

INFORMATIONS SNCB

PERIODIQUE BIMESTRIEL

NUMERO 2 / AVRIL 1968



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





NUMERO 2 — AVRIL 1968

Photo couverture : Zeebrugge ouvre son port aux transcontainers.

SOMMAIRE

	Page
Votre voiture réalisera ce record...	2
Pour se rendre aux congrès internationaux les chemins de fer accordent d'importantes réductions sur les tarifs	4
Une nouvelle garantie pour le transport de fruits et de légumes	5
Zeebrugge ouvre son port aux transcontainers	6
Pour vos transcontainers: le TEZ	8
S.N.C.B. - Colis présente la gamme des petits containers repliables.	10
Programme Europabus 68	12
Un train long de 6 km 500!	13
Interfrigo	13
Les vacances de votre personnel	14
Les grands problèmes techniques d'avenir	16
La taxe à la valeur ajoutée	18
En Trans - Europ - Express vers l'Allemagne industrielle	20

Photos: F. Putman.

Lay-out: L. Tack.

Impr.: s.a. Omega, Anvers.

Votre voiture réalisera

MILLE

kilomètres

en une nuit

Quand aux premiers signes du printemps, le goût des vacances ranime vos rêves, qu'imaginez-vous, ami automobiliste? Que votre voiture ait des ailes et qu'elle vous transporte d'un bond, sans soucis et fatigue, là où commencent les vraies vacances.

Combien d'entre vous, disposant d'un temps bien limité (hélas!) pour leur congé annuel, ne se sont pas trouvés découragés, bien avant le départ, par la longue étape fatigante, qu'il faut couvrir avant d'atteindre la Provence, les chalets tyroliens, les plages italiennes et espagnoles...

Et pourtant, ce rêve est devenu réalité. Vous vous embarquez avec votre famille et votre automobile à Ostende, Schaerbeek ou Bressoux, pour quitter le lendemain, dans la matinée, souriant et dispos au volant de votre véhicule, la gare de Milan, Brigue, Munich, Salzbourg, Villach, Toulouse, Narbonne, St-Raphaël ou Avignon, selon la destination choisie.

Amorcés timidement, il y a 12 ans (la S.N.C.B. était avec les chemins de fer allemand le premier réseau sur le continent à adopter cette forme de transport), les trains « autos-couchettes » ont vu progressivement la fréquence de leurs départs et leur capacité de chargement plus que doublées.

C'est là une preuve de leur utilité et de leur succès, ainsi qu'en témoignent suffisamment les quelques indications ci-après relatives au réseau belge :

ce record :

!!

<i>Année</i>	<i>Nombre d'autos transportées</i>	<i>Nombre de personnes transportées</i>
1956	438	1.164
1957	759	2.203
1958	1.282	3.994
1959	2.319	7.099
1960	3.728	10.474
1961	5.152	14.066
1962	6.566	18.124
1963	8.776	24.134
1964	9.104	24.370
1965	9.463	25.248
1966	10.679	29.239
1967 ⁽¹⁾	12.032	33.762

⁽¹⁾ jusqu'au 24-9-1967.

**Nouvelles destinations :
Toulouse et Salzbourg.**

Soucieux d'offrir à leur clientèle un éventail encore plus large de destinations, les chemins de fer proposent deux buts nouveaux pour la saison 1968 : Toulouse et Salzbourg. La destination de Toulouse intéressera particulièrement les automobilistes dont le but se situe en Espagne centrale ou méridionale ou au Portugal et qui désirent pénétrer dans la péninsule par Irun.





POUR SE RENDRE AUX CONGRÈS INTERNATIONAUX LES CHEMINS DE FER ACCORDENT D'IMPORTANTES RÉDUCTIONS SUR LES TARIFS

Les congrès internationaux suscitent de nombreux voyages. Sait-on qu'en 1965 il y en eut trois mille et qu'ils ont « déplacé » près de deux millions de personnes.

Il faut dire que ces manifestations tendent de plus en plus à se combiner avec des séjours dans des cadres touristiques. L'on cherche en effet, à associer l'utile à l'agréable, le travail aux loisirs. Ainsi le tourisme influence-t-il souvent le choix du lieu des congrès et, inversement, les congrès apportent-ils leur part au tourisme. En offrant des tarifs spéciaux pour se rendre aux congrès internationaux les chemins de fer servent donc deux causes.

Les réductions.

Des réductions de l'ordre de 20 à 35 %, selon les réseaux ferroviaires empruntés, sont accordées par la gare de départ sur le prix ordinaire des billets aux voyageurs qui se rendent aux congrès internationaux. Peuvent en bénéficier : le congressiste, son conjoint et ses enfants dans la mesure où ceux-ci n'obtiennent pas de réductions plus intéressantes en raison de leur âge.

Ces réductions ne s'appliquent pas aux suppléments de prix prévus pour l'utilisation des TEE, des voitures-couchettes, des voitures-lits.

Les conditions à remplir.

Il faut que le congrès soit organisé dans un pays européen (l'URSS exceptée), qu'il présente un intérêt certain du point

de vue économique, touristique, social, culturel, scientifique ou sportif (à l'exclusion des congrès politiques) ; qu'il attire la participation de congressistes d'au moins deux pays européens et réunisse au minimum 150 participants dont 50 en provenance de l'étranger.

La demande.

Le comité organisateur est invité à demander l'application du tarif spécial aux moins deux mois avant la date du début du congrès. Il adresse sa demande à l'administration ferroviaire du pays où a lieu la manifestation. Pour les congrès organisés en Belgique la demande est adressée à la S.N.C.B., Bureau 60-43, 23, Putterie à Bruxelles 1. Elle mentionne le lieu, les dates du début et de la fin du congrès, sa nature et son objet, ainsi que le nombre total présumé des participants, y compris les personnes qui accompagnent les congressistes. Elle précise en outre les pays étrangers représentés.

Le fichet du congressiste.

Une fois sa demande acceptée, l'organisateur d'un congrès organisé en Belgique est invité à faire imprimer lui-même, selon le modèle qui lui est communiqué, des fichets de congressiste, au nombre d'exemplaires qu'il estime nécessaire.

Le fichet est le document qui permet à son titulaire d'obtenir un billet d'aller et retour à tarif réduit. Son format et sa contexture doivent être rigoureusement respectés.

L'organisateur envoie à l'Administration

des Chemins de fer les fichets dûment complétés sauf en ce qui concerne les noms des titulaires qui pourront éventuellement être indiqués dans la suite. Ces fichets lui sont renvoyés pourvus d'un sceau de validation.

Chaque fichet ne peut être émis que pour un seul congrès, au nom d'une seule personne et est incessible. Il ne donne droit qu'à un seul billet aller et retour entre la gare desservant le domicile du congressiste et celle du lieu où se tient le congrès.

Le congressiste qui désire effectuer plusieurs voyages entre son domicile et le lieu du congrès demande plusieurs fichets à l'organisateur du congrès.

Les billets de voyage.

Les billets sont établis par une gare ou une agence habilitée à cet effet. Ils ne peuvent couvrir que les itinéraires communément empruntés.

Le congressiste n'omettra pas de faire apposer le timbre du congrès sur la couverture de son billet avant d'effectuer son voyage de retour.

La validité du billet court depuis le cinquième jour qui précède le congrès jusqu'au cinquième jour après la fin de celui-ci.

* * *

Les agences commerciales des chemins de fer belges et les agences de voyages accréditées sont à l'entière disposition de la clientèle pour lui fournir toutes les indications complémentaires souhaitées.

UNE NOUVELLE GARANTIE POUR LE TRANSPORT DE FRUITS ET DE LÉGUMES

Les règles actuellement en vigueur prévoient le paiement d'indemnités en cas de dépassement des délais de livraison prévus à l'article 11 de la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM). Ces règles comportent des délais de livraison et des conditions d'indemnisation, propres.

Outre ces règles qui restent d'application et qui sont basées sur des délais théoriques assez longs les chemins de fer français et belges ont mis en vigueur, à partir du 1er mars 1968, dans le cadre du tarif international no 9428, une autre formule d'indemnisation applicable en cas de dépassement des délais d'acheminement habituellement réalisés. Comme ces délais, fondés sur les horaires de circulation des trains sont plus courts que les délais théoriques fixés par la convention CIM, il s'agit d'une amélioration sensible des garanties offertes à la clientèle. Quelles sont les caractéristiques de la nouvelle formule ?

1. elle est applicable aux envois expédiés

de certaines gares françaises indiquées à destination de la gare de Bruxelles Tour et Taxis et acheminés via le point frontière de Feignies-Quévy, sous le couvert d'une lettre de voiture internationale directe de bout en bout ;

2. une annexe au tarif indique les horaires garantis ;

3. le bénéfice du tarif peut être obtenu à condition que le client :

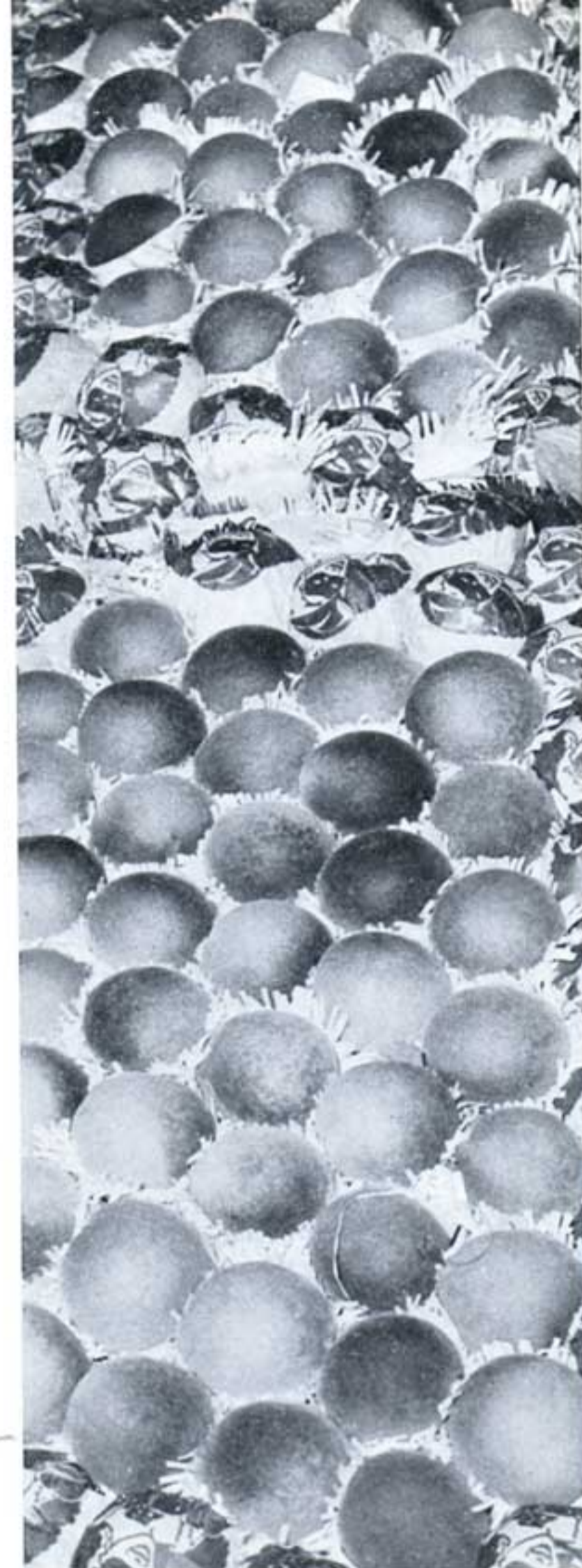
a. revendique expressément son application en lettre de voiture ;

b. accomplisse les formalités exigées par les douanes et autres autorités administratives :

— à la gare expéditrice, avant la conclusion du contrat de transport pour ce qui concerne les formalités à l'exportation de France ;

— à la gare destinataire pour ce qui concerne, les formalités à l'importation en Belgique.

c. remettre l'envoi et les documents d'accompagnement au plus tard deux heures avant l'heure de départ indiquée au tableau annexé au tarif.



4. la formule prévoit le versement d'une indemnité spéciale en cas de mise à disposition à la gare destinataire après l'heure limite.

Sur réclamation recevable de l'ayant droit, l'indemnité versée est calculée dans les conditions suivantes :

a. en l'absence d'un préjudice commercial reconnu, l'indemnité est égale à 1/10me du prix de transport ;

b. en cas de dommage commercial reconnu, l'indemnité est égale au montant de ce dommage sans pouvoir cependant excéder le prix de transport.

Toutefois si les délais de livraison normaux de la CIM sont dépassés, les règles de cette dernière s'appliquent.

De plus, étant donné que les chemins de fer exigent que la marchandise soit remise dans un état qui lui permette de supporter les délais prévus par la CIM sans qu'il en résulte de détérioration par excès de maturation, il ne peut être accordé une indemnisation pour les avaries susceptibles de résulter d'un retard dans l'acheminement que si les délais de la CIM sont dépassés.

Quant aux autres avaries, elle ne doivent pas être confondues avec le dommage commercial. Le cas échéant les deux indemnisations peuvent être cumulées.



Zeebr

ouvre son port aux

Grâce à la collaboration des chemins de fer belges et britanniques et de la Compagnie belgo-anglaise des Ferry-Boats, une nouvelle étape vient d'être franchie dans le perfectionnement des liaisons Angleterre-Continent.

Cette fois, c'est le trafic des marchandises, et plus particulièrement celui qui fait appel à la technique moderne du trans-container, qui bénéficie du progrès réalisé.

Le 19 mars dernier, en effet un nouveau service journalier de navires porte-containers a été instauré entre Harwich et Zeebrugge.

Il est assuré par le M.S. « Sea Freightliner I » jaugeant 4000 tonnes et dont la cale, divisée en cellules, est prévue pour 150 containers. La traversée dure environ 7 heures et dans chaque port les opérations de chargement et de déchargement prennent environ cinq heures. Le navire est ainsi en mesure d'accomplir un cycle complet aller et retour en 24 heures.

Le transbordement des containers s'effectue dans les deux ports au moyen de ponts transbordeurs d'une force de levage de 30 tonnes, qui permettent un déchargement direct du navire sur wagon

ou sur véhicule routier et vice versa. Un second navire de même type que le premier sera mis en ligne dès l'été prochain, ce qui permettra d'intensifier le service.

A la même date, la gare maritime de Zeebrugge a formé et expédié pour la première fois deux trains Transeurop-Containers-Express, en correspondance avec le « Sea Freightliner I ».

Partant à 14 heures, le premier de ces trains s'arrête à Bâle et à Chiasso, respectivement à 4 et 11 h le lendemain, pour atteindre son terminus, Milan, à 16 heures. Le train de retour part de Milan à 19 heures et arrive à Zeebrugge le surlendemain vers 4 heures, assurant ainsi la correspondance avec le navire de 11 heures pour Harwich.

Le second train quitte Zeebrugge à 14 h 30 à destination d'Aix-la-Chapelle, où il arrive à 20 h 30. Retour à 21 heures vers Zeebrugge, où il rentre le lendemain vers 4 heures.

Dès que le second navire sera en ligne, le service spécialisé Harwich-Zeebrugge offrira journalièrement une capacité de transport de 300 transcontainers dans chaque sens.

ugg e

transcontainers

Le chemin de fer groupera le transport des transcontainers sur des axes à forte densité de trafic, sur lesquels il pourra organiser des trains directs complets à grande fréquence et à des vitesses commerciales de 100 Km/h. Cette concentration permettra d'obtenir des prix de revient très modestes qui pourront être répercutés dans les niveaux des tarifs de transport à appliquer sur ces relations.



Le transcontainer est comme le commun dénominateur qui permet aux trois modes de transport, l'eau, la route, le rail, de s'additionner. Mais il faut pour cette opération un équipement adéquat. C'est la raison pour laquelle les gares terminales sont équipées de ponts transbordeurs d'une force de levage de 25 à 30 tonnes, grâce auxquels le transbordement s'effectue rapidement et sans difficulté.



TEZ

Les avantages de ce nouveau service

- Vos containers remis au départ le soir arrivent à destination le lendemain matin.
- Les trains circulent directement de terminal à terminal sans transiter par des gares de triage.
- La formule de tarification est réduite à sa plus simple expression.

Un seul et même tarif par wagon

Le tableau ci-après présente, pour les différentes relations possibles, les prix valables quelle que soit la combinaison prévue.

Ce tarif vaut pour le transport sur wagon plat à deux essieux, que les containers soient vides ou chargés.

Un tel wagon permet, dans les limites de la charge maximum, les combinaisons de chargement suivantes :

- 1 container de 20 pieds
- 1 container de 30 pieds
- 1 container de 40 pieds
- 2 containers de 20 pieds.

Le tarif couvre

- le transport de terminal à terminal ;
- sur le parcours belge, l'acheminement

sous le régime de douane, de même que le transfert des wagons chargés dans l'enceinte de la gare d'Anvers Bassins et Entrpôts ;

— sur le parcours néerlandais les formalités de franchissement de la frontière, les formalités de douane à l'exportation et les frais de gare.

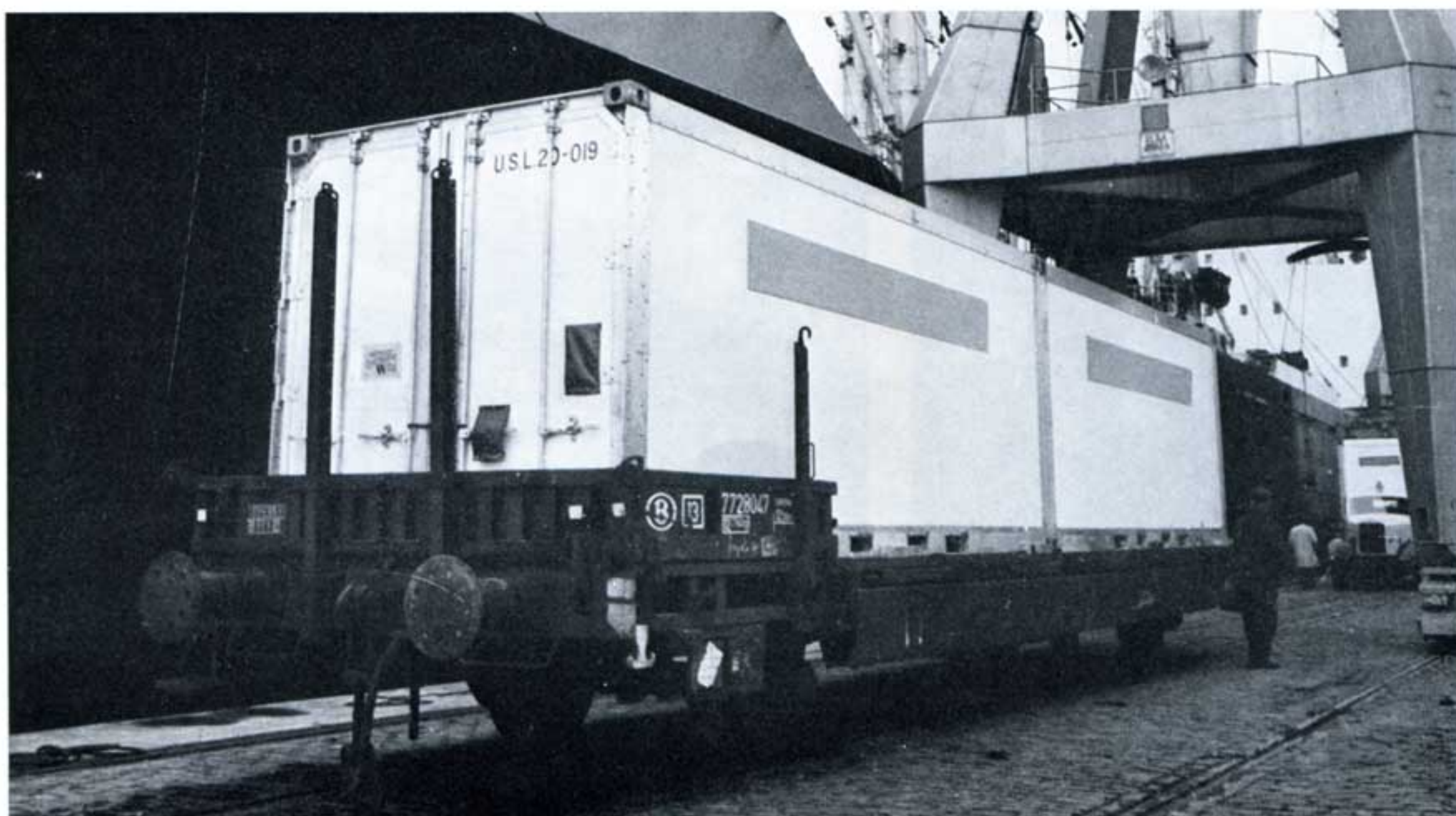
En d'autres mots vous ne payez qu'un seul prix global et vos opérations de tarification se trouvent simplifiées, ce qui représente pour vous un précieux gain de temps.

A qui vous adresser ?

Selon le point de départ de votre expédition vous pouvez téléphoner

- à Zeebrugge aux numéros (050) 547.91 / 92 / 93 ;
- à Anvers au numéro (03) 33.86.35. Le numéro de télex est le suivant 326.56 Railbel HV Anvers ;
- à Rotterdam ECT au numéro 010 - 274592 ;
- à Amsterdam ATC au numéro 020 - 232060.

De ———>	Zeebrugge CT	Anvers CT	Rotterdam ECT	Amsterdam ATC
à Zeebrugge CT		1.516 FB ou 110 fl	2.472 FB ou 179,30 fl	3.343 FB ou 242,45 fl
Anvers CT	1.516 FB ou 110 fl		1.204 FB ou 87,35 fl	2.075 FB ou 150,50 fl
Rotterdam ECT	2.472 FB ou 179,30 fl	1.204 FB ou 87,35 fl		1.097 FB ou 79,60 fl
Amsterdam ACT	3.343 FB ou 242,45 fl	2.075 FB ou 150,50 fl	1.097 FB ou 79,60 fl	



POUR VOS TRANSCONTAINERS

UN TRAIN EXPRESS, LE TEZ,

TOUS LES JOURS DE

ZEEBRUGGE ET ANVERS VERS ROTTERDAM ET AMSTERDAM

Les formalités douanières

Pour les expéditions hors frontières, les formalités douanières doivent être accomplies avant le départ.

Organisation du service

Les TEZ, qui circulent dans les deux sens, partent dans la soirée des ports de Zeebrugge et d'Amsterdam et permettent, en passant de terminal à terminal, une mise en place dans les autres ports, dans les premières heures de la journée suivante. Un départ est prévu tous les soirs du lundi au vendredi.

Un service impeccable

Les chemins de fer sont conscients de la valeur élevée des containers. C'est pourquoi ils tiennent à assurer le transport de façon rapide et impeccable.

Les TEZ

- ont été spécialement conçu pour vos containers ;
- ils sont exclusivement réservés au transport de vos containers ;
- ils constituent le moyen de transport totalement approprié à vos containers.

Renseignements

Si des problèmes particuliers se posent à vous à ce sujet, n'hésitez pas à téléphoner au 02 - 13.18.70 extension 36.48 à

Bruxelles ou au 030 - 15871 extension 754 à Utrecht, les renseignements complémentaires que vous souhaiteriez vous seront bien volontiers communiqués.



S. N. C. B. - COLIS présente les

COLLICOS

la gamme des petits containers repliables



Sp. 25/COL.
S.N.C.B.-COLIS
Service des Colis
Rue du Progrès, 80
BRUXELLES 1.

Bruxelles, le

FACTURE n°

Sp. 24/COL.
S.N.C.B.-COLIS
Service des colis
Rue du Progrès, 80
BRUXELLES 1.

Il est dû par M.
rue
à
pour location des colis suivants

N°s des colis	Nombre	Type	Période de location

Sp. 19/COL.
S.N.C.B.-COLIS
Service des Colis
Rue du Progrès, 80
BRUXELLES 1.

M.
rue
à

déclare avoir reçu de S.N.C.B.-COLIS
le(s) colis(s) suivant(s) détail

N°s des colis	Nombre	Type	Période de locat

Le paiement s'effectue par mandat
La taxe de transmission a été ...
Veuillez bien effectuer le paiement
gros de
du virement " COLLICO - facture

(B) 296203-1-68 (500) s.

Le paiement s'effectue en
et ...
Fait à ...
Le Locataire,

L'original de la présente déclaration

L'article paru dans notre numéro 5 de décembre 1967 a suscité auprès de notre clientèle un très vif intérêt.

Nous avons eu le plaisir d'être consultés et de devoir procéder à des essais notamment pour les produits ci-après : textiles, jouets, appareillages mécaniques et électriques, tabacs-cigarettes, peintures, électrodes.

Tout porte à croire à une extension rapide du petit container repliable collico en Belgique.

Que vous soyez « expéditeur » et « destinataire », nous avons jugé utile de vous documenter sur les formulaires utilisés pour ce nouveau service :

1. Contrat de location.

Formulaire jaune Sp 19/COL.

Bruxelles, le

NOTE DE FRAIS n°

POUR LOCATION DE COLlicos

COLLICO loué par

VIDE ET REPLIÉ

à retourner immédiatement à

Centre Routier

Lotissement

Cette étiquette n'est PAS valable pour le transport à charge

LOCATION DE COLlicos

CONTRAT N°

Durée	Location mensuelle unitaire	Montant total

Taxe

mensualité de F

mensualité de F

S.N.C.B.-COLIS

(B) Ce container repliable a été pris en charge par votre fournisseur pour MIEUX SERVIR.

La journée d'immobilisation lui coûte cher.

Il vous est demandé de le libérer rapidement de manière à constituer REPLIÉ lors du prochain passage de notre camion.

Avec les remerciements de

S. N. C. B. - COLIS

Sp. 20/COL

(B) CENTRE ROUTIER de

COLLICO n°

Firm. :

Départ		Retour		Départ		Retour		Départ		Retour	
Date	Vers centre routier	Date	Vers centre routier	Date	Vers centre routier	Date	Vers centre routier	Date	Vers centre routier	Date	Vers centre routier

ROTATION DES COLlicos

Sp. 23 Col.

(B) BILLET DE TRANSPORT pour COLLICO vide replié

COLLICO

Envoyé chargé à l'aller n°

ds

N° du collico

Type

TYPE

DE

Théâtre à date au départ

Type

Date

Signature du locataire pour le collico vide replié

M

PAR

à

Signature du locataire pour le collico vide et retour

M

PAR

à

Signature :

Date

Date

Sp. 23 Col.

(B) BILLET DE TRANSPORT pour COLLICO vide replié

COLLICO

Envoyé chargé à l'aller n°

ds

N° du collico

Type

TYPE

DE

Théâtre à date au départ

Type

Date

Signature du locataire pour le collico vide replié

M

PAR

à

Signature du locataire pour le collico vide et retour

M

PAR

à

Signature :

Date

Date

Le contrat de location est établi entre l'expéditeur et la Direction de S.N.C.B.-COLIS, 80 rue du Progrès - Bruxelles 1. Dans le contrat, les collicos sont caractérisés par numéro et types et la durée de location est spécifiée.

Durant l'année le nombre de Collicos à prendre en location peut varier suivant le caractère saisonnier éventuel du trafic.

2. Facture.

Formulaire jaune Sp 24/COL.

La facturation concerne la totalité de l'effectif loué pour la totalité de la période. La facture se règle par virement au compte chèque postal de la gare centre routier de départ.

3. Note de frais.

Formulaire blanc Sp 25/COL.

Si le locataire désire le paiement mensuel des frais de location, il est fait usage

- du document prévu sous 2 pour la première mensualité;
- du document « Note de frais » pour les mensualités suivantes.

4. Marquage du collico.

Extérieurement sur le couvercle le collico reçoit l'étiquette verte sur fond blanc qui assure le retour immédiat du collico vide au locataire.

Intérieurement un avis rouge sur fond blanc invite le destinataire à libérer rapidement le collico.

Extérieurement, le locataire peut apposer toute publicité pour son propre compte, mais de manière qu'elle puisse être retirée

facilement lors de la restitution en fin de location.

5. Contrôle de la rotation.

Formulaire jaune Sp 20/COL.

La gare centre routier de départ contrôle dans l'intérêt du locataire le départ à charge et le retour à vide de manière à intervenir auprès du Centre routier d'arrivée, si 8 jours après le départ à charge, le collico vide n'est pas revenu.

6. Retour gratuit du collico vide et replié.

Formulaire bleu Sp 23/COL.

L'expéditeur est prié de remplir ce formulaire et de le placer dans le collico de manière apparente.



PROGRAMME 68

EUROPABUS

L'indicateur général « Europabus » est sorti de presse.

Compte tenu des additions et des modifications apportées par les diverses administrations ferroviaires pour répondre aux désirs de la clientèle, le réseau Europabus totalise cette année-ci 84 lignes régulières, 66 circuits à prix forfaitaires et 22 excursions, soit 172 services touristiques, plus de 100.000 km au total, exploités par 48 entreprises sous le contrôle des 16 administrations membres de l'Union des Services Routiers des Chemins de fer Européens (URF).

Voici les principales nouveautés intéressant particulièrement la clientèle belge.

Les services de ligne :

ANVERS - BRUXELLES - LIEGE (ou MONS) - LUXEMBOURG - AOSTE - GENES - LA SPEZIA, en 3 jours (avec ou sans forfait hôtelier). Départs d'Anvers, de Bruxelles et de Mons, les dimanches du 19 mai au 22 septembre; étapes à Troyes et Chamonix.

Départs de Bruxelles et de Liège les lundis du 10 juin au 16 septembre; étapes à Chaumont et Aoste. Départ de La Spezia les jeudis du 16 mai au 19 septembre.

(LONDRES) - OSTENDE - BRUXELLES - LUXEMBOURG - BESANCON (possibilité de continuer sur GENEVE ou LAUSANNE). Départs d'Ostende les mardis, du 2 juillet au 27 août. Départ de

Besançon les mercredis, du 3 juillet au 28 août.

ANVERS - BRUXELLES - MILAN - RIMINI - CATTOLICA, en 3 jours (avec ou sans forfait hôtelier). Départs d'Anvers tous les dimanches du 19 mai au 22 septembre. Départs de Cattolica tous les jeudis du 16 mai au 19 septembre; étapes à Troyes et Chamonix.

BRUXELLES - MUNICH. Correspondance en cette dernière ville avec les lignes MUNICH - ATHENES via ZAGREB, BELGRADE, SALONIQUE et MUNICH - BAGDAD via SOFIA, ISTANBUL, BEYROUTH. Départs de Bruxelles tous les samedis du 4 mai au 14 septembre. Départs d'Athènes chaque mercredi, de Bagdad chaque jeudi, de Beyrouth chaque dimanche, d'Istanbul chaque mercredi et de Sofia chaque jeudi; retour en car à Bruxelles le samedi.

LUCERNE - INTERLAKEN - MONTREUX - GENEVE (Golden Pass Route), Service quotidien, du 16 juin au 16 septembre, voyage combiné en autocar et bateau d'une durée de 3 jours, à prix forfaitaire; choix d'excursions au départ d'Interlaken le 2^e jour.

TOULOUSE - PERPIGNAN - BARCELONE. Service assuré journalièrement toute l'année.

LES CIRCUITS ET EXCURSIONS :

— Les Pays-Bas en 3 jours (« Happy Holland Tour »). Départ chaque jour (sauf le dimanche) du 23 avril au 14 juin, du 16 juillet au 9 août et du 3 au 20 septembre et entre ces périodes, 4 départs hebdomadaires.

— Le « Charm of the Benelux Tour » en 4 jours (Bruxelles - Luxembourg - Trèves - Coblenze - Cologne - Amsterdam - Rotterdam - Anvers - Gand - Bruxelles). Départ les dimanches et mercredis de Bruxelles du 4 mai au 15 septembre.

— Le circuit de Belgique en 3 jours (« Friendly Belgium Tour »). Départ de Bruxelles les jeudis et dimanches du 2 mai au 15 septembre.

Itinéraire emprunté : Gand, Anvers, Liège, Spa, Bastogne, Han s/Lesse, Dinant, Namur, Waterloo.

Logement à Spa et à Han sur-Lesse.

— Le Tour de Suisse en 7 jours et le Circuit des Lacs et Montagnes suisses en 4 jours dont l'itinéraire a été revu.



— L'étape Taormina - Palerme du circuit de Sicile comportant un itinéraire d'hiver, via Messine - Tindari, et un itinéraire d'été, via Randazzo.

Les tours et excursions précités s'effectuent d'un bout à l'autre avec le même car, le même chauffeur et la même hôtesse. Une autre formule a été élaborée pour organiser des voyages forfaitaires en utilisant au fil des jours des services de lignes



et d'excursion différents. Ces services constituent de véritables chaînes et comme pour les voyages forfaitaires, les prix couvrent toutes les prestations (à l'exception des boissons), le client n'ayant qu'à se laisser conduire.

Voici l'éventail de ces nouveaux services :

1. Paris - Genève - Milan - Venise en cinq jours ;
2. Même itinéraire mais dans le sens inverse en six jours ;
3. « Fleurons d'Italie ». Paris - Venise - Florence - Gênes - Milan - Paris en quatorze jours ;
4. Wiesbaden - Francfort/M - Rothenburg - Munich - Wiesbaden et aussi Wiesbaden - Francfort/M - Stuttgart - Munich - Rothenburg - Wiesbaden en trois jours chacun. Départs quotidiens du 1 juin au 4 octobre ;
5. Francfort/M - Prague - Francfort, en quatre et cinq jours. Départs respectivement les jeudis et samedis du 21 mars au 3 octobre.

Paris en 3 jours et Paris en 4 jours, Amsterdam en 3 jours	}	à raison de trois départs par semaine pendant la période du 10 mai au 10 septembre, l'un des trajets aller ou retour, au choix, s'effectue en train et l'autre en car ; le séjour à Paris ou Amsterdam est libre.
---	---	---

Si vous désirez obtenir de plus amples renseignements ou une documentation sur les services Europabus 1968, n'hésitez pas à vous adresser aux bureaux de renseignements de nos principales gares ou agences de voyages agréées.

UN TRAIN LONG DE 6 Km 500 !

Un record a été établi sur les voies du Norfolk and Western aux Etats-Unis : un train de charbon comprenant 500 wagons a été acheminé entre la zone charbonnière de Jaeger en Virginie occidentale et Portsmouth dans l'Ohio soit sur une distance de 256 km. La charge utile de ce train a atteint près de 45.000 tonnes ; la traction était assurée par six locomotives diesel de 3.600 ch, qui représentaient une puissance totale de 21.600 ch. Trois locomotives étaient en tête ; les trois autres, télécommandées, avaient été insérées entre le 300e et le 301e véhicule.

La durée du trajet.

Le trajet s'est effectué en 6 heures et demie, ce qui établit la moyenne de marche à près de 40 km/h. Le seul incident, d'ailleurs minime, a été une rupture d'attelage entre deux wagons situés en fin de convoi, exactement à 140 m du fourgon de queue, soit à plus de 6 kilomètres des locomotives de tête : la longueur totale du train atteignait près de 6 km 500.

S.A. INTERFRIGO

La S.A. INTERFRIGO nous informe que sa Direction générale est dorénavant installée à l'adresse suivante :

**Wettsteinplatz 1 - Boîte postale 324
CH 4000 Bâle 5. Suisse.**

Téléphone (061)33.07.50.

télex 6.22.31.

LES VACANCES DE VOTRE PERSONNEL



A l'approche de la période des vacances nous croyons utile de fournir à nos lecteurs, chefs d'entreprise, un aperçu des mesures prises par les chemins de fer belges pour favoriser le tourisme et qui sont susceptibles d'intéresser leur personnel.

Le chemin de fer offre, en effet, d'appréciables réductions de prix aux groupes et a préparé d'intéressantes formules d'excursions organisées pour individuels tant en Belgique qu'à l'étranger.

1. TOURISME EN GROUPES ORGANISES.

Des réductions sensibles sont accordées dès qu'un groupe comporte dix participants ou s'il est payé pour dix. Il est prévu un billet gratuit « guide » si le groupe comporte de quinze à cinquante voyageurs, au-delà, un billet gratuit par cinquante personnes ou fraction résiduelle de cinquante.

De plus, les places sont réservées *gratuitement* à l'intention des groupes en service intérieur. Cette réservation est généralement effectuée dans les premières voitures des trains empruntés (étiquettes jaunes apposées sur les vitres).

* * *

1.1 Intervention de nos délégués touristiques.

Pour tout projet de voyage, n'hésitez pas à demander par carte ou par téléphone à

l'Agence Commerciale de votre ressort — et dont l'adresse figure ci-après — la visite d'un de nos délégués touristiques. Il vous sera un conseiller précieux et vous aidera à étudier et à mettre au point votre voyage. Notre délégué vous fera des suggestions, il vous proposera notamment des excursions combinées train-autocar. Au besoin, il s'occupera des repas, et du logement de votre groupe et ce dans les meilleures conditions. Notre délégué est aussi habilité pour vous coter le prix le plus bas. Voici à titre d'exemple, quelques types d'excursions d'une ou de deux journées.

Les prix sont donnés sans engagement et sujets à confirmation par notre délégué touristique. Celui-ci vous communiquera, sur simple demande, le prix au départ d'autres gares.

Voyages d'un jour (train + autocar).

a. *Vallée de l'Ahr (Allemagne).*

En train jusqu'à Verviers Cal. Départ en autocar devant la gare pour le circuit suivant : Verviers - Belle Croix - Botrange - Robertville - Butgenbach - Bullange - Losheimergraben - Kronenburg - Stadkyll - *Blankenheim* - (déjeuner - coup d'œil sur la source de l'Ahr) - Düpelfeld - Altenahr (arrêt) - *Mayschoss* (visite des caves à vin) - Euskirchen - *Niddegen* (arrêt - visite des ruines du château) - Montschau (Montjoie) - Eupen - Verviers. Retour en train à la gare initiale de départ.

Prix pour 50 participants (train + autocar) au départ de : Bruxelles-Nord = 9.860 F.

b. *Cap Gris-Nez - Boulogne.*

En train jusqu'à Ostende - Départ en autocar pour le circuit suivant : Ostende - Nieupoort - *Furnes* (arrêt Grand'Place) - Adinkerke - *Dunkerque* (arrêt) - Gravelines - *Calais* (arrêt de midi - déjeuner) - Sangatte - Wissant - Cap-Gris-Nez (arrêt - vue des falaises de Douvres par beau temps) - Ambleteuse - Wimereux - *Boulogne* (arrêt - coup d'œil sur le port et la ville) - Saint-Omer - Bergues - Les Moères - Adinkerke - La Panne - Ostende.

Prix pour 50 participants (train + autocar) au départ de : Bruxelles-Midi : 9.400 F.

Voyages de 2 jours (train + autocar).

En train jusqu'à Arlon. Départ en autocar (à gauche de la sortie de la gare) pour le circuit suivant :

1er jour : Arlon - Martelange - Saeul - Mersch - *Larochette* (déjeuner - visite des ruines du château) - Mullerthal - Berdorf - *Diekirch* (arrêt) - *Vianden* (visite des ruines du château, dîner, logement).

2ème jour : Vianden - *Diekirch* - *Echternach* (déjeuner - visite de la ville) - Grevenmacher - *Remich* (visite des caves de champagnisation et séjour au bord de la Moselle) - *Luxembourg* (coup d'œil sur la ville : principaux monuments, séjours libre) - Arlon.

Prix par 50 participants (train + autocar)



repas et logement non compris : au départ de : Bruxelles-Q-Ld : 13.880 F.

1.2 Adresses et numéros de téléphone des Agences commerciales de la S.N.C.B.

ARLON :

61, avenue de la Gare, tél. 211.15
Représentant Commercial :
Monsieur GHEUDE
Délégué touristique :
M. SINON.

BRUXELLES :

153B, Boulevard Anspach, tél. 18.60.50
poste 1263
Représentant Commercial :
Monsieur EGELS
Délégués touristiques :
MM. GELAN et DELBROUCK.

CHARLEROI :

1, Quai de la Gare, tél. 32.73.73
Représentant Commercial :
Monsieur MAINIL
Délégués touristiques :
MM. DAMINET et GROULART.

CINEY :

Gare, tél. 217.72
Représentant Commercial :
Monsieur GOFFIN
Délégué touristique :
M. HENROTIN.

LIEGE :

42, rue de la Casquette, tél. 23.17.13 ou
23.22.85
Représentant Commercial :
Monsieur SCHMITZ
Délégués touristiques :
MM. CORNELIS et LANGE.

MONS :

14, Square F. Roosevelt, tél. 359.79
Représentant Commercial :
Monsieur LARBALESTRIE
Délégués touristiques :
MM. HAYON, MATON et BLANCHART.

VERVIERS :

14, rue Xhavée, tél. 308.40.
Représentant Commercial :
Monsieur LEJEUNE
Délégué touristique :
M. PAULUS.

NAMUR :

52, rue Godefroy, tél. 230.84
Représentant Commercial :
Monsieur GHEUDE
Délégué touristique :
M. RENARD.

1.3. Demande des billets collectifs pour les groupes.

La demande pour l'obtention du transport à prix réduit doit être établie sur un formulaire que vous pouvez obtenir gratuitement dans n'importe quelle gare où

à l'Agence Commerciale qui vous dessert. Il vous suffira de donner un coup de téléphone à cette dernière.

Cette demande — qui vaut aussi pour la réservation des places — doit être remise ou envoyée au plus tard quatre jours à l'avance à la gare de départ ou à l'Agence commerciale.

Toutefois, pour les groupes comportant 19 participants et moins, et pour lesquels l'organisateur ne demande spécialement la réservation des places, la demande de billets peut être remise à la gare de départ, au plus tard une heure avant le départ du train.

2. TOURISME INDIVIDUEL.

2.1. Pour les individualistes à toute épreuve, le chemin de fer émet deux titres de transport qui leur permettront de voyager à leur guise, seul ou en famille : — *l'abonnement touristique de 5, 10 ou 15 jours*, lequel est mis en vente toute l'année aux guichets de toutes les gares, aux prix suivants :

	2ème classe	1ère classe
5 jours	500 F	750 F
10 jours	700 F	1.050 F
15 jours	900 F	1.350 F

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

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

— *la carte à demi-tarif*, laquelle est vendue dans toutes les gares au prix de 250 F en 2ème classe et de 375 F en 1ère classe.

Elle permet, sur simple présentation, d'obtenir des billets à prix réduit de 50% pendant un mois plein sur tout le réseau. Le prix de ces cartes est lui-même réduit de moitié — soit respectivement 125 F et 190 F — en faveur des ménages qui en prennent au moins trois et qui sont titulaires d'un titre dénommé « Vacances joyeuses » émis par divers organismes qui s'occupent de tourisme social.

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

2.2. Excursions organisées.

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

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

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

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

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

3. DOCUMENTATION.

Pour obtenir, en vue de leur distribution à votre personnel, le nombre désiré :

- a. de pochettes de documentation sur les voyages individuels;
 - b. de cartes de Belgique,
- il vous suffira de vous adresser par téléphone à notre délégué touristique ou de lui envoyer la carte jointe, dûment complétée.

Les grands problèmes techniques d'avenir

Pour mieux répondre aux besoins du monde moderne le chemin de fer s'adapte constamment, compte tenu des progrès techniques.

La revue « Les dernières nouvelles ferroviaires » de novembre dernier a publié à ce sujet un article de M. Camille Martin, directeur du matériel et de la traction de la S.N.C.F. Il nous a paru intéressant d'en livrer quelques extraits à nos lecteurs.

Face à ses jeunes concurrents et à ses concurrents traditionnels, le Chemin de fer se doit de jouer, comme eux, la carte technique.

Il ne s'agit certes pas d'entamer une quelconque lutte désordonnée, incompréhensible et stérile, mais bien d'affirmer la position du chemin de fer dans les domaines du transport moderne auxquels il est le mieux adapté et ceci dans les meilleures conditions de rapidité, de sécurité et de régularité.

Cette carte technique n'a pas toujours été jouée sur le tapis européen; c'est ainsi que, sur notre continent, nous trouvons une diversité plus ou moins accusée dans les écartements de voie, les gabarits, les courants électriques de traction, les installations de signalisation. Cette situation regrettable dont souffre le trafic international, nous montre « a contrario », tout l'intérêt d'une coordination entre les Réseaux, et la nécessité d'un travail en commun.

La volonté d'adapter l'exploitation ferroviaire aux exigences évolutives de l'économie moderne et à une plus grande dimension, celle de l'espace européen, présente un caractère vital pour le Chemin de fer qui ne peut se contenter de vivre dans le présent, mais doit se tourner résolument vers l'avenir, en s'attachant à répondre aux exigences de cet avenir et en prenant les grandes options nécessaires. Un survol de quelques problèmes suffit à mettre en évidence leur ampleur internationale et les possibilités d'avenir du rail,

L'ATTELAGE AUTOMATIQUE.

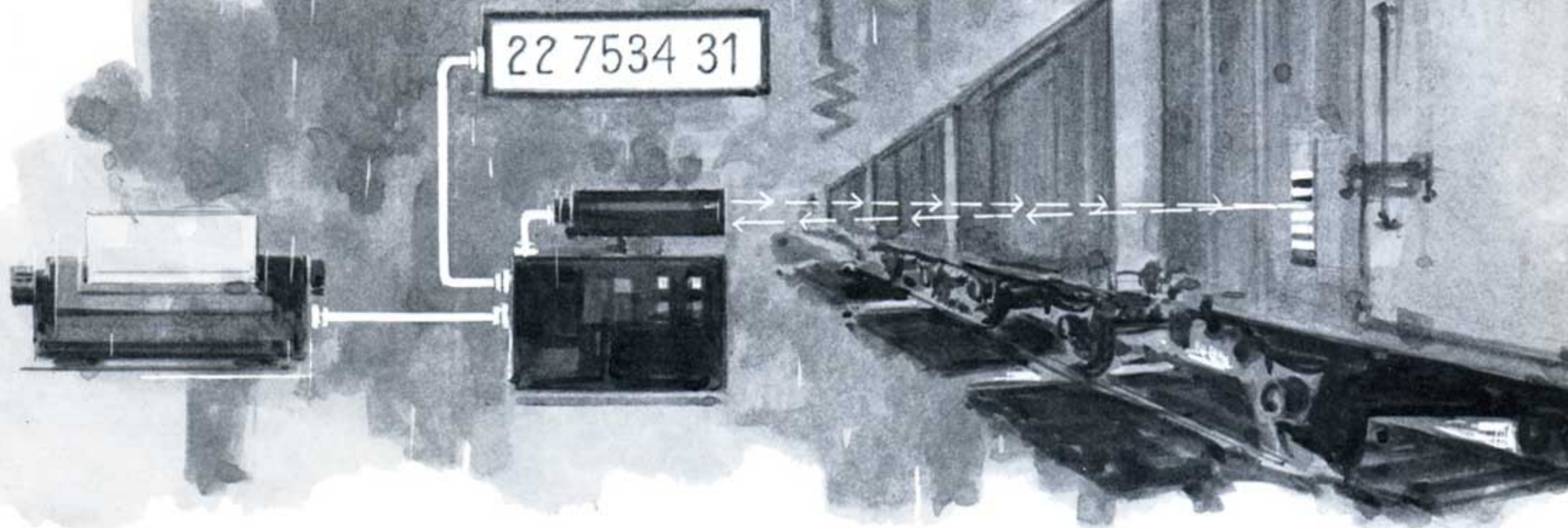
L'Attelage Automatique tolérant des efforts de l'ordre de 200/250 tonnes à la rupture, permettra d'augmenter la charge des trains, d'améliorer le rendement des triages. Complété par l'accouplement automatique des circuits électriques et des circuits de freinage, il permettra de supprimer des opérations manuelles aussi dangereuses que coûteuses et, partant, d'améliorer la productivité et la capacité du chemin de fer de demain.

L'automatisation de l'exploitation ferroviaire dont il est inutile de souligner les avantages, ne peut se concevoir qu'avec l'attelage automatique.

UN MATERIEL SPECIALISE.

Le matériel doit se spécialiser de plus en plus, avoir des aménagements bien adaptés aux marchandises transportées et à leur manutention, être apte aux vitesses et aux charges élevées. L'on peut se demander si le wagon à bogies ne doit pas être considéré comme le wagon de l'avenir; il présente d'ailleurs d'indiscutables avantages du point de vue de la stabilité en marche et de l'adaptation de l'attelage automatique. Un wagon plat à bogies vient d'être défini pour le transport de *transcontainers*.

Pour l'ensemble de ces problèmes concernant le *matériel à marchandises*, les études doivent également se faire dans le cadre européen.



LA VITESSE.

Mais à l'heure où se développent les autoroutes et les transports aériens, sur faible distance, la concurrence pose un autre problème important pour le trafic voyageurs par fer : celui de la *vitesse*.

Le problème est délicat pour nos réseaux déjà très maillés, mais, dès à présent, un train commercial français Paris-Toulouse atteint chaque jour la vitesse de 200 km/h sur un parcours de 80 km et d'autres réalisations sont prévues. Elles ont été précédées d'investigations poussées, qui ont permis de conclure que des vitesses de 200 ou 220 km/h peuvent être pratiquées dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité, avec les matériels actuels, sur les voies actuelles, avec les caténaires actuelles, moyennant quelques équipements supplémentaires de signalisation et quelques aménagements secondaires. Bien entendu, cette conclusion n'est valable que pour les lignes comportant de longs alignements droits ou des courbes de grand rayon. Sur les autres lignes se pose le problème de l'insuffisance de dévers, marge entre le dévers réel limité par l'éventualité d'un arrêt en courbe et le dévers théorique fonction de la vitesse de circulation. L'insuffisance de dévers est fâcheusement perçue par l'organisme humain, qui éprouve une sensation physique de déséquilibre et une appréhension confuse et désagréable, quoique injustifiée. La généralisation des grandes vitesses fera donc appel, à peu près nécessairement, à des véhicules à caisse inclinable

corrigeant l'insuffisance de dévers. En outre, afin de maintenir les efforts transversaux sur voie sinueuse au-dessous de la limite admise, il faudra étudier des bogies, des bogies moteurs en particulier, dont la masse non suspendue sera limitée au strict minimum.

LA VOIE.

La voie doit être à même de supporter des trafics très différents : trains de marchandises lourds et relativement lents, trains de voyageurs rapides et, aussi, depuis peu, trains de marchandises assez lourds et assez rapides. La variété de ces exploitations se traduit par des exigences, parfois contradictoires, dont la sévérité croît avec la charge des trains et leur vitesse. Les réseaux ont donc uni leurs efforts pour accroître leurs connaissances sur le comportement de la voie et définir les actions à entreprendre pour satisfaire des exigences accrues.

LA TRACTION.

En ce qui concerne la *traction*, la *mutation* qu'a constituée le remplacement de la traction vapeur par la traction moderne, n'exclut pas une importante *évolution* de cette traction elle-même. L'électronique, l'emploi des semi-conducteurs comme redresseurs de courant et, plus récemment, des thyristors réglant automatiquement la tension, ont permis de réaliser des performances prometteuses en matière d'engins de traction électrique : 8.000 ch de puissance, pour une masse de 107 t sur 2 bogies à 3 essieux, en est un des exemples

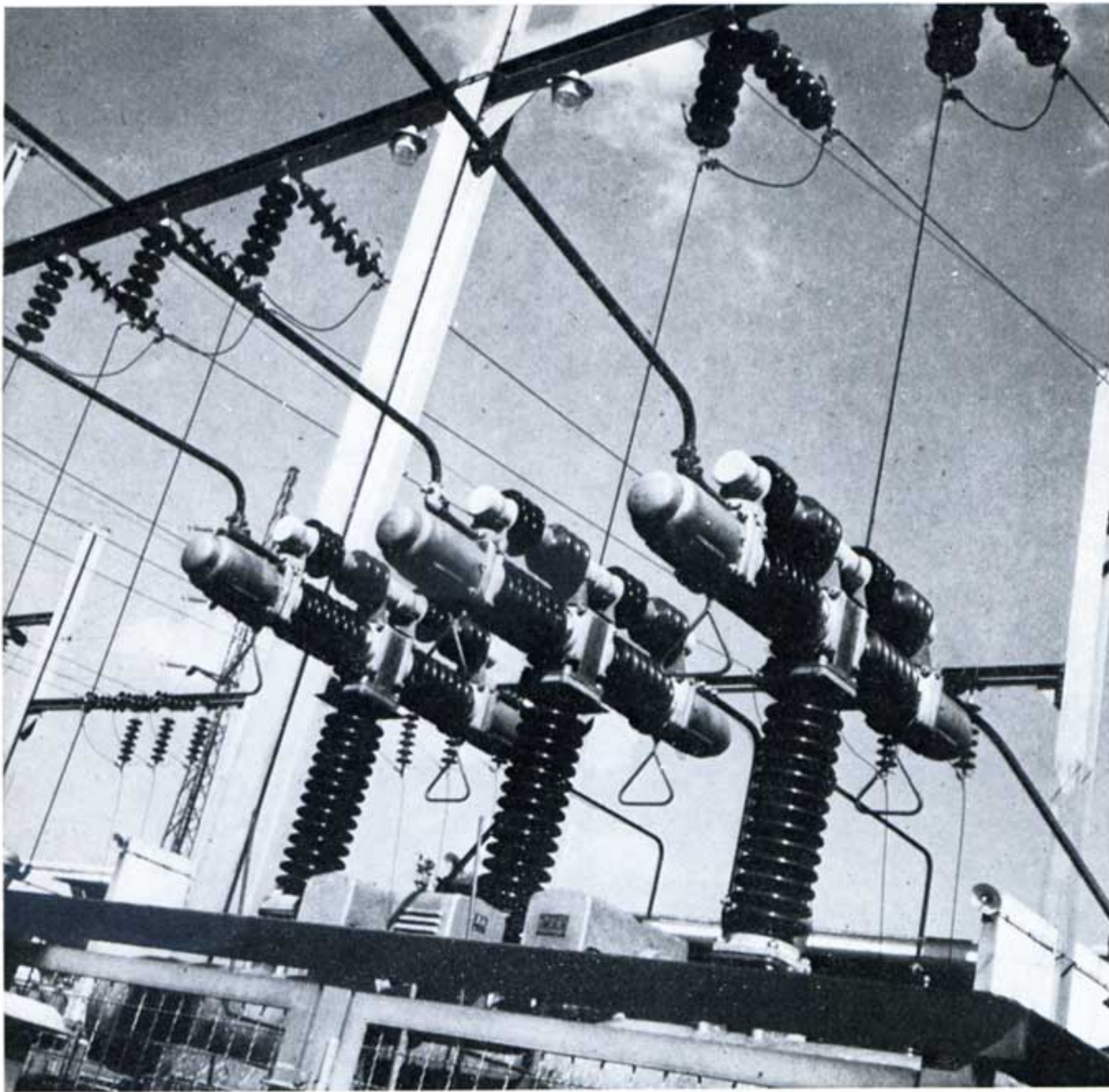
les plus récents. Il faut également citer, en traction autonome, l'apparition de la turbine aéronautique dont les premiers essais, au Canada, en France et prochainement en Grande-Bretagne, ont permis de révéler les qualités de puissance alliée à la légèreté.

LE FREINAGE.

Si l'évolution de l'exploitation ferroviaire pose des problèmes de traction, elle pose aussi, nécessairement des problèmes de freinage.

D'un point de vue purement technique, on peut dire qu'il existe déjà, dans l'arsenal des solutions connues, de quoi résoudre le problème. Mais la nécessité d'une transition entre les équipements anciens et nouveaux introduit une complication supplémentaire ; en outre, la décision, qui doit être prise sur le plan international, est lourde de conséquences et génératrice de dépenses importantes. Il faudra donc dégager des études en cours des possibilités de solution commune qui ne seront pas imposées par la seule technique.

Il convient enfin de noter que la puissance de freinage d'un train dont on se borne à freiner les roues sera toujours limitée par la faible adhérence des roues sur le rail. Pour la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse (au-delà de 140 ou 160 km/h) il est donc nécessaire de prévoir une signalisation adaptée à des distances d'arrêt allongées. En outre, les Réseaux équipent le matériel à grande vitesse d'un freinage additionnel s'exer-



çant directement sur le rail — le frein électro-magnétique — et destiné aux arrêts d'urgence.

L'AUTOMATISATION.

Un autre avantage important du véhicule sur rail est la facilité de sa conduite, puisque son déplacement n'a qu'un degré de liberté, alors que l'automobile ou l'avion présentent une liberté à deux ou trois dimensions. On voit tout de suite le parti que la technique moderne est capable de tirer d'une telle prédisposition à l'automatisme. Une première application est le *contrôle de la marche des trains*. L'augmentation de la charge des trains et de l'intensité du trafic, ainsi que le souci d'une sécurité accrue des circulations rend de plus en plus impérieuse l'application d'un dispositif de contrôle de la vitesse et d'arrêt automatique des trains, liés à la répétition des signaux.

Cependant, une évolution des idées s'est produite au cours des études sur le contrôle de marche et a amené les chemins de fer à se préoccuper de la possibilité d'assurer une *régulation automatique des circulations*. Il ne s'agit pas de réaliser une conduite sans conducteur au moins dans la généralité des cas, mais de rechercher une application rationnelle de la cybernétique à la régulation de la marche des trains et à la commande des engins moteurs.

Il n'est pas douteux qu'une telle application ouvrirait des perspectives intéres-

santes ; on peut en attendre une augmentation du débit des lignes de banlieue ou des lignes chargées, à circulations hétérogènes, notamment aux abords des bifurcations ou des nœuds ferroviaires importants. La régulation serait sans doute obtenue par la concentration des informations et des ordres sur un poste central chargé d'élaborer le programme optimal de circulation.

A échéance plus lointaine, on peut envisager de renoncer au cantonnement et à la signalisation fixe, d'ailleurs mal adaptés à l'accroissement des vitesses, et de régler l'espacement des trains entre eux en fonction de leur vitesse et de leurs caractéristiques de freinage. Une telle mesure améliorerait considérablement le débit des lignes.

* * *

D'autres problèmes mériteraient d'être évoqués : l'automatisation des triages, la gestion centralisée du trafic marchandises et des wagons, l'unification et même la standardisation du matériel qui permet de lutter contre les particularismes techniques et d'améliorer la productivité et les prix de revient.

Les Réseaux européens sont tous concernés par ces problèmes techniques. Ils sont convaincus que l'ensemble de ces problèmes constitue une énorme tâche qu'il faut mener à bien en commun pour que le Chemin de fer joue le rôle qui doit être le sien dans les transports européens de l'avenir.

T.V.A.

en France

en Allemagne

Le 1er janvier 1968, la République fédérale d'Allemagne a abandonné le système de la taxe de transmission et lui a substitué celui de la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.).

La taxe à la valeur ajoutée

Dans notre numéro précédent, nous avons donné certains renseignements concernant l'application de la T.V.A., en particulier pour les transports de marchandises à destination de la France.

La S.N.C.F. apporte de nouvelles précisions à ce sujet.

En ce qui concerne notamment le cas où l'expéditeur acquitte les frais de transport afférents au parcours français, il a été souligné, qu'en première analyse, le remboursement par le Trésor français du montant de la T.V.A. poserait certains problèmes, que ce montant soit pris en charge par le destinataire ou par l'expéditeur.

En effet, jusqu'alors, l'Administration française des Finances considérait, « d'une part, que, si le destinataire ne réglait que la T.V.A., à l'exclusion des frais de transport sur lesquels s'appliquait cette taxe, ce destinataire n'avait pas la possibilité d'en obtenir la déduction fiscale, malgré la mention portée sur la lettre de voiture, et, d'autre part, que l'expéditeur étranger

ne pouvait obtenir la déduction de la T.V.A. qu'il avait supportée que par l'entremise d'un représentant fiscal en France, accrédité par les Contributions Indirectes et en mesure de présenter les pièces probantes (bulletin d'affranchissement pour les transports par chemin de fer) ».

Il nous est agréable de vous signaler qu'à la suite de diverses interventions auprès de l'Administration française des Finances, ces difficultés sont désormais aplanies.

Cette Administration vient, en effet, d'admettre :

1. qu'un destinataire assujéti fiscal pouvait obtenir la déduction de la T.V.A. ayant grevé le transport, s'il est en possession de la « facture » (c'est-à-dire de la lettre de voiture) portant l'indication de la T.V.A., délivrée par le transporteur,

2. que, pour les transports effectués pour le compte d'un vendeur étranger (envois

franco...), ne possédant pas d'établissement en France, la transmission au destinataire du droit à déduction de la T.V.A. ayant frappé le transport est possible, au moyen du document délivré par la S.N.C.F. et certifiant le montant de l'impôt applicable à la partie française du transport (*bulletin d'affranchissement*).

En conséquence, pour permettre aux intéressés de bénéficier des dispositions ci-dessus, la S.N.C.F. a donné de nouvelles instructions aux gares et services intéressés afin qu'un timbre spécial soit apposé, et les indications relatives à la T.V.A. clairement indiquées, sur :

— la lettre de voiture (ou le bulletin colis express) lorsque la T.V.A. relative au parcours français est payée par le destinataire (seule ou avec d'autres frais) - (cas 1, ci-dessus).

— le bulletin d'affranchissement lorsque la T.V.A. relative au parcours français est à régler par l'expéditeur étranger (cas 2, ci-dessus).

1. Trafic marchandises.

1.1. Les tarifs de la Deutsche Bundesbahn pour le transport de marchandises qui comportaient une taxe de transport ont été réduits de 4,5 % ou 7,2 % environ pour les transports effectués respectivement sur une distance inférieure ou égale à 50 km ou supérieure à cette limite. Pour les charbons et les minerais, la réduction n'est toutefois que de 0,75 %. Les nouveaux prix publiés sont à considérer comme des « prix nets ».

1.2. Pour les envois effectués en trafic international sous le couvert d'une lettre de voiture C.I.M. (importation, exportation, transit), ces prix nets sont perçus sans T.V.A.

1.3. Par contre les transports effectués avec une lettre de voiture intérieure allemande sont soumis à la T.V.A. Cette taxe, égale actuellement à 10 % du prix de transport, doit être payée avec celui-ci. Il y a exemption dans les cas suivants :

a. lorsqu'il s'agit d'envois en provenance ou à destination d'une enclave, un territoire douanier ou une gare allemande située à l'étranger ;

b. lorsqu'il s'agit de transports intérieurs de marchandises importées, à exporter ou en transit, lorsque les frais de transport sont payés par un étranger ayant son domicile en dehors de la République fédérale.

1.4. Transports directs - Réexpéditions. Pour l'application de la T.V.A. en trafic avec l'Allemagne et les pays au-delà, il faut donc distinguer deux cas :

a. le transport direct avec une lettre de voiture internationale C.I.M. : le parcours allemand est taxé d'après les prix nets du tarif, sans T.V.A. ;

b. le transport avec réexpédition sur territoire allemand, le ou les parcours en Allemagne couverts par une lettre de voiture internationale sont exemptes de la T.V.A., tandis que le ou les parcours avec lettre de voiture allemande sont

assujéti à cette taxe, sauf les exceptions citées ci-dessus.

1.5. Les considérations émises ne valent évidemment qu'en ce qui concerne les prix ferroviaires de transport et non la nouvelle taxe dite „Einfuhrumsatzsteuer“ qui frappe l'importation des marchandises et qui se calcule sur leur valeur.

2. Trafic voyageurs.

La T.V.A. est également perçue pour le trafic voyageurs, même en service international. Cependant, les tarifs des chemins de fer allemand n'ont pas été changés ; leurs prix comprennent cependant la T.V.A. de 10 % qui représente donc 1/11 du prix du billet. L'homme d'affaires qui veut profiter de la déductibilité de cette taxe, peut présenter au service fédéral des contributions les billets allemand du trafic intérieur. En ce qui concerne les billets internationaux, les gares allemandes attestent sur demande la quote-part allemande du prix total.

en trans - europ - express vers l'Allemagne industrielle



diamant	bruxelles d: 8h	dortmund a: 11h.48
saphir	bruxelles d: 16h.56	francfort a: 21h.59
parsifal	charleroi. d: 9h.49	hambourg a: 17h.02
paris - ruhr	charleroi. d: 20h.08	dortmund a: 0h.25