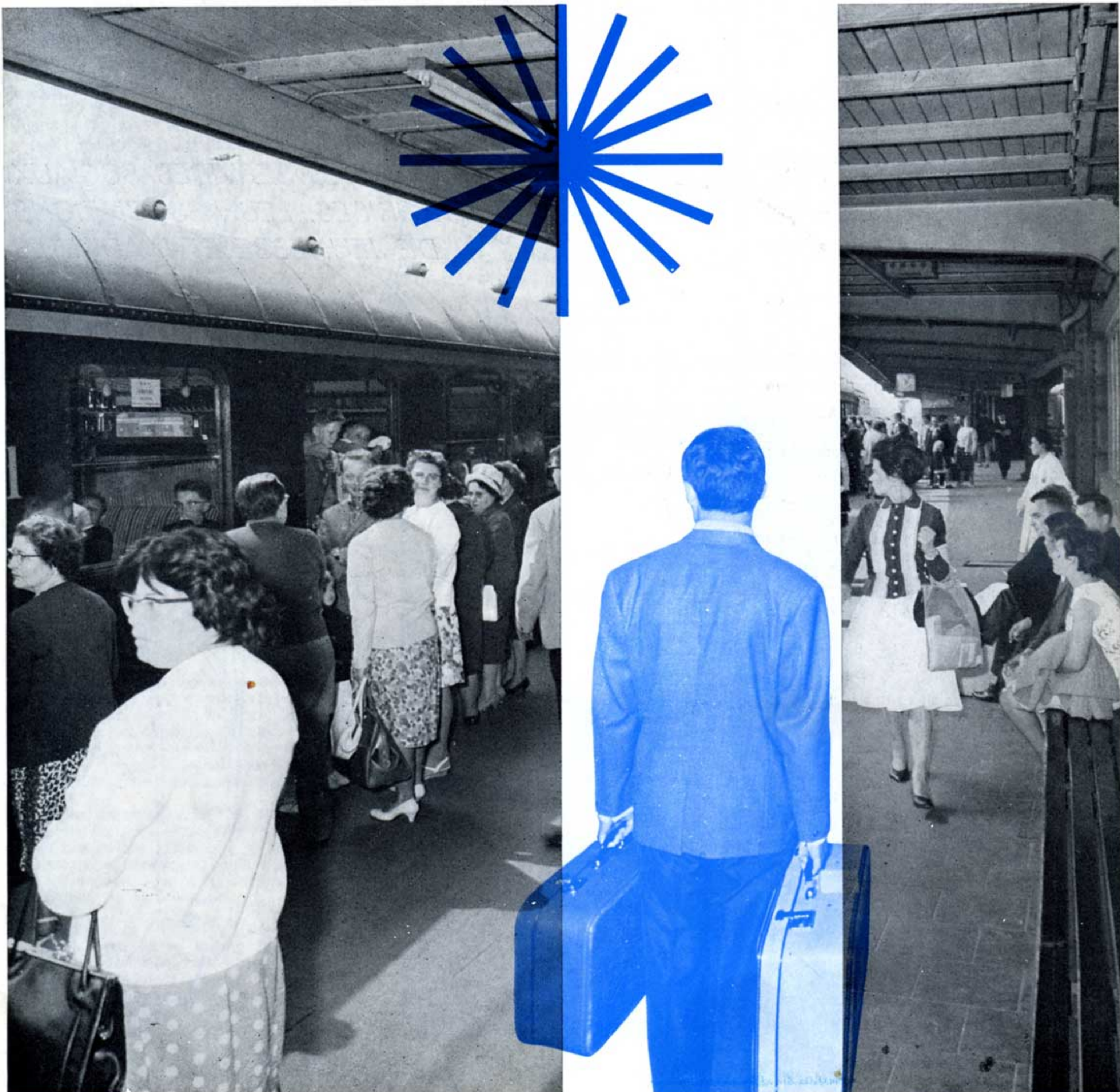


INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique Bimestriel - Numéro 2 - Juillet 1969





SOMMAIRE

Page

- 2 Tourisme social
- 5 Les nouvelles voitures-lits T2
- 6 Le programme Europabus '69
- 7 Mythologie de notre temps
- 8 Réserve électronique des places dans les trains
Wagons spéciaux pour le transport de produits légers
- 9 Les Chemins de fer belges en 1968
- 10 Cure de jouvence des Chemins de fer néerlandais
- 13 Dédouanement des marchandises en France
- 14 Relevé dans la presse
Paris - Madrid sans changer de voiture
Quais allongés, trains plus longs
- 15 Déclaration-soumission internationale de douane
- 15 Le service d'information à la clientèle
- 16 Transport des containers sous régime de douane
- 17 Messagerie à destination de la Hollande et du Grand-Duché de Luxembourg
- 17 Changement d'adresse de notre agence commerciale en Suisse
- 17 Bruxelles - Munich en une journée
- 18 Emplacements industriels disponibles
- 19 Trafic avec l'Allemagne
- 19 Réédition du tarif international C.E.C.A. no 1001
- 19 La gare de Rungis, meilleur accès des fruits et légumes au marché parisien

Photos: F. Putman.

Conception: P. Funken.

Imprimerie: s.a. Omega, Anvers.



SOCIAL



Le chemin de fer, transporteur de masse, est naturellement orienté vers la satisfaction des besoins croissants du tourisme social. A cet égard la S.N.C.B. a créé diverses formules de voyage que nous croyons utiles de vous présenter.

1. LES DEPLACEMENTS EN GROUPE

1.1 En Belgique

Les groupes bénéficient d'importantes réductions et de grandes facilités, pour la réservation des places notamment.

1.1.1. Pour les *groupes scolaires* le minimum de dix élèves payants est requis. Réduction accordée: 50%. Prix maximal: 144 F.

Le personnel enseignant qui accompagne les scolaires bénéficie de la gratuité de transport dès que le groupe compte 15 voyageurs payants, et ce à raison d'un billet par dix voyageurs payants (ou fraction de dix en excédent).

Au personnel enseignant en surnombre est accordé le régime appliqué aux sociétaires (voir plus loin).

1.1.2. Pour les *mouvements de jeunesse* les conditions suivantes sont faites:

S'il s'agit de jeunes gens de moins de 21 ans, pour autant qu'il y ait au moins 10 participants: mêmes avantages que pour les scolaires (voir ci-avant). Pour les personnes de 21 ans et plus qui accompagnent les précédents, une personne par dix (ou fraction de dix en excédent) scolaires payants bénéficie des mêmes avantages que ces derniers. Le surplus est considéré comme sociétaire (voir ci-après).

1.1.3. Pour les *membres de sociétés*.

S'il y a dix participants au moins: 25% de réduction: prix maximal 200 F.

La réduction est portée à 50% s'il est payé pour 20 billets au moins et pour une distance minimale de 100 Km (trajet simple ou aller-retour).

Gratuité: un billet gratuit si le groupe compte de 15 à 50 participants payants; au-delà, un billet gratuit supplémentaire pour 50 ou fraction de 50.

1.1.4. Comment faire la demande?

La demande est faite au plus tard 4 jours avant le voyage sur un formulaire spécial pouvant être obtenu au guichet des gares et dans les agences commerciales de la S.N.C.B. Ce document est à la base de la délivrance des billets et simultanément de la réservation **gratuite** des places.

Si le groupe comporte moins de 20 personnes et qu'il renonce à la réservation des places, la demande de billets peut être remise une heure avant le départ du train.

1.2 En service international

1.2.1. Pour autant que dix personnes au moins voyagent ensemble, des réductions substantielles sont consenties par les différents réseaux européens. L'éventail de ces réductions s'étale de 10% à 65% suivant la composition et l'importance des groupes. Toutes les informations utiles peuvent être obtenues auprès des bureaux de renseignement de la S.N.C.B. et des agences de voyage accréditées par la S.N.C.B.

1.2.2. Des voitures et des trains charters.

Si vous envisagez d'organiser des voyages pour des groupes très importants, il peut être plus avantageux pour vous d'étudier un programme d'affrètement de voitures ou même d'affrètement d'un train. Adressez votre demande à la Direction commerciale des Chemins de fer belges bureau 60.43, 23, Putterie à Bruxelles 1, qui examine dans un minimum de temps chaque cas particulier qui lui est soumis.

2. LES VOYAGES INDIVIDUELS

Aux personnes qui préfèrent le voyage individuel ou en famille, le chemin de fer présente:

2.1 L'abonnement touristique de 5, 10 ou 15 jours

Mis en vente pendant toute l'année, aux guichets de toutes les gares aux prix suivants:

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

Cet abonnement permet de voyager pendant la période de validité, sur tout le réseau, y compris celui des autobus de substitution.

2.2. L'abonnement touristique « 5 jours au choix pendant une période de 14 jours ».

Depuis le 1er mai et jusqu'au 30 septembre 1969, les chemins de fer belges mettent en vente un nouvel abonnement touristique qui peut être utilisé 5 jours à choisir dans une période de 14 jours; le prix est fixé à 600 F pour la 2e classe et à 900 F pour la première classe.

2.3. La carte à demi-tarif, vendue dans toutes les gares au prix de 250 F en 2e classe et de 375 F en 1er classe. Le titulaire de cette carte obtient sur le réseau belge pendant un mois complet tous ses billets à prix réduit de 50%.

Les prix de faveur de 125 F la carte en 2e classe et de 190 F en 1er classe sont consentis aux ménages qui prennent au moins trois cartes à demi-tarif simultanément et qui sont titulaires du document « Vacances joyeuses » émis par divers organismes s'occupant de tourisme social.

La formule de la carte à demi-tarif se prête particulièrement bien aux déplacements du père de famille qui rejoint pendant les week-ends sa femme et ses enfants en vacances au littoral ou en Ardenne.

2.4. Carte touristique de Belgique

Les Chemins de fer belges ont édité une carte touristique de Belgique, comportant un

TOURISME SOCIAL

important répertoire de lieux intéressants à visiter.

Les entreprises qui désireraient aider les membres de leur personnel à organiser le meilleur emploi possible de leurs vacances, congés et week-ends, peuvent obtenir auprès de nos services un approvisionnement de ces cartes. Il leur suffit de nous adresser, à cet effet, après l'avoir remplie, la carte postale encartée dans le présent numéro.

3. LES EXCURSIONS ORGANISEES DES CHEMINS DE FER BELGES

Les chemins de fer belges ont organisé une série d'excursions, individuelles ou en groupe, en Belgique ou à l'étranger, qui bénéficient de fortes réductions de prix. Parmi celles-ci retenons plus spécialement :

3.1. « Une journée à la mer » ou « une journée en Ardenne » qui vous font profiter d'une journée entièrement libre à l'endroit que vous aurez choisi.

3.2. Les excursions « un beau jour à... » à destination de villes ou de sites intéressants en Belgique ou juste au-delà de nos frontières.

3.3. Les excursions « train + car » qui, grâce à la combinaison des deux modes de transport, permettent d'effectuer en un jour la visite de régions touristiques plus étendues dans le pays et même à l'étranger.

3.4. « Des voyages individuels ou en groupe de deux à cinq jours à l'étranger » vers le Grand-Duché, la Hollande, l'Allemagne, la France et l'Angleterre.

3.5. Ces divers programmes d'excursions sont joints au présent bulletin. Les entreprises qui désirent en recevoir un approvisionnement pour documenter leur personnel peuvent nous le faire savoir en remplissant la carte postale encartée et en l'envoyant au délégué touristique de leur circonscription, dont l'adresse figure à la liste ci-après.

ARLON :

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

BRUXELLES :

153B, Boulevard Anspach, tél. 18.60.50
poste 1263
Représentant Commercial :
Monsieur MAUCQ
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
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.

4. POUR LES JEUNES GENS ET LES ETUDIANTS : LES BILLETS « BIGE »

Nous ne voudrions pas terminer ce recensement des diverses formules de voyage par chemin de fer, sans attirer l'attention des dirigeants d'établissements scolaires sur les avantages très importants que consentent les grands réseaux européens.

Aux jeunes gens de moins de 21 ans, aux élèves et aux étudiants (sans limite d'âge) qui se déplacent vers l'étranger pour participer à des programmes de voyages à but instructif. Ces voyages ont lieu par des trains déterminés, mais peuvent être entrepris isolément. Ils offrent des réductions analogues à celles octroyées aux groupes et peuvent dans certains cas atteindre 50%. Voici quelques exemples de prix BIGE :

Paris (aller et retour)	= 386 FB
Milan (aller et retour)	= 1132 FB
Salzbourg (aller et retour)	= 1134 FB

Les billets BIGE peuvent être obtenus auprès des agences de voyage.

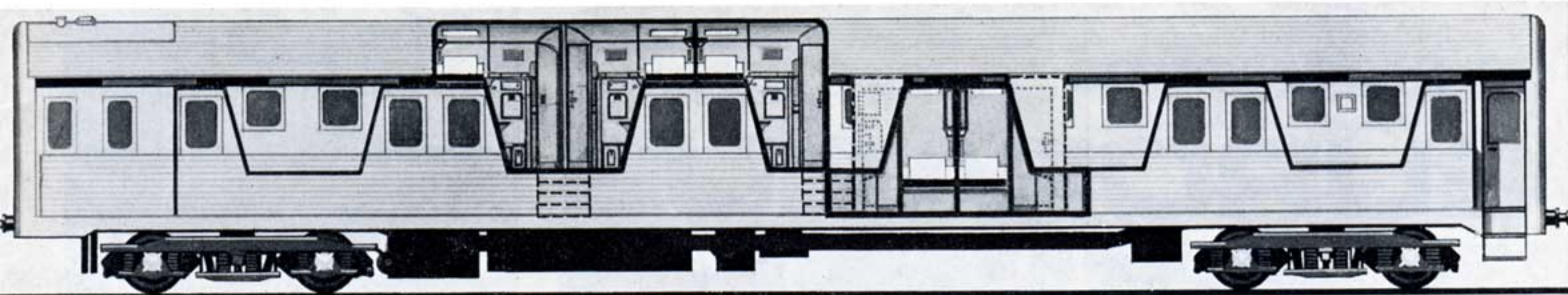


Un souci de moins à Bâle pour les voyageurs des W.L.

La voiture-lit du train de Bruxelles-Midi (22h28) à Bâle (6 h) continue jusqu'à Brigue.

Ceux de ses occupants qui, au-delà de Bâle, poursuivent leur voyage dans d'autres directions étaient jusqu'à présent priés de descendre à la gare-frontière française de Bâle. Ils pourront désormais descendre à la gare-frontière suisse, sans sortir du train pour les opérations douanières.

Dans le sens Suisse-Belgique les voyageurs accèderont toujours à la voiture-lit à la gare-frontière française de Bâle.



LES NOUVELLES VOITURES- LITS T2

L'on dit beaucoup que l'on voyage de plus en plus, mais ce que l'on dit moins c'est que l'on voyage de plus en plus la nuit.

Dormir en roulant, relevait encore du luxe il n'y a guère. Seuls les voyages en première classe autorisaient ce confort, qui, depuis cependant, a été mis à la portée de tous grâce aux voitures-couchettes et aux compartiments «touriste» des voitures-lits, toutes deux, voitures de 2^e classe. Le succès ne s'est pas fait attendre et l'on a enregistré à cet égard des progressions spectaculaires. Le nombre des places réservées en compartiment «touriste» est passé de 115 000 en 1960 à près de 220.000 en 1967.

Pour faire face à l'accroissement constant de la demande, la compagnie des Wagons-Lits et du Tourisme n'a pas voulu simplement multiplier le

nombre de ses voitures; elle a entrepris l'étude d'un nouveau type. Ainsi est née la voiture-lit T2, compromis merveilleuse entre l'espace et le confort.

Les compartiments de ces nouvelles voitures sont imbriqués deux à deux sur deux niveaux de plancher, ce qui permet d'utiliser au mieux tout l'espace qu'offrent les limites du gabarit.

Dans les compartiments supérieurs les deux lits sont fixes et se situent dans un même plan. Ces compartiments sont accessibles aux porteurs, de billets de deuxième classe. Dans les compartiments inférieurs les deux lits, superposés, peuvent en position de jour être rabattus contre la paroi, ce qui permet de dégager deux sièges et une tablette. Les compartiments inférieurs peuvent être réservés «en première classe» pour un seul passager. Lorsqu'un seul lit est déployé les compartiments présentent l'espace, l'allure et le confort des «singles».

En ce qui concerne ce confort précisément, il a été fait appel aux derniers perfectionnements de la technique. Insonorisation maximale. Suspension encore améliorée. Chauffage automatique à eau chaude, qui maintient une température de 22° à l'intérieur, quelle que soit la température extérieure. Préchauffage rapide. Distribution d'air au moyen d'un ventilateur à deux régimes, réglable au gré des voyageurs. Lits moelleux comme chez soi. Les premières voitures T2 sont affectées d'une façon régulière au service sur les grands axes du réseau des chemins de fer français. Une série de ces voitures actuellement en commande permettra ultérieurement la desserte d'autres relations.

Ces voitures ont suscité l'enthousiasme dès leur apparition. Ainsi a-t-on relevé dans la presse la remarque suivante: « Si vous avez besoin d'une cure de sommeil, prenez quelques allers et retours dans une voiture-lit T2. »



le programme

EUROPABUS



L'Union des services routiers des chemins de fer européens a publié son programme Europabus pour 1969. La gamme des services touristiques internationaux d'autobus qu'il présente est encore en progrès par rapport à celui de l'an dernier: 84 lignes régulières qui sillonnent l'Europe; 72 circuits offerts à des prix forfaitaires et 24 excursions. Au total 180 services touristiques dont 12 nouveaux.

De cet ensemble nous avons retenu pour vous les principales lignes au départ de la Belgique.

— Le service Amsterdam - Bruxelles - Paris en deux jours, six fois par semaine dans les deux sens: départ de Bruxelles à 8 h du 27 mai au 20 septembre; pas le lundi.

— Les itinéraires des lignes Anvers - Gènes - La Spezia - Livourne et Anvers - Milan - Cattolica passent dorénavant, au retour, par Montreux et

Lausanne via le tunnel du Grand-Saint-Bernard.

Horaire: Anvers - Livourne.

Aller: départ le lundi à Anvers (11 h), à Bruxelles (14 h), à Mons (14h50); arrivée à Livourne le mercredi à 20h30.

Retour: départ à Livourne le jeudi à 7h30; arrivée le samedi à Mons (12h10), à Bruxelles (13 h), à Anvers (16h30).

Anvers - Milan - Cattolica.

Aller: départ comme ci-dessus. Arrivée le mercredi à Milan (13h30), à Cattolica (20h30).

Retour: départ le jeudi à Cattolica (7h30), à Milan (15 h). Arrivée comme ci-dessus.

— En plus du service de jour, la ligne de nuit d'Ostende à Francfort.

Départ du 30 mai au 12 septembre, chaque vendredi soir à Ostende (21h20), à Bruxelles (23h30); arrivée à Francfort le samedi matin à 6 h.

Ce service est réservé exclusivement aux voyageurs qui se rendent au-delà de Francfort et qui utilisent les lignes

Europabus au départ de cette ville. Correspondances assurées.

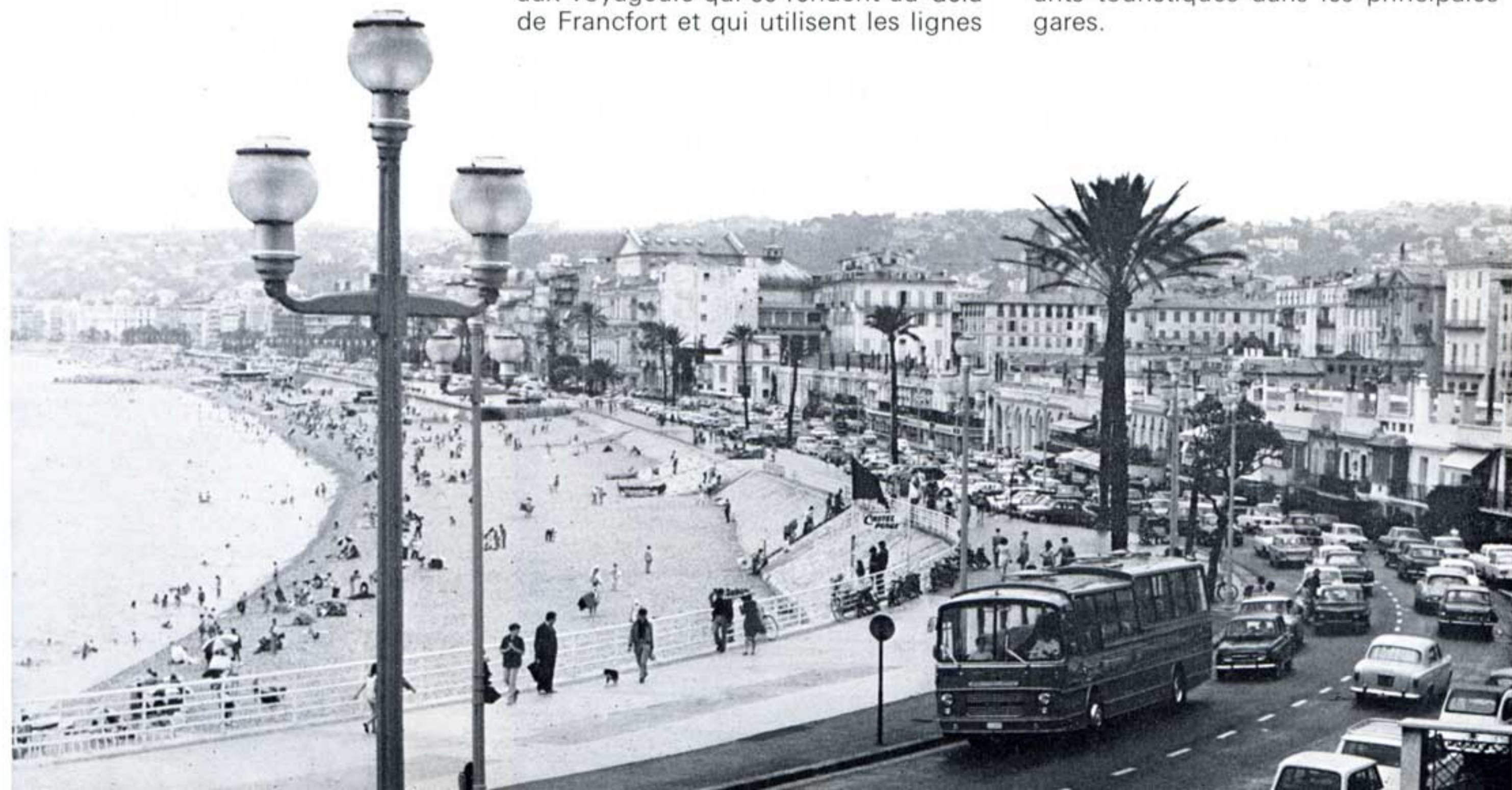
En sens inverse: Départ du 31 mai au 13 septembre le samedi soir à Francfort (23h30); arrivée à Bruxelles (6h30), à Ostende (9 h).

— La ligne Ostende - Knokke - Flessingue - Veere - Zierikzee - Rotterdam: le mardi et le mercredi du 1er juillet au 27 août.

Les touristes rejoignant l'autocar à Knokke par train, bénéficient pour le trajet en chemin de fer des réductions prévues dans le cadre des excursions d'un jour «Train + car» en Belgique et à l'étranger. Cette ligne double l'itinéraire Ostende - Amsterdam par la Zélande et les digues du Delta.

* * *

Europabus organise aussi des voyages combinés «car + train» avec forfait de séjour à destination d'Amsterdam, de Paris, de la Côte d'Azur, de la Costa Brava et de la côte Adriatique. Vous obtiendrez à ce sujet des dépliants touristiques dans les principales gares.



Parmi les légendes de l'époque contemporaine l'automobile occupe une place de choix. C'est sans doute pourquoi elle a fait l'objet d'un chapitre du livre

mythologie de notre temps

qu'Alfred Sauvy a intitulé « Mythologie de notre temps ».

Dans un autre ouvrage « Les quatre roues de la fortune » l'auteur développe d'ailleurs exclusivement le mythe de l'automobile.

Alfred Sauvy, statisticien, économiste et sociologue français ne doit plus être présenté tant il fait autorité dans son pays et au niveau même des organisations internationales.

Du premier des deux ouvrages nous livrons à votre attention les lignes suivantes :

Le débat interdit.

Si deux moyens de transport, fer et route, par exemple, sont surabondants, il faut, ou bien supprimer la voie ferrée, si le trafic est trop faible (ses frais généraux sont plus lourds et, de toute façon, on ne peut pas supprimer la route), ou bien lui assurer un trafic important, de façon à bénéficier de son coût marginal plus faible.

Toute société privée, disposant en toute propriété des deux moyens de transport, et cherchant sa rentabilité, procéderait de cette façon.

Pour les marchandises, secteur essentiel, le coût marginal pour la nation est à peu près six fois plus élevé pour le camion¹. Pour transporter 1.000 tonnes/kilomètre utiles en supplément, le transport par fer consomme de 6 à 12 kilos de charbon (ou l'équivalent en charbon) et de 0,60 à 1,20 heure, de main-d'œuvre directe. Pour un camion de 15 tonnes, avec 2 conducteurs, les chiffres sont 49 kilos et 9h4.

Ce principe ayant été perdu de vue, il en a résulté d'importantes pertes pour la nation.

Voici, par exemple, 1.000 tonnes d'oranges à transporter de Marseille à Paris. Deux solutions se présentent :

— fréter un train de 50 wagons de 20 tonnes, qui utilise en marche 2 personnes et exécute un transport massif dans des conditions de sécurité presque absolues ;

— utiliser 65 camions avec 65 conducteurs (ou 130, ce qui serait plus humain) et leur faire faire à la main les quelque 5.000 tournants du parcours, tout en encombrant les routes qui n'ont pas été conçues à cet effet, et en créant des risques d'accident.

La seconde solution comporte une profonde régression technique. On est revenu en somme, dans ce cas, d'un mode de transport massif à un mode artisanal, archaïque. Aucun exemple d'un tel recul n'existe dans aucun secteur de l'économie².

Les pertes subies par la nation, du fait de cette régression, sont considérables. Pourquoi l'opinion les accepte-t-elle ?

Sujet, non citoyen.

D'abord aucun journal ne l'a informée correctement sur cette question tabou. Ceux qui ont fait quelque effort en ce sens ont reçu tant de lettres d'insultes et de telles menaces de pertes de publicité qu'ils ont vite abandonné une œuvre de salubrité si périlleuse³. L'indifférence résulte aussi de la conception naïve de l'Etat, si commune, que nous retrouvons à chaque pas. Le déficit de la S.N.C.F. ne provoque pas plus d'émotion que s'il s'agissait d'une société étrangère. Or il se retrouve, bien entendu, dans la note fiscale de chacun, accueilli avec les imprécations ou les haussements d'épaules traditionnels.

Les avantages obtenus par les intérêts parti-

culiers se retournent toujours contre le citoyen. Par exemple, la charge maximale par essieu a été fixée à 13 tonnes en France, contre 10 tonnes dans les principaux pays du marché commun ; cette faveur qui a contribué à encombrer et user des routes non faites pour cette dimension, tout en aggravant le déficit ferroviaire dans les impôts, a mis la France en état d'infériorité dans le marché commun.

Celui qui se trouve derrière une file de camions lourds, dans l'impossibilité de doubler sans danger, pourrait concevoir quelque regret de cette faute technique. Mais la propagande est là pour détourner son mécontentement sur d'autres points. En outre, tant que seuls des particuliers isolés sont lésés, ils n'ont pas le moyen de s'exprimer ; comme toujours l'individu est vaincu par la profession.

Les accidents.

En coûtant 10.000 morts chaque année et quelque 200.000 blessés, les accidents de la route s'avèrent plus meurtriers que la tuberculose. En outre, il y a un déchet qualitatif ; ce sont (en moyenne bien entendu) des hommes d'une qualité élevée qui sont victimes. La perte de Gaston Berger, d'Albert Camus, de Pierre Lefaucheur et de tant d'autres a été très préjudiciable à la nation. Sur les 20 millions de Français actifs, les accidents de travail représentent 2.100 morts, soit beaucoup moins. Du reste, 1.400 de ces décès sont des accidents de circulation (soit au cours du trajet entre le lieu de travail et le domicile, soit du fait de professionnels).

Si les mêmes précautions étaient prises sur la route que dans tant d'autres secteurs, si les règlements de sécurité de même ordre étaient adoptés, les pertes seraient bien moins grandes. Mais les consuls veillent ; la pression constante des maîtres de l'industrie automobile s'exerce pour empêcher toute mesure qui pourrait en quoi que ce soit, nuire à la vente, même temporairement.

En aucun domaine, il n'y a une telle disproportion entre le pouvoir de l'individu et les précautions prises pour en éviter les excès.

¹ Pour les voyageurs, en voiture particulière, la différence est plus faible, grâce à la gratuité du conducteur, mais subsiste néanmoins.

² Si des camions sont néanmoins utilisés pour un trafic aussi antiéconomique, c'est que, dans l'état des prix et tarifs, le particulier a avantage à ce moyen de transport.

³ Signalons toutefois la remarquable initiative de M. Sédillot, directeur de la Vie Française qui, osant braver (les 12 mars et 14 mai 1965) le tabou, a laissé présenter une série de faits jusqu'ici restés presque secrets.



4 7 0
 4 7 0
 1 34 78 0
 12345 78 0
 1 345 78 0
 1 456789000779644
 45678900
 567 900
 5 7 9 0
 9 0
 9 0
 0

EN 1971 : RESERVATION ELECTRONIQUE DES PLACES DANS LES TRAINS

Le 1er février 1971, en collaboration avec les chemins de fer allemands, la S.N.C.B. mettra en service un dispositif électronique permettant de réserver des places dans les trains internationaux.

Onze gares belges et quinze agences de voyage accréditées par la S.N.C.B. seront équipées d'appareils de commande reliés à un ordinateur situé à Francfort. Le pays sera ainsi doté de nombreux postes d'interrogation auxquels les gares et agences non-équipées pourront s'adresser.

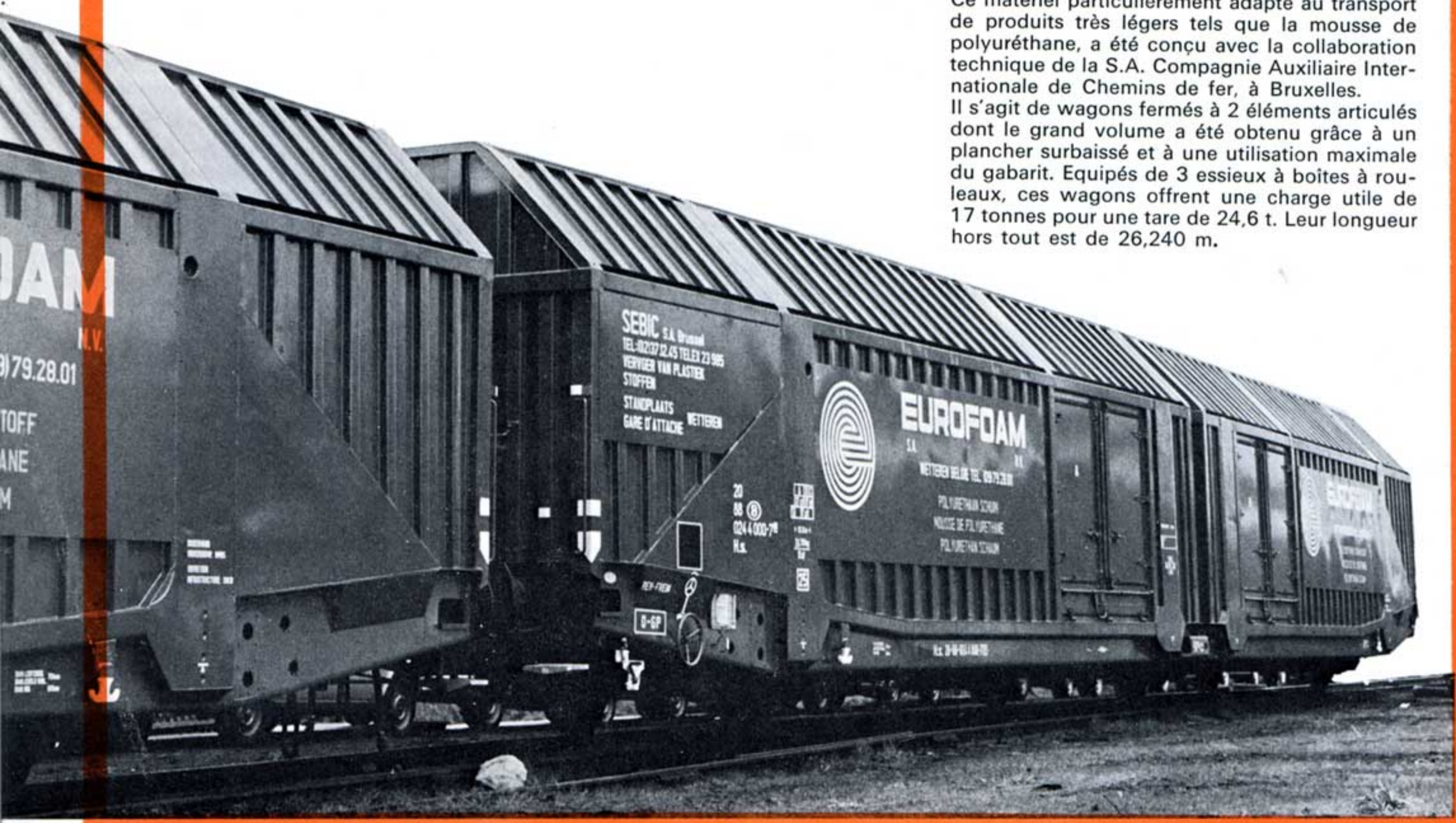
Les utilisateurs réserveront directe-

ment et immédiatement des places « assis », des couchettes et des places WL dans les trains internationaux (ainsi que des places dans les TEE) au départ de Belgique, d'Allemagne, d'Autriche et du Luxembourg. Les trains autos-couchettes circulant dans les pays précités seront incorporés dans le système tant pour les voyages d'aller que de retour.

Au premier stade la réservation électronique sera applicable aux voyageurs individuels et aux groupes jusqu'à 24 personnes. Les groupes plus importants seront traités par un bureau spécial.

WAGONS SPECIAUX COUVERTS DE 215 m³ POUR LE TRANSPORT DE PRODUITS LEGERS

La S.A. SEBIC, de Bruxelles déjà propriétaire d'un certain nombre de wagons spéciaux à 2 étages pour le transport d'automobiles, vient de mettre en circulation sur notre réseau des wagons prototypes de très grande capacité, donnés en location à une firme de matériaux de construction. Ce matériel particulièrement adapté au transport de produits très légers tels que la mousse de polyuréthane, a été conçu avec la collaboration technique de la S.A. Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de fer, à Bruxelles. Il s'agit de wagons fermés à 2 éléments articulés dont le grand volume a été obtenu grâce à un plancher surbaissé et à une utilisation maximale du gabarit. Equipés de 3 essieux à boîtes à roulements, ces wagons offrent une charge utile de 17 tonnes pour une tare de 24,6 t. Leur longueur hors tout est de 26,240 m.



Les Chemins de fer belges en 1968

REDRESSEMENT DE LA CONJONCTURE

Après le tassement de l'économie mondiale en 1967, la conjoncture s'est redressée progressivement et le taux de croissance économique a été, dans l'ensemble, de l'ordre de 5% en 1968.

Les prévisions favorables de l'économie en 1968 ont contribué à augmenter notablement le trafic des marchandises par wagons complets.

En ce qui concerne les voyageurs, le trafic s'est à peu près maintenu. Les recettes qu'il a procurées en 1968 ont augmenté de 89 millions de fr. par rapport à 1967. L'augmentation est due à l'incidence sur toute l'année 1968, des mesures tarifaires mises en vigueur au cours de l'exercice précédent.

Quant au transport des marchandises par wagons complets il a produit une recette supérieure de 388 millions de fr. ou de 7,5% par rapport à celle de 1967.

Les recettes provenant des expéditions de colis de détail sont supérieures de 115 millions de fr., soit de 8,7% à celles de 1967. La majoration résulte de l'accroissement du trafic et des aménagements tarifaires intervenus.

Au total le déficit de l'exercice est de 26 millions de fr. contre 270 millions pour l'exercice précédent.

Il convient de signaler l'effet néfaste des grèves de mai et juin 1968 en France et les conditions atmosphériques défavorables de l'été dernier.

POLITIQUE D'ECONOMIE

La Société a poursuivi son effort de rationalisation en vue d'accroître la productivité tout en veillant à l'amélioration du service rendu à la clientèle.

L'effectif du personnel utilisé à l'exploitation du réseau qui avait déjà diminué de 1 759

unités en 1967 a encore été réduit en 1968 de 1 128 unités. Comparée à l'effectif de 1953, la réduction atteint 21 734 agents. Compte tenu de l'accroissement du trafic, ce chiffre traduit une augmentation de la productivité du personnel de plus de 60% en 15 ans.

LE TRAFIC « VOYAGEURS »

En 1968 les Chemins de fer belges ont transporté 255 millions de voyageurs. Le nombre des voyageurs-Km s'est élevé à 8,2 milliards.

Malgré les conditions climatiques très défavorables de l'été 1968, les circuits touristiques organisés à l'intérieur du pays ont connu, un beau succès et le nombre de participants n'a été que légèrement inférieur à celui de l'été précédent.

En outre, le nombre d'abonnements émis pour 5, 10 ou 15 jours consécutifs a augmenté de 24%.

LE TRAFIC « MARCHANDISES »

Le trafic des marchandises par wagons complets est monté de 6 082 millions de tonnes-km en 1967 à 6 675 millions en 1968. L'augmentation a été particulièrement importante pour les expéditions à l'exportation où elle a atteint 19,1%.

En transit et à l'importation, la hausse était respectivement de 13 et de 9%.

L'accroissement a affecté toutes les catégories de marchandises.

Parmi les produits dont le trafic, grâce à l'expansion marquante de la sidérurgie, a accusé la plus forte progression citons les combustibles (187 millions tkm), les minerais (99 millions tkm), les produits métallurgiques (126 millions tkm).

Le trafic des produits chimiques a connu de

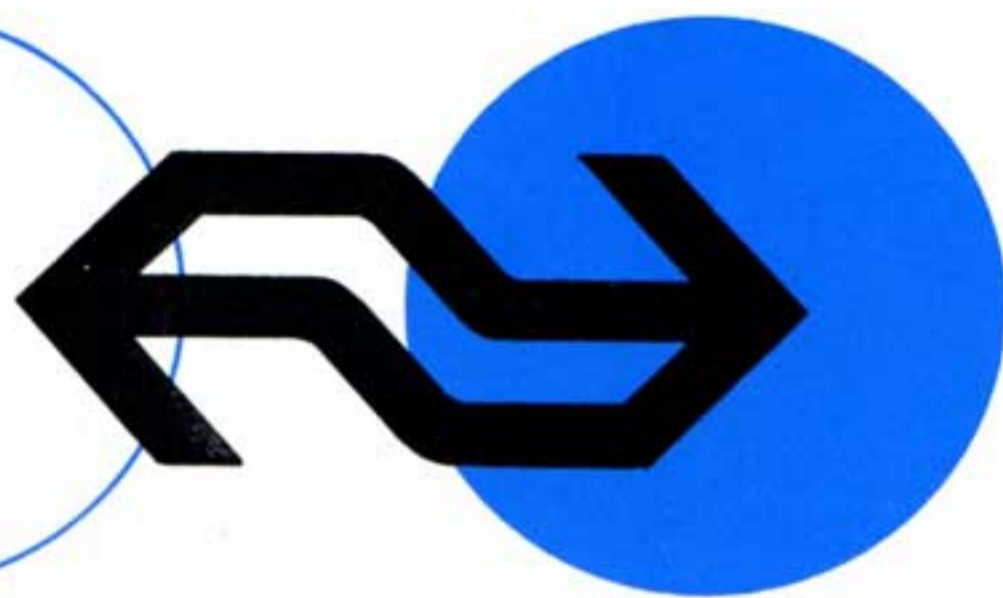
son côté, l'extension la plus sensible (69 millions tkm), soit 20,9% de plus, d'une année à l'autre.

MODERNISATION DE L'EQUIPEMENT

L'exécution du programme de modernisation des installations et du matériel a été activement poursuivie. Citons :

- les travaux d'électrification de la ligne Liège-Guillemins - Namur ;
- la modernisation de la ligne Anvers - St.-Nicolas-Waes en vue de l'électrification ;
- la mise à la disposition de la clientèle de parkings à Ans, Charleroi-Sud, Denderleeuw, Termonde, Landen, Audenaerde et Renaix ;
- la mise en service des installations terminales pour transcontainers à Zeebrugge et à Anvers ;
- l'acquisition de 702 wagons plats à bogies, de 704 wagons spéciaux, livrés par l'industrie privée et la construction de 364 wagons par les chemins de fer eux-mêmes ;
- dans le cadre du programme d'amélioration de la sécurité : la suppression de 12 passages à niveau, l'équipement de 87 traversées en signaux routiers automatiques et l'installation de barrières partielles en 62 points du réseau ;
- la concentration de la manœuvre des signaux et des aiguillages : 11 nouvelles cabines « tout relais » remplacent 63 cabines d'anciens types ;
- l'installation de calculateurs électroniques, reliés à de nombreux téléscripteurs dans quatre gares de triage, en vue d'introduire progressivement la gestion mécanisée du trafic des marchandises par wagons complets.

CURE DE JOUVENCE DES CHEMINS DE FER NEERLANDAIS



Depuis la fin de la dernière guerre, les Nederlandse Spoorwegen — que leurs rapports avec l'Etat autorisent à gérer le réseau ferré selon des normes très souples au point de vue commercial — ont rapidement réduit le nombre de gares et de lignes ouvertes au transport des voyageurs.

A la fin de 1968, la population néerlandaise disposait, toutes choses égales, de quatre fois moins de gares que la population belge. Dans le même temps, la politique des N.S. a dévolu un rôle essentiel aux gares de coïncidence, les horaires de la plupart des trains — assurant aux usagers des correspondances commodes. La vitesse maximale de circulation, élément important du coût des services offerts, a jusqu'ici été limitée à 120 km/h.¹⁰

La récente évolution défavorable de leurs résultats financiers a amené les N.S. à reconsidérer l'ensemble du problème du trafic des voyageurs. On verra, dans l'analyse qui suit, que certaines des conceptions nouvelles se rapprochent de celles suivies par notre réseau.

Alors que d'aucuns se demandent si l'essentiel du transport des voyageurs n'échappera pas au chemin de fer et si le train n'est pas appelé à céder le plus gros du trafic à l'automobile, les Nederlandse Spoorwegen (N.S.) aux Pays-Bas s'engagent à contre-courant. Ils présentent un plan d'action devant s'exercer jusqu'en 1975 dont le but est d'augmenter le nombre des voyageurs de 25, voire de 50%. Cette prévision se fonde principalement sur le développement des agglomérations et les aménagements projetés du territoire.




Ce que veulent les N.S. c'est une prise en main de l'ensemble du problème des transports publics. Ils insistent pour que d'ici à 1975, l'attention se porte particulièrement sur ce qu'on appelle aux Pays-Bas la

« Randstad Holland », zone formée par le quadrilatère Amsterdam, La Haye, Rotterdam et Utrecht.






En cette partie de Pays-Bas, dont la superficie équivaut à celle du grand Londres, on assiste comme d'ailleurs partout en Europe occidentale à l'expansion des villes selon un mode nouveau : les agglomérations ne se développent plus tellement à partir de leurs limites propres ; des quartiers résidentiels surgissent en pleine campagne au pourtour des grands centres. Il en résulte que dans l'ensemble l'habitat s'écarte du lieu du travail, ce qui amplifie la migration quotidienne des travailleurs. Rarement pourtant ces quartiers nouveaux sont desservis par une gare, alors que le public souhaite utiliser davantage les transports en commun du fait de la

RESEAU FERROVIAIRE





en 1969

-  lignes à trafic „voyageurs“
-  lignes de métro
-  lignes de tramways rapides

projets pour la période c

-  voies ferrées hors des agglomérations
-  voies ferrées dans les agglomérations
-  lignes de métro
-  lignes de métro utilisées simultanément par les NS
-  réseau de tramways rapides

projets à réaliser à brève après 1975

-  voies ferrées hors des agglomérations
-  voies ferrées dans les agglomérations
-  lignes de métro
-  réseau de tramways rapides

DEN HAAG



es N.S.

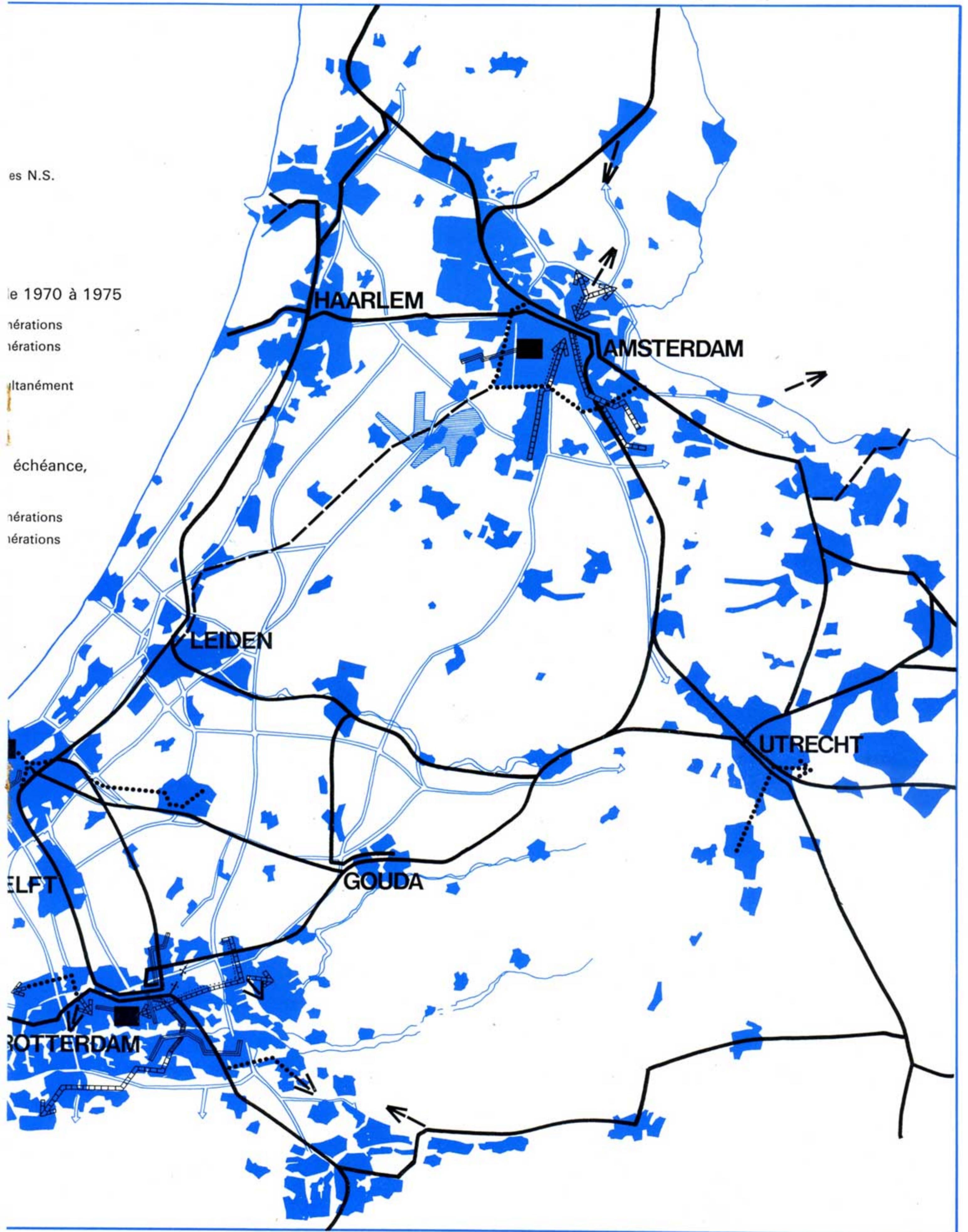
le 1970 à 1975

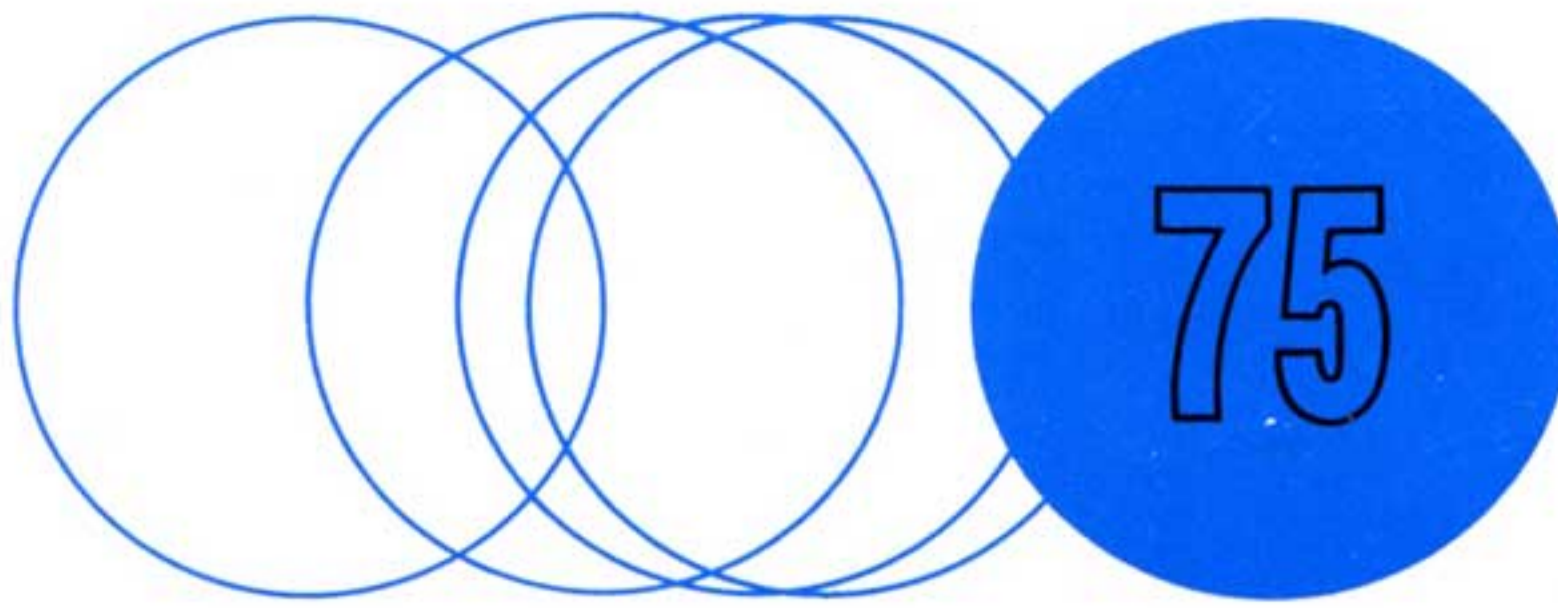
érations
érations

ltanément

échéance,

érations
érations





congestion des villes. Mais ce public souhaite aussi une amélioration du confort. Il attend notamment que les gares se situent à proximité du domicile et du lieu de travail, à dix minutes de marche au maximum. Cela représente une halte pour 20.000 habitants approximativement.

75 gares nouvelles

L'objectif est clair. Construire 40 gares sur les lignes à voyageurs existantes et en établir 35 sur des lignes à créer ou à rouvrir au trafic, ce qui représente une augmentation de 25% du nombre des gares.

Cela revient à dire que pour le moment 46% des Hollandais habitent à une distance acceptable de la gare qui dessert le lieu de leur résidence et que ce pourcentage tombera à 42% en 1975, si la population s'accroît d'un million d'habitants; mais cela signifie aussi que ce pourcentage montera à 52% si les 75 gares sont construites.

Cette manière de voir concorde parfaitement avec les plans gouvernementaux d'aménagement du territoire.

Il y a deux ans, en effet, des prévisions pour l'an 2000 ont été établies, portant sur toute l'étendue du pays. Le principe du développement d'un réseau adéquat de transport ferroviaire dans les plus grandes agglomérations, a été admis.

Les N.S. estiment le moment venu d'exposer aux autorités, à la presse et au public comment ils entendent mettre ce principe en application. Peu importe à la clientèle de savoir quelle est la société qui se chargera du transport. Elle désire que le transport se fasse dans les meilleures conditions: rapidité, confort, délais

d'attente réduits, trajets directs sans correspondance. C'est pourquoi le problème du transport des personnes dans la zone de la Randstad doit être étudié dans son ensemble, comme un tout.

Les N.S. estiment que les investissements en infrastructure coûteront 300 millions de florins par an, dont 150 millions couvriront les frais d'aménagement des lignes ferroviaires et dont le reste se répartira essentiellement entre Amsterdam, Rotterdam, La Haye et Utrecht pour leur équipement propre. Un tel budget représente 18% du coût des infrastructures routières envisagées pour la période s'étalant jusqu'à 1975. Cette comparaison montre que la demande des chemins de fer néerlandais n'a rien d'excessif.

Jusque dans un passé récent les Chemins de fer néerlandais ont pu assurer leur mission en réalisant une certaine marge bénéficiaire; ils constituaient à ce titre une exception. Mais la motorisation à outrance, la disparition quasi totale du trafic de la houille et la hausse continue des salaires ont mis fin à cette situation. Ces difficultés ont empêché de constituer des réserves pour les travaux d'expansion, de sorte que seul l'Etat peut supporter la charge des investissements.

Le « Randstadrail », système intégré de transport régional

L'habitant d'une ville-satellite située à 30 km du siège de son travail au centre d'Amsterdam désire profiter de facilités de transport identiques à celles dont bénéficie l'habitant de la périphérie de la capitale.

La formule idéale consiste à doter les chemins de fer régionaux de voies

dont l'écartement corresponde à celui des voies de métro. Une telle intégration est techniquement réalisable à Rotterdam et à Amsterdam. Elle offre le sérieux avantage financier de rendre inutile le creusement de galeries différentes pour chaque mode de transport. On a du reste conçu le projet d'un train capable de démarrer aussi rapidement que les rames de métro et susceptible d'atteindre en pleine voie la vitesse de 125 km/h.

De cette façon serait évité l'« émiettement » des transports qui menace cet ensemble organique que représente la Randstad. Pour réussir cette entreprise il faut réaliser l'unité tant au niveau de la direction que de l'organisation à l'instar des « Passenger Transport Authorities » britanniques.

La ligne du Schiphol

Un élément important du système intégré de transport de l'ouest hollandais sera la ligne de Schiphol qui, exploitée à la vitesse de 160 km/h, mettra Amsterdam à moins d'un quart d'heure de son aéroport.

A court terme :

une fois et demie plus de trains
En mai 1970, les horaires présenteront déjà d'appréciables améliorations. Entre les quarante principales gares du pays sera instauré un service inter-villes qui réalisera par rapport aux horaires actuels des gains de temps appréciables, de l'ordre de 10 à 25% sur les longs parcours. En plus, la fréquence des trains aura pratiquement doublé. Dans la plus grande partie du pays les trains électriques rouleront à la cadence de deux par heure.

DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES EN FRANCE

A l'intention des importateurs et exportateurs, nous avons dressé ci-après 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
Ales
Amiens
Angers-St-Laud
Angoulême
Annecy
Annemasse
Anor
Apach
Audun-Le-Tiche
Avignon
Baisieux
Bayonne
Beauvais
Belfort
Bellegarde (Ain)
Besançon-Viotte
Béziers
Blanc-Misseron
Blois
Bordeaux-Bastide
Boulogne-Ville
Bourges
Brest
Brive-La-Gaillarde
Caen
Cahors
Calais-Ville
Cambrai-Ville
Canfranc
Cannes
Carcassonne
Castres
Cerbère
Chalon-s/Saône
Chamberry-Challes-les-Eaux
Charleville-Mézières
Chartres
Chateauroux
Cholet
Clermont-Ferrand
Cognac
Colmar
Comines (France)

Compiègne
Corbeil-Essonnes
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
Mans (Le)
Mantes-La-Jolie
Marseille-Mme
Maulde-Portagne
Mazamet
Meaux
Melun
Metz-Marchandises
Millau
Modane
Montauban-Ville-Bourdon
Montbéliard
Montluçon-Ville
Montpellier
Morlaix
Morteau
Mulhouse-Nord
Nancy-Ville

Neuenburg
Nevers
Nice
Nîmes
Niort
Orléans
Oyonnax
Pau
Périgueux
Perpignan
Poitiers
Pontarlier
Quimper
Reims
Rennes
Roanne
Rochefort
Rodez
Rouane-Rive Gauche
Saumur-Rive Droite
Sélestat
Sète
Soissons
Strasbourg-Ville
St-Brieuc
St-Dié
St-Dizier
St-Etienne-Chateaucieux
St-Malo St-Servan
St-Nazaire
St-Quentin
Tarbes
Thionville
Toulon
Toulouse-Matabiau
Tourcoing
Tour-de-Carol Enveigt (La)
Tours
Troyes
Valence
Valenciennes
Vallorbe
Vesoul
Vichy
Villefranche-sur-Saône
Vintimille
Vierzon-Ville
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 : Armentières, Bâle, Bouzonville, Ecouvies, Forbach, Fort-l'Ecluse-Collonges, Hirson,

Lyon-Brotteaux, Mont-St-Martin, Paray-le-Monial, Paris-Batignolles, Paris-Est, Paris-la-Chapelle, Paris-Lyon, Paris-Nord, Pfetterhouse, Rungis (M.I.N.), Saarbrücken Hgbf, Sables-d'Olonne (Les), Sarreguemines, St-Louis (Ht. Rhin), Uberherrn, Valleiry, Vireux-Molhain.

relevé dans la presse...

Nous avons relevé dans la presse d'outre-Atlantique un article que nous préférons reproduire dans la langue de son auteur de crainte d'en perdre le piquant.

Il nous apporte encore une fois la preuve que nul n'est prophète en son pays. Ce qui nous comble d'aise en l'occurrence c'est que le signataire donne une excellente réplique à ceux qui de ce côté-ci de l'océan n'apprécient pas les services de nos chemins de fer.

A la réflexion il apparaît que les problèmes que suscite le transport par rail tiennent moins à leur forme spécifique d'exploitation qu'à l'attention que lui accorde la politique des gouvernements.

TRAINS

An article in a recent issue of Esquire was headlined, "Watch Closely the New Trains of Europe: They May Cross the Atlantic."

Let us all hope the new trains of Europe will come to this country. For the trains of Europe—even those of 1963 vintage, I recall with some pleasure—are fast and pleasant to ride.

The trains of this country, as a general rule, are cumbersome, stuffy, slow, clanky and unpleasant. Railroad terminals are dingy, dismal monuments to the musty past. They are worse, if anything, than passenger train service. An article in a recent Sunday edition of this newspaper reported on passenger train service in Georgia. There seemed to be ample evidence that the railroads, rather than seeking to entice and please passengers, rather would repel and displease them. They would prefer to discontinue passenger service altogether.

This is unfortunate because we are in a time of unparalleled movement of people. Airlines and airports are jammed and, besides, some people would rather travel on the ground than in the air.

Foreign Trains Are Better

Is it too much to ask of railroads in this country that they keep up with progress abroad?

Progress abroad (and not so far abroad at that) includes travel by train which is "more comfortable, convenient and even exciting and glamorous than ever before." In Canada, one may pass away the travel time in a railcar bistro with sing-along entertainers, yellow-vested waiters and a Gay Nineties decor. In Japan, trains dash from Tokyo to Osaka, 320 miles, in only three hours and 10 minutes. That's better than a hundred miles an hour. Trains operate every five to 15 minutes and the coach traveler pays but \$9.25 for his fare. But it is in Europe that the greatest

progress is being made in rail transportation, Esquire's travel editor, Richard Joseph, tells us. Trans-Europ-Express operates a network of high speed international trains throughout the continent. Travelers relax in futuristic aluminium and steel cars traveling up to 100 miles an hour. Chairs recline; quality food is available at seat or in a dining room; the adjacent car may be a bar.

Most important, however, the rails are welded and the ride is smooth and quiet.

And on Schedule

The European railways offer "luxury, comfort, a chance to see some of the countryside, escape from traffic jams, and weatherproof dependability."

This is a considerable offering and as far back as 1963, when Marilyn and a friend and I traveled by train in Europe, the service was commendable. The fancy cars had not been put into service then but the welded rails provided an on-time ride. We got off a ship at Rotterdam and caught a train into Germany, to Wolfsburg, where we were to pick up a car. We could not speak the language and thus did not understand the conductor's call at the various stops. This became a matter of concern, because at one point we had to transfer to another train. Then we made a remarkable discovery. Our tickets listed stops—and the times at which stops would be made. We began checking and found the timing of all stops so precise that one might set his watch by them. So we merely checked the time for our transfer and at the proper moment disembarked. Do that in this country and you'll be left in the wrong city. We did it there and it worked. Railroads all over this country are trying to jettison their passenger service. Let us hope the Interstate Commerce Commission, or whoever deals with suchs, will force them to hang on until they decide to catch up with the times.

JOHN PENNINGTON

PARIS-MADRID SANS CHANGER DE VOITURE

Depuis le 1er juin, il est possible de se rendre de Paris à Madrid sans changer de voiture.

C'est le « PUERTA DEL SOL », un nouveau train composé de voitures-lits à essieux à écartement variable, qui a inauguré la formule.

Les opérations techniques se font à Hendaye et ne prennent que 50 minutes.

Il en résulte une réduction du temps de parcours de trois heures par rapport à l'horaire précédent qui comportait un transbordement à Irun/Hendaye.

QUAIS ALLONGES ET



TRAINS PLUS LONGS !

Pour faciliter l'accès des longues rames des trains à voyageurs, les quais des gares importantes sont allongés.

Après Bruxelles-Midi, Bruxelles-Nord, Schaerbeek et Arlon, les quais de la gare de Bruxelles-Quartier-Léopold sont mis à la nouvelle mesure.

L'allongement de ces quais permet la circulation de trains internationaux à forte composition sur l'axe Bruxelles-Luxembourg.

La longueur de ces trains qui était limitée à 12 véhicules pourra en conséquence être augmentée et les rames ne devront plus être scindées et regroupées à Luxembourg ou à Arlon, ce qui occasionnait non seulement des prolongations de délais de 15 à 25 minutes, mais constituait souvent une source de désagrément pour les voyageurs.

DECLARATION - SOUSSION INTERNATIONALE DE DOUANE

En vertu d'une décision prise par les Administrations Douanières au sein de la Commission Economique pour l'Europe à Genève, le formulaire de déclaration — soumission internationale de Douane (Mod. T.I.F.), DC 1741 et 1741 bis, a été remanié et modifié.

Le nouveau modèle de Déclaration T.I.F. présente les caractéristiques ci-après :

1. le formulaire a été adapté à la texture de la lettre de voiture internationale (voir Informations S.N.C.B. no 5 de décembre 1968) ;
2. il se présente sous la forme d'un feuillet recto-verso ;
3. il est imprimé sur papier de couleur chamois ; l'encadrement de couleur verte a été supprimé ;
4. il ne comporte plus de feuillet-annexe (DC 1741 bis) ; le cas échéant, l'expéditeur établira des listes complémentaires numérotées, sur papier libre conformes aux mod. T.I.F. en ce

qui concerne les rubriques 17 à 22, qui seront annexées à la déclaration. Le nouveau modèle de déclaration - soumission internationale de Douane sera imprimé prochainement.

Le modèle ancien reste valable jusqu'au 31 décembre 1969 ; il ne pourra plus être utilisé à partir de cette date. Nous recommandons en conséquence à tous les expéditeurs de ne pas constituer des réserves d'anciens modèles T.I.F. pour la période au-delà du 31 décembre 1969.

Documents d'exportation Benelux.

Etant donné les travaux actuellement en cours dans le cadre de la C.E.E., qui conduiront vraisemblablement à l'adoption de documents C.E.E. uniformes, les expéditeurs veilleront également à ne pas constituer de stocks trop importants de documents d'exportation BENELUX, particulièrement de la déclaration d'exportation 61 B.

ORGANISATION DU SERVICE D'INFORMATION A LA CLIENTELE

La S,N,C,B, apporte le maximum de soin aux services qu'elle assure. Il arrive cependant que des transports doivent être différés pour des raisons techniques imprévisibles, telles que le déplacement du chargement ou l'avarie d'un véhicule. Notre dispatching suit particulièrement les wagons en cause et veille à leur acheminement rapide.

Notre clientèle peut avoir l'assurance qu'en pareils cas tout est mis en œuvre pour parer aux contretemps.

Elle est informée de la situation dans les conditions que nous avons résumées ci-après.

Transport	L'information est adressée
En trafic intérieur belge.	<p>au destinataire — par la gare de destination du wagon.</p> <p>à l'expéditeur — si le transport est différé à la gare de départ.</p>
De l'intérieur du pays — vers un port belge pour l'exportation — à l'exportation terrestre (transport différé sur le réseau belge ou sur un réseau étranger limitrophe)	<p>a. dans tous les cas : à l'expéditeur — par la gare de départ — certains pays limitrophes informent toutefois directement l'expéditeur.</p> <p>b. en outre s'il s'agit d'un wagon dirigé vers un port belge : au transitaire — par la gare de destination — par le dispatching du port à Anvers si l'envoi est destiné à ce port.</p>
De l'étranger — vers une gare belge — par le rail vers un port belge pour l'exportation maritime	<p>au destinataire — par la gare de destination — par le dispatching du port d'Anvers si l'envoi est destiné à ce port.</p>
En transit.	à notre représentant commercial dont relève la gare où le wagon a été différé.

TRANSPORT DES CONTAINERS SOUS REGIME DE DOUANE

Les containers peuvent désormais être transportés par chemin de fer, sous le couvert de carnets T.I.R.

La Convention douanière relative au transport international de marchandises par la route sous le couvert de carnets T.I.R. (convention TIR) s'applique aux véhicules routiers ainsi qu'aux containers chargés sur de tels véhicules

Telle quelle, cette convention n'était donc pas applicable aux containers transportés sans être chargés sur des véhicules routiers. Aux termes d'une résolution adoptée par le Groupe des Experts douaniers, à la Communauté économique européenne à Genève, les containers pourront désormais être transportés, sur une partie du trajet international, sous le couvert de carnets TIR, par tous les moyens de transport (y compris la voie maritime et les chemins de fer), même si ces containers ne sont pas chargés sur des véhicules routiers.

Les gouvernements des pays suivants ont décidé d'appliquer ces nouvelles dispositions:

AUTRICHE, BELGIQUE, DANEMARK, FRANCE, ESPAGNE, ETATS-UNIS (dès leur adhésion à la convention TIR), FINLANDE, HONGRIE, IRLANDE, ITALIE, LUXEMBOURG, NORVEGE, PAYS-BAS, REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE, ROYAUME UNI DE GRANDE-BRETAGNE, SUEDE, SUISSE, TCHECOSLOVAQUIE et YUGOSLAVIE.

Les conséquences de cette décision sont les suivantes.

1. Les containers expédiés sous le couvert de carnets T.I.R., au départ des pays d'outre-mer qui appliquent le système du carnet T.I.R., par exemple le Royaume-Uni, les pays scandinaves et, à brève échéance, les Etats-Unis d'Amérique, pourront à leur déchargement dans les ports belges, être réacheminés par chemin de fer, vers leur destination définitive dans les pays qui ont décidé d'appliquer cette décision et, le cas échéant, en transit par ces mêmes pays.

2. Cette pratique est également possible en sens inverse, c'est-à-dire au départ des pays continentaux qui appliquent le système du carnet T.I.R. vers les pays d'outre-mer, qui appliquent le même système.

3. En trafic continental, les containers couverts par un carnet T.I.R. pourront être transportés par chemin de fer sur une partie du trajet international.

L'Administration des Douanes et Accises publiera prochainement des instructions à ce sujet.

Régime de Transit Communautaire

Parallèlement au régime T.I.R., un nouveau régime de transit sera instauré entre les pays membres des Communautés Européennes, à partir du 1er janvier 1970.

Il s'agit du régime de TRANSIT COMMUNAUTAIRE.

Ce nouveau régime permettra également d'effectuer des opérations de transit douanier, notamment pour les containers, en transport combiné avec d'autres modes de transport, sous le couvert d'un document douanier unique, moyennant une caution solidaire.

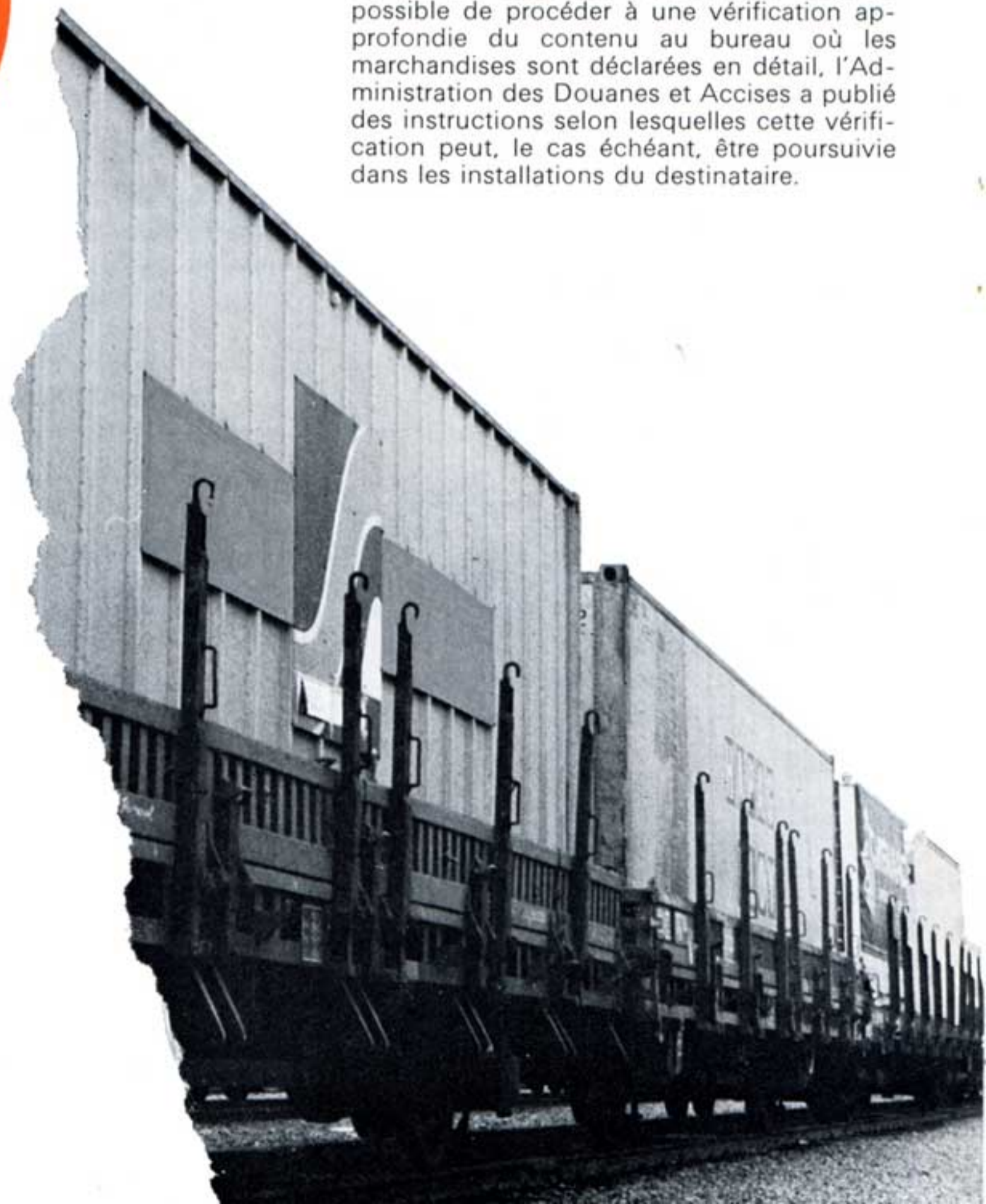
Le régime de Transit Communautaire est destiné à remplacer les autres régimes de transit douanier, tel le régime T.I.F., en trafic intra-communautaire. A l'expiration d'un délai de quatre ans, il sera le seul régime douanier à être employé dans les échanges de marchandises entre les pays des Communautés Européennes.

Importation de marchandises par containers.

L'importation de marchandises donne lieu à l'accomplissement de formalités comportant l'établissement par l'importateur ou son mandataire, des déclarations nécessaires et la production des documents requis.

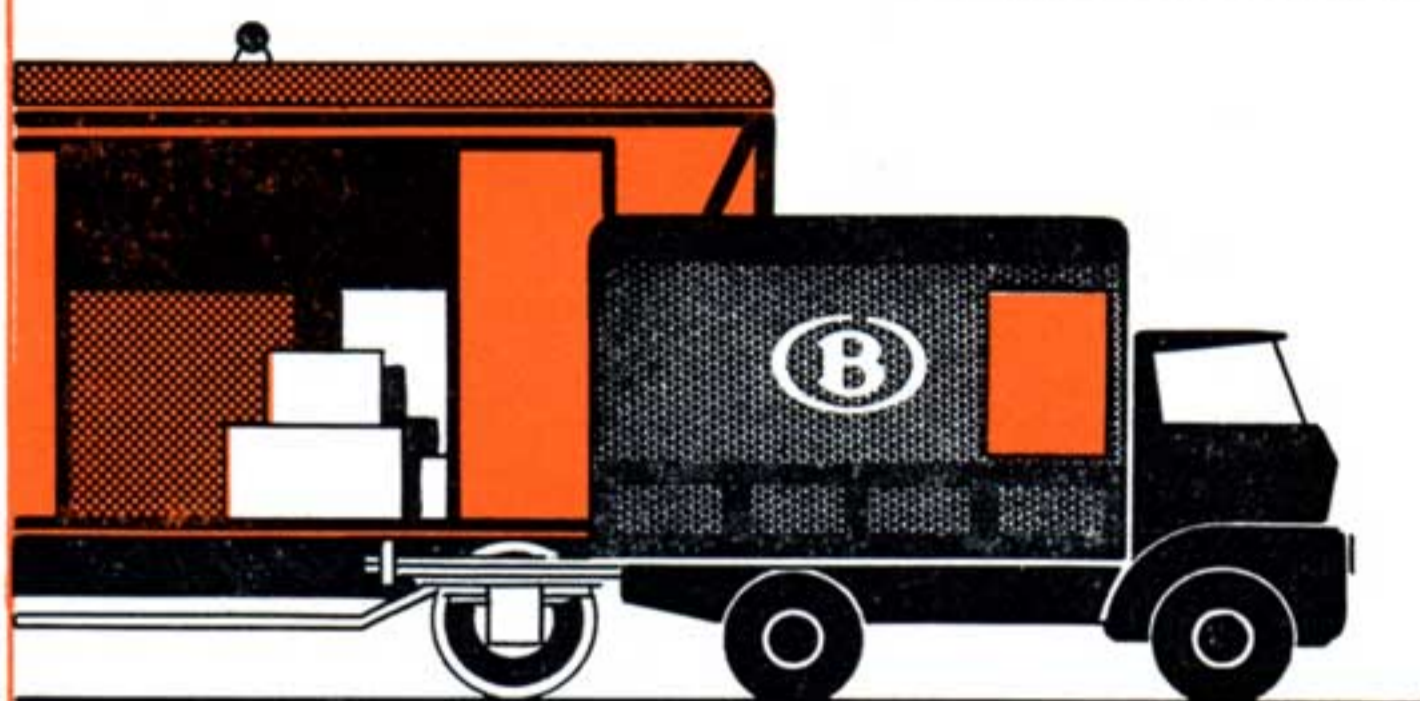
Les services de la douane examinent d'abord ces documents et procèdent ensuite à la confrontation des marchandises avec les indications contenues dans la déclaration.

Etant donné que, dans le cas des containers de grande capacité, il n'est pas toujours possible de procéder à une vérification approfondie du contenu au bureau où les marchandises sont déclarées en détail, l'Administration des Douanes et Accises a publié des instructions selon lesquelles cette vérification peut, le cas échéant, être poursuivie dans les installations du destinataire.



S.N.C.B. COLIS

communiqué :



En 1968 S.N.C.B.-COLIS s'est attaché spécialement à améliorer ses services en trafic intérieur. Les résultats ne se sont pas fait attendre et le succès rencontré motive de nouvelles initiatives. Celles-ci portent sur le trafic avec la Hollande et le Grand-Duché de Luxembourg.

Vers la Hollande.

En collaboration avec la Société OVERDORP à IJmuiden nous avons instauré en avril 1969, un service rapide de messageries à destination des Pays-Bas. Les prix et conditions sont fixés dans le cadre de contrats particuliers.

Cette organisation s'adresse essentiellement aux firmes belges ayant une exportation importante et régulière dans cette direction

Vers le Grand-Duché.

Les chemins de fer luxembourgeois ont organisé la desserte complète du territoire du Grand-Duché de Luxembourg par leurs camions de remise à domicile.

Ceci permet au départ de la Belgique d'approvisionner la clientèle luxembourgeoise dans les délais les plus rapides.

Les tarifs appliqués sont dégressifs en fonction du poids de l'envoi.

Nos agences commerciales sont à votre disposition pour vous livrer toutes indications utiles à ce sujet de même que S.N.C.B.-COLIS à Bruxelles, 80, rue du Progrès - Tél. (02)18.60.50 ext. 1136 et 1412.

LES BUREAUX DE NOTRE AGENCE COMMERCIALE EN SUISSE ONT CHANGE D'ADRESSE

Les bureaux de la Représentation générale des chemins de fer belges pour la Suisse et l'Italie sont transférés depuis fin avril à l'adresse suivante :

48/50 Aeschenvorstadt 4051 Bâle - Suisse.
Téléphone (061)24.40.77.

1000 KM EN UNE JOURNÉE

BRUXELLES-MUNICH



BRUXELLES N. D. 12 h. 20 □ MUNICH A. 22 h. 31

Renseignements :
auprès des agences accréditées et dans les principales gares

LE CHEMIN DE FER VOUS OFFRE DES EMPLACEMENTS INDUSTRIELS

Vous qui cherchez un emplacement industriel, soit un bâtiment, soit un terrain, consultez donc nos listes; elles vous aideront peut-être à trouver la solution à votre problème. Seuls les principaux emplacements y sont repris; d'autres de moindre importance sont aussi disponibles.

Pour votre facilité nos listes sont dressées suivant les secteurs d'activité de nos représentants commerciaux. Ceux-ci vous donneront bien volontiers les renseignements que vous désiriez et vous mettront au besoin en rapport avec le service de location de la place. Leur adresse et leur numéro de téléphone figurent en tête, chaque fois.

ANVERS :

Station Antwerpen Centraal.
tél. (03)33.02.68.

Anvers (B.E.) : Terrain
près du Canal Albert ±5.500 m²

BRUGES :

Station Brugge.
tél. (050)369.97.

Aarsele 4.000 m²
Ardoioie-Koolkamp 5.800 m²
Adinkerke-De Panne 6.000 m²

3.000 m²
8.750 m²
4.800 m²

Bruges 35.000 m²
Furnes 22.400 m²
Handzame 2.500 m²
Knokke 7.000 m²

9.000 m²
2.000 m²

Kortemark 10.000 m²
Lichtervelde 2.700 m²
Lissewege 3.500 m²
Maldegem 8.000 m²
Ostende 12.000 m²
Pervijze 1.360 m²
Pittem 4.400 m²

BRUXELLES :

153, bd Anspach, Bruxelles 1.
tél. (02)11.95.50 et 12.13.50.

Baulers 1.000 m²
±10.000 m²

Bruxelles T.T. 1.000 m²
Essene-Lombeek 5.000 m²
Halle 3.000 m²
Vilvorde 4.000 m²
Wavre (remise) 145 m²

CHARLEROI :

1, Quai de la Gare, Charleroi.
tél. (07)32.73.73.

Aiseau 4.900 m²

Boussu-en-Fagne 2.000 m²
Charleroi-Nord 2.000 m²
Chassart 1.500 m²
Châtelaineau 4.400 m²

1.100 m²
7.000 m²

Courcelles-Fosses 10.000 m²
Docherie 12.000 m²
Erquelines 10.000 m²
10.000 m²

400 m²
Falisolle 5.000 m²

3.600 m²
Fleurus (Vieux-Campinaire) 800 m²

1.500 m²
Florennes 1.200 m²

140 m²
(locaux)

Forchies 3.000 m²
Fontaine-l'Evêque 1.400 m²

Gilly-Sart-Allet 10.000 m²
Jamiooux 6.000 m²

Jumet-Brûlotte 300 m²
2.000 m²

Jumet-Hamendes 10.000 m²
2.000 m²

Hemptinne 100 m²
Lambusart (locaux) 77 m²

(locaux) 120 m²
645 m²

La Sambre 30.000 m²
Lompret 1.500 m²

Mariembourg 6.000 m²
Olloy-sur-Viroin 4.000 m²

Oret 20.000 m²
Pavillons 1.890 m²

Pont-à-Celles ±10.000 m²
Roly 1.500 m²

Romedenne 2.500 m²
Saint-Lambert 1.500 m²

Senzeille 3.500 m²
Silenrieux 7.700 m²

Tamines (locaux) 356 m²
10.000 m²
10.000 m²

1.000 m²
Thuillies (locaux) 200 m²

(locaux) 90 m²
10.000 m²

Thuin-Nord 6.500 m²
Treignes 6.500 m²

CINEY :

Gare Ciney.
tél. (083)217.72.

Ciney 3.300 m²
2.500 m²

Forrières 10.000 m²
Grupont 4.000 m²

Jemelle 10.000 m²
Pondrôme 1.000 m²

COURTRAI :

Station Kortrijk.
tél. (056)200.49.

Beveren-Roulers ± 4.500 m²
Houtem ± 4.500 m²

Ingelmunster 9.700 m²
Waregem 1.900 m²
Ypres ±15.000 m²

GAND :

Koningin Maria Hendrikapl. 2, Gent.
tél. (09)22.71.00.

Deinze ±15.000 m²
Gand St.-Pierre ± 2.000 m²

Lochristie 1.000 m²
Audenaerde ± 3.000 m²

Terdonk ± 2.000 m²
Tamise ± 1.500 m²

LIEGE :

42, rue de la Casquette, Liège.
tél. (04)23.17.13 et 23.22.85.

Comblain-la-Tour ± 3.150 m²
Comblain-au-Pont ± 3.400 m²

Martinrive ± 4.500 m²
Quarreaux ± 7.500 m²

Régissa ± 3.600 m²
Herve 3.516 m²

Retinne ± 2.800 m²

MONS :

14, Square F. Roosevelt, Mons.
tél. (065)359.79.

Braine-le-Comte (locaux) 6.700 m²
(locaux) 2.700 m²

Froyennes 3.000 m²
Isières 3.400 m²

Meslin-l'Evêque 4.500 m²
Mouscron 9.700 m²

Pipaix 4.000 m²

NAMUR :

52, rue Godefroid, Namur.
tél. (081)230.84.

Flawinne 9.800 m²
6.000 m²

Ronet 15.000 m²

VERVIERS :

14, rue Khavée, Verviers.
tél. (087)30.840.

Herbesthal ± 5.000 m²
±12.000 m²

±11.000 m²
Nessonvaux ± 4.500 m²

Olne (Trooz) ±27.000 m²
Pepinster ±12.000 m²

Sourbrodt 3.563 m²
Trois-Ponts 1.565 m²

± 6.000 m²
Welkenraedt ± 8.000 m²

±40.000 m²

TRAFIC AVEC L'ALLEMAGNE

Le 1er mai 1969, le tarif international germano-belge pour le transport des marchandises (DBGT - no 9142) a été complètement réédité.

Le nouveau tarif s'applique uniquement de la Belgique vers l'Allemagne et vice versa et le transit par la Belgique n'est plus admis dans le cadre de ce tarif. Cette mesure se justifie par le fait qu'il existe actuellement des tarifs internationaux entre la majorité des pays de l'Europe Occidentale et que le tarif germano-belge a perdu dès lors l'avantage qu'il présentait de pouvoir s'appliquer sur parcours le germano-belge aux transports transitant par ces deux pays. Cependant, son application en transit par la Belgique est maintenue dans le cadre de quelques tarifs spéciaux.

Les distances allemandes afférentes aux gares situées au sud d'Aachen

subissent en général une majoration de 2 km due à la suppression du point frontière d'Aachen Süd-Montzen, majoration qu'occasionne l'emprunt obligatoire de la voie d'Aachen West-Montzen. Les distances afférentes au parcours belge n'en sont pas affectées.

Le tableau des frais pour l'accomplissement des formalités en douane sur le parcours belge est présenté sous une forme nouvelle qui en facilite l'utilisation.

Il y a lieu de signaler l'introduction d'un tarif spécial 38 pour céréales, tandis que le tarif spécial 55 pour produits textiles est supprimé.

Le tarif spécial 66 pour marchandises de groupages (y compris les groupages de textiles) consent, dans sa nouvelle forme des avantages appréciables. Dans le cadre de ce tarif spécial, la notion de marchandises de groupages est définie comme suit : le chargement doit être composé d'envois partiels, soit originaires d'un ou plusieurs expéditeurs initiaux et à destination de plusieurs destinataires définitifs, soit originaires de plusieurs expéditeurs initiaux et à destination d'un destinataire définitif. Chaque envoi partiel (d'un expéditeur initial vers un destinataire définitif) ne peut

excéder 80 % du poids total du chargement du wagon.

Tout expéditeur qui peut réunir au moins 240 tonnes par an de marchandises de groupages de la Belgique (toutes gares) vers l'Allemagne (toutes gares) s'adressera utilement à la Direction Commerciale de la S.N.C.B., bureau 61-43, no 23 Putterie à Bruxelles 1 (téléphone 13.18.70, extension 3624 ou 3681).

Le tarif marchandises germano-belge réédité est mis en vente au prix de 1.712 FB (taxe comprise), prix qui couvre la fourniture des suppléments ultérieurs. Il peut être obtenu par versement anticipatif au C.C.P. 1010 de la S.N.C.B. en mentionnant sur le talon de virement: Tarif germano-belge (DBGT - no 9142).

REEDITION DU TARIF INTERNATIONAL C.E.C.A. No 1001

Les chemins de fer faisant partie, de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier ont édité, au 1er mai 1969, un nouveau Tarif International pour le transport des marchandises entre les Etats-membres de la C.E.C.A., destiné à se substituer au tarif actuellement en usage.

Ce nouveau tarif est composé de trois fascicules. Le fascicule 1 comporte les conditions d'application du tarif; le fascicule 2 comprend les tableaux de prix des différents réseaux pour le charbon, le coke et les minerais et le fascicule 3 les tableaux de prix pour la ferraille et les produits sidérurgiques.

Le prix de vente a été fixé à 428 F par fascicule ou 1.070 F pour les trois fascicules. Ce prix comprend la taxe de transmission ainsi que le service des feuilles rectificatives pour la tenue à jour jusqu'à la prochaine réédition.

Ce tarif peut être obtenu en versant au C.C.P. 1010 de la Société Nationale des Chemins de fer belges à Bruxelles, le montant correspondant au prix des fascicules désirés et en mentionnant sur le talon du virement: « Tarif International C.E.C.A. no 1001, fascicule(s) no(s) ... ».

FRUITS ET LEGUMES

meilleur accès
au marché
parisien

Par suite de l'exiguïté des installations des halles desservant l'agglomération parisienne, celles-ci ont été transférées à Rungis pour y donner naissance au « Marché d'Intérêt National » (M.I.N.).

Le 3 mars 1969, premier jour du fonctionnement de ce nouveau marché, la gare de Rungis a pris place officiellement dans la nomenclature des gares de la S.N.C.F.

Avec ses huit voies d'une longueur moyenne de 600 mètres, qui permettent la réception

quotidienne de plusieurs centaines de wagons, et avec ses embranchements, dont ceux des entrepôts de la gare routière et du chantier de transbordement rail-route, la gare précitée se classe d'emblée parmi les plus importantes de la région parisienne.

En effet, des trains complets de denrées périssables, acheminés en grande vitesse et en partance des lieux de production les plus éloignés peuvent y être réceptionnés très aisément et dans un temps très court grâce à ses installations modernes.

En outre, les réseaux français et belge ont mis à la disposition des expéditeurs belges le tarif no 9545 qui, en plus de prix de transport intéressants, comporte la garantie des délais d'acheminement prévus. Les délais seront améliorés dans toute la mesure du possible en fonction de l'expérience acquise. Bref, par sa pénétration au cœur même du marché de Rungis, le chemin de fer a acquis un atout qu'il n'avait pas précédemment et dont ses utilisateurs pourront tirer profit. Ses services se tiennent à la disposition des exportateurs qui manifesteraient un intérêt à l'expédition par chemin de fer de leurs produits vers Rungis.

1000 KM EN UNE NUIT

COUCHETTES
DIRECTES 2^e CL
ESPAGNE ET
CÔTE D'AZUR



BRUXELLES M. D. 19.20*
PORT-BOU A. 12.20**
BARCELONE A. 16.50

BRUXELLES M. D. 19.10
NICE A. 10.23
VINTIMILLE A. 11.12

* Bruxelles, M.D. 20.20 du 27-6 au 29-8 □ ** Correspondance.
Heures d'arrivée sujettes à rectifications.

Renseignements auprès des agences accréditées et dans les principales gares.

