



INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 1 / FEVRIER 1968



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





NUMERO 1 — FEVRIER 1968

Photo couverture: En autos-couchettes vous gagnerez 4 jours de vacances.

SOMMAIRE

	Page
Pourquoi même en hiver le chemin de fer est-il le moyen de transport le plus régulier	2
De nouveaux documents d'exportation Benelux	4
Communiqué des chemins de fer français. La S.N.C.F. et la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.)	5
Qui peut voyager toute l'année, dans toute la Belgique, pour 27 centimes au kilomètre ?	6
Nouvelles lettres de voiture internationales à partir du 1er janvier 1969	6
Publicité dans l'indicateur	6
Diminution des tarifs marchandises de la S.N.C.F.	7
Un poste de dédouanement à la gare d'Anvers-Central	7
Vintimille-Bruxelles : 42 minutes de moins	7
Trains et voitures-charters	7
Adresses à retenir. Intercontainer	7
1.000 km en une nuit. Belgique-Danemark en couchettes et wagons-lits directs	8

Photos : F. Putman.

Lay-out : L. Tack.

Impr. : Omega s.a., Anvers.

Pourquoi même en hiver le chemin de fer est-il le moyen de transport le plus régulier

Voyager en hiver n'est pas toujours agréable, mais voyager par temps de neige est plus désagréable encore, du moins si les trajets sont effectués par route. Par contre, le voyageur qui emprunte le chemin de fer pour ses déplacements n'a guère à souffrir des inconvénients dus à la neige : assis confortablement dans un compartiment bien chauffé et bien éclairé, il ne se soucie pas des moyens mis en œuvre pour l'amener à bon port à l'heure prévue.

Et cependant, quel sortilège la neige peut-elle jeter sur les transports par fer si l'on n'y prenait garde ! Passe encore en pleine voie où les congères parviennent bien rarement à bloquer les convois ferroviaires ! Mais dans les gares, quel désarroi si la neige, même en minime quantité, parvenait à bloquer les aiguillages, et à paralyser le trafic !

Ce serait pourtant inévitable si on négligeait de prendre les mesures qui s'imposent.

Aussi, dès le début de l'exploitation des chemins de fer, la lutte contre la neige a-t-elle été menée âprement par toutes sortes de moyens et aujourd'hui encore, en certains endroits, il existe tout un arsenal hétéroclite d'instruments de combat : grattoirs, pelles, brosses diverses,

n hiver le chemin yen de transport le plus régulier



etc. Des équipes d'ouvriers peuvent être réquisitionnées à toute heure du jour ou de la nuit; elles restent sur le qui-vive et partent à l'assaut dès la chute des premiers flocons; parfois aussi, elles n'entament la bataille que lorsque l'ennemie a déjà pris possession du terrain, si la bourrasque est subite et forte. Ce travail est évidemment bien pénible, dangereux, malgré les précautions prises, mais aussi imparfait, surtout lorsque la neige tombe dru assez longtemps. Les amateurs de ce « sport » (si l'on peut dire) ne sont guère nombreux; et pourtant, il faut pouvoir compter sur des agents dévoués qui répondront « présent » à la première alerte.

Un grand progrès a pu être réalisé par l'installation du chauffage électrique des aiguillages: presque finies les corvées pénibles et dangereuses pour le personnel, et résultat meilleur! En disposant un élément chauffant le long du rail en face des aiguillages mobiles, on peut éliminer cette neige qui paralyserait rapidement le trafic. Cette chaufferette se présente sous l'aspect d'un long tube en cuivre (5 mètres environ) de 10 mm de diamètre; il comporte, en son axe, un fil résistant enroulé en hélice et isolé de l'enveloppe par un bourrage isolant d'oxyde de

magnésie parfaitement compacte. L'élément chauffant est posé à l'angle inférieur formé par l'âme et le patin du rail et fixé solidement au moyen d'attaches spéciales. Le montage en est relativement aisé; les trous nécessaires à la pose du câblage électrique sont forés dans les ateliers du service de la Voie lors de la fabrication des appareils de voie. Le travail de pose des éléments chauffants est effectué pendant la bonne saison par des équipes spécialisées.

Ce chauffage des aiguillages est un gros gourmand en énergie électrique; la plupart des éléments absorbent une puissance de 1 kW chacun; d'autres en exigent 1,5, voire 2 kW. Actuellement, environ 4.000 aiguillages principaux d'une centaine de gares sont équipés du chauffage électrique; le programme projeté n'est pas encore complètement exécuté. La mise en service du chauffage est effectuée par le personnel des gares intéressées ou par le chef de ligne (lorsqu'il s'agit de postes télécommandés) par simple manœuvre d'un interrupteur de petit modèle; des voyants de signalisation leur permettent d'ailleurs de s'assurer de la mise en service de l'installation.

Pour obtenir un bon résultat, les aiguillages doivent être réchauffés au moins

une heure avant la chute des premiers flocons, l'inertie thermique des installations étant assez grande et les puissances mises en jeu assez limitées. Aussi, pour éviter toute dépense inutile d'énergie et garantir l'efficacité voulue, les bulletins de l'Institut Royal Météorologique de Belgique sont diffusés dès qu'une chute de neige est prévue.

La photo illustre l'action efficace du chauffage des aiguillages: on voit nettement que l'aire de déplacement des lames d'aiguille est bien libre de tout amas de neige.

Ces installations, relativement coûteuses cependant, n'exigent que peu de travaux d'entretien: chaque année, durant les mois de septembre et d'octobre, le personnel spécialisé effectue une visite approfondie de tout l'équipement, procède aux essais et corrige les défauts découverts. Ainsi, pendant toute la période hivernale, soit du 1er novembre à fin avril, les installations de chauffage sont prêtes à fonctionner, afin d'augmenter la sécurité et la régularité du trafic ferroviaire.

Le système donne satisfaction et, dans la très grande majorité des cas, les chutes de neige ou le verglas n'entraînent plus sensiblement la circulation ferroviaire.



Toutes les expéditions vers l'étranger impliquent que l'on dresse et produise en douane des documents d'exportation.

Dans le cadre de l'union Benelux, les trois pays intéressés ont créé depuis le 1er février dernier de nouveaux documents pour l'exportation des marchandises et éventuellement pour leur transit via le réseau de l'un des deux autres partenaires de Benelux.

A l'intention des exportateurs nous reproduisons ci-après les dispositions principales extraites de la réglementation de l'Administration des Douanes.

Pour de plus amples renseignements, les exportateurs voudront bien se reporter à l'Instruction sur les Documents Benelux, 2^{me} partie, publiée par l'Administration Centrale des Douanes et Accises. Cette instruction peut être obtenue par versement ou virement d'un montant de 60 F au compte de chèques postaux n° 91.56 du Ministère des Finances — Administration des Douanes et Accises à Bruxelles.

A. DOCUMENTS D'EXPORTATION

I. Déclaration d'exportation 61 B.

Ce document remplace la déclaration de libre sortie 139.

Il est utilisé pour les exportations ordinaires, c'est-à-dire pour les exportations qui ne comportent pas d'effet en matière de franchise ou de restitution de droits d'entrée ou d'accise ainsi que pour les exportations qui ne peuvent pas conférer de titre à une restitution C.E.E. ou qui ne donnent pas lieu à l'allocation d'un subside, d'une prime ou d'une ristourne.

II. Déclaration d'exportation 68 B.

a. La déclaration d'exportation 68 B est utilisée pour l'apurement total ou partiel d'un acquit-à-caution 133 dans les cas où les marchandises importées en franchise temporaire sont exportées ou reçoivent une destination qui, conformément aux instructions sur les franchises, est assimilée à une exportation (par exemple : le dépôt ou entrepôt public).

b. Des déclarations d'exportation 68 B existent en bleu et en rose.

c. C'est la déclaration d'exportation 68 B

(bleue) qui est utilisée, sauf dans les cas visés à l'alinéa 4.

d. Une déclaration d'exportation 68 B (rose) s'emploie :

1. lorsque l'exportation se fait à destination des Pays-Bas et que les marchandises pourront y être considérées comme se trouvant en libre pratique dans l'U.E.B.L. ;
2. lorsque l'exportation se fait à destination du Luxembourg et que les marchandises pourront y être considérées comme se trouvant hors sujétion douanière en Belgique.

e. Les marchandises sont considérées comme satisfaisant aux conditions requises par l'alinéa 4, lorsque, conformément aux instructions concernant les franchises, les déclarations 68 B (roses) sont revêtues, soit d'un engagement d'acquitter les droits d'entrée et/ou les droits d'accise communs dans un délai déterminé, soit d'une mention justifiant la dispense de pareil engagement (par exemple, en cas d'apurement d'un acquit-à-caution délivré en vue de la franchise temporaire de la taxe uniquement).

f. Une déclaration 68 B n'est pas employée si l'apurement de l'acquit-à-caution a lieu en une fois et si les instructions concernant les franchises stipulent expressément qu'en pareil cas, les constatations concernant l'exportation doivent se faire sur l'acquit-à-caution.

III. Déclaration d'exportation 69 B.

La déclaration d'exportation 69 B est utilisée pour l'exportation de marchandises, en ce compris les emballages remplis ou non :

a. qui sont destinées à être réimportées soit en l'état, soit après avoir subi une main-d'œuvre, une transformation, une adaptation ou une réparation à l'étranger et pour lesquelles on veut réserver l'application d'un régime de franchise.

b. qui, par suite de changement de destination, d'impossibilité de livraison, de refus, de non-conformité au contrat d'achat, etc. sont réexportées sans avoir été utilisées et ce, conformément aux dispositions de l'instruction sur les restitutions ;

c. pour lesquelles des restitutions C.E.E.

peuvent être sollicitées (cf. Instruction Licences, par. 329/8 et annexe VIII b) ; si pour des marchandises de l'espèce, une déclaration 68 B est requise, ce dernier document suffit et une déclaration 69 B est superflue ;

d. pour lesquelles des subsides, des ristournes ou des primes sont accordées (cf. Instruction Licences, par. 323).

B. DOCUMENTS COMBINÉS « EXPORTATION-TRANSIT » BENELUX

1. Pour couvrir l'exportation de marchandises expédiées vers un pays tiers en passant par le territoire d'un pays de Benelux il a été créé des formulaires douaniers permettant d'établir, en une seule opération, la déclaration de sortie à l'égard du pays de départ et la déclaration de transit à l'égard du pays de Benelux traversé.

Ces formulaires sont :

a. les formulaires Benelux 61/54 utilisés pour une exportation normale du pays de départ, c.à.d. lorsque les marchandises sont exportées sans que l'exportation ne comporte de conséquences en matière de droits d'entrée ou d'accise ;

b. les formulaires Benelux 68/54 utilisés lorsque les marchandises sont exportées du pays de départ après perfectionnement ou importation temporaire, conformément à une régime de franchise en matière de douane ;

c. les formulaires Benelux 69/54 utilisés lorsque l'exportation s'effectue en vue de la réimportation après perfectionnement dans un pays tiers, de la libre réimportation ou de la restitution de droits d'entrée pour des envois réexportés. Dans l'U.E.B.L. ces formulaires sont également utilisés pour des exportations normales (voir a) lorsque des restitutions C.E.E. peuvent être sollicitées (Instruction belge sur les Licences par. 329/8 et annexe VIII, b).

2. On ne peut employer qu'un seul formulaire Benelux « exportation-transit » pour un même lot de marchandises. Il s'ensuit que si plusieurs formulaires de déclaration doivent, en vertu des dispositions nationales, être présentés pour le

La S.N.C.F. et la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.)

même lot de marchandises, le document combiné 61/54 ou 68/54 ou 69/54 ne peut tenir lieu que d'un seul de ces formulaires et tout le lot doit y être repris. Pour le surplus, il est fait usage des formulaires nationaux habituels. Ce cas peut se présenter notamment lors de l'exportation de marchandises en libre pratique dans des emballages importés en franchise.

3. L'usage des formulaires « exportation-transit » est facultatif. Pour les mouvements d'exportation en transit visés au présent chapitre les intéressés conservent la faculté de faire, dans le pays de départ, la déclaration de sortie qui y est requise et de produire dans le territoire Benelux de transit, la déclaration qui y est requise en vue d'obtenir un document de transit national ou « U.E.B.L. ».

C. DECLARATIONS 66 T ET 67 T

1. En vue de la restitution, à l'exportation, des taxes assimilées au timbre, des formulaires ont été créés qui correspondent aux nouveaux documents douaniers, de sorte qu'ils peuvent être établis en même temps que ceux-ci en une seule opération.

2. Le formulaire 66 T est employé avec les déclarations 61 B, 61 BN, 69 B et 69 BN, le formulaire 67 T est employé avec les déclarations 68 B et 68 BN.

* * *

Par mesure transitoire, les documents existants pourront encore être utilisés pendant un certain temps; par exemple, les déclarations de libre sortie 139, jusqu'au 31 mars 1968.

Etant donné les travaux actuellement en cours dans le cadre de la C.E.E. et qui conduiront vraisemblablement à l'adoption de documents C.E.E. uniformes, il est recommandé de ne pas constituer de stocks trop importants de nouveaux documents.

Signalons aux expéditeurs qu'ils pourront obtenir prochainement des formulaires d'exportation 61 B (documents le plus couramment employés) auprès des gares et des bureaux d'acceptation des chemins de fer belges.

Il nous paraît opportun de fournir certaines recommandations aux expéditeurs belges, concernant le paiement de la T.V.A. et son remboursement lorsque les *prix de transport afférents au parcours français sont payés par ces expéditeurs*: c'est le cas notamment des expéditions affranchies selon les formules suivantes:

- a. « *Franco de tous frais* »: l'expéditeur acquitte tous les frais y compris la T.V.A.
- b. « *Franco de tous frais à l'exclusion de la T.V.A.* »: l'expéditeur acquitte tous les frais à l'exception de la T.V.A. payée par le destinataire français.
- c. « *Franco* »: l'expéditeur prend à sa charge la totalité des prix de transport et les frais accessoires pouvant être mis en compte par la gare expéditrice; la T.V.A. est alors acquittée par le destinataire français.
- d. « *Franco de port* »: l'expéditeur prend à sa charge uniquement le prix de transport et le destinataire français paie la T.V.A.

Selon les renseignements recueillis, il apparaît en première analyse que, dans les cas cités ci-dessus, le remboursement par le Trésor français du montant de la T.V.A. lorsque le destinataire français est producteur fiscal, poserait certains problèmes.

Dans le cas a. l'expéditeur belge devrait avoir, en France, un « correspondant fiscal » qui serait habilité à récupérer, auprès du Trésor, les sommes représentant le montant de la T.V.A.

Dans les cas b., c. et d., compte tenu du fait que le paiement de la T.V.A. sur les frais de transport ne semble pas, jusqu'à nouvel ordre, pouvoir être dissocié du paiement de ces frais, le destinataire français, même s'il est producteur fiscal, risque de ne pas pouvoir obtenir le remboursement de cette T.V.A.

Il est recommandé, dès lors, aux expéditeurs belges de conclure leurs contrats de vente de telle sorte qu'ils laissent à la charge du destinataire le montant des frais de transport (tout au moins sur le parcours français) et le montant de la T.V.A. s'y rapportant ou de demander à ce destinataire de se rapprocher du service local des Contributions indirectes dont il dépend, pour examiner dans quelles conditions le droit de reprise de la T.V.A. pourrait s'exercer sur le parcours français.

Bien entendu, cette recommandation ne s'applique pas aux maisons qui ont déjà, en France, un correspondant fiscal leur permettant de se reprendre de la T.V.A. sur les frais de transport.

Nous restons très attentifs aux répercussions de l'application de la T.V.A. aux transports et ne manquerons pas de diffuser toutes les informations que nous recueillerons au sujet de ce problème.

En outre, nous sommes en mesure de préciser, dès maintenant, que les éléments suivants ne sont, dans aucun cas, soumis à la T.V.A.:

- frais de transport et taxes accessoires concernant les parcours sur les réseaux ferroviaires autre que français,
- surtaxes locales,
- montant des débours figurant à la rubrique « débours » du détail des frais,
- montant des remboursements,
- frais d'envoi de l'avis d'arrivée et de l'avis de souffrance,
- redevances d'immobilisation, taxes de séjour et taxes de conduite sur les voies des quais des ports applicables aux marchandises en provenance ou à destination de l'étranger et des territoires ou départements d'Outre-Mer (Corse exceptée).

Nouvelles lettres de voiture internationales à partir du 1^{er} janvier 1969

Depuis quelque temps déjà, la Commission Economique pour l'Europe (ECE) s'efforce d'uniformiser les documents du commerce extérieur; y compris les documents de transport, de manière à ce que leurs indications communes se retrouvent toujours à la même place, ce qui simplifierait leur rédaction et leur usage.

Répondant aux vœux de l'ECE, les Etats signataires de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) ont décidé de remanier la contexture de la lettre de voiture faisant l'objet de l'annexe II à cette Convention et, sauf imprévu, d'en imposer l'utilisation à partir du 1^{er} janvier 1969.

Il s'ensuit que les lettres de voiture internationales de grande et de petite vitesse du modèle actuel, immatriculées respectivement DC 1815 et DC 1817 par la S.N.C.B., ne seraient plus utilisables au-delà de cette date.

Les expéditeurs, et spécialement ceux qui se chargent de l'impression de leurs lettres de voiture, sont dès lors invités à limiter leurs stocks au strict minimum pour couvrir leurs besoins probables jusqu'à fin 1968.

La date définitive d'application de cette mesure sera confirmée au plus tôt.

Qui peut voyager toute l'année, dans toute la Belgique, pour 27 centimes au kilomètre?

Vous!

Si vous prenez un abonnement général aux Chemins de Fer Belges.

Avec un abonnement annuel «réseau» vous payez 53 F par jour le droit de voyager en Belgique où vous voulez et quand vous voulez, fêtes, samedis et dimanches compris.

Si, appelé aux 4 coins du pays, vous faites en moyenne 200 Km par jour, cela vous coûtera exactement vingt six centimes et demi au kilomètre! Si tous vos allers et retours ne font qu'un total de 100 Km par jour, alors, vous paierez cinquante trois centimes au kilomètre. Ce qui est encore dérisoire!

Outre ce fameux bénéfice en argent, vous gagnez tant de sécurité, tant de confort, tant d'exactitude. Et l'exactitude paie, elle aussi! Ne vous escrimez plus sur les routes. Laissez-vous mener par le train... et roulez relaxe. Au bout de l'année, vous aurez évité, en plus, une énorme dépense... nerveuse. Et votre voiture, alors? Vous n'en aurez plus que les agréments.

Un an? Six mois? Trois mois? Il existe une formule d'abonnement général exactement «sur mesure» pour vous. Renseignez-vous à la gare la plus proche.

CHEMINS DE  FER BELGES

2699

16

L'INDICATEUR

de la S.N.C.B. est une publication officielle, indispensable et permanente. Il constitue donc un support publicitaire d'une valeur EXCEPTIONNELLE!

Ce support vous garantit un impact efficace compte tenu de son audience.

TIRAGE : environ 100.000 exemplaires.

QUELQUES PRIX :

<i>Page entière</i> : — dans les horaires des lignes intérieures (validité 1 an)	22.500 F
— dans les horaires des lignes balnéaires ou internationales (saison d'été ou d'hiver)	15.000 F
<i>Bas de tableaux</i> - Largeur 10 cm; par cm de haut: — lignes intérieures	1.500 F
— lignes balnéaires ou internationales	1.000 F

Les INDICATEURS REGIONAUX vous offrent la possibilité de choisir une région bien définie pour y mener votre campagne publicitaire.

<i>Page entière</i>	3.600 F
1/4 de page	1.250 F

Les 5 indicateurs régionaux représentent un tirage total de 30.000 exemplaires.

Les affiches horaires des gares, consultées journallement par des centaines de milliers de voyageurs vous offrent aussi d'intéressantes possibilités.

La publicité est confiée en exclusivité à la S.P.R.L. PUBLI-BUT, 211, Avenue du Roi, Bruxelles 6.

Tél. (02)37.54.20 et 37.35.75.

Diminution des tarifs marchandises de la S.N.C.F.

Les Chemins de fer français ont procédé, à dater du 1er janvier 1968, à une diminution générale de leurs tarifs marchandises applicables aux transports par wagons complets, cet abaissement intéressant aussi bien le trafic intérieur français que le trafic d'exportation, d'importation ou de transit.

Cette mesure est complétée, pour certaines catégories de marchandises, par une série d'aménagements qui accroissent ce taux de réduction.

C'est ainsi, qu'indépendamment de l'abaissement général de 2,469 %, des réductions supplémentaires, liées, dans certains cas, à la création de conditions de tonnage plus élevées (20 et 25 t), ont été prévues en faveur de certaines marchandises reprises dans les tarifs numérotés ci-après :

- Tarif no 2 (céréales)
- Tarif no 3 et 100 titre II (fruits - légumes - produits laitiers)
- Tarif no 4 (sels)
- Tarif no 5 (sucres)
- Tarif no 6 (boissons)
- Tarif no 13 (minerais)
- Tarif no 15 (hydrocarbures - huiles minérales)
- Tarif no 16 (corps gras)
- Tarif no 18 (produits chimiques)
- Tarif no 25 (emballages).

Les expéditeurs désirant des précisions sur ces réductions supplémentaires, pourront obtenir tous renseignements à la représentation générale S.N.C.F. à Bruxelles (tél. 17.00.20) ou au bureau de renseignements (marchandises) de la S.N.C.B. à Bruxelles (tél. 02/13.41.10) et à Anvers (tél. 03/32.31.31).

Un poste de dédouanement à la gare d'Anvers-Central

pour les envois « express »
et les colis postaux « avion »

En vue d'accélérer les opérations de dédouanement et de satisfaire les besoins du commerce la S.N.C.B. en accord avec l'Administration des Douanes et Accises, ouvrira, à partir du 1er avril 1968, dans les dépendances de la gare d'Anvers-Central, un poste de dédouanement réservé aux expéditions « express » et aux colis postaux « avion ».

Le poste de douane de même que l'agence en douane du chemin de fer seront installés à proximité du service des marchandises de la gare d'Anvers-Central, Pelikaanstraat.

Des informations détaillées à l'intention de la clientèle seront publiées ultérieurement.

ADRESSES A RETENIR INTERCONTAINER

Société Internationale pour le transport par fer de transcontainers, dont la constitution a été annoncée et l'activité décrite dans le Bulletin « Informations S.N.C.B. », n° 5, de décembre 1967, a établi son siège à Bâle, depuis le 1er février 1968.

En voici l'adresse :

Direction Générale de la Société Intercontainer,
52, Hardstrasse, Bâle.

Intercontainer est représentée en Belgique par la société Interferry dont les bureaux sont installés :
n° 2 rue des Colonies, à Bruxelles 1, ;
téléphone 02/11.47.80

Kaai 326, 6e Havendok, à Anvers ;
téléphone 03/41.25.36 - 03/41.26.66.

Transcofer, dont le siège était à Paris, est absorbé par cette nouvelle société.

Trains et voitures - charters



Désireux de promouvoir le tourisme par rail, en offrant des conditions de transport compétitives, les chemins de fer européens offrent à présent aux organisations de voyages la possibilité d'affréter des trains ou des voitures.

Le principe de tarification est celui du forfait pour la circulation de bout en bout du train ou de la voiture. La formule reporte sur l'organisateur le bénéfice résultant d'une occupation optimale des véhicules.

Un premier contrat de ce genre a été conclu le 15 janvier 1968 entre la Société Nationale des Chemins de fer belges et l'agence de voyages Hôtelplan. Il prévoit les conditions d'acheminement par voitures complètes, de Belgique vers la Suisse, de classes de neige pendant la saison en cours.

Il a été signé à Bruxelles par M. De Smet de la S.N.C.B. au nom des chemins de fer luxembourgeois, français, suisses et belges et par M. Mispelter pour Hôtelplan. A cette occasion, M. De Smet s'est fait un plaisir d'offrir à M. Mispelter le porte-plume qui a servi à la conclusion du contrat.

VINTIMILLE - BRUXELLES

42 minutes de moins

En plus des améliorations apportées à partir du 26 mai au service internationale des trains de voyageurs et dont il a été question dans notre numéro précédent, nous nous faisons un plaisir d'annoncer à nos lecteurs que le départ de Vintimille vers le nord qui était fixé à 16 h 45 est porté à 17 h 27. (Nice à 18 h 25 au lieu de 17 h 55). Arrivée le lendemain matin à Paris à 6 h 50 et à Bruxelles à 10 h 50, comme antérieurement.

Ce qui signifie une réduction de la durée du trajet de près de trois quarts d'heure.

Trois quarts d'heure donc de plus au soleil du midi.

1000 KM EN UNE NUIT BELGIQUE- DANEMARK

en couchettes
et wagons-lits directs



Fontaine

BRUXELLES M	D 18 17	CHARLEROI	D 22 53	D 17 58
PUTTGARDEN	A 5 10*	NAMUR	D 23 34	D 18 32
COPENHAGUE	A 9 10	LIEGE	D 0 53	D 19 46
		COPENHAGUE	A 14 25	A 9 10