industrielle ou commerciale pour apprécier la rentabilité d'un projet. Le caractère spécifique des investissements envisagés peut toutefois impliquer la nécessité de recourir, selon les cas, à un bilan économique pouvant revêtir la forme soit d'un « bilan interne », comme dans le cas des entreprises, soit d'un « bilan étendu aux utilisateurs », soit, enfin, d'un « bilan social », tenant compte de l'ensemble des avantages et des inconvénients que peut comporter tout nouvel investissement projeté pour la collectivité.

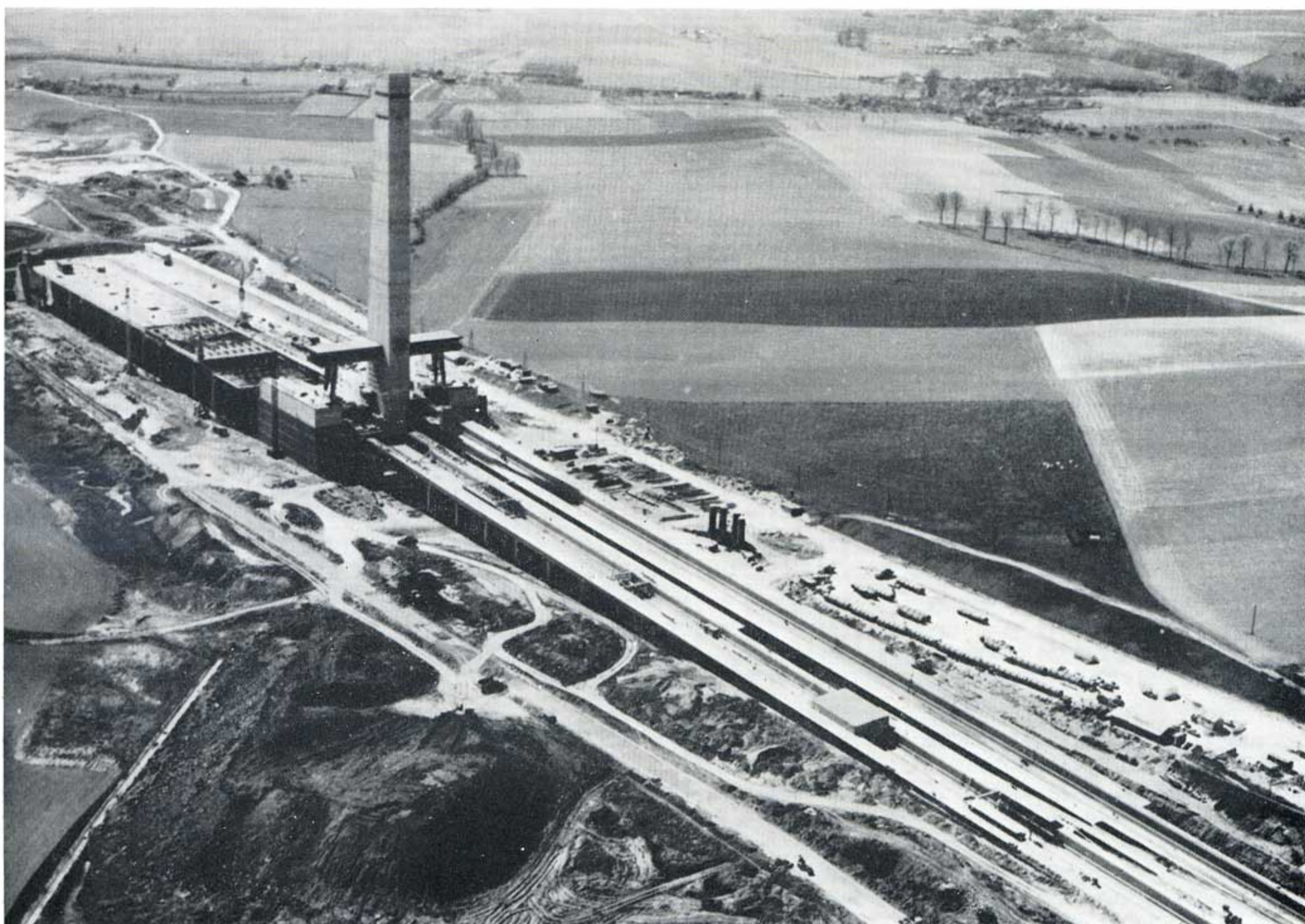
Il reste cependant que, si les moyens d'étude de la rentabilité économique se sont développés, la marge d'appréciation demeure encore assez grande. Comment choisir, en définitive ? Il faut rejeter toute recette élémentaire, car le problème ne peut se réduire en aucun cas à l'application simpliste d'un critère unique —

seuil conventionnel de rentabilité, niveau de trafic, etc... — à partir duquel tout investissement devrait être automatiquement réalisé. De même, il faut se méfier d'un certain lyrisme des réalisations grandioses qui cache quelquefois des intérêts particuliers et entraîne le plus souvent un gaspillage des deniers publics. En réalité il n'existe pas d'autre solution, pour les pouvoirs publics, que de confier la sélection finale à une seule et même autorité. Celle-ci procédera à des études approfondies de la rentabilité économique des projets. Il conviendra, en un mot, d'aboutir à une véritable coordination des investissements.

* * *

La disparité flagrante qui existe dans la manière dont sont traités les problèmes de financement pour les divers modes de transport n'est évidemment pas compatible avec l'égalité de traitement ou, en d'autres termes, avec l'égalisation des conditions de concurrence qui doit constituer l'objectif essentiel de toute politique des transports. Ajoutons que les dépenses d'infrastructure qui ne sont pas couvertes par les utilisateurs le sont inévitablement par les pouvoirs publics, c'est-à-dire, en définitive par les contribuables eux-mêmes et qu'il s'agit alors d'une charge d'autant plus lourde pour la collectivité que la répartition du trafic s'écarte de l'optimum et que le coût global des transports est plus élevé.

La science économique ne fournit certes pas, en matière de financement des investissements de transport, de solutions miraculeuses, pas plus qu'une méthode exclusive de toute autre. Tout au moins la théorie offre-t-elle la possibilité d'évaluer les charges et de les répartir équitablement. En définitive, les objectifs visés et, en particulier, le souci d'éviter le gaspillage des deniers publics, justifient le choix du système très classique dit de « l'équilibre budgétaire » qu'appliquent précisément les entreprises à caractère industriel ou commercial et auquel il convient d'ap-



Le plan incliné de Ronquière

porter le minimum de dérogations. L'efficacité de l'équilibre budgétaire suppose, que soit réalisée préalablement la normalisation des comptes des entreprises de transport, évitant que les comptes ne soient faussés par des éléments externes qui n'ont rien à voir avec l'activité normale de celles-ci : intérêt général, politique sociale, aménagement du territoire, besoins militaires, etc... Ainsi conçu, l'équilibre budgétaire constitue, comme dans les autres secteurs de l'économie, un garde-fou efficace contre les gaspillages en apportant une sanction financière directe à toute mauvaise décision en matière d'investissement. Il met donc un frein aux désirs des utilisateurs en leur faisant sentir qu'ils auront à en payer le prix et en limitant leur tentation de créer des groupes de pression pour forcer la décision des organes responsables. Ce système est, du reste, préconisé par la Commission de la Communauté Economique Européenne, qui a proposé de « réaliser la mise à

charge des usagers des infrastructures de transport par chemin de fer, par route et voie navigable, des coûts de ces infrastructures qui leur sont imputables ».

* * *

Ainsi est-on naturellement confronté au problème de l'imputation aux usagers des charges d'infrastructure, très difficile à réaliser actuellement puisque certaines dépenses, celles de la route et de la voie d'eau par exemple, font l'objet d'une ventilation entre différents budgets des Etats et des collectivités. Or, il paraît inconcevable de continuer à ignorer le montant des sommes que consacrent les citoyens à l'infrastructure de leurs moyens de transport. Il est donc tout d'abord nécessaire, pour chaque Etat, de tenir des Comptes de Transports de la Nation complets et détaillés, permettant de déterminer avec la précision souhaitable ce qu'ont dépensé les pouvoirs publics et par consé-

quent l'ensemble des contribuables, dans ce secteur de l'économie.

Les dépenses effectives étant connues, il restera à fixer le volume à répartir annuellement pour chaque réseau d'infrastructure, voire même pour chaque voie, l'imputation consistant à déterminer la quote-part de chaque usager, de telle façon que leur somme couvre les charges annuelles. De nombreux spécialistes se sont penchés sur ce problème et ont mis au point des méthodes qui permettent de réaliser cette ventilation avec une précision satisfaisante. Ces calculs conduisent à faire payer à chaque usager une part correspondant équitablement à l'usage qu'il fait de la voie et à sa responsabilité dans l'investissement.

Que la méthode de calcul utilisée soit celle des coûts comptables ou celle des dépenses effectives, l'imputation des charges est une opération délicate, surtout en ce qui concerne la route, en raison de la distinction à opérer entre les diverses

catégories de véhicules. Les études récentes faites aux Etats-Unis dans le cadre des essais de l'American Association of State Highway Officials (AASHO) ont cependant permis d'établir scientifiquement qu'il n'existait aucune commune mesure, en matière d'usure des routes, entre la responsabilité des camions et celle des voitures légères et que la participation largement insuffisante des poids lourds aux dépenses de construction et d'entretien du réseau routier impliquait inévitablement leur subvention indirecte par les propriétaires de véhicules de tourisme. Aussi bien le Président des Etats-Unis a-t-il été conduit à proposer au Congrès, le 17 mai 1965 une modification de la répartition des taxes frappant les usagers des infrastructures de transport afin de

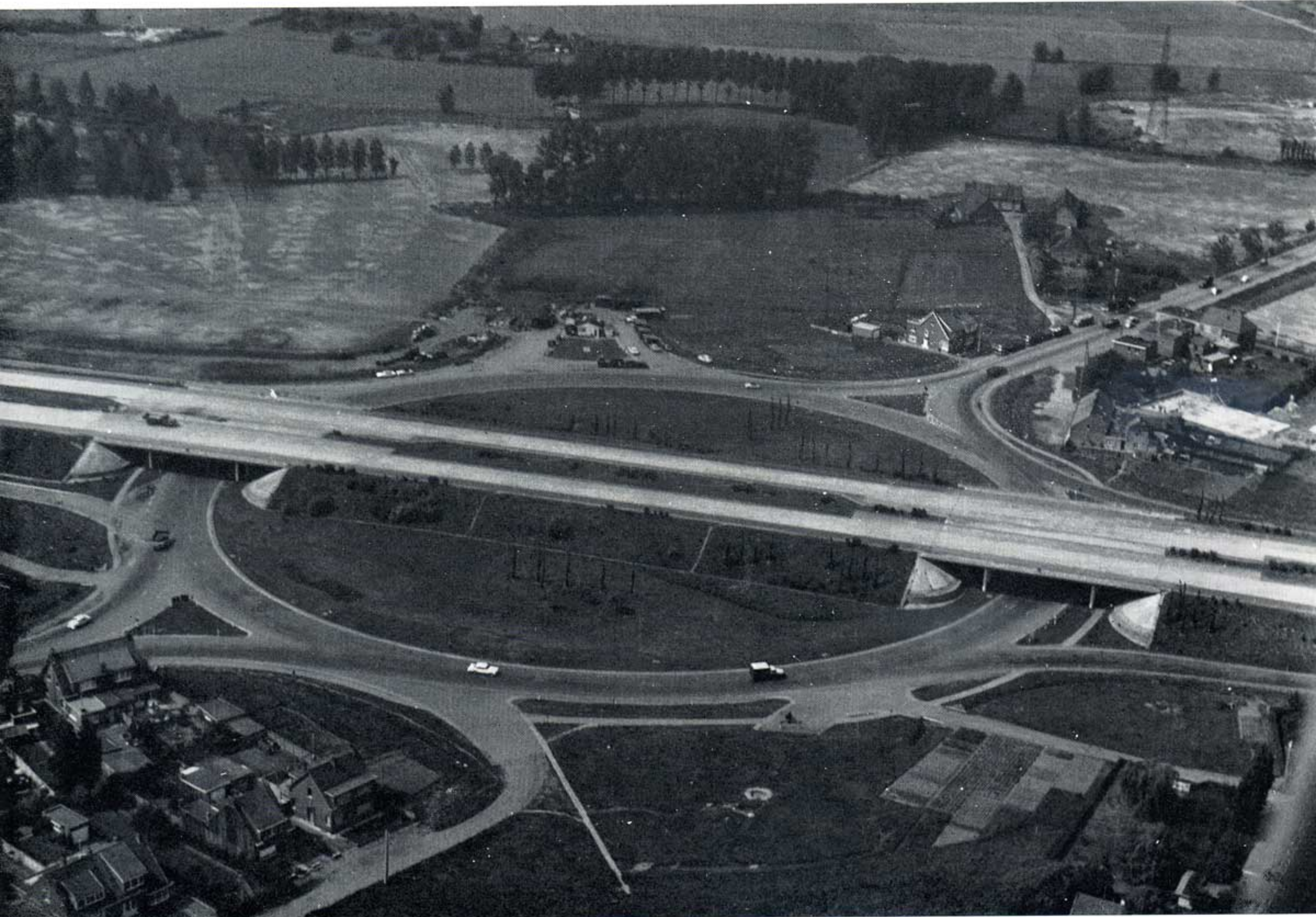
remédier à la sous-taxation dont bénéficient actuellement les camions lourds. Le Président a ajouté qu'il n'approuverait pas un relèvement des limites de poids et de dimensions des véhicules routiers (il a été proposé au Congrès, en 1964, de relever le poids limite par essieu de 8,1 tonnes à 9 tonnes). Il faut noter que, même portée à 9 tonnes, la limite admise pour la charge par essieu dans le pays le plus développé, le plus riche, le plus dynamique et le plus motorisé du monde occidental est encore loin du niveau de 13 tonnes que certains voudraient voir généralisé en Europe.

Le réalisme dont on fait preuve en la matière aux Etats-Unis devrait servir d'exemple pour l'examen de certaines situations actuellement aberrantes en

Europe. La vérité économique veut que l'on dissocie le cas des transports routiers lourds de celui des automobiles de tourisme, les uns étant largement favorisés aux dépens des autres. Il est à remarquer d'ailleurs que le principe de l'équilibre budgétaire correspond à une revendication constante des usagers de l'automobile qui souhaitent que les taxes spécifiques routières soient défiscalisées et directement affectées à la construction et à l'entretien des routes.

Quoi qu'il en soit, les moyens d'information actuels ainsi que le perfectionnement de la théorie économique permettent aujourd'hui d'aboutir à des approximations suffisantes pour permettre la mise en œuvre de mesures à la fois simples, concrètes et efficaces.

L'autoroute Baudouin à Wommelgem.



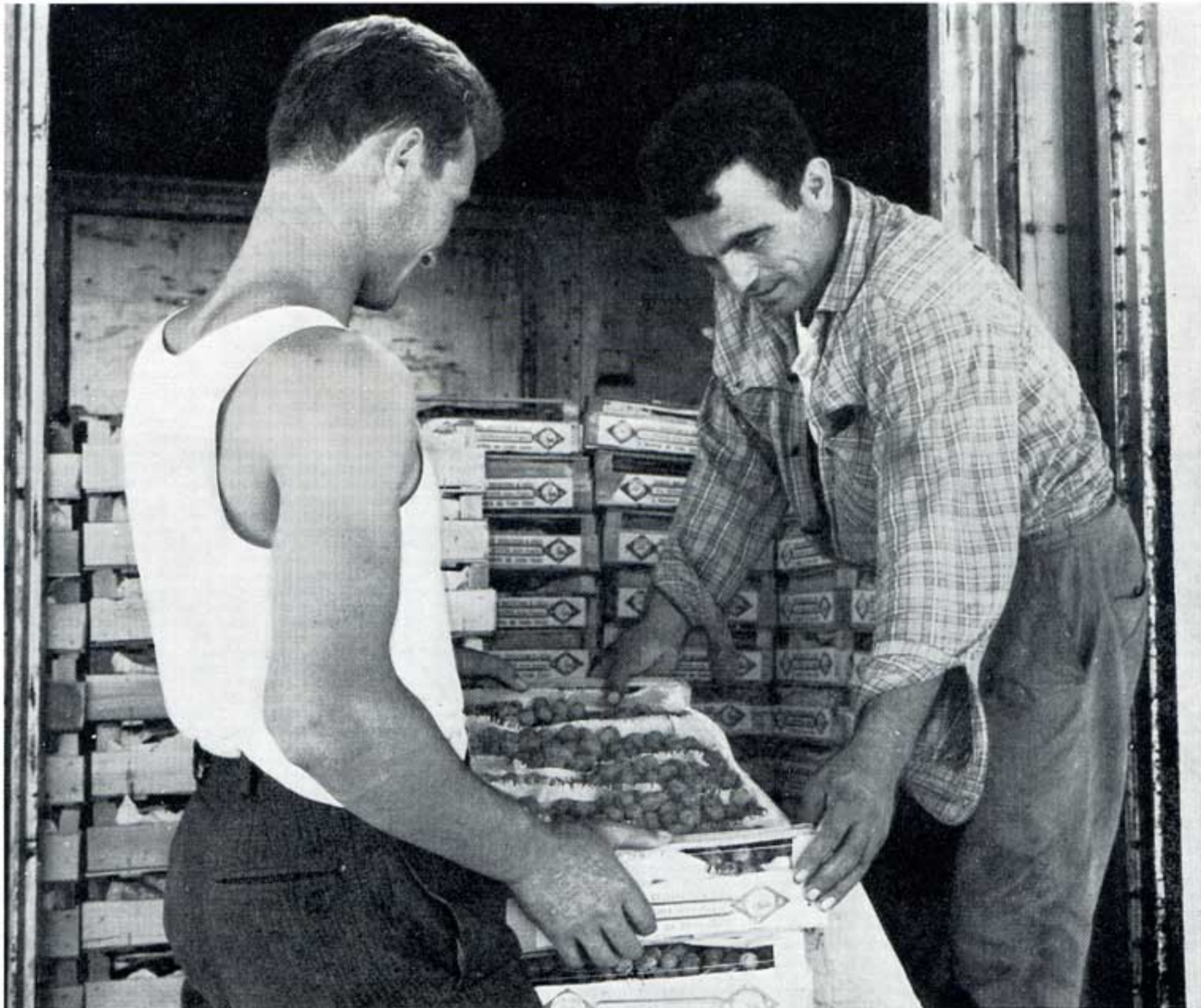
GRACE AUX CHEMINS DE FER

L'Europe met sur nos tables la fraîcheur
de ses fruits et de ses primeurs

Plus personne ne nie que notre pays ait atteint, au cours des dernières années, un des niveaux de vie les plus élevés de l'Europe, sinon du monde. Les indices en sont remarquables en des domaines si multiples qu'il apparaît superflu de les vouloir dénombrer. Celui de la table n'est pas des moindres, encore qu'il soit le moins spectaculaire de tous. On mange bien, en Belgique. Et non seulement au restaurant qui soutient souvent la comparaison avec la meilleure cuisine étrangère, mais dans la plupart des foyers. Il n'est pas exagéré de dire que, depuis la fin de la première guerre mondiale, l'alimentation de notre population a subi une mutation lente mais heureuse. La génération actuelle se nourrit incontestablement mieux, quoi que l'on puisse dire, parce que plus diversément, que les précédentes. Cela tient à des causes nombreuses, parmi lesquelles l'accroissement des échanges européens, voire mondiaux, et plus particulièrement des produits agricoles, des fruits et des primeurs.

Il y a moins d'un demi-siècle, l'orange était un fruit de luxe que l'on ne voyait guère paraître, dans les foyers modestes, qu'à l'occasion des fêtes de fin d'année. La tomate était rare, l'artichaut et le poivron pratiquement inconnus. Quant aux fruits, qui, dans notre pays, à l'exception de quelques privilégiés, pouvait se vanter d'avoir savouré une figue fraîche, voire une banane ?

A présent, le public n'éprouve aucune surprise à trouver, chez le marchand, en toute saison, fruits en abondance et légumes de toute fraîcheur : oranges et mandarines d'Espagne au cœur de l'hiver, choux-fleurs d'Italie, endive, épinard ou salade de Provence, artichaut de Roussillon, haricots dans la primeur d'avril et de mai, abricots, cerises, pêches et fraises dès le mois de mai. En octobre et en novembre, le raisin d'Italie est encore posé sur nos tables. Les parfums des vergers de l'Eyreux ou de la Durance,



Mûris les coteaux de Toscane, peut-être de la Sicile ces raisins italiens seront pour nous le plus exquis des desserts.

du Pô ou de l'Ebre pénètrent en nos demeures avec la saveur de leurs fruits et l'arôme des jardins avec celui des légumes tendres.

Cette abondance et cette diversité qui nous enchantent ne sont possibles que grâce à la rapidité des communications. C'est ici que les chemins de fer jouent un rôle essentiel. Il importe, en effet, si l'on veut garder au fruit ou au légume toute sa fraîcheur et donc toute sa saveur, que, cueilli dans une plantation d'Espagne ou d'Italie, récolté dans les jardins du Rhône, de l'Aveyron ou de la Garonne, il soit acheminé vers sa destination dans les plus courts délais.

Or, sait-on que pour les plus longues distances, du ramassage à la distribution,

il ne s'écoule guère plus de 48 heures, très souvent moins ? Les produits italiens sont rendus dans les 24 heures de Chiasso à Bruxelles, ceux d'Espagne nous viennent de Hendaye dans les 36 heures.

Réglé comme un mécanisme d'horlogerie.

Il serait certes trop long et hors de notre propos de décrire par le menu les opérations diverses qui, dans un minimum de temps, amènent du verger ou du jardin la pêche provençale, la poire juteuse de la Durance, le raisin italien, la prune espagnole et le melon de Cavillon dans le cabas de la ménagère. Des dizaines de camions ratissent la campagne, apportent



les récoltes aux coopératives, où les fruits et les légumes seront sélectionnés, triés, mis en caissettes pour être transportés aux gares d'expédition. Les trains rouleront ensuite toute la nuit et tout le jour. Des cheminots, tout le long du parcours, assureront la bonne marche des trains. Ceux-ci, dans un délai extrêmement court, aboutiront à Bruxelles, à la gare de Tour et Taxis.

Selon la qualité de la marchandise transportée, sa résistance ou sa délicatesse, s'impose l'emploi de divers types de wagons. Il n'y a pas si longtemps, les pommes de terre, par exemple, ou les agrumes étaient acheminés en vrac dans des wagons ordinaires. A présent, ils sont le plus souvent transportés en sacs ou en filets légers qui assurent une manipulation plus aisée et plus rapide et par là même moins coûteuse. Certains légumes ou tels fruits demandent des wagons isothermiques. La compagnie Interfrigo et les compagnies travaillant pour son compte mettent des wagons frigorifiques à la disposition des expéditeurs. Les expéditions en provenance d'Espagne posent de sérieux problèmes dus à la différence d'écartement des

▲ *Fraîcheur et saveur, ces magnifiques pêches de l'Eyrieux et ces primeurs des jardins du Rhône ont vraiment passé la promesse de leur fleur. Grâce au train, elles sont, presque du jour au lendemain, à la disposition de la ménagère belge.*

▲ *Châteaurenard est l'un des principaux marchés-gares de la Provence. N'y a-t-il pas là de quoi décourager la plus chaude palette d'un Cézanne ou d'un Van Gogh ?*

Dès leur arrivée à Bruxelles Tour et Taxis, fruits et primeurs sont acheminés vers les marchés matinaux. ▼





Un parc d'essieux espagnols en gare d'Hendaye.

voies du réseau de ce pays et de celui des réseaux européens. Les voies espagnoles ont, en effet, plus de 23 cm de plus en largeur que l'écartement européen normal. Les fruits et légumes espagnols à destination de la Belgique passent, à plus de 95 pour cent, par la gare frontière française de Hendaye. Pour la seule campagne des agrumes d'octobre 1965 à mars 1966, plus de 76.500 tonnes de fruits à destination de la Belgique ont été importés par cette gare qui traite également une grande partie du trafic vers la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, ainsi qu'une partie du trafic vers la France elle-même, l'Europe centrale et la Scandinavie. Or, parce que longs, coûteux et nuisibles à la bonne qualité de la marchandise sans utilisation d'emballage onéreux, les transbordements de wagons à wagons doivent être dans la plus large mesure possible évités. Au total, moins de 1.100 tonnes ont été transbordées manuellement. Près de 66.500 tonnes ont été transportées par wagons à essieux interchangeables fournis par la compagnie espagnole Transfesa. Cela signifie, en d'autres termes, que les wagons espagnols, dès leur entrée en gare de Hendaye, sont amenés sur une voie latérale, soulevés par des vérins prévus à cet effet et leurs essieux changés pour permettre leur circulation sur le réseau européen.

L'opération peut paraître compliquée. Elle est pourtant des plus simples. Les essieux adaptés à l'écartement espagnol

sont démontés par des équipes de travailleurs spécialisés et des essieux du modèle européen remontés en moins de ...cinq minutes. Il arrive que, dans ce court laps de temps, les ouvriers remplacent même un sabot de frein ou une lame de ressort. Pendant les mois de « pointe », les équipes de la gare de Hendaye traitent une moyenne de vingt wagons à l'heure.

C'est bien là l'exemple le plus typique de la célérité avec laquelle les sociétés de transports ferroviaires traitent les marchandises qui réclament une manipulation et une expédition accélérées. La plupart des transports de fruits et de légumes sont, au surplus, acheminés par des trains TEEM qui sont aux marchandises ce que les trains TEE sont pour le service des voyageurs : des trains ultrarapides.

Une activité exemplaire.

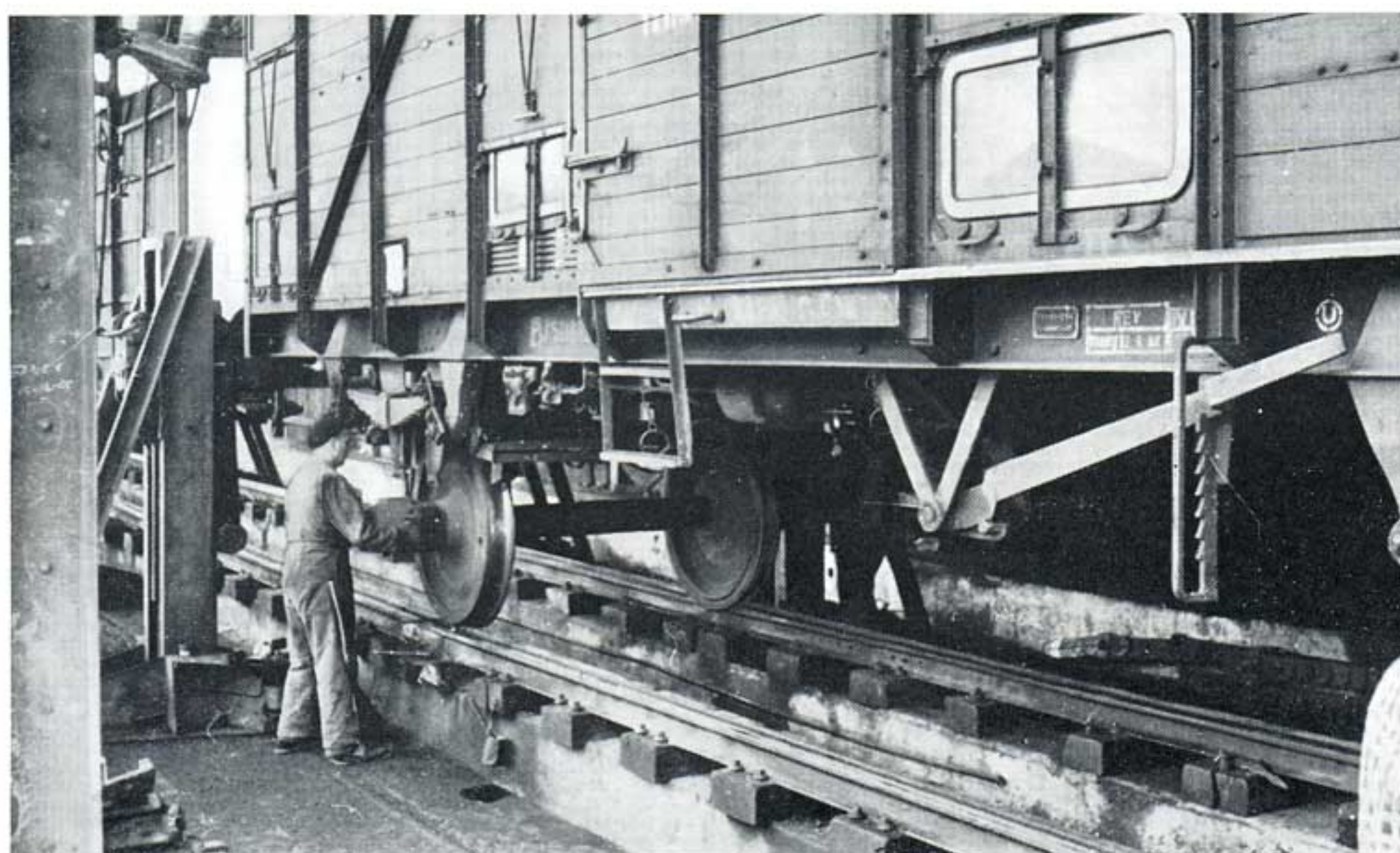
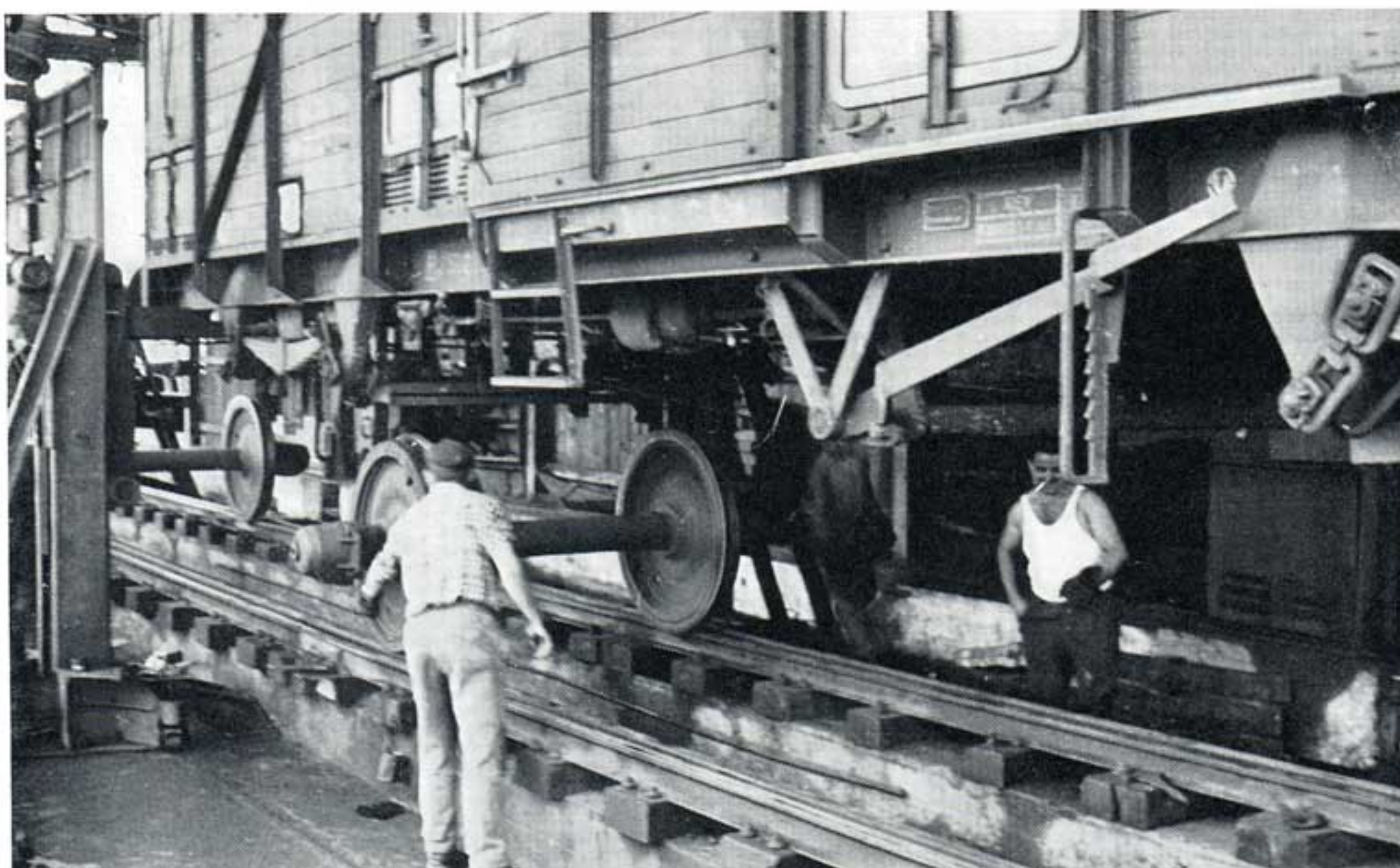
La plupart des transports destinés à la Belgique aboutissent à Bruxelles, à la gare de Tour et Taxis. En bonne saison, cette gare reçoit de 110 à 180 wagons par jour. La moyenne journalière est toutefois de 60 à 70 wagons. Au cours de l'année dernière, la gare de Tour et Taxis a reçu 13.346 wagons représentant 154.592 tonnes de marchandises (fruits et légumes).

En un peu plus de cinq ans, l'activité de la gare en ce domaine a presque doublé. En 1960, en effet, elle recevait 80.224

tonnes de fruits et légumes, comprenant 5.318 tonnes de bananes, 56.190 tonnes d'autres fruits et 18.716 tonnes de légumes (y compris 7.216 tonnes de pommes de terre). La progression était continue : 89.417 tonnes au total en 1961, 123.112 tonnes en 1962, une légère chute avec 109.560 tonnes en 1963, puis une remontée spectaculaire en 1964 avec 136.790 tonnes. Pour 1965, nous avons dit que le total s'était élevé à 154.592 tonnes, à savoir 5.870 tonnes de bananes, 120.924 tonnes d'autres fruits — soit plus du double de la quantité reçue en 1960 — 27.798 tonnes de légumes (dont 4.018 tonnes de pommes de terre). Il apparaît déjà que les chiffres de 1966 seront encore en progression.

Dans le même temps, on constate une progression moindre du nombre des wagons utilisés : 9.213 en 1961 et 13.346 en 1965. La disproportion vient du fait que le matériel est utilisé plus rationnellement et que, pour une autre part, les wagons mis à la disposition des utilisateurs offrent à la fois une plus grande capacité de contenance et un meilleur aménagement intérieur.

Il ne suffit pas d'amener ces wagons à quai, en gare de Tour et Taxis, pour que tout soit dit. Les arrivages ont lieu aux premières heures du jour. Dès lors, plusieurs agences en douanes importantes s'affairent avec les préposés de l'administration au dédouanement des marchandises. Celles-ci étant au plus haut point périssables, les opérations doivent aller



Quelques tours de clé et le lourd essieu est détaché du wagon. Il sera aussitôt remplacé par un jeu d'essieux à l'écartement européen. Ainsi, les convois espagnols n'ont-ils pas à être longuement immobilisés à la frontière. Tout a été prévu pour que les envois de fruits et légumes soient acheminés dans les délais les plus courts.

très vite et se faire dans les heures qui suivent la réception en gare. Interviennent pourtant encore les fonctionnaires de l'Office national des produits agricoles et de l'horticulture (Ondah) qui, pour le compte du ministère de l'Agriculture, s'assurent de la parfaite conservation des fruits et des légumes et veillent à ce qu'ils soient propres à la consommation. Toute marchandise avariée ou simplement suspecte doit être détruite. Il y va de la santé de la population.

Quelle que soit l'importance des arrivages, si l'on veut que la marchandise soit redistribuée toute fraîche sur les marchés

belges par les grossistes, les opérations de dédouanement, de vérification, de déchargement, doivent s'accomplir dans un minimum de temps. Que l'on se représente l'activité des quais et des cours de la gare de Tour et Taxis où plusieurs centaines de camions doivent être chargés entre 5 et 8 heures de la matinée.

Un grand marché national ?

Déjà fort ancienne, la gare de Tour et Taxis, il faut le reconnaître, n'avait pas été prévue pour un trafic d'une telle intensité. Si les importateurs marquent leur satisfaction sur les délais d'acheminement des marchandises, quelques-uns déplorent parfois les conditions de travail à la réception.

Ces conditions ne dépendent pas des seuls chemins de fer qui s'emploient, dans toute la mesure du possible, à en atténuer les inconvénients. Un marché comme celui de Bruxelles se doit de posséder dans le plus bref délai, des halles appropriées, comme cela s'est fait à l'étranger, à Lyon, par exemple, bientôt à Paris. La ville de Bruxelles envisage de construire un grand marché couvert qui serait digne de son importance de capitale européenne. Ce marché serait installé sur les terrains de l'ancienne usine à gaz à Laeken, aux portes mêmes de la ville. La S.N.C.B., pour sa part, collaborera à la réalisation des raccordements modernes nécessaires.

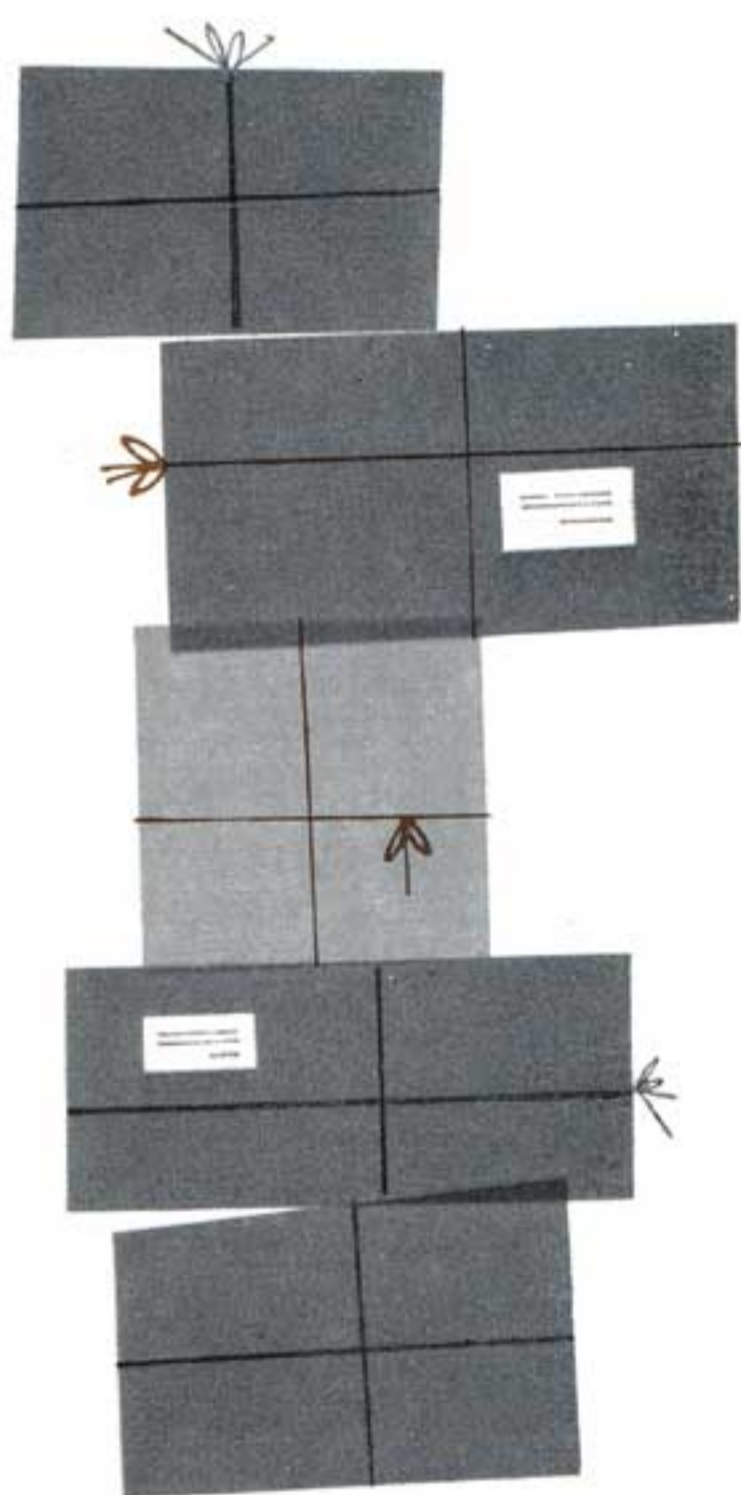
L'emplacement choisi pour le nouveau complexe apparaît fort heureux, pour de nombreuses raisons qui sont évidentes. L'une des plus importantes est l'acheminement aisé par la proximité du complexe ferroviaire bruxellois et du fait que les installations de réfrigération y sont comme à portée de la main.

Ajouterons-nous que les importateurs, dès qu'ils seront pourvus de cet instrument indispensable à leur marché, parlent d'augmenter fortement leurs importations ? Certains estiment qu'une nouvelle rationalisation s'imposera, tôt ou tard, dans les expéditions et dans la redistribution. Ils songent à l'uniformisation des types d'emballage et à l'extension de la palettisation. Là encore, l'aide que pourront leur apporter les chemins de fer sera infiniment précieuse.

Ces quelques notes, fort brèves, n'ont voulu qu'éclairer rapidement un des secteurs les moins connus du commerce international de notre pays, auquel l'administration des chemins de fer attache une grande attention et apporte une collaboration essentielle.

S.N.C.B.-COLIS

à votre service



Le transport des expéditions de détail ordinaires (colis postaux et grande vitesse) ou par express constitue une activité non négligeable de la S.N.C.B. Une clientèle très diversifiée et exigeante lui confie annuellement près de 20.000.000 d'envois représentant quelque 600.000 t.

Ce trafic exige une organisation complexe dont l'objectif est de desservir l'ensemble du territoire dans des délais d'acheminement très courts (pour les messageries : 24 heures entre grands centres et 48 heures vers les zones à faible densité de population).

Afin de promouvoir cette importante activité et de la réaliser avec les méthodes les plus adéquates, la S.N.C.B. a décidé de procéder à une expérience qui d'ores et déjà porte ses fruits : les bureaux répartis dans les divers services de l'administration centrale des Chemins de fer et s'occupant du trafic des expéditions de détail ont été regroupés en une seule organisation dénommée « S.N.C.B.-COLIS » au sein de laquelle une collaboration directe et active est établie entre les sections « commerciale » et « exploitation ».

Dans ces conditions, des réformes sont introduites progressivement en vue d'aboutir dans un délai de deux ans à une gestion centralisée par ordinateurs, ce qui permettra d'augmenter considérablement la capacité et l'efficacité du service.

Dès à présent, sur le plan commercial, un grand effort est déployé afin d'augmenter le volume du trafic. Cette action intéresse

non seulement les firmes expédiant déjà partiellement par la S.N.C.B., mais aussi celles qui jusqu'ici suivaient une autre politique de transport (recours aux transports professionnels ou au transport pour compte propre.)

En s'adressant à S.N.C.B.-COLIS les clients peuvent, dans des délais très courts, obtenir tous les renseignements utiles pour l'organisation de leur service d'expéditions de détail, à savoir :

- étude des conditions d'emballage et de manutention ;
- délais d'acheminement de leurs colis ;
- étude des problèmes de taxation dans leur relation avec l'organisation commerciale et comptable des firmes expéditrices ;
- possibilité, notamment pour les firmes possédant un ordinateur, de simplifier et de faciliter les formalités d'expédition.

D'importantes firmes étudient actuellement avec la collaboration de S.N.C.B.-COLIS la reconversion de leur organisation notamment en vue de comprimer les dépenses occasionnées par le transport pour compte propre ou d'éviter les inconvénients de la dispersion des envois entre plusieurs transporteurs.

Tous les renseignements désirés peuvent être obtenus auprès de

S.N.C.B.-COLIS

Gare de Nord

80, rue du Progrès

BRUXELLES 1

Tél. (02) 18.60.50 ext. 1410 - 1411.



Dédouanement des exportations vers la France

Sous ce titre, dans notre numéro de février 1965, nous avons établi à l'intention de nos exportateurs la liste des entrepôts français, avec leur affectation, pouvant les intéresser pour le dédouanement de leurs marchandises.

A la suite des modifications survenues entretemps, cette liste est à remplacer par la suivante :

A. SERVICE COMPLET

Agen	Creil	Mulhouse-Nord
Amiens	Delle	Nancy-Ville
Angers-St-Laud	Dieppe	Neuenburg
Angoulême	Dijon-Pte-Neuve	Nîmes
Annemasse	Douai	Niort
Anor	Dunkerque	Perigueux
Apach	Ecouvies-Gare	Perpignan
Armentières	Feignies	Poitiers
Audun-le-Tiche	Givet	Pontarlier
Avignon	Godewaersvelde	Port-Vendres
Baisieux	Grenoble	Reims
Bellegarde (Ain)	Halluin	Rennes
Béziers	Havre (Le)	Roanne
Blanc-Misseron	Hendaye	Rochefort
Boulogne-Ville	Jeumont	Rouen-Rive-Gauche
Bourges	Kehl	Sète
Bray-Dunes	Lauterbourg	Soissons
Brive-La-Gaillarde	Laval	St-Dizier
Caen	Lille	St-Quentin
Calais-Ville	Lille-St.-Sauveur	Tarbes
Cambrai-Ville	Limoges-Bénédictins	Thionville
Canfranc	Longwy	Toulouse-Matabiau
Cannes	Lorient	Tourcoing
Carcassonne	Marseille-Maritime	Tour-de-Carol-Enveitg (La)
Cerbère	Maulde-Mortagne	Tours
Chalon-sur-Saone	Mazamet	Troyes
Chamberry-Challes-les-Eaux	Mezières-Charleville	Valence
Chateauroux	Millau	Valenciennes
Clermont-Ferrand	Modane	Vallorbe
Colmar	Montluçon-Ville	Vintimille
Comines (Fr.)	Montpellier	Vireux-Molhain
Compiègne	Morteau	Wissembourg



B. SERVICE PARTIEL

Bâle

seulement pour :
les envois express - petits colis - colis familiaux - denrées périssables - chevaux de course - petits animaux (autres que par wagon).

Bouzonville

seulement pour les envois par wagon en petite vitesse.

Forbach

sauf formalités concernant les envois de détail et les transports de groupages qui sont effectués à Saarbruecken Hbf.

Lyon-Brotteaux

seulement pour les envois par wagon.

Metz-Marchandises et Metz-Ville

seulement pour les envois en provenance ou à destination de la localité - les œuvres d'art et objets de collection à l'exportation.

Mont-St-Martin

seulement :
à l'importation, pour les marchandises en vrac, transportées par wagon et destinées à la consommation ;
à l'exportation, pour les marchandises en vrac, transportées par wagon et en provenance de Mont-St-Martin-local.

Paris-Est

seulement pour les envois express.

Paris-la-Chapelle

seulement pour les envois importés ou exportés par tous les points frontières ainsi que par les ports de mer autres que ceux compris entre Dieppe inclus et Bordeaux exclu.
(dans la limite de compétence du bureau de douane).

Paris-Lyon

seulement pour les envois express.

Paris-Nord

seulement pour les envois express et les journaux.

Pfetterhouse

seulement à l'importation et à l'exportation des marchandises pour lesquelles les importateurs et exportateurs auront obtenu l'autorisation préalable de la Direction Régionale des Douanes de Mulhouse.

Saarbruecken Hgbf

seulement pour :
— les envois de détail ;
— les transports de groupages.

Sarreguemines

sauf formalités concernant les envois de détail et les transports de groupages qui sont effectués à Saarbruecken Hgbf.

Strasbourg-Ville

seulement pour :
— les œuvres d'art et objets de collection à l'exportation ;
— les envois en provenance ou à destination de la localité.

St-Etienne-Chateaucieux

seulement pour les envois par wagon.

St-Gingolph

seulement pour les envois en provenance ou à destination des gares situées entre St-Cergues-les-Voiron et St-Gingolph (ces deux gares comprises).

St-Louis (Ht-Rhin)

sauf pour les petits colis et colis familiaux - denrées périssables - chevaux de course - petits animaux, autres que par wagon complet (formalités effectuées à Bâle).

Uberherrn

seulement pour les envois par wagon en petite vitesse.

S.N.C.B. - COLIS

Création de l'enveloppe "NOTE D'ENVOI"

Jusqu'ici les expéditeurs utilisant les services de la S.N.C.B. pour leurs envois de détail, avaient recours à deux méthodes pour faire parvenir à leurs destinataires la note d'envoi :

- envoi du document par pli séparé ;
- placement de la note à l'intérieur d'un des colis (généralement marqué).

L'inconvénient pour le destinataire était soit la réception par deux voies différentes de l'expédition d'une part et du moyen de la contrôler de l'autre, soit l'obligation de déballer les colis immédiatement lors de la réception.

Cet inconvénient était particulièrement déplorable pour les dépôts des grandes entreprises de distribution où un travail rationnel exige l'orientation immédiate des envois vers les stocks spécialisés. En

collaboration avec l'A.G.E.D. (Association des Grandes Entreprises de Distribution de Belgique) S.N.C.B. - COLIS a mis au point une enveloppe destinée à recevoir la note d'envoi et à être collée sur un des colis de l'envoi.

Cette enveloppe qui peut être obtenue gratuitement dans tous les centres routiers du pays est reproduite ci-contre. Son format est de 23 × 16 cm.

Sa contexture est celle des nouvelles étiquettes à apposer sur les colis :

- Elle permet d'identifier la date d'expédition en marquant un des numéros 1 à 31 du cadre.

Des cases spécialisées sont prévues pour :

- l'apposition du cachet de l'expéditeur ;
- l'indication du no du bulletin d'expédition ;

- l'indication du nombre de colis ;
- la spécification du nom et de l'adresse de l'expéditeur ;

- l'indication du lotissement (cette donnée est apposée suivant le cas par l'expéditeur ou par la S.N.C.B.).

L'A.G.E.D. a transmis à ses fournisseurs des instructions visant à l'utilisation de l'enveloppe « Note d'Envoi ». Nous recommandons vivement à l'ensemble de notre clientèle de généraliser son emploi eu égard aux avantages qu'en retire le destinataire et aux facilités qu'elle apporte aux gares (identification rapide des envois et accélération des manutentions). Nous attirons également l'attention sur le fait que l'enveloppe doit être collée sur une des faces lisses du colis.

L'emploi de ce document n'exclut pas l'apposition de l'étiquette.



NOTE D'ENVOI - VERZENDINGSNOTA

	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
18	Cachet de l'expéditeur : Stempel van de afzender :						N° du bulletin d'expédition : N° v/h verzendingsbulletin :			Nombre de colis : Aantal colli :			
17													
16	NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE : NAAM EN ADRES VAN DE GEADRESSEERDE :									Lotissement : Vervoerverdeling :			
15													
14													
	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

284234



comment
prospector
votre secteur ?

voici la formule moderne...

Travaillez en voiture la région qui vous est assignée.
Chaque soir, parquez votre véhicule à la gare et regagnez votre domicile en chemin de fer en profitant de la vitesse et du confort du train.

L'ABONNEMENT GENERAL

ne coûte que :

48F. par jour en 2^{ème} classe

71F. par jour en 1^{ère} classe



B CHEMINS DE FER BELGES

notre
campagne
d'été
de la



Courtoisie

Pour la quatrième année consécutive, la Société nationale des Chemins de fer belges a organisé, pendant les mois d'été, une campagne de bon accueil et de courtoisie à l'endroit de sa clientèle.

Aux qualités essentielles de ses services — rapidité, sécurité, confort — la S.N.C.B. entend, en effet, ajouter l'indispensable courtoisie de son personnel.

Pour un cheminot, la courtoisie est d'ailleurs plus qu'un devoir, c'est une tradition. Cette courtoisie doit s'exercer, s'exerce effectivement, non seulement à l'endroit des voyageurs, et plus particulièrement durant les mois d'été où ceux-ci sont très nombreux, mais aussi envers la clientèle des services « marchandises ».

Les clients de la S.N.C.B., quels qu'ils soient, doivent trouver dans toutes nos gares, grandes ou petites, une atmosphère de sympathie.

La Société nationale attend de sa clientèle qu'elle lui fasse ses remarques et suggestions et surtout qu'elle lui signale ceux de ses agents qui, en des circonstances exceptionnelles mais principalement dans leur comportement quotidien, méritent des félicitations et, éventuellement, une récompense. La S.N.C.B. souhaite recevoir ces observations par une lettre adressée à la *Direction commerciale, Bureau 60-12, sect. 14, Putterie, 23 à Bruxelles 1.*



Week-ends hiver à Londres

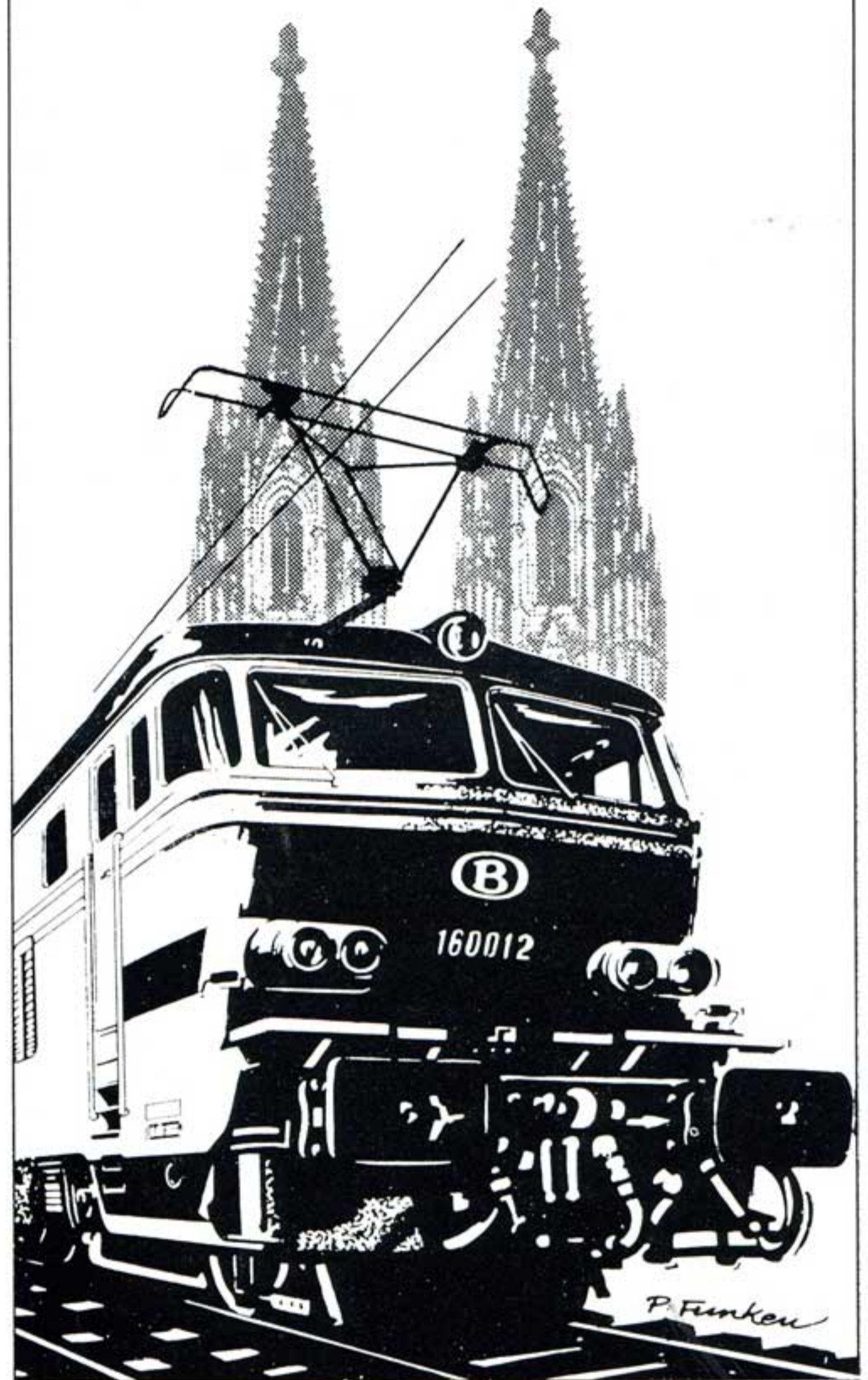
A partir du 11 novembre 1966, les W.E. seront organisés chaque vendredi pendant la période d'hiver jusqu'au 28 avril 1967 inclus, sauf les vendredis 23.12.66, 17, 24 et 31.3.67, 7.4.67.

Arrivée à Londres (Victoria) le vendredi à 15h02 (H.E.C.)

Retour de Londres (Victoria) le dimanche après-midi, arrivée Ostende 20h20.

Pour renseignements complémentaires, voir les affiches spéciales qui seront apposées dans les gares.

bruxelles
cologne
en 2 h 20



ELECTRIFICATION TRAINS PLUS RAPIDES voyages encore plus confortables

	TEE					TEE						
BRUXELLES NORD DEPART	7.00	8.07	8.50	10.20	12.20	14.20	16.17	17.05	18.25	20.20	22.30	
COLOGNE ARRIVEE	9.22	10.25	11.13	12.51	14.49	16.52	18.43	19.28	21.17	22.53	2.00	
	TEE					TEE						
COLOGNE DEPART	4.27	7.08	9.25	10.52	11.34	12.39	14.58	16.02	18.07	18.16	19.46	22.14
BRUXELLES NORD ARRIVEE	7.56	9.46	12.21	13.07	14.02	15.02	17.35	18.45	20.32	20.44	22.07	1.27

la côte d'azur en hiver... n'est pas loin en train-autos-couchettes



La clémence du climat du Midi n'est pas étrangère au succès des voyages d'hiver à la Côte d'Azur. Les chemins de fer belges et français satisfont volontiers aux désirs de leur clientèle d'hiver. Les résultats de l'expérience que l'on a tentée l'an dernier en faisant circuler en hiver aussi le train-autos-couchettes à destination de St-Raphaël ont été si favorables que l'essai sera renouvelé à nouveau cette année. *Tous les samedis*, du 1er octobre 1966 au 29 avril 1967, les *trains-autos-couchettes* vous conduiront avec votre voiture de Bruxelles à St-Raphaël.

Horaire.

D. Schaerbeek 16h45
A. St-Raphaël 10h10 (le lendemain)

Le retour est prévu les dimanches, du 2 octobre 1966 au 30 avril 1967.

Même si vous n'emprenez pas de voiture, il y a des parcours directs en wagons-lits et voitures-couchettes qui vous conduisent à la Côte d'Azur.

Du 25.9.66 au 27.5.67, il y a tous les jours une voiture-couchettes de 2e classe au départ de :

Bruxelles-Midi D. 15h21
Mons D. 15h55

Arrivée à Nice le lendemain à 7h50.

Pour le retour, le départ de Nice est prévu à 18 h, avec arrivée en Belgique le lendemain dans la matinée.

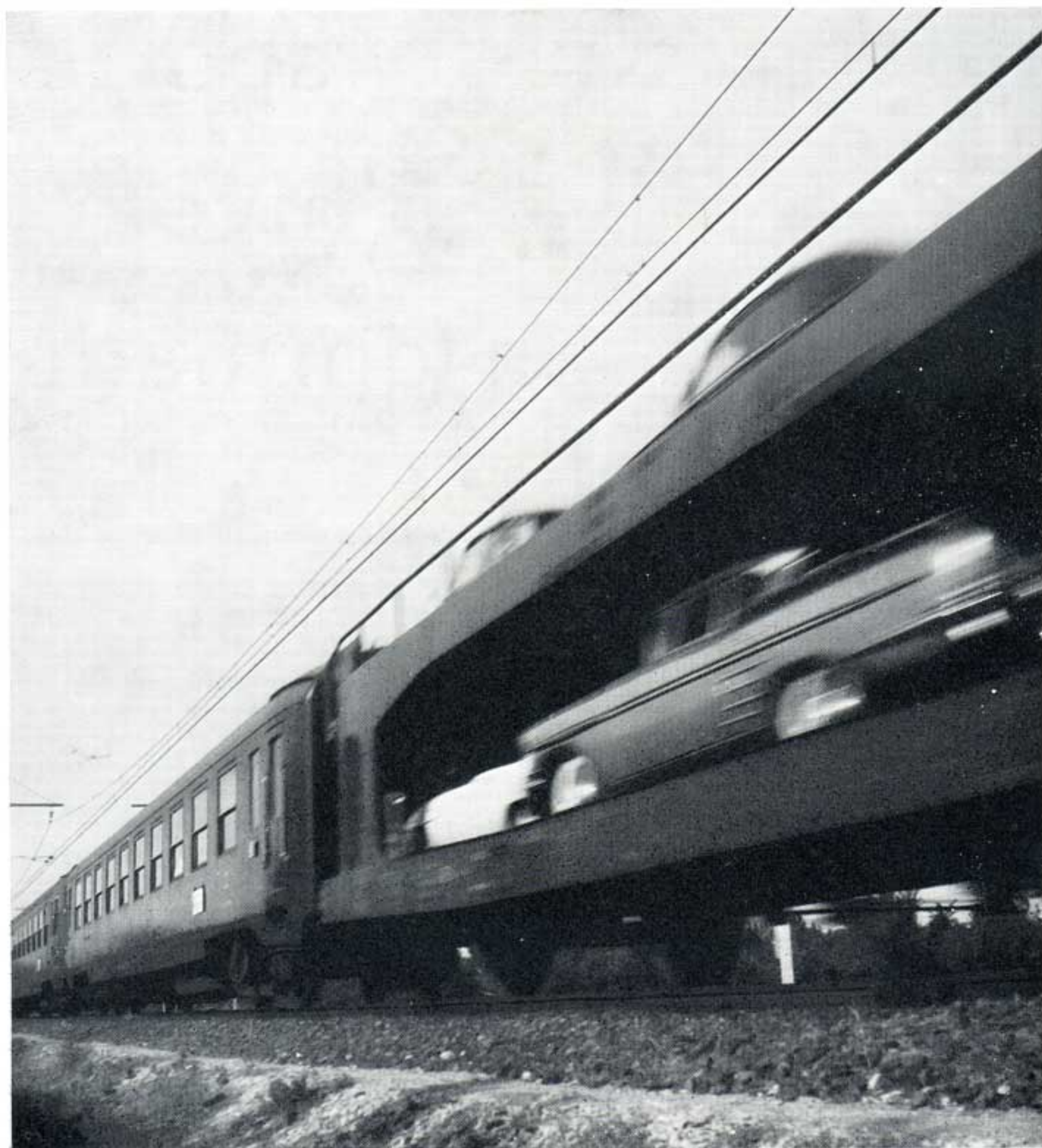
Dispositions spéciales pour la fin de l'année et la période de Pâques.

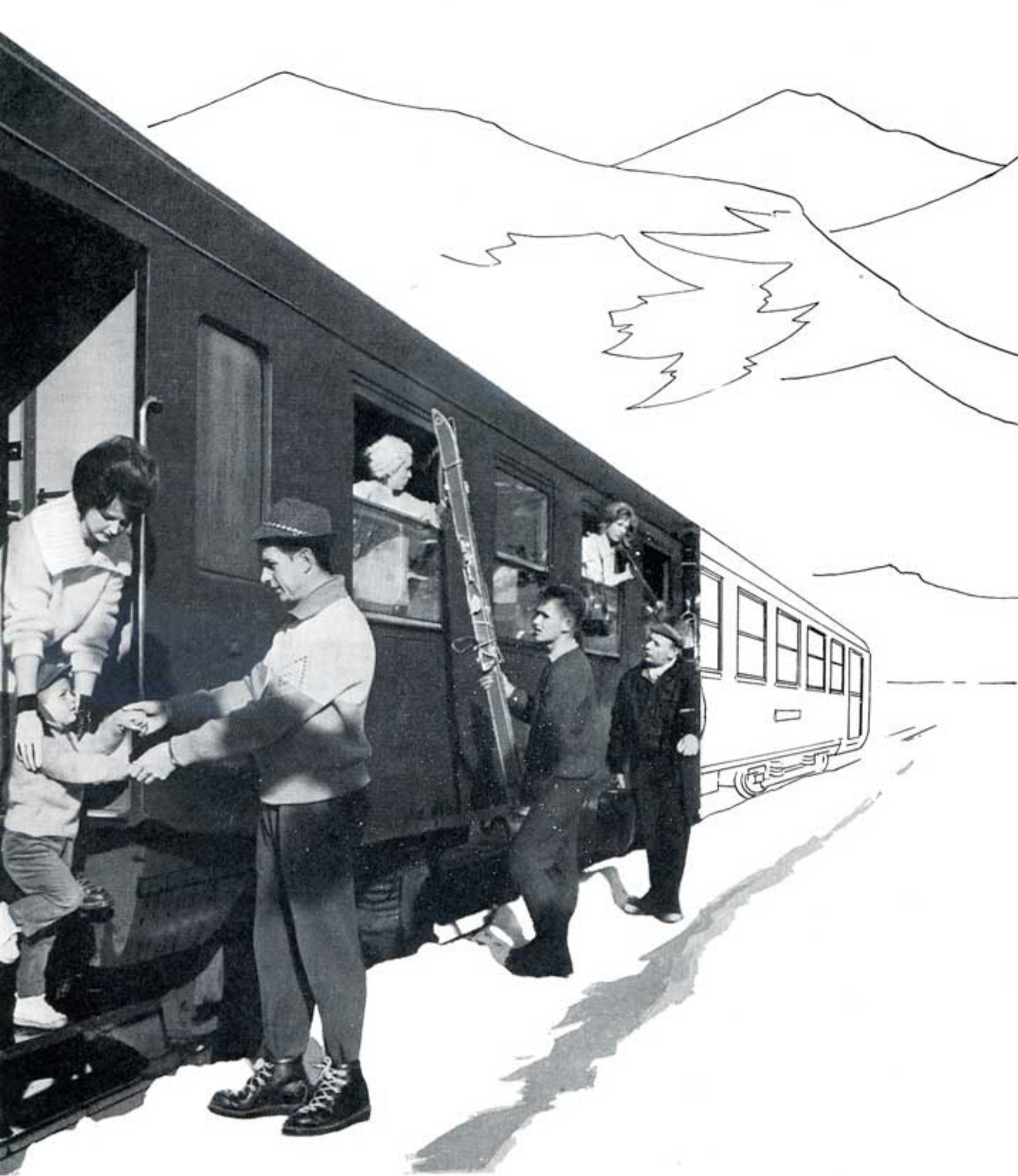
Pendant les périodes de fin d'année (du 16 au 24.12.66 et du 31.12.66 au 4.1.67) et de Pâques (du 17.3.67 au 8.4.67), une voiture-couchettes de 2e classe et un wagon-lits quitteront tous les jours Bruxelles à destination de la Côte d'Azur.

Horaire.

D. Bruxelles-Midi 19h06
A. Nice 11h15 (le lendemain)

Les tarifs et formalités d'inscription seront identiques à ceux de la saison d'été, tant pour les trains-autos-couchettes que pour les voitures-couchettes et les wagons-lits.





vers les sports d'hiver... en dormant

Les fervents des sports d'hiver seront sans doute heureux d'apprendre que des voitures-couchettes de 2e classe à destination de Bourg-St-Maurice et de St-Gervais, dans les Alpes françaises, seront bientôt mises en circulation.

Du 6 janvier au 10 mars 1967, des voitures-couchettes de 2e classe relieront *chaque vendredi* Amsterdam et Bruxelles aux champs de ski et desserviront ainsi les centres réputés de sports d'hiver du massif du Mont-Blanc et de la Haute vallée de l'Isère.

Ces voitures-couchettes directes repartiront de St-Gervais et de Bourg-St-Maurice *chaque samedi*, du 7 janvier au 11 mars 1967.

Horaire.

vendredi 15.50 d. Amsterdam	↑ a. 14.08
↓ 19.06 d. Bruxelles-M.	↑ a. 10.51
↓ 8.41 a. Bourg-St-M.	↑ d. 20.47
8.47 a. St-Gervais	d. 20.43
	samedi

Si vous partez de Paris...

A Paris, les voitures-couchettes en question, venant d'Amsterdam et de Bruxelles, seront incorporées à un train à destination de Grenoble, Bourg-St-Maurice et St-Gervais, quittant Paris-Nord à 23h15.

Toutefois, du 7 janvier au 11 mars 1967, le train au départ de Paris-Nord circulera non seulement le vendredi, mais également le samedi. Les voyageurs en provenance de Belgique disposeront donc également le samedi, à Paris-Nord, de voitures-couchettes directes pour Grenoble, Bourg-St-Maurice et St-Gervais.

...

Ou voyagez via Lille ou Metz...

Le vendredi 23.12.66, ainsi que chaque vendredi durant la période du 6.1.67 au 24.3.67, des voitures-couchettes directes pour St-Gervais et Bourg-St-Maurice

circuleront également au départ de Lille et de Metz.

...

Billets combinés train + séjour, à prix forfaitaire.

Les usagers de ces nouvelles voitures directes pourront obtenir, dans les agences de voyage et les bureaux de tourisme de la S.N.C.B., des billets combinés à prix forfaitaire, couvrant le voyage en chemin de fer et le séjour dans quelques stations de sports d'hiver parmi les plus réputées dans les Alpes françaises: Chamonix, Châtel, Courchevel, Mégève, St-Gervais et Val d'Isère.

Ce service est organisé par France-Transport-Service (F.T.S.).

2 JOURS AMSTERDAM 600 F



**COMPRENANT: PARCOURS TRAIN DE TOUTE
GARE BELGE A AMSTERDAM
ET RETOUR
DINER-LOGEMENT ET
PETIT DEJEUNER-LUNCH
TRAMS ET BUS A AMSTERDAM**

**JOURNELLEMENT DU 1^{ER} OCTOBRE 1966 AU 15 MARS 1967
INSCRIPTION DANS TOUTES LES GARES**



DEMANDEZ NOTRE DEPLIANT DETAILLE
(GARES IMPORTANTES, BUREAUX DE RENSEIGNEMENTS ET AGENCES COMMERCIALES)

HEROS DE LA GUERRE.

Le pilote d'essai Drury Wood ne se sent vraiment à l'aise qu'en train

Héros de la deuxième guerre mondiale, porteur de la D.F.C. (Distinguished Flying Cross), Drury Wood jr, un Américain de 42 ans, est aujourd'hui pilote d'essai en chef dans une des plus importantes usines allemandes d'aviation.

Drury Wood jr compte à présent 23 ans de carrière dans l'aviation. En 6.000 heures de vol, il a éprouvé 276 modèles de 96 types différents. Quand on l'interroge, comme le fit récemment un impor-

MOUVEMENTS DANS NOS AGENCES COMMERCIALES

La Société Nationale a décidé la création d'une agence commerciale à Lille.

Celle-ci sera installée 5, rue du Molinel, Sa direction a été confiée à M. DEMOUSTIER qui, jusqu'à présent, a dirigé avec compétence notre agence commerciale de Namur. Nous sommes persuadés que la clientèle de son nouveau secteur trouvera en lui un excellent conseiller.



M.
Demoustier

M. Demoustier sera remplacé à Namur par M. GHEUDE, titulaire du poste d'Arlon.



M.
Gheude

Nous ne doutons pas que les clients du Namurois reporteront leur confiance sur le nouveau titulaire qui, comme son prédécesseur est un expert averti des problèmes de transport.

...

Toute correspondance, destinée à notre agence commerciale à Lille doit être envoyée provisoirement à :

Monsieur DEMOUSTIER
Représentant commercial S.N.C.B.
Boîte postale 2-27, en gare de Lille
(S.N.C.F.)

tant journal américain, l'« Atlanta Journal and Constitution », Drury Wood jr avoue candidement qu'il « voyage de préférence en train... parce que le train est beaucoup plus sûr ».

« Ce n'est pas une question de peur, ajoute Wood, mais je me sens bien plus décontracté quand je voyage en train ». C'est là une opinion qui méritait qu'on la retint.



TRANSCONTAINER

CONTAINER A L'ECHELLE DU WAGON

Chemin de fer moderne - Manutention rationnelle