

INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 2 / MAI 1967





NUMERO 2 — MAI 1967

Photo couverture : Transcontainers au port d'Anvers prêts pour leurs parcours sur le continent.

SOMMAIRE

	Page
Le transport ferroviaire des hydrocarbures	2
Tarification des grands containers maritimes	4
Transcofer	5
S.N.C.B.-colis. Prise et remise à domicile des wagons complets	5
Les vacances de votre personnel ! Le service de tourisme du chemin de fer	6
5 formules idéales de jolies vacances	8
La représentation de la S.N.C.B. en Autriche	8
France Transport Service	8
Dédouanement rapide de colis express à Bruxelles-Midi	9
Des centaines de camions sur le rail Nouvelles voitures internationales de la S.N.C.B.	10
Offensive du chemin de fer	12
Nouveau trafic de masse : 2.000.000 de tonnes de moellons de Belgique pour Rotterdam-Europoort	13
Agence commerciale de la S.N.C.B. à Londres	13
Cherchez-vous un emplacement industriel ?	14
Voiture restaurant « Libre Service »	15
Le prix de la meilleure annonce	15
Nouveaux wagons « Transfesa »	16
La sécurité du transport ferroviaire	16
Transport de dimensions exceptionnelles	17
Avis tarifaires	18
Train + auto	19
1957/1967 - Les Trans-Europ-Express ont dix ans	20

Lay-out : L. Tack.

Photos : Putman
C.M.B. - Anvers
S.N.C.F. et N.S.
Ferry-Boats.

Impr. : Omega s.a., Anvers.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DES HYDRO- CARBURES AU DEPART D'ANVERS

Le port d'Anvers est le centre pétrolier de la Belgique.

La consommation belge des hydrocarbures, stimulée autant par la substitution du fuel au charbon que par l'intense activité industrielle du pays, est en pleine croissance et atteint des tonnages considérables.

En 1965 ont été livrés aux divers secteurs économiques :

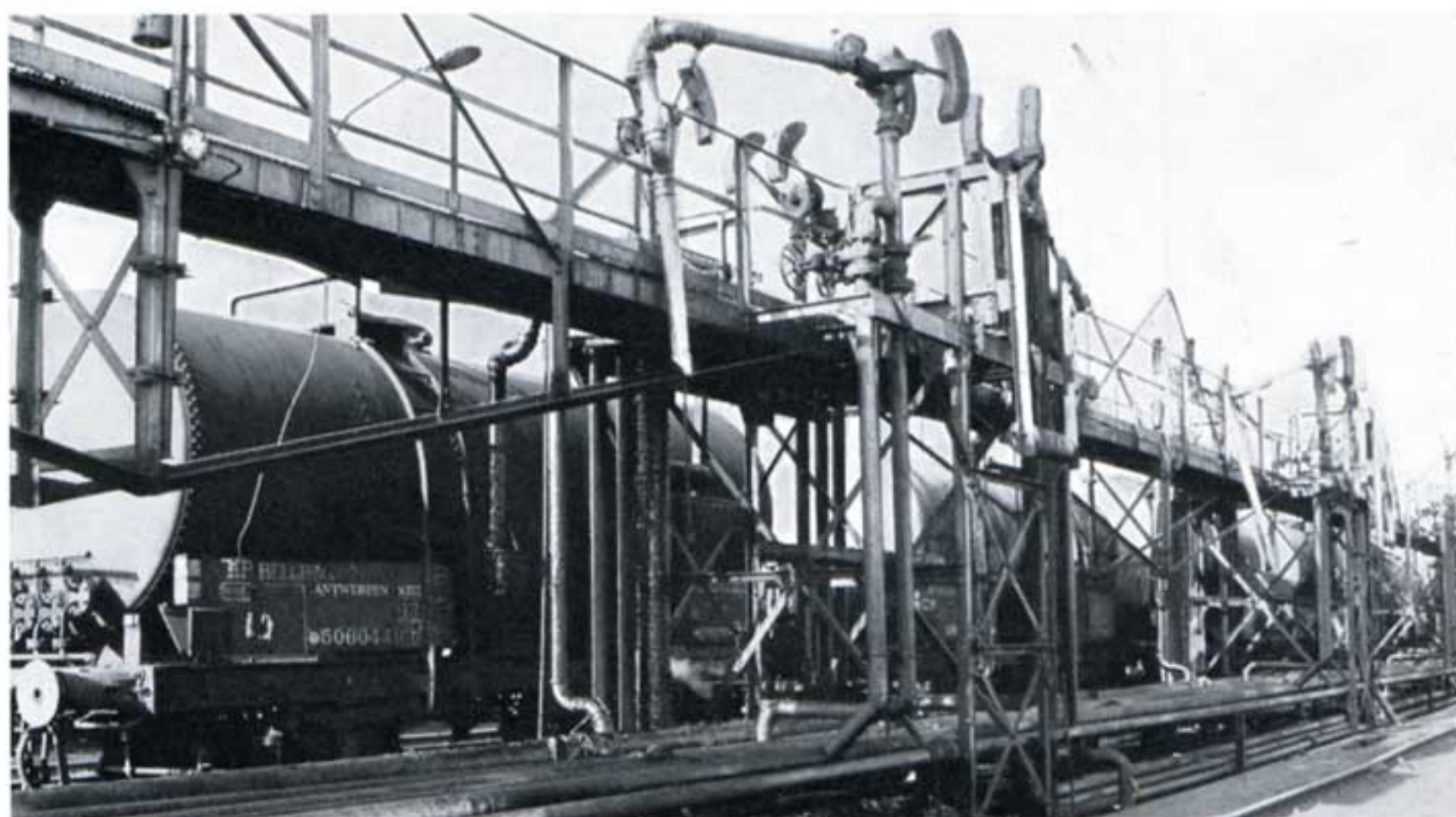
essences	1.557.000 t.
gasoil	2.231.000 t.
fuel léger	2.414.000 t.
fuel lourd	4.810.000 t.

Il va sans dire que l'efficacité des moyens de transport joue un rôle majeur dans l'organisation de la distribution de ces produits.

La S.N.C.B., dont les capacités techniques modernes sont incomparables, attache une attention toute particulière à ce problème qui intéresse les sociétés pétrolières belges.

Le cœur des installations ferroviaires anversoises est constitué par la gare de formation d'Anvers-Nord, plantée entre les anciens bassins qui s'étendent à proximité des raffineries et les nouveaux dont le tracé futur s'inscrit dans la région qui avoisine la frontière néerlandaise. Les gares de formation complémentaires d'Anvers-Kiel et d'Anvers-Sud desservent les installations pétrolières situées au sud de la ville, au flanc de l'Escaut. Anvers-Nord est donc une sorte de cœur géant, une pompe gigantesque qui aspire et refoule les wagons-citernes de et vers les raffineries.

Jusqu'à présent, le rail a procédé à un développement remarquable de son trafic d'hydrocarbures au départ des raffineries anversoises à destination du Grand-Duché de Luxembourg, et ce pour répondre aux besoins de la sidérurgie grand-ducale de même, mais accessoirement, à





ceux d'autres usines consommatrices. Cet accroissement a posé un problème de matériel en partie résolu grâce à une meilleure rotation des wagons et à une augmentation de la capacité de transport. Depuis 1963, en effet, des acheminements spéciaux ont été effectués et trois trains complets de produits pétroliers partent chaque nuit pour arriver le lendemain matin à Luxembourg, suivant l'horaire ci-après :

2 trains	{	Anvers-Nord	23.14 h.	et	4.18 h.
		Stockem	5.10 h.		11.10 h.
		Luxembourg	8.41 h.		14.57 h.
1 train	{	Anvers-Kiel	23.37 h.		
		Luxembourg	8.41 h.		

Deux trains directs repatrient les wagons-citernes vides le surlendemain.

Le trafic des hydrocarbures destinés à la consommation intérieure belge est resté plus modeste en raison du mode de distribution utilisé par les sociétés pétrolières. Cette distribution se fait soit directement par camion-citerne, soit par allège, soit encore en passant par l'intermédiaire de dépôts établis sur les voies d'eau.

Il convient par ailleurs d'observer que l'évolution vers les consommations massives par diverses industries (chimiques, sidérurgiques, cimenteries, verreries, centrales électriques, etc.) est relativement récente et le problème des transports a été résolu en tenant compte de l'organisation de la distribution existante, les industriels eux-mêmes ne soupçonnant pas les possibilités du rail en ce domaine. Toutefois, les études menées par la S.N.C.B. ont abouti à la conclusion qu'il est de son intérêt propre aussi bien que de celui de l'industrie d'obtenir une part plus importante du trafic. Ceci pour trois raisons majeures :

1. la diminution du volume à transporter dans le domaine des combustibles solides (actuellement remplacés par les combustibles liquides). Or, le chemin de fer

remplit un rôle de premier plan dans le transport de ces combustibles.

2. les trafics de fuel-oil sont des transports massifs et réguliers effectués entre producteurs et consommateurs raccordés au chemin de fer. En d'autres termes, ils offrent toutes les caractéristiques propres et spécifiques à mettre en évidence la technique ferroviaire comme pour les minerais, les cokes, les charbons industriels, la fonte en fusion, etc...

3. le rail favorise la régularité et la rapidité de l'approvisionnement des consommateurs pendant toute l'année, même durant les périodes atmosphériques défavorables, en quelque endroit qu'ils se trouvent sur le réseau national belge. En outre, il peut pallier l'engorgement de routes saturées entre Anvers et les zones de forte consommation, avec pour conséquence des économies de carburant, l'amortissement des unités de transport, la réduction des accidents ou simplement des incidents de parcours, etc...

Dans cette perspective, la S.N.C.B. peut et doit jouer, dans l'intérêt national, un rôle important dans les transports destinés aux consommateurs industriels et aux dépôts raccordés.

En prévision de ce rôle, elle a mis au point un programme d'organisation offrant les solutions techniques et commerciales nécessaires.

Son but est de desservir, au départ du port d'Anvers, par trains spéciaux et programmés, les agglomérations à forte consommation. Il devra aussi permettre le service aux consommateurs plus modestes par le dégroupage des trains complets à la gare d'escale la plus proche et après débranchement des trains par desserte spéciale des raccordements de la clientèle.

Un processus inverse assurera le retour à vide des wagons-citernes vers les raffineries anversoises.

Le cycle complet d'une rame, ainsi conçu, serait en principe de 48 h., soit :

- mise des wagons vides à la disposition des raffineries tôt le matin, le jour A ;
- départ des wagons chargés le jour A, au soir ;
- arrivée des wagons chargés tôt le matin, le jour B ;
- retrait des wagons vides le soir du jour B et retour vers les raffineries durant la nuit.

Compte tenu de la semaine de 5 jours, on peut ainsi réaliser un rythme idéal de deux à trois rotations hebdomadaires.

Une telle organisation comporte en ordre principal l'avantage de la grande régularité que l'on retrouve, par exemple, dans les transports de minerais et qui permet, aussi bien à l'expéditeur qu'au destinataire, une rationalisation de la manutention. De plus, elle assure au consommateur la marche normale de l'entreprise avec un stock de sécurité réduit et une garantie de fourniture des quantités et des qualités souhaitées.

La S.N.C.B. a déjà résolu de la sorte de nombreux cas en divers endroits du pays dans le cadre de contrats comportant, le cas échéant, la fourniture des wagons-citernes ainsi que le retour à vide de ceux-ci vers les raffineries anversoises.

Seuls les trafics destinés à des points de consommation dispersés non-raccordés ou non-raccordables ou même à courte distance n'appellent pas une solution ferroviaire rationnelle.

En conclusion, ce bref aperçu tend à montrer que l'action dynamique menée ces derniers temps par la S.N.C.B. lui permet, grâce à une infrastructure rationnellement utilisée, de collaborer efficacement et d'une manière économique à la distribution des hydrocarbures et avec les sociétés pétrolières d'une part et avec les industries consommatrices d'autre part.



TARIFICATION DES GRANDS CONTAINERS MARITIMES

“TRANSCONTAINERS”

Jusqu'à présent, les grands containers maritimes remis au transport par chemin de fer dans les gares portuaires étaient taxés sur la base d'une formule provisoire acceptée par la plupart des réseaux de l'Europe occidentale.

Une solution définitive sera donnée incessamment au problème par la mise en vigueur d'un « Tarif européen pour le transport des Transcontainers en wagon complet (Transcontainer-tarif) ».

Ce tarif sera applicable dans les relations *internationales* prévues à sa partie II via les itinéraires qui y sont prévus pour chacune d'elles. Il sera *obligatoire*, à l'exclusion des tarifs intérieurs ou d'autres tarifs internationaux.

Les Transcontainers y sont répartis en trois catégories, à savoir :

catégorie 20 :

longueur 20 pieds anglais (6,055 m) ;

catégorie 30 :

longueur 30 pieds anglais (9,125 m) ;

catégorie 40 :

longueur 40 pieds anglais (12,190 m).

Ceux dont la longueur ne correspond pas à une des dimensions indiquées ci-dessus sont assimilés, pour la taxation, à la catégorie immédiatement supérieure.

Les transcontainers⁽²⁾ remis au transport sur un seul wagon et couverts par une même lettre de voiture constituent un envoi. Le prix de transport est calculé par envoi ainsi défini et il est fonction :

— de l'état, chargé ou vide, du transcontainer ;

(2) Eventuellement le transcontainer unique.

— de sa catégorie (longueur) ;
— de la relation.

Les prix de transport sont indiqués à la partie II du tarif en regard des relations correspondantes. Ils sont exprimés en francs-or et couvrent la totalité du parcours.

Deux prix sont prévus, chaque fois, le premier pour les parcours à charge, le second pour les parcours à vide.

Le tarif pourra également être appliqué dans d'autres relations que celles prévues, à des prix à convenir, aux envois ne devant pas être manutentionnés par le chemin de fer dans les gares continentales.

Lorsque 2 transcontainers de la catégorie 20 sont expédiés par un même expéditeur sur un même wagon sous le couvert d'une seule lettre de voiture vers un même destinataire pour une même gare de destination, le prix de transport pour 1 transcontainer de la catégorie 40 est applicable à l'ensemble des deux containers.

De même, lorsque

— 3 transcontainers de la catégorie 20 ou
— 2 transcontainers de la catégorie 30 ou
— 1 transcontainer de la catégorie 20 simultanément avec 1 transcontainer de la catégorie 40

sont chargés dans les mêmes conditions sur un même wagon, le prix de transport de l'ensemble est calculé selon celle des 2 formules ci-après qui conduit au prix le moins élevé :

— soit le double du prix prévu pour 1 transcontainer de la catégorie 30 ;
— soit la somme des prix prévus pour 1

transcontainer de la catégorie 20 et 1 transcontainer de la catégorie 40.

Transcontainers vides.

Pour les transcontainers vides remis au transport de la même gare de destination vers la même gare de départ et par le même itinéraire que les transports à charge correspondant, il est fait application des prix prévus à la partie II du tarif, pour transcontainers vides.

Pour les transcontainers vides qui ne sont pas remis au transport dans ces conditions, le prix de transport est calculé conformément aux dispositions des tarifs intérieurs des réseaux intéressés.

Lorsque le transcontainer ayant d'abord effectué un parcours à vide est remis chargé à destination de sa gare de départ et par le même itinéraire qu'à vide, il est remboursé à l'ayant droit la différence entre le prix de transport résultant de l'application des tarifs intérieurs et la taxe prévue au tarif pour les transcontainers vides.

En cas de chargement de plusieurs transcontainers vides sur un même wagon, les mêmes règles que celles prévues en l'occurrence pour les transcontainers chargés sont applicables.

Les prix de transport tant à charge qu'à vide comprennent également certains frais accessoires spécifiés dans le tarif. Celui-ci prévoit encore des dispositions spéciales pour les transcontainers transportés sur des wagons appartenant à des particuliers, ainsi que pour ceux chargés, à la demande de l'expéditeur, sur wagons à 4 essieux appartenant au chemin de fer.

TRANSCOFER

CREATION D'UNE ORGANISATION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER POUR LES TRANSCONTAINERS

Dans nos éditions précédentes, nous avons mis l'accent sur le développement rapide que connaît la technique du transport par transcontainers, principalement dans les trafics de marchandises qui empruntent la voie maritime.

Si cette nouvelle technique présente de réels avantages, elle pose également des problèmes d'adaptation aux réseaux de chemin de fer.

Les Chemins de fer belges ont d'ores et déjà décidé l'aménagement dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge, de gares spécialisées disposant de moyens de manutention et de transport des transcontainers.

Les principaux réseaux européens conjuguent également leurs efforts pour réaliser les mesures nécessaires à l'échelle du trafic international.

Dans cette perspective, ils ont créé un bureau commun, dénommé « TRANSCOFER ». — « Organisation Internationale des Chemins de fer pour les Transcontainers ».

Le bureau est établi au Siège de l'Union Internationale des Chemins de fer, 14, rue Jean Rey, à Paris 15e (téléphone 273 - 01-20).

« TRANSCOFER » a pour mission d'étudier et de promouvoir des solutions de caractère international à tous les problèmes techniques, d'exploitation et commerciaux relatifs au trafic des transcontainers.

Parmi les mesures mises à l'étude dans le but d'offrir le meilleur service à la clientèle, on peut relever :

- la création d'un parc de wagons adaptés au transport de transcontainers,
- l'établissement de liaisons rapides entre les ports de mer et les principaux centres européens,
- l'aménagement de gares terminales équipées en matériel de transbordement efficace,
- l'organisation de la desserte autour de ces gares terminales,
- l'établissement d'une tarification simple pour le transport et les opérations accessoires.

« TRANSCOFER » dont la direction a été confiée Mr BOUVRY, fonctionnaire à la S.N.C.B., se tient à la disposition des clients du chemin de fer, pour leur procurer toute information ou les aider à résoudre toute difficulté dans l'utilisation et le transport de transcontainers.

La correspondance peut être adressée à :

TRANSCOFER

c/o U.I.C. 14, rue Jean Rey, PARIS 15e
n° de téléphone: 273 - 01-20

S.N.C.B. - Colis

Prise et remise à domicile des wagons complets

Le chemin de fer entend développer l'exécution pour le compte de ses clients, des opérations de prise et de remise à domicile des chargements de wagons complets.

Cette activité est assumée par les camions du service des messageries, sous l'égide de « S.N.C.B. - COLIS ».

Le coût des opérations est généralement déterminé compte tenu des prestations réelles. Toutefois, dès qu'un trafic devient régulier et que les caractéristiques en sont connues, le coût est exprimé sous forme d'un prix à la tonne.

Pour tous renseignements complémentaires notamment au sujet des moyens techniques disponibles, nous invitons nos clients à s'adresser aux centres routiers ci-après :

	Téléphone
Alost (Est)	(053) 241.32
Anvers B.E.	(03) 33.87.29
Arlon	(063) 211.50
Bruges	(050) 319.60
Bruxelles T.T.	(02) 25.40.00
Charleroi (Sud)	(07) 32.11.29
Courtrai	(056) 200.43
Diest	(013) 310.09
Dinant	(082) 228.60
Gand (Est)	(09) 25.32.55
Grammont	(054) 420.54
Hal	(02) 56.55.29
Hasselt	(011) 211.01
Huy (Nord)	(085) 117.19
La Louvière	(064) 211.81
Libramont	(061) 221.36
Liège (Guillemins)	(04) 52.01.30
Louvain	(016) 213.21
Malines (Nekkerspoel)	(015) 118.65
Mariembourg	(901) 311.77
Marloie	(084) 310.40
Mons	(065) 341.71
Namur	(081) 237.01
Ostende	(059) 712.17
Ottignies	(010) 610.86
Renaix	(055) 226.64
Roulers	(051) 226.37
St-Nicolas	(03) 76.03.49
Tournai	(069) 210.52
Turnhout	(014) 412.52
Verviers (Ouest)	(087) 358.45
Vielsalm	(080) 173
Virton St-Mard	(063) 16

Les vacances de votre personnel !



LE SERVICE DE TOURISME DU CHEMIN DE FER

Nous sommes persuadés de ne pas faire appel en vain à nos lecteurs, chefs d'entreprise, en leur demandant de bien vouloir se faire, à l'approche de la saison touristique, l'interprète de la S.N.C.B. auprès de leurs services sociaux.

La S.N.C.B., intéresse leurs services sociaux, comme ces derniers intéressent la S.N.C.B. Le chemin de fer offre, en effet, d'importantes réductions de prix aux groupes.

De plus, il a préparé à leur intention toute une série d'excursions tant en Belgique qu'à l'étranger.

Voici un aperçu de ses propositions :

I. TOURISME EN GROUPES ORGANISES

1. Réductions.

— a. **25 %** si le groupe comporte au minimum 10 voyageurs (ou s'il est payé pour ce nombre) ;

— b. **50 %** si le groupe se compose d'au moins 20 participants (ou s'il est payé pour ce nombre) et s'il est effectué un parcours minimum total (aller et retour) de 100 kilomètres (ou s'il est payé pour cette distance).

Prix maximum par participant : 200 F. Dans le cas de groupes très importants, des réductions plus fortes encore peuvent être consenties. Eventuellement, un train spécial pourra être mis en ligne.

2. Gratuité.

Il est accordé un billet gratuit « guide » si le groupe comprend de 15 à 50 personnes ; au delà, un billet gratuit supplémentaire par 50 participants de plus ou fraction de 50 en excédent.

Exemple :

17 voyageurs : 1 billet gratuit.
54 voyageurs : 2 billets gratuits.
105 voyageurs : 3 billets gratuits.

3. Réservation de places.

Les places sont réservées gratuitement à l'intention des groupes généralement dans les premières voitures des trains empruntés (étiquettes jaunes apposées sur les vitres).

4. Nos excursions combinées de la saison 1967. - Service complet.

Dans une brochure qu'elle vient d'éditer, la S.N.C.B. présente aux entreprises, un

choix d'excursions combinées train + autocar.

Le chemin de fer peut offrir à l'occasion de telles excursions un service plus complet : circuit d'autocar, trajet en bateau, visite de châteaux, musées, grottes, etc..., voire même l'organisation de repas en cours de route.

Il peut encore étudier pour vous tout autre circuit à votre convenance.

Pour la solution de tous les problèmes que pose l'organisation de vos voyages, nos agences commerciales et leurs délégués touristiques sont à votre disposition. Téléphonnez-leur et ils vous feront visite. Voici la liste de leurs adresses et numéros de téléphone :

ARLON, 61, avenue de la Gare, tél. n° 211.15.

Représentant commercial :
Monsieur GHEUDE.
Délégué touristique :
M. SINON.

BRUXELLES, 153B, boulevard Anspach, tél. n° 18.60.50, poste 1263.

Représentant commercial :
Monsieur EGELS.
Délégués touristiques :
M.M. GELAN et DELBROUCK.

CHARLEROI, 1, quai de la Gare, tél. n° 32.73.73.

Représentant commercial :
Monsieur MAINIL.
Délégués touristiques :
M.M. DAMINET et GROULART.

CINEY, Station, tél. n° 21772.

Représentant commercial :
Monsieur GOFFIN.
Délégué touristique :
M. HENROTIN.

LIEGE, 42, rue de la Casquette, tél. n° 23.17.13 ou 23.22.85.

Représentant commercial :
Monsieur SCHMITZ.
Délégué touristique :
M. CORNELIS.

MONS, 14, Square F. Roosevelt, tél. n° 35979.

Représentant commercial :
Monsieur LARBALESTRIE.
Délégués touristiques :
M.M. HAYON et MATON.

TOURNAI, 10, rue Hôpital Notre-Dame, tél. n° 25845.

Représentant commercial :
Monsieur LARBALESTRIE.
Délégué touristique :
M. BLANCHART.

VERVIERS, 14, rue Xhavée, tél. n° 30840.

Représentant commercial :
Monsieur LEJEUNE.
Délégué touristique :
M. PAULUS.

NAMUR, 52, rue Godefroy, tél. n° 23084.

Représentant commercial :
Monsieur GHEUDE.
Délégué touristique :
M. RENARD.

5. Demande des billets. - Intervention des délégués touristiques.

La demande pour l'obtention du transport à prix réduit doit être établie sur un formulaire que vous pouvez vous procurer gratuitement dans n'importe quelle gare ou à l'agence commerciale qui vous dessert. Il vous suffira de donner un coup de téléphone à cette dernière. Cette demande vaut également pour la réservation des places.

S'il s'agit d'un voyage simple, vous pouvez la présenter directement à la gare de départ.

Si le cas se complique, soit que vous désirez un circuit terminal en autocar, soit que vous entendez faire usage des facilités de notre service complet, il convient que vous vous adressiez à notre délégué touristique. Il vous aidera à organiser votre voyage.

6. Le chemin de fer s'intéresse à l'action en faveur de l'étalement des vacances menée par de nombreux organismes, sous l'impulsion du Commissariat Général au Tourisme.

Les déplacements collectifs se plaçant en dehors des mois de juillet et d'août sont susceptibles de faire l'objet de conditions plus favorables que pendant la haute saison.

II. TOURISME INDIVIDUEL.

1. Pour les individualistes à toute épreuve, le chemin de fer émet deux titres de transport qui leur permettront de voyager à leur guise, seul ou en famille :

— **l'abonnement touristique de 5, 10 ou 15 jours**, lequel est mis en vente toute l'année aux guichets de toutes les gares, aux prix suivants :

	2 ^e cl.	1 ^{ère} cl.
5 jours	500 F	750 F
10 jours	700 F	1.050 F
15 jours	900 F	1.350 F

Il permet de voyager pendant la période de validité, sur tout le réseau, y compris les autobus de substitution.

A l'intention des titulaires d'abonnements touristiques, la S.N.C.B. a édité une carte touristique de Belgique comportant un vaste répertoire de lieux intéressants à visiter, avec l'indication du moyen de s'y rendre.

— **la carte à réduction de 50%**, laquelle est vendue dans toutes les gares au prix de 250 F en 2^e classe et de 375 F en 1^{ère} classe.

Celle-ci permet, sur simple présentation, d'obtenir des billets à prix réduit de 50% pendant 1 mois plein sur tout le réseau.

Le prix de ces cartes est lui-même réduit de moitié — soit respectivement 125 F et 190 F — en faveur des ménages qui en prennent au moins trois et qui sont titulaires d'un titre dénommé « Vacances joyeuses » émis par divers organismes s'occupant de tourisme social.

La carte à réduction se prête particulièrement bien aux déplacements du père de famille désireux rejoindre chaque semaine sa famille en vacances au Littoral ou en Ardenne.

2. Excursions organisées.

Le chemin de fer a préparé pour sa clientèle voyageant isolément ou en famille un large éventail d'excursions individuelles avec une très forte réduction du prix de transport par chemin de fer. Notre propos n'est pas d'entrer dans le détail de ces organisations. Qu'il nous suffise de vous en énumérer les têtes de chapitre :

— Excursions individuelles d'une journée à la mer, en Ardenne ou autres lieux touristiques du pays ;

— Excursions individuelles d'une journée avec circuit d'autocar terminal en Belgique et à l'étranger ;

— Excursions d'une à cinq journées à l'étranger.

Des prospectus contenant ces divers programmes ont été édités et rassemblés en une pochette de documentation.

III. DOCUMENTATION.

Pour obtenir

— la brochure des voyages pour groupes organisés « Excursions combinées 1967 » ;

— les pochettes de documentation sur les voyages individuels (à distribuer au personnel) ;

— les cartes de Belgique (à distribuer au personnel)

il vous suffira de vous adresser par téléphone à notre délégué touristique ou de lui envoyer la carte ci-jointe dûment remplie.



F.T.S.

F.T.S., filiale touristique de la S.N.C.F., organise depuis plus de seize ans, des voyages à forfait par train vers différentes régions de France.

F.T.S. garantit une qualité et un éventail de services incomparable.

De Paris à Menton, de Nice à Biarritz, de la Bretagne à la Corse, F.T.S. peut satisfaire la demande de séjours ou de circuits de dizaines de milliers de voyageurs belges ou luxembourgeois souhaitant passer leurs vacances en France.

Les formules proposées s'étagent du camping à l'hôtel de catégorie 3 étoiles, en pension complète, demi-pension ou même logement seul. Dans tous les cas les places de train «assis» ou couchettes sont réservées et le billet de chemin de fer émis conjointement au forfait de séjour. Mais le prix de vente F.T.S. représente toujours un avantage minimum de 30 à 40% par rapport au tarif que paierait un voyageur particulier.

Toutes les prestations annexes sont prévues et réglées par F.T.S.: réservations de chambres, commandes de transferts en autocar de la gare d'arrivée à l'hôtel, porteurs de bagages ou excursions diverses, autant de soucis de voyage abolis grâce à une organisation solide et soucieuse de bien servir la clientèle venant en France.

De plus, Nice, Lourdes, Perpignan, Biarritz, sont reliés par voitures directes ou trains spéciaux directs. Aucun changement de train: voilà encore un service complet offert à la clientèle du chemin de fer.

L'organisation F.T.S. dispose de ses propres résidences de vacances, en Corse ou sur la Côte d'Azur; construites en pavillon comportant des chambres avec cabinet de toilette ou douche, ces résidences au bord de mer répondent, en mieux, à la tendance des vacances en villages-clubs.

Les résultats de 1966, au départ de la Belgique seulement, donnent une idée de l'action de F.T.S.: 12.800 pensions à Nice, 7.500 à Menton, 20.300 sur le reste de la Côte d'Azur et en Corse, tandis que 14.000 journées pensions ont été réalisées à Paris. Dans les Pyrénées et sur les côtes de l'Atlantique ce chiffre a été de 5.527 pendant l'année écoulée.

Ces voyages sont vendus aux particuliers exclusivement dans les agences de voyages.

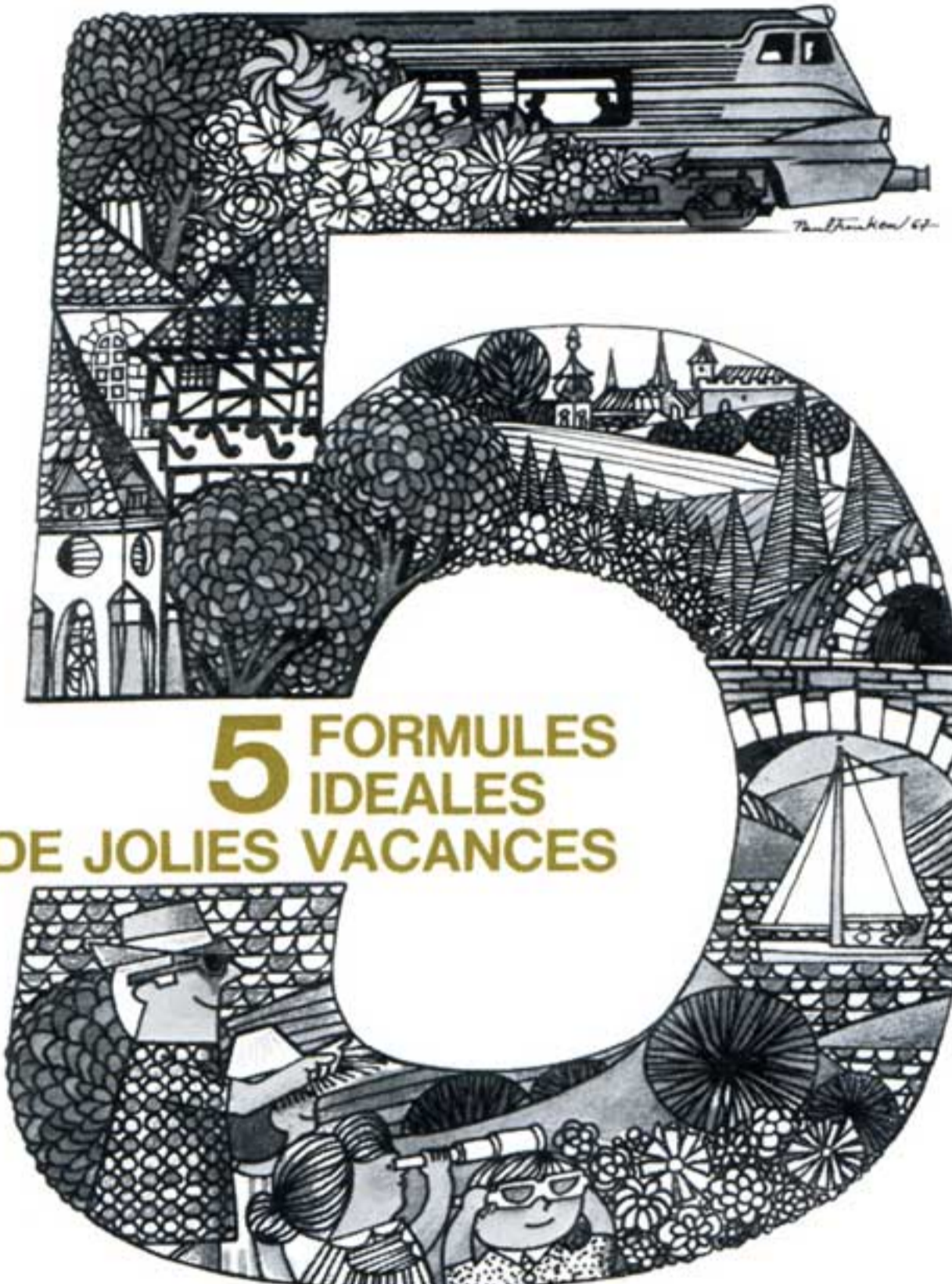
Les grandes entreprises qui souhaiteraient qu'une partie plus importante de leur personnel prenne ses congés en avant et en arrière-saison ont intérêt à entrer en contact direct avec F.T.S. pour l'organisation de voyages groupés.

Or, suggérer au personnel d'effectuer un effort dans ce sens, doit s'accompagner de propositions intéressantes le budget familial d'employés et de cadres-moyens. Grâce à F.T.S., ces personnes peuvent s'offrir des vacances en France à des prix attractifs et sans concurrence. Pour soutenir cette formule d'étalement des congés, F.T.S. est à la disposition de toutes les entreprises susceptibles de s'intéresser à cette question.

Pour prendre contact avec cet organisme de tourisme officiel, écrivez à

FRANCE TRANSPORT SERVICE

12, RUE DU CYPRES - BRUXELLES 1
OU TELEPHONEZ AU No 17 42 81



5 FORMULES IDEALES DE JOLIES VACANCES

B la carte touristique des chemins de fer belges vous sera offerte gracieusement en vous adressant à :

Ci-dessus le fac-similé de l'affichette éditée à l'intention des entreprises pour leur signaler les possibilités touristiques qu'offre le chemin de fer.

Quelques exemplaires de celle-ci seront expédiés aux entreprises en même temps que les documents qu'elles nous demanderont en nous renvoyant la carte jointe par ailleurs à l'article sur le tourisme social.



La représentation de la S.N.C.B en Autriche

Les chemins de fer belges ont dorénavant une représentation à Vienne. La direction a été confiée à Monsieur ALFRED KAZES qui est spécialisé dans les problèmes de transports de marchandises dans les pays de l'Europe-centrale et du Sud-Est. Voici l'adresse de l'agence :

OPERNRINGHOF, Eingang E, 4. Stock, Zimmer 430-433, Opernring I, WIEN I (téléphone : 57.84.02).

Dédouanement rapide de colis express à Bruxelles - Midi

L'agence en douane de la S.N.C.B., située dans la gare de Bruxelles-Midi est spécialisée dans le dédouanement rapide des envois de détail express.

En période normale, le dédouanement de ces envois s'effectue au jour le jour.

Cette agence se charge également d'organiser la remise à domicile (dans les

limites du centre routier de Bruxelles) des envois dédouanés ou de leur réexpédition en régime express à l'intérieur du pays.

Les destinataires qui désirent être avisés régulièrement par téléphone de l'arrivée de leurs envois peuvent en faire la demande soit par écrit (à la gare de Bruxelles-Midi - Agence en douane, 47 Avenue

Fonsny, Bruxelles 7) soit par téléphone (18.60.50 ext. 5223).

Les dirigeants de cette agence se tiennent à votre entière disposition pour examiner avec vous tout problème concernant vos envois express sous régime de douane. La S.N.C.B. envisage actuellement d'ouvrir des agences en douane « express » dans d'autres grands centres du pays.

**Des
centaines
de camions
sur
le rail . . .**



La firme HOCKE dont les bâtiments modernes s'élèvent, non loin de l'autoroute d'Ostende, près de la gare de Grand-Bigard, fait régulièrement appel aux services du chemin de fer. Il n'y a guère, elle a marqué d'une certaine solennité l'expédition par voie ferrée du *millième camion* d'une série qu'elle fournit à la Défense Nationale.

Nous nous faisons un plaisir de reproduire la photo ci-dessus, prises à l'occasion de ce départ.

Nouvelles voitures internationales de la S.N.C.B.

Poursuivant la mise en application du programme de modernisation de son matériel à voyageurs, la SNCB va mettre en service 85 nouvelles voitures pour le service international, soit :

- 20 voitures de 1ère classe
- 20 voitures mixtes de 1ère cl. et 2e cl.
- 45 voitures-couchettes de 2e classe.

Pour l'étude de ces voitures, la SNCB s'est basée sur sa propre expérience, sur ses conceptions propres du niveau de confort à offrir à l'heure actuelle, ainsi que sur les enseignements tirés de la comparaison du matériel en service avec les voitures récentes des réseaux étrangers.

De remarquables améliorations, par rapport aux séries anciennes ont été apportées aux nouvelles voitures, à savoir :

Les dimensions des compartiments.

La largeur de ceux-ci a été portée à 2 m 21 en 1ère classe et à 1 m 90 en 2e classe, soit une augmentation de 28 cm et de 45 cm, comparativement au matériel actuel.

De plus, les compartiments de 2e cl. ne comportent plus, en service de jour, que 6 places "assis", au lieu de 8 ; la surface offerte à chaque voyageur est donc augmentée dans de fortes proportions et ceci constitue certainement un facteur important de l'accroissement du confort.

Les sièges.

Dans les compartiments de 1ère classe, les sièges sont devenus individuels, chacun avec ses accoudoirs escamotables, munis le cas échéant, de cendriers. Les sièges peuvent être avancés de 15 cm, à la convenance du voyageur, le

dossier suivant le mouvement et prenant plus d'inclinaison. Cet avantage est de nature à procurer une meilleure détente. De plus, les rembourrages, d'une très grande souplesse, permettent de satisfaire les plus difficiles (photo A).

Si un tel soin a été apporté à l'étude des sièges de 1ère classe, ceux de 2e classe n'ont pas été oubliés. Leur galbe et leur souplesse sont pratiquement identiques à ce qui se réalise actuellement pour la 1ère classe des voitures du service intérieur. Les voitures-couchettes de 2e classe bénéficient aussi de ces améliorations des sièges et le bloc transformable, qui fournit les places "assis" en position de jour et les places "couché" en position de nuit, a été réétudié en vue d'assurer plus d'espace aux voyageurs.

La qualité de roulement.

Les bogies du type Schlieren, adoptés par la SNCB pour toutes les constructions récentes de matériel à voyageurs, procurent à la voiture une stabilité de marche incomparable.

D'autre part, la construction de la caisse réduit les vibrations au minimum.

Le chauffage et la ventilation.

Le chauffage est réalisé par air chaud pulsé, selon les techniques les plus récentes. La température est réglée automatiquement par thermostat individuel à une température d'environ 22/ C. Une manette permet aux voyageurs de corriger légèrement le réglage si la température n'est pas à leur convenance. (photo B).

En été, la même installation assure une ventilation efficace des compartiments.



A. Compartiment d'une voiture internationale de 1ère classe. Vous remarquez un siège avancé d'environ 15 cm et le dossier ayant suivi le mouvement du siège. Cette manœuvre peut être réalisée en manœuvrant une manette encastrée, visible dans le bas de la partie frontale du siège.



C. Intérieur d'un compartiment-couchettes de 2e classe (position de nuit).



B. Intérieur d'un compartiment d'une voiture-couchettes de 2e classe (position de jour). Entre les deux tablettes escamotables se trouve la manette permettant le réglage de la température à la convenance des voyageurs.

L'éclairage.

L'éclairage est assuré dans chaque compartiment par un groupe de 4 tubes fluorescents disposés sous un diffuseur opalin. Chaque voyageur dispose en outre d'une lampe-liseuse qui lui permet de continuer sa lecture lorsque l'éclairage général a été éteint.

L'isolation acoustique et thermique.

Celle-ci a été soigneusement étudiée et le résultat obtenu permet de classer les nouvelles voitures parmi les meilleures des réseaux européens. Les châssis des fenêtres, du type semi-ouvrant, comportent des vitrages doubles tant à la partie mobile supérieure qu'à la partie fixe inférieure, ce qui élimine toute sensation de froid au voisinage des fenêtres (photo B).

Le confort des installations sanitaires.

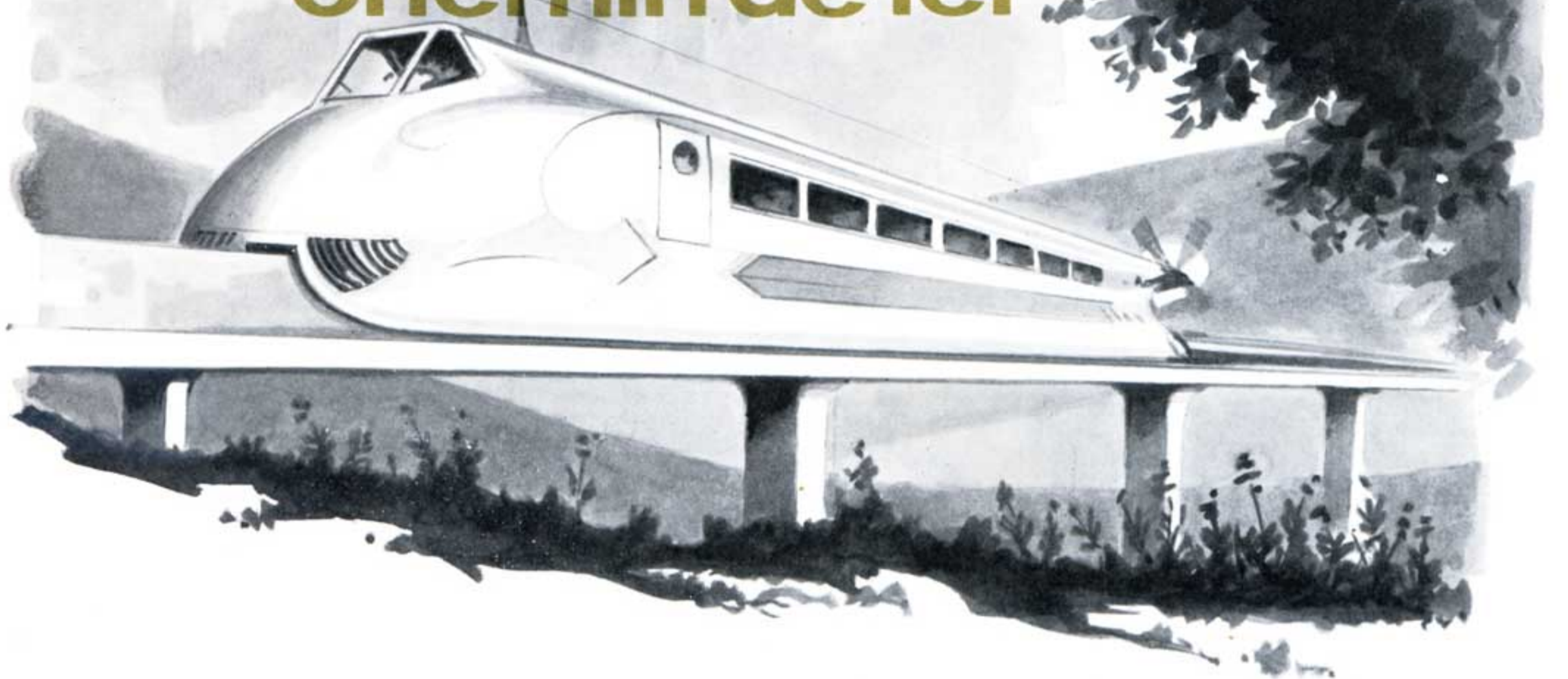
Les voitures de 1ère classe seront pourvues de 2 WC toilettes et 1 toilette, les voitures mixtes (1ère et 2e classes)

comporteront 2 W.C. toilettes et 2 toilettes, tandis que les voitures-couchettes de 2e classe auront 2 WC toilettes et 3 toilettes. Cette notable augmentation des installations sanitaires, surtout dans les voitures-couchettes de 2e classe est de nature à permettre à la clientèle, après un voyage de nuit, de se trouver à destination dans les meilleures conditions de bien-être et de fraîcheur physique. Signalons aussi que chaque lavabo des WC et toilettes, est pourvu d'eau chaude ou froide et qu'une prise pour rasoir électrique s'ajoute encore aux accessoires courants.

. . .

Le nouveau matériel que la S.N.C.B. vient d'acquérir a été étudié et conçu dans le but d'atteindre à un ensemble esthétique moderne et agréable, mais surtout avec le souci d'augmenter encore le confort général dû à la clientèle parcourant de longues distances. Nous ne doutons pas que ce matériel est à même de subir avantageusement la comparaison avec les meilleures réalisations des réseaux européens.

offensive du chemin de fer



Sous ce titre, un important journal français « Le Progrès » de Lyon, écrivait récemment : « *Le chemin de fer garde ses quartiers de noblesse à l'époque de l'aviation supersonique. Et, bien plus, il ne cesse de redorer son blason.* »

Contrairement à ce que certains peuvent, en effet, penser, le rail s'adapte avec une grande souplesse à ce que l'on attend de lui, non seulement dans le présent, mais aussi dans l'avenir. Un avenir proche ou lointain.

L'intégration européenne, en augmentant le mouvement des affaires, a imposé en quelque sorte la création de trains rapides, confortables et luxueux qui répondent aux exigences des hommes d'affaires. Les trains « Trans-Europ-Express » (T.E.E.) relient désormais plus de cent villes européennes.

Pour répondre à l'accroissement du volume des affaires et à la rapidité des échanges, les diverses sociétés ferroviaires de l'Europe occidentale ont mis en circulation des « Trans-Europ-Express-Marchandises » (T.E.E.M.).

Dès à présent, les trains rapides permettent d'atteindre en une soirée une ville de destination située à plus ou moins cinq

cents kilomètres de la gare de départ. En une nuit, les trains munis de wagons-lits et de voitures-couchettes couvrent des distances supérieures à mille kilomètres. Les voyageurs qui les empruntent arrivent ainsi, le matin, frais et dispos, au seuil de leur lieu de rendez-vous, de leur travail, de leurs vacances.

Ainsi le chemin de fer concurrence-t-il efficacement l'avion sur de courtes et de moyennes distances.

Les dirigeants des grandes compagnies ferroviaires se rendent compte que ces progrès seront insuffisants dans un proche avenir. Il convient, dès lors, de mettre à l'étude des relations bien plus rapides encore.

On sait que depuis bientôt deux ans les Nippons exploitent la ligne de Tokyo-Hokkaido dont la distance est couverte par des trains roulant à quelque 200 km/h. A partir du mois de mai, la S.N.C.F. lancera sur la relation Paris-Toulouse des trains qui rouleront, à certains moments, à 160 km/h. Mais ce n'est là qu'un début. A plusieurs reprises, un train expérimental a couvert la distance de Paris à Bordeaux en 3h.33' soit à une vitesse moyenne de 163 km/h. Sur la ligne Paris-Lyon, la vitesse actuelle de 140 km/h doit être

progressivement portée à 160 km/h et même à 180 km/h, en attendant de pouvoir monter à 200 km/h.

De nombreux essais de ce que l'on appelle, faute de mieux, l'aérotrain ont permis de pousser la vitesse de celui-ci à 303 km/h. Rien ne s'oppose à ce que, d'ici quelques années un véhicule commercial puisse transporter 80 voyageurs à 300 km/h.

Aux Etats-Unis même, où les transports aériens intérieurs sont extrêmement développés, des études sont fortement poussées pour relier les grands centres par des trains à grande vitesse. Les Américains ont compris l'intérêt de bonnes liaisons ferroviaires directes entre les agglomérations urbaines telles Washington - New York - Boston, Houston - New Orleans, Jacksonville - Miami, etc. Des essais ont permis de pousser ces vitesses à 150 miles à l'heure, soit environ 240 km/h. Un train muni de turbo-réacteurs a été propulsé à 183 miles à l'heure soit à 292 km/h.

Comme le soulignait « Le Progrès », le monde ferroviaire est en pleine évolution et nous pouvons nous attendre à une accélération de celle-ci, sinon à des mutations sensationnelles dans les années à venir.



NOUVEAU TRAFIC DE MASSE

2 000.000 de tonnes
de moellons
de Belgique pour
Rotterdam - Europoort

Au cours des années 1961 à 1966, 1.600.000 tonnes de moellons ont été transportées par fer à partir de carrières belges situées dans le Hainaut et dans la vallée de l'Ourthe à destination de IJmuiden aux Pays-Bas en vue de l'exécution de travaux portuaires à l'embouchure du canal reliant Amsterdam à la mer.

A partir du 31 mars 1967, un trafic similaire est organisé comportant des transports de masse en provenance des mêmes carrières mais, cette fois, à destination de Rotterdam.

L'objectif consiste dans le transport, pendant une période de quatre ans, d'environ 2 millions de tonnes de matériaux destinés à la construction de digues dans le nouveau complexe portuaire Europoort à Rotterdam, à l'embouchure de la Meuse et dans la région de Hoek van Holland.

Pour faire face à ce nouveau trafic, un effectif de 500 wagons a été jugé nécessaire, chacun des deux réseaux inter-

venant à concurrence de 50% dans sa fourniture.

Il s'agit de wagons transformés et adaptés spécialement à ce trafic: les parois ont été abaissées en vue de faciliter les opérations de chargement et de déchargement; en outre, le plancher a été renforcé afin de résister aux manipulations des blocs de pierre dont le poids varie entre 300 et 6.000 kg.

Cet effectif de 500 wagons doit permettre la circulation de 10 trains par semaine; d'une charge nette de 1200 tonnes chacun, si bien que les wagons et le matériel de traction vont assurer un service continu entre les carrières belges et le point de destination Europoort. selon un plan d'acheminement minutieusement établi.

Une telle organisation exige de la part des services de la S.N.C.B. une coordination et une surveillance constantes du mouvement des wagons: d'une part, les wagons

vides doivent être distribués entre les différentes gares desservant les carrières et livrés en temps opportun pour permettre les opérations de chargement; d'autre part, les wagons chargés doivent être rassemblés, classés et groupés en trains complets qui seront remis aux chemins de fer néerlandais au point frontière de Essen-Roosendaal. Après déchargement, les wagons vides suivent le mouvement inverse.

A destination, il a fallu prévoir un vaste emplacement équipé de voies, où les moellons sont déchargés et transbordés sur des péniches spécialement conçues pour l'immersion à l'endroit voulu.

Cette heureuse conclusion des études et négociations entreprises pour la réalisation de ce trafic est due à une étroite collaboration entre les Chemins de fer néerlandais et belges; elle permettra aux carrières belges de maintenir une activité intense et un plein emploi pendant plusieurs années.

Agence commerciale de la S.N.C.B. à Londres

Nous prions nos lecteurs de vouloir bien tenir compte des modifications suivantes:

1. l'adresse de l'agence commerciale de la S.N.C.B. à Londres sera dorénavant la suivante:

Belgian National Railways
General Agent
Post Office Box 4 By
167 Regentstreet,
London W 1

2. Les numéros d'appel de cette agence

ont également été modifiés suite à la modernisation du réseau téléphonique de Londres.

Les nouveaux numéros d'appel sont:

— pour les bureaux de l'agence commerciale: 01.734.1491

— pour le Représentant Commercial: 01.734.5814.

Ce dernier numéro n'est pas relié au central téléphonique du numéro 01.734.1491.

Cherchez-vous un emplacement industriel ?

Les lecteurs qui cherchent un emplacement industriel, soit un bâtiment, soit un terrain, trouveront ci-après une liste d'emplacements qui peuvent être donnés en location.

Seuls les principaux terrains et bâtiments y sont repris.

D'autres de moindre importance sont encore disponibles.

Notre représentant commercial de la région vous informera bien volontiers à ce sujet et peut, si vous en exprimez le désir, vous mettre en rapport avec le service de location de la place.

Son adresse et son numéro de téléphone sont renseignés en tête des localités.

ANTWERPEN - Centraalstation - tél. (03)33.02.68

Antwerpen (D.S.): terrain
près du canal Albert ± 7.000 m²

BRUGGE - Station - tél. (050) 369.97

Aarsele 4.000 m²
Aardooie-Koolkamp 8.000 m²
Adinkerke 6.000 m²

3.000 m²
8.750 m²
4.800 m²

Avekapelle 3.200 m²
Blankenberge 2.500 m²
Handzame 2.500 m²
Knokke 3.600 m²

7.000 m²
9.000 m²
2.000 m²

Kortemark 10.000 m²
bâtiment 220 m²

Lichtervelde 2.700 m²
Lissewege 3.500 m²
Maldegem 8.000 m²

Oostende 120.000 m²
Pervijze 1.360 m²
Pittem 4.400 m²

Veurne 22.400 m²
Zarren 5.000 m²
Zeebrugge 30.000 m²

BRUXELLES 1 - 153 B Bd Anspach - tél. (02)11.95.50 et 12.13.50

Forest-Midi 2.000 m²
Halle 7.000 m²
Schaerbeek-Jos. 10.000 m²

CHARLEROI - 1, Quai de la Gare - tél. (07)32.73.73

Aiseau 13.175 m²
4.900 m²

Aublain 2.000 m²
Charleroi-Nord 2.000 m²
Châtelineau 4.400 m²

1.600 m²
1.500 m²

Courcelles-Formation ±10.000 m²
Erquelinne 10.000 m²
Falisolle 3.000 m²

Fleurus (Vieux Campinaire) ± 2.300 m²
Florennes 1.200 m²
Forchies ± 3.000 m²

Frasne-lez-Gosselies ± 500 m²
Jumet Brûlotte ± 700 m²
± 2.500 m²

Jumet-Hamendes 4.500 m²
La Sambre 30.000 m²
Lodelinsart ±10.000 m²

Lodelinsart-Deschassis 500 m²
Marbaix (Brabant) ± 3.000 m²
Olloy-sur-Viroin 4.000 m²

Pavillons 1.890 m²
Ransart 30.000 m²
Roly 1.500 m²

Romedenne ± 3.000 m²
Tamines ±50.000 m²
±10.000 m²

Thuin-Nord 6.000 m²
Treignes 6.500 m²

CINEY - Station - tél. (083) 217.72

Ciney 3.300 m²
2.500 m²

Forrières 10.000 m²
Grupont 4.000 m²
Pondrôme 1.000 m²
Vonêche 1.500 m²

HASSELT - Stationsplein 4 - tél. (011) 232.65

Beringen 59.000 m²
Eisden M. 21.000 m²
Genk 150.000 m²

Lanaken 10.500 m²
Maaseik 5.000 m²
hangar + bureau 240 m²

KORTRIJK - Station - tél. (056) 200.49

Beveren - Roeselare 4.500 m²
Houtem 4.500 m²
Ieper 15.000 m²

LEUVEN - Station - tél. (016) 277.03

Bouwel 900 m²
Herenthals 3.000 m²
1.500 m²

Ramsel 500 m²

MECHELEN - Station - tél. (015) 164.82

De Klinge 7.500 m²
Grembergen - Moerzeke 3.000 m²
Muizen 12.500 m²
Temse 1.700 m²

MONS - 14, Square F. Roosevelt - tél. (065) 359.79

Braine-le-Comte atelier 6.700 m²
remise 2.700 m²

Harmignies 234 m²
Mons-Bassins 1.600 m²
2.500 m²

TOURNAI - 10, rue Hôpital Notre- Dame - tél. (069) 258.45

Chapelle-à-Wattines 3.420 m²
Froyennes 3.000 m²
Isières 3.420 m²

Meslin-l'Evêque 4.500 m²
Mouscron 9.750 m²
Pipaix 3.960 m²
Tourpes 3.900 m²

VOITURE RESTAURANT "LIBRE SERVICE"



La Compagnie Internationale des Wagons-Lits vient de transformer deux voitures-restaurants classiques en voitures-restaurants « libre service ».

Ces voitures seront incorporées à certains trains des lignes Paris-Strasbourg et Paris-Bâle.

La « salle à manger » offre 30 places "assis": en 5 tables de 4 places et 5 tables de 2 places que l'on peut atteindre par un large couloir central.

La transformation d'autres voitures-restaurants classiques est envisagée pour 1967 et 1968.

Cette nouvelle formule permettra aux voyageurs de se restaurer rapidement et à un prix raisonnable.

C'est certes une formule pratique et démocratique qui plaira à bon nombre de voyageurs.

Le prix de la meilleure annonce

Le « CIPCE » (Centre d'Information et de Publicité des Chemins de fer Européens) décerne chaque année un prix destiné à récompenser la meilleure insertion de presse d'un annonceur étranger au Chemin de fer, mais basée sur un sujet ferroviaire et mettant en valeur un aspect favorable du chemin de fer.

Pour 1966, ce prix a été décerné à une annonce de la compagnie pétrolière « Gulf Oil Corporation », réalisée par l'agence de publicité londonienne « Young and Rubican Ltd ».

Un jury international d'experts a choisi, parmi des centaines d'autres, l'annonce que nous reproduisons ci-contre.

L'illustration, par l'annonce primée, du succès remporté par les trains T.E.E. auprès des hommes d'affaires, a été à la base de ce choix.

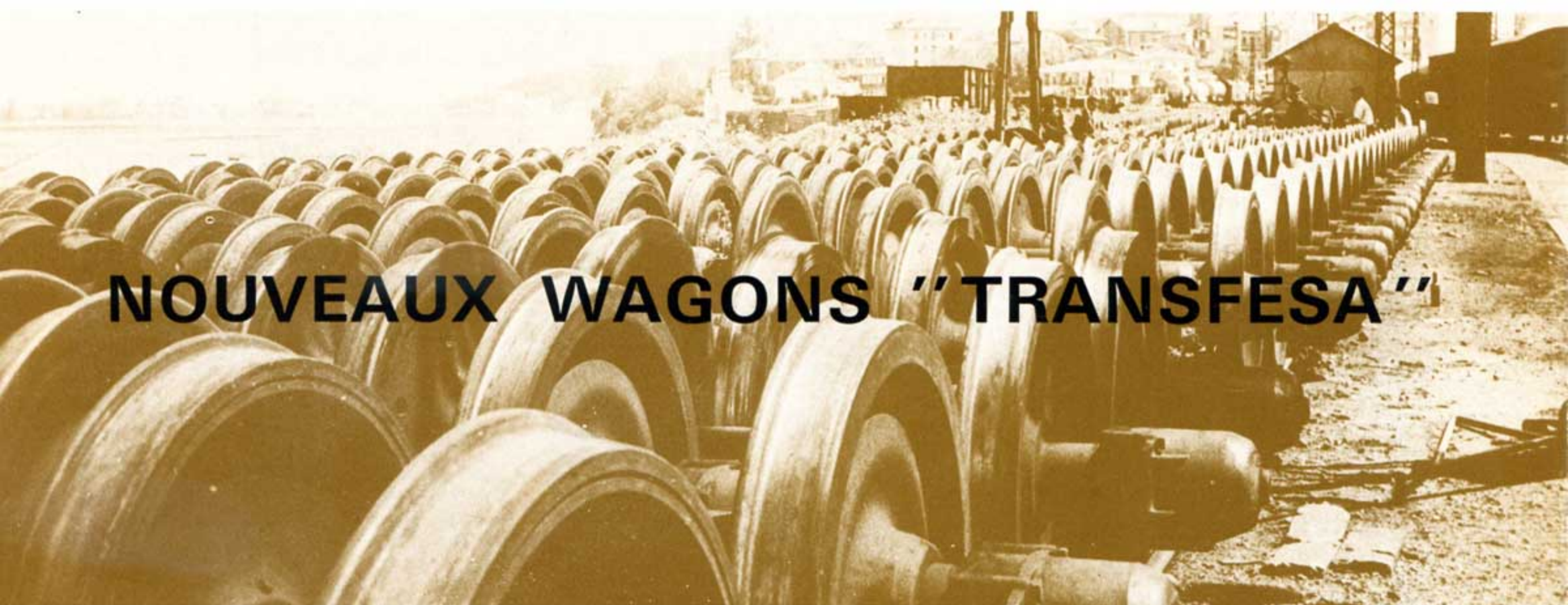


Kent u het verhaal van de Zweed, de Italiaan, de Belg en de Engelsman?

Zie ontmoeten elkaar voor het eerst in Rotterdam. En allen hadden ze dezelfde bestemming: Gulf's nieuwe raffinaderij in Europoort. Samen vormen ze de kern van het internationale research-team dat Gulf daar heeft gebouwd. Gulf's doelstelling is de ontwikkeling van olie- en benzineproducten, die voor honderd procent aan de technische eisen van elk Europees land beantwoorden. En hieraan gaan deze Zweedse, Italiaanse, Belgische en Engelse wetenschappers hun medewerking verlenen. Collega's uit andere landen komen spoedig hun team versterken. En Gulf's zestigjarige ervaring met olieproducten steunt dit internationale research-team. Een ervaring opgedaan in Gulf laboratoria in het Amerikaanse Ham-

ville. Brandstoffen en smeermiddelen voor Europese auto's en wagens en voor Europa's industrie zijn het resultaat van hun onderzoekingen. Producten, samengesteld door specialisten uit de betrokken landen. Door mensen, die de eisen kennen waaraan deze producten moeten voldoen. Overal in Europa bouwt Gulf nieuwe raffinaderijen, installaties en een netwerk van benzine-stations. Gulf is olie, afhankelijk van bronnen in vele werelddelen. Olie en energie voor de landen van Europa. Gulf Oil Corporation, Pittsburgh, Pa., U.S.A., en over de gehele wereld. In Nederland: Gulf Oil (Nederland) N.V., Blauk 12, Rotterdam.





NOUVEAUX WAGONS "TRANSFESA"

La Société espagnole TRANSFESA, spécialisée dans les transports ferroviaires en provenance ou à destination de l'Espagne et du Portugal, possède un parc de wagons à essieux interchangeable comportant plus de 3.000 unités. Ces wagons permettent le transport par chemin de fer, de bout en bout, sans transbordement à Irun ou à Port Bou.

Afin de pouvoir aisément faire face à

l'augmentation toujours croissante du trafic intéressant la péninsule ibérique, cette Société a décidé d'acquérir 700 nouveaux wagons d'une capacité de 70 m³ et de 25 tonnes de charge utile. Parmi ceux-ci, une centaine seront dotés d'une toiture coulissante.

Nous attirons l'attention de notre clientèle sur les possibilités qu'offrent ces nouveaux wagons et principalement ceux

à toiture coulissante pour le transport de certaines marchandises volumineuses.

Ces nouveaux wagons seront mis en circulation d'ici quelques mois.

La Direction Commerciale, bureau 61-42 (tél. 02/13.18.70, postes intérieurs 3679 et 3694), se tient à la disposition de la clientèle pour lui fournir tous les renseignements complémentaires qu'elle désirerait obtenir.

La sécurité du transport ferroviaire

Au regard de la circulation routière, cause d'accidents ayant entraîné en Belgique, en 1966, 1.300 morts instantanées et 15.000 blessés graves dont certains décédés après coup des suites de leurs blessures, l'exploitation ferroviaire est particulièrement économe de la vie humaine.

Les accidents de chemin de fer que l'on déplore encore à l'échelle mondiale, se font de plus en plus rares, et le nombre des victimes en reste limité.

Notre réseau connaît une exploitation trop intensive que pour échapper à tout incident, mais les conséquences se bornent aux dégâts matériels. Grâce à la vigilance d'un personnel constamment en éveil et d'installations perfectionnées, le nombre de ces incidents est d'année en année en régression.

On ne peut évidemment pas imputer à

notre chemin de fer le cas des trois voyageurs imprudents qui en 1966 ont trouvé la mort en transgressant les consignes, soit en descendant d'un train en marche, soit en traversant les rails devant un convoi; ni les 28 autres cas, pour la plupart des suicides.

Plus frappants peut-être sont les accidents aux passages à niveau, fatals pour 58 usagers de la route, tandis que 135 autres étaient blessés: mais toujours il s'est agi de non-observance par les victimes, des dispositifs bien connus de protection.

Il n'en reste pas moins vrai que *depuis huit ans* en Belgique, aucun voyageur n'a été tué pour des raisons imputables au chemin de fer, résultat remarquable qui prend toute sa valeur quand on le compare au fait que pendant la même période, 11.000 de nos concitoyens ont perdu la vie dans les accidents de la route.

Transport de dimensions exceptionnelles



Le 21 mars dernier, un cylindre pesant 22 tonnes et d'une longueur de 44 mètres a été transporté par chemin de fer, directement d'une usine située à *Annan*, près de Carlisle, en Grande-Bretagne à destination d'une raffinerie de pétrole, en construction en Yougoslavie, via la ligne des Ferry-Boats Harwich-Zeebrugge.

Les photos ci-jointes montrent le transport quittant le ferry-boat à Zeebrugge et ensuite le départ vers la gare de formation de Zeebrugge, après transbordement sur un wagon du type continental, par les soins de la Société belgo-anglaise des Ferry-Boats.



AVIS TARIFAIRES

La S.N.C.B. a approuvé les mesures tarifaires internationales ci-après :

1. Mise en vigueur d'un 8e supplément aux tarifs 9500 et 9501 (Denrées périssables de l'Italie vers les ports de mer et la Grande-Bretagne), tenant compte :

a. des modifications tarifaires introduites par la S.N.C.F. aux grandes distances (+ de 500 km) d'une part, et pour certains tonnages (15 t) et certaines catégories de marchandises (diminution des frais de formalités en douane pour fruits et légumes), d'autre part, depuis la dernière adaptation de ces tarifs au 1.10.66 ;

b. des majorations tarifaires des CFF au 1.1.67 ;

c. de la majoration des prix par 5 t à la S.N.C.B. au 1.1.67 ;

d. de l'insertion d'un nouveau prix 15 t pour les raisins et d'un nouveau prix 12 t pour pêches et prunes dans le tarif 9500. Ces modifications entraîneront dans la majorité des cas des diminutions de prix allant de 1,1 FS à 2,4 FS par tonne et dans certains cas même de ± 5 FS/t à la condition de tonnage 15 t. Cette situation est due au jeu des modifications de la S.N.C.F.

2. Réédition au 1.4.67 des tarifs ci-après (tarifs spéciaux de denrées vers la Grande-Bretagne).

AGRUMES (numéros 9902 et 9912).

a. les prix de ces deux tarifs s'appliqueront dorénavant à l'ensemble du trafic des agrumes et des écorces d'agrumes, d'où suppression du tableau 2 valable pour les oranges et les mandarines seulement ;

b. insertion de nouveaux prix pour 15 t, constitués par les prix actuels de 12 t ;

c. majoration des prix de la condition 10 t ($\pm 21\%$) et de ceux de la condition 12 t ($\pm 16\%$).

POIRES ET POMMES (numéros 9903 et 9913).

a. Les mêmes adaptations que sous agrumes b. et c. ci-dessus, avec des majorations équivalentes aux conditions de 10 et 12 tonnes.

POMMES DE TERRE (numéros 9904 et 9914).

Les prix de ces deux tarifs seront relevés tenant compte des majorations intervenues depuis la dernière adaptation sur les réseaux des OeBB, des NS et de la DB en 1966. En outre, une condition de tonnage 20 t a été prévue.

Cette adaptation aura pour conséquence un relèvement des prix de 28,3 % aux 10 t et de 12,8 % aux 15 t pour les envois de pommes de terre sur les ports de mer et respectivement de 15 et 6,4 % pour les envois avec lettre de voiture directe sur la Grande-Bretagne.

Il est décidé en outre que les tarifs visés sous points 1 et 2 ci-dessus ne seront plus adaptés qu'à des dates fixes, soit 2 fois par an maximum, le 1er avril et le 1er novembre.

3. Mise en vigueur au 1.4.67 d'un 7e supplément au tarif n° 9905 « Denrées périssables de l'Italie à destination de la Belgique », tenant compte :

a. du relèvement des prix de 5 t à la S.N.C.B. au 1.1.1967 ;

b. de l'adaptation du tarif de transit des CFF/BLS aux tarifs intérieurs et de la majoration des frais de formalités en douane aux CFF ;

c. de la majoration de l'AT 16 B 5 applicable aux légumes sur le réseau de la DB ;

d. de la diminution des taxes aux grandes distances ainsi que des frais de formalités en douane à la S.N.C.F.

En outre, des prix pour fruits et légumes surgelés ont été introduits.

Ces modifications entraîneront d'une manière générale un relèvement de prix, du fait de la forte majoration du tarif DB no 16 B 5 ; ce relèvement est cependant atténué dans une certaine mesure par les réductions des taxes S.N.C.F. qui influencent les prix formés anciennement par la rive droite ; de plus, ceux qui étaient dans l'ancienne situation formés via la rive gauche subissent même des diminutions.

4. Mise en vigueur au 1.4.67 d'un supplément aux tarifs directs 9260 (Pays-Bas, local/Suisse) et 9476 (Ports de mer belges/néerlandais - Bâle) tenant compte :

a. de l'augmentation des taxes de la série 5 t à la S.N.C.B. au 1.1.67 ;

b. des changements tarifaires de la S.N.C.F. intervenus depuis le 1er août pour fruits et légumes et pour les marchandises CECA.

En ce qui concerne plus spécialement le tarif 9476, ces modifications ont entraîné des changements de prix nombreux dans le chapitre 2, soit de légères fluctuations vers la hausse pour les produits autres que fruits et légumes ; ceux-ci subissent une légère diminution par suite des diminutions à la S.N.C.F.

Pour les bananes, il a été inséré un prix de 60 FS/t par wagon chargé de 15 t, le prix prévu jusqu'à présent pour 5 t étant supprimé.

Pour les produits CECA, il a été introduit une condition de tonnage 25 t.

5. Mise en vigueur au 1.5.67, d'un 8e supplément au tarif no 9503 (Belgique local-Suisse), avec les mêmes adaptations que celles prévues sous point 4, mais comportant en outre l'insertion de plusieurs gares au chapitre 1 PV, quelques adaptations à la classification des marchandises et l'adaptation des prix pour envois de machines agricoles chargées sur wagons ouverts (pratiquement admission au bénéfice des prix du chapitre I PV).

6. Réédition au 1.4.67 du tarif no 2336 pour le transport de certains produits sidérurgiques de Marchienne-au-Pont à Hautmont (France) qui n'avait pas été prorogé à sa dernière échéance le 1.7.66. Ce tarif réédité aura un effet rétroactif au 1.7.66.

7. Prorogation pour une nouvelle période d'un an du tarif franco-belge no 9407 pour transports d'autos de la Belgique vers la France, sans modification de prix.

8. Mise en vigueur au 1.4.67, avec rétroactivité au 1.12.66, d'un tarif direct no 2337 pour ferrailles de la Belgique vers la France, avec les prix ci-après :

— de Marchienne-Zone à :

Dunkerque via Adinkerke : 180 FB/t, par rame de 100 t.

Thionville via Erquelinnes : 225 FB/t, par rame de 100 t.

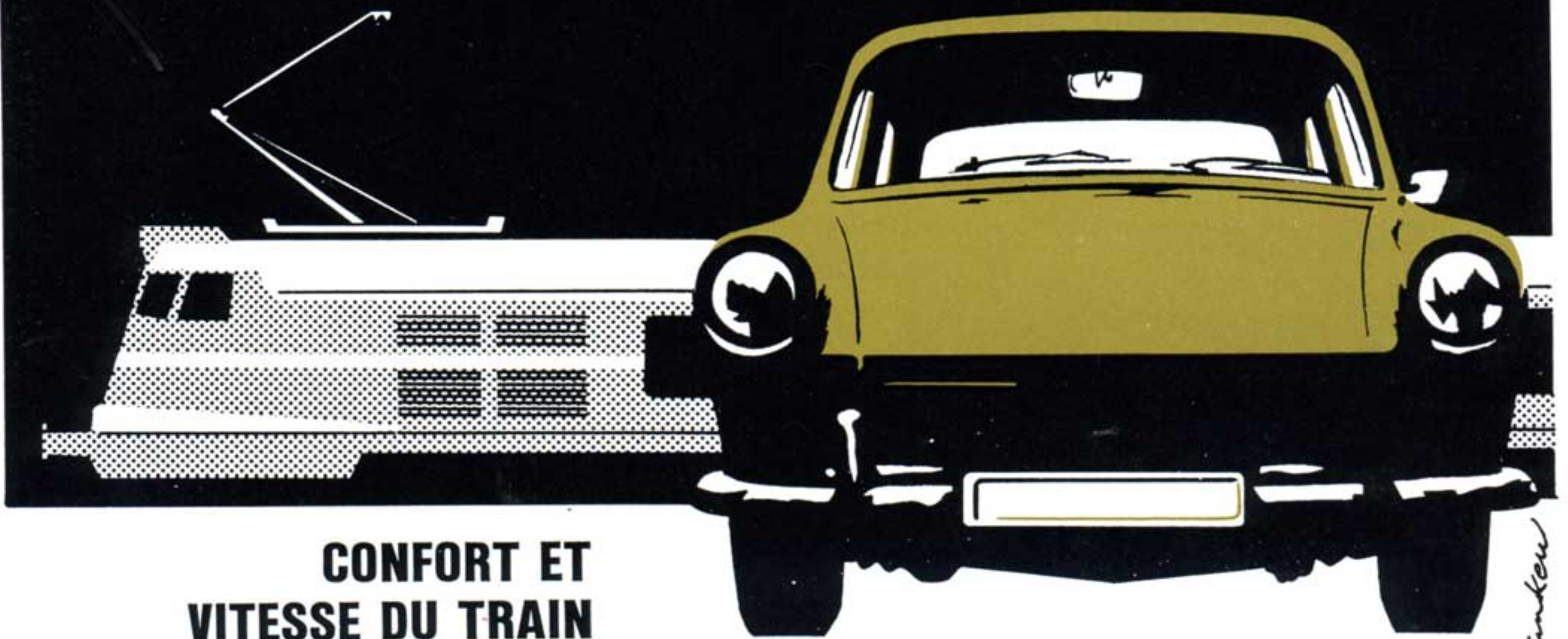
— de Charleroi-Ouest à Ebange et Thionville via Erquelinnes :

225 FB/t par rame de 300 tonnes,

205 FB/t par rame de 800 tonnes.

9. Prorogation pour une nouvelle période d'un an, à partir du 1.4.67, du tarif direct n° 2331 pour coils à chaud de Seraing à Blagny.

train + auto



**CONFORT ET
VITESSE DU TRAIN**

**SOUPLESSE DE L'AUTO
A DESTINATION**

EN BELGIQUE

Si vous voulez louer une auto sans chauffeur dans un des centres ci-après, il vous suffit de commander la voiture, avant votre départ, en téléphonant directement chez **DIT' RENT-A-CAR** à l'un des numéros ci-dessous ou en adressant votre demande à l'une des principales gares.

ANVERS	tél. 32.81.66
BRUXELLES	tél. 37.12.80 - 37.12.89
CHARLEROI	tél. 32.35.35
COURTRAI	tél. 147.90
GAND (Auto Occidental)	tél. 26.19.01
LIEGE	tél. 52.72.31
MONS	tél. 389.98
OSTENDE	tél. 707.89

B CHEMINS DE FER BELGES

A L'ETRANGER

Dans de nombreuses villes d'Europe, une voiture sans chauffeur peut vous attendre à la gare d'arrivée.

Réservez-la dès avant votre départ en vous adressant :

1. pour l'Allemagne - à toute gare belge importante.
Renseignements: représentation en Belgique de la Deutsche Bundesbahn 23, rue du Luxembourg, Bruxelles - Tél. 12.53.39
2. pour la France - Chemins de Fer Français, 25, Bd Ad. Max, Bruxelles - Tél. 17.00.20
3. pour la Grande-Bretagne - British Railways, 41, Bd Ad. Max, Bruxelles - Tél. 17.97.02
4. pour l'Italie - Compagnie Italienne du Tourisme - 70, Bd de l'Impératrice, Bruxelles - Tél. 12.31.86
5. pour les Pays-Bas - Nederlandse Spoorwegen, 45, Cantersteen, Brux. - Tél. 12.83.45
6. pour les autres pays - aux agences de voyage ou aux grandes chaînes de location de voitures.

P. Fankew





1957 / 1967 les trans/europ/express ont dix ans

L'année 1967 marque le 10ème anniversaire du Traité de Rome au cours duquel furent posées les bases de la C.E.E.

Sur le plan ferroviaire, 1967 marque également un 10ème anniversaire, celui des Trans Europ Express.

Le sigle T.E.E., réputé dans toute l'Europe, est devenu synonyme de vitesse, de sécurité et de très grand confort.

Adopté d'emblée par une clientèle de haut standing, les T.E.E. assurent chaque jour la liaison entre tous les grands centres d'Europe occidentale.

Voici un bref aperçu de quelques remarquables performances réalisées à ce jour par les T.E.E.



DE BRUXELLES VOUS ATTEIGNEZ:

PARIS	en	2h30'
ROTTERDAM	en	1h35'
LA HAYE	en	1h50'
AMSTERDAM	en	2h35'
COLOGNE	en	2h20'
DUSSELDORF	en	2h50'
DORTMUND	en	3h40'
FRANKFURT S/M.	en	4h50'
LUXEMBOURG	en	2h25'
STRASBOURG	en	4h35'
BALE	en	5h50'

LES T.E.E. RELIENT DE CŒUR A CŒUR
100 VILLES D'EUROPE.