

INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique Bimestriel - Numéro 5 - Décembre 1968





Aux sports d'hiver en voiture-couchette ou en voiture-lit vers l'Autriche, la France et la Suisse. (voir page 14)

SOMMAIRE

Page

- | | |
|----|--|
| 2 | Quelques données nouvelles sur l'économie du transport routier. |
| 6 | Le pool des box-palettes est né. |
| 7 | Le service des poids normaux. |
| 8 | Modernisation du parc des wagons spéciaux. |
| 9 | Nouvelles lettres de voiture internationales à partir du 1er janvier 1969. |
| 12 | Nouvelles prescriptions d'affranchissement des envois internationaux à partir du 1er janvier 1969. |
| 13 | Création d'une gare - parking à Ans. |
| 13 | De nouveaux coffres automatiques à bagages. |
| 14 | Aux sports d'hiver en voiture-couchette ou en voiture-lit. |
| 17 | Les horaires d'été 1969 en trafic international. |
| 18 | Dédouanement des marchandises en France. |
| 19 | Sommaire 1968. |

Photos: F. Putman.
Lay-out: Chabot.
Impr.: s.a. Omega, Anvers.

QUELQUES DONNEES NOUVELLES SUR L'ECONOMIE DU TRANSPORT ROUTIER

Pour les finances
publiques,
les camions ne font
plus le poids

C'est devenu un spectacle banal pour l'usager de la route d'observer le développement rapide du trafic des véhicules lourds. Il lui est aisé de percevoir à quel point la multiplication de ces gros engins accroît les désagréments et les risques de la circulation. Le déplaisir du conducteur se conjugue avec la colère du contribuable quand il a sous les yeux les cicatrices et les plaies béantes que le passage de ces mastodontes laisse sur la chaussée.

Or — et c'est là un fait nouveau — les pouvoirs publics ont cessé eux aussi de contempler d'un œil serein la croissance anarchique du transport routier. Les gouvernements des principaux pays d'Europe occidentale tentent de l'infléchir par diverses mesures restrictives.



1

En Allemagne fédérale, le ministre des Transports Georg Leber s'apprête à mettre en application le plan qui porte son nom, après avoir franchi le cap d'une tempête de protestations... trop intéressées pour avoir ébranlé l'opinion publique. En gros il impose aux transporteurs routiers de contribuer plus équitablement aux dépenses des infrastructures. L'exposé des motifs décrit de manière circonstanciée l'engorgement catastrophique et les risques graves qui affectent la circulation automobile. Le ministre espère y porter remède par une action de longue haleine.

2

En France, le ministre Chamant vient de créer une taxe à l'essieu qui a le même objet que la fiscalité allemande. Son taux est encore modique et elle sera appliquée progressivement.

3

En Grande-Bretagne, après une enquête officielle qui a comparé en détail les recettes procurées par la fiscalité routière avec les « road track costs » (coûts relatifs à la construction, la maintenance et l'exploitation des routes), il s'est avéré justifié de mieux adapter les taxes aux dépenses d'infrastructure.

Notons aussi que le gouvernement britannique a donné l'estampille officielle à la doctrine du « Road Pricing » qui prescrit de taxer la circulation routière au prorata de l'encombrement des réseaux régionaux et urbains.

sa part » et que c'est à l'incurie des pouvoirs publics que les citoyens doivent les mécomptes que leur procure le réseau.

Globalement, il est exact que le produit de la fiscalité routière équilibre les dépenses afférentes au secteur. Encore convient-il d'observer qu'une partie de ces recettes (celles qui résultent des droits de douane ou de la taxe de transmission, par exemple) répond au but général de la fiscalité, c'est-à-dire la redistribution des revenus par la taxation de certaines consommations ou propriétés. Il est normal que la circulation routière y contribue comme toute autre activité.

Répondant à une question parlementaire, le 3 juillet 1968, le Ministre des Finances chiffrait à 25.779,6 millions F le produit, pour 1967, des impôts et taxes payés par les usagers de la route. D'après une étude entamée par la C.E.E., la fiscalité générale compterait pour plus du quart dans ce total: 6.939 millions F.

Le surplus constitue la fiscalité spécifique, la seule qui doive être prise en considération au point de vue de l'usage des infrastructures,

et qui rapporte donc au Trésor quelque 18.840 millions.

Mais le bât blesse en ceci que le fardeau fiscal est très injustement réparti entre les usagers.

En effet, tout le monde sait que, pour mesurer l'usage de l'infrastructure par un véhicule, il convient de tenir compte notamment :

1

de ses parcours annuels — c'est évident ;

2

de son coefficient d'encombrement, lié à la surface dynamique correspondante ;

3

de la charge par essieu qui a une influence directe sur l'usure du revêtement routier — nous allons en reparler.

Intuitivement, on comprend sans peine que ces facteurs devraient jouer à l'avantage de l'automobile qui roule — en moyenne statistique — moins de kilomètres, prend moins de place et pèse moins qu'un poids lourd.

La réalité fiscale devrait en tenir compte. Or, elle obéit jusqu'à présent, à d'autres impératifs.

Une étude fort instructive a été présentée, à ce sujet, au Symposium international de Munich sur l'économie des transports organisé, en octobre 1967, par la Conférence européenne des Ministres des Transports. Il résulte des données rassemblées pour la Belgique par le rapporteur Devreker, professeur à l'Université de Gand, que, pour couvrir la part des dépenses d'infrastructure dont ils sont responsables, la taxation des camions de 6 t devrait être **augmentée** de 41,2% et celle des camions semi-remorques de 15 t, de 59,4%. Par contre, ce critère conduirait à **détaxer** les voitures de 7 C.V. d'environ 20%. Les chiffres utilisés datent de 1962, mais l'ordre de grandeur reste entièrement valable.

Donc, le camion lourd ne paye pas sa part et la différence est facturée à la voiture particulière. A combien se monte-t-elle ? C'est le moment de revenir sur les conséquences de la charge à l'essieu.

De la justice contributive entre les usagers de la route

Une argumentation sommaire et insidieuse vise à accréditer l'opinion que « la route paye



L'usure d'un revêtement est fonction de la puissance quatrième de cette charge. Autrement dit, un camion dont le poids par essieu est de 10 ou 13 t abîme la route respectivement 160.000 ou 457.000 fois plus qu'une voiture particulière de 500 kg par essieu.

Il eût été naïf de croire que les milieux professionnels routiers s'inclineraient sans mot dire devant ces constatations. Un flot d'articles et de publications s'attachèrent à « démontrer » que les calculs des experts américains étaient inapplicables aux routes européennes en raison des différences de climat, de construction, etc... Encore que cette littérature de combat en retraite n'ait nullement produit son effet sur les autorités responsables. MM. Leber et Chamant en ont donné la preuve expresse — il était bon que quelques travaux européens vérifient la conformité de ces résultats avec les conditions européennes.

Cela a été fait.

L'Administration française des Ponts et Chaussées a le mérite d'avoir procédé à des observations minutieuses sur le terrain au moyen d'appareils spéciaux (déflectomètres). En 1966, une Commission de spécialistes fut désignée par le Ministre de l'Équipement et le Secrétaire d'État aux Transports aux fins, notamment, de rechercher le montant et la nature des dépenses d'exploitation, d'entretien et de construction consacrées aux infrastructures de transport. Cette commission déposa son rapport (dit rapport Laval, du nom de son président) en 1967.

Les conclusions, ventilées pour chaque type de réseau (national, départemental, communal) recourent les chiffres américains.

Mais déjà en février 1967, l'ingénieur Rolland publiait les premiers résultats dans le bulletin du laboratoire des Ponts et Chaussées au Ministère de l'Équipement (« Spécial H »). Il résumait dans un tableau saisissant l'action des différents essieux sur la résistance des routes: (*)

On voit combien sont déjà agressifs les essieux de 13 t que plusieurs pays européens ont eu l'imprudence d'autoriser (alors que les États-Unis s'en tiennent sagement à une limite maximale — elle varie selon les états — de 23.520 « pounds », soit 10,7 t).

Quant aux essieux de « plus de 13 t », ils n'ont pas d'existence légale dans les pays de la C.E.E. Mais il est notoire qu'une très forte proportion des camions roulent en surcharge, les trop rares contrôles effectués par la gendarmerie ou par des inspecteurs ad hoc en font foi abondamment. En 1964, le Bureau régional de Circulation de Lille constatait, à l'occasion d'un sondage effectué dans cinq départements du nord de la France, que 15 à 20 % des « poids lourds » roulaient en infraction. Un contrôle analogue réalisé en Alle-

D'une grande expérience américaine aux vérifications européennes

En matière de technique, les Américains ne font rien à moitié. Ce n'est ni l'argent, ni les machines qui leur manquent pour assouvir leur curiosité scientifique. Il était donc fatal qu'ils se penchent sur les problèmes de la route, moteur essentiel de leur mode de vie. Entre 1958 et 1960, le Highway Research Board (organisme gouvernemental) fit circuler intensément (plus d'un million cent mille passages) des véhicules de dix types différents à essieux simples de 2, 6, 12, 18, 22,4 et 30 « kilopounds »¹ sur six pistes d'essai, aménagées sur le modèle des principales catégories de routes américaines. L'expérience, baptisée « Aasho Road Tests », coûta 27 millions de dollars, ce qui la dégage, croyons-nous, de toute accusation de fantaisie ou de spéculation oiseuse. Mais au prix de cette énorme dépense, la lumière fut faite sur une des questions les plus controversées du débat sur l'infrastructure routière: l'influence de la charge par essieu sur la dégradation des chaussées.

Les résultats se résument en deux formules très simples:

1

Pour obtenir une même résistance, l'épaisseur des revêtements routiers doit être fonction de la puissance 2/3 de la charge par essieu (une charge par essieu 2 fois plus forte exige un revêtement 1,58 fois plus épais).

(*)	Essieux de moins de 10 t	Essieux de 10 à 13 t	Essieux de plus de 13 t
figurent pour	80 % du nombre total des essieux en circulation	12% du total	8% du total
alors qu'ils provoquent	moins de 10 % de la fatigue des chaussées	20% de la fatigue des chaussées	75% de la fatigue des chaussées

Allemagne, par le Deutsche Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, imputait la même fraude à un camion étranger sur deux pénétrant sur le territoire de la République fédérale.

Inutile d'insister sur les conséquences désastreuses de ces infractions pour l'état des chaussées. Elles ne pourront être résorbées que par une surveillance plus stricte et une répression plus sévère de la part des pouvoirs publics.

Quant aux véhicules de transport roulant dans des conditions normales, on a vu que leur responsabilité dans le mauvais état des routes est déjà lourde (sans jeu de mots!). Pour la ramener dans des limites raisonnables, il importe que chacun paye sa juste part dans la facture des dégâts. En clair, ceci implique une gradation des taxes qui fasse payer plus par le gros camion et moins par la voiture individuelle.

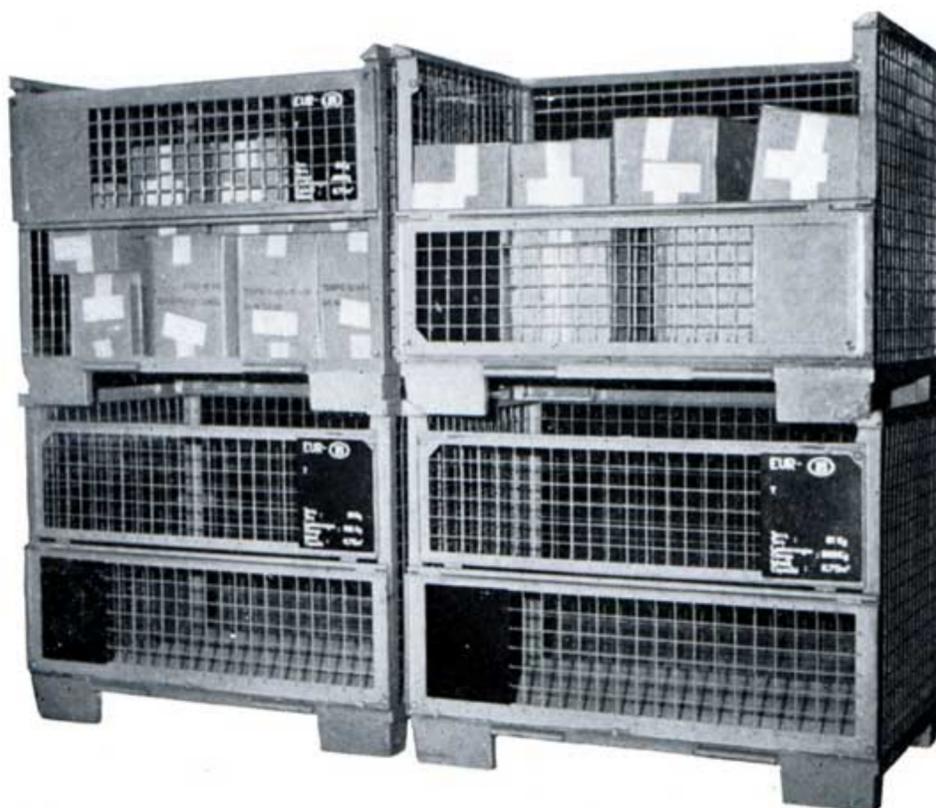
Vers une mise en ordre institutionnelle

Le camion a sa place (qui est grande) dans le fonctionnement d'une civilisation industrielle. Il a des avantages naturels qui le rendent irremplaçable pour certains types de transport. Mais il occasionne aussi certains coûts d'infrastructure qui, dans un bilan économique, s'ajoutent à ses coûts d'exploitation. C'est en confrontant les coûts **totaux** de tous les modes de transport qu'on pourra orienter l'usager, pour chaque prestation, vers la solution la plus économique pour la collectivité.

Cette confrontation dans la clarté appartient maintenant aux probabilités de l'avenir immédiat. Les résultats de la grande enquête européenne sur les coûts d'infrastructure et la proposition de la Commission des Communautés d'instaurer une comptabilité permanente des dépenses d'infrastructure vont donner aux autorités du Marché commun les chiffres et les techniques nécessaires pour fonder, sur des bases saines, une véritable coordination des investissements dans l'infrastructure des transports.

¹ 1 « kilopound » = 453 kg.

S.N.C.B. - COLIS communique :



LE POOL DES BOX-PALETTES EST NE

La S.N.C.B. a mis en service la nouvelle palette-caisse européenne normalisée par la Fédération européenne de la manutention.

Caractéristiques.

Cette palette-caisse, dénommée Box-palette « Y » a la dimension de base de 800 × 1200 comme la palette plate du Pool européen des palettes. C'est une palette-caisse ouverte, confectionnée en treillis soudé. La face avant est divisée en 2 parties égales. Chacune de ces 2 parties peut s'ouvrir par rotation de 180° autour d'un axe horizontal. La partie inférieure s'ouvre vers le haut, et la partie supérieure s'ouvre vers le bas.

La capacité utile de chargement est de 0,75 m³. La charge utile de 900 kg et la tare de 85 kg.

Le cadre supérieur permet le gerbage d'une palette plate de 800 × 1200, ou d'une autre box-palette « Y ». Ce cadre peut supporter, en stockage une charge de 3 000 kg.

Utilisation.

La box-palette Y peut être utilisée en pool entre la S.N.C.B. et sa clientèle. Les conditions d'utilisation sont identiques à celles prévues pour l'échange des palettes plates (voir notre bulletin d'octobre dernier).

La box-palette Y, se présentant sous forme d'une caisse, permet une intéressante économie d'emballage, surtout si le destinataire et l'expéditeur participent tous deux au pool.

L'utilisation en commun des box-palettes Y au niveau international a débuté le 1er novembre 1968 pour les expéditions à destination ou en provenance des réseaux de chemin de fer de l'Allemagne de l'Ouest, du Luxembourg, des Pays-Bas, de l'Autriche et du Danemark.

Nul doute que notre clientèle appréciera cette nouvelle amélioration apportée au transport des colis de détail.

S.N.C.B. - COLIS organise :



Photo prise à la raffinerie ALBATROS à Anvers.

LE SERVICE DES POIDS NORMAUX

Les poids normaux sont les masses agréées par le Service de la Métrologie pour la vérification des instruments de pesage. En collaboration avec ce service et Fabrimétal, S.N.C.B.-COLIS a organisé la gestion d'un parc de poids normaux mis à la disposition des industriels.

Ce parc se compose actuellement de

8 masses de	5.000 kg	(sur wagons)
72 masses de	500 kg	
220 masses de	50 kg	
90 masses de	20 kg	

Mise à disposition.

L'industriel doit adresser la demande par écrit au chef de gare de Bruxelles Petite Ile

en précisant :

- les poids demandés,
- le jour et le lieu où il désire pouvoir en disposer,
- la durée approximative d'utilisation.

Les 8 masses de 5.000 kg demeurent sur wagons et ne peuvent être livrées que sur raccordement.

Les autres poids sont livrés par camions munis d'un wagon élévateur et ne sont déposés qu'à un endroit accessible à de tels véhicules.

Les poids sont repris à la demande du destinataire.

Les documents de transport sont établis par la gare de Bruxelles Petite Ile, tant pour l'aller que pour le retour.

Le destinataire est responsable des poids et agrès depuis le moment de la remise jusqu'au moment de la reprise par le chemin de fer.

Une expédition se compose de 1.000 kg ou d'un multiple de 1.000 kg. La répartition en masses de 500, 50 et 20 kg ne peut

être garantie, mais on s'efforcera de répondre aux exigences du client, compte tenu des disponibilités.

Un agrès pour la manœuvre des masses de 500 kg accompagne chaque expédition.

Prix de transport.

1.000 F par 1.000 kg avec minimum de 3.000 F par expédition. Pour les quantités supérieures à 30 t, des conditions particulières sont établies dans chaque cas. La demande doit être introduite une semaine à l'avance.

Prix de location.

50 F par tonne et par jour de location (jours ouvrables, samedi exclu).

Les jours de location sont comptés depuis le jour de la remise des poids au destinataire, jusqu'au jour inclus, désigné par le destinataire pour la reprise des poids par le chemin de fer.

Facturation.

Les taxes de transport et de location sont perçues par la gare de Bruxelles Petite Ile selon les indications données par la lettre de demande des poids.

Extension du parc.

Le parc sera étendu au fur et à mesure des besoins et les frais de location seront utilisés à cette fin.

Modernisation du parc des wagons spéciaux

Les charges qu'entraîne le coût de la main-d'œuvre et la nécessité de gagner du temps poussent les entreprises à rechercher le moyen de transport le mieux approprié pour leur approvisionnement et pour la diffusion de leurs produits sur le marché.

Afin de répondre à cet impératif de l'économie contem-

poraine les chemins de fer belges ont entrepris de moderniser leur parc de wagons selon un plan qui s'échelonne sur plusieurs années.

Le tableau que nous dressons ici donne les premières indications sur la progression qui s'annonce.

Nature des wagons

Effectif en
septembre 1967

Effectif en
octobre 1968

	Wagons-citernes à vidange pneumatique pour le transport de pulvérulents	175	203
	Wagons à toiture ouvrante	527	986
	Wagons à toiture et à parois coulissantes	0	143
	Wagons-trémies à déchargement par gravité à débit réglable. Toit ouvrant. Pour transport de chaux, engrais, soude...	130	176
	Wagons-trémies à déchargement par gravité à débit réglable. Sans toiture. Pour transport de charbon, pierrailles, granuleux...	570	762
	Wagons auto-déchargeurs à dos d'âne et à panneaux latéraux ouvrants (wagons à bogies). Déchargement bilatéral massif par gravité. Pour transport de coke, charbon, dolomies crues, gravier et autres marchandises similaires en vrac.	0	150
	Wagons autocalants pour le transport de rouleaux de tôles (coils).	192	321

NOUVELLES LETTRES DE VOITURE INTERNATIONALES A PARTIR DU 1^{er} JANVIER 1969

La Commission économique pour l'Europe s'efforce d'uniformiser les documents utilisés dans le commerce extérieur.

Les Etats signataires de la convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) ont décidé de faire leur cette règle de normalisation.

C'est pourquoi les lettres de voiture internationales de grande et de petite vitesse, immatriculées DC 1815 et DC 1817 par la S.N.C.B., seront obligatoirement remplacées par de nouveaux modèles à partir du 1^{er} janvier 1969.

Ceux-ci gardent le même format et le même nombre de feuillets que les formulaires précédents, mais les cases ont reçu une autre disposition et sont parfois profondément modifiées.

Il est très important que l'expéditeur remplisse avec soin et d'une manière aussi complète que possible les diverses cases du document (à gauche de la ligne grasse).

C'est la première condition pour que le transport se déroule normalement.

L'occasion se présente de rappeler ici quelques règles à observer.

Nous vous les livrons dans l'ordre des cases reprises

au recto de la lettre de voiture de petite vitesse dont le modèle figure en page 10

11

Gare destinataire.

Désignation tarifaire de la gare destinataire avec les spécifications nécessaires pour éviter toute confusion entre les diverses gares desservant soit une même localité, soit des localités portant le même nom ou un nom analogue.

12

Expéditeur.

Une seule personne ou autre sujet de droit doit figurer comme expéditeur, avec nom et adresse complétés s'il le juge utile par son adresse télégraphique ou téléphonique. Au départ de la Belgique, la signature est requise mais elle peut être imprimée ou remplacée par un timbre.

Le lieu et la date de l'établissement de la lettre de voiture qui étaient prévus dans le modèle ancien ne doivent plus figurer sur le formulaire nouveau : l'apposition du timbre à date de la gare d'acceptation en case 60 suffit.

L'emplacement prévu dans l'angle inférieur droit est destiné aux codes-clients ; il n'est rempli ou imprimé par l'expéditeur que sur la base d'un accord passé avec le chemin de fer

13

Destinataire.

Une seule personne ou autre sujet de droit doit figurer comme destinataire. L'expéditeur

désigne le destinataire et indique son adresse exacte et complète, sans omettre de spécifier le pays de destination.

Les adresses n'indiquant pas le nom du destinataire, telle que « à l'ordre de... » ou « au porteur du duplicata de la lettre de voiture » ne sont pas autorisées.

Lorsque l'expéditeur désire porter une mention à l'intention du destinataire, par exemple « A la disposition de ... » il doit utiliser la case 33 à cet effet.

L'indication comme destinataire, de la gare ou d'un agent de la gare destinataire n'est admise que si le tarif applicable le permet expressément ou si l'expéditeur présente à la gare expéditrice une autorisation écrite du chemin de fer destinataire.

L'expéditeur peut porter dans la case 13 les mentions facultatives « livrable à domicile » ou « en gare (bureau restant) ».

L'emplacement prévu dans l'angle inférieur droit est destiné aux codes-clients ; il n'est rempli ou imprimé par l'expéditeur que sur la base d'un accord passé avec le chemin de fer.

14/15

Agrès - Containers.

a. Agrès de chargement (bâches, chaînes, prolonges, etc... à l'exclusion des palettes). Indiquer la catégorie, les marques de propriété et le numéro ; pour les agrès non numérotés, il y a lieu d'en indiquer le nombre dans la case 14.

b. Containers appartenant au chemin de fer.

Indiquer la catégorie, les marques, le numéro du container, la tare en kg et la contenance en m³ ou en litres.

La tare ne doit pas comprendre le poids des dispositifs spéciaux intérieurs et amovibles ayant un caractère d'emballage ou d'amarage.

c. Containers de particuliers agréés par le chemin de fer.

Indiquer la catégorie, les marques, le numéro du container et le signe P.

Si le container est chargé, ajouter la tare en kg et la contenance en m³ ou en litres.

Si le container est vide, indiquer dans la case 25 la tare en kg et la mention « container vide ».

Si l'espace des cases 14 et 15 est insuffisant, il y a lieu d'utiliser la case 25 ou le cas échéant des feuilles complémentaires.

Voir aussi case 26.

16

Wagons n° ...

Pour les envois dont le chargement lui incombe, l'expéditeur indique le n° du wagon, qui comporte 12 chiffres divisés en 4 parties à séparer par un tiret de la façon suivante : 01-85-1370315-9.

17

Tare.

La tare ne doit être indiquée que s'il s'agit d'un wagon de particulier.

Transport international par chemins de fer - Internationaal vervoer per spoorweg
Internationale Eisenbahnverordnungen

Les parties situées à gauche de la ligne grasse doivent être remplies par l'expéditeur, les autres par le chemin de fer.
De gedeeltes links van de vette lijn moeten ingevuld worden door de afzender, de andere door de spoorweg.
Die links der fettgedruckten Linie gelegenen Teile hat der Absender, die übrigen die Eisenbahn auszufüllen.
Désigner par une croix ce qui convient - Aanduiden met een kruis wat past - Zutreffendes ankreuzen
(cases - vakken - Felder 20, 21, 27, 57)

Lettre de voiture
Vrachtbrief
Frachtbrief

Petite vitesse
Vrachtgooed
Frachtgut



D.C. 1817

12 Expéditeur, raison sociale - Afzender, Firma - Absender, Firma		36 Enregistré - Ingeschreven - Abgefertigt de - van - vpr		37	
Signature - Handtekening - Unterschrift		39 Itinéraires - Vervoerwegen - Leitungswege		38	
13 Destinataire, adresse (ville et pays) - Geadresseerde, adres (stad en land) Empfänger, Adresse (Ort und Land)		42 A dédouaner à - In te klaren te - Zu verzollen in		40	
14 Catégorie - Art 15 Après Containers - Laadmiddelen - Containers - Lademittel-Behälter Marque et No - Merk en Nr Eigenschaftsmerkmal und Nr.		44 Réexpédié de/pour - Voortgezonden van/naar - Neu aufgegeben von/nach		41	
16 Wagons - Wagens - Wagen No		46 Lim. de charge Max. draagver. Lastgrenze		43	
17 P Tare Eigengew. kg		47 Essieux Assen Achsen		45	
18 Palettes échangeables - Vervisselbare paletten - Austauschpaletten Nombre Aantal Anzahl		48		49	

19 Déclarations - Verklaringen - Erklärungen (CIM Art. 6, 12, 15, etc.)				20 <input type="checkbox"/> Wagon complet Wagenladung		Détail Stukgoed Stückgut	
22 Adresse - marques - nos Adres - merken - nrs Adresse - Zeichen - Nr.		23 Nombre Aantal Anzahl		24 Nature de l'emballage Aard van de verpakking Art der Verpackung		25 Désignation de la marchandise - aanduiding van het goed Bezeichnung des Gutes	
27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		28 Débours Voorschot Barvorschuss		29 Remboursement Nachnahme		30 Intérêt à la livraison Belang bij de aflevering Interesse an der Lieferung	
<input type="checkbox"/> 1 Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich - jusqu'à / tot / bis		<input type="checkbox"/> 2 Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten		<input type="checkbox"/> 3 Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)		31 Poids Gewicht kg	
31 Tarifs et itinéraires demandés - Gevraagde tarieven en vervoerwegen - Verlangte Tarife und Wege				32 Annexes à la lettre de voiture - Bijlagen tot de vrachtbrief - Beilagen zum Frachtbrief			

LETTRE DE VOITURE - VRACHTBRIEF - FRACHTBRIEF

52		53	
54		55	
56 Avis d'encaissement Bericht van incassering Nachnahmebegleitschein No.....		57 Bulletin d'affranchissement Frankeringsnota Frankaturrechnung	
58 Timbre de pesage - Weegstempel Wiegestempel		59 Etiquette de contrôle Controle-etiket Kontroll-Etikette	
60 Timbre à date de la gare expéditrice - Datumstempel van het station van afzending - Tagesstempel des Vers.-Bahnhofs		61 Timbre à date de la gare destinataire - Datumstempel van het station van bestemming - Tagesstempel des Best.-Bahnhofs	
62 Date d'expédition (jour-mois) Datum van verzending (dag-maand) Versanddatum (Tag-Monat)		63 Arrivage Aankomst Empfang	

1

Poids constaté - Vastgesteld gewicht
Festgestelltes Gewicht

18

Palettes échangeables.

Inscrire le nombre des palettes échangeables selon le symbole imprimé (palettes plates ou box-palettes).
Voir aussi case 26.

19

Déclarations.

Cette case est réservée aux déclarations de l'expéditeur, telles que :

- « Accomplissement des formalités en douane par ... (adresse) en gare de ... ».
- « Assistance de ... (adresse) aux formalités en douane en gare de ... ».
- « Plombs n° ... ».
- « Destinataire non autorisé à donner des ordres ultérieurs ».
- « Reglaçage à ... (gare) par ... (mandataire) ».
- « Je demande le pesage / le dénombrement des colis ».

20

Wagon complet / détail.

L'expéditeur marque d'une croix le régime désiré.

21

Chargé par : Expéditeur / Chemin de fer.

L'expéditeur marque d'une croix la mention qui convient.

22

Adresses, marques, n° ...

Indiquer les marques et numéros des colis ou, à leur défaut, indiquer qu'ils portent l'adresse du destinataire.

23

Nombre.

Indiquer le nombre de colis.
Le cas échéant, préciser le nombre (et en case 24 la catégorie) des palettes plates et palettes-caisse de particuliers agréées par le chemin de fer, en y ajoutant la marque du chemin de fer qui les a agréées, ainsi que le signe P.

24

Nature de l'emballage.

Préciser l'emballage: caisses, crêtes, boîtes, cartons, cageots, palettes (voir case 23)...

25

Désignation de la marchandise.

Utiliser le nom qui est donné à la marchandise dans le tarif applicable ou sinon la dénomination usitée dans le commerce; si une tarification spéciale est prévue pour certaines marchandises, celles-ci doivent être spécifiées.

S'il s'agit de marchandises dangereuses, utiliser le nom qui leur est donné dans l'annexe 1 à la CIM avec les précisions requises.

26

Poids.

L'expéditeur inscrit le poids brut de la marchandise comprenant le poids des emballages et des palettes de particuliers non agréées par le chemin de fer.

Par contre, le poids brut ne doit pas comprendre le poids (tare) des matières et engins ci-après qui doivent être indiqués séparément, au-dessous du poids brut, en précisant leur nature dans la case 25 :

- containers appartenant au chemin de fer ou agréés par lui;
- agrès de chargement;
- palettes échangeables ou palettes de particuliers agréées par le chemin de fer;
- matières qui servent à protéger la marchandise contre la chaleur ou le froid;
- autres engins désignés dans le tarif.

Le poids des marchandises est à mentionner séparément pour chaque classe de tarif et, si le tarif applicable prescrit pour certaines marchandises une tarification spéciale, les poids bruts doivent être spécifiés pour chacune de ces marchandises.

27

Prescriptions d'affranchissement.

Etant donné l'importance des nouvelles prescriptions applicables au 1.1.1969 nous y consacrons un chapitre à la fin du présent article.

28

Débours.

L'expéditeur inscrit, en chiffres, le montant des débours en le faisant précéder de l'abréviation de la monnaie utilisée (FrB au départ de la Belgique).

La gare expéditrice décide si un débours peut être admis, en tenant compte de son montant, de la nature de la marchandise et du pays de destination.

A l'heure actuelle, des débours ne sont autorisés qu'en trafic avec l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la Finlande, l'Espagne, la France, la Grèce, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède, la Suisse et la Yougoslavie.

29

Remboursement.

Le montant du remboursement grevant la marchandise doit être exprimé en chiffres dans la monnaie du pays de départ (FrB au départ de la Belgique) sauf exceptions prévues par les tarifs (dans ce cas utiliser l'abréviation choisie au verso du bulletin d'arrivée). Le remboursement ne peut dépasser la valeur de la marchandise. En trafic avec l'Italie, il doit représenter la valeur de la marchandise indiquée à la facture que l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture.

A l'heure actuelle, les remboursements ne sont autorisés qu'en trafic avec l'Allemagne (République fédérale), l'Autriche, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse.

NOUVELLES PRESCRIPTIONS D'AFFRANCHISSEMENT DES ENVOIS INTERNATIONAUX A PARTIR DU 1er JANVIER 1969

En même temps que l'emploi d'une nouvelle lettre de voiture internationale, les modalités d'affranchissement des envois de grande et de petite vitesse sont sensiblement modifiées à partir du 1er janvier 1969.

Dorénavant les seules mentions d'affranchissement autorisées seront préimprimées dans la lettre de voiture, case 27.

30

Intérêt à la livraison.

Le montant est à inscrire en chiffres dans la monnaie du pays de départ (FrB), en francs or (Fr or) ou le cas échéant dans la monnaie fixée par les tarifs (dans ce cas utiliser l'abréviation choisie au verso du bulletin d'arrivée).

31

Tarifs et itinéraires demandés.

Indiquer le ou les tarifs revendiqués et l'itinéraire à suivre en le jalonnant par des points frontières, ou des gares frontières, ou des gares de transit entre chemins de fer (par ex. entre la DB et la DR) ou la ligne de navigation (trafic avec la Grande-Bretagne). Des mentions comme « tarif le plus réduit » ou « itinéraire le plus court » ne lient pas le chemin de fer.

32

Annexes à la lettre de voiture.

L'expéditeur énumère tous les papiers d'accompagnement nécessaires à l'exécution du transport, tels que permis d'exportation, déclarations-soumissions internationales de douane, DD1, etc... ainsi que les feuilles complémentaires établies si l'espace dans l'une des cases de la lettre de voiture est insuffisant.

33

Informations pour le destinataire.

L'expéditeur est autorisé, à porter, à titre d'information pour le destinataire indiqué en case 13, des mentions qui concernent l'envoi comme par exemple :

- « Par ordre de N... ».
- « A la disposition de N... ».
- « Pour être réexpédié à N... ».
- « Assuré auprès de N... ».
- « Pour le navire N... ».
- « Du navire N... ».

Pour manifester son désir de prendre à sa charge une partie des frais de transport ou leur totalité, l'expéditeur porte une croix (X) dans le carré précédant la mention choisie, en la complétant s'il y a lieu.

1. En aucun cas, **les mentions imprimées ne peuvent être modifiées.**
2. **L'expéditeur qui ne prend aucun frais à sa charge** ne doit porter aucune croix ou indication quelconque dans la case 27 ; dans ce cas, tous les frais suivent à charge du destinataire.

La totalité des frais sera également mise à charge du destinataire lorsque :

- plus d'un carré a été marqué d'une croix (les mentions imprimées ne pouvant se combiner) ;
- l'emplacement de la croix ne permet pas d'interpréter clairement la volonté de l'expéditeur ;
- les inscriptions prêtent à confusion ou sont incompatibles.

Mention n°1 — « Franco de port — y compris... jusqu'à... ».

Ci-après des commentaires et des exemples concernant l'utilisation de cette mention lorsque l'expéditeur la marque d'une croix.

1. Si l'expéditeur n'ajoute **rien** après « y compris » ni après « jusqu'à », il affranchit l'envoi **Franco de port** et il paie le prix de transport proprement dit jusqu'à la gare destinataire (c'est-à-dire en général le prix unitaire des tarifs multiplié par le poids taxé, compte tenu des suppléments assimilés telle la taxe ZU du tarif belge-allemand et des réductions tarifaires éventuelles comme la ristourne pour wagons P) mais à l'exclusion de tous autres frais (frais accessoires de toutes natures, droits de douane ou frais quelconques appliqués au départ, en cours de route ou à l'arrivée).

2. Si, en plus du prix de transport défini sous 1., l'expéditeur désire aussi payer des frais accessoires ou autres frais, survenant entre l'acceptation au transport et la livraison, (frais de formalités en douane, taxes de pesage, d'utilisation de bâches ou de containers, de réglage, etc...), les droits de douane ou autres montants perçus par les douanes ou autres autorités administratives, la TVA, etc..., il doit les désigner expressément après « y compris ».

3. Les mentions que l'expéditeur porte après « y compris » ne peuvent avoir pour effet de diviser le montant total d'une même catégorie de frais et spécialement l'ensemble des sommes perçues par les douanes ou autres autorités administratives.

Dorénavant, pour les envois à destination de la Belgique, les droits d'entrée et la taxe de transmission ou de luxe perçus à l'occasion du dédouanement devront être considérés comme constituant une même catégorie de frais et ne pourront plus être dissociés. En d'autres termes, si l'expéditeur complète la mention « y compris » par « les droits de douane » ou une mention équivalente, il doit supporter les droits d'entrée plus la taxe de transmission ou de luxe.

4. Lorsque l'expéditeur ne désire payer les frais, en totalité ou en partie, que **jusqu'à un point déterminé**, à l'exclusion de tous frais se rapportant au pays ou au chemin de fer subséquent, il doit marquer d'une croix la mention n° 1 « Franco de port y compris » (à compléter le cas échéant selon les principes indiqués ci-avant) et désigner nommément après « jusqu'à » le point qu'il a choisi et qui doit correspondre au lieu où se fait la soudure des tarifications des pays limitrophes (par exemple « Montzen frontière » ou « Chiasso »).

A ce sujet, il est souligné qu'à l'heure actuelle,

les envois originaires ou à destination de l'Irak, la Syrie et la Turquie doivent obligatoirement être affranchis de tous les frais jusqu'au point frontière gréco-turc de Pythion. L'expéditeur doit donc pour ces pays utiliser la mention n° 1 libellée sous la forme suivante « Franco de port y compris tous les frais jusqu'à Pythion ».

5. **Exemples** d'utilisation de la mention n° 1 « Franco de port y compris... » complétée par :

a. **Les frais de formalités en douane.**

L'expéditeur prend à sa charge le prix de transport défini sous 1. et tous les frais occasionnés au chemin de fer par l'accomplissement des formalités en douane au départ, en cours de route et à l'arrivée (frais de formalités proprement dites, droit de ville, avance de fonds, imprimés, etc...), mais **non pas** les droits d'entrée ni la taxe de transmission ou de luxe.

b. **Les droits de douane.**

L'expéditeur prend à sa charge le prix de transport défini sous 1. et toutes les sommes perçues au profit des douanes ou autres autorités administratives à l'occasion du dédouanement (droits d'entrée + taxe de transmission ou de luxe) mais **non pas** les frais occasionnés au chemin de fer par l'accomplissement des formalités en douane au départ, en cours de route ou à l'arrivée (frais de formalités proprement dites, droit de ville, avance de fonds, imprimés, etc...).

Pour les envois à destination de l'Allemagne (République fédérale), cette mention englobe également le TVA allemande étant donné qu'elle est encaissée par les autorités douanières.

c. **Les frais accessoires.**

Normalement, l'expéditeur devrait désigner exactement les frais qu'il affranchit, par exemple la taxe de pesage, d'utilisation de bâches ou de containers, d'intérêt à la livraison, etc... A défaut de précision, l'expéditeur qui utilise la mention générale « frais accessoires » sera considéré comme prenant à sa charge, outre le prix de transport défini sous 1., tous les frais accessoires prévus par les tarifs y compris les frais de formalités en douane définis sous a. ci-avant, mais **non pas** les droits de douane cités sous b.

En France, la TVA française est perçue par la S.N.C.F. sans intervention des autorités douanières de sorte qu'elle n'est pas assimilée aux droits de douane mais est considérée comme une forme de frais accessoires.

d. **Les frais accessoires et autres frais.**

L'expéditeur prend à sa charge le prix de transport défini sous 1., les frais accessoires prévus par les tarifs y compris les frais de formalités en douane et, en outre, les frais exceptionnels survenant entre l'acceptation au transport et la livraison (par exemple les frais de remaniement du chargement) mais **non pas** les droits de douane cités sous b.

Mention n° 2 — Franco de tous frais.

Lorsque l'expéditeur marque cette mention d'une croix, il prend à sa charge tous les frais **jusqu'à destination** (prix de transport, frais accessoires, droits de douane, taxe de transmission ou de luxe, frais de formalités en douane, etc...).

Cette mention ne peut donc pas être utilisée pour un affranchissement partiel ou jusqu'à un point déterminé.

Mention n° 3 — Franco pour... (somme déterminée).

Lorsque l'expéditeur marque cette mention d'une croix, il doit la compléter par la somme qu'il désire payer.

CRÉATION D'UNE GARE PARKING A ANS

La S.N.C.B. vient d'aménager à Ans

sa première gare parking 80 emplacements sont mis dès à présent à la disposition des automobilistes qui poursuivent leur voyage par chemin de fer.

Du succès de cette réalisation dépendra l'extension de ce parking dont le nombre d'emplacements est susceptible d'être porté ultérieurement à plusieurs centaines.

Nous attirons aussi l'attention de la clientèle sur l'agrandissement récent du parking de Liège Guillemins qui offre actuellement 100 emplacements.

DE NOUVEAUX COFFRES AUTOMATIQUES A BAGAGES

Soucieuse de mettre à la disposition de sa clientèle un matériel moderne et pratique, la S.N.C.B. va équiper sous peu des gares importantes du réseau de nouveaux coffres à fermeture automatique pour le dépôt des bagages à main.

Ces appareils feront progressivement leur apparition à Bruxelles-Nord, Bruxelles-Central, Bruxelles-Midi, Bruxelles-Quartier-Léopold, à Anvers-Central, à Gand-St.-Pierre, à Blankenberge, à Ostende, à Charleroi-Sud, à Liège Guillemins et à Namur. Il suffira d'introduire deux pièces de cinq francs pour disposer d'un coffre jusqu'au lendemain à minuit.

AUX SPORTS D'HIVER EN VOITURE-COUCHETTE OU EN VOITURE-LIT



Le voyage de nuit en voiture-couchette ou en voiture-lit vous amène frais et dispos au lieu même de vos vacances.

Vous êtes immédiatement à pied d'œuvres. Dès l'arrivée, reposés, en pleine forme, vous pouvez chausser vos skis et vous livrer à la griserie de la neige.

Vous profitez à 100% de vos vacances et vous en revenez sans entamer la réserve de santé que vous y avez accumulée. C'est pourquoi le voyage en train vers les sports d'hiver connaît un tel succès et que les relations desservies par chemin de fer vont en s'étoffant.

Il existe, bien sûr, les nombreux services directs réguliers de voitures-lits et de voitures-couchettes des grands trains se dirigeant vers la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche au départ de la Belgique ainsi qu'une série d'autres relations de nuit régulières ou saisonnières au départ de Paris et de Cologne. Nombre de ces trains permettent d'accéder aux sports d'hiver. Mais, en plus, pour la saison d'hiver, les chemins de fer et la Compagnie internationale des Wagons-Lits organisent au

départ de la Belgique une série de liaisons directes, hebdomadaires ou quotidiennes, avec les centres de ski réputés. Nous vous en livrons ici l'essentiel à titre d'information.

VERS LA FRANCE (Bourg-St.-Maurice, St.-Gervais, Grenoble).

— Des voitures-couchettes directes de 2e classe entre Bruxelles-Midi et Bourg-Saint-Maurice, Saint-Gervais, Grenoble.

Aller : tous les vendredis du 20 décembre au 21 mars.

Retour : tous les samedis du 28 décembre au 22 mars

— Une voiture-lit directe de 1e et 2e classe entre Bruxelles-Midi et Saint-Gervais.

Aller : le 20 décembre et tous les vendredis du 10 janvier au 21 mars.

Retour : le dimanche du 12 janvier au 23 mars.

Horaire pour ces diverses relations :

D. 19h10		Bruxelles-Midi	↑	10h50 A.
A. 8h40		Bourg-St.-Maurice		20h34 D.
A. 8h46		Saint-Gervais		20h37 D.
A. 7h51	↓	Grenoble		22h05 D.

VERS L'AUTRICHE (Innsbruck et Landeck)

a. via la Suisse (Innsbruck)

— Une voiture-couchette de 2e classe d'Ostende via Bruxelles, Bâle, Zurich, Sargans (correspondance vers les Grisons), Buchs jusqu'à Innsbruck.

Aller : tous les vendredis du 20 décembre au 21 février; départ à Ostende à 21h04, à Bruxelles-Nord à 22h33; arrivée à Innsbruck à 13h26.

Retour : tous les samedis du 21 décembre au 22 février; départ à Innsbruck à 15h53, arrivée à Bruxelles-Nord à 7h57, à Ostende à 9h34.

b. via l'Allemagne (Landeck)

— Une voiture-couchette de 2e classe d'Ostende via Bruxelles-Nord, Stuttgart, Ulm, jusqu'à Landeck.

Aller : tous les vendredis du 13 décembre au 11 avril; départ à Ostende à 21h10, à Bruxelles-Nord à 22h40; arrivée à Landeck à 15h33.

Retour : tous les samedis du 14 décembre au 12 avril; départ à Landeck à 14h06; arrivée à Bruxelles-Nord à 7h56, à Ostende à 9h29.

VERS LA SUISSE

Quant à la Suisse, sous le rapport des relations directes vers les sports d'hiver elle est desservie de la manière suivante:

— Pour Brigue :

Une voiture-lit de 1^e cl. et 2^e cl. tous les jours à l'aller et au retour;

Une voiture-couche de 2^e classe tous les jours à partir du 20 décembre à l'aller, à partir du 21 décembre au retour.

— Pour Coire :

Une voiture-lit de 1^e et 2^e classe tous les jours du 20 décembre au 6 avril à l'aller, et du 21 décembre au 7 avril au retour;
une voiture-couche de 2^e classe tous les jours à l'aller et au retour.

Voici l'horaire :

A l'aller : départ d'Ostende à 21h04 à Bruxelles-Nord 22h36; arrivée à Coire : 10h05; à Brigue à 11h03.

Au retour : départ à Brigue à 19h47; à Coire à 20h13; arrivée à Bruxelles-Nord à 7h57 et à Ostende à 9h34.

Pour plus de détails, consultez nos bureaux de renseignements dans les gares importantes ou votre agence de voyages.

Nous vous signalons que :

1. la location d'une couche n'est vraiment pas coûteuse : 152 F (voyage simple) et 304 F (aller-retour) dans le trafic direct avec la France — 142 F et 284 F (aller-retour) pour toutes les autres relations.

2. il vous est possible avec un billet de chemin de fer de 2^e classe de bénéficier du confort des voitures-lits, moyennant location d'une place «touriste», c'est-à-dire dans un compartiment à trois lits.



AVEC
LE TRAIN...
EN FORME
DÈS
L'ARRIVÉE

couchettes directes
vers l'Allemagne,
l'Autriche, la Suisse,
l'Italie et les Alpes
françaises.

supplément de
nuit : 142 F

renseignements
et réservations
dans les agences
de voyages agréées
et les principales
gares.

B



Les horaires d'été 1969 en trafic international

Plus vite et davantage de voyages de nuit

La conférence européenne des horaires s'est tenue à Bâle en septembre dernier pour organiser le service international des trains de voyageurs qui entrera en vigueur le 1er juin 1969.

Deux caractéristiques s'en dégagent :

1. l'augmentation du nombre des relations de nuit en voiture-couche et en voiture-lit, formule de plus en plus appréciée du public, puisqu'elle permet de voyager tout en se reposant et fait gagner au moins deux jours de vacances ;

2. l'accélération de nombreux acheminements. D'une façon générale ceux-ci seront agencés pour permettre aux voyageurs d'arriver plus tôt dans la journée au lieu de leurs vacances et pour en repartir plus tard, ce qui correspond à un allongement de la durée du séjour sur place.

Nous avons relevé pour vous l'essentiel des améliorations qu'apporteront ces nouveaux horaires. Nous nous limiterons à énumérer dans le présent bulletin l'essentiel des nouvelles relations, réservant pour le prochain numéro les améliorations qui seront apportées dans les horaires.

Voiture-couche directe entre Bruxelles et Port-Bou.

Service en vigueur pendant la saison d'été. Départ de Bruxelles le vendredi et de Port-Bou le samedi selon l'horaire suivant :

	Haute saison	jour B	Avant et arrière saison
Bruxelles-Midi	20h20		19h20
Toulouse	8h32		8h25
Narbonne	10h08		10h00
Perpignan	11h24		←
Port-Vendres	11h54		
Port-Bou (*)	12h20		
Barcelone	16h50		

(*) correspondance

	Haute saison	jour B	Avant et arrière saison
Bruxelles-Midi	10h10		9h50
Toulouse	21h05		20h43
Narbonne	18h46		19h02
Perpignan	17h39		— ↑
Port-Vendres	17h01		
Port-Bou (*)	15h50		
Barcelone	12h01		

(*) correspondance

Relation de nuit entre Paris et Roosendaal.

Cette nouvelle relation en place « assis » ou en couchette est instaurée en été selon l'horaire suivant :

En se- maine	Diman- che		
23h20	23h20	Paris	↑ 6h40
* 4h53	4h42	Mons	1h25
5h47	5h52	Bruxelles-Midi	* 0h35
7h05	7h17	Anvers-Central	23h21
7h43	8h02	Roosendaal ●	22h16
9h35	10h06	↓ Amsterdam	20h30

* jour B.

● Correspondance possible de et vers Amsterdam.

Relation de soirée Hambourg - Bruxelles et Anvers.

Hambourg	15h05
Dortmund	18h25
Cologne	19h56 (correspondance)
Bruxelles-Nord	22h23
Anvers-Central	23h08

Il s'agit d'un train rapide dont l'horaire représente une accélération de plus d'une heure sur la relation déjà existante, laquelle est maintenue dans son horaire actuel (Hambourg D. 12h25 - Bruxelles A. 20h47).

Relation de nuit en voiture-couche entre Ostende et Berlin.

Service assuré en été. Correspondance de et vers la Grande-Bretagne.

11h00	↓ Londres	↑ 20h18
17h20 (1)	↓ Ostende	12h53 (2)
18h42 (1)	↓ Bruxelles-Midi	* 11h32 (2)
* 8h01 (1)	↓ Berlin	23h03 (2)

* jour B.

(1) pas la nuit du mercredi au jeudi.

(2) pas la nuit du mardi au mercredi.

Une seconde relation en voiture-lit entre Ostende - Lucerne - le Tessin et Milan.

Le service sera organisé pendant toute l'année. L'acheminement se fera par les trains 138 et 139, selon l'horaire ci-après :

15h00	↓ Londres	↑ 16h02
20h55	↓ Ostende	9h34
22h19	↓ Bruxelles-Midi	* 8h07
* 7h28	↓ Lucerne	22h26
10h28	↓ Lugano	19h14
12h50	↓ Milan	18h30

* jour B.

Il y aura dès lors deux possibilités de voyager en voiture-lit dans la relation avec Milan, l'autre horaire étant le suivant :

18h19	↓ Bruxelles-Midi	↑ 12h08
8h42	↓ Milan	21h50

La voiture-couche prévue en hiver entre Ostende et Coire circulera pendant toute l'année.

L'acheminement s'effectuera par les trains 138 et 139, dont l'horaire est repris à la rubrique précédente (Coire A. 9h01 et D. 20h20).

Une voiture-lit Bruxelles-Vintimille pendant toute l'année.

La voiture-lit qui jusqu'à présent ne circulait qu'en été et pendant les fêtes de Pâques et de fin d'année sera en service en permanence selon l'horaire suivant qui représente un gain de temps de 35 minutes en été et d'une heure en hiver par rapport à l'horaire précédent :

19h10	↓ Bruxelles-Midi	↑ * 10h50
* 7h53	↓ Marseille	21h56
10h23	↓ Nice	19h19
11h12	↓ Vintimille	18h30

* jour B.

Le même horaire sera suivi par les voitures-couchettes qui étaient jusqu'ici acheminées en été par le train partant de Bruxelles à 19h10 (arrivée à 10h50) et en hiver par le train partant de Bruxelles à 15h11 (arrivée à 13h15).

Une voiture-couche de 2e classe directe pour le Vorarlberg.

En haute saison d'été une voiture-couche de 2e classe directe sera mise en service entre Bruxelles-Midi et Schruns. En voici l'horaire :

15h00	↓ Londres	↑ 16h02
21h15	↓ Ostende	9h39
22h36	↓ Bruxelles-Midi	* 8h16
* 12h40	↓ Bludenz	16h34
13h53	↓ Schruns	15h48

* jour B.

Parsifal — Erratum.

Dans notre numéro 4 d'octobre dernier nous avons annoncé que le Parsifal était dorénavant doté de nouvelles voitures. Ce matériel est actuellement en service. Cependant ce n'est évidemment qu'à l'époque où la ligne Aix-la-Chapelle/Namur sera électrifiée que sera modifié le système de traction sur ce tronçon. La conclusion de notre texte est à revoir en ce sens.

DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES EN FRANCE

A l'intention des importateurs et exportateurs, nous avons dressé, la liste des gares françaises dans lesquelles fonctionne, une agence en douane pouvant se charger de l'établissement et du dépôt des déclarations pour le dédouanement des marchandises.

A. — Service complet.		
Agen Albertville Alençon Amiens Angers-St-Laud Angoulême Annecy Annemasse Anor Apach Armentières Audun-Le-Tiche Avignon Baisieux Bayonne Belfort Bellegarde (Ain) Besançon-Viotte Béziers Blanc-Misseron Blois Bordeaux-Bastide Boulogne-Ville Bourges Bray-Dunes Brest Brive-La-Gaillarde Caen Calais-Ville Cambrai-Ville Canfranc Cannes Carcassonne Cerbère Châlon-s/Saône Chambery-Challes-les-Eaux Charleville-Mézières Chartres Châteauroux Cholet Clermont-Ferrand Cognac Colmar Comines (France)	Compiègne Creil Delle Dieppe Dijon-Porte-Neuve Douai Dunkerque Epinal Evreux Feignies Givet Godewaersvelde Granville Grenoble Halluin Havre (Le) Hendaye Jeumont Kehl Lauterbourg Laval Lille Lille-St-Sauveur Limoges-Benedict. Lisieux Longwy Lons-Le-Saunier Lorient Mâcon Mantes-La-Jolie Marseille-Mme Maulde-Mortagne Mazamet Meaux Melun Metz-Marchand. Millau Modane Montauban-Ville-Bourbon Montbeliard Montluçon-Ville Montpellier Morlaix Morteau	Mulhouse-Nord Nancy-Ville Neuenburg Nevers Nice Nîmes Niort Orléans Pau Périgueux Perpignan Poitiers Pontarlier Quimper Reims Rennes Roanne Rochefort Rouen-Rive Gauche Selestat Sète Soissons St-Brieuc St-Dié St-Dizier St-Etienne-Chateaucreux St-Malo St-Servan St-Nazaire St-Quentin Tarbes Thionville Toulouse-Matabiau Tourcoing Tour-de-Carol Enveigt (La) Tours Troyes Valence Valenciennes Vallorbe Vesoul Villefranche-sur-Saône Vintimille Wissembourg

B. Service partiel.

D'autres gares françaises assument les formalités en douane avec certaines restrictions.

Des précisions à ce sujet peuvent être obtenues auprès de la Direction Commerciale de la S.N.C.B., Bureau 61-42,

23 Putterie à Bruxelles (téléphone 13.18 70, extension 3679) ou auprès des diverses agences commerciales.

Nous donnons ci-après la liste de ces gares :

Bâle - Bouzonville - Creil - Ecouvies - Forbach - Hirson - Lyon - Brotteaux -

Mont-St-Martin - Paris-Est - Paris-la-Chapelle - Paris Lyon - Paris Nord - Pletterhouse - Saarbrücken Hgbf - Sarreguemines - Strasbourg Ville - St-Gingolph - St-Louis (Haut-Rhin) - Uberherrn - Vierzon - Viller - Vireux - Molhain.



No 1 — FEVRIER

Même en hiver le chemin de fer est le moyen de transport le plus régulier, p. 2 / Documents d'exportation Benelux, p. 4 / La S.N.C.F. et la taxe à la valeur ajoutée (T.V.A.), p. 5 / Toute l'année, dans toute la Belgique, pour 27 centimes au km. - Nouvelles lettres de voiture internationales. - Publicité dans l'indicateur, p. 6 / Tarifs marchandises S.N.C.F. - Dédouanement à Anvers-Central. - Vintimille-Bruxelles: 42 minutes de moins. - Trains et

voitures-charters. - Adresses « Intercontainer », p. 7 / Belgique-Danemark en couchettes et wagons-lits directs, p. 8.



No 2 — AVRIL

Votre voiture: 1.000 km en une nuit, p. 2 / Congrès internationaux: réductions sur les tarifs, p. 4 / Nouvelle garantie pour le transport de fruits et de légumes, p. 5 / Zeebrugge: transcontainers, p. 6 / Pour vos transcontainers: le TEZ, p. 8 / S.N.C.B.-Colis présente les petits containers repliables, p. 10 / Programme Europabus 68, p. 12 / Un train long de 6 km 500! - Interfrigo, p. 13 / Vacances de votre personnel, p. 14 / Grands problèmes

techniques d'avenir, p. 16 / La taxe à la valeur ajoutée, p. 18 / En T.E.E. vers l'Allemagne industrielle, p. 20.



No 3 — JUILLET

Les chemins de fer belges en 1967, p. 2 / Anvers: transcontainers, p. 4 / Trafic Suisse, Anvers et Rotterdam. - Horaires pour le transport des marchandises, p. 7 / Colis postaux internationaux, p. 8 / Départ des avions assurant le transport des colis postaux, p. 11 / Camionnage des envois par wagons complets, p. 12 / Emplacements industriels, p. 13 / Réductions pour enfants en trafic international, p. 14 / En villégiature les mains libres! - La

carte à demi-tarif. - Mouvement dans nos agences commerciales, p. 15 / En voiture en Corse et aux Baléares par le train et l'avion, p. 16 / Trains autos-couchettes vers Salzbourg et Toulouse, p. 17 / Europabus Ostende-Zélande-Rotterdam, p. 18 / Affrètement de voitures de chemin de fer. - Wagons-lits. - Taxi réservé depuis le train, p. 19.



No 4 — OCTOBRE

L'époque des grandes vitesses, p. 2 / Vitesse et sécurité, p. 4 / Parking à Charleroi-Sud. - Une locomotive de 7.000 ch., p. 5 / Trains internationaux. Améliorations au 29.9.68, p. 6 / Bruxelles-Londres en voiture-lit directe, p. 7 / Les palettes font gagner du temps, p. 8 / Horaires pour le transport de marchandises en trafic international, p. 11 / Dédouanement des bagages enregistrés à Liège-Guillemins. - Agence en douane d'Anvers-Central. -

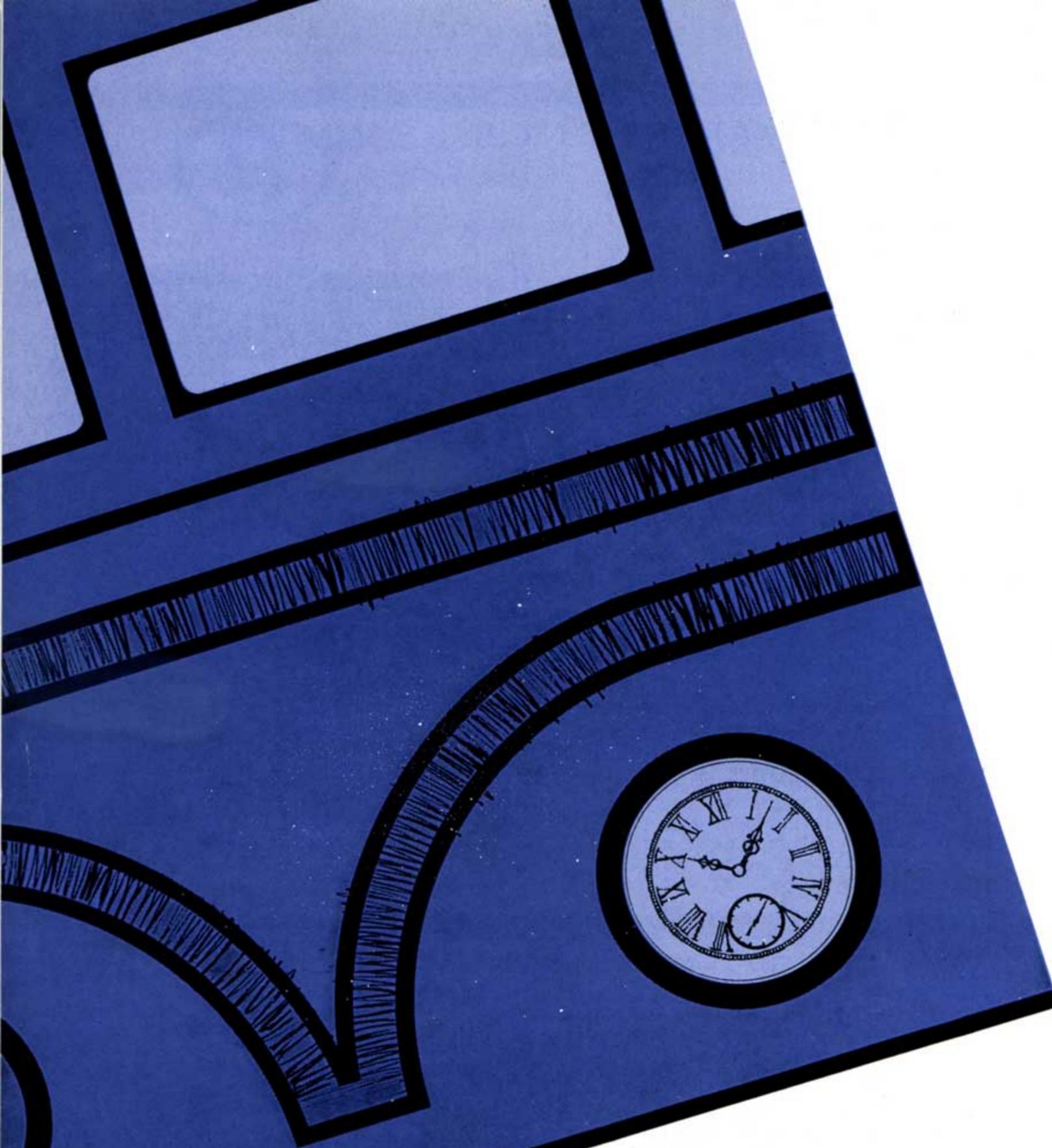
Bruxelles T.T. peut recevoir vos transcontainers, p. 16 / Le nouveau COLLICO type CA 6. - Emplacements industriels, p. 17 / Tarifs internationaux pour le transport des groupages. - Taxe d'utilisation des petits containers. - Prise et remise à domicile de containers à porteur aménagé, p. 18 / Un wagon spécial pour transcontainers. - Nouvelles lettres de voiture internationales. - Colis postaux internationaux. - Le Terminal B d'Anvers, p. 19 / Avec le train, voie libre, p. 20.



No 5 — DECEMBRE

Quelques données nouvelles sur l'économie du transport routier, p. 2 / Le pool des box-palettes est né, p. 6 / Le service des poids normaux, p. 7 / Modernisation du parc des wagons spéciaux, p. 8 / Nouvelles lettres de voiture internationales à partir du 1er janvier 1969, p. 9 / Nouvelles prescriptions d'affranchissement des envois internationaux à partir du 1er janvier 1969, p. 12 / Création d'une gare parking à Ans. - De nouveaux coffres

automatiques à bagages, p. 13 / Aux sports d'hiver en voiture-couche ou en voiture-lit, p. 14 / Les horaires d'été 1969 en trafic international, p. 17 / Dédouanement des marchandises en France, p. 18.



500 km
en une soirée

En partant vers 18 h le TRAIN
permet de couvrir
encore 500 km
avant minuit



1968