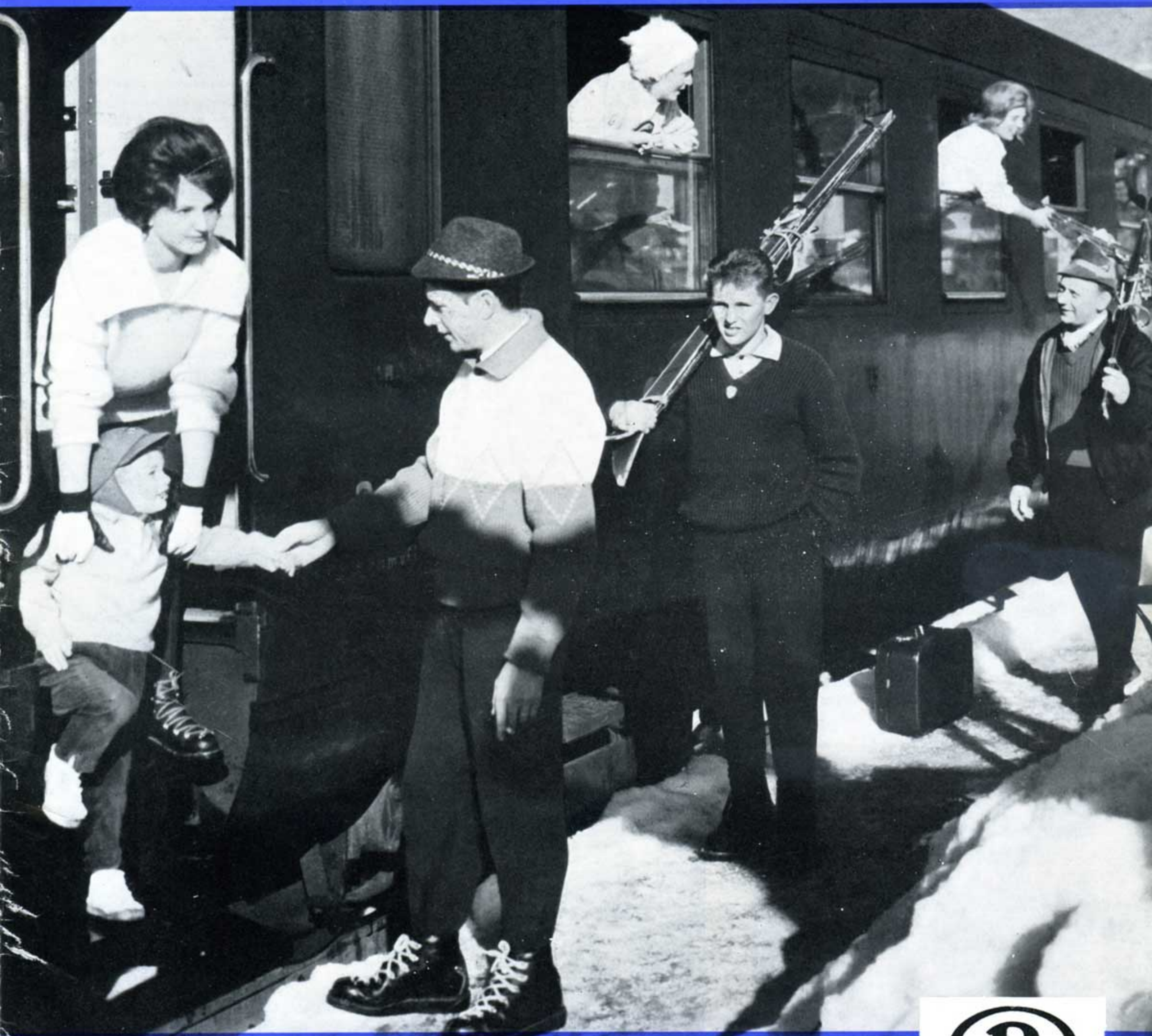


INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL NUMERO 5 / DECEMBRE 1967



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





NUMERO 5 — DECEMBRE 1967

Photo couverture :

Pour les vacances de neige qui connaissent une vogue toujours croissante, les chemins de fer représentent le moyen de transport idéal. Voir nos informations page 14.

	Page
Perspectives d'avenir pour le chemin de fer	2
Par la voie ferrée la Belgique livre aux Pays-Bas des wagons-poches de 800 t en charge	4
Intercontainer	5
L'électronique au chemin de fer	6
Les chemins de fer et la production du sucre	8
La convention « Pool »	10
Saison 68/69. De meilleures relations internationales pour les trains de voyageurs	12
Jours de départ des avions assurant le transport des colis postaux.	13
Vers les sports d'hiver	14
Les chemins de fer en France	15
Bruxelles - Londres en voiture-lits directe	15
Nouvelles tarifaires	15
Le nouveau numéro de téléphone de l'agence commerciale de Malines	15
Les chemins de fer italiens à Bruxelles	15
Pour vos emballages, l'estampille U.I.C. est une garantie	16
S.N.C.B.-COLIS présente les « COLLICOS »	17
Parc pour automobiles dans la gare de Bruxelles-Midi	18
Transport de marchandises vers la France. Taxe sur la valeur ajoutée	18
Informations S.N.C.B. - Sommaire 1967	19
Wagons modernes, économie rationnelle	20

Photos : BAUTERS
S.N.C.F.
Ciné-photos S.N.C.B.
F. PUTMAN

Lay-out : L. Tack

Impr. : Omega s.a., Anvers

PERSPECTIVES D'AVENIR POUR LE CHEMIN DE FER

A l'issue de la dernière session annuelle des cours d'information sur l'activité ferroviaire internationale qui s'est tenue au siège de l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.), à Paris, au mois de mai dernier, et a groupé 73 participants appartenant à 23 Administrations, M. Louis ARMAND, secrétaire général de l'U.I.C., a développé, à l'intention des stagiaires, les lignes directrices de l'évolution du chemin de fer au cours des années à venir. Nous avons estimé intéressant de résumer succinctement, à l'intention de nos lecteurs, les principaux thèmes évoqués dans cette causerie.

Il n'y a d'avenir pour le chemin de fer que dans la mesure où il saura forger lui-même les conditions de son renouveau. Cette application du principe de l'auto-régulation vaut aussi bien sur le plan de l'orientation générale des activités ferroviaires que sur celui de la psychologie proprement dite, tant il est vrai qu'une évolution profonde de la mentalité des cheminots s'avère tout aussi nécessaire que l'adaptation de l'outil de travail dont ils ont la charge.

Il serait certes simplistes de vouloir définir une fois pour toutes une politique unique et rigoureuse de modernisation des chemins de fer dont l'application, déjà problématique dans l'hypothèse de l'existence d'un seul réseau, ne pourrait évidemment se concevoir dans une réalité qui se caractérise par la juxtaposition de nombreuses Administrations et de situations économiques différentes. Il demeure néanmoins possible de définir un certain



nombre d'impératifs essentiels et généraux de l'évolution du chemin de fer et de dégager quelques grands commandements de son avenir, ayant valeur universelle, tout au moins pour les grands réseaux interconnectés d'Europe, qui représentent l'un des plus vastes ensembles ferroviaires du monde.

Il est tout d'abord réconfortant de constater que l'avenir du chemin de fer n'est plus contesté par personne, même aux États-Unis, alors que l'opinion était généralement répandue, il y a une vingtaine d'années, selon laquelle ce mode de transport, né avant l'automobile et l'avion, était nécessairement appelé à disparaître aussi le premier devant ses successeurs naturels. Il n'en reste pas moins que, sa position de monopole ayant cessé d'exister, il ne peut plus prétendre assurer partout n'importe quel trafic à n'importe quelle condition et qu'à sa polyvalence de jadis, doit se substituer une indispensable sélection de ses fonctions.

Dans le domaine des *voyageurs*, le Chemin de fer a incontestablement vocation d'assurer les transports massifs, aussi bien pour des motifs touristiques, puisqu'il permet de faire face aux migrations saisonnières des brumes vers le soleil, que pour des raisons d'ordre professionnel car, le jour où la politique d'aménagement du territoire et la présence de sources d'énergie auront permis d'industrialiser les régions ensoleillées, qui n'aura de cesse d'y exercer ses activités ?

Cependant, l'une des raisons essentielles qui sont garantes de l'avenir du chemin de fer réside dans son adaptation à « désencombrer ». Le monde moderne vit,

en effet, sous le signe de l'encombrement généralisé : celui des routes aussi bien que des cerveaux, voire même, dès à présent, celui du ciel et des aéroports. Or, il n'est pas contestable que le rail est particulièrement bien équipé pour décongestionner les grands centres urbains menacés d'asphyxie et relier entre elles les « mégalopolis », ces archipels de villes que seront les grandes agglomérations de l'avenir. C'est ainsi, par exemple, que l'on envisage, pour « soulager » Paris, de lui jumeler Pontoise, autour de laquelle serait édifié un complexe de quelque 400 000 habitants. L'une des conséquences immédiates de cette opération est la nécessité de prévoir une artère ferroviaire puissante reliant Pontoise à Paris.

Des liaisons intervilles de cette nature, sur des distances de l'ordre d'une cinquantaine de kilomètres, sont du reste tout à fait courantes tant aux Pays-Bas qu'en Suisse et il est tout aussi facile de tenir, dans la même journée, une conférence à Rotterdam et l'autre à Utrecht que de traiter, dans le même laps de temps, une affaire à Bâle et une autre à Zurich.

On entrevoit dès maintenant, dans cet ordre d'idées, le rôle fondamental que jouera la desserte ferroviaire dans le développement d'un grand chapelet de villes européennes, allant d'Amsterdam à Paris par Rotterdam, Anvers et Bruxelles et rejoignant Londres grâce à la mise en service du futur tunnel sous la Manche. L'avenir du transport voyageurs par fer ne peut naturellement se concevoir sans le développement des grandes vitesses. Est-il besoin de rappeler que les réseaux y travaillent activement ? Un Symposium se réunira du reste à Vienne au printemps 1968 pour se pencher sur ce problème et tenter de définir les grandes orientations à prendre à cet égard. Celles-ci se résument en définitive à deux directions : moderniser ce qui existe ou, si l'on veut dépasser un certain seuil — de l'ordre de 160 km à l'heure environ — faire délibérément du neuf, comme on s'y est résolu au Japon, lorsqu'on y a construit la ligne du Tokaïdo. Le problème est donc de savoir si l'on veut investir pour parfaire ou pour créer.

Si l'avenir du trafic voyageurs est tributaire de quelques grandes options — transports de masse sur des artères bien équipées, trafics interurbains, grandes vitesses —

celui du trafic *marchandises* est lié au développement des possibilités du rail sur deux plans : le rayon d'action et la puissance.

La première condition est, de loin, la plus facile à satisfaire : aucun obstacle ne s'oppose à réaliser de longs parcours sous réserve d'unifier de plus en plus le matériel, de façon à pouvoir disposer, dans n'importe quel pays, des pièces de rechange nécessaires. En matière de puissance, il paraît indispensable d'élever progressivement le tonnage des grands trains de marchandises. Les « super-railroads » de l'Europe de demain devraient voir circuler des trains-cargos d'un tonnage minimum de 5 000 tonnes. Rien n'est impossible dans ce domaine puisque certains pays réalisent dès maintenant des trains atteignant 12 000 et même 18 000 tonnes. Mais, bien entendu, l'augmentation du tonnage des trains et l'amélioration du débit des grandes lignes ne sont pas seulement liées à l'accroissement de la puissance de traction. Elles nécessitent, notamment, l'adoption de l'attelage automatique qui permettra, entre autres, la constitution de triages automatiques et facilitera la formation d'un nombre plus considérable de trains-blocs.

Enfin, le trafic marchandises doit se développer de plus en plus autour du container et, plus particulièrement, du transcontainer normalisé, de telle sorte que les opérations inévitables de transbordement entre modes de transport s'en trouveront facilitées et leur durée réduite. Cette évolution en contient du reste en germe une autre qui lui est directement liée : celle de la spécialisation du trafic. C'est ainsi qu'il y aura de moins en moins, à l'avenir, de wagons à « tout faire », et de plus en plus de matériel porte-containers, de wagons destinés au transport du minerai, etc. Ce matériel spécialisé sera souvent groupé en rames ou en trains-blocs, si bien que la diminution des opérations de tri s'inscrit dans le cadre des grandes perspectives d'avenir.

Si le chemin de fer nous paraît devoir s'orienter dans ces directions, son avenir réside essentiellement dans ses capacités d'organisation. On a pu craindre jadis que la nécessité d'organiser sur tous les plans ne finisse par l'emprisonner dans un carcan de règlements et ne le conduise à succomber sous le fardeau de la paperasserie. N'avait-on pas coutume d'affirmer



que lorsqu'il consommait une tonne de charbon, il lui fallait noircir un kilogramme de papier !

Notre grande raison d'entrevoir l'avenir avec optimisme se fonde sur les applications de l'automatisme et de la cybernétique au chemin de fer, qui s'y prête particulièrement bien parce qu'il dispose précisément déjà d'un arsenal de réglages. Ainsi, ce qui aurait pu se trouver à l'origine d'une catastrophe se révèle, aujourd'hui, comme une promesse d'avenir.

Les chemins de fer en sont d'ailleurs si parfaitement conscients qu'ils ont organisé, en 1963, un premier symposium international sur l'emploi de la cybernétique et qu'une deuxième manifestation de même nature s'est tenue à Montréal en octobre dernier. Qu'il s'agisse de réseaux appartenant à des pays à économie dirigée ou à économie concurrentielle, tous, sans exception, ont désormais placé leur confiance dans la cybernétisation.

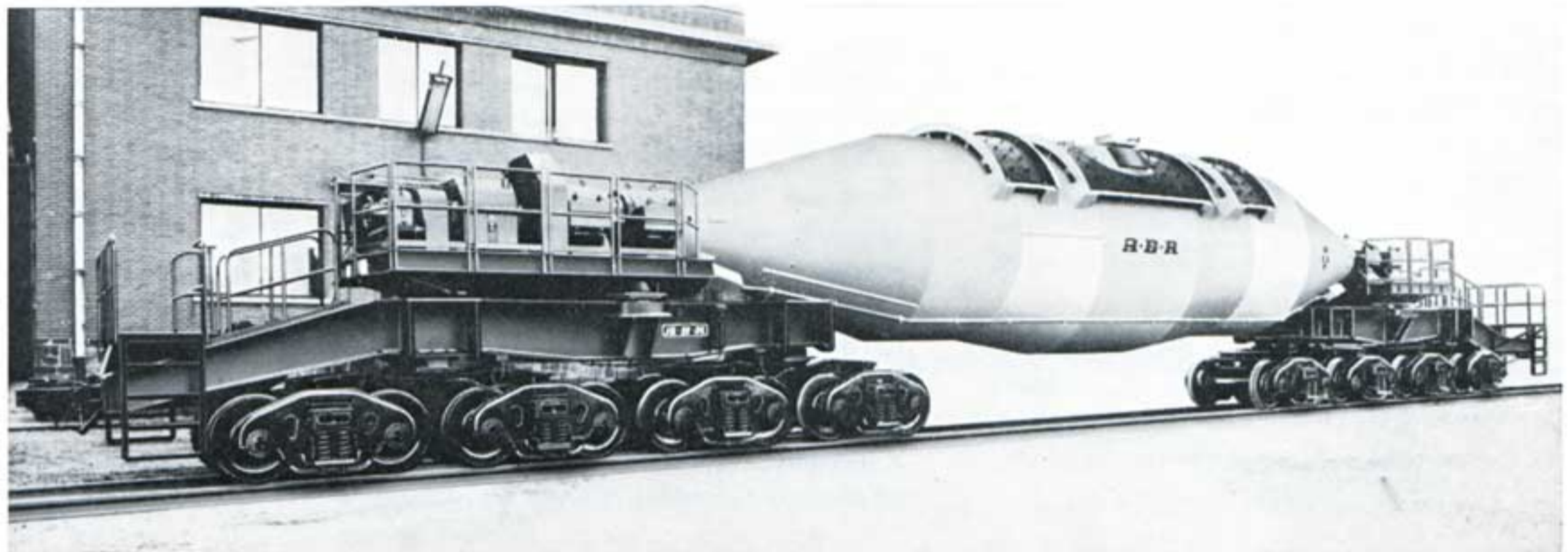
Aucun secteur essentiel de l'activité ferroviaire ne pourra, du reste, échapper à l'avenir à la cybernétique, qu'il s'agisse de la régulation des trains, de la répartition du matériel, de la gestion des stocks, de la location des places, de la tarification, etc. Dans tous ces domaines, la cybernétique se présente naturellement comme un facteur de puissance mais, plus encore sans doute, elle apportera la souplesse dans les conditions d'exploitation. Il en sera ainsi notamment de la rotation accélérée des wagons, de la circulation des trains grâce à l'amélioration de la signalisation et, surtout, de la tarification puisque le tarif cybernétique se présentera comme un montage dans le cadre duquel l'ordinateur calculera le tarif en fonction du prix de revient de l'opération.

Rien de tout cela ne serait possible, ni même pensable, sans un développement continu de la collaboration internationale. Comment pourrait-il en être autrement, d'ailleurs, puisque les réseaux nationaux

sont nécessairement complémentaires et qu'ils ont le privilège unique de n'être pas concurrents ? C'est, en effet, leur force de pouvoir forger ensemble et sans arrière-pensée un avenir commun dans lequel ils placent une telle confiance qu'une commission de « recherche prospective » sera probablement constituée au début de 1968 au sein de l'U.I.C.

Est-il nécessaire d'ajouter que l'indispensable collaboration au niveau des réseaux doit trouver son prolongement naturel dans la sympathie entre ceux qui en ont la charge ? Nous avons la satisfaction de penser que cette sympathie, qui est probablement l'un des rares domaines qui puisse échapper à la cybernétique et dans lequel l'ordinateur ne pourra jamais apporter aucun progrès à l'humanité, fait d'ores et déjà partie du patrimoine international des chemins de fer et que l'U.I.C. pourra poursuivre, à cet égard, ce qui est l'une de ses missions essentielles : resserrer les liens d'amitié entre tous les cheminots du monde.

Par la voie ferrée la Belgique livre aux Pays-Bas des wagons-poches de 800 T en charge



La Société des Hauts Fourneaux et Aciéries d'IJmuiden a passé commande à l'industrie belge d'une série de six wagons-thermos pour le transport de fonte en fusion à l'intérieur même de ses installations.

Le poids total en charge de chacun de ces wagons atteint 800 tonnes, ce qui à l'heure actuelle représente vraisemblablement le transport unitaire le plus lourd d'Europe occidentale.

Depuis juillet dernier, au rythme de un par mois, les six wagons géants ont été livrés à cette firme, dont les installations ferroviaires sont fort importantes : 180 km de voies, 800 aiguillages assurent les relations entre les divers départements de l'entreprise. Celle-ci possède en outre 868 wagons, 50 locomotives, 10 grues roulantes et déjà 20 wagons-thermos de plus petites dimensions.

Que cette firme, qui a produit près de

3 millions de tonnes d'acier en 1966, tire le meilleur parti de son équipement ferroviaire pour améliorer l'organisation de ses services intérieurs et son rendement, constitue un fait remarquable qui mérite réflexion.

Quant aux chemins de fer belges, ils se sont distingués une fois de plus, en assurant ces transports tout-à-fait exceptionnels par leur poids, leur volume et leur nature.

INTERCONTAINER

Société Internationale pour le transport par fer de transcontainers



La société internationale INTERCONTAINER est créée pour assurer la coordination et le développement du transport de transcontainers par chemin de fer. L'acte de constitution de cette société a été signé à Bruxelles le 5 décembre 1967 par les réseaux des chemins de fer fondateurs.

L'emploi de containers pour les transports terrestres et maritimes n'est pas nouveau. L'innovation réalisée par les Américains a été de concevoir et de construire des containers de grandes dimensions et des navires spécialement adaptés pour les transporter.

Les mesures prises par les réseaux ferroviaires européens ont pour objectif d'offrir le meilleur service possible au trafic arrivant dans les ports. Après avoir désigné les gares — environ 160 en Europe occidentale — susceptibles de recevoir ce trafic, on envisage d'adapter leurs équipements de manutention aux nouveaux besoins et d'organiser la desserte routière à domicile.

En outre, grâce à un tarif international il est possible de coter des prix directs sur les principales relations, au départ et à

destination des grands ports européens. Ces relations bénéficient des conditions d'acheminement les meilleures, grâce aux trains rapides de marchandises, TEEM, notamment.

La société internationale INTERCONTAINER entrera en activité dans les premiers mois de 1968. Il s'agit d'une société coopérative de droit belge réunissant les réseaux européens intéressés. Dès et déjà on compte parmi les membres : les chemins de fer allemands, belges, britanniques, danois, espagnols, français, hongrois, italiens, luxembourgeois, néerlandais, suédois et suisses. La direction générale de la société sera installée à Bâle.

L'objet d'INTERCONTAINER est d'offrir, en trafic international, un service complet et des prix « de bout en bout » sans que la clientèle ait à se préoccuper des phases successives du transport.

L'action de la société sera facilitée par les décisions communes prises au sein de l'Union internationale des Chemins de fer :
1. de construire ou de louer des *wagons spéciaux* de 18m50, conçus pour le transport des transcontainers.

2. de réaliser ou d'exploiter des chantiers terminaux spécialisés et équipés, qui pourront être reliés entre eux et avec les ports par des trains rapides réservés partiellement ou totalement au transport des transcontainers.

Ultérieurement, l'action de la société INTERCONTAINER ne se limitera pas au trafic maritime. Les transcontainers constituent en effet un excellent engin rail-route particulièrement bien adapté au transport ferroviaire.

Les chemins de fer européens sont convaincus de l'intérêt de cette nouvelle technique et envisagent pour l'avenir la mise en circulation entre les grands centres nationaux et européens de trains directs de transcontainers, dont les dessertes terminales, au départ et à l'arrivée, seront assurées par un service routier qualifié.

Ainsi, la souplesse du transport routier pourra se combiner au bas prix et à la sécurité du transport ferroviaire pour présenter un service réellement satisfaisant à la clientèle qui ne peut bénéficier de la desserte à domicile directe grâce à un embranchement particulier.

services de la Direction des Finances.

Cela signifie donc :

— que les documents de transport accompagnant les envois ne porteront plus l'indication du prix de transport, puisque les gares n'interviendront plus dans son calcul ;

— que la clientèle recevra des bordereaux de facturation indiquant, par envoi, le détail des frais de transport dus par décade, les décades étant fixées comme il suit : la première du 1^{er} au 10 du mois, la seconde du 11 au 20 du mois, la troisième du 21 jusqu'à la fin du mois.

Une telle réorganisation a rendu nécessaires diverses modifications qui concernent :

1. les tarifs, qui ont dû être adaptés au traitement mécanographique ;
 2. les documents de transport ;
 3. la facturation des frais de transport ;
 5. les délais et modalités de paiement.
- Le lecteur trouvera ci-après quelques commentaires sur ces différents points.

I. — TARIFICATION.

Les mesures prises s'inscrivent dans la voie de la simplification de la taxation et de la généralisation de certaines règles. Un nouveau fascicule VI, applicable aux envois taxés comme wagons complets sera édité au 1^{er} janvier 1968. Il remplacera les deux fascicules VI et VII utilisés actuellement et comportera plusieurs modifications importantes dans le domaine de la tarification :

1. Sera désormais considéré comme « envoi » (il y a lieu d'établir une lettre de voiture par envoi) :

— le chargement effectué dans un seul wagon (comportant une ou plusieurs marchandises) ;

— le chargement d'une même marchandise dans plusieurs wagons.

2. Les envois composés de plusieurs wagons seront taxés suivant la règle tarifaire dite « règle du poids moyen ». En vertu de cette règle, la moyenne des poids des chargements des wagons détermine la condition de tonnage applicable à un envoi.

Le prix unitaire correspondant à cette condition de tonnage est à multiplier par le poids total de l'envoi, les chargements de chaque wagon ayant préalablement été arrondis aux 100 kg supérieurs.

Lorsque le poids moyen des chargements des wagons sera compris entre deux conditions de tonnage, la taxation sera opérée sur la base des poids et prix unitaires afférents à la condition de tonnage immédiatement supérieure s'il en résulte un prix de transport moins élevé.

3. Les barèmes de prix de tous les tarifs seront dorénavant présentés selon les coupures de distances usuelles pour les tarifs généraux actuels 201 à 281 (marchandises C.E.C.A.). Les prix appliqués seront ceux qui correspondent à la distance médiane de la coupure.

Le fascicule IV des tarifs des marchandises (affectation des points tarifés, raccordements, clients) sera également réédité à la date du 1^{er} janvier 1968.

II. — NOUVELLE LETTRE DE VOITURE.

Les modèles de lettres de voiture utilisées en service intérieur ont dû être adaptés aux besoins nouveaux. Les modèles actuels ne pourront donc plus être utilisés à partir du 1.1.1968. La clientèle est invitée à s'approvisionner, auprès des services de vente habituels de la S.N.C.B. en formulaires du modèle nouveau qui sont déjà disponibles.

Les formulaires visés sont les suivants :
— D.C. 1810, complété par le formulaire D.C. 1810 ter, (pour les envois comportant plus de 13 wagons) pour le régime de petite vitesse ;

— D.C. 1811, pour le régime de grande vitesse.

Les clients qui disposeraient encore, au 1^{er} janvier 1968, de stocks d'anciens formulaires, pourront, jusqu'au 30.6.1968 en obtenir l'échange contre des formulaires du nouveau modèle, auprès des services de vente habituels de la S.N.C.B. Un exemplaire du nouveau modèle du D.C. 1810 est reproduit ci-contre.

La lettre de voiture constitue le document de base de l'information mécanographique. Le calcul correct du prix de transport, l'établissement d'une facture exacte, dépendent donc des énonciations qui ont été portées par le client en lettre de voiture. La S.N.C.B. se permet de formuler à ce propos deux conseils à sa clientèle.

Il est indispensable que les dénominations désignant les expéditeur et destinataire soient complètes et en tout cas conformes aux appellations officielles. En outre, des risques d'erreurs seront éliminés, si l'expéditeur tire parti de la possibilité de faire imprimer à l'avance sur la lettre de voiture, certaines données constantes, par exemple :

- le nom et l'adresse de l'expéditeur,
- le nom et l'adresse du destinataire,
- le numéro du contrat applicable,
- la dénomination de la marchandise (conformément à la nomenclature du tarif), suivie, si possible, de son numéro de code.

III. — FACTURATION.

Du point de vue de la facturation, il y aura deux catégories de clients :

— les clients avec lesquels la Société nationale a des relations d'affaires fréquentes ; ceux-ci recevront tous les dix jours, de la Direction des Finances de la S.N.C.B. des bordereaux de facturation, comme ci-contre, reprenant le détail des frais de transport par envoi. Des bordereaux de facturation distincts seront établis par gare, la gare prise en considération étant celle où sont normalement dus les frais de transport, c'est-à-dire la gare de départ pour les envois franco et la gare de destination pour les envois effectués en port dû ;

— les clients ayant des relations occasionnelles avec la S.N.C.B. ; ceux-ci seront invités par la gare intéressée à verser des arrhes dont le montant correspondra approximativement au prix du transport. A la fin de la période décadaire, ils recevront, à l'intervention de la gare intéressée, un bordereau de facturation établi pour chaque envoi effectué et indiquant le solde du compte (différence entre le montant des arrhes et les frais à payer).

Tout client qui souhaiterait nouer des relations d'affaires plus fréquentes avec la S.N.C.B. pourra, en s'adressant à la gare qui le dessert, obtenir tous renseignements qui lui permettront éventuellement de figurer parmi les clients de la première catégorie.

Les bénéficiaires des envois effectués sous le régime des contrats, continueront à recevoir des bordereaux de facturation établis par contrat.

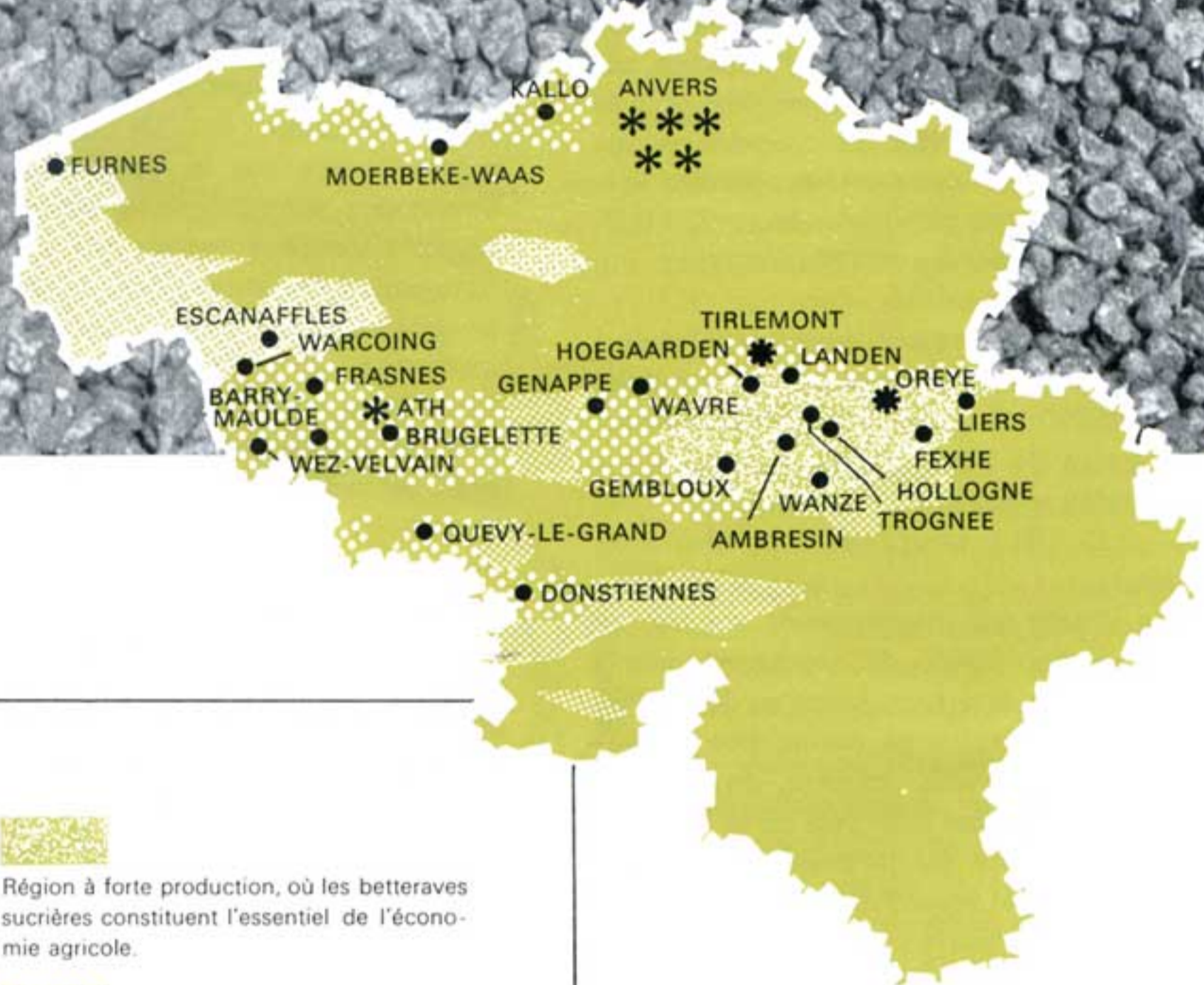
IV. — DELAI ET MODALITES DE PAIEMENT.

Au moment de la réception des bordereaux de facturation, c'est-à-dire 6 ou 7 jours après l'expiration de la décade, les clients disposeront de 5 jours ouvrables pour régler le montant des frais de transport dus.

Le paiement se fera, aux choix du client, aux comptes de la Direction des Finances de la S.N.C.B. à Bruxelles, désignés ci-dessous :

- C.C.P. 1010
- Banque Nationale de Belgique 86.055
- Société Générale de Banque AD/134
- Banque de Bruxelles A-00-125
- Kredietbank 3000/9144

En cas de contestation relative à des frais de transport le client joindra à l'appui de sa réclamation les bordereaux de facturation et les lettres de voiture (ou les duplicata des lettres de voiture).



LES

CHEMINS DE FER

et la production

du sucre

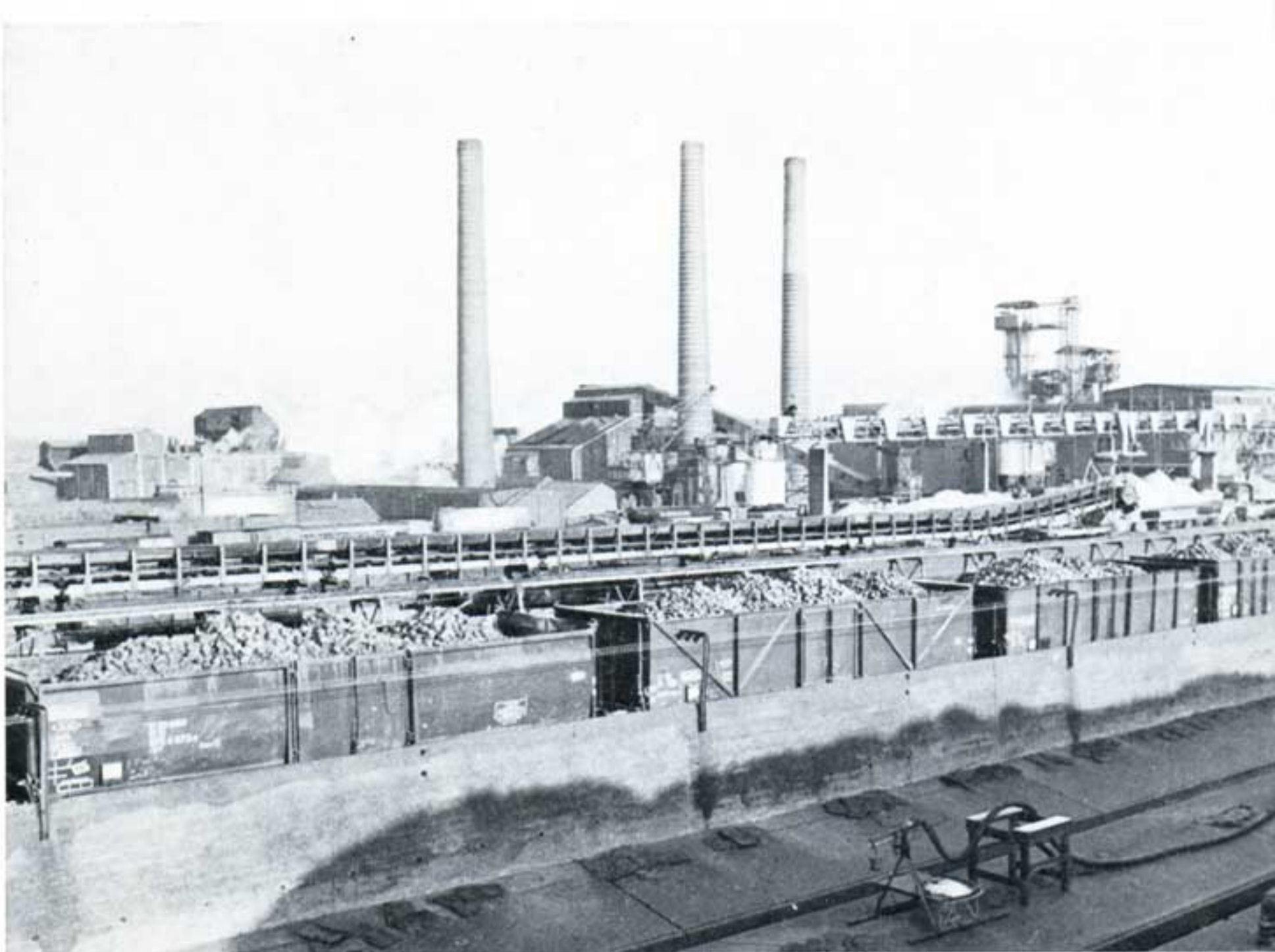
-  Région à forte production, où les betteraves sucrières constituent l'essentiel de l'économie agricole.
-  Région à forte production, mais où les betteraves ne forment pas la base de l'économie agricole.
-  Région à production faible.
-  Région à très faible production.
- Sucrierie.
- * Raffinerie.
- * Raffinerie et fabrique de sucre candi.

FEXHE = Fexhe-le-Haut-Clocher
 FRASNES = Frasnes-lez-Buissenal
 HOLLONGNE = Hologne-sur-Geer

On sait l'importance de la production du sucre dans notre économie nationale. Le transport y joue un rôle important, aussi bien pour acheminer les betteraves, les pulpes et le sucre brut que pour apporter à pied d'œuvre les matières premières nécessaires au traitement des betteraves sucrières, tel le charbon dont il faut 65 kg par tonne de betteraves traitées.

La récolte des betteraves sucrières connaît dans notre pays sa pleine activité d'octobre à décembre. Il en résulte un accroissement saisonnier du trafic qui pose des exigences auxquelles le chemin de fer doit faire face dans l'intérêt de l'économie nationale.

1



1. Chaque année, pendant près d'un trimestre, les betteraves sucrières circulent à flots continus vers les sucreries. Les chemins de fer jouent un rôle appréciable dans ce transport massif. Les wagons font ici la queue dans les installations de Grimde en attendant d'être déchargés.

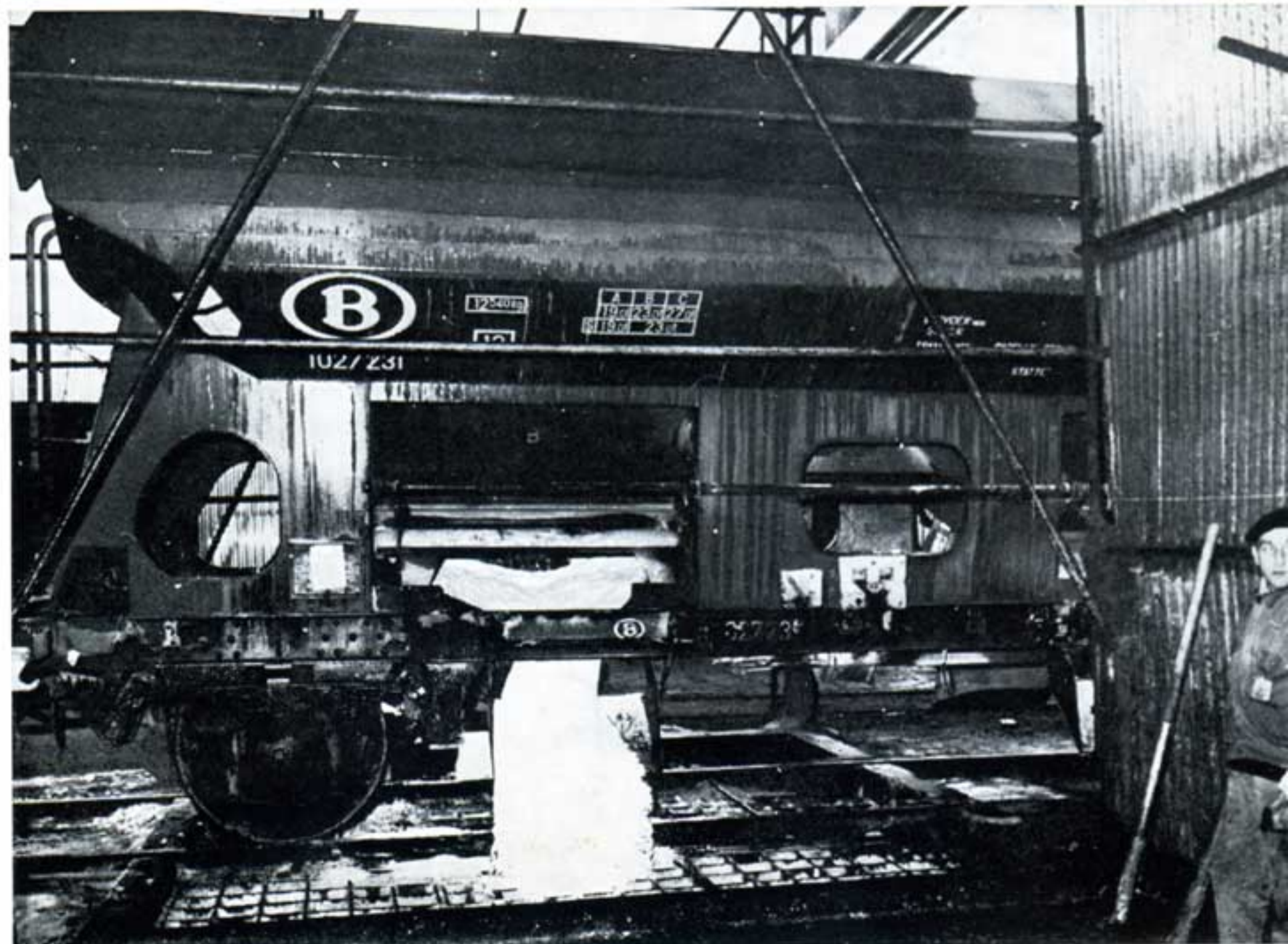
2



2. Tous les wagons de betteraves qui arrivent à Grimde sont culbutés. Le déchargement de chaque véhicule ne dure que quelques secondes. Les betteraves ainsi déversées dans des silos passent automatiquement, par l'intermédiaire d'une bande transporteuse, au parc de stockage où elles sont amoncelées.

3. Le sucre brut aussi est acheminé par la voie ferrée jusqu'à la raffinerie de Grimde. Ce transport se fait en wagon à déchargement automatique par gravité, ce qui simplifie beaucoup les opérations terminales.

3



LA CONVENTION «POOL»

le pool européen des wagons plats

On sait qu'il existe la Convention «EUROP» pour les wagons couverts et les wagons-tombereaux.¹

Rappelons qu'il s'agit d'un accord conclu en 1953 déjà entre les administrations ferroviaires des neuf pays suivants: Allemagne fédérale, Autriche, Belgique, Danemark, France, Italie, Grand-Duché de Luxembourg, Pays-Bas et Suisse. Son but est l'exploitation en commun d'un parc de wagons que ces administrations constituent ensemble; sans cesser pour autant de rester pleinement propriétaires

du matériel qu'elles apportent à la communauté.

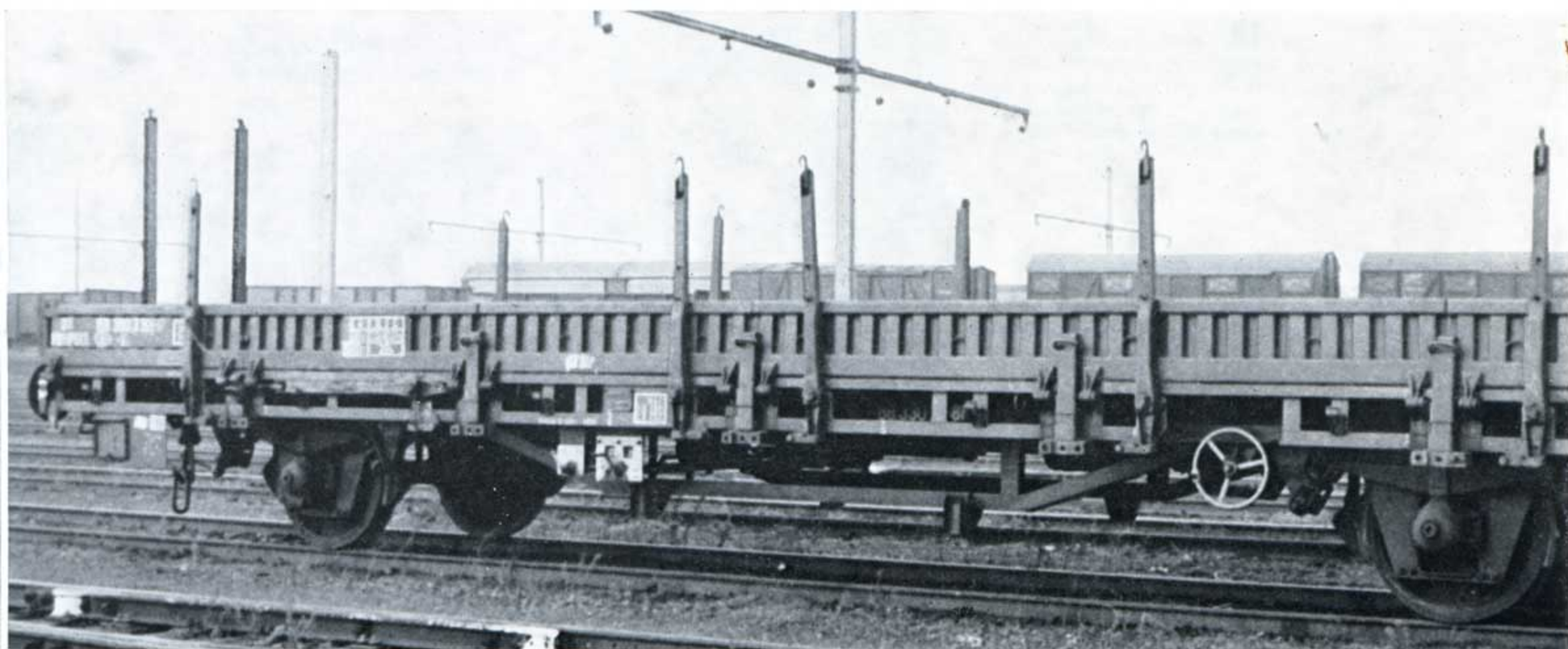
Le parc commun comprend actuellement quelque 200.000 wagons, couverts et tombereaux réunis, identifiables à la marque EUROP qu'ils portent sur chacune de leurs faces au-dessus du numéro du wagon.

On sait aussi que les objectifs principaux visés par cette convention ont été atteints: une augmentation indubitable du rendement des wagons, avec comme corollaire une diminution du nombre

total de wagons neufs à construire et à entretenir sur l'ensemble des réseaux de la communauté, et une économie importante du parcours à vide au bénéfice de tous les partenaires.

En vertu de cet accord, en effet, toute administration de la communauté peut utiliser un wagon EUROP, quelle qu'en soit la marque de propriété, comme ses wagons propres, en service intérieur et en service international.

C'est là pour chaque administration un évident progrès par rapport au wagon





non-EUROP de marque étrangère. Celui-ci, conformément au Règlement international RIV, auquel il reste soumis, doit si possible, être rechargé dans l'immédiat par le réseau qui le reçoit à destination de son administration propriétaire, sinon renvoyé vide à celle-ci. Or, cette possibilité de rechargement n'existe que dans environ 20 % des cas.

Quant aux parcours à vide, ils sont, en régime EUROP, réduits aux parcours de compensation, c'est-à-dire, à l'envoi ou

à la réception de wagons EUROP vides en vue d'équilibrer entre réseaux la balance des wagons chargés échangés. Le 1er janvier 1968 marquera le début d'une nouvelle étape dans l'utilisation en commun de wagons par des groupes d'administrations européennes.

A cette date, un nouvel accord, dit convention « POOL » entrera en vigueur pour environ 38.000 *wagons plats à deux essieux*, du type unifié ou normalisé préconisé par l'Union internationale des chemins de fer (U.I.C.).

Autant dire que la convention « EUROP » sera appliquée à ces wagons plats, car qu'elle soit « POOL » ou « EUROP », l'une et l'autre de ces conventions sont, dans le principe, de nature à procurer exactement les mêmes avantages à leurs adhérents.

S'il a fallu un autre mot (POOL) pour désigner la nouvelle Convention et pour identifier les wagons qu'elle va gérer, c'est simplement parce que ses signataires ne sont pas, en nombre, exactement ceux de la Convention EUROP. Ils ne sont que 8 au lieu de 9, car, malheureusement, il y manque l'Autriche.

La raison en est que toute communauté d'utilisation des wagons suppose remplies certaines conditions: une normalisation suffisante du matériel exploité en commun, rendant possible la compensation en nature, et un certain développement du trafic réciproque pour ce matériel. Le réseau autrichien a estimé lui-même que ces conditions n'étaient pas réalisées,

en ce qui le concerne, pour les wagons plats à deux essieux.

C'est pour le même motif d'ailleurs que la nouvelle communauté ne verra le jour qu'en 1968, quinze ans après sa devancière: il a fallu attendre une réalisation suffisante entre les huit, des conditions que nous venons de citer.

Son aînée, la communauté EUROP ayant rempli ses promesses, on espère fermement que sa cadette ne décevra pas.

Seul signe extérieur de cette préparation, l'apparition çà et là, dans nos gares, de wagons plats portant, entre autres, l'inscription 01 RIV-POOL précédant le numéro du wagon. Ce marquage d'identification a commencé dès février dernier et se poursuivra tout un temps encore, étant entendu qu'il n'a aucune signification particulière avant le 1er janvier 1968. Ainsi, sans bruit, peu à peu, mais sûrement se construit l'Europe des wagons.

D'autres types de véhicules, vraisemblablement, viendront se joindre dans l'avenir à la famille, immense déjà, des wagons communautaires.

On envisage maintenant une communauté de wagons plats à bogies. Mais il faut dans ce domaine, nous l'avons dit, un certain temps pour que les choses arrivent à maturité. Nous croyons toutefois que les délais deviendront moins longs, le processus tend à s'accélérer, car de plus en plus l'on pense et l'on agit « européen ».

¹ Voir « Informations S.N.C.B. » numéro 1, février 1965.





SAISON 68/69

de meilleures relations internationales pour les trains de voyageurs

La conférence européenne des horaires des trains de voyageurs et des services directs, qui s'est tenue cette année à Paris du 27 septembre au 6 octobre, a établi les nouveaux horaires des trains internationaux pour une période d'un an, prenant cours le 26 mai 1968.

Nos lecteurs trouveront ci-après un résumé des améliorations les plus intéressantes qui interviendront à cette date.

Les trains T.E.E.

— 160 km/heure! Telle est la vitesse maximale qu'atteindra désormais le T.E.E. Paris-Bruxelles-Amsterdam. Il en résultera un gain de temps de 10 minutes. Le trajet Bruxelles-Paris sera effectué en 2h.20 au lieu de 2h.30, à la vitesse moyenne de 134 km/h. Pour répondre au désir de nombreux voyageurs, l'heure du départ à Bruxelles des T.E.E. du soir à destination de Paris sera avancée quelque peu. L'heure d'arrivée à Paris du dernier de ces trains a été fixée à 23h.02 au lieu de 23h.28.

	T.E.E.	62	72	64	74
AMSTERDAM	D.	—	8.54	—	18.00
BRUXELLES-MIDI	D.	7.30	11.42	17.14	20.42
PARIS	A.	9.57	14.02	19.39	23.02
	T.E.E.	71	61	73	63
AMSTERDAM	A.	12.25	—	22.50	—
BRUXELLES-MIDI	A.	9.40	14.10	20.05	23.09
PARIS	D.	7.20	11.45	17.45	20.42

— Amélioration aussi pour la relation, de soirée Cologne-Anvers. Le délai d'attente à Cologne prévu pour assurer la correspondance avec les T.E.E. Rheingold et Rheinpfel est réduit de 18 minutes.

LES TRAINS AUTOS-COUCHETTES.

Au cours de l'été 1968 deux nouvelles relations au départ de Schaerbeek (Bruxelles) viendront élargir l'éventail des services déjà existants: l'une vers Toulouse deux fois par semaine, l'autre vers Salzbourg une fois par semaine.

19.13	↓	Schaerbeek	↑	9.40	17.14	↓	Schaerbeek	↑	10.34
8.22	↓	Toulouse	↑	20.49	6.30	↓	Salzbourg	↑	21.33

DE NOUVELLES POSSIBILITES DE DORMIR CONFORTABLEMENT DANS LE TRAIN.

A destination de SPLIT.

La Yougoslavie continue d'attirer de nombreux touristes. C'est pourquoi une voiture-couchettes sera ajoutée en été au Tauern-express entre Ostende et Split; cette amélioration sera certainement fort appréciée de la clientèle.

A destination de VINTIMILLE.

Compte tenu de l'accroissement du trafic à destination de la Côte d'Azur, les trains de nuit Bruxelles-Vintimille et vice versa comporteront, à partir du 26 mai 1968 deux voitures-lits entre Bruxelles et Vintimille. Il s'agit du train 144 en direction du sud et du train 109 dans le sens inverse.

A destination de MOSCOU.

Le train Ostende-Moscou comporte chaque jour en été une voiture-lits. A titre d'essai une voiture-lits y sera aussi incorporée deux fois par semaine en hiver.

REDUCTION DU TEMPS DE PARCOURS.

— Le temps de parcours entre Paris et Copenhague du Paris-Scandinavie-Express sera réduit de 20 minutes (départ de Paris à 15h.03) et de 40 minutes en sens inverse (arrivée à Paris à 15h.16.)

— Gain de temps de 10 minutes sur la relation Liège-Luxembourg-Bâle du fait de la suppression du changement de locomotive à Gouvy.

Des améliorations d'horaire très appréciables sont doré et déjà prévues pour la saison d'hiver 1968/1969:

La relation Paris-Copenhague connaîtra une nette amélioration, due à l'électrification de la ligne Osnabrück-Hambourg. Le parallèle de l'horaire actuel du Nord-Express et de son horaire pour la période d'hiver 68/69 met en évidence les avantages qui en résulteront.

actuel- lement	hiver 68/69		hiver 68/69	actuel- lement
20h.20	21h.05	Paris	8h.49	8h.12
22h.55	23h.37	Charleroi	6h.16	5h.36
23h.35	0h.20	Namur	5h.37	4h.56
0h.50	1h.39	Liège	4h.24	3h.46
14h.25	14h.25	Copenhague	16h.00	13h.40

Dans le sens sud-nord, l'arrivée du Nord-Express à Copenhague ne subira pas de modification; mais le départ de Paris sera reporté de 20h.20 à 21h.05, ce qui représente une réduction du temps de parcours de l'ordre de trois quarts d'heure pour les voyageurs partant des gares de Charleroi, Namur et Liège.

Dans le sens nord-sud, le départ du Nord-Express à Copenhague sera porté à 16 h. (au lieu de 13h.40), ce qui permettra d'y prolonger le séjour de 2h.20.

Les voyageurs à destination d'une des gares belges de Liège, Namur et Charleroi gagneront sur le parcours un temps précieux (1h.40 environ).

— Un gain de temps du même ordre sera réalisé dans les relations Paris-Liège-Hanovre-Hambourg et retour (trains 181 et 182), grâce à l'électrification de la ligne Hamm-Hanovre.

— Le temps de parcours sera réduit de 1h.30 dans la nouvelle relation Paris-Liège-Hambourg via Aix-la-Chapelle, Munich-Gladbach, Munster.

Horaire				
ancien	nouveau		nouveau	ancien
7.52	7.50	PARIS	22.10	22.05
12.46	12.46	LIEGE	17.19	17.19
20.49	19.19	HAMBOURG	10.45	9.20
18.48	17.59	HANOVRE	12.12	11.26

EXPEDITEURS DE COLIS POSTAUX VERS L'ETRANGER

ce tableau vous donne des indications qui peuvent vous être utiles.

JOURS DE DEPART DES AVIONS ASSURANT LE TRANSPORT DES COLIS POSTAUX (Valable du 1.XI.1967 au 31.3.1968)

Pays de destination	Bureau d'échange correspondant	Départs de Bruxelles National						
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
ALLEMAGNE :								
a) République fédérale (à l'exclusion des secteurs occidentaux de Berlin)	Düsseldorf, Hamburg, München ou Frankfurt (Main)	●	●	●	●	●	●	●
b) Secteurs occidentaux de Berlin	Frankfurt (Main)	●	●	●	●	●	●	●
c) République démocratique allemande (y compris Berlin-Est)	Berlin NW 7 via Frankfurt (Main)	●	●	●	●	●	●	●
AUTRICHE	Wien	●	●	●	●	●	●	●
CANADA	Montreal	●	●		●		●	
CONGO (République)	Kinshasa	●	●		●	●	●	
DANEMARK, FINLANDE, ISLANDE	Kobenhavn	●	●	●	●	●	●	●
EGYPTE, SOUDAN (1)	Caire							
ESPAGNE (*)	Barcelona		●	●	●		●	
	Madrid	●	●	●	●	●	●	●
ETATS-UNIS D'AMERIQUE (*)	New York	●	●	●	●	●	●	●
FRANCE (*)	Paris	●	●	●	●	●	●	●
GRANDE-BRETAGNE (*)	London	●	●	●	●	●	●	●
GRECE, CHYPRE	Athinai	●	●	●	●	●	●	●
HONGRIE	Budapest	●		●	●		●	
IRLANDE (EIRE) (2)	Dublin	●	●	●	●	●	●	●
ISRAEL (3)	Tel Aviv	●			●			
ITALIE, VATICAN	Roma et Milano	●	●	●	●	●	●	●
LIBAN	Beyrouth		●			●		
MAROC	Casablanca	●		●			●	
MEXIQUE	Mexico		●				●	
NORVEGE	Oslo	●	●	●	●	●	●	●
PAYS-BAS (*)	Amsterdam	●	●	●	●	●	●	●
POLOGNE	Warszawa	●		●	●		●	
PORTUGAL (*)	Lisboa	●	●	●	●	●	●	●
REPUBLIQUE DE L'AFRIQUE DU SUD (*)	Johannesburg			●		●		
ROUMANIE	Bucuresti	●			●	●		●
RWANDA	Kigali				●			●
SUEDE	Stockholm	●	●	●	●	●	●	●
SUISSE (*)	Genève ou Zürich	●	●	●	●	●	●	●
TCHECOSLOVAQUIE (*)	Praha		●	●		●	●	
BURUNDI	Bujumbura				●			●

(*) et autres destinations pour lesquelles la transmission s'effectue via ce pays.

(1) Via Genève

(2) Via London

(3) Egalement via Genève

VERS LES SPORTS D'HIVER

Les Chemins de fer qui connaissent l'affluence pendant les vacances d'été sont aussi le moyen de transport de prédilection, une fois l'hiver venu. Lorsque le neige et le gel ont rendu les routes difficiles et qu'il fait sombre très tôt, les voyageurs en général, mais en particulier les amateurs de sports d'hiver, qui se proposent d'effectuer de longs trajets, optent naturellement pour le train, qu'ils jugent plus sûr et confortable.

Pour mieux faire face à l'accroissement des demandes de places et pour offrir à leur clientèle un service plus complet et plus commode, les chemins de fer ont amélioré leurs relations ferroviaires vers les stations de sports d'hiver.

1. Voitures-couchettes directes vers les Alpes françaises.

Les chemins de fer belges mettent en circulation pendant la présente saison d'hiver des voitures-couchettes qui assurent la liaison directe entre la Belgique et les Alpes françaises. Tous les vendredis, depuis le 5 janvier jusqu'au 29 mars 1968, un train au départ de Bruxelles-Midi à 19 h 05 achemine ces voitures en une nuit vers Grenoble, Bourg-Saint-Maurice et Saint-Gervais.

Dans le sens opposé, depuis le 6 janvier jusqu'au 30 mars 1968, partant dans la soirée, des voitures-couchettes regagnent Bruxelles-Midi le dimanche à 10 h 50.

Des places-couchettes peuvent être réservées pour les voyageurs au départ et à destination d'Anvers-Est, dans la voiture reliant Amsterdam à Bourg-Saint-Maurice et vice versa.

Autre particularité: un départ spécial a été prévu pour les fêtes de Noël; le 23 décembre, en effet, des voitures-couchettes directes relient Bruxelles-Midi (départ à 19 h 05) à Bourg-Saint-Maurice et à Saint-Gervais.

Des voyages et séjours à prix forfaitaires.

Les chemins de fer belges en collaboration avec les chemins de fer français (agence F.T.S.) organisent des voyages et séjours pour des prix forfaitaires « tout compris » au départ de toute gare belge à partir de 4.390 FB.

Les services vers les Alpes françaises sont assurés d'un succès total auprès des amateurs de sports d'hiver; ils leur offrent notamment le moyen idéal de se rendre aux Jeux Olympiques de Grenoble.

2. Voitures directes vers Sion et Lucerne pour les fêtes de fin d'année.

Les déplacements vers la Suisse romande et la Suisse Centrale ont aussi retenu l'attention des chemins de fer belges. En collaboration avec les chemins de fer fédéraux suisses, ils mettent en circulation pour les fêtes de fin d'année des voitures directes à destination de Sion (via Lausanne et Martigny). Le voyage se fait de nuit: départ de Bruxelles-Midi à 22 h 28 les 19, 20 et 21 décembre 1967; arrivée à Sion à 11 h 24. Retour, au départ de Sion à 17 h 25 les 2 et 3 janvier 1968. Les voyageurs disposent de couchettes ou de places « assis » en 2e classe.

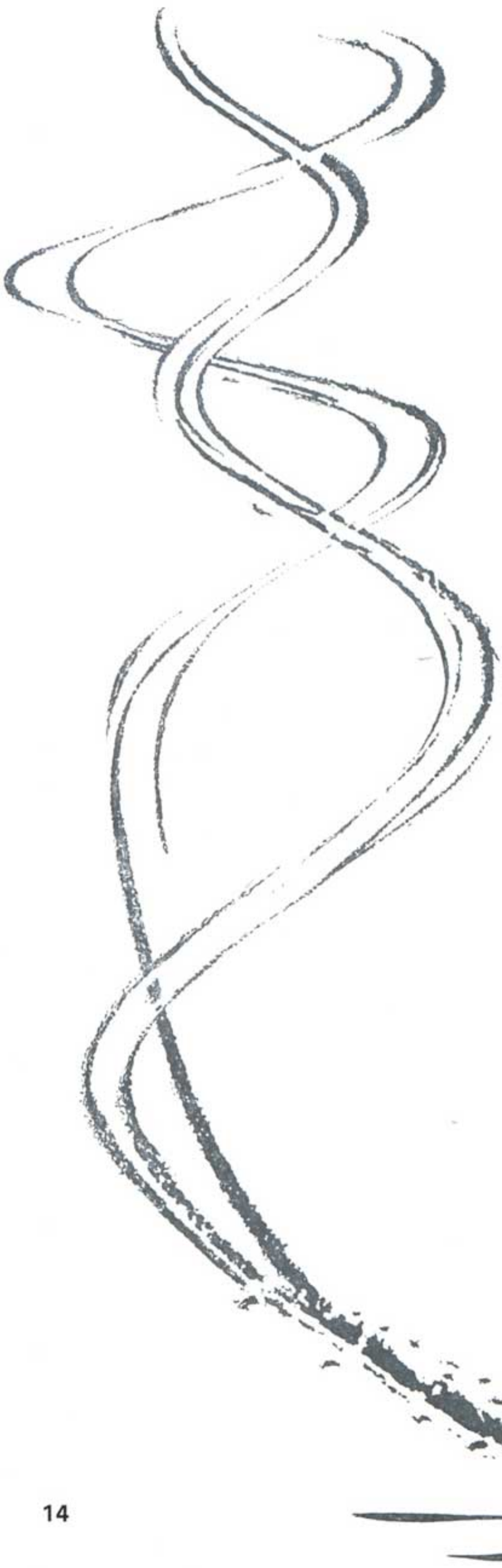
Quant au train de jour au départ de Bruxelles-Midi à 8 h 11 les 20, 21 et 22 décembre 1967, il compte, outre les voitures traditionnelles à destination de Milan, des voitures directes de 1ère et 2e classes, dont la course prend fin à Lucerne.

Au retour, ces voitures partent de Lucerne à 13 h 12 les 2, 3 et 4 janvier 1968.

Dispositions spéciale pour la réservation.

L'attribution des places dans tous les trains internationaux de nuit, circulant dans le sens Suisse — Belgique les 2/3, 3/4 et 4/5 janvier 1968 s'effectue exceptionnellement en Belgique même, ce qui facilite et active les opérations en cette période d'affluence.

Comme on peut s'en rendre compte, les chemins de fer belges tendent à parfaire sans cesse la qualité de leurs services. A l'heure où les vacances d'hiver prennent de plus en plus d'ampleur et répondent à une nouvelle nécessité, les chemins de fer sont présents: ils apportent leur part à l'amélioration des déplacements, résultant de la civilisation des loisirs, au même titre qu'ils contribuent notamment à assurer l'essaimage quotidien des travailleurs ou le transport massif des marchandises.



Les Chemins de Fer en France

Sous ce titre, la S.N.C.F. vient de faire paraître un superbe ouvrage qui, préfacé par M. A. Ségalat, président d'Administration, et introduit par MM. R. Guibert, directeur général, et J. Antonini, secrétaire général, illustre la place importante que la S.N.C.F. tient dans l'économie française et constitue tout ensemble un prodigieux panorama de toutes ses activités.

Le texte, en effet, indique avec force l'instrument moderne et efficace que la S.N.C.F. met à la disposition de l'économie nationale, de même qu'il souligne les réussites techniques dont elle lui est redevable.

L'ouvrage, orné de plus de dix grandes quadrichromies en hors-texte, de cent soixante-seize photos en noir et de très nombreux croquis et cartes, passe en revue les installations fixes modernes, voies et gares, le matériel roulant destiné

au transport des voyageurs aussi bien que celui qui sert au transport des marchandises — la traction électrique qui n'assure que moins de 23 p.c. de la longueur totale du réseau couvre toutefois plus de 72 p.c. du trafic.

On trouve aussi des informations fort intéressantes relatives à l'exploitation technique — horaires et sécurité — au service des marchandises, aux gares de triage, à la recherche scientifique très poussée dans le domaine ferroviaire, notamment à la mise de l'électronique au service du chemin de fer. Enfin, on y lit avec intérêt les pages consacrées à l'action commerciale de la S.N.C.F. et celles qui ont trait au personnel — celui-ci compte près de 350.000 membres — et à l'organisation médicale et sociale.

Nous devons toutefois préciser que cette magnifique publication n'est pas mise dans le commerce.



BRUXELLES-LONDRES en voiture-lits directe

Une voiture-lits directe relie régulièrement Bruxelles à Londres en passant par Dunkerque.

L'homme d'affaires qui part de Bruxelles-Midi à 21h.52 peut ainsi arriver à Londres le lendemain matin à 9h.10.

C'est tout gain de temps pour lui : il dort pendant la nuit ; prend le petit déjeuner au cours du voyage sur le réseau britannique et débarque frais et dispos à Londres.

Pour le retour par la même voie l'horaire est le suivant : Londres (Victoria), départ à 21h., Bruxelles-Midi, arrivée à 8h.45.



NOUVELLES TARIFAIRES

Trafic entre la France et la Belgique

Le 1.11.1967 a été mis en vigueur le tarif frontalier franco-belge no. 9468 applicable *d'office* aux envois de marchandises de toute nature, à l'exclusion de celles relevant du traité instituant la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, remises au transport par wagon complet chargé d'au moins 5 tonnes, avec une lettre de voiture de Petite ou de Grande Vitesse et taxées sur le parcours français aux prix d'un barème comportant

un palier initial de 40 km ou passibles sur le parcours belge de la taxe minimale de 1.000 francs belges par wagon.

LE NOUVEAU NUMERO DE TELEPHONE DE L'AGENCE COMMERCIALE DE MALINES :

(015)424.82.

M. J. CALOTTENS, notre agent commercial est à votre disposition à la gare de Malines.

Les Chemins de fer Italiens à Bruxelles

Dans notre revue précédente nous avons annoncé l'installation à Bruxelles d'une représentation commerciale des chemins de fer italiens.

Ce service est cette fois bien en place. L'adresse est la suivante :

„Chemins de fer italiens”,
46, place de Brouckère à Bruxelles 1,
téléphone (02)19.09.42
et (02)18.60.50 extension 1341.

Nous rappelons que la direction en est confiée à M. CAPONE.

Va-t-on vers la suppression des emballages?

- Des wagons-poches transportent la fonte liquide en fusion.
- Toute une gamme de wagons auto-déchargeurs a été imaginée pour le transport en vrac.
- Des wagons-citernes à déchargement pneumatique sont en service.
- Les containers se répandent de plus en plus; leur utilisation s'étend même au trafic intercontinental.
- 300 tonnes de masse auto-portante forment un seul wagon...

A lire nombre de communiqués de ce genre, on inclinerait à croire qu'à l'avenir les marchandises ne seront plus emballées pour être transportées. Il existe, en effet, une tendance à opter pour cette manière de transporter. Ce sont en définitive des motifs d'économie qui toujours déterminent ce choix: gain de temps, économie de main-d'œuvre, suppression des emballages non justifiés. Le chemin de fer n'a pas manqué du reste de participer à cette évolution.

On demande de plus en plus d'emballages mieux appropriés.

Mais si d'une part l'on expédie de plus en plus sans emballage, une tendance opposée a, d'autre part, vu le jour et prend énormément d'extension: l'on exige pour le transport de quantité d'objets, un emballage totalement approprié.

Qui ne connaît, par exemple, ces boîtes en carton, qui ont gardé le contour extérieur parallépipédique pour les facilités de leur manutention et surtout de leur superposition en magasin, mais dont les faces intérieures épousent en quelque sorte les formes de l'objet à contenir. Ces boîtes sont généralement renforcées de contreforts et de tampons amortisseurs pour la protection du contenu.

Ici aussi ce sont les mêmes raisons d'économie qui guident l'expéditeur dans son choix. La nature des objets à transporter, la protection qu'ils requièrent, des problèmes de manutention et d'entreposage peuvent faire en sorte qu'il est nécessaire, voire plus économique, de les emballer.

Les meilleures garanties d'expédition aux moindres frais.

Il importe pour l'expéditeur que sa marchandise soit transportée sans casse et soit livrée en bon état, que son envoi soit assuré au maximum sans qu'il lui en coûte trop.

La question qu'il se pose est de savoir si l'emballage qu'il compte utiliser est suffisant ou, au contraire, s'il n'a pas été in-

POUR VOS EMBALLAGES, L'ESTAMPILLE U. I. C. EST UNE GARANTIE



utilement conçu trop résistant et par conséquent trop coûteux.

L'expéditeur peut se contenter pour résoudre ce problème d'observer le comportement des emballages à l'usage. Mais il s'agit là d'un moyen empirique assez lent et qui peut, en dehors des conséquences commerciales défavorables, s'avérer très onéreux, les transporteurs déclinant souvent leur responsabilité en cas d'accident, survenue à des envois insuffisamment protégés.

L'Institut belge de l'Emballage.

Pour mettre sa clientèle à l'abri de toute déconvenue dans ce domaine le chemin de fer s'est assuré la collaboration de l'Institut belge de l'emballage. Cet organisme dont le siège est au 15, rue Picard à Bruxelles soumet les emballages de carton, plein ou ondulé, à un certain nombre d'épreuves de laboratoire judicieusement déterminées pour reproduire les sollicitations que les envois auront à subir au cours du transport.

Si le résultat de ces épreuves est satisfaisant, c'est-à-dire si la marchandise n'a subi aucun dégât, les emballages confectionnés suivant les mêmes normes et avec des matériaux identiques peuvent être munis par les fabricants d'une

estampille de qualité (estampille U.I.C.). Pour tous les envois expédiés sous emballage pourvu de cette estampille les chemins de fer peuvent, en cas d'accident, indemniser les ayants-droit de la valeur de la marchandise, à condition que les emballages soient utilisés à l'état neuf pour la marchandise prévue et que le conditionnement intérieur soit conforme à celui réalisé lors des épreuves de laboratoire.

L'usage sur une grande échelle d'emballages estampillés existe depuis plusieurs années dans de nombreux pays; il a permis de constater que le nombre d'accidents pour ces envois était négligeable et que, le cas échéant, la qualité de l'emballage ne pouvait être mise en cause. La clientèle a donc la garantie que sa marchandise arrivera intacte à destination et que, en cas d'accident, son droit à indemnisation ne sera pas contesté aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic international.

Réponse à de nombreux problèmes.

La gamme des objets qui ont trouvé un emballage estampillé adéquat est extrêmement variée: appareils de télévision, de radio, tubes fluorescents, verrerie, bouteilles, flacons de sérum, baxters, produits divers de pharmacie, appareils électro-ménagers, flacons thermos, articles de sport, lits, divans et beaucoup d'autres encore.

Cette énumération montre que de nombreux expéditeurs peuvent trouver une réponse à leur problème.

Pratiquement ils ont intérêt à demander à leur fabricant d'emballages — dont ils conservent le libre choix — de leur livrer des caisses estampillées avec l'autorisation de l'Institut belge de l'Emballage. Il va de soi que l'utilisation d'emballages estampillés pour le transport par chemin de fer n'est en aucune façon obligatoire et que l'usage d'autres emballages peut aussi donner lieu à indemnisation en cas d'accident, si leur qualité est reconnue satisfaisante.

S.N.C.B.-COLIS présente les

COLLICOS

la gamme des petits containers repliables

A partir du 1er janvier 1968, S.N.C.B.-COLIS assure la représentation des containers « COLLICOS ». A la même date, une nouvelle organisation doit permettre à nos clients de valoriser au maximum les avantages offerts par l'utilisation de la gamme de ces engins.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES.

Les « Collicos » sont des containers de capacité inférieure à 1 m³, entièrement repliables, construits en métal léger, qui se substituent à l'*emballage de transport*. La gamme comporte actuellement 5 types : (voir tableau)

Les « Collicos » complètent ainsi d'une manière très heureuse la gamme des petits containers S.N.C.B. - types A, B et C (volume de 1 à 3 m³) bien connus de notre clientèle.

ORGANISATION DU SERVICE « COLLICO ».

— Les « Collicos » sont pris en location par le client pour une période déterminée, de préférence 1 an. Ils portent l'indication de son nom et de la gare « Centre routier » qui le dessert.

— Les « Collicos » chargés voyagent dans les délais prévus pour le service de Grande Vitesse.

— Le destinataire qui a reçu un « collico » est prié de le restituer vide lors de la tournée suivante du camion. Sauf dans les quelques localités desservies un jour sur deux, le camion vient dans les 24 heures rechercher les « Collicos » vides auprès des destinataires. *Ceux-ci n'ont aucune formalité à remplir pour le retour.*

— Les « Collicos » vides et repliés sont rapatriés en « Grande Vitesse » vers le locataire.

— Ainsi est appliqué le double principe :

1. Aucun « Collico » ne peut trainer dans nos installations :

— Le « Collico » déplié est un « Collico » sous charge à remettre immédiatement au destinataire.

— Le « Collico » replié doit immé-



diatement retourner chez l'expéditeur.

2. Le destinataire n'a d'autre obligation que celle de libérer le Collico et de le remettre au camionneur S.N.C.B. qui se présente le lendemain.

— Cette organisation permet au locataire de prévoir raisonnablement en service intérieur belge 3 à 4 utilisations par mois.

REGIME TARIFAIRE APPLICABLE AUX « COLLICOS ».

Taux de location.

Les taux de location mensuelle sont :

CA - 35:	100 F
CA - 46:	125 F
CA - 47:	125 F
CA - 52:	200 F
CA - 63:	260 F.

No	Types	Dimensions intérieures (en mm)	Volume (en dm ³)	Tare (en kg)	Charge maximale (en kg)
1	CA - 35	610 × 290 × 300	53	10	150
2	CA - 46	820 × 380 × 400	125	14	150
3	CA - 47	750 × 460 × 375	129	13	150
4	CA - 52	1050 × 500 × 500	262	22,5	150
5	CA - 63	1250 × 600 × 600	450	28,5	150

Ces taux sont majorés de la taxe de facture, actuellement de 7%. Ils couvrent le remplacement immédiat de tout « Collico » avarié.

Frais de transport.

1. En service «intérieur belge».

— Parcours à "charge":

Les envois en « COLLICO » sont taxés sur le poids réel net (donc tare exclue), sans application de coefficient de cubage, mais compte tenu d'un poids minimal taxé par « COLLICO » de:

CA - 35:	20 kg
CA - 46:	30 kg
CA - 47:	30 kg
CA - 52:	60 kg
CA - 63:	110 kg.

— Retour à vide:

La reprise du « Collico » vide auprès du destinataire et le renvoi au locataire sont totalement gratuits.

2. En service international.

Une convention conclue entre les British Railways, la Deutsche Bundesbahn, les Nederlandse Spoorwegen, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, la Société des Chemins de Fer Luxembourgeois et l'Administration de la Marine prévoit, moyennant l'utilisation de certains documents d'accompagnement:

- la taxation à "charge" sur la base du poids chargé (tare exclue);
- le retour gratuit à vide.

AVANTAGES PROCURES PAR L'UTILISATION DES « COLLICOS ».

L'aspect technique:

Le « COLLICO » est un emballage de transport

- léger et solide, donc de manutention facile, dispensant une protection efficace;
- repliable, donc très peu encombrant à l'entreposage;
- toujours disponible et complet, donc rationnel et économique.

Il peut être monté ou replié en moins de temps qu'il ne faut pour le dire.

Il convient en conséquence pour une gamme très étendue de produits allant des objets à charger en vrac pour lesquels il permet la suppression de tout emballage jusqu'aux objets de grand luxe dont l'emballage doit être préservé de toute détérioration.

L'expérience acquise en Allemagne, en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas permet de dire, qu'il convient particulièrement pour

- les denrées alimentaires,
- les tabacs et cigarettes,
- les produits de quincaillerie,
- les produits électriques et électromécaniques,
- les produits chimiques et pharmaceutiques,
- les jouets,
- les textiles,
- les plantes vivantes et les bulbes floraux.

Sa solidité et le fait qu'il peut être facile-

ment scellé, en fait une protection idéale contre les avaries et le vol.

Le «prix de revient».

L'organisation prévue par S.N.C.B.-COLIS doit permettre 3 à 4 utilisations par mois, sans autres frais que le taux de location mensuel.

Le coût est à comparer avec celui des emballages classiques en bois ou en carton, perdus ou à renvoyer, auquel il convient d'ajouter les coûts de la main d'œuvre, du cerclage éventuel, de la surface d'entreposage, des commandes d'emballages et de surveillance des stocks, du transport de la tare et éventuellement du renvoi de l'emballage vide.

Un service rendu à vos clients.

En utilisant les « Collicos » vous présenter à vos clients vos produits intacts dans un emballage de qualité, propre et efficace, de manipulation très aisée et surtout vous ne les encombrez pas.

A qui vous adresser?

Pour tous renseignements supplémentaires d'ordre commercial et technique veuillez bien écrire à

S.N.C.B.-COLIS « COLLICOS »

80, rue du Progrès, BRUXELLES

Tél. (02)18.60.50 - ext. 1411 ou 1413.

Si vous le désirez, un expert en manutention vous rendra visite et des transports d'essai pourront éventuellement être effectués en collaboration avec vos services.

Parc pour automobiles dans la gare de Bruxelles-Midi

La S.N.C.B. rappelle à ses usagers qui se rendent en voiture à la gare de Bruxelles-Midi pour poursuivre leur voyage en train, qu'un parc de 85 emplacements est mis depuis peu à leur disposition dans cette gare.

L'accès du parc se fait par la rue de France.

Moyennant une taxe de 30 F par période de 24 h ou fraction de celle-ci, le voyageur a la possibilité de mettre sa voiture à l'abri des intempéries. La taxe exigée couvre dans certaines limites les risques de vol, d'échange, d'incendie ou d'avarie résultant du parcage.

Des abonnements de parcage peuvent être délivrés au prix de 500 F par mois aux titulaires d'un abonnement de chemin de fer.

Transport de marchandises vers la France

Taxe sur la valeur ajoutée.

La taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.) sera appliquée en France, le 1.1.68, à tous les transports ferroviaires de marchandises à l'importation dans ce pays.

Elle portera sur les frais de transport (prix de transport, frais accessoires...) afférents aux parcours S.N.C.F. depuis le point frontière d'entrée en France.

Nous tenons à attirer l'attention des expéditeurs sur le fait qu'ils auront à supporter cette taxe en cas d'affranchissement « franco de tous frais ».

INFORMATIONS S.N.C.B. / SOMMAIRE 1967



NUMERO 1 — FEVRIER 1967

Les faits face aux mythes. Le chemin de fer est-il vraiment un « gouffre à milliards » ?, p. 2 / En une nuit... 1.000 km en train avec la couchette de 2e classe, p. 5 / Prise et remise à domicile des containers PA au Danemark - Pool européen des palettes, p. 6 / Du matériel de transport moderne pour les marchandises, p. 7 / Les chemins de fer belges s'adaptent au transport par transcontainers, p. 10 / Limite de charge des wagons, p. 14 / Les chemins de fer belges reçoivent les agences de voyage, p. 15 / Trains internationaux, saison 1967, p. 16 / L'arme secrète de la S.N.C.B. : le

sourire - Europabus - Saison 1967, p. 17 / Structure de la Direction commerciale de la S.N.C.B. - Bruxelles-Bâle en 5h50, p. 19 / Le succès des trains autos-couchettes, p. 20 / L'Autriche et la Yougoslavie par le nouveau train autos-couchettes, p. 21 / Mouvements dans nos agences commerciales - Bonne nouvelle pour les clients titulaires d'un compte courant - A l'attention de nos lecteurs, p. 22 / La S.N.C.B. améliore son service à la clientèle. Wagons différés sur le réseau S.N.C.B. - Sommaire: Informations S.N.C.B. 1966, p. 23 / 500 km en une soirée, p. 24.



NUMERO 2 — MAI 1967

Le transport ferroviaire des hydrocarbures, p. 2 / Tarification des grands containers maritimes, p. 4 / Transcofer - S.N.C.B.-colis. Prise et remise à domicile des wagons complets, p. 5 / Les vacances de votre personnel ! Le service de tourisme du chemin de fer, p. 6 / 5 formules idéales de jolies vacances - La représentation de la S.N.C.B. en Autriche - France Transport Service, p. 8 / Dédouanement rapide de colis express à Bruxelles-Midi - Des centaines de camions sur le rail, p. 9 / Nouvelles voitures internationales de la S.N.C.B., p. 10 / Offensive du chemin de fer, p. 12 /

Nouveau trafic de masse : 2.000.000 de tonnes de moellons de Belgique pour Rotterdam-Europoort - Agence commerciale de la S.N.C.B. à Londres, p. 13 / Cherchez-vous un emplacement industriel ?, p. 14 / Voiture restaurant « Libre Service » - Le prix de la meilleure annonce, p. 15 / Nouveaux wagons « Transfesa » - La sécurité du transport ferroviaire, p. 16 / Transport de dimensions exceptionnelles, p. 17 / Avis tarifaires, p. 18 / Train + auto, p. 19 / 1957/1967 - Les Trans-Europ-Express ont dix ans, p. 20.



NUMERO 3 — JUILLET 1967

Les chemins de fer belges en 1966, p. 2 / S.N.C.B.-COLIS présente ses nouveaux tarifs, p. 4 / L'expédition des colis n'est pas un problème, p. 6 / Trois cents tonnes sur un seul wagon - Le « Freightlinertrain » à Bruxelles et à Anvers, p. 9 / Nouveaux horaires pour le

transport de marchandises à destination de l'étranger, p. 10 / La gestion centralisée du trafic des marchandises à la S.N.C.B., p. 16 / Pour mieux recevoir vos marchandises, des wagons ouvrent tout grand portes et toit, p. 18 / Partout en Suisse en train le jour même, p. 20.



NUMERO 4 — OCTOBRE 1967

FORD-GENK, où les chemins de fer sont intégrés dans les chaînes de fabrication, p. 2 / Malines, p. 4 / Le chemin de fer de l'avenir passe par Liège, p. 8 / Les transports de minerai par chemin de fer, p. 10 / Wagons écartés des trains sur le réseau de la S.N.C.B., p. 11 / Les chemins de fer italiens à Bruxelles - Le premier train TERRE est parti d'Anvers pour Milan - Le transcontainer et le rail, p. 12 / Vente de matériel de

emploi - Les lauréats de la courtoisie, p. 13 / L'OTAN s'installe à Evere, p. 14 / Les voitures-couchettes connaissent un succès croissant, p. 16 / Un plus grand nombre de wagons à déchargement rapide, p. 17 / Règlement des frais de transport des marchandises en trafic international, p. 18 / Visite royale à Zeebrugge - Avis tarifaires, p. 19 / S.N.C.B.-COLIS, p. 20.



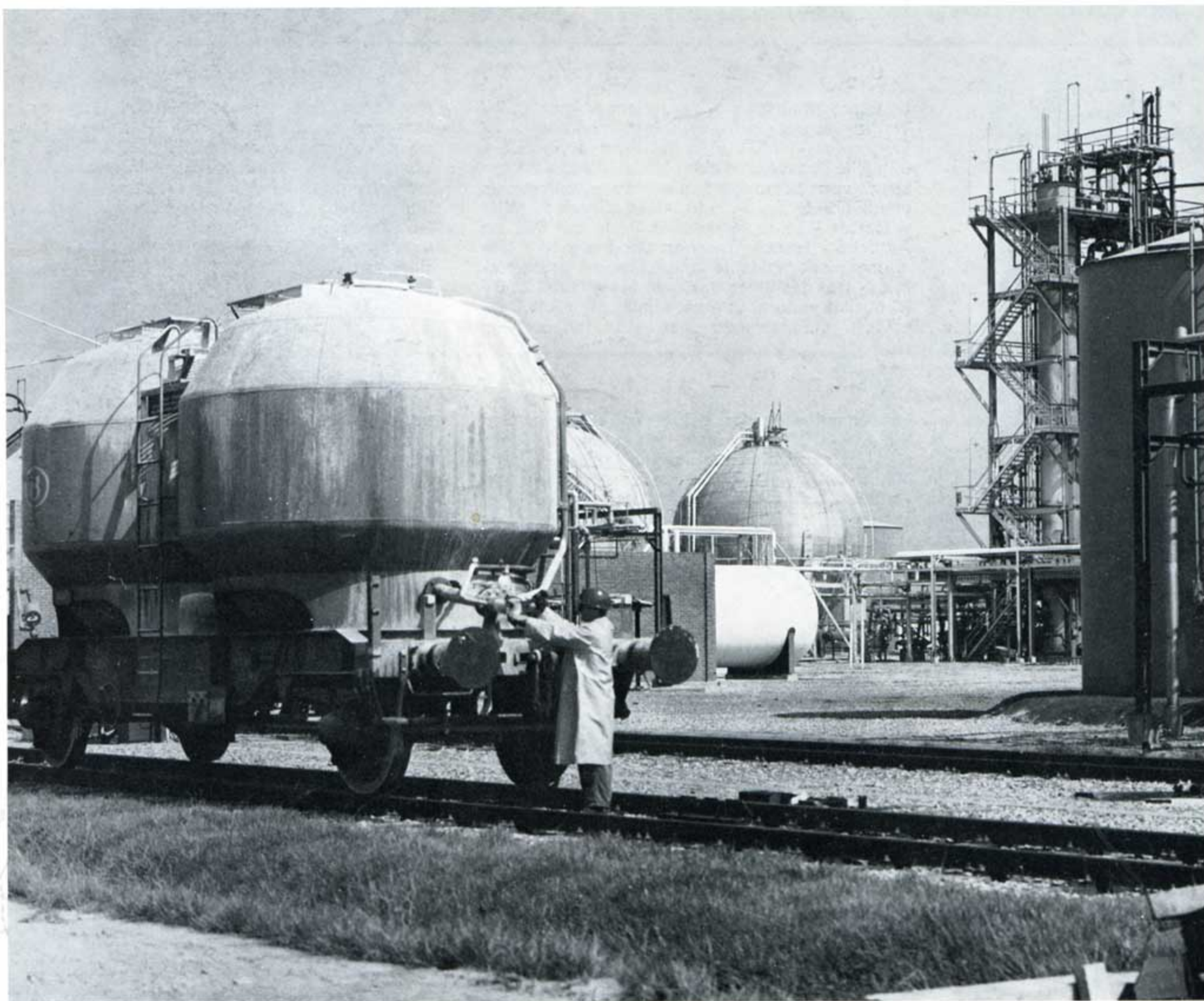
NUMERO 5 — DECEMBRE 1967

Perspectives d'avenir pour le chemin de fer, p. 2 / Par la voie ferrée la Belgique livre aux Pays-Bas des wagons-poches de 800 t en charge, p. 4 / Intercontainer, p. 5 / L'électronique au chemin de fer, p. 6 / Les chemins de fer et la production du sucre, p. 8 / La convention « Pool », p. 10 / Saison 68/69. De meilleures relations internationales pour les trains de voyageurs, p. 12 / Jours de départ des avions assurant le transport des colis postaux, p. 13 / Vers les sports d'hiver, p. 14 / Les chemins de fer en France - Bruxelles-Londres en

voiture-lits directe - Nouvelles tarifaires - Le nouveau numéro de téléphone de l'agence commerciale de Malines - Les chemins de fer italiens à Bruxelles, p. 15 / Pour vos emballages, l'estampille U.I.C. est une garantie, p. 16 / S.N.C.B.-COLIS présente les « COLLICOS », p. 17 / Parc pour automobiles dans la gare de Bruxelles-Midi - Transport de marchandises vers la France. Taxe sur la valeur ajoutée, p. 18 / Informations S.N.C.B. - Sommaire 1967, p. 19 / Wagons modernes, économie rationnelle, p. 20.



wagons modernes



économie rationnelle