

# INFORMATIONS

# SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique bimestriel - Numéro 4 - Décembre 1969







*L'un de nos délégués sur le chemin d'une entreprise.  
Il fait partie de la nouvelle équipe que la S.N.C.B. a spécialement fait former pour un meilleur contact avec ses clients et une promotion plus active de ses ventes.*

## SOMMAIRE

Page

- 2 Renforcement marqué de la prospection commerciale
- 4 Une équipe efficace à votre service
- 8 L'amélioration des horaires internationaux
- 9 Transit communautaire
- 13 Dédouanement des marchandises en France
- 14 Le chemin de fer chez Solvay et Co
- 16 La voiture individuelle est incompatible avec la vie urbaine contemporaine
- 18 Le chemin de fer vous offre des emplacements industriels
- 18 Information tarifaire
- 18 Halte Schuman
- 19 Sommaire 1969
- 20 S.N.C.B.-COLIS: COLLICOS

Conception: P. Funken.

Photos: F. Putman.

Imprimerie: s.a. Omega, Anvers.

---

# RENFORCEMENT MARQUE DE LA PROSPECTION COMMERCIALE.

---





*Le dispositif commercial de la S.N.C.B. comprend de longue date, un réseau d'agences commerciales qui, sur le plan régional remplissent une mission multiple : le contact avec la clientèle existante, la prospection d'une clientèle nouvelle, la surveillance permanente du marché des transports.*

*La Direction de la S.N.C.B., poursuivant une politique commerciale dynamique, a décidé de renforcer sensiblement l'effort de prospection et de contact avec la clientèle existante en affectant 15 délégués itinérants aux agences commerciales régionales.*

*L'accent a été mis essentiellement sur leur mobilité et les qualités de caractère adaptées à l'emploi.*

*Pourvus chacun d'une voiture, ces délégués pourront soutenir une cadence élevée de visites. Pour la première fois dans son histoire, la S.N.C.B. a fait procéder par une firme privée spécialisée, à une sélection longue et sévère des candidats destinés à devenir « voyageurs de commerce » pour le transport par fer.*

*La S.N.C.B. attend beaucoup de cette prospection active, dont l'un des aspects sera d'affirmer la présence du rail sur le marché des transports.*





*une équipe efficace à votre service*

**ANVERS**



Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Anvers  
Koningin Astridplein 27,  
2000 Antwerpen  
tél. (03) 33 02 68

**MALINES**

Agence commercial  
de la S.N.C.B. à Malines  
Station,  
2800 Mechelen  
tél. (015) 424 82



Monsieur  
**F. HERREMANS**  
chef d'agence



Monsieur  
**J. STASSYNS**  
chef d'agence

tous deux à Anvers

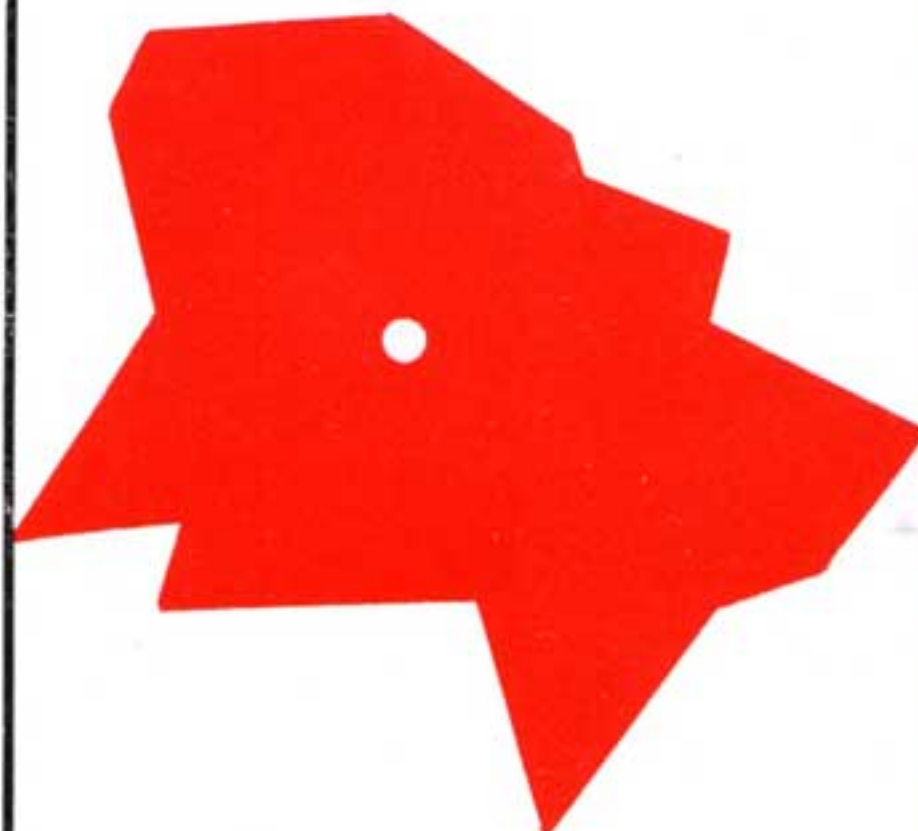


Monsieur  
**J. CALOTTENS**  
chef d'agence  
à Malines



Monsieur  
Jean-Marie  
**KASBERG**  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour les  
agences  
commerciales  
d'Anvers et  
de Malines

**BRUXELLES**



Agence commercial  
de la S.N.C.B. à Bruxelles  
Bld Anspach 153B,  
1000 Bruxelles  
tél. (02) 11 95 50 et 12 13 50



Monsieur  
**J. MAUCQ**  
chef d'agence



Monsieur  
Frédéric **DU PAIX**



Monsieur  
Christian **GHOOS**



Monsieur  
Georges **ROBBE**

délégués  
de la S.N.C.B.  
pour l'agence  
commerciale  
de Bruxelles



En créant un cadre de délégués pour ses agences commerciales la Société nationale des Chemins de fer belges entend multiplier et renforcer ses liens avec la clientèle, qu'elle soit actuelle ou potentielle.  
Elle vous présente ici, par région, ses chefs d'agence déjà bien connus et ses délégués commerciaux.

## GAND

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Gand  
Koningin Maria Hendrikaplein 2,  
9000 Gent  
tél. (09) 22 71 00



Monsieur  
A. VAN der VEKEN  
chef d'agence



Monsieur  
Willy  
BARTHOLOMEUS  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour l'agence  
commerciale  
de Gand

## MONS

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Mons  
Sq. Fr. Roosevelt,  
7000 Mons  
tél. (063) 359 79



Monsieur  
F. LARBALESTRIE  
chef d'agence



Monsieur  
Michel DEVOET  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour l'agence  
commerciale  
de Mons

## CHARLEROI

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Charleroi  
Quai de la Gare 1,  
6000 Charleroi  
tél. (07) 32 73 73



Monsieur  
J. MAINIL  
chef d'agence



Monsieur  
Jean-Marie  
BODART  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour l'agence  
commerciale  
de Charleroi



## NAMUR

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Namur  
rue Godefroid 52,  
5000 Namur  
tél. (081) 230 84



Monsieur  
P. GHEUDE  
chef d'agence



Monsieur  
Guy SPELKENS  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour les agences  
commerciales  
de Namur et  
d'Arlon

## ARLON

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Arlon  
Av. de la Gare 61,  
6700 Arlon  
tél. (063) 211 15



Monsieur  
A. CHABOTTAUX  
chef d'agence

## LIEGE

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Liège  
rue de la Casquette 42  
4000 Liège  
tél. (04) 23 17 13



Monsieur  
J. SCHMITZ  
chef d'agence



Monsieur  
Jacques  
DELHOUGNE  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour les agences  
commerciales  
de Liège et  
de Verviers

## VERVIERS

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Verviers  
rue Xhavée 14,  
4800 Verviers  
tél. (087) 308 40



Monsieur  
G. LEJEUNE  
chef d'agence

## HASSELT

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Hasselt  
Stationsplein 4,  
3500 Hasselt  
tél. (011) 232 65



Monsieur  
F. MUSIEK  
chef d'agence



Monsieur  
Marc DE ROEP  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour l'agence  
commerciale  
de Hasselt



## BRUGES

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Bruges  
Stationsplein,  
8000 Brugge  
tél. (050) 369 97



Monsieur  
J. VAN  
CLEYNENBREUGEL  
chef d'agence

## COURTRAI

Agence commerciale  
de la S.N.C.B. à Courtrai  
Station,  
8500 Kortrijk  
tél. (056) 200 49



Monsieur  
A. LODEWEYCKX  
chef d'agence



Monsieur  
Leo  
van den BERG  
délégué  
de la S.N.C.B.  
pour les agences  
commerciales  
de Bruges et  
de Courtrai

## S.N.C.B.-COLIS

Rue du Progrès, 80  
1000 Bruxelles  
tél. (02) 18 60 50 ext. 1287  
tél. (02) 18 60 50 ext. 1288



M. Louis VAN DEN BOSCHE  
délégué de la S.N.C.B.  
pour la région francophone



M. Jan DE PLECKER  
délégué de la S.N.C.B.  
pour la région néerlandophone

ⓑ

## PROBLEMES RELATIFS AUX VOYAGEURS

Société nationale  
des Chemins de fer belges  
21, Putterie,  
1000 Bruxelles  
tél. (02) 13 18 70 ext. 3957



M. Henri VAN WESEMAEL  
délégué de la S.N.C.B.



M. Georges LAMBERT  
délégué de la S.N.C.B.



# L'AMÉLIORATION DES HORAIRES INTERNATIONAUX



Les représentants des réseaux ferroviaires européens se sont réunis à Paris en septembre dernier, en vue d'établir les nouveaux horaires des trains de voyageurs en service international.

Les améliorations apportées concernent principalement le nombre des trains autos-couchettes, en augmentation, la création d'une nouvelle relation directe Trans Europ Express et l'aménagement de certains horaires réduisant encore le temps des parcours.

Quelques exemples en font foi :

**1. Relation Belgique-Allemagne :** le train TEE Diamant circulant actuellement entre Bruxelles et Cologne sera prolongé jusqu'à Hanovre. Le départ de Bruxelles-Midi sera retardé d'environ vingt minutes :

8.23	Bruxelles-Midi	↑	20.34
9.28	Liège		19.30
10.47	Cologne		18.12
11.22	Wuppertal		17.41
13.28	Hanovre	↓	15.26

## 2. Trains autos-couchettes

2.1. Une relation Schaerbeek - Biarritz sera créée en été (départ de Bruxelles les samedis et de Biarritz les dimanches). Ce train sera

également accessible aux voyageurs sans auto à destination et en provenance de Bordeaux et Biarritz :

20.45	↓	Schaerbeek	↑	9.42
6.29		Bordeaux		22.30
8.43		Biarritz		20.00

2.2. Une relation vers la Yougoslavie. Schaerbeek - Ljubljana et retour une fois par semaine sera assurée pendant la saison d'été.

2.3. En raison de l'augmentation du trafic constatée en 1969, des trains supplémentaires seront mis en circulation pendant l'été 1970.

a. Un train de Schaerbeek vers Narbonne et Toulouse, les lundis en haute saison.

Au total sur cette relation :

— 3 trains à l'aller : les lundis et les mercredis en haute saison, les vendredis pendant toute la période d'été ;

— 3 trains dans le sens opposé, le retour s'effectuant les mardis, jeudis et samedis.

b. Un train de Schaerbeek vers St.-Raphaël les mardis en haute saison. Les départs auront donc lieu les :

dimanches (en été).  
mardis (en haute saison)  
samedis (en hiver)

Retour de St.-Raphaël : le lendemain. L'arrivée à St.-Raphaël se situera à 9 h 03 au lieu de 9 h 50, soit une accélération de 47 minutes. Le train du mardi fera arrêt à Avignon.

Le service Schaerbeek - Avignon du jeudi sera donc reporté au mardi de chaque semaine.

c. Un train au départ d'Amsterdam, à destination de Narbonne, faisant arrêt à Bressoux sera mis en service les mercredis en haute saison. Les départs auront donc lieu les mercredis et vendredis.

## 3. Relation Pays-Bas - Belgique - France

La nouvelle relation de nuit, créée en 1969, entre Paris et Roosendaal sera prolongée jusqu'à Amsterdam.

23.20	↓	Paris	↑	6.40
5.39		Bruxelles-Midi		0.34
7.14		Anvers-Central		23.02
9.37		Amsterdam		20.30

En outre, de meilleurs agencements d'horaires sont prévus et pour la saison d'hiver 1970-1971, d'appréciables gains de temps seront réalisés notamment dans les relations entre Paris et Liège, grâce à l'électrification du tronçon Namur - Liège.



# TRANSIT COMMUNAUTAIRE

régime au 1-1-70  
modifications aux formalités  
d'exportation

Le régime de transit communautaire complète l'union douanière réalisée entre les Etats membres des Communautés Européennes.

Il apporte des modifications importantes dans l'accomplissement des formalités d'expédition (*documents* à établir et *garanties* à fournir aux administrations douanières).

Nous vous entretenons ci-après de l'établissement des documents d'exportation.

## 1. Régimes douaniers - Documents.

Le transit communautaire prévoit deux régimes distincts :

- la procédure de transit communautaire *externe* applicable aux marchandises *non communautaires*, qui postule l'utilisation d'une déclaration d'expédition modèle T 1 ;
- la procédure de transit communautaire *interne* applicable aux marchandises *communautaires*, qui entraîne l'utilisation d'une déclaration d'expédition modèle T 2.

Un spécimen de déclaration T 2 est reproduit à la page 12 de ce bulletin ; le modèle T 1 est quasi identique.

Le lecteur trouvera à la suite de cet article une série de tableaux (de A à E) indiquant les différents documents à usage douanier qu'il convient d'utiliser selon les divers régimes sous lesquels se trouvent les marchandises au moment de leur expédition vers l'étranger et selon le pays de destination.

## 2. Formulaires de déclaration.

Les déclarations modèle T 1 (de teinte bleue) et modèle T 2 (de teinte blanche), complétées éventuellement par des déclarations-annexes T 1bis et T 2bis (lorsque l'expédition comporte plus de deux espèces de marchandises) sont confectionnées en liasses de 4 feuillets. Les feuillets numérotés 1 à 3 sont à l'usage de la douane.

Le feuillet n° 4 sert à l'établissement des statistiques ; lorsque, en raison du nombre de pays intervenant au transport, plusieurs feuillets n° 4 doivent être produits, il sera fait usage de feuillets supplémentaires.

Eventuellement, un feuillet n° 5 sera exigé lorsqu'il s'agit de marchandises dont l'utilisa-

tion ou la destination sont soumises à un contrôle.

## 3. Engagement à souscrire vis-à-vis des administrations douanières - Garantie.

Les documents T 1 et T 2 comportent sous la rubrique 10 une déclaration par laquelle le « principal obligé » s'engage à représenter les marchandises intactes au bureau de douane de destination.

Afin que soit assurée la perception des droits et autres impositions que l'un des Etats-membres serait fondé à exiger, le « principal obligé » est tenu de fournir ou de constituer une garantie dans un bureau de douane.

Les modalités de constitution de cette garantie seront définies dans une instruction de l'Administration des Douanes et Accises.

## 4. Engagement du chemin de fer.

Le chemin de fer souscrit l'engagement requis pour les expéditions de marchandises qui lui sont confiées au transport, lorsque les formalités d'exportation sont accomplies par ses soins.

## 5. Engagement de l'expéditeur ou de son mandataire.

L'expéditeur ou le mandataire qui accomplit pour lui les formalités de transit communautaire signe la déclaration d'expédition T 1 ou T 2 ; il doit fournir une garantie à la douane. En ce cas, le chemin de fer, en tant que transporteur, est responsable vis-à-vis de l'expéditeur, de la bonne exécution de l'opération de transit, suivant les conditions définies dans la convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.).

## 6. Document T 2 L destiné à justifier le caractère communautaire des marchandises.

En trafic à destination de l'Italie, lorsque le transport s'effectue via la Suisse ou l'Autriche et qu'il s'agit de marchandises communautaires, la déclaration d'expédition T 2 peut être remplacée par un document T 2 L justi-

Le présent article est extrait du Règlement sur le transit communautaire publié dans le Journal officiel des Communautés européennes n° L77 du 29.3.1969.

Les modalités d'application de ce Règlement pourraient toutefois donner lieu à des modifications de détail qui, le cas échéant, seront portées le plus rapidement possible à la connaissance des intéressés.

fiant le caractère communautaire des marchandises.

L'utilisation de ce document n'entraîne pas l'obligation de fournir une caution.

## 7. Vente des formulaires de déclaration.

Les formulaires seront en vente dans les bureaux de douane.

Les formulaires T 2 et T 2bis, les feuillets n° 4 y afférents ainsi que les formulaires T 2 L pourront également être obtenus dans les gares de chemin de fer.

## 8. Etablissement des déclarations T 1 et T 2.

Même lorsque les déclarations T 1 et T 2 sont à signer par le chemin de fer, ces documents doivent nécessairement être établis par les expéditeurs, du moins en ce qui concerne les indications relatives à la description des marchandises : origine, destination, régime douanier sous lequel elles se trouvent en Belgique, poids, prix, etc....

A cette fin, les expéditeurs voudront bien consulter la notice rédigée à cet effet par l'administration des Douanes et Accises. Celle-ci elle pourra être obtenue dans les gares.

Ci-après, quelques généralités concernant la manière de remplir les documents T 1 et T 2 (T 2 L).

### Rubrique 1 : Garantie.

Lorsque le document est signé par l'expéditeur et qu'une garantie est exigée, il y a lieu de mentionner la nature de cette garantie et les références du titre de garantie.

Quand l'engagement est souscrit par le chemin de fer, il convient de laisser la rubrique en blanc.

**Rubriques 2, 3 et 4 :** Ces rubriques n'appellent pas de remarque particulière.  
*Cachet de l'expéditeur.*

Lorsque l'engagement prévu à la rubrique 10 est à souscrire par le chemin de fer, l'expéditeur apposera son cachet à firme dans l'espace libre à gauche et immédiatement au-dessus de la rubrique 10.

### Rubrique 10.

Il s'agit de l'engagement à souscrire par le



« principal obligé » (voir points 3, 4 et 5 ci-avant).

Lorsque l'expéditeur laisse au chemin de fer le soin d'accomplir les formalités d'exportation, il s'abstient de signer cette rubrique.

En ce cas, la rubrique 10 est à compléter comme suit :

« 10. *Déclaration d'expédition* : L'agence en douane de la S.N.C.B. à ..... s'engage à représenter intactes et dans le délai prescrit, les marchandises désignées ci-après, au bureau de destination de ..... »

Lorsque le bureau de douane de destination n'est pas connu, il y a lieu de modifier la dernière ligne comme suit : ... au bureau de douane desservant la gare de ... (gare de destination).

#### Rubriques 25 à 37.

Ces rubriques n'exigent pas de commentaire particulier.

Si le transport s'effectue en container, le n° de ce container sera porté dans la rubrique 30.

#### Rubriques 45 et 46.

Ne doivent pas être remplies pour les transports par chemin de fer.

#### Rubrique 50.

1<sup>ère</sup> ligne : ne doit être remplie que pour les marchandises parvenues en Belgique, en provenance d'un pays tiers, et qui se trouvent sous sujétion douanière (p. ex. marchandises

débarquées dans les ports, sorties d'entrepôt, etc...).

2<sup>e</sup> ligne : chargement/transbordement.

Indications à mentionner dans les colonnes intitulées :

— *lieu* : gare où la marchandise est remise au transport.

— *mode de transport* : indiquer simplement « fer ».

— *TA* : mentionner le n° de code : 1.

— *Identité du véhicule* :

En cas d'expédition par wagon complet, indiquer le n° du wagon ; pour les expéditions de détail, laisser cette colonne en blanc.

— *C* : mentionner le n° de code :

0, pour les expéditions en grands containers ;

1, pour les autres expéditions.

— *Nationalité* : à laisser en blanc.

Les lignes suivantes concernent le transporteur.

**Rubrique 51** : concerne uniquement les marchandises provenant d'un pays extérieur à la Communauté européenne ; indiquer le pays d'où elles sont parvenues en Belgique.

**Rubrique 52** : indiquer simplement le pays de destination mentionné en lettre de voiture.

#### 9. Colis postaux internationaux. - Bagages.

Les dispositions du Règlement sur le transit

communautaire ne s'appliquent pas aux colis postaux internationaux.

Il n'est pas obligatoire non plus pour le transport des marchandises accompagnant les voyageurs ou contenues dans leurs bagages, pour autant qu'il ne s'agisse pas de marchandises destinées à des fins commerciales.

Rien n'est donc modifié en ce qui concerne les documents à produire à l'occasion de l'expédition des colis postaux internationaux et des bagages.

#### 10. Documents supprimés.

Le régime de transit communautaire applicable à partir du 1.1.1970 entraîne la suppression du certificat de circulation D D 1. Il aura également pour effet de réduire dans une mesure sensible l'usage du formulaire de déclaration-soumission internationale de douane (mod. T.I.F.).

A propos de ce dernier document (immatriculé au chemin de fer sous le n° D.C. 1741), il est rappelé qu'un nouveau formulaire, adapté à la contexture de la lettre de voiture, a été créé.

Son usage est obligatoire à partir du 1er janvier 1970 (Voir Bulletin Informations S.N. C.B. n- 2, juillet 1969).

### TABLEAU A

#### MARCHANDISES EN LIBRE PRATIQUE, EN BELGIQUE

c'est-à-dire marchandises de provenance belge ;

ou marchandises nationalisées belges par le paiement des droits et taxes.

Pays de destination	Nombre de documents nécessaires			
	Décl. d'export. 61 (I) (II)	Décl. d'expéd. T 2	Décl. d'expéd. T 2 L	Déclaration- soumission T.I.F.
1. Pays-Bas	1	—	—	—
2. Allemagne	1	1	—	—
3. France	1	1	—	—
4. Italie				
1 <sup>o</sup> transports avec lettre de voiture directe :				
a. via la Suisse ou l'Autriche	1	1 + 1 exempl. suppl. du feuillet n° 4	—	2
ou bien	1	—	1	7
b. via la France	1	1 + 1 exempl. suppl. du feuillet n° 4	—	—
2 <sup>o</sup> transport faisant l'objet d'une réexpédition en Suisse ou en Autriche, à destination de l'Italie :				
a. dans une gare-frontière d'entrée dans l'un de ces pays	1	1 + 1 exempl. suppl. du feuillet n° 4	—	2
ou bien	1	—	1	7
b. dans une autre gare de ces pays	1	Certificat de circulation DD3	—	7
5. Autres pays	1	—	—	Le nombre usuel d'exemplaires nécessaires aux pays de transit et de destination.



**TABLEAU B**

**UNION ECONOMIQUE BELGO-LUXEMBOURGEOISE**

Du fait de l'existence d'une Union Economique entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, les deux pays constituent un seul territoire douanier. Les présentes dispositions ne s'appliquent donc pas aux échanges de marchandises entre les deux pays. Comme antérieurement, les documents à produire à l'occasion d'expéditions de marchandises vers le Grand-Duché de Luxembourg sont les suivants :

- un exemplaire de la déclaration-soumission internationale de douane (mod. T.I.F.) ;
- un exemplaire (facultatif) de la déclaration d'exportation 61.

**TABLEAU C**

**Marchandises originaires d'un pays membre des Communautés européennes qui n'ont pas fait l'objet d'une mise en consommation en Belgique et qui, de ce chef, se trouvent sous sujétion douanière (régime d'entrepôt ou autre).**

Pays de destination	Nombre de documents nécessaires	
	Déclaration d'expédition T 2	Déclaration-soumission T.I.F.
1. Allemagne	1	—
2. France	1	—
3. Pays-Bas	1	—
4. Italie	1	2
a. via la Suisse ou l'Autriche	+ 1 ex. supplém. du feuillet 4	—
b. via la France	1	—
+ 1 ex. supplém. du feuillet 4		
5. Autres pays	1	Le nombre usuel d'exemplaires nécessaires aux pays de transit et de destination.

**TABLEAU D**

**Marchandises non communautaires**, c'est-à-dire marchandises importées de pays tiers (qui ne font pas partie des Communautés européennes), pour lesquelles les droits et taxes n'ont pas été acquittés en Belgique, p. ex. les marchandises débarquées dans les ports, les marchandises sortant d'entrepôt ou d'un magasin spécial d'entrepôt ou se trouvant sous un autre régime de douane.

Pays de destination	Nombre de documents nécessaires	
	Déclaration d'expédition T 1	Déclaration-soumission T.I.F.
1. Allemagne	1	—
2. France	1	—
3. Pays-Bas	1	—
4. Italie	1	2
a. via la Suisse ou l'Autriche	+ 1 ex. supplém. du feuillet 4	—
b. via la France	1	—
+ 1 ex. supplém. du feuillet 4		
5. Autres pays	1	Le nombre usuel d'exemplaires nécessaires aux pays de transit et de destination.

**TABLEAU E**

**Marchandises importées sous le régime de l'admission temporaire, à réexporter.**

Les formalités à accomplir à l'occasion de la réexportation de telles marchandises seront définies dans l'instruction sur le transit communautaire, qui sera publiée par l'Administration des Douanes et Accises

←

- (I) Lorsqu'il s'agit de marchandises exportées temporairement en vue d'une réimportation ultérieure ou de marchandises bénéficiant de primes ou de ristournes à l'exportation, la déclaration 61 est remplacée par une déclaration 69 B.
- (II) Provisoirement, les formulaires de déclaration d'exportation 61 B peuvent continuer à être utilisés.



<p><b>T2</b> TRANSIT COMMUNAUTAIRE INTERNE</p> <p><b>Déclaration d'expédition</b></p> <p>EXEMPLAIRE POUR LE BUREAU DE DÉPART</p>	<p><b>1</b></p>	<p>1 Garantie</p> <p><b>C.E. E.G.</b></p> <p>Consultez la notice avant de remplir le formulaire</p> <p>(Réservé aux utilisations nationales)</p>	<p><u>RECTO</u></p> <p>N° d'enregistrement statistique</p> <p>Bureau de départ</p> <p>Document délivré le</p> <p>sous le n°</p> <p>Cachet</p> <p style="text-align: right;">Signature</p>
--	-----------------	--	---

(Réservé à la déclaration de l'exportateur)

**10 DÉCLARATION D'EXPÉDITION:** \_\_\_\_\_

représenté par \_\_\_\_\_

s'engage à représenter, intactes et dans le délai prescrit, les marchandises désignées ci-après au bureau de destination de \_\_\_\_\_

A \_\_\_\_\_, le \_\_\_\_\_

Signature \_\_\_\_\_

<b>11 Destinataire</b>
_____
_____

(Réservé aux utilisations statistiques nationales)

<b>25</b> Pays de destination	
<b>30</b> Nombre, nature, marques et numéros des colis	<b>31</b> Désignation des marchandises
<b>35</b> Pays de provenance	<b>36</b> Poids brut
	<b>37</b> Prix

(Réservé aux utilisations statistiques nationales)

<b>30</b> Nombre, nature, marques et numéros des colis	<b>31</b> Désignation des marchandises
<b>35</b> Pays de provenance	<b>36</b> Poids brut
	<b>37</b> Prix

(Réservé aux utilisations statistiques nationales)

<b>45</b> Bureaux de passage prévus (et pays)							
<b>46</b> Bureaux de passage empruntés (et pays)							
<b>50</b>	Lieu	Mode de transport	TA	Identité du véhicule	C	Nationalité/Pavillon	<b>51</b> Pays de dernière provenance
Entrée dans la Communauté							
Chargement/• Transbordement							
Transbordement							
Transbordement/ Déchargement							
Sortie de la Communauté							<b>52</b> Pays de première destination



## ENVOIS A L'EXPORTATION REMIS AU TRANSPORT SANS DOCUMENTS REGULIERS OU COMPLETS

Nous nous permettons d'attirer l'attention des expéditeurs sur l'importance que revêt, pour l'acheminement des envois, la fourniture de tous les documents de transport et de douane, avant le départ.

La présence de toutes les pièces requises facilite les opérations à la frontière et accélère sensiblement la continuation des transports.

# DEDOUANEMENT DES MARCHANDISES EN FRANCE.

A l'intention des exportateurs, nous reproduisons ci-après un texte paru dans la circulaire no 5 - 1969 « Informations marchandises S.N.C.F. » de la Représentation Générale de la S.N.C.F. pour le Benelux au sujet du dédouanement des marchandises à l'importation en France.

### 1. Pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par la Douane et autres Autorités administratives à l'entrée en France.

Il nous arrive, fréquemment, de devoir rechercher, à la demande d'expéditeurs du Benelux, des colis ou wagons qui ne sont pas parvenus à destination.

Très souvent, les envois sont arrêtés à la frontière française parce que les pièces à fournir pour l'accomplissement des formalités exigées par la Douane et autres Autorités administratives font défaut.

Bien que, conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 13 de la C.I.M., le chemin de fer ne soit pas tenu d'examiner si les pièces fournies sont suffisantes et exactes, il a semblé opportun de porter à la connaissance de notre clientèle les précisions suivantes afin que les transports par fer se déroulent dans les meilleures conditions, ces recommandations jouant lorsque l'expéditeur a chargé le chemin de fer des opérations en douane.

Les expéditeurs doivent obligatoirement indiquer dans la case 32 de la lettre de

voiture la liste détaillée des pièces qui sont requises par les douanes et autres autorités administratives et qui sont jointes à cette lettre de voiture ou mentionnées comme tenu à la disposition du chemin de fer dans une gare désignée ou dans un bureau de douane ou de tout autre autorité.

Dans le cas général, les renseignements à fournir pour permettre au chemin de fer l'accomplissement des formalités d'importation pour la mise à la consommation en France sont les suivants :

- origine des marchandises ;
- \* désignation des marchandises selon les termes et le no du tarif douanier ;
- poids brut et net - valeur par catégorie (éventuellement note de détail et bordereau de colisage) ;
- \* relations existant entre le vendeur et l'acheteur (agent exclusif, filiale, etc.) ;
- \* no d'immatriculation de l'importateur à l'INSEE (Institut National des Statistiques et Etudes Economiques) ;
- \* indication du guichet de banque domiciliaire et du no d'immatriculation attribué par l'Administration des Douanes à ce guichet ;
- \* n° du dossier de domiciliation chez cette banque.

Ces renseignements doivent figurer sur les pièces justificatives énumérées dans la case 32 de la lettre de voiture.

Quant à ces pièces justificatives essentielles, elles doivent être constituées :

obligatoirement par :

- la facture établie par le vendeur étranger (original ou copie) ;
- \* le certificat de circulation ou de libre-pratique,

éventuellement par :

- des certificats (d'importation, sanitaire, d'origine, etc....).

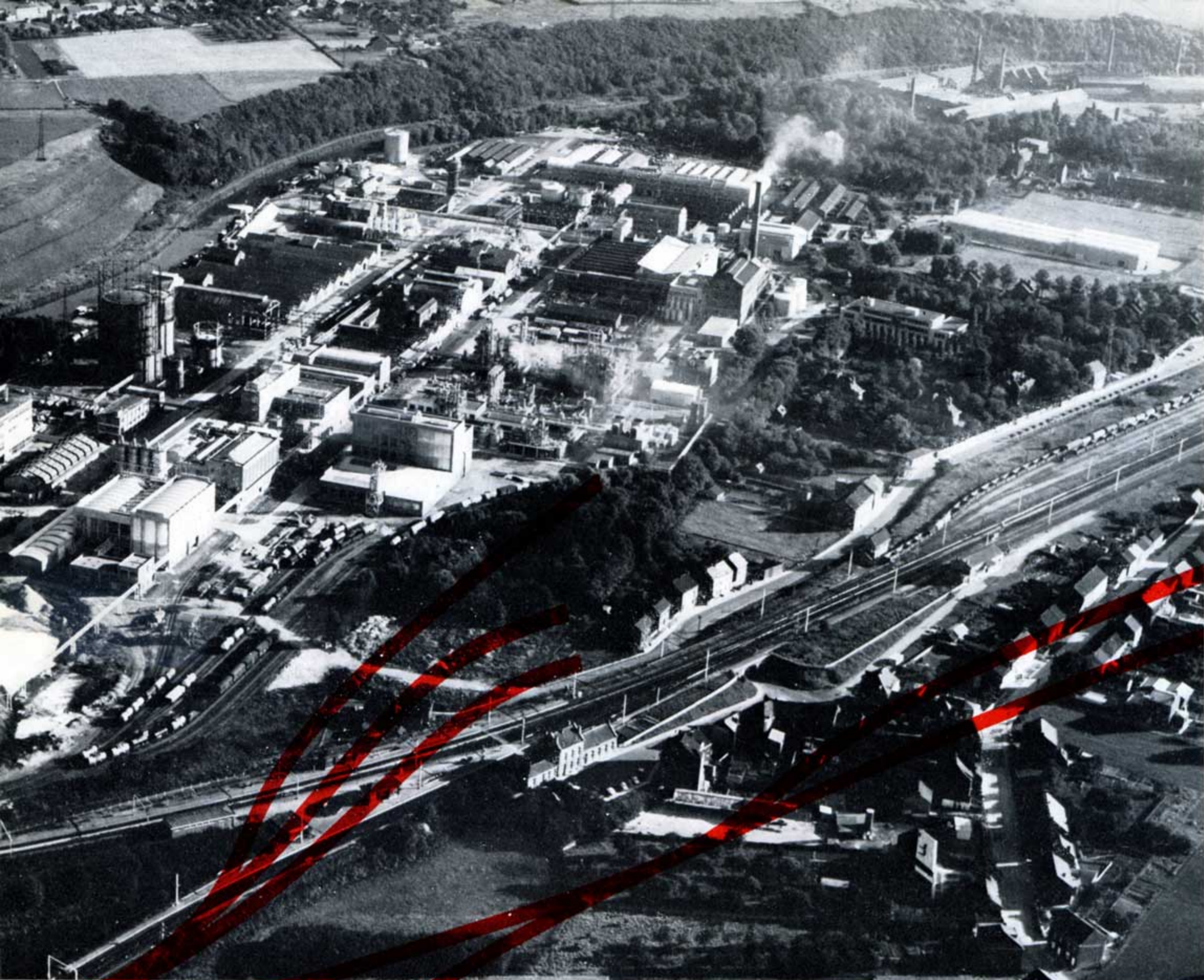
\* L'absence des pièces ou renseignements marqués ci-dessus d'un astérisque (\*) est généralement la cause de la plupart des arrêts en douane, le complément d'information devant être demandé soit au destinataire, soit à l'importateur réel, ce qui retarde l'acheminement et entraîne une aggravation des prix de transport.

### 2. Déroulement des envois destinés au Marché d'Intérêt National (M.I.N.) de Rungis.

Le déroulement des envois destinés au M.I.N. de Rungis peut être effectué soit par un transitaire désigné par l'expéditeur, soit par l'Agence en Douane de la S.N.C.F. à Rungis.

Afin d'accélérer la mise en place des wagons à dérouner, les expéditeurs qui désirent que leurs envois soient dérounés par l'Agence en Douane de la S.N.C.F. devront porter, en case 19 de la lettre de voiture, la mention : « à dérouner à Rungis, par la S.N.C.F. »





“ photo LECOCQ ”

## LE CHEMIN DE FER CHEZ SOLVAY & Co

La S.A. SOLVAY, qu'il n'est plus besoin de présenter, porte un nom prestigieux. Grande productrice de produits chimiques, son organisation commerciale couvre le monde et, pour elle, le problème des transports revêt une importance toute particulière.

Nous avons rencontré M. PILLOY, son directeur commercial, qui a eu l'amabilité de nous accorder une interview dont nous rapportons ici l'essentiel.

*Pouvez-vous nous présenter l'entreprise ?*

Solvay et Cie, nous a-t-il dit, fut créée en 1863 pour exploiter le procédé de fabrication de la soude à l'ammoniaque mis au point par Ernest Solvay.

La société a abordé progressivement de nouveaux domaines : chimie du chlore et de ses dérivés (solvants chlorés et chlorométhanés), matières plastiques, produits peroxydés, produits pharmaceutiques, peintures et enduits, dérivés du sodium, du soufre, du baryum, du bore, du fluor, etc.... Cette expansion s'est effectuée sur le plan international : la société Solvay exerce ses activités dans une quinzaine de pays.

Le groupe international Solvay livre sur le marché mondial entre autres plus de 3.000.000 t/an de produits sodiques, plus de 700.000 t/an de chlore et environ 8.000.000 t/an de chlorure de sodium. En outre, une production de plus de 350.000 t/an de chlorure de polyvinyle (PVC) place la société parmi les principaux producteurs mondiaux de cette matière.

*En Belgique, quelles sont ses principales activités ?*

Vous le savez, le berceau de l'entreprise est situé en Belgique, à Couillet.

En 1898, la société édifia à Jemeppe-sur-Sambre une des premières installations pour l'électrolyse du chlorure de sodium.

Les trois productions de base actuelles en Belgique sont : le carbonate de soude (300.000 t/an), le chlore (175.000 t/an), la soude caustique (125.000 t/an). N'oublions pas la fabrication de dérivés chlorés et de produits peroxydés, ni l'importante unité de production de PVC intégrée à une centrale de chlorure de vinyle monomère dont la capacité atteindra, dans un proche avenir, 200.000 t/an. Une nouvelle installation d'électrolyse



chlure/soude caustique est actuellement en érection à Anvers.

*Ces usines produisent, manipulent et doivent faire transporter d'énormes quantités de matières premières sans compter la production proprement dite. Le problème de transport exige une parfaite organisation. Quelles sont, selon vous, les exigences de ce trafic ?*

Ma réponse résumée est contenue dans ces trois mots : régularité, célérité, sécurité.

Un acheminement régulier et rapide doit permettre à la société, ainsi qu'à ses clients, de limiter les stocks de matières premières sans compromettre la production. Il assure aussi une planification rationnelle des livraisons au bénéfice commun du fournisseur et du client.

J'ajouterai que la régularité et la rapidité du trafic sont les deux conditions essentielles à une exploitation optimale, économique, du matériel de transport qui représente un investissement élevé pour la S.N.C.B. comme pour nous-mêmes.

La sécurité du trafic est également un facteur important, car le transport de

certains produits exige des précautions spéciales.

Le chemin de fer qui transporte une part appréciable de nos produits répond fort bien aux exigences posées.

Nos fournisseurs, nos clients et nos propres usines disposent généralement d'un raccordement privé, ce qui simplifie singulièrement nos problèmes de transport.

Nos livraisons sont très largement réalisées en vrac. Nous réduisons ainsi les frais d'emballage et de manutention.

Par exemple, les wagons-citernes à vidange pneumatique permettent le transport sûr et des manipulations terminales rapides du carbonate de soude.

Le chlure liquide est transporté dans des wagons-citernes dont certains atteignent la capacité de chargement de 58 t. La sécurité de transport de ce produit, de nature spéciale, est pleinement assurée.

D'autres produits, comme le chlure de vinyle monomère, se transportent par trains complets.

*Etes-vous satisfaits des conventions particulières que vous avez conclues avec la S.N.C.B. ?*



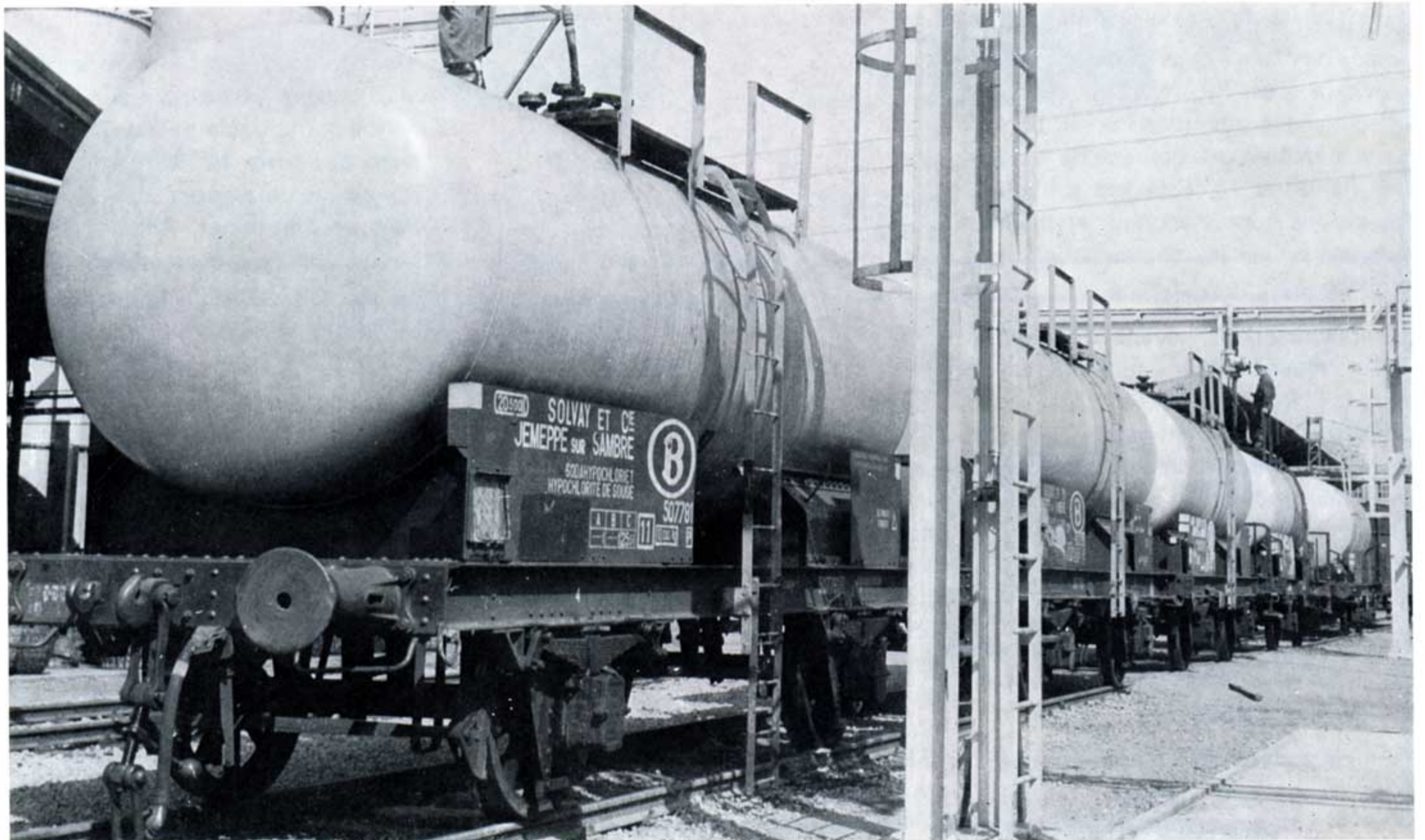
Nos rapports avec la S.N.C.B. sont heureusement réglés par des conventions particulières.

La facturation décadaire par voie mécanographique de nos transports simplifie grandement notre comptabilité.

Et monsieur Pilloy conclut notre entretien :

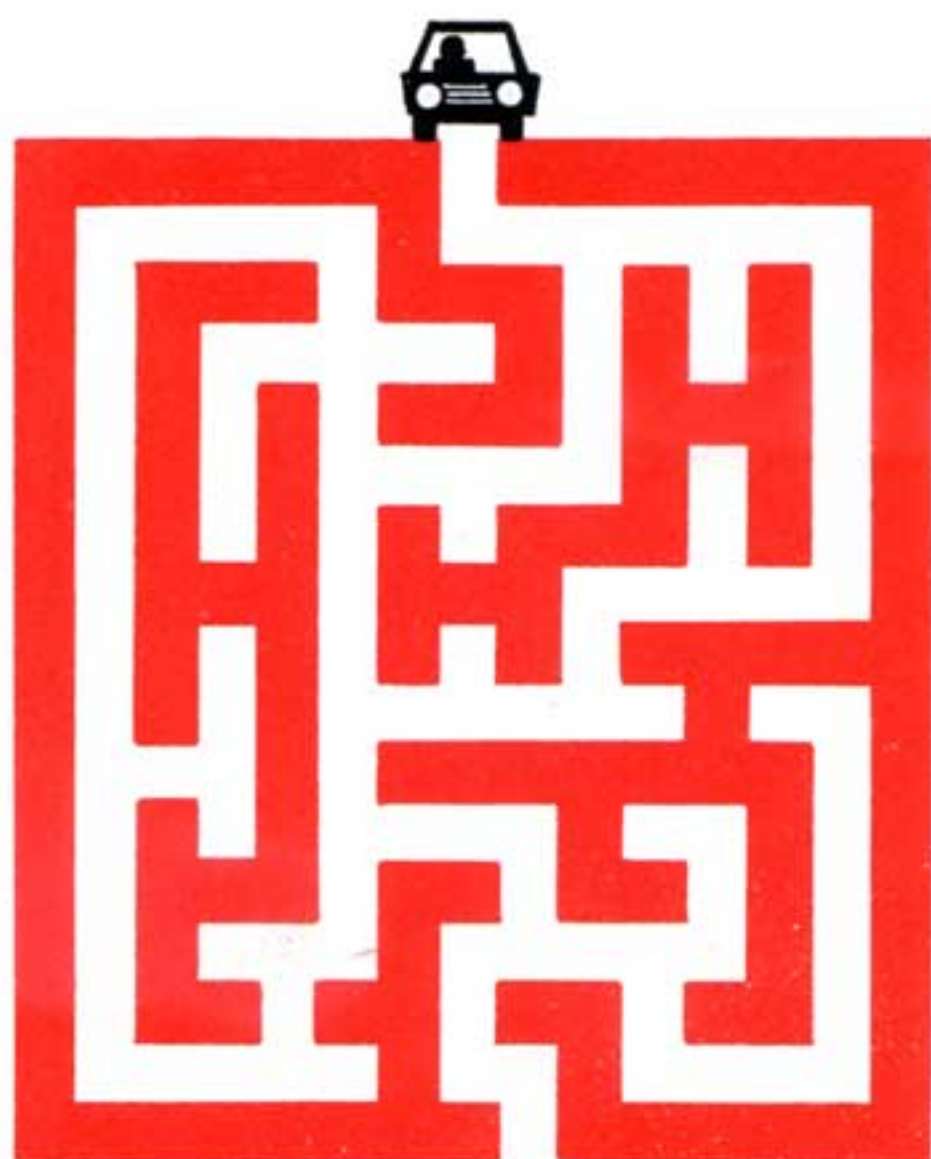
Grâce aux accords intervenus entre notre société et les chemins de fer, nous avons obtenu dans un esprit de coopération un service qui nous offre toute satisfaction tant sur le plan de l'organisation que sur le plan technique.

Nous sommes convaincus que l'expansion future de la S.A. Solvay et Cie en Belgique s'accompagnera d'un développement parallèle de nos relations avec la S.N.C.B.





# la voiture individuelle est incompatible avec la vie urbaine contemporaine



L'accès au cœur de nos grandes villes et singulièrement de notre capitale, pose des problèmes qui se compliquent chaque jour davantage. Nombre d'entre nous en font quotidiennement l'expérience à leurs dépens.

Des cris d'alarme s'élèvent. Nous faisons écho ici à celui qu'a lancé dans le journal « Le Monde » M. Maurice GRIMAUD, préfet de police et responsable de la circulation à Paris.

Si nous avons jugé intéressant de le porter à l'attention de nos lecteurs, c'est eu égard au rôle appréciable que peut jouer le chemin de fer dans la desserte des agglomérations.

A Bruxelles, particulièrement, la situation offre à cet égard de grandes possibilités : les lignes ferroviaires de pénétration à travers la ville facilitent grandement la transhumance journalière des travailleurs. C'est ainsi qu'ils sont de plus en plus nombreux ceux qui, laissant leur voiture à proximité des gares de la périphérie, empruntent le train comme un métro pour se rendre au lieu de travail et en revenir. Un titre de transport nouveau rend plus facile l'usage de cette formule, c'est la carte « Agglomération » ou carte de 10 voyages analogue à celle des tramways urbains.

Tout ce qui a été fait jusqu'à présent en matière de circulation n'est que du bricolage. Trop de demi-mesures ont été prises car on veut tout concilier et ne faire de peine à personne. La voiture individuelle est incompatible avec la vie urbaine contemporaine. Voilà la vérité. Il faut avoir le courage de la dire aux Parisiens. M. Grimaud sait que ces propos sont vigoureux et même durs, mais il est sûr de son dossier et le plaide avec conviction.

Le stationnement payant doit remplacer totalement le stationnement gratuit. Il faut l'étendre à tout Paris, n'hésite-t-il pas à affirmer. C'est la seule façon d'introduire de l'ordre dans une ville moderne. Il réduit en effet l'usage inconsidéré de l'automobile.

Il permet, grâce à un contrôle facile d'assurer une rotation du stationnement. Les tarifs devront être progressifs au fur et à mesure que l'on se rapprochera du centre.

Faute de pouvoir recruter des contractuels en nombre suffisant, la zone bleue a perdu presque toute efficacité,

constate M. Grimaud. Tout le monde fraude car les contraventions ne sont pas assez chères.

Six cent mille voitures couchent chaque nuit dans la rue et utilisent la voie publique comme garage. Le préfet de police souhaiterait qu'une taxe mensuelle soit prélevée. Ajouté aux recettes du stationnement payant, le produit de cette taxe devrait être versé au budget de la Ville de Paris, estime-t-il. La Ville pourrait ainsi consacrer, comme le fait Stockholm, des sommes plus importantes aux parcs de stationnement souterrains, tout en les rendant moins chers.

Les besoins sont criants. En dix ans, environ 20.000 places de stationnement ont été offertes. Mais pour dégager la chaussée parisienne, il faudrait pouvoir offrir des places aux voitures garées dans les rues. Les parcs de « dissuasion » installés aux abords de la capitale sont, en outre, en nombre tout à fait insuffisant bien qu'ils soient indispensables pour « retenir » hors de Paris le maximum d'automobilistes de banlieue.

## ***Le laisser-faire actuel ressemble plus à l'anarchie qu'à la démocratie***

En dehors des rues à stationnement payant la règle serait l'interdiction du stationnement, déclare M. Grimaud. Le bord des trottoirs peint en rouge indiquerait aux automobilistes qu'il est interdit de stationner. Ailleurs, dans certaines rues commerçantes par exemple, une peinture rouge et blanche alternée montrerait qu'un arrêt de très courte durée est toléré.

Brimades à l'égard des automobilistes ? Mesures antidémocratiques, discrimination par l'argent ? M. Grimaud répond à ces arguments. La démocratie, dit-il, ne consiste pas à permettre à tout le monde de rouler pare-chocs contre pare-chocs pendant des heures et à laisser s'installer des embouteillages dont sont victimes tous les Parisiens. Le laisser-faire actuel ressemble plus à l'anarchie qu'à autre chose. On ne peut d'autre part, ajoute-t-il, laisser une minorité de véhicules occuper trop longtemps la



chaussée, au détriment de ceux pour qui stationner pendant une courte durée est une nécessité impérative (médecins, représentants de commerce, réparateurs...) Pour sélectionner les déplacements automobiles indispensables, je ne vois pas d'autre moyen, conclut-il, que la perception d'une taxe.

Aux réponses du préfet, on peut ajouter que taxer les automobilistes c'est taxer un petit nombre. Dans la capitale, la très grande majorité des déplacements s'effectue, en effet, par les transports en commun (huit sur dix). La voiture n'occupe, dans ce domaine, malgré les apparences, qu'une place minime (un déplacement sur dix).

La voiture particulière prend donc à Paris une place sans proportion avec les services qu'elle peut rendre à la collectivité. Dans le même temps, les transports en commun restent les parents pauvres. Sur ce point, le préfet affirme : Des transports en commun confortables, rapides et fréquents devraient assurer les déplacements de 95 % des Parisiens. Les 15 kilomètres de couloirs réservés à la circulation des autobus sont tout à fait insuffisants comparés aux 515 kilomètres de voie que desservent les véhicules de la R.A.T.P. (1) Il faudrait organiser un réseau privilégié pour eux et tracer 100 kilomètres au moins de « couloirs réservés » pour que l'expérience soit valable. Il ne faut pas cacher, reconnaît M. Grimaud, qu'une telle mesure implique dans certaines rues étroites une circulation exclusivement réservée aux autobus.

Une étude a été effectuée par la R.A.T.P. ; elle montre que si les autobus bénéficiaient d'une circulation parfaitement fluide sur la totalité du réseau, 500.000 voyageurs supplémentaires pourraient être transportés tous les jours, s'ajoutant aux 800.000 d'aujourd'hui à Paris. Dans ces conditions,

il suffirait d'augmenter de 400 le nombre des autobus pour assurer une desserte rapide et régulière de toute l'agglomération et accueillir environ 90 % des automobilistes dont les véhicules encombrant les rues de la capitale. Certes, admet M. Grimaud, il n'est pas question d'établir d'un seul coup un réseau privilégié pour les autobus couvrant l'ensemble des rues parisiennes, mais c'est en ce sens que nous devons agir.

Tel ne paraît pas être l'avis de la majorité des élus de la Ville de Paris. Les suggestions du préfet de police rencontrent un bien faible écho. *Englués dans le flot automobile, les autobus ont perdu depuis 1962 près de 50 % de leur clientèle qui, en grande partie « s'évade » vers la voiture particulière et... ralentit la marche des autobus : c'est le cercle infernal qui alourdit le déficit de la R.A.T.P., oblige à relever les tarifs et décourage les usagers.*

### **Des programmes trop ambitieux**

*Malgré cela, des investissements considérables — 40 % des crédits d'équipement de la Ville de Paris, soit 250 millions de francs — sont consacrés aux grands travaux de voirie pour un résultat bien maigre.*

*L'exemple de la voie express rive droite montre pourtant qu'aussitôt mis en service ce type d'autoroute qui pénètre dans le centre des villes est très vite saturé aux heures de pointe et provoque une poussée automobile qu'il faudrait au contraire contenir.* Les efforts financiers dans le domaine routier seraient plus utilement employés s'ils portaient sur les voies de rocade (boulevards périphériques, autoroute interurbaine de Seine-et-Oise dite Ariso) qui ont l'avantage de permettre une répartition du trafic entre les différents quartiers et d'éviter que

les automobilistes désireux de traverser de bout en bout la capitale n'engorgent le centre.

M. Grimaud se méfie des programmes autoroutiers trop ambitieux. Très partisan des voies de rocades, il estime cependant : *Les grands travaux sont souvent un leurre. Mieux vaut, affecter des crédits aux transports en commun ou à des réalisations plus modestes comme l'aménagement de passages souterrains qui évitent le croisement à même niveau des courants de circulation automobile.*

Dans la région parisienne, les responsabilités en matière de transport et de circulation sont très fractionnées. Toute politique cohérente est donc difficile à mener. La préfecture de police est compétente en matière de circulation, la préfecture de Paris se préoccupe de voirie et d'urbanisme ; la S.N.C.F., la R.A.T.P. et chacun des sept départements de la banlieue parisienne jouent un rôle important. La préfecture de région assure une certaine coordination mais les moyens dont elle dispose sont trop faibles.

*Le préfet de police souhaiterait qu'une seule autorité régionale ait, comme à Londres, la haute main sur la politique des transports et de la circulation.* Tout comme la R.A.T.P. ou la S.N.C.F., la préfecture de police serait un auxiliaire de cette autorité de contrôle.

Toutes ces mesures, conclut M. Grimaud, sont urgentes. Pendant une vingtaine d'années et en attendant que des moyens de transports nouveaux soient mis en service, la circulation et les transports seront au cœur des difficultés des grandes villes. *Le problème est aussi important que celui de la conquête de la Lune.* »

Le Monde, 24-9-69

(1) R.A.T.P. : Régie autonome des Transports parisiens.



# 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 :

Koningin Astridplein, 27  
2000 Antwerpen.  
tél. (03)33.02.68.

Anvers (B.E.) :

terrain près du canal Albert ±5.500 m<sup>2</sup>

## BRUGES :

Station, 8000 Brugge.  
tél. (050)349.97.

Aarsele	4.000 m <sup>2</sup>
Ardooie-Koolskamp	5.800 m <sup>2</sup>
Adinkerke-De Panne	6.000 m <sup>2</sup>
	3.000 m <sup>2</sup>
	8.750 m <sup>2</sup>
	4.800 m <sup>2</sup>
Bruges	12.000 m <sup>2</sup>
Furnes	22.400 m <sup>2</sup>
Handzame	2.500 m <sup>2</sup>
Knokke	35.000 m <sup>2</sup>
	10.000 m <sup>2</sup>
	2.000 m <sup>2</sup>
Kortemark	10.000 m <sup>2</sup>
Lichtervelde	2.700 m <sup>2</sup>
Lissewege	3.500 m <sup>2</sup>

Maldegem	8.000 m <sup>2</sup>
Pervijze	1.360 m <sup>2</sup>
Pittem	4.400 m <sup>2</sup>
Zeebrugge	30.000 m <sup>2</sup>

## CHARLEROI :

Quai de la Gare, 1, 6000 Charleroi.  
tél. (07)32.73.73.

Aiseau	4.900 m <sup>2</sup>
Boussu-en-Fagne	2.000 m <sup>2</sup>
Charleroi-Nord	2.000 m <sup>2</sup>
Chassart	1.500 m <sup>2</sup>
Châtelineau	4.400 m <sup>2</sup>
	1.100 m <sup>2</sup>
	7.000 m <sup>2</sup>

Courcelles-Fosses	10.000 m <sup>2</sup>
Docherie	12.000 m <sup>2</sup>
Erquelinnes	2.000 m <sup>2</sup>
	1.300 m <sup>2</sup>

Falissolle	5.000 m <sup>2</sup>
	3.600 m <sup>2</sup>
Fleurus (Vieux-Campinaire)	800 m <sup>2</sup>
	± 1.500 m <sup>2</sup>
Florennes	1.200 m <sup>2</sup>
(locaux)	140 m <sup>2</sup>

Forchies	3.000 m <sup>2</sup>
Fontaine-l'Évêque	1.400 m <sup>2</sup>
Gilly-Sart-Allet	10.000 m <sup>2</sup>
Hauchies	600 m <sup>2</sup>
	600 m <sup>2</sup>
Jamioux	6.000 m <sup>2</sup>
Jumet-Brûlotte	300 m <sup>2</sup>
	2.000 m <sup>2</sup>

Jumet-Hamendes	10.000 m <sup>2</sup>
	2.000 m <sup>2</sup>
La Sambre	±30.000 m <sup>2</sup>
Lompret	1.500 m <sup>2</sup>
Mariembourg	6.000 m <sup>2</sup>
Olloy-sur-Viroin	4.000 m <sup>2</sup>
Oret	20.000 m <sup>2</sup>
Pavillons	1.890 m <sup>2</sup>
Pont-à-Celles	±10.000 m <sup>2</sup>

Roly	1.500 m <sup>2</sup>
Romedenne	2.500 m <sup>2</sup>
Saint-Lambert	1.500 m <sup>2</sup>
Senzeille	3.500 m <sup>2</sup>
Silenrieux	7.700 m <sup>2</sup>
Tamines (locaux)	356 m <sup>2</sup>
	±30.000 m <sup>2</sup>
	±20.000 m <sup>2</sup>
	2.300 m <sup>2</sup>
Thuillies (locaux)	200 m <sup>2</sup>
(locaux)	90 m <sup>2</sup>
	10.000 m <sup>2</sup>
Thuin-Nord	3.000 m <sup>2</sup>
Treignes	6.500 m <sup>2</sup>

## MALINES :

Station, 2800 Mechelen.  
tél. (015)424.82.

Bouwel	900 m <sup>2</sup>
Herentals	4.500 m <sup>2</sup>
Muizen	2.400 m <sup>2</sup>
Muizen (formation)	8.500 m <sup>2</sup>
Turnhout	1.800 m <sup>2</sup>
Weelde	120.000 m <sup>2</sup>

## VERVIERS :

rue Xhavée, 14, 4800 Verviers.  
tél. (087)308.40.

Herbesthal	± 5.000 m <sup>2</sup>
	±12.000 m <sup>2</sup>
	±11.000 m <sup>2</sup>
Nessonvaux	± 4.500 m <sup>2</sup>
Olne (Trooz)	±27.000 m <sup>2</sup>
Pepinster	±12.000 m <sup>2</sup>
Sourbrodt	3.563 m <sup>2</sup>
Trois-Ponts	1.565 m <sup>2</sup>
	± 6.000 m <sup>2</sup>
Welkenraedt	± 8.000 m <sup>2</sup>
	±40.000 m <sup>2</sup>

## Information tarifaire

### ENVOIS DE DETAIL

Dans le cadre de la Convention de Tarif National de la Messagerie, signée par la grande majorité des messagers routiers et la S.N.C.B., les tarifs de base appliqués en service intérieur par les signataires de ladite Convention sont majorés à partir du 21 novembre 1969. Les tarifs express (n° 1) et de grande vitesse (n° 2) subissent une augmentation de l'ordre de 10%.

Les prix de transport pour les colis postaux ne sont toutefois pas modifiés.

Une majoration analogue des parts belges dans le Tarif Général Européen pour envois de Détail (T.G.E.D.), applicable notamment aux envois vers la France, la République Fédérale Allemande, la Grande-Bretagne et le Grand-Duché de Luxembourg, sera réalisée au 1er janvier 1970, date à laquelle les prix pour les parcours britanniques seront également majorés.

## EN LIAISON AVEC LE METRO - MISE EN SERVICE DE LA HALTE SCHUMAN

Le chemin de fer ouvrira la halte Schuman à Bruxelles dans les derniers jours du mois de décembre.

Presque tous les trains en service intérieur circulant entre Bruxelles-Nord et le Quartier-Léopold s'y arrêteront. Ainsi se trouve augmenté le nombre des points de desserte par train de l'agglomération bruxelloise. Voici une bonne nouvelle pour ceux qui ont leurs occupations dans ce secteur de la capitale.





# INFORMATIONS S.N.C.B. - SOMMAIRE

## NUMERO 1



M. L. Lataire, directeur général de la S.N.C.B., président de l'Union internationale des Chemins de fer, p. 2 / Le transport des transcontainers, p. 3 / Intercontainer, p. 4 / Interferry, p. 7 / Zeebrugge, p. 8 / Anvers, p. 10 / Les centres pour transcontainers dans le pays, p. 11 / Les acheminements, p. 12 / Les tarifs, p. 14 / Données utiles, p. 15 / Le bulletin de remise, p. 16 / Adresses à retenir - Conclusions, p. 17 / Le gaspillage dans les infrastructures, p. 18 / Les trains autos-couchettes: en 1968 et réductions importantes au 1.4.1969 - Les horaires d'été 1969, p. 20 / Insertions publicitaires: démarches irrégulières - Gare de Lot, no de téléphone - Les British Railways à Bruxelles - M. Jean Maucq, représentant commerciale à Bruxelles - Agence commerciale suisse à Bruxelles - La TVA pour les envois vers la France - Premier Bancomat à Anvers-Central, p. 22.

## NUMERO 2



Tourisme social, p. 2 / Les nouvelles voitures-lits T2, p. 5 / Le programme Europabus '69, p. 6 / Mythologie de notre temps, p. 7 / Réservation électronique des places - Wagons pour le transport de produits légers, p. 8 / Les Chemins de fer belges en 1968, p. 9 / Cure de jouvence des Chemins de fer néerlandais, p. 10 / Dédouanement des marchandises en France, p. 13 / Relevé dans la presse d'outre-Atlantique - Paris-Madrid - Quais allongés, p. 14 / Déclaration-soumission internationale de douane - Le service d'information à la clientèle, p. 15 / Transport des containers sous régime de douane, p. 16 / Messagerie pour la Hollande et le Grand-Duché - Adresse de notre agence en Suisse - Bruxelles-Munich, p. 17 / Emplacements industriels, p. 18 / Trafic avec l'Allemagne - Réédition du tarif C.E.C.A. no 1001 - La gare de Rungis, p. 19.

## NUMERO 3



S.N.C.B.-COLIS a franchi le cap de 3 ans, p. 2 / De l'importance de l'emballage, p. 8 / Pour vos déplacements dans l'agglomération bruxelloise - Vos vacances de neige c'est l'affaire du train - Pour vos délégués commerciaux, p. 11 / Horaires pour le transport de marchandises à destination ou en provenance de l'étranger, p. 12 / Transport des hydrocarbures, p. 18 / Train + auto, p. 19 / RAILTOUR vous présente « vos vacances de neige », p. 20 / La France... paradis des vacances d'hiver, p. 21 / En train de plaisir vers l'Ardenne, p. 22 / Horaires des trains de voyageurs - Trafic international - Bruxelles-Londres - Un nouveau mode de paiement à la S.N.C.B., p. 23 / Avec le train voie libre, p. 24.

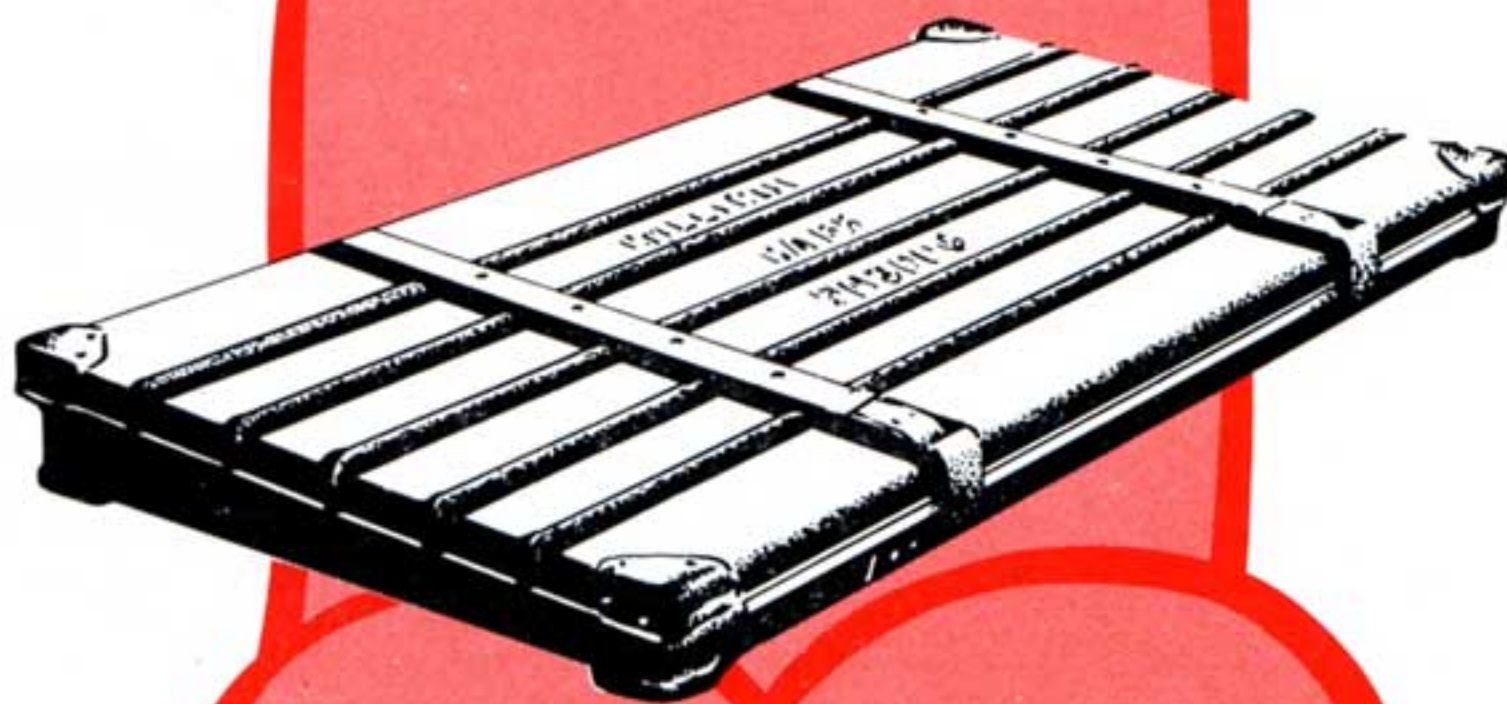
## NUMERO 4



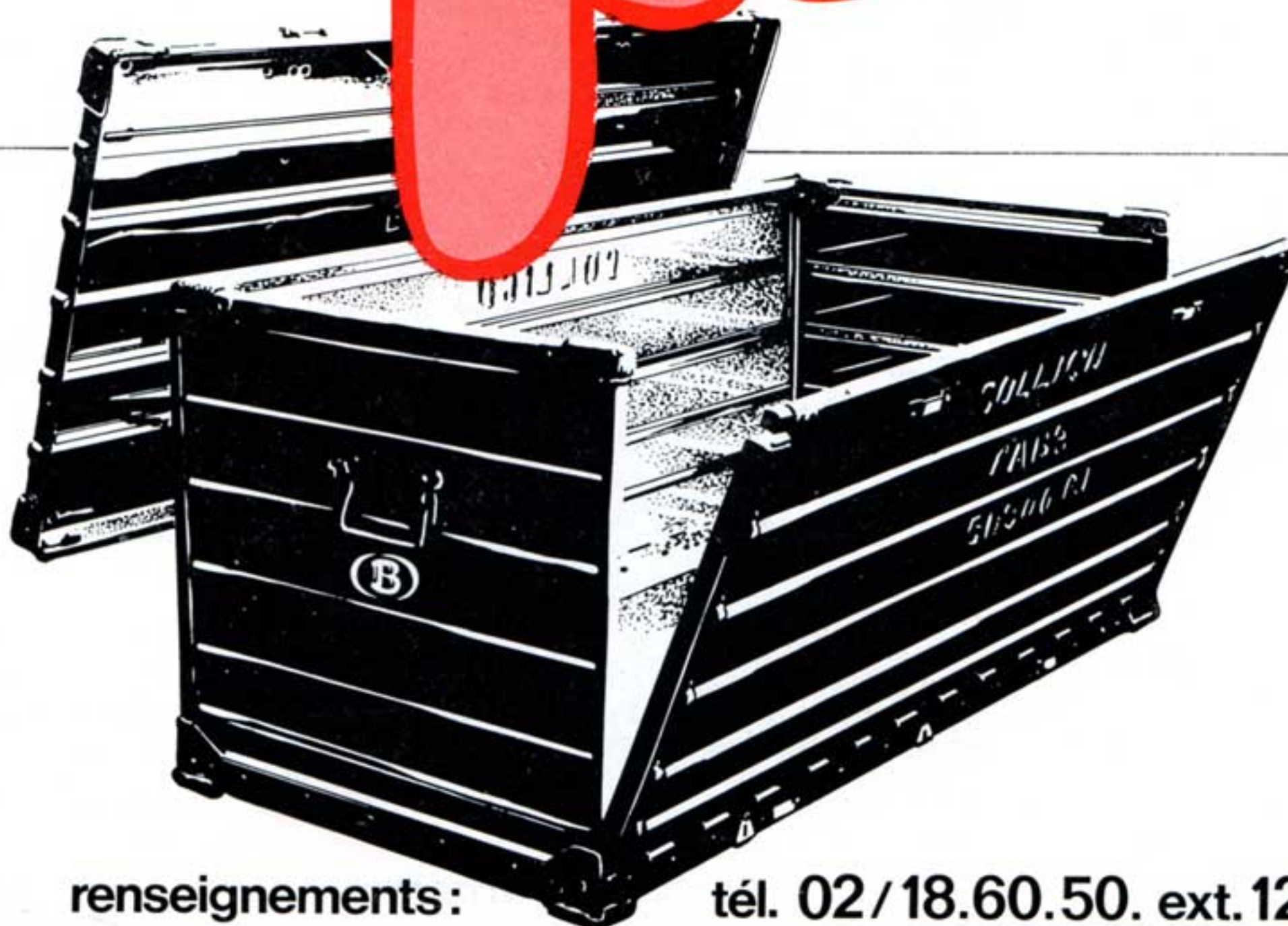
Renforcement marqué de la prospection commerciale, p. 2 / Une équipe efficace à votre service, p. 4 / L'amélioration des horaires internationaux, p. 8 / Transit communautaire, p. 9 / Dédouanement des marchandises en France, p. 13 / Le chemin de fer chez Solvay et Co, p. 14 / La voiture individuelle est incompatible avec la vie urbaine contemporaine, p. 16 / Le chemin de fer vous offre des emplacements industriels - Information tarifaire - Halte Schuman, p. 18 / Sommaire 1969, p. 19 / S.N.C.B.-COLIS: COLLICOS, p. 20.



# S.N.C.B.-COLIS <sup>®</sup> COLLICOS



- containers jusqu'à 1m<sup>3</sup>
- entièrement repliables
- en métal léger
- remplacent l'emballage de transport



PAUL FUNKEN

renseignements :

tél. 02 / 18.60.50. ext. 1288