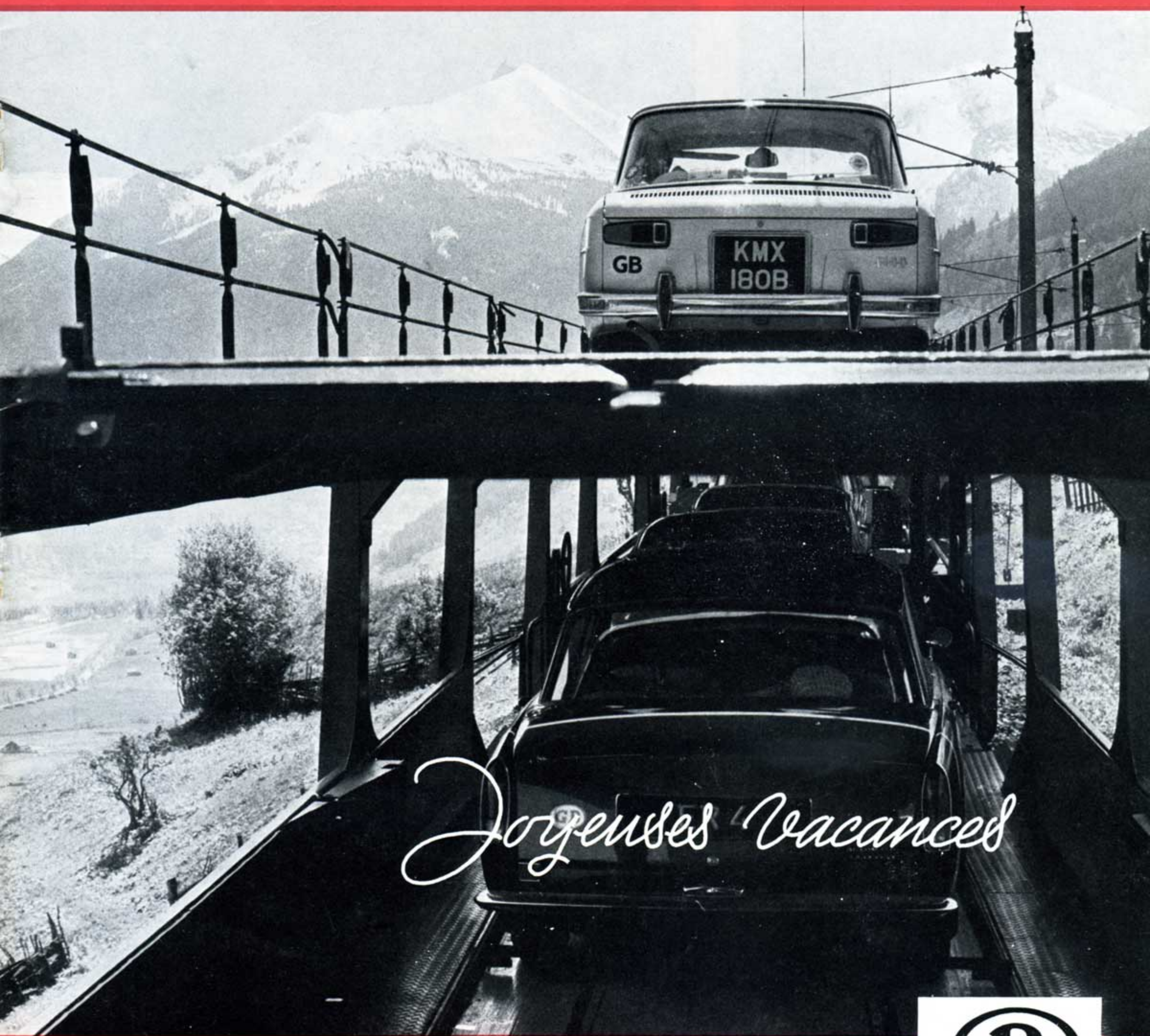


INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 3 / JUILLET 1967



Joyeuses vacances





NUMERO 3 — JUILLET 1967

Photo couverture: Le train autos-couchettes dans les Tauern en Autriche en route vers Villach.

SOMMAIRE

	Page
Les chemins de fer belges en 1966	2
S.N.C.B.-COLIS présente ses nouveaux tarifs	4
L'expédition des colis n'est pas un problème	6
Trois cents tonnes sur un seul wagon	9
Le « Freightlinertrain » à Bruxelles et à Anvers	9
Nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger	10
La gestion centralisée du trafic des marchandises à la S.N.C.B.	16
Pour mieux recevoir vos marchandises, des wagons ouvrent tout grand portes et toit	18
Partout en Suisse en train le jour même	20

Lay-out: L. Tack.

Photos: F. Putman.

Impr.: s.a. Omega - Anvers.



LES CHEMINS DE FER BEL

L'évolution de la conjoncture et des résultats d'exploitation de la Société.

Le ralentissement du rythme de l'expansion économique, qui était intervenu en 1965 après une période quinquennale de haute conjoncture, s'est accentué en 1966. Bien que, globalement, l'économie belge ait encore marqué un léger progrès, la courbe des affaires a fléchi au cours du second semestre dans de nombreux secteurs. L'industrie belge, traditionnellement transformatrice, confrontée déjà avec des problèmes de reconversion, avec la nécessité d'une adaptation accélérée au progrès technologique, avec une aggravation des coûts intérieurs, a dû faire face, en outre, à une concurrence plus agissante et à la contraction de la demande extérieure.

La substitution de produits pétroliers à l'emploi du charbon tant pour les besoins industriels que pour les usages domestiques et l'adaptation de la production de certaines industries — principalement de la sidérurgie — aux possibilités d'écoulement ont par ailleurs influencé défavorablement le niveau général de l'activité et entraîné un accroissement du chômage.

Le marché des transports, depuis longtemps surabondant, fut particulièrement affecté par l'évolution conjoncturelle moins favorable. Soulignons, une fois de plus, que cette surabondance des moyens

de transport pour compte de tiers est due au fait que les frais d'établissement, de modernisation et d'entretien des voies navigables et des routes sont assumés par l'Etat à la décharge de l'utilisateur.

Le volume des transports de voyageurs et de marchandises par chemin de fer a subi une nette réduction, par rapport à l'année précédente.

Le déficit de l'exercice 1966 a cependant pu être limité à 114 millions de francs. Les recettes procurées par le trafic des voyageurs et des marchandises sont de 12,490 milliards de francs, montant supérieur de 340 millions, soit de 2,8 %, à celui de 1965.

L'augmentation résulte essentiellement des aménagements tarifaires appliqués pour les voyageurs, à partir du 1er janvier 1966.

L'évolution de l'effectif du personnel.

L'effectif moyen du personnel utilisé à l'exploitation du réseau a été ramené de 51.302, en 1965, à 50.153 en 1966; une nouvelle diminution de 1.149 agents a donc été réalisée. Rappelons qu'en 1953, cet effectif était de 69.000 agents. Le graphique présenté en début du rapport du conseil d'administration à l'Assemblée générale met en évidence l'allure crois-

sante de la productivité du personnel. Le nombre de bénéficiaires de pension s'est réduit de 986 unités, par rapport à l'année 1965.

Les économies.

Rappelons parmi les autres sources d'économie :

- l'élimination de la traction à vapeur et la diminution à 49.101 unités du parc de wagons, soit 28.766 unités ou 37 % de moins qu'en 1953, avec comme corollaire, la réduction du nombre de remises à locomotives et d'ateliers, la diminution des travaux d'entretien et de réparation ;
- la concentration de la manœuvre des signaux et des aiguillages ;
- la mécanisation des travaux de voie ;
- l'introduction de l'automatisation dans les domaines les plus divers.

GES EN 1966

La normalisation des comptes et l'infrastructure.

Répetons, une fois de plus, que seule la normalisation des comptes, recommandée par la Conférence européenne des Ministres des Transports en 1957 et mise à l'étude au Ministère des Communications en 1963, est susceptible de mettre fin à un régime d'interventions insuffisantes et de rendre ainsi à la S.N.C.B. l'autonomie économique et financière inscrite dans la loi constitutive de 1926. Cependant, sa position ne pourra être véritablement stabilisée que si, en matière de dépenses d'infrastructure, elle est mise sur un pied d'égalité avec ses concurrents. Alors que ces derniers continuent de tirer profit des grands travaux réalisés, aux frais de la communauté, tant dans le domaine de la voie d'eau que celui de la route, la capacité de transport du chemin de fer, qui appartient à la même communauté, est loin d'être utilisée complètement. Nous ne pouvons qu'attirer une fois de plus l'attention sur cet aspect de la question, au moment où de nouveaux projets de modernisation de routes et surtout de voies fluviales, entraînant des investissements et des charges financières considérables, sont élaborés.

Nous estimons que le problème de l'égalisation de traitement des divers modes de transport, qui relève de la politique générale en matière de transports et d'in-

vestissements, devrait trouver enfin sa solution, en vue d'un assainissement durable du marché, dans l'intérêt de la collectivité et de notre économie.

L'évolution du trafic.

En 1966, le trafic des voyageurs a été de 8.708 millions de voyageurs-km, inférieur de 3 % au chiffre de 8.975 millions atteint en 1965.

A l'exception du trafic des abonnés scolaires, qui continue de se développer, et des voyageurs bénéficiant d'une réduction à titre individuel, la baisse a affecté toutes les catégories de voyageurs. Elle a été la plus forte, avec un recul de 4,4 %, pour les porteurs d'un abonnement social, dont le parcours total représente 45 % de l'ensemble des trajets parcourus en chemin de fer.

La cause de la régression se trouve, en général, dans la concurrence de la route et l'utilisation de la voiture privée. En ce qui concerne les titulaires d'un abonnement social, elle est due, en outre, à l'accroissement du chômage dans notre pays. Ajoutons, toutefois, que grâce surtout à l'attrait qu'exerce le tourisme à l'étranger, le trafic international continue de se développer et a atteint 675 millions de voyageurs-km, accusant ainsi une augmentation de 1,3 % par rapport à 1965. A l'intérieur du pays, le nombre de participants aux circuits touristiques a augmenté de 15,3 %, d'une année à l'autre.

Le trafic des marchandises par wagons complets a subi une régression sensible : 6.234 millions de tonnes-km, en 1966, contre 6.758 millions l'année précédente. La réduction est de 524 millions de tonnes-km ou 7,8 %. Elle a été la plus importante en transit (—225 millions ou 12,8 %) et à l'exportation (—150 millions ou 13,7 %).

Parmi les produits dont le transport a particulièrement diminué, citons en premier lieu les combustibles (—216 millions de tonnes-km), ensuite les minerais (—108 millions de tonnes-km), les produits métallurgiques (—99 millions de tonnes-km) et les matériaux de construction et produits de carrières (—71 millions de tonnes-km).

La diminution du volume des combustibles transportés, en corrélation avec la baisse de la production et de la consommation en Belgique et dans les pays de la C.E.E., affecte aussi bien les relations à l'intérieur du pays que les exportations et le transit ; en ce qui concerne les minerais, le recul a été le plus sensible à l'importation et en transit ; c'est encore en transit que la régression était la plus significative pour les produits métallurgiques tandis que la

diminution du volume des transports de produits de carrières est attribuable à l'arrêt, dès le début du second semestre, des expéditions destinées aux travaux du plan delta aux Pays-Bas.

Le trafic des charges incomplètes aussi a été touché par l'évolution défavorable et accuse une diminution de 33.917 tonnes, affectant tous ses secteurs.

La modernisation du réseau.

Depuis le mois de mai 1966, la relation Liège Guillemins-Cologne est exploitée en traction électrique, les trains directs étant remorqués par des locomotives quadri-courant construites par l'industrie nationale. En gare de Liège Guillemins, un pont-tube, permettant d'éviter le recouplement des itinéraires des trains de cette ligne et les autres voies, a été mis en service vers la fin de l'année.

Le réseau électrifié s'étend maintenant sur 1.125 km de lignes, soit 25 % des lignes ouvertes au trafic.

L'équipement du tronçon Liège-Namur, devant assurer la soudure de la liaison électrifiée entre Paris et Cologne, desservant les grands centres de la Wallonie, se poursuit selon le plan établi.

Les travaux préparatoires en vue de l'électrification de la ligne Berchem-St-Nicolas-Waes en relation avec l'établissement du tunnel sous l'Escaut à Anvers, avancent normalement.

En vue de moderniser le parc des wagons et satisfaire les demandes de la clientèle, désireuse de disposer de plus en plus de matériel spécialisé mieux adapté à ses transports, la Société a passé commande à l'industrie privée, en 1966, de 450 wagons de types modernes.

La construction des nouvelles gares à voyageurs d'Ans et de Berchem a été entamée ; des parkings pour voitures automobiles seront prévus aux abords de ces gares.

Dans le cadre de l'équipement des ports, la Société a décidé de créer au sud de la darse Churchill, à Anvers, une gare-terminus pour le transport de grands containers d'outre-mer. Dans le même ordre d'idées, en vue de participer au trafic de grands containers entre la Grande-Bretagne et la Belgique, elle a décidé d'aménager une zone d'arrière-quai au port de Zeebrugge, en collaboration avec la S.A. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, qui exploitera les installations de chargement et de déchargement des containers. En vue de promouvoir l'expansion de nouveaux complexes industriels, elle établit aussi des voies de raccordement vers les zones de Tournai, Ghlin-Baudour, Olen-Geel et Frameries.

S.N.C.B.-COLIS

présente ses nouveaux tarifs

Le Conseil d'Administration a approuvé, le 26 mai dernier, la réforme de la tarification des envois de détail en service intérieur belge. Les nouveaux tarifs entrant en vigueur le 12 juin 1967, S.N.C.B.-COLIS présente à cette occasion une nouvelle édition du Fascicule V (Tarifs applicables aux envois de détail). Nous donnons ci-après l'essentiel des modifications qui ont été apportées :

Dispositions Générales.

Les dispositions pratiques d'ordre général, telles celles concernant le conditionnement des colis et le paiement des frais de transport ont été redigées de manière pratique.

Un petit exposé a été consacré à la situation de notre organisation afin de familiariser nos clients avec nos méthodes de travail.

Pour rendre le contact plus facile avec nos différents services nous avons également prévu :

- La liste des numéros de téléphone de nos centres routiers.
- Les adresses et numéros de téléphone de nos Agences Commerciales.
- L'adresse, le numéro de téléphone, les postes intérieurs et les attributions des divers bureaux de la direction de S.N.C.B.-COLIS.

Service de camionnage.

Le service de camionnage comporte :

- des tournées de Grande Vitesse
- des tournées Express.

Les prestations de camionnage sont comprises dans les tarifs dans les cas suivants :

	Prise à domicile	Remise à domicile
Express	non	non
Grande vitesse	non	oui
Colis postaux	non	oui

Le coût des prestations non comprises dans les tarifs sont les suivants :

a) Tournées Express :

- taxe de camionnage : 10 F par 10 kg de poids taxé.
- pour l'ensemble des envois *franco* pris à domicile chez un même expéditeur :

un minimum de 30 F et un maximum de 200 F *par desserte*.

— pour *chaque* envoi *non franco* : un minimum de 20 F et un maximum de 200 F *par envoi*.

— pour la *remise à domicile* : un minimum de 20 F *par envoi*.

b) Tournées Grande Vitesse.

Tous les envois peuvent être remis lors de la prise à domicile par le camion de grande vitesse (service ordinaire), même les Express, mais dans ce cas le délai de l'acheminement ne débute qu'à 18 h. Taxe de *prise à domicile* : 5 F par 10 kg de poids taxé ou par colis postal.

Pour l'ensemble des envois *franco* pris à domicile chez un même expéditeur : un minimum de 25 F et un maximum de 100 F *par desserte*.

Pour *chaque envoi non franco* : un minimum de 15 F ou un maximum de 100 F *par envoi*.

La prise à domicile est cependant *gratuite* pour tous les titulaires d'une carte « *client-messageries* ».

Cartes « Client - messageries ».

Pour tous les clients qui garantissent à S.N.C.B.-COLIS un chiffre d'affaires annuel de 50 000 F au moins et demandent l'ouverture d'un compte courant, le Centre routier de départ délivre une carte « *Client - messageries* » qui donne droit à la gratuité de la prise à domicile par nos camions de Grande vitesse.

Cette carte client - messageries concrétise les bons rapports entre nos clients et S.N.C.B.-COLIS.

Pour les clients confiant tous leurs envois de détail au chemin de fer, le chiffre d'affaires précité est ramené à 35.000 F.

Colis postaux (feuilletés verts).

Le tarif des colis postaux s'applique aux envois de 5 kg et moins.

Le prix unique de 35 F par envoi est remplacé par la gamme de prix de :

- Colis de 1 kg et moins : 25 F
- Colis de plus de 1 kg à 3 kg : 30 F
- Colis de plus de 3 kg à 5 kg : 35 F

Grande vitesse (feuilletés roses).

Comme par le passé, les prix sont donnés par relations entre points de taxation.

Lorsque l'organisation des centres routiers sera terminée, les points de taxation correspondront exactement aux zones desservies par les centres routiers.

Pour chaque point de taxation il est généralement prévu deux niveaux tarifaires A et B correspondant aux anciennes zones A et B, la zone A étant cependant plus étendue qu'auparavant.

Les prix sont repris dans des tableaux par centres routiers et niveau tarifaire de départ.

Applicables par tranche de 10 kg, ils sont précalculés de 10 à 100 kg.

Pour les envois de plus de 100 kg de poids taxé, le prix s'obtient en ajoutant au prix de 100 kg autant de fois le chiffre de la dernière colonne qu'il y a de tranches de 10 kg au delà de 100 kg.

Exemple : au départ de Bruxelles A vers Hasselt A.

Le tableau Bruxelles A donne vers Hasselt :

prix pour 100 kg : 115 F
au delà de 100 kg : 6,50 F par 10 kg.
Un envoi de 520 kg sera taxé :
 $115 + 42 \times 6,5 = 388 \text{ F.}$

* * *

Il est difficile de comparer les nouveaux prix aux anciens.

Au niveau du réseau, la réforme équivaut au statu quo tarifaire. Cas par cas, les prix ont été harmonisés en fonction de la distance et de la dégressivité déterminée par l'importance de l'envoi.

Nous donnons ci-après à titre indicatif les prix anciens comparés aux prix nouveaux pour 6 relations A-A pour certaines coupures de poids.

On peut considérer que l'harmonisation a pour effet d'améliorer la situation de certaines relations autrefois baptisées « mauvaises relations » et de favoriser les charges lourdes en pénalisant les envois légers.

* * *

Le chapitre « Grande Vitesse » comporte une annexe donnant l'affectation des gares, la nomenclature des communes et des principaux hameaux, leur numéro de lotissement, leur point de taxation et le niveau tarifaire A ou B, leur mode de desserte.

TABLEAU COMPARATIF DES ANCIENS ET NOUVEAUX PRIX DU TARIF " GRANDE VITESSE ...
(PRIX PAR ENVOI EN FRANCS)

		10 kg	20 kg	50 kg	100 kg	300 kg	500 kg	750 kg	1000 kg	2000 kg
Bruxelles-Anvers	anciens	36	46	62	80	240	300	450	500	1 000
	nouveaux	46	51	68	95	205	315	453	590	1 140
Bruxelles-Hasselt	anciens	54	61	88	130	390	450	675	800	1 600
	nouveaux	57	63	83	115	245	375	538	700	1 350
Mons-Liège	anciens	48	55	88	140	420	600	900	900	1 800
	nouveaux	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560
Tournai-Anvers	anciens	48	55	88	140	420	550	825	900	1 800
	nouveaux	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560
Namur-Arlon	anciens	63	71	114	180	540	750	1125	1 300	2 600
	nouveaux	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560
Turnhout-Charleroi	anciens	48	55	88	140	420	550	800	800	1 600
	nouveaux	68	75	98	135	285	435	623	810	1 560

Express (feuillet jaunes).

Les tarifs ont la même présentation que ceux de la Grande Vitesse. Toutefois, rappelons qu'ils donnent des prix de gare à gare, alors que les tarifs « Grande Vitesse » comprennent également la remise à domicile.

Nous attirons l'attention sur le fait que l'écart entre le Tarif Grande Vitesse et le Tarif Express est uniformément de 30 %. Il faut également mentionner la pénalisation des colis de plus de 50 kg qui automatiquement sont taxés sur leur poids majoré de 50 kg. En effet, ce trafic étant éventuellement assuré par nos trains « voyageurs », la manipulation des colis de plus de 50 kg pose des problèmes dont le moindre n'est pas le retard des trains.

* * *

Le Chapitre « Express » comporte également une annexe donnant pour toutes les destinations les renseignements nécessaires à la taxation et à l'acheminement. Pour les localités non desservies par le service « Express » nous avons jugé utile de mentionner la gare la plus proche avec sa distance officielle par rapport à la localité.

L'envoi peut donc être expédié « Bureau restant » à cette gare.

Pour les localités où la remise à domicile était limitée à 20 kg par envoi, nous avons prévu la limitation à 20 kg par colis.

Règles de cubage (Trafics Express et Grande Vitesse).

La tarification précédente prévoyait pour les expéditions dont le poids au m³ d'encombrement n'atteignait pas 250 kg/m³ une échelle de coefficient de majoration de poids allant de 1,1 à 3.

Les nouvelles dispositions accordent la taxation sur le poids réel lorsque le poids

au m³ d'encombrement est égal ou supérieur à 150 kg/m³.

Le coefficient de majoration est de 1,5 pour les envois de marchandises, dont le poids au m³ est inférieur à 150 kg tout en atteignant 75 kg.

Une liste A non limitative reprend les marchandises les plus courantes de cette catégorie.

TABLEAU DES COEFFICIENTS DE MOJORATION DES POIDS.

Coefficient → Marchandises ↓	1	1,5	2
marchandises non reprises aux listes A - B - C	si 150 kg/m ³	si 75 kg/m ³	si 75 kg/m ³
liste A	X si 150 kg/m ³ mentionné sur le bulletin d'expédition.	X	
liste B		X si 75 kg/m ³ mentionné sur le bulletin d'expédition	X
liste C			

Le coefficient de majoration est de 2 pour les envois de marchandises dont le poids au m3 est inférieur à 75 kg/m3.

Une liste B non limitative reprend les marchandises les plus courantes de ces catégories.

Une liste C donne des coefficients spéciaux à des marchandises très légères.

Les marchandises des listes A et B peuvent bénéficier du coefficient inférieur s'il est fait mention sur le bulletin d'expédition d'un poids au m3 respectivement supérieur à 150 kg/m3 et 75 gk/m3.

Voir le tableau des coefficients de majoration des poids à la page 5.

Comme auparavant, les clients réguliers qui expédient des marchandises de poids, variable au m3, peuvent obtenir auprès de S.N.C.B.-COLIS un coefficient forfaitaire pour l'ensemble de leur trafic.

Conclusions :

S.N.C.B.-COLIS en créant son nouveau tarif a renoncé délibérément à la formule facile d'une majoration générale des prix. Il a été jugé préférable de maintenir le niveau du chiffre d'affaires sur le trafic acquis en escomptant une augmentation des ressources par l'adhésion d'une clientèle nouvelle et nombreuse.

La confiance que nous mettons dans cette politique dynamique a des points d'appui solides :

— Parallèlement à la politique commerciale poursuivie, nous réalisons progressivement l'amélioration de nos structures et de nos moyens.

— La qualité de notre service engendre la confiance des industriels et commerçants. Cela s'est traduit par une augmentation de notre trafic malgré la situation économique peu favorable du moment.

Comment obtenir le nouveau Fascicule V ?

Le Fascicule V peut être obtenu en versant la somme de 300 F au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B. à Bruxelles et en portant au verso du talon du bulletin de virement ou de versement, la mention « Fascicule V » ou « Bundel V » selon que l'édition française ou néerlandaise est désirée.

Le prix de 300 F couvre la fourniture du tarif, de la farde de protection, des suppléments futurs et la taxe de transmission.

L'expédition des colis n'est pas un problème. Simplifications nombreuses pour le client régulier.

DC 1809 ter		1	GARE DE DESTINATION	LOTISSEMENT	Départ «POINTS TAXES» Arrivée		EXPRESS
B		BULLETIN D'EXPÉDITION		Affranchissement		N° du bulletin (A reproduire sur les étiquettes) 747	
Les parties entourées d'un trait gras sont à remplir par l'expéditeur							
Destinataire :				TAXATION		Expéditeur :	
DC 1809 quater		1	GARE DE DESTINATION	LOTISSEMENT	Départ «POINTS TAXES» Arrivée		GRANDE VITESSE
B		BULLETIN D'EXPÉDITION		Affranchissement		N° arrivée 498	
Les parties entourées d'un trait gras sont à remplir par l'expéditeur							
Destinataire :				TAXATION CONTRACTUELLE		Expéditeur :	
Rue :				CONTRACTUELE BEVRACHTING		Ets. Vabene	
à :						rue de la gare	
Tél. N° :				En gare de (Pour envoi Bureau Restant)		Tubize	
Remboursement		F		Perçu au départ :		F	
Int. à la livraison		F		A percevoir à l'arrivée :		F	
Débours		F		Remboursement :		F	
Valeur déclarée		F		Débours :		F	
Valeur assurée		F		Frais de transport et accessoires :		F	
Je demande (marquer d'une croix) :				Total :		F	
<input type="checkbox"/> Remise à domicile		<input type="checkbox"/> Bureau Restant		Reçu par la gare :		F	
<input type="checkbox"/> Franco		<input type="checkbox"/> Le pesage		Date :		F	
ou <input type="checkbox"/> Non Franco				Poids brut : kg			
(signature expéditeur)							
COLIS		NATURE		Frais de transport et accessoires :		F	
Marques et N°	Nombre	Emballage	Marchandise	Poids brut	Coefficient forfaitaire	Poids cubé	Destinataire / Geadresseerde / Empfänger
							Etiquette comptable
						Timbre à date au départ	

modèle 1

Les chemins de fer se voient confier annuellement en Belgique quelque vingt millions d'envois de messagerie en dépit du développement de la concurrence. Cela résulte du fait que les services de la S.N.C.B. ont su s'adapter aux besoins de la clientèle; cela signifie aussi que, le public ne se sent pas perdu quand il s'adresse aux chemins de fer. Ce n'est, en effet, pas un problème d'expédier des colis par le rail.

COMMENT PROCEDER ?

Ou bien vous livrez vous-même votre marchandise dans les installations du chemin de fer, dans ce cas vous vous adressez à une gare qui accepte l'expédition des messageries (attention toutes ne se chargent pas de l'envoi des express); ou bien vous demandez la prise de vos colis à domicile; dans ce cas vous vous mettez en rapport téléphonique avec le centre routier le plus proche. (La liste des centres routiers avec leur numéro de téléphone a été publiée dans notre revue précédente.)

LE BULLETIN D'EXPEDITION.

Quelques renseignements — cela va de soi — sont indispensables pour assurer à votre envoi le meilleur acheminement et pour vous offrir le service qui correspond le mieux à vos convenances. Vous les porterez sur le bulletin d'expédition.

Celui-ci peut être obtenu dans les gares et bureaux ouverts au trafic des envois de détail.

Les mentions dont il s'agit, sont :

- votre nom et votre adresse,
- le nom et l'adresse du destinataire (le cas échéant son numéro de téléphone)
- la nature de la marchandise, éventuellement son encombrement, son poids,
- le nombre de colis,
- si l'envoi s'effectue franco ou non,
- si la marchandise doit être livrée à domicile (indiquer la localité exacte dans l'adresse) ou à la gare (indiquer laquelle),
- le montant à percevoir du destinataire à titre de remboursement.

Il vous suffit d'apporter ces indications sur le premier feuillet du bulletin d'expédition. Par l'intermédiaire des versos carbonés, elles sont transcrites sur les trois feuillets suivants. L'un de ces feuillets vous sera remis à titre de récépissé. Un autre sera remis au destinataire en même temps que l'envoi.

L'ETIQUETTE POUR LE COLIS.

Chaque colis doit être muni d'une étiquette, que peut vous procurer le chemin de fer. Vous y mentionnez le numéro du bulletin d'expédition ainsi que vos nom et adresse, et les nom et adresse du destinataire.

Compléter le bulletin d'expédition et créer la ou les étiquettes d'accompagnement, telles sont les seules opérations qui incombent à l'expéditeur qui ne fait appel qu'occasionnellement aux chemins de fer.

PLUS FACILE ENCORE POUR LE CLIENT REGULIER.

A partir du moment où vous traitez régulièrement avec la S.N.C.B., de nombreuses possibilités de simplification s'offrent à vous qui concernent tant les documents de transport que l'organisation même de vos expéditions.

Voici trois exemples :

1. Adaptation des documents de transport.

S.N.C.B.-COLIS, le service des chemins de fer expressément chargé d'organiser le transport des envois de détail, accepte des formulaires d'expédition préimprimés au nom de votre firme (voir modèle 1 page 6). Leur surimpression s'effectue même par ses soins et à sa charge, si vous êtes liés aux chemins de fer par un contrat de transport particulier. Mieux encore, à votre demande, ces formulaires peuvent être adaptés à l'organisation de votre entreprise, notamment à votre service de comptabilité, de sorte qu'en pareil cas il peut être possible d'obtenir en une seule frappe le bulletin d'expédition, la note d'envoi et la facture destinée à votre client (voir modèle 2).

DC 1809 bis (B)		BULLETIN D'EXPEDITION 1 VERZENDINGS- BULLETIN		LOTISSEMENT VERVOERVERDELING		GRANDE VITESSE N° N° IJLGOED		DC 1809 bis (B)		GRANDE VITESSE N° N° IJLGOED		GRANDE VITESSE N° N° IJLGOED		NOMBRE COLIS AANTAL COLLI					
DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				DATE D'EXPEDITION VERZENDINGSDATUM		DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				LOTISSEMENT					
				REFERENCE — REFERT										VERVOERVERDELING					
FRANCO - REMISE A DOMICILE — FRANKO - AANHUISBESTELLING						FRANCO - REMISE A DOMICILE FRANKO - AANHUISBESTELLING								DATE DATUM		REF.			
EXPEDITEUR — AFZENDER :						EXPEDITEUR — AFZENDER :				DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE				LOTISSEMENT					
TAXATION CONTRACTUELLE N°/N° CONTRACTUELE BEVRACHTING						SOUCHE POUR LE DESTINATAIRE 4								VERVOERVERDELING					
TISSUS — WEEFSELS				A PAYER PAR LE DESTINATAIRE TE BETALEN DOOR DE GEADRESSEERDE		STAM VOOR DE GEADRESSEERDE								DATE DATUM		REF.			
NOMBRE COLIS AANTAL COLLI		POIDS REEL WERK. GEWICHT		POIDS TAXE BEVR. GEWICHT		REMBOURSEMENT		NBR COLIS AANTAL COL.		POIDS GEWICHT		REMBOURSEMENT							
														DESTINATAIRE — GEADRESSEERDE					
														LOTISSEMENT					
														VERVOERVERDELING					
Reçu l'envoi : le / / à h.				SIGNATURE — HANDTEKENING										DATE DATUM				REF.	
Zending ontvangen : cp																			

modèle 2

2. Adhésion au pool des palettes « EUR ».

L'utilisation des palettes peut être envisagée non seulement pour l'envoi de vos colis au départ de votre entreprise, mais déjà préalablement pour la circulation dans vos installations depuis le stade de la fabrication jusqu'au stockage. Vous pouvez grouper sur une palette, les envois destinés à plusieurs destinataires, desservis par le même centre routier d'arrivée.

3. Organisation de vos expéditions.

Vous pouvez vous entendre avec S.N.C.B.-COLIS au sujet du passage de ses camions pour l'enlèvement de vos marchandises.

ET LE CLIENT QUI UTILISE UN ENSEMBLE ELECTRONIQUE DE GESTION ?

Si vous vous trouvez dans le cas, vous avez tout intérêt à demander l'assistance des techniciens de S.N.C.B.-COLIS. Ceux-ci vous aideront à intégrer dans le processus de travail de votre ensemble électronique de gestion, les concepts relatifs aux expéditions de détail, à la division du territoire en centres routiers et aux rapports financiers avec le chemin de fer; mais ces données ne peuvent être traitées par les ordinateurs que si elles y ont été adaptées au préalable. A cette fin on tend à simplifier les formules de taxation, à adapter les bulletins d'expédition (modèle 3), les étiquettes d'identification des colis et les bordereaux récapitulatifs des envois.

Dans de telles conditions les ordinateurs peuvent vous offrir rapidement et à moindre frais les factures, les notes d'envoi, les bulletins d'expédition, le regroupement des envois par centres routiers de destination, les tableaux récapitulatifs, le total des frais de transport de la journée, etc....

En outre tout un éventail de possibilités s'ouvre à vous notamment pour l'établissement de vos statistiques.

Ceci ne constitue que quelques indications sommaires; elles montrent à suffisance que S.N.C.B.-COLIS est à même de vous offrir un service de qualité, que les formalités qui accompagnent le transport sont limitées, et surtout qu'elles peuvent être réduites encore par une entente avec ses services.

N'hésitez pas à lui soumettre vos problèmes; vous trouverez une collaboration précieuse à l'adresse suivante :

S.N.C.B.-COLIS

80, RUE DU PROGRES,

BRUXELLES 1

Tél.: 18.60.50 ext. 1410 et 1411.

DC 1809 quater (B)	↑ VERZENDINGS BULLETIN BULLETIN D'EXPÉDITION	STATION VAN BESTEMMING GARE DE DESTINATION	VERVOERVERDELING LOTISSEMENT	IJLGOED - GRANDE VITESSE N° 072												
GEADRESSEERDE — DESTINATAIRE				N° AANKOMST - N° D'ARRIVÉE Afzender — Expéditeur												
TERUGBETALING — REMBOURSEMENT		Geb. bij vert. - Perçu au dép.		Indicatif - Indicatif												
Fr.	Te betalen bij aankomst A percevoir à l'arrivée Terugbetaling - Remboursement.		Speciaal tarief N° 9102 Tarif special N° 9102 Forfaitaire coefficient Coefficient forfaitaire													
AAN HUISBESTELLING - REMISE A DOMICILE FRANKO - FRANCO DATUM - DATE		Voorschot - Débours Vracht en bijkosten Frais de transport et Acces.		Aant. colli - N. de colli Bruto gewicht - Poids brut												
		Totaal - Total Door het station bev. bruto gew. Poids brut reconnu par la gare		Boekhoudingsetiket - Etiquette comptable												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Aantal dozen Nombre de boîtes</th> <th>Bruto gewicht Poids brut</th> <th>Forfait. coeffic. Coefic. forfait.</th> <th>Gez. gewicht Poids cubé</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Aantal dozen Nombre de boîtes	Bruto gewicht Poids brut	Forfait. coeffic. Coefic. forfait.	Gez. gewicht Poids cubé					Zending ontvang. - Reçu l'envoi Op/le om à uur heures				
Aantal dozen Nombre de boîtes	Bruto gewicht Poids brut	Forfait. coeffic. Coefic. forfait.	Gez. gewicht Poids cubé													
Bruto gewicht - Poids brut				Geadresseerde - Destinataire												
Bij niet aflevering na 14 dagen terug zenden. Bij weigering onmiddellijk. En cas de non livraison renvoyez le colis après 14 jours. En cas de refus immédiatement.				Datum stempel bij vertrek Timbre à date au départ												
KOMMISSIE AFREKENING		DÉCOMPTÉ DE COMMISSIONS														
<ol style="list-style-type: none"> Zakencijfer tegen klantenprijs. Verkoopsbenodigheden. Demonstratie produkten tegen netto-prijs. Sub-totaal. Kommissie op n° 1. Bedrag aan verschuldigd. Overdrachtaks ten laste 		<ol style="list-style-type: none"> Chiffre d'affaires au prix client. Accessoires de vente. Produits de démonstration au prix net. Sous-total. Commission sur n° 1. Montant dû à Taxe de transmission à charge 														
M.																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		1	2	3	4	5	6									
1	2	3	4	5	6											
7		Datum - Date		N° - N°												
Taks door de vennootschap voldaan op het einde der maand. Zegels aangebracht op jaarlijkse opgave volgens ministeriële vergunning van 30/6/65.		Taxe payée par la société en fin de mois. Timbres appliqués sur bordereau annuel suivant autorisation ministérielle du 30/6/65.														

modèle 3

Une masse indivisible de trois cents tonnes est arrivée à Terte par la voie ferrée. C'est le plus lourd chargement sur un seul wagon réalisé jusqu'ici en Belgique. Il s'agissait d'un réacteur de synthèse provenant de Mulheim dans la Ruhr et destiné à la Société Carbochimique. L'acheminement de cette énorme pièce, précieuse pour notre industrie, a été rendu possible grâce à la collaboration des Chemins de fer des divers pays concernés par le transport.

Il a fallu pour ce chargement exceptionnel un wagon très particulier, composé en fait de deux demi-wagons de dix essieux chacun et muni sur chacun de ses deux éléments d'un bec porteur capable de tourner sur l'un ou l'autre de ses pivots en fonction des courbes de la voie empruntée. Les manœuvres sont commandées hydrauliquement par les convoyeurs à partir des cabines situées aux extrémités du wagon. En outre une installation téléphonique relie entre eux les divers postes du convoi.

Par ce transport, le chemin de fer a prouvé une nouvelle fois qu'il s'adapte résolument aux exigences toujours croissantes de l'industrie et que celle-ci trouve en lui son indispensable auxiliaire.

Trois cents tonnes sur un seul wagon



Le "Freightlinertrain" à Bruxelles et à Anvers

Le transport par transcontainers est en plein essor, en particulier dans le trafic empruntant la voie maritime.

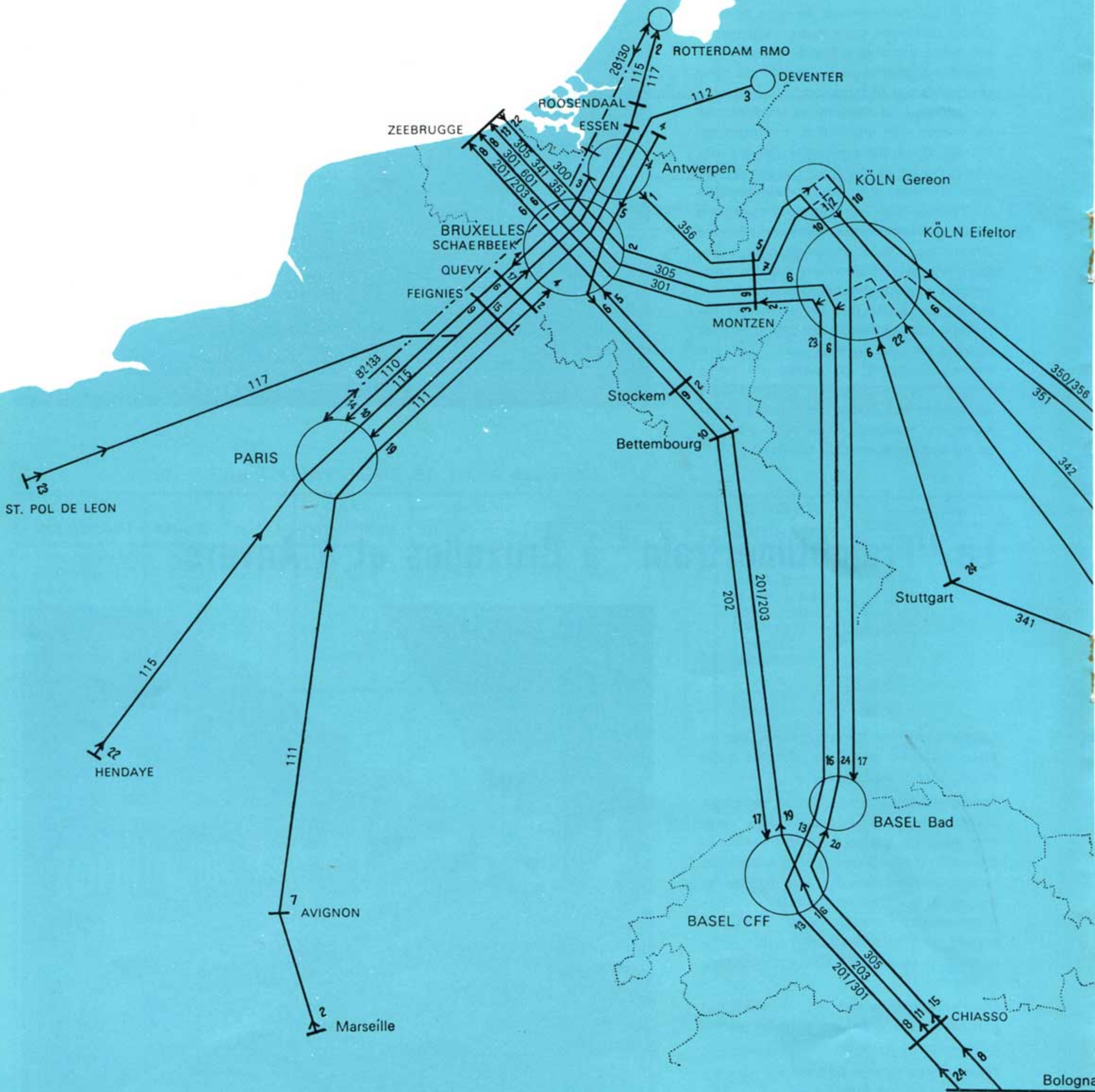
Pour permettre à la clientèle de se rendre compte des progrès réalisés dans cette technique de transport et des réponses que celle-ci offre à leurs multiples besoins, la Société Nationale des Chemins de fer belges, à la demande de l'Union Internationale des Chemins de fer (U.I.C.), a exposé un train spécial britannique comportant un éventail de 10 transcontainers différents.

Ce train a fait un tour sur le continent européen. En Belgique il a fait escale à Bruxelles et à Anvers.

Notre photo montre le train en gare du Quartier Léopold à Bruxelles.



Carte des trains TEEM
ou des trains assimilés
à des trains TEEM.



LEGENDE : ——— train TEEM

- - - - - trains adaptés à la technique rail-route

Par rapport à 1966, nous notons les modifications suivantes :

A. Transport par trains TEEM.

Le train Zeebrugge-Bâle comporte, comme précédemment, une tranche de wagons qui sont transférés à Cologne dans le train Anvers-Nuremberg. Les wagons venant d'Anvers peuvent, sans être triés, passer de la même façon dans le train à destination de Bâle.

Précédemment, ces trains comportaient uniquement des wagons destinés à des gares frontières qui devaient être atteintes via l'Allemagne du Sud, ainsi qu'à quatre gares importes du sud de l'Allemagne. Actuellement, ces trains acheminent des wagons à destination de la plupart des gares importantes du sud de l'Allemagne, à condition que le dédouanement ne doive pas se faire à la frontière.

B. Transport par trains aménagés pour la technique rail-route⁽¹⁾

Toutes les nuits, du lundi au vendredi, un train « rail - route » circule dans les deux sens entre Paris et Rotterdam.

D'une manière générale les semi-remorques qui sont chargées dans la région de Paris (± 100 km) sont remises à domicile dans la région de Bruxelles et d'Anvers le lendemain dans le courant de la matinée, et elles repartent chargées ou vides pour Paris, le jour même dans la soirée.

Le transport au départ ou à destination des centres situés plus au sud offre mainte-

nant un intérêt particulier, grâce aux correspondances favorables assurées en France.

La société Transport-Route-Wagon (T. R.W.), 49 C, Avenue du Port, à Bruxelles (tél. 25.94.54) se tient à la disposition de la clientèle pour lui fournir tous les renseignements utiles.

C. Transport par trains ordinaires.

Les relations entre les gares belges et les destinations situées dans le nord de l'Allemagne ou dans les pays limitrophes desservis par cette voie ont été remises au point. Il en résulte que les wagons chargés en Belgique peuvent atteindre le lendemain après-midi les correspondances à Aix-la-chapelle, à condition que le dédouanement ait été effectué au départ ou puisse se faire sur les voies de triage à Montzen.⁽²⁾

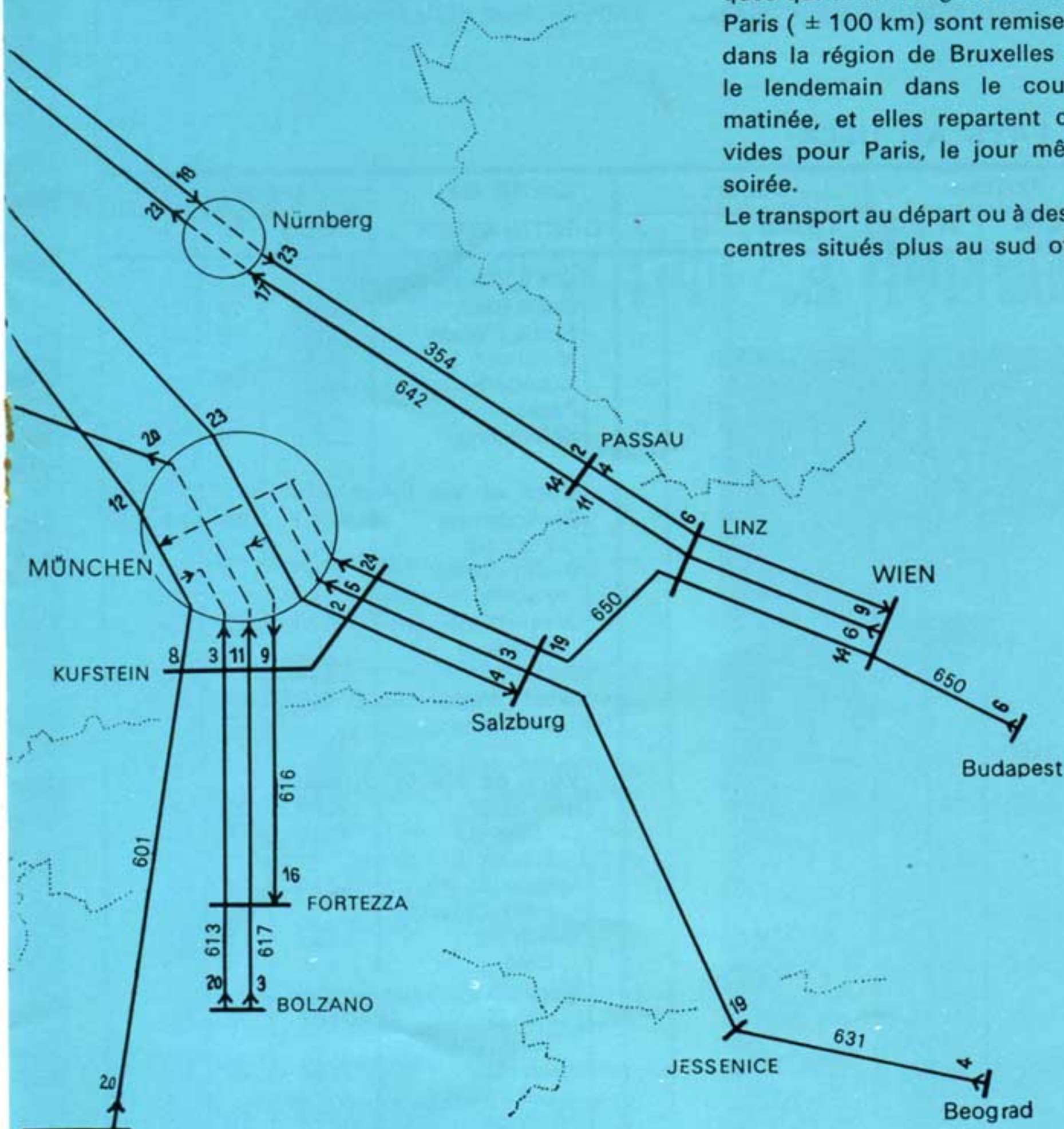
Cette organisation permet d'amener les wagons au début de la matinée du surlendemain à l'entrepôt de destination ou à la gare frontière.

Un jour plus tard le wagon arrivera à destination au Danemark ou en Allemagne de l'Est.

⁽¹⁾ La technique rail - route : voir notre no 3 (juillet 1966) page 8. Cette technique consiste dans le transport de semi-remorques routières sur des wagons de chemin de fer spécialement équipés à cet effet.

⁽²⁾ Les formalités douanières qui seraient particulièrement compliquées du fait de la nature de la marchandise ou celles à effectuer par des tiers ne peuvent avoir lieu dans les voies de triage.

Nouveaux horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger



GARES DESSERVIES

Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées seulement aux gares desservies.

RESTRICTIONS DANS LA CIRCULATION

Les TEEM 110 et 112 sont supprimés les dimanches et lundis.

Les TEEM 202 - 300 - 305 - 342 - 350 et 351 sont supprimés les lundis ou nuits de dimanche au lundi.

Le TEEM 115 circule du 1/11 au 30/4 environ.

Le TEEM 117 circule du 1/2 au 30/4.

Le TEEM 203 circule de Chiasso à Bâle SNCF jusqu'au 31/10 et à partir du 21/3 environ.

Le TEEM 601 est supprimé du 9/8 au 12/1.

Le TEEM 613 circule pendant la saison des primeurs et fruits.

Le TEEM 617 est supprimé les lundis; circule du 10/8 au 13/1.

Le TEEM 631 circule du 1/7 au 30/9.

Le TEEM 650 circule de Salzburg à München du 15/7 au 31/10 seulement.

NOTE : les nombres sur les lignes TEEM composés de trois chiffres sont les numéros du Train TEEM.

Les nombres composés de un ou deux chiffres seulement sont les heures d'arrivée ou de départ dans les gares.



I. VERS LA FRANCE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	20071	23	I	Quévy	TEEM 110	6	II	TEEM 110	6	II	Bordeaux		6	III
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Brest		13	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Clermont-Ferr.		8	III
Gent Oost	99156	18	I								Dijon		4	III
Gent (Zeeh.)	99158	23	I								Le Havre		4	III
Zeebrugge	TEEM 300	19	I								Limoges		4	III
Oostende	94101	21	I								Marseille		14	III
Essen	TEEM 112	4	II	Quévy	TEEM 112	11	II	TEEM 112	12	II	Nantes		5	III
											Nice		22	III
											Paris la-Chap.		14	II
											Rouen		6	III

II. VERS L'AUTRICHE, LA SUISSE ET L'ITALIE (VIA LA GARE FRONTIERE STOCKEM)

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	20071	23	I	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II								Chiasso	5496	3	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Milano	1805L	21	III
Essen	TEEM 202	4	II								Roma	5773	22	IV
Gent (O.)	99156	18	I								Buchs (SG)	5157	9	III
Gent (Zeeh.)	99158	23	I								Wien (Matzl.)	1675	19	IV
Kortrijk	84346	21	I											
Oostende	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	23	I											

(1) TEEM 202 ne prend au départ de la Belgique que des envois dédouanés. = exclusivement des périssables.

III. VERS L'ALLEMAGNE ET PAYS AU DELA

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	20071	23	I	Montzen	TEEM 356	4	II	5546	5	II	Vers l'Allemagne			
Antwerpen (Z)	22339	22	I								Basel Bad	5544	17	II
Essen	22361	19	I								Furth. i. Wald	6041	6	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								München	5434	23	II
Gent (O.)	99156	18	I								Nürnberg	5422	18	II
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Passau	5598	2	III
Kortrijk	84346	21	I								Schirnding	6005	8	III
St.-Niklaas	99158	20	I								Vers et via l'Autriche			
Oostende (Zh.)	94101	19	I								Brennero via	G 13	14	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	Kufstein										
				Budapest via	63	8	IV							
				Passau										
				Jesenice via	1975	23	III							
				Salzburg										
				Salzburg	5494	4	III							
				Wien (West)	G 818	9	III							
				via Passau										
				Vers et via la Suisse										
				Bâle SBB	9094	23	II							
				Chiasso via	14580	4	III							
				Bâle (1)										
				Milano via (1)	5555	4	IV							
				Bâle-Chiasso										
				Zürich via	5157	15	III							
				Bâle										
				Vers la Tchécoslovaquie										
				Plzen via	7108	24	III							
				Furth. i/W										
				Plzen via	7534	22	III							
				Schirnding										
				Praha via	5572	19	IV							
				Furth. i/W.										
				Praha via	4584	24	III							
				Schirnding										

(1) Exclusivement des périssables.

H = heure

J = jour.

MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES

I. VERS LA FRANCE

GARE DE DEPART	TRAIN	Arrivée		GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée								
		H	J		TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		H	J							
Essen Antwerpen (Zd) Antwerpen DS Gent (O.) Gent (Zeeh.) Oostende Zeebrugge Bruxelles (TT)	28300	12	II	Quévy	28300	16	II	28300	17	II	Avignon Bordeaux Chateauroux Clermont-Ferr. Le Havre Le Mans Lyon G. Marseille Nancy Nantes Nice Paris-la-Chap. Paris La Villette Paris Bat. Perpignan Rennes Rouen Toulouse	17	III							
	20305	1	II									13	III							
	20075	5	II									13	III							
	90216	22	I									2	IV							
	90011	23	I									13	III							
	94101	19	I									19	III							
	TEEM 300	22	I	18	III															
	18153	3	II	2	IV															
				14	III															
				24	III															
				1	IV															
			2	III																
			5	III																
			6	III																
			2	IV																
			17	III																
			8	III																
			15	III																
Montzen Liège (G.) Charleroi (SQ)	47300	10	II	Jeumont	47300	14	II				Bordeaux Le Havre Le Mans Lille Paris-la-Chap. Paris Bercy Rennes Rouen Toulouse	13	III							
	40084	21	I	»	77338	7	II					13	III							
	70053	1	II	»	77348	9	II					19	III							
Montzen Montzen Visé	47310	1	II	»	47310	6	II				Lille Paris-la-Chap. Paris Bercy Rennes Rouen Toulouse	1	III							
	47304 47304	22 22	I I	»	47304	2	II					14 6 5 5 9	II III III III III							
Antwerpen (DS) Bruxelles (TT) Essen Gent (O.) Gent (Zeeh.) Montzen Oostende (Z.) Zeebrugge	29154	22	I	Mouscron	98328	9	II	80262	11	II	Bordeaux Le Mans Lille Lyon Marseille Paris Rennes Roubaix Toulouse	19	III							
	19152	3	II									19	III							
	22361	19	I									23	II							
	90216	22	I									18	III							
	90011	23	I									2	IV							
	49303	24	I									5	III							
	94101	19	I									17	III							
	TEEM 300	22	I									22	II							
2			2	IV																
Antwerpen (DS) Antwerpen (Zd) Bruxelles (TT) Gent (O.) Gent (Zeeh.) Liège (G.) Kortrijk Oostende (Z.) Verviers Zeebrugge Liège Verviers	20071	23	I	Stockem	26320	8	II	26320	10	II	Belfort Colmar Metz Mulhouse Nancy Strasbourg									
	20305	1	II																	
	16308	23	I									»	16308	6	II	66352	12	II	12	III
	90216	22	I									»	26304	15	II	66309	17	II	6	III
	90011	23	I	»	26304	15	II	66309	17	II										
	40007	18	I	»	46308	19	II	66330	22	II										
	84346	20	I	»	26304	15	II	66309	17	II		1	III							
	94101	19	I	»	26304	15	II	66309	17	II		7	III							
	44342	21	I	»	46308	19	II	66330	22	II		5	III							
	94341	11	I	»	16308	6	II	66352	12	II		7	III							
	40007	18	I	Gouvy	44320	3	II	31724	6	II										
	41151	20	I																	

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 28-5-67. Ils sont susceptibles de modifications.

II. VERS L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE ET LES PAYS NORDIQUES

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Montzen	24320	1	II	6141	10	II	Aachen (W)	6143	11	II
	24324	3	II	»	24324	7	II				Bremen	5105	24	II
Antwerpen (Z)	24323	24	I	»	24323	7	II				Dortmund (S)	5249	24	II
Bruxelles (TT)	14310	22	I	»	14310	2	II				Duisburg	5117	16	II
Charleroi (SQ)	76315	19	I	»	64306	7	II				Düsseldorf (D)	9833	19	II
Gent (Zeeh.)	90011	23	I	»	84346	5	II				Essen	5235	18	II
Gent (O)	90216	22	I	»	84346	5	II				Flensburg (W)	6857	9	III
Liège (G)	40007	18	I	»	44300	24	I				Hamburg	5105	3	III
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II				Hannover	5057	4	III
Oostende	94101	19	I	»	84346	5	II				Wuppertal	9461	1	III
Verviers	41151	20	I	»	44300	24	I				Münster	5105	24	II
Zeebrugge	TEEM 300	22	I	»	84346	5	II				Göteborg via Putgarden	6450	1	V
											Göteborg via Trelleborg	6404	6	V
											Kobenhavn (G) via Putgarden	2102	8	IV
											Padborg	9911	12	III
											Stockholm via Putgarden	6204	4	V
											Stockholm via Trelleborg	6202	5	V
											Frankfurt (M)	5300	1	III
											Köln (G)	5055	16	II
											München (S)	5238	9	III
								Salzburg	7711	15	III			
								Stuttgart	5438	2	III			
								7271	11	II				

III. VERS LES PAYS-BAS (1)

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	H	J
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J			
Antwerpen (DS)	22303	5	II	Essen	22303	6	II	22303	6	II	Amsterdam RTL	14	II
Antwerpen (Zd)	20305	1	II	Essen	12100 (2)	7	II	12100 (2)	8	II	Amersfoort	5	III
Bruxelles (TT)	10016	2	II								Dordrecht	7	III
Quévy	TEEM 111	2	II								Eindhoven	5	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I								Nijmegen	5	III
Gent (O)	90216	22	I								Rotterdam R.M.O.	13	II
Kortrijk	84346	21	I								Rotterdam Z	11	II
Oostende	94101	19	I								Groningen	12	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Utrecht	6	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Amsterdam RTL	6	III
Gent (O)	90216	22	I								Amersfoort	4	III
Kortrijk	84346	21	I								Dordrecht	7	III
Oostende	94101	19	I								Eindhoven	5	III
Mouscron	84346	20	I								Nijmegen	5	III
Zeebrugge	TEEM 300	22	I								Rotterdam R.M.O.	7	III
											Rotterdam Z	2	III
											Groningen	12	III
				Utrecht	6	III							
Erquelinnes	74300	4	II	Visé	44395	12	II	44395	12	II	Amsterdam RTL	6	III
											Amersfoort	5	III
											Dordrecht	7	III
											Eindhoven	3	III
											Nijmegen	4	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III(3)
											Rotterdam Z	3	III
											Groningen	9	III(3)
											Utrecht	4	III
											Amsterdam RTL	2	III
											Amersfoort	5	III
											Dordrecht	7	III
Liège G.	40007	18	I	Visé	44348	7	II	44348	9	II	Eindhoven	1	III
Verviers	41151	20	I								Nijmegen	8	III
											Rotterdam R.M.O.	9	III
											Rotterdam Z	1	III
											Groningen	9	III
											Utrecht	4	III
											Amsterdam RTL	15	II
											Amersfoort	17	II
											Dordrecht	7	III
											Eindhoven	8	II
Gouvy	44323	19	I	Visé	44323	21	I	44323	23	I	Nijmegen	13	II
											Rotterdam R.M.O.	6	III(3)
											Rotterdam Z	9	II
											Groningen	6	III
											Utrecht	13	II

(1) Ces plans ne sont pas applicables aux wagons arrivant à la gare front. le samedi ou le dimanche.

(2) Priorité pour les envois G.V.

(3) Ce plan n'est pas applicable aux wagons arrivant à Maastricht le vendredi - samedi - dimanche.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 28-5-67. Ils sont susceptibles de modifications.



Agent de gare préparant un bordereau de composition de train.

Les Chemins de fer ont, de tous temps, cherché à utiliser au mieux les wagons à marchandises dont ils disposent afin de répondre à la demande et à ses fluctuations, prévisibles ou non, avec un parc aussi limité que possible.

L'augmentation du coût unitaire des wagons modernes et la nécessité de réduire les charges d'amortissement et d'entretien, rendent ce problème de plus en plus aigu.

Chaque réseau surveille donc avec attention la durée du cycle de rotation de ses wagons qui constitue, toutes autres conditions étant égales, un véritable instrument de mesure de l'efficacité de son organisation des transports des marchandises.

Il va de soi que le client bénéficie directement de toute amélioration dans ce domaine, car elle se traduit par une réduction des délais d'acheminement des transports.

L'organisation traditionnelle qui s'est mise en place progressivement dans toutes les Administrations ferroviaires, comporte d'une part, un ensemble rigide constitué par des règlements, des consignes, des plans d'acheminement et des horaires de circulation des trains et d'autre part, un dispositif de coordination à plusieurs niveaux — trois en Belgique — chargé, en principe, d'adapter le plan de transport aux fluctuations de la demande.

Cette forme d'organisation était la seule concevable au moment où les moyens d'information rapides se limitaient au télégraphe ou au téléphone et où les zones d'action des organes de coordination étaient, de ce fait, peu étendues.

Aujourd'hui les progrès effectués dans le domaine des transmissions et dans celui du traitement des informations, permettent de concevoir un organe de coordination unique centralisé, à la fois plus souple et plus efficace et dont la zone d'action s'étend à l'ensemble d'un réseau tel que celui de la S.N.C.B.

la gestion centralisée du

On peut penser que si cet organe centralisé est capable de contrôler effectivement, dans le détail, les opérations qui se déroulent dans les gares, son rendement sera supérieur à celui d'une pyramide d'échelons de coordination décentralisés.

C'est dans cette voie que vient de s'engager la S.N.C.B., en créant un bureau central chargé de la gestion du trafic des marchandises pour l'ensemble du réseau.

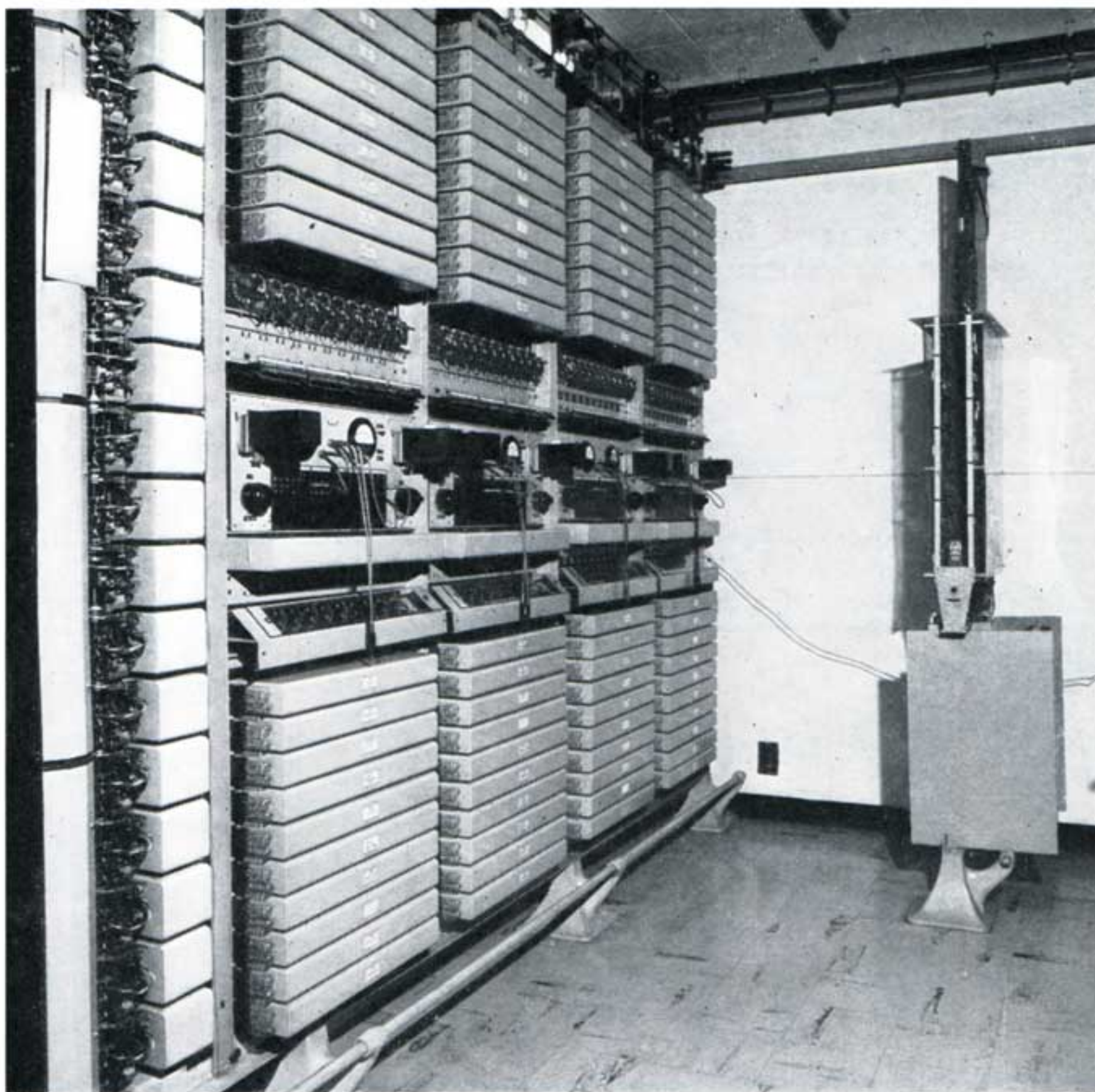
Le bon fonctionnement d'une telle organisation repose essentiellement, d'une

part, sur une information rapide et précise et d'autre part, sur la possibilité de transmettre sans délai, les ordres nécessaires aux services d'exécution.

Ces deux conditions préalables sont remplies par la mise en œuvre d'appareillages électroniques réalisés par l'industrie belge, à la demande de la S.N.C.B. et selon des conceptions originales développées par ses services d'études.

Le Centre de Gestion du Trafic des Marchandises est informé à tout moment de la situation des grandes gares de triage, qui constituent les nœuds du réseau ferroviaire, grâce à l'utilisation

Un équipement électronique automatique branché sur le central télégraphique dépouille au passage les bordereaux de composition des trains.



trafic des marchandises à la S.N.C.B.



Le Centre de Gestion du trafic des marchandises, informé à tout moment de l'évolution du trafic, coordonne l'utilisation des moyens d'action des gares et des dépôts de locomotives

systematique du réseau télégraphique de service pour la transmission entre gares des bordereaux de composition des trains. Un équipement automatique branché sur le central télégraphique, dépouille au passage ces bordereaux de composition de trains et en fournit instantanément un résumé au Centre de Gestion. Celui-ci connaît donc à tout instant le volume du trafic qui se dirige vers chaque gare de triage et celui qu'elle expédie.

Il est donc capable de prévoir les fluctuations qui se produiront, au cours des prochaines heures, dans les flots de wagons à acheminer et de juger de l'intérêt que peut présenter la mise en route d'un train facultatif ou, au contraire, la suppression d'un train régulier, d'adapter le plan de répartition des wagons

vides en fonction des disponibilités prévisibles, de prescrire des modifications d'acheminement, etc.

Outre l'intérêt « instantané » que présente ces renseignements, ils constituent une source de statistiques précieuse qu'on ne manquera pas d'utiliser par la suite.

En ce qui concerne la transmission des ordres, un réseau téléphonique spécialisé relie le Centre de Gestion du Trafic des Marchandises à toutes les gares importantes du réseau et aux dépôts de locomotives.

La suppression de tout intermédiaire dans le rassemblement des informations et dans la transmission des ordres, doit conduire à une coordination plus efficace des moyens d'action du chemin de fer.

Cette organisation ne constitue toutefois qu'une première étape. En effet, si elle introduit une gestion centralisée du trafic, le wagon, le transport en cours, conservent encore l'anonymat et se perdent dans des « courants de trafic » globaux.

L'étape suivante consistera à individualiser le wagon et le transport qu'il effectue et à exercer un contrôle constant sur chacune des opérations en cours.

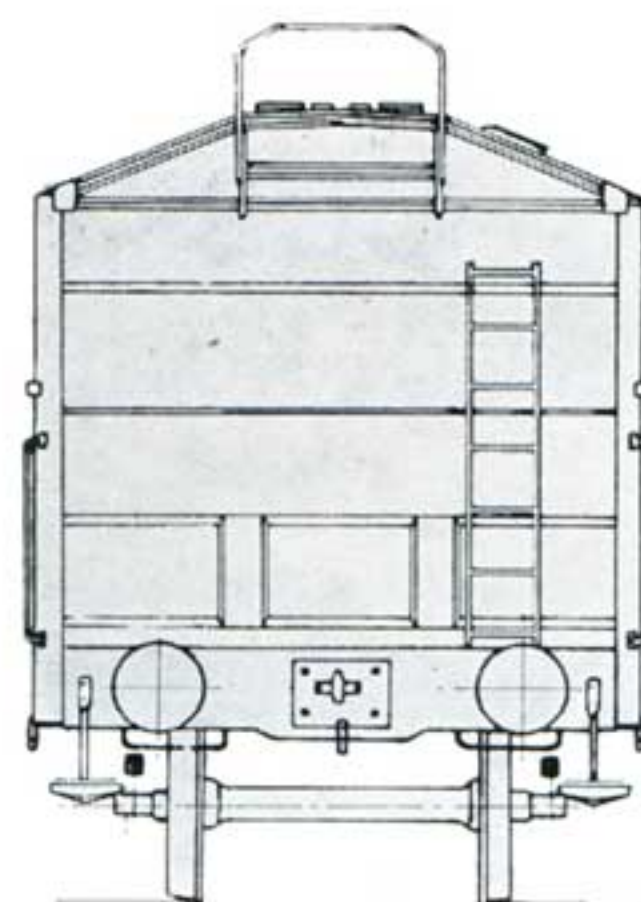
Lorsque cette étape sera atteinte, un certain nombre de problèmes connexes au transport viendront s'intégrer à cette gestion centralisée du trafic des marchandises. Ce sera le cas, par exemple, de la taxation des envois, de la comptabilisation des recettes et des dépenses propres à chaque transport, du règlement du contentieux en cas de litige, de l'adaptation des revisions d'entretien du matériel en fonction de ses prestations, ... S'il s'agit là, pour le moment, de perspectives d'avenir, elles ne sont toutefois pas utopiques. Divers éléments du système de gestion centralisée et intégrée du Trafic des marchandises sont en préparation. On peut citer entre autres, l'équipement des gares en téléimprimeurs, la prise en location d'équipements électroniques destinés au traitement local des informations dans la zone d'action de 4 gares de triage, (opérationnels au printemps 1968) la constitution d'un fichier complet du parc des wagons de la S.N.C.B., sur support mécanographique, créé à l'occasion de la renumérotation des wagons selon le code international.

* * *

Ces problèmes font l'objet de confrontations fréquentes sur le plan international, car il est évident que tous les réseaux ferroviaires européens s'y intéressent très activement.

Il apparaît que la S.N.C.B. dans ce domaine est à l'avant-garde et qu'elle joue souvent un rôle de promoteur. L'industrie belge, dont la S.N.C.B. est la plus grande entreprise, ne peut que bénéficier de cette position privilégiée.

Pour mieux recevoir
vos marchandises
des wagons
ouvrent tout grand
portes et toit



La S.N.C.B., soucieuse de mettre à la disposition de sa clientèle des wagons à marchandises capables de satisfaire les desiderata des plus exigeants a décidé d'entreprendre la construction de wagons spéciaux polyvalents de grande capacité à parois et toit coulissants.

Ces wagons, du type U.I.C. Tbis, sont représentés sur les photos ci-dessous. Ils conviennent au transport de marchandises normalement expédiées en wagons fermés: certains produits métallurgiques, machines, moteurs, céramiques et pierres réfractaires, pâtes à papier, rouleaux de papier, carton, balles de laine ou de coton, tous colis et produits emballés, etc. ...

Ils sont destinés plus particulièrement aux produits palettisés ou à manutentionner par chariot élévateur.

Caractéristiques.

Les caractéristiques principales de ces wagons sont reprises au tableau figurant à la page 19.

Avantages.

Les wagons à parois et toit coulissants réunissent les avantages de 3 différents types de wagons :

- des wagons fermés en ce qui concerne la protection contre le vol et les intempéries ;
- des wagons à toit coulissant, en ce qui concerne la possibilité de chargement et de déchargement par le haut ;
- des wagons tombereaux, en ce qui concerne la possibilité de chargement et de déchargement par le haut et, en plus, la possibilité de chargement et de déchargement bilatéral sur toute la longueur du wagon.

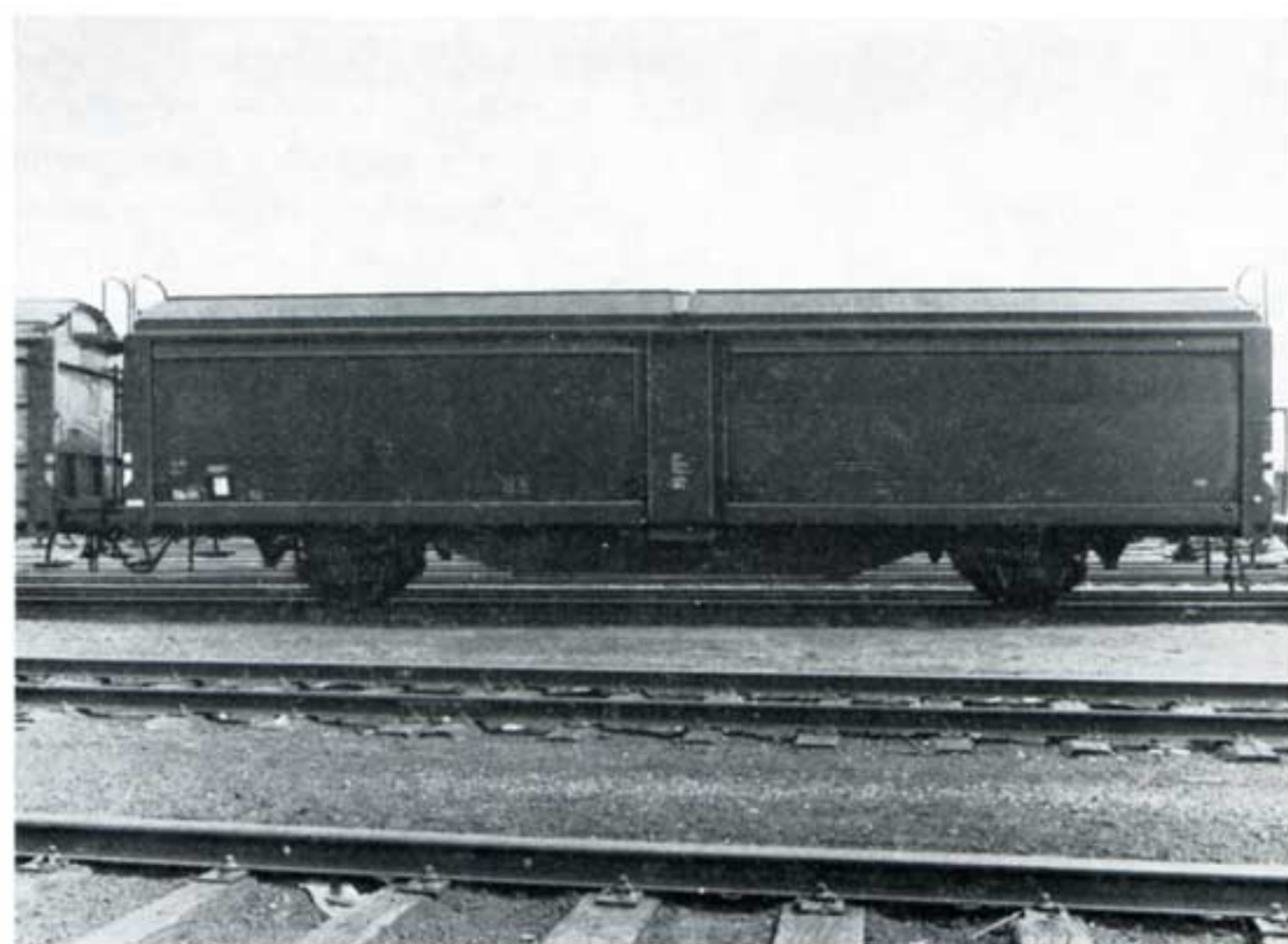
Les engins de levage les plus divers peuvent être utilisés pour la manutention des marchandises à transporter dans ces wagons :

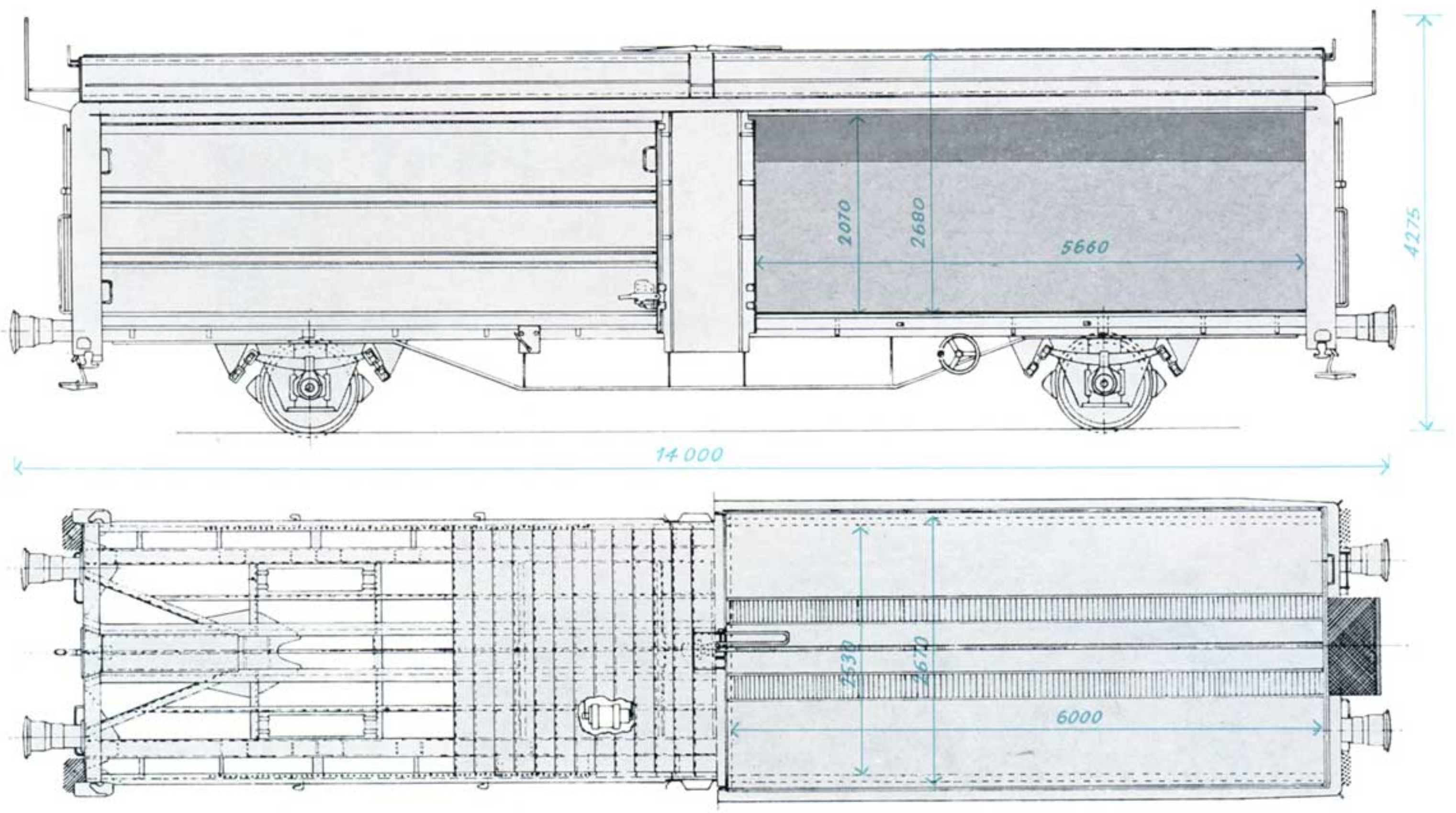
par le haut : chariot élévateur avec flèche de grue, grues, pont roulant ;

par les côtés : chariots élévateurs à partir du sol ou d'un quai surélevé, chariot transporteur avec rampe hydraulique ou non, etc.

Des cornières percées de trous destinées à la fixation de montants amovibles équipent chaque paroi latérale du wagon et facilitent le calage et l'arrimage de la marchandise.

Il n'y a aucun doute que la clientèle de la S.N.C.B. n'apprécie à sa juste valeur le nouveau type de wagon polyvalent mis à sa disposition pour le chargement et le déchargement plus rapides, plus simples





et partant plus économiques de marchandises de tous genres.

Le programme de construction porte actuellement sur un nombre limité de 300 wagons. Il s'étalera sur plusieurs années. Ce nouveau matériel ne pourra donc être mis à disposition que suivant les disponibilités du moment et pour des courants de trafic déterminés.



CARACTERISTIQUES

Charge utile maximum	25,5 t	
Tare du wagon	14,0 t	
Dimensions maximales du chargement	longueur	12,74 m
	largeur	2,67 m
	hauteur jusqu'au bord des parois latérales	2,28 m
	hauteur jusqu'au bord inférieur de l'entretoise du toit	2,71 m
	surface	33 m ²
Ouverture libre	de chaque demi-toit.	6,00 × 2,53 m
	de chaque demi-paroi latérale	5,66 × 2,07 m
Capacité volumétrique	jusqu'au bord supérieur des parois latérales	75 m ³
	jusqu'au bord inférieur de l'entretoise du toit	86 m ³

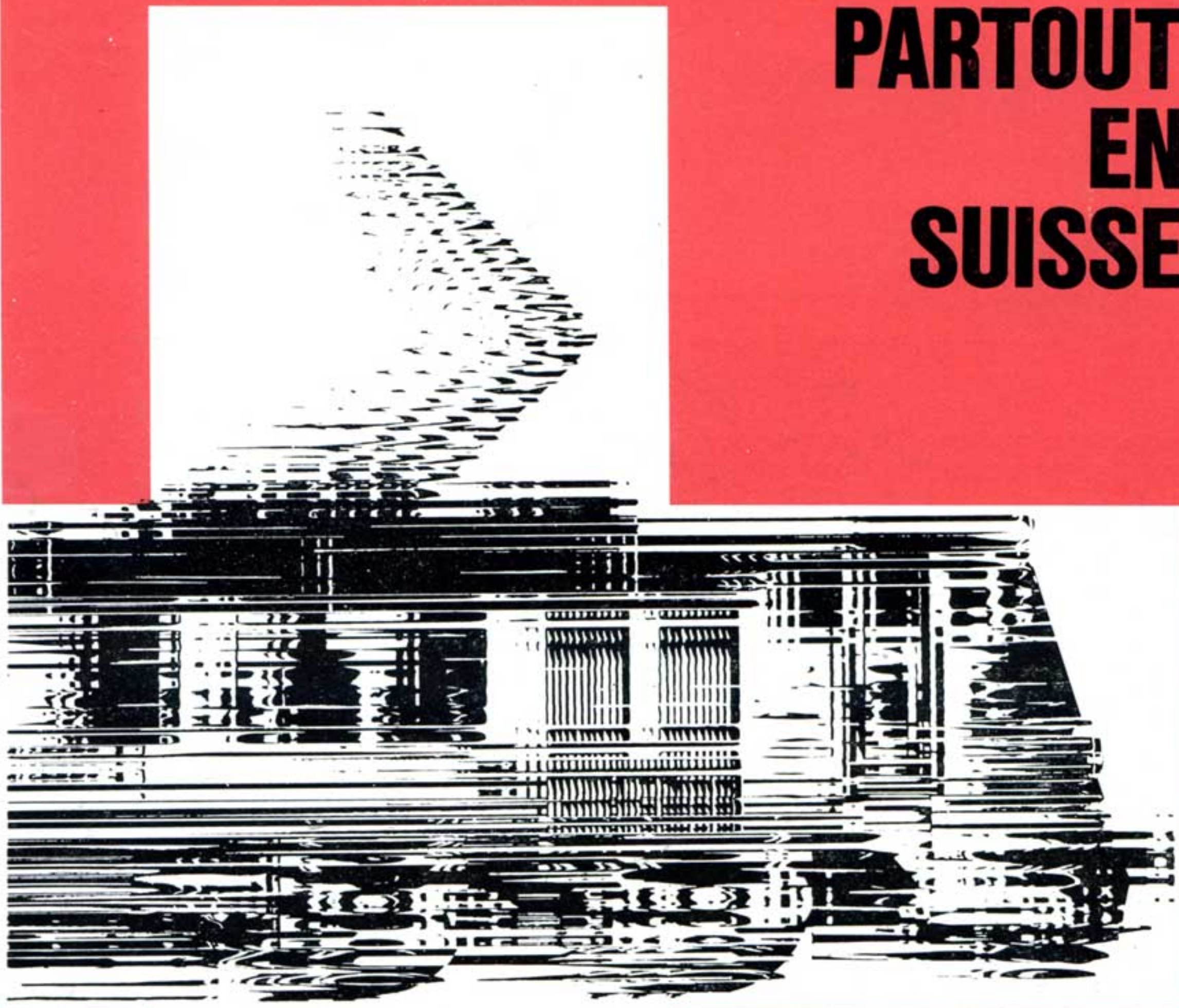
Plancher : en bois de 45 mm d'épaisseur
Charges maximales admises (t)

	A	B	C
	17,5	21,5	25,5
S	17,5	21,5	

Voir à ce sujet Informations S.N.C.B. n° 3 de juillet 1966.

Dimensions hors tout du wagon	longueur	14,00 m
	largeur	3,02 m
	hauteur	4,275 m

**PARTOUT
EN
SUISSE**



Pau Timken

BRUXELLES M.	D. 8.11
BALE	A. 15.35
LUCERNE	A. 17.23
BERNE	A. 17.42
ZURICH	A. 17.16
COIRE	A. 19.15
LAUSANNE	A. 19.00
GENEVE	A. 19.36
CHEMINS DE FER BELGES B 1967	

**EN TRAIN
LE JOUR
MÊME**