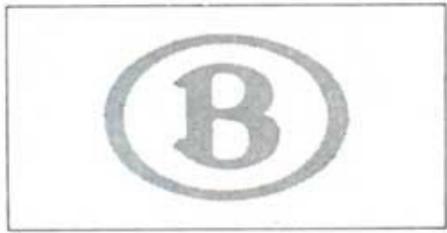


# INFORMATIONS

# SNCB



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique Bimestriel - Numéro 1 - Mars 1970





*Par sa qualité de transporteur S.N.C.B.-COLIS intercale ses activités entre les fournisseurs et les dépôts centraux. Elle désire assurer ce service de façon impeccable*

# S.N.C.B.- COLIS & l'approvisionnement des grands magasins

## SOMMAIRE

Page	
2	S.N.C.B.-COLIS et l'approvisionnement des grands magasins
2	Lorsque vous changez d'adresse
8	Emploi de codes pour désigner les frais sur les lettres de voitures internationales
10	Transit communautaire
11	Les récentes réformes de structure des tarifs de transport par wagons complets
11	Un Terminal pour transcontainers en Suisse
11	Envois à l'exportation remis au transport sans documents réguliers ou complets
12	Les wagons de particuliers
19	La S.N.C.B. aussi à votre service
20	Les trains autos-couchettes en plein essor
21	Encore le problème du trafic dans les agglomérations
22	EUROPABUS 1970. Les nouveautés du programme
23	A la veille des vacances: un train-exposition
23	A Anvers depuis le 1er février: relation ferroviaire entre la rive droite et la rive gauche
23	Avec la carte RAIL EUROP JUNIOR
23	Réorganisation d'agences commerciales
24	Trains Autos-couchettes - Biarritz - Ljubljana etc.

### LORSQUE VOUS CHANGEZ D'ADRESSE

Il arrive que les services postaux nous renvoient des revues avec la mention « inconnu » ou « parti sans laisser d'adresse ».

Afin d'éviter cette situation, nous vous demandons, lorsque vous changez d'adresse, de nous le faire savoir et de joindre si possible à votre avis l'étiquette apposée sur l'enveloppe de notre dernier envoi. Les indications codifiées y figurant nous permettront de retrouver plus facilement votre fiche, sur laquelle nous indiquerons votre nouvelle adresse.

Le service de notre revue vous sera de cette façon assuré régulièrement et sans interruption.

Lay-out: Paul Funken.  
Imprimerie: s.a. Omega - Anvers.



## le problème

*La conséquence directe de l'augmentation des revenus des particuliers est l'accroissement du volume des ventes au détail ( $\pm 50\%$  en 10 ans!).*

*Dans ce marché en extension rapide, les grandes entreprises de distribution accroissent leur part, et leurs activités progressent très rapidement au point qu'elles doivent revoir l'organisation de leurs dépôts centraux et donner à leurs fournisseurs des instructions pour l'exécution de leurs livraisons.*

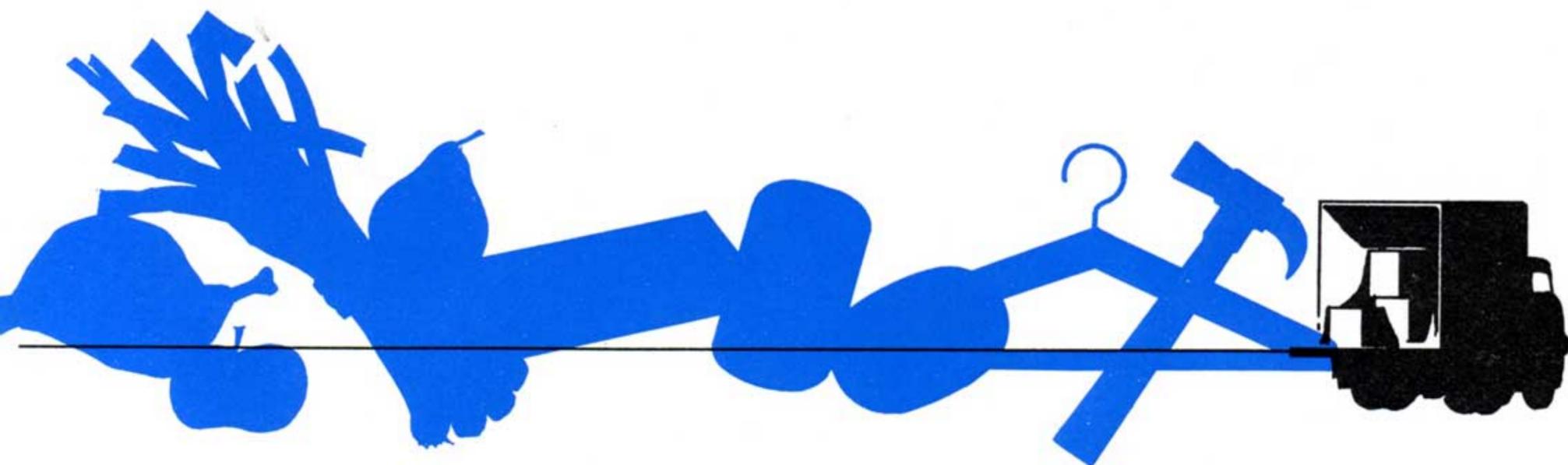
*Ces livraisons augmentent en*

*volume et en diversité et il importe qu'elles soient assurées par un transporteur capable d'être le véritable trait d'union entre fournisseurs et dépôts centraux.*

*Pour qu'une livraison à un dépôt s'effectue sans difficulté deux conditions sont à remplir :*

— *présentation au dépôt de la note d'envoi afin d'identifier facilement la livraison ;*

— *remise de la livraison complète et classée suivant les directives du dépôt central.*



## la solution offerte par S.N.C.B.-COLIS

Par sa qualité de transporteur S.N.C.B.-COLIS intercale ses activités entre le fournisseur et les dépôts centraux. Elle désire assurer un service impescable, prévenant les contestations et évitant les prestations inutiles.

Les lignes qui suivent montrent comment l'organisation de ses services peut apporter une solution heureuse au problème de l'approvisionnement des grands magasins.

### 1. l'enveloppe "Note d'envoi"

Créée en 1966, cette enveloppe de 23 x 16 cm présente la contenance des étiquettes à apposer sur les colis.

Elle est apposée sur un des colis constituant l'expédition, les autres colis étant pourvus de l'étiquette normale.

Cette enveloppe est destinée à recevoir la note d'envoi, de sorte que ce document essentiel est directement disponible au lieu et au moment de la livraison.

Nous insistons donc auprès des fournisseurs pour qu'ils utilisent toujours l'enveloppe « note d'envoi » pour leurs expéditions destinées aux grands magasins.

Les enveloppes « note d'envoi » sont mises gratuitement à la disposition de notre clientèle, qui peut se les procurer auprès de chacun de nos centres routiers.

Il est utile d'indiquer sur l'enveloppe, sur les étiquettes et sur le bulletin d'expédition le département du dépôt pour lequel l'envoi est destiné, par exemple « ameublement », « quincaillerie »...

D.C. 1999. An. 1983

B
**NOTE D'ENVOI - VERZENDINGSNOTA**

	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
18	Cachet de l'expéditeur : Stempel van de afzender :						N° du bulletin d'expédition : N° v/h verzendingsbulletin :			Nombre de colis : Aantal colli :			
17													
16	NOM ET ADRESSE DU DESTINATAIRE : NAAM EN ADRES VAN DE GEADESSEERDE :										Lotissement : Vervoerverdeling :		
15													
14													
	13	12	11						5	4	3	2	1

N° de la notice : 8153-1-48 (10/1999)

## 2.1. Les petits containers

S.N.C.B.-COLIS peut mettre à disposition des expéditeurs des petits containers, montés sur roues, dont le contenance varie de 1 à 3 m<sup>3</sup>.

L'utilisation du petit container permet de conserver le classement des unités d'emballage durant toute la durée de l'expédition.

Elle permet également d'économiser l'emballage de protection. Le container est plombé par l'expéditeur.

Le bulletin d'expédition ne mentionne pas le détail de l'envoi mais uniquement le nombre, la catégorie et les numéros des containers et le poids net de l'envoi.

## 2. le classement des marchandises

Les grands magasins attachent énormément d'importance à ce que, dans le cas où des marchandises de genres ou de types différents leur sont expédiées, celles-ci leur parviennent non seulement au complet, mais aussi sans que les unités d'emballage soient mélangées. Ils soulignent à cet égard les difficultés auxquelles est susceptible de donner lieu l'arrivée pêle-mêle de marchandises dans des zones de stockage couvrant des dizaines de milliers de m<sup>2</sup> et devant recevoir des centaines d'articles différents par leur nature, leur taille, leur coloris, etc.

Les grands magasins insistent donc pour qu'au départ les marchandises soient triées sur base des références données dans la commande et *qu'elles leur parviennent de la même façon*.

Pour répondre à ce vœu, le plus simple serait évidemment d'effectuer un envoi par spécification, mais cela reviendrait fort cher. En effet, la taxe de transport comporte une part de frais fixe par envoi et une part proportionnelle au poids.

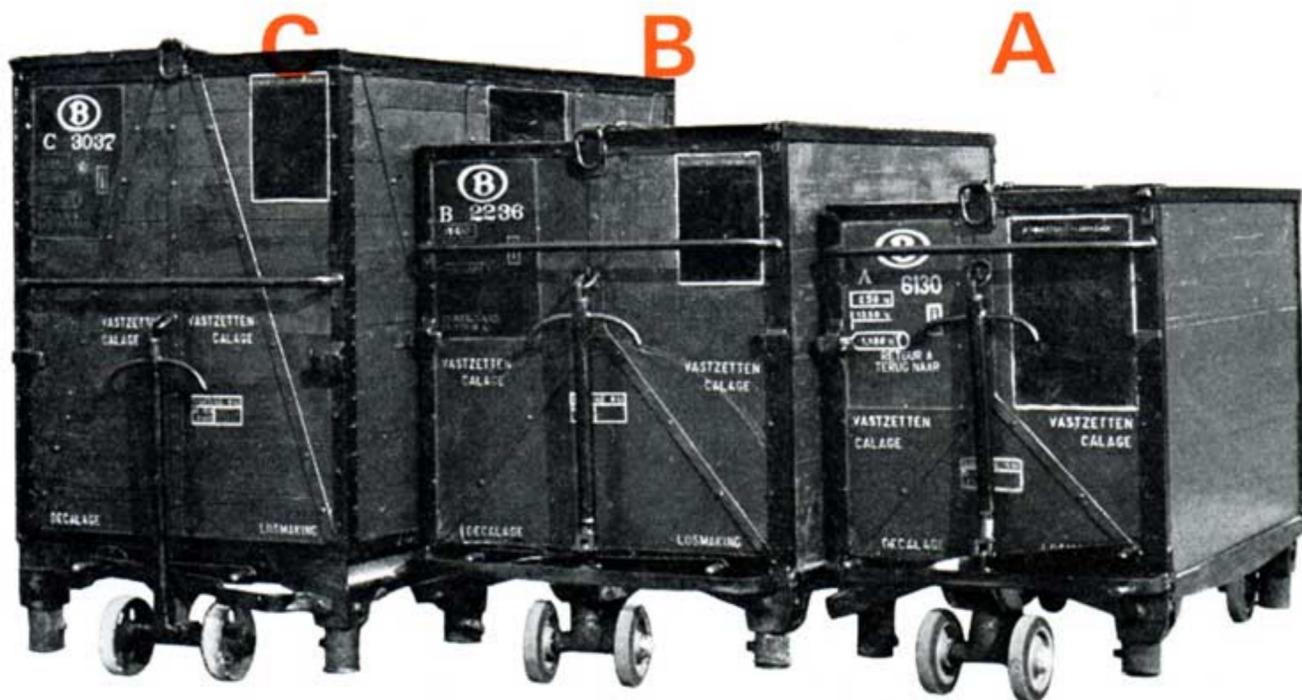
Voici les solutions que S.N.C.B.-COLIS propose pour résoudre le problème :

## 2.2. Les collicos

La S.N.C.B. donne en location mensuelle des containers d'une capacité inférieure à 1 m<sup>3</sup>, entièrement repliables et construits en métal léger.

Ces collicos sont rapatriés, vides et repliés, en grande vitesse vers le locataire et cela gratuitement.

Les frais de transport à charge sont calculés sur le poids net de l'envoi.



Catégories

Caractéristiques	A	B	C
Volume	1 à 1,2 m <sup>3</sup>	plus de 1,2 à 2 m <sup>3</sup>	plus de 2 à 3 m <sup>3</sup>
Longueur utile intérieure	1,28 à 1,43 m	1,41 à 1,65 m	1,85 à 2,03 m
Largeur utile intérieure	0,80 à 0,83 m	0,87 à 1,02 m	1,05 à 1,10 m
Hauteur utile intérieure	0,89 à 0,96 m	1,05 à 1,15 m	1,32 à 1,42 m
Charge limite inscrite	1.225 à 1.288 kg	1.105 à 1.190 kg	1.060 à 1.160 kg
Taxes d'utilisation (par voyage) en service intérieur	80 F	100 F	130 F
Taxation de l'envoi sur le poids net de l'expédition compte tenu d'un minimum de	200 kg	350 kg	500 kg

No	1	2	3	4	5	6
Types	CA 35	CA 46	CA 47	CA 52	CA 63	CA 6
Dimensions intérieures (en mm)	610 x 290 x 300	820 x 380 x 400	750 x 460 x 375	1050 x 460 x 500	1250 x 600 x 600	800 x 600 x 600
Volume (en dm <sup>3</sup> )	53	125	129	262	450	288
Tare (en kg)	10	14	13	22,5	28,5	21
Charge maximale (en kg)	150	150	150	150	150	150
Poids net taxé minimum (en kg)	20	30	30	60	110	70
Taux de location mensuelle (F)	100	125	125	200	260	210

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5



# Avantages procurés par l'utilisation des collicos

## 2.2.1. L'ASPECT TECHNIQUE

Le collico est un emballage de transport :

- léger et solide, donc de manutention facile, dispensant une protection efficace ;
- repliable, donc très peu encombrant à l'entreposage ;
- toujours disponible et complet, donc rationnel et économique.

Il peut être monté ou replié en moins de temps qu'il ne faut pour le dire.

Il convient pour une gamme très étendue de produits depuis les objets à charger en vrac, pour lesquels il permet la suppression de tout emballage, jusqu'aux objets de grand luxe dont l'emballage doit être préservé de toute détérioration.

## 2.2.2. LE PRIX DE REVIENT

L'organisation prévue par S.N.C.B.-COLIS doit permettre 3 à 4 utilisations par mois, sans autres frais que le taux de location mensuel.

Le coût est à comparer avec celui des emballages classiques en bois ou en carton, perdus ou à renvoyer, auquel il convient d'ajouter les coûts de la main-d'œuvre, du cerclage éventuel, de la surface d'entreposage, des commandes d'emballages et de surveillance des stocks, du transport de la tare et éventuellement du renvoi de l'emballage vide.

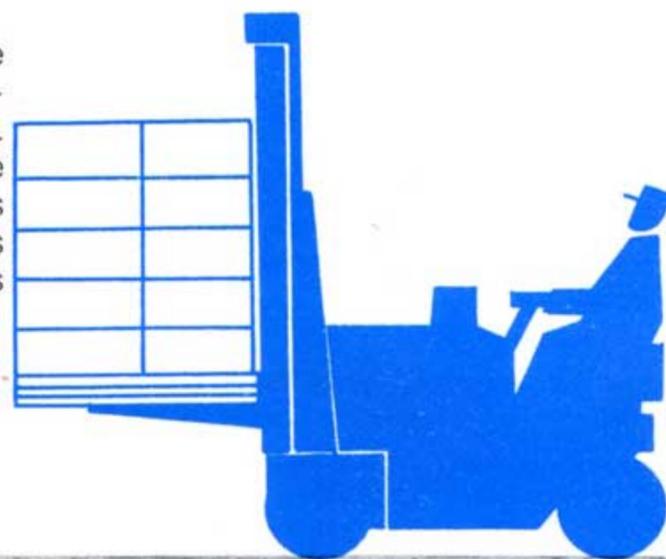
## 2.2.3. A QUELS USAGES CONVIENT LE COLLICO ?

L'expérience acquise en Allemagne, en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas

permet de dire, qu'il convient particulièrement pour :

- les denrées alimentaires,
- les tabacs et cigarettes,
- les produits de quincaillerie,
- les produits électriques et électromécaniques,
- les jouets,
- les textiles,
- les plantes vivantes et les bulbes floraux.

Sa solidité et le fait qu'il peut être facilement scellé, en font une protection idéale contre les avaries et le vol. Comme pour les petits containers, le bulletin d'expédition ne doit pas mentionner le détail de l'envoi mais bien le nombre, le numéro et le poids net des collicos.



## 2.3. Palettes et box-palettes

Les palettes et les box-palettes dont les modèles ont été unifiés, sont groupées au sein d'un pool européen, le pool «EUR». Leur utilisation permet aussi de résoudre les problèmes du trafic intérieur de messagerie. Leur emploi se fait dans les conditions suivantes :

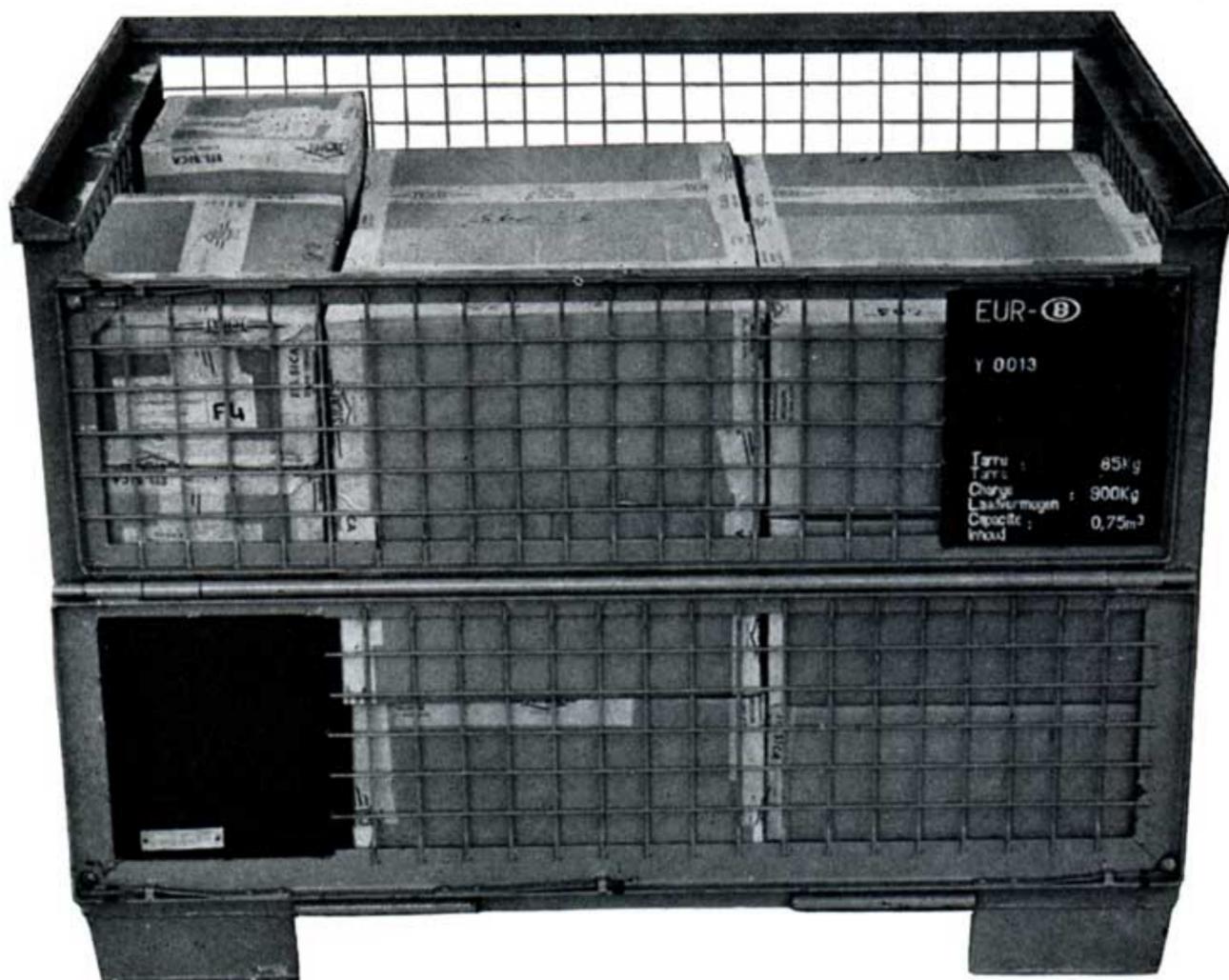
— toutes les palettes et box-palettes sont identiques et ont la même valeur (Cahier des charges unique et agrément par la S.N.C.B.) ;

— chaque participant possède le nombre de palettes ou de box-palettes nécessaires à ses besoins ;

— le transporteur S.N.C.B.-COLIS qui reçoit une palette ou une box-palette chargée, remet à l'expéditeur une palette ou une box-palette vide et vice versa ;

— chaque participant conserve toujours le même nombre de palettes ou de box-palettes. Il est propriétaire des unités qui sont dans ses installations et en assure l'entretien et le renouvellement.

La palette EUR a les dimensions de 1200 × 800 ; elle possède 4 entrées.

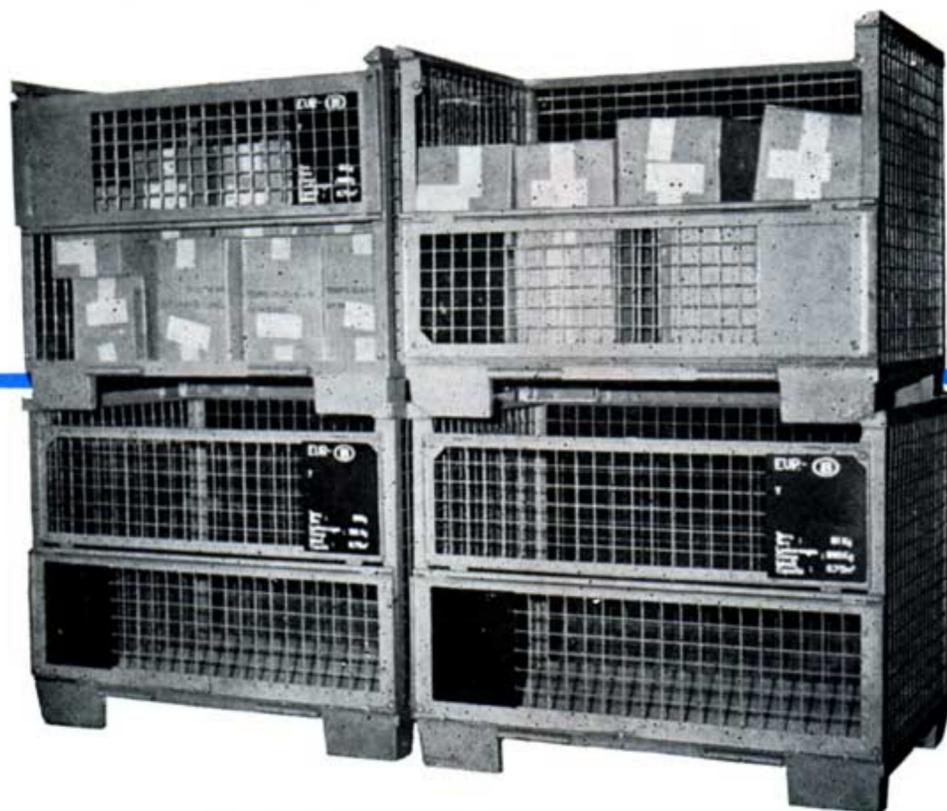


Les colis palettisés doivent former une charge solidaire (cerclage) pour éviter les pertes. La box-palette a la dimension de base également de 1200 × 800, sa capacité est de 0,75 m<sup>3</sup> et sa charge utile est de 900 kg. Les box-palettes peuvent être «gerbées». Pour que l'envoi puisse être considéré comme solidaire, il faut couvrir la palette au moyen d'un carton ou d'une autre manière. Le bulletin d'expédition ne devra pas

détailler la nature de l'envoi, il suffira d'indiquer le nombre de palettes et de box-palettes et leur poids net.

Il est évident que les conditions idéales pour l'échange des palettes se trouvent remplies lorsque les expéditeurs et les destinataires adhèrent au Pool.

En l'occurrence cependant, sans attendre l'adhésion des expéditeurs, les grands magasins étudient la possibilité d'adhérer au Pool des palettes et des box-palettes, ce qui faciliterait déjà grandement la solution des problèmes auxquels ils ont à faire face.



*Tous renseignements concernant les expéditions de colis peuvent être obtenus auprès de*

**S.N.C.B. - COLIS**

RUE DU PROGRES 80

1000 BRUXELLES

# EMPLOI DE CODES POUR DESIGNER LES FRAIS SUR LES LETTRES DE VOITURE INTERNATIONALES

Les divers réseaux ferroviaires viennent de mettre au point une liste de codes unifiés des frais accessoires, droits de douane et autres frais qui peuvent être portés en compte lors des transports internationaux. Cette liste a été publiée officiellement par la S.N.C.B. au tarif no 20 des Fascicules V et VI. Nous la reproduisons ci-après. Elle comporte d'une part les numéros de code admis internationalement et d'autre part la signification attribuée à chaque code ainsi que les subdivisions prévues pour les besoins propres de la S.N.C.B.

Les commentaires qui suivent indiquent par qui et comment les codes peuvent être employés.

## CODES UNIFIÉS DES FRAIS ACCESSOIRES, DROITS DE DOUANE ET AUTRES FRAIS.

I. L'expéditeur utilise le code pour désigner les frais qu'il entend prendre à sa charge.

Il est rappelé (voir la revue Informations S.N.C.B. no 5 de décembre

No de code	Désignation	No de code	Désignation
	PARTIE I.		
	<i>Frais pouvant être affranchis par l'expéditeur</i>		
01	Taxe d'utilisation de containers (autres que transcontainers).	17	Taxe d'affouragement, d'abreuvement des animaux, de fourniture de litière ou d'approvisionnement d'eau.
02	Taxe d'utilisation de bâches. 02.1 Location de bâches par le chemin de fer. 02.2 Bâchage par le chemin de fer.	18	Taxe de chargement, de déchargement ou de rectification de chargement. 18.1 Taxe pour le chargement ou le déchargement. 18.2 Taxe pour la rectification de chargement. 18.3 Chargement et déchargement dans les terminaux pour transcontainers.
03	Taxe d'utilisation d'agrès de chargement.	19	Taxe de transbordement ou de transvasement.
04	Taxe d'utilisation de wagon spécial. 04.1 Utilisation de wagon à toit coulissant ou à toit ouvrant. 04.2 Utilisation de wagon à plate-forme surbaissée.	20	Taxe de stationnement des wagons. 20.1 Stationnement de matériel. 20.2 Stationnement de matériel à isolation thermique. 20.3 Indemnité pour non-utilisation de matériel demandé. 20.4 Indemnité pour non-utilisation de matériel à isolation thermique. 20.5 Taxe de stationnement pour véhicules ferroviaires. 20.6 Droit de garage.
05	Taxe d'utilisation d'appareils de levage.	21	Taxe d'immobilisation de matériels autres que des wagons. 21.1 Restitution tardive, envoi ou renvoi d'agrès de chargement servant à l'arrimage ou au calage de chargement. 21.2 Restitution tardive de bâches. 21.3 Restitution tardive de palettes et box-palettes. 21.4 Restitution tardive de containers (autres que transcontainers).
06	Taxe d'utilisation de palettes.	22	Taxe de magasinage. 22.1 Taxe de dépôt de marchandises dans les gares. 22.2 Taxe de magasinage pour containers appartenant à des particuliers (autres que transcontainers). 22.3 Parcage des transcontainers.
07	Taxe d'utilisation de wagon de protection.	23	Taxe de convoyage.
08	Taxe d'utilisation de truck ferroviaire.	24	Taxe de camionnage au départ (pour la taxe de remise à domicile, voir code no 68). 24.1 Taxe de camionnage au départ pour wagons complets.
09	Taxe d'utilisation de remorque porte-wagon.		
10	Taxe d'utilisation d'appareils de chauffage.		
11	Taxe frigorifique.		
12	Taxe de manœuvre à la gare expéditrice. 12.1 Placement de wagons à la rampe surélevée ou au quai surélevé public, classement de wagons dans un ordre déterminé. Placement et retrait de wagons chargés le long d'une voie, d'un terrain, d'un bâtiment loués au chemin de fer. 12.2 Transfert de wagons dans l'enceinte d'une même gare (autre qu'une gare portuaire). 12.3 Opérations dans l'enceinte d'une gare portuaire.		
14	Taxe d'arrêt de wagons en cours de route. Taxe de pesage. 14.1 Pesage de wagons. 14.2 Pesage de véhicules routiers. 14.3 Pesage de transcontainers.		
15	Taxe d'embranchement particulier à la gare expéditrice.		
16	Taxe de comptage ou d'examen des marchandises ou des animaux. 16.1 Taxe pour comptage des colis. 16.2 Taxe pour surveillance spéciale de chargement. 16.3 Taxe pour vérification contradictoire.		

1968) que les expéditeurs qui font usage de la mention d'affranchissement no 1 « Franco de port y compris... » imprimée en case 27 de la lettre de voiture internationale doivent désigner exactement les frais qu'ils affranchissent en plus du prix de transport proprement dit si leur intention est de prendre de tels frais à leur charge.

Dès à présent les expéditeurs peuvent désigner ces frais soit en code, soit en lettres, soit à la fois en code et en lettres, en séparant les différentes catégories de frais par le signe +.

A titre d'exemple voici trois façons d'indiquer l'affranchissement des mêmes frais selon la mention no 1 de la case 27.

- a. Franco de port y compris taxe de pesage + taxe d'accomplissement des formalités en douane ;
- b. Franco de port y compris 14 + 18 ;

c. Franco de port y compris 14 pesage + 28.

Nous sommes persuadés qu'avec un peu d'habitude bon nombre d'expéditeurs trouveront leur travail facilité par l'emploi des codes en question.

**II. Le chemin de fer** désigne les frais accessoires, de douane ou autres dans les rubriques de taxation du verso de la lettre de voiture. Il utilise les mêmes numéros de code unifiés avec, le cas échéant, des subdivisions supplémentaires.

Pour faciliter la lecture, les numéros de code utilisés par le chemin de fer sont encadrés d'un carré, ce qui permet de les distinguer immédiatement des autres nombres figurant sur le document et qui représentent des kilomètres, des poids etc. Ainsi la notion : « taxe d'intérêt à la livraison » sera représentée au verso de la lettre de voiture par le signe 27.

Si, outre le code unifié admis inter-

nationalement, le chemin de fer fait usage d'un chiffre supplémentaire pour ses besoins propres, ce chiffre est porté à la suite du code unifié encadré. Par exemple 16 1 signifie taxe (S.N.C.B.) pour comptage des colis.

La désignation en lettres des frais n'est ajoutée par le chemin de fer qu'aux numéros de code 56, 57, 62 et 79 qui, dans la liste, n'ont pas de dénomination spécifique.

A vrai dire, les chemins de fer utilisaient déjà des numéros de code convenus entre eux pour indiquer les frais accessoires dans les lettres de voiture, mais la liste est à présent plus complète et rendue officielle.

Sa publication dans la présente revue a pour but de faciliter les écritures des expéditeurs. Elle met aussi les destinataires à même de mieux comprendre les données figurant aux lettres de voiture qu'ils reçoivent.

No de code	Désignation	No de code	Désignation
	<b>24.2</b> Taxe de camionnage au départ pour containers vides (autres que transcontainers) pour containers à porteur aménagé (P.A.) et pour containers appartenant à des particuliers.	<b>62</b>	Sommes perçues par d'autres autorités administratives.
	<b>24.3</b> Taxe de camionnage au départ pour les bâches et agrès de chargement.	<b>65</b>	Taxe à la valeur ajoutée (TVA) sur les frais de transport français.
<b>25</b>	Frais portuaires.	<b>66</b>	Taxe de manœuvre à la gare destinataire.
<b>26</b>	Taxe d'assurance ou de déclaration de valeur.	<b>66.1</b>	Placement de wagons à la rampe surélevée ou au quai surélevé public, classement de wagons dans un ordre déterminé. Placement et retrait de wagons chargés le long d'une voie, d'un terrain, d'un bâtiment, loués au chemin de fer.
<b>27</b>	Taxe d'intérêt à la livraison.	<b>66.2</b>	Transfert de wagons dans l'enceinte d'une même gare (autre qu'une gare portuaire).
<b>28</b>	Taxe d'accomplissement des formalités en douane.	<b>66.3</b>	Opérations dans l'enceinte d'une gare portuaire.
<b>29</b>	Taxe d'accomplissement d'autres formalités administratives.	<b>66.4</b>	Mise à quai sous hangar à Bruxelles (Tour et Taxis) des expéditions en petite vitesse de fruits et de légumes en provenance de l'étranger.
<b>30</b>	Taxe d'avance ou de débours.	<b>67</b>	Taxe d'embranchement particulier à la gare destinataire.
<b>31</b>	Taxe de remboursement.	<b>68</b>	Taxe de remise à domicile.
<b>32</b>	Taxe d'avis de livraison.	<b>68.1</b>	Taxe de remise à domicile de wagons complets.
<b>33</b>	Frais de gare.	<b>68.2</b>	Taxe de remise à domicile de containers (autres que transcontainers).
<b>34</b>	Taxe pour la réexpédition de wagons complets en provenance ou à destination de l'étranger.	<b>68.3</b>	Taxe de remise à domicile de bâches et d'agrès de chargement.
<b>35</b>	Taxe de changement d'essieux.		<i>Codes collectifs</i>
<b>36</b>	Taxe de désinfection.	<b>70</b>	Tous les frais de 1 à 37.
<b>37</b>	Taxe pour passage par bac.	<b>71</b>	Tous les frais de 1 à 37 et 56 à 58.
<b>56</b>	Autres frais accessoires non spécifiés dans la partie I.	<b>72</b>	Tous les frais de 1 à 37 et 56 à 58 et 60 à 62.
	<b>56.1</b> Rédaction de la lettre de voiture.		PARTIE II.
	<b>56.2</b> Taxe d'enregistrement.		<i>Frais qui ne peuvent pas être affranchis par l'expéditeur.</i>
	<b>56.3</b> Surtaxe pour fausse déclaration et pour l'observation des mesures de sécurité.	<b>77</b>	Taxe pour nouvelle remise à domicile.
	<b>56.4</b> Taxe de pilotage.	<b>78</b>	Taxe d'avis d'arrivée.
	<b>56.5</b> Taxe de surveillance d'explosifs.	<b>79</b>	Autres frais à percevoir du destinataire.
	<b>56.6</b> Usage irrégulier de containers (autres que transcontainers).	<b>79.1</b>	Taxe pour le renvoi d'objets trouvés dans les gares ou les trains.
	<b>56.7</b> Taxe pour le transfert de wagons chargés de fruits et légumes (y compris les pommes de terre) en provenance de l'étranger, de Bruxelles (Tour et Taxis) vers une autre gare de l'agglomération bruxelloise désignée par le chemin de fer.		
<b>57</b>	Autres dépenses (selon art. 9 § 4 de la CIM) non spécifiées dans la partie I.		
<b>58</b>	Frais de glaçage ou de réglage.		
<b>60</b>	Droits de douane et autres sommes perçues par la douane.		

# transit commu- nautaire

## MODIFICATIONS AUX FORMALITÉS D'EXPORTATION A PARTIR DU 1.1.1970

**Tableau  
des documents  
à usage douanier  
à utiliser  
pour les marchandises  
se trouvant  
en libre pratique  
en Belgique**

(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 69B.

(II) Provisoirement, les formulaires de déclaration d'exportation 61B peuvent continuer à être utilisés.

Dans notre bulletin précédent les expéditeurs ont pu prendre connaissance des nouvelles dispositions douanières relatives aux formalités à accomplir et aux documents à produire à l'occasion de l'exportation des marchandises.

Ils trouveront ci-après quelques indications complémentaires relatives au même objet.

1. Sous le *point 6*, il est traité du document T2L destiné à justifier le caractère communautaire des marchandises à destination de l'Italie, via la Suisse ou l'Autriche.

Il s'agit, en quelque sorte, d'un certificat d'origine à utiliser conjointement avec des déclarations-soumissions internationales de douane mod. T.I.F. (DC 1741).

L'usage de ce document est à déconseiller en raison du fait que son utilisation

a pour effet de maintenir les formalités douanières lors du franchissement des frontières intérieures des communautés.

Afin d'accélérer les transports, il est recommandé d'utiliser, à destination de l'Italie, la déclaration d'expédition T2 de préférence au document T2L, quelle que soit la voie d'acheminement.

2. *Point 7*. Le document T2L ne sera provisoirement pas mis en vente dans les gares.

3. *Entrée en vigueur du règlement sur le transit communautaire*.

Le régime de transit communautaire est entré en vigueur le 1er janvier 1970 c.à.d. que les envois qui sont présentés à l'exportation dans les gares frontière, depuis le 1er janvier, doivent être accompagnés des documents requis.

Pays de destination	Nombre de documents nécessaires		
	Décl. d'export. 61 (I) (II)	Déclaration d'expédition T 2	Déclaration-soumission mod. T.I.F. (DC 1741)
1. Pays-Bas : pour les envois express	1 1	— —	— 1
2. France	1	1	—
3. Allemagne	1	1	—
4. Italie			
1° transports avec lettre de voiture directe, quelle que soit la voie d'acheminement	1	1 + 2 ex. supplém. du feuillet n° 4	—
2° transports faisant l'objet d'une réexpédition en Suisse ou en Autriche :			
a. dans une gare frontière d'entrée dans ces pays ;	1	1 + 1 ex. supplém. du feuillet n° 4	2
b. dans une autre gare de ces pays.	1	1 certificat de circulation D.D.3	7
5. Autres pays	1	—	Le nombre usuel d'exemplaires nécessaires aux pays de transit et de destination.

# les récentes réformes de structure des tarifs de transport par wagons complets

Les modes de taxation pour le transport ferroviaire par wagons complets ont subi depuis le 1er février dernier de profondes modifications de structure.

Avant de passer en revue les principales adaptations intervenues, il est utile pensons-nous de dire en quelques mots les raisons qui les ont justifiées.

L'on assiste à un accroissement du besoin de transport en général, résultant de l'accroissement de la consommation; mais en même temps la demande se porte de plus en plus vers un matériel approprié au transport à effectuer. Ce matériel spécial est fort coûteux.

Là où jadis les wagons tombereaux et les wagons plats pouvaient suffire pour satisfaire aux exigences de la clientèle, il faut maintenant que la S.N.C.B. offre toute une gamme de wagons spéciaux (tant par leur conception que par leur capacité de chargement).

C'est en somme le souci d'obtenir une meilleure utilisation de la capacité des wagons et d'arriver à une rentabilité normale de ceux-ci qui est à la base des nouvelles adaptations tarifaires.

Quelles sont donc les modifications apportées ?

## 1. La taxation se fait par wagon.

C'est donc le poids chargé par wagon qui est pris en considération et non plus, dans le cas d'un envoi composé de plusieurs wagons, le poids moyen chargé par wagon.

## 2. Le tarif 2.

### A. Chapitre I. Marchandises non CECA.

Les cinq classes tarifaires sont maintenues. Mais les marchandises relevant de chacune d'elles ont fait l'objet d'une nouvelle répartition. Les produits des classes 4 et 5 sont de nature telle qu'en principe ils peuvent être transportés en wagons ouverts ordinaires. Pour ces deux classes il a été créé une nouvelle série de prix de 25 t par wagon, mais la série de prix de 5 t est supprimée.

Pour les trois autres classes les séries de prix antérieures subsistent (20, 15, 10 et 5 t) étant entendu que l'avantage est dorénavant plus prononcé pour les wagons bien chargés.

— La reclassification des marchandises en traîne dans certains cas une hausse des prix. Cependant cette hausse est sensiblement atténuée s'il est fait usage de wagons ouverts ordinaires. En ce cas le client est invité à demander l'application du tarif 0903 et bénéficie à cette condition des prix de la classe 4 (d'application pour le sable, la craie, la chaux, les engrais azotés par exemple).

— Pour la taxation, le minimum de 1000 F par wagon est supprimé et remplacé par un

minimum de distance de 30 km.

Ce minimum est de 6 km pour les rames et trains complets de produits CECA.

### B. Chapitre II. Marchandises CECA.

— Pour le transport de ces marchandises tous les barèmes ont été intégralement maintenus (barèmes 201 à 281). Cependant pour chacun de ceux-ci une série de prix de 25 t est instaurée (18 t pour les coques).

— Pour les produits finis de la métallurgie et de la sidérurgie (barèmes 271 et 281) une réduction de 5% est accordée sur le barème si le poids chargé atteint 50 t.

— Rien n'est changé au principe des transports par rames et par trains complets. Simplification néanmoins des modes de réduction et généralisation du principe des parts non bonifiables (partie des prix non susceptible de réduction).

### C. Pour toutes les marchandises.

En cas d'utilisation de wagons à bogies ou de wagons à plus de 3 essieux les minima de tonnage des séries de prix sont majorés de 100% pour la houille et les minerais métallurgiques et de 50% pour les autres produits. (Par exemple la série des prix de 25 t n'est accordée qu'à partir d'un chargement de 50 t pour la houille et les minerais métallurgiques et de 37 t pour les autres produits en cas d'utilisation des wagons à bogies ou à plus de 3 essieux.)

## 3. Tarifs autres que le tarif 2.

D'une façon générale les principes restent inchangés. Il convient cependant de signaler les modifications suivantes.

*Tarif 12: objets de longueur.*

Les majorations de prix établies en fonction de la longueur des objets sont supprimées. Par contre tous les wagons utilisés, qu'ils soient chargés ou non, sont dorénavant soumis à la taxation normale (par exemple les wagons-allonges...)

*Tarif 20: frais accessoires et autres.*

Ce tarif groupe tous les frais accessoires résultant du transport ferroviaire. De plus ce tarif concerne d'une part les prescriptions en vigueur au sein de la CIM — convention internationale pour le transport des marchandises par chemin de fer — et a d'autre part été établi de commun accord avec les autres réseaux ferroviaires (par ex. codes uniformes). A cette fin certains frais ont été transférés dans ce tarif, qui centralise les frais déterminés par certains autres tarifs généraux.

Tel est l'essentiel des modifications de principe récentes. L'ensemble des mesures fait l'objet de la feuille rectificative no 23 et de son addendum du 2 février 1970.

Le bureau 61.32 de la Direction commerciale, tél. (02) 13.18.70 ext. 3919 est à la disposition de ceux qui désireraient obtenir des renseignements complémentaires à cet égard.

## UN TERMINAL POUR TRANCONTAINERS A CHAVORNAY DANS LE VAUD EN SUISSE

La société TRENSCO prépare activement la mise en place d'un terminal pour transcontainers à Chavornay dans le canton de Vaud en Suisse.

Relié par la voie ferrée à la gare, ce terminal sera équipé d'un appareil de manutention de 30 T capable de prendre des transcontainers de 20,30 et 40'.

L'aire de stockage de ce terminal permettra d'entreposer environ 600 containers de 20'.

La firme TRENSCO envisage de desservir initialement la région de Chavornay à l'aide de camions porte-containers et d'étendre dans l'avenir son service à toute la Suisse romande.



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

Dans notre bulletin no 4 de décembre 1969 nous nous sommes permis 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.

Or, il arrive malgré tout que les documents douaniers ne puissent être joints à la lettre de voiture.

Dans ce cas, les expéditeurs doivent faire parvenir ces pièces à la gare où les formalités douanières seront remplies.

En outre, la lettre de voiture doit indiquer le bureau où ces pièces seront tenues à la disposition du chemin de fer.

A ce sujet, le point frontière de Sterpenich présente une particularité: ce point n'est desservi par aucun service de la S.N.C.B. Les formalités fiscales sont accomplies à Stockem, pour les wagons complets et à Arlon, pour les envois de détail.

En conséquence, les expéditeurs qui n'ont pu joindre à la lettre de voiture les documents nécessaires à l'accomplissement de ces formalités, sont priés de les envoyer, suivant le cas, à:

— Monsieur le chef de gare de Stockem, code postal no 6713 (la localité de Stockem dépendant de la commune de Heinsch);

— Monsieur le chef de gare d'Arlon, code postal no 6700.

# LES WAGONS DE PARTICULIERS

Outre les wagons appartenant aux divers réseaux ferroviaires, il existe des wagons dont les Chemins de fer acceptent la circulation sur leurs voies, sous certaines conditions faisant l'objet d'un contrat d'immatriculation. Ce sont les wagons de particuliers, que l'on dénomme wagons P.

A

Les wagons P ont fait leur apparition au début de ce siècle, à une époque où les Chemins de fer ne possédaient pas encore de wagons spéciaux (c'est-à-dire des wagons appropriés à des opérations terminales déterminées ou à des transports spécifiques).

Malgré l'acquisition progressive de wagons spéciaux par les Chemins de fer, le parc des wagons P n'a cessé de se développer. Il circule actuellement 5.000 wagons P immatriculés par la S.N.C.B., ce qui représente plus du huitième des wagons du réseau belge.

## DES AVANTAGES QU'OFFRENT LES WAGONS DE PARTICULIERS

### Wagons appropriés

— L'entreprise qui utilise ses propres wagons les fait construire selon ses besoins propres; il lui suffit de tenir compte des normes techniques prescrites par la S.N.C.B.

— Ces wagons peuvent être construits en fonction des installations qu'ils desservent. Il peut en résulter une réduction, voire la suppression de nombreuses manipulations (chargement, déchargement), ce qui représente un appréciable gain de temps

et de main-d'œuvre et partant, une diminution des frais.

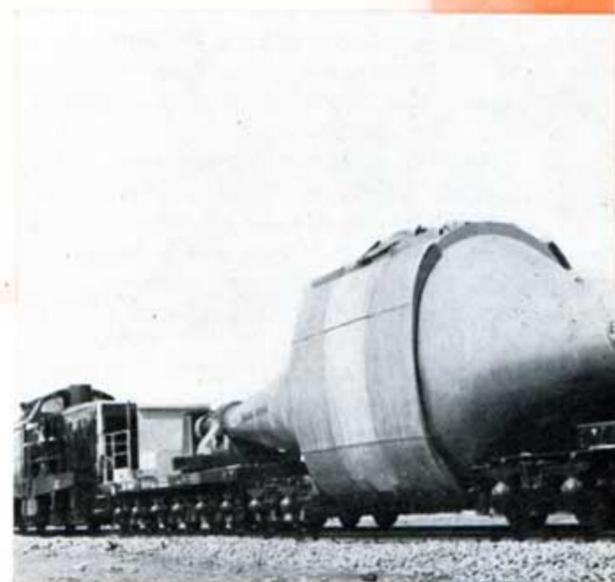
— De tels wagons peuvent donc être parfaitement adaptés à la nature de la marchandise qu'ils doivent contenir, ce qui peut sensiblement améliorer les conditions de transport, réduire et même supprimer des opérations accessoires tel que l'arrimage, par exemple.

### Wagons toujours disponibles

— Les wagons P sont exclusivement et en tout temps à la disposition de leur propriétaire ou de l'industrie qui les a pris en location auprès d'un loueur de wagons. Celui qui dispose d'un parc bien assorti de wagons P se met à l'abri des manifestations de pénurie pouvant se produire accidentellement sur le réseau.

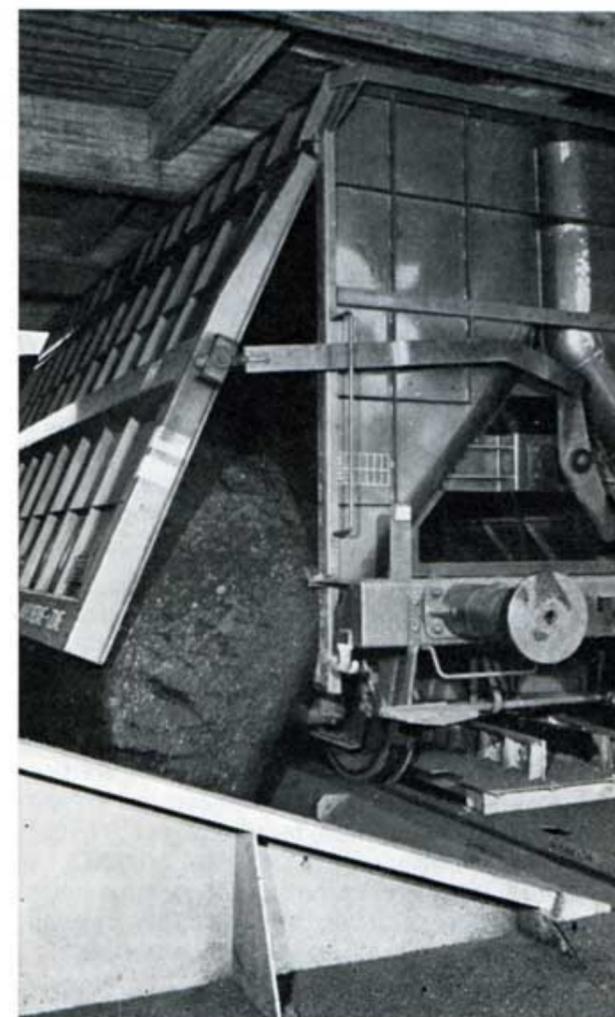
### Tarifs de transport réduits

— L'utilisation de wagons de particuliers sur le réseau de la S.N.C.B. entraîne des avantages tarifaires importants, qui peuvent contribuer à l'amortissement de ce matériel roulant. Ainsi les transports à charge en wagon P bénéficient d'une réduction des tarifs de 20% ou de 17 centimes par tonne/kilomètre chargée, quand il s'agit de transport de minerais de fer ou



B

C



de manganèse. Quant aux déplacements à vide des wagons P, ils donnent lieu à l'application d'une taxe modique variable avec la distance et la tare du wagon ou le nombre des essieux.

Dans certains cas même, comme par exemple celui du transport de minerais ou de produits pétroliers, les wagons P peuvent constituer des rames homogènes qui circulent très rapidement à des conditions tarifaires très avantageuses.

#### Publicité ambulante

— Le propriétaire d'un wagon P a le droit, après entente avec la S.N.C.B., d'apposer sans perception de taxe spéciale sa marque commerciale ou sociale ou celle du locataire sur la superstructure du wagon. Il réalise ainsi à peu de frais une publicité permanente efficace.

#### D'autres avantages encore

— La S.N.C.B. a prévu d'autres dispositions au service des titulaires de wagons P :

— Elle accepte de couvrir la respon-



D



E



F

sabilité des titulaires pour les dommages que leurs wagons pourraient occasionner au Chemin de fer ou à des tiers, moyennant le versement d'une prime annuelle minime ;  
— elle se charge contre le paiement d'une redevance modérée, de l'entretien périodique des wagons P.

#### SECTEURS INTERESSES PAR LES WAGONS P.

Les wagons P intéressent tous les secteurs industriels: la sidérurgie (photos A, B), la chimie (F), les industries minière (D), pétrolière (H), charbonnière (C), les carrières, les cimenteries, l'industrie alimentaire (E), l'industrie automobile (G) ...

Les propriétaires de wagons P ne se trouvent pas isolés ; ils se sont groupés au sein d'une association nationale, elle-même affiliée à l'Union internationale des Propriétaires de Wagons de Particuliers (UIP), laquelle entretient des contacts suivis avec l'Union internationale des Chemins de fer (UIC).

## L'IMMATRICULATION.

Pour pouvoir circuler sur les réseaux ferroviaires, les wagons de particuliers doivent être immatriculés.

Pour obtenir l'immatriculation d'un wagon il faut en faire la demande auprès de la Direction commerciale des Chemins de fer belges, Bureau 61.52, Putterie 23 - 1000 Bruxelles, tél. (02) 13.18.70 ext. 3680.

Les renseignements d'ordre technique sont du ressort de la Direction du Matériel et des Achats de la S.N.C.B., Bureau 23.32, rue de Louvain 21 - 1000 Bruxelles, tél. (02) 13.18.70, ext. 38.32.

La demande d'immatriculation donne :

- le nom ou la raison sociale et l'adresse du demandeur ;
- le nombre total des wagons à immatriculer ;
- le type des wagons (citernes - tombereaux - à déchargement automatique - réfrigérants - frigorifiques) ;
- le plan sommaire et les caractéristiques essentielles des wagons (nombre d'essieux - tare - limite de charge - capacité - le cas échéant, caractéristiques particulières - essieux interchangeables pour le passage entre la France et l'Espagne...) ;
- le type et la répartition des freins ;
- la nature des marchandises devant être transportées ;
- les zones ou parcours de circulation prévus ;
- la firme qui doit construire ou qui a construit les wagons.

Les dépenses faites par le chemin de fer à l'occasion du contrôle de la construction et de l'aménagement des wagons P, de leur présentation et de leur immatriculation ne sont pas facturées au demandeur, à l'exception des frais supplémentaires afférents aux contrôles effectués par le chemin de fer hors du pays.

## LOCATION DE WAGONS.

Si le fait de disposer de wagons particuliers présente de nombreux avantages, il n'est cependant pas toujours intéressant de posséder ces wagons en propre. Un trafic donné peut en effet avoir une durée limitée et ne pas justifier l'achat d'un tel matériel. En pareil cas, les entreprises ont avantage à recourir à la location. Elles sont assurées ainsi de disposer d'un matériel de transport adéquat, tout en limitant leurs investissements.

## A QUI S'ADRESSER ?

Il existe actuellement des firmes qui mettent en location ou à disposition de leur clientèle pratiquement tous les types de matériel.

Pour information nous passons en revue les principales d'entre celles qui disposent de wagons immatriculés en Belgique, en montrant chaque fois quelques modèles de leur parc.

G



H



# COMPAGNIE AUXILIAIRE INTERNATIONALE DE CHEMINS DE FER (S.A.)

Rue Jacques de Lalaing, 1 — 1040 Bruxelles.

Téléphone (02) 13.86.16.

Télex no 23.095 Auxiliaire Bru.

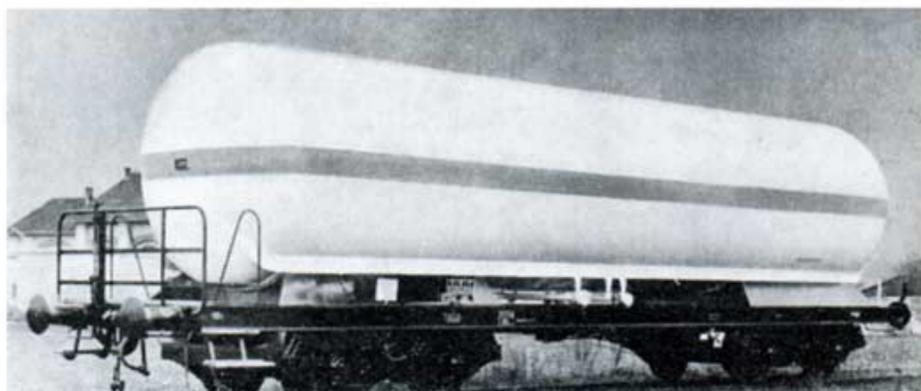
Wagon-trémie à bogies avec toit pivotant pour le transport de produits en vrac tels que chlorure de potassium et chlorure de soude...

- capacité : 65 m<sup>3</sup>
- tare : 20,8 tonnes
- charge utile maximale : 59,2 tonnes
- longueur hors-tout : 15,340 m



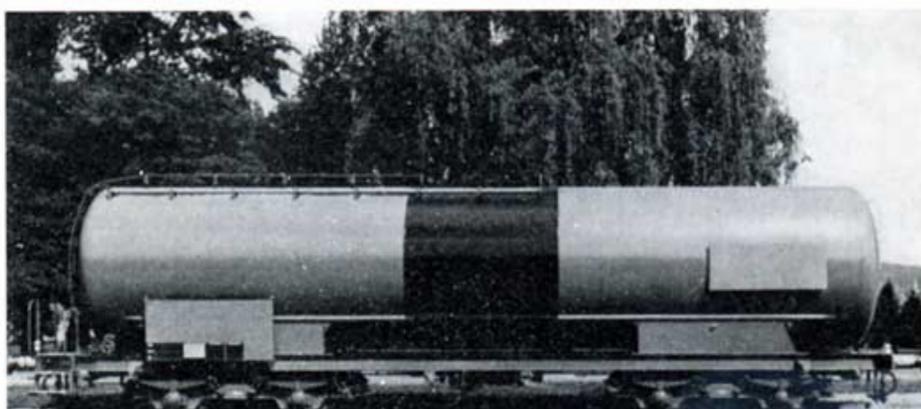
Wagon-citerne à bogies pour le transport de produits gazeux tels que le propane, butane, propylène...

- capacité : 80 m<sup>3</sup>
- tare : 36 tonnes
- charge utile maximale : 44 tonnes
- longueur hors-tout : 15,625 m



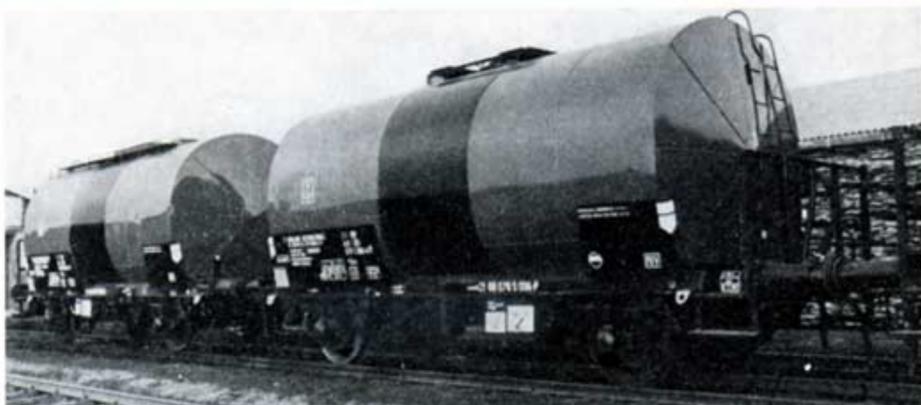
Wagon-citerne à bogies pour le transport de produits pétroliers blancs et de produits chimiques non corrosifs...

- capacité : 84,5 m<sup>3</sup>
- tare : 21 tonnes
- charge utile maximale : 59 tonnes
- longueur hors-tout : 14,840 m



Wagon-citerne „Ferryboat” - 2 essieux - calorifugé et équipé de réchauffeurs pour le transport de produits chimiques non corrosifs, huiles de graissage...

- capacité : 30 m<sup>3</sup>
- tare : 12,2 tonnes
- charge utile maximale : 27,8 tonnes
- longueur hors-tout : 8,800 m



Wagon à bogies à cinq cuves verticales, pouvant être vidangées pneumatiquement, pour le transport de pulvérulents et granulés de faible densité tels que P.V.C., kaolin, colémanite...

- capacité : 85 m<sup>3</sup>
- tare : 25 tonnes
- charge utile maximale : 55 tonnes
- longueur hors-tout : 20,590 m



COMPAGNIE AUXILIAIRE INTERNATIONALE  
DE CHEMINS DE FER BRUXELLES.

## Etablissements ETIENNE EVERARD

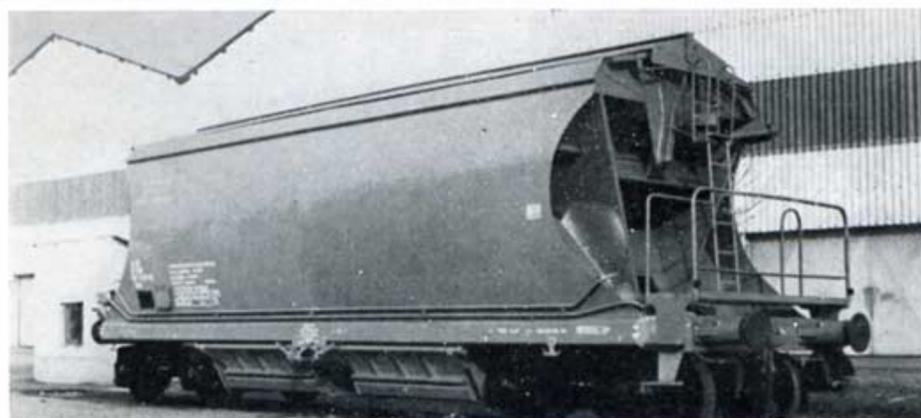
Avenue Victor Emmanuel III, 60 — 1180 Bruxelles.

Téléphone (02) 74.20.16.



Wagon-citerne à bogies pour le transport de produits pétroliers blancs :

- capacité : 83 m<sup>3</sup>
- tare : 20.500 kg
- charge utile : 59,5 t
- longueur hors-tout : 15,240 m



Wagon-trémie à bogies pour le transport de matières poudreuses, en vrac :

- capacité : 63 m<sup>3</sup>
- tare : 20 300 kg
- charge limite : 59,7 t
- longueur hors-tout : 11,820 m



Wagon-citerne à deux essieux pour le transport de tous produits chimiques



Wagon-citerne à deux essieux pour le transport de produits alimentaires



Wagon-citerne à bogies pour le transport de produits pétroliers noirs

- capacité : 69 m<sup>3</sup>
- tare : 21.100 kg
- charge utile : 40 t
- réchauffeur : 40 m<sup>2</sup>
- longueur hors-tout : 12,500 m

# S.A. ALGECO BELGIQUE V.T.G.

Rue de la Chancellerie, 4 — 1000 Bruxelles.

Téléphone (02) 11.93.25.

Télex no 245.69 Algécobel.

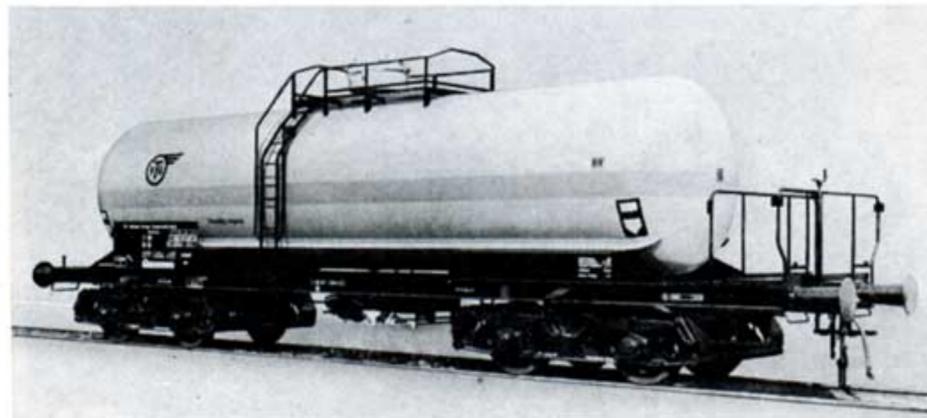
Wagon-citerne à 2 essieux pour le transport de produits chimiques

- citerne en aluminium - isolée
- 3 compartiments
- capacité totale : 28 m<sup>3</sup>



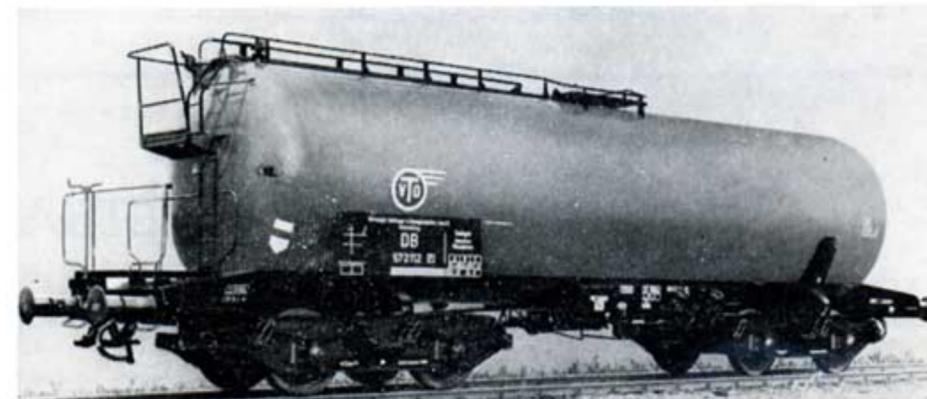
Wagon-citerne à bogies pour le transport de chlore

- capacité : 46 m<sup>3</sup>
- charge utile : 56,9 t
- tare : 23,1 t
- longueur hors-tout : 14,300 m



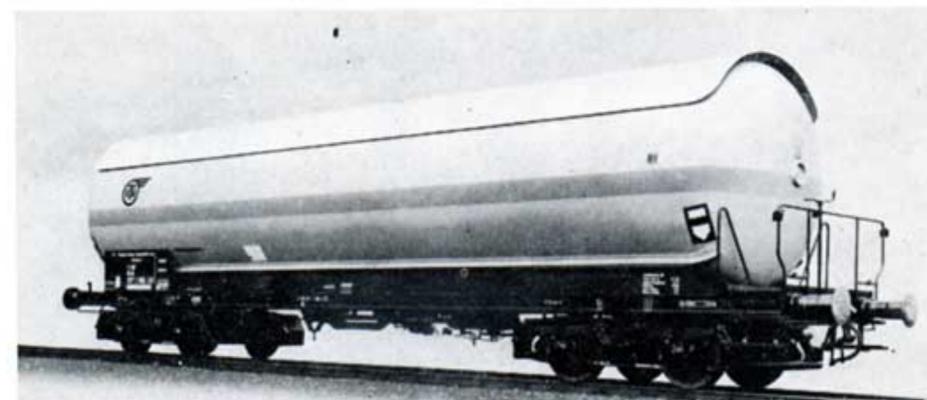
Wagon-citerne à bogies pour le transport de gazoil et de fuel léger

- capacité : 73 m<sup>3</sup>
- tare : 22,7 t
- charge utile : 57,3 t
- longueur hors-tout : 14,800 m



Wagon-citerne à bogies pour le transport de produits gazeux tels que le propane, le butane

- capacité : 95 m<sup>3</sup>
- tare : 30,5 t
- charge utile : 49,5 t
- longueur hors-tout : 16,120 m
- pression : 26 kg/cm<sup>2</sup>



Wagon-citerne pour le transport de fuel extra-lourd, bitume, pitch

- capacité : 63 m<sup>3</sup>
- charge utile : 55 t
- tare : 25 t
- isolation : 100 mm
- longueur hors-tout : 15,200 m



## S.A. SEBIC

Avenue Van Volxem, 432 — 1060 Bruxelles.

■ Téléphone (02) 37.12.45.

Télex no 23.985 Transébic.



Wagon à étages, à 3 essieux pour le transport d'automobiles

- longueur utile : 25 m
- charge maximale : 20 tonnes en régime S
- — chargement possible sur deux rangées parallèles sur les deux plates-formes pour autant que la largeur des voitures ne dépasse pas 1,50 m



Wagon spécial couvert pour le transport de produits très légers

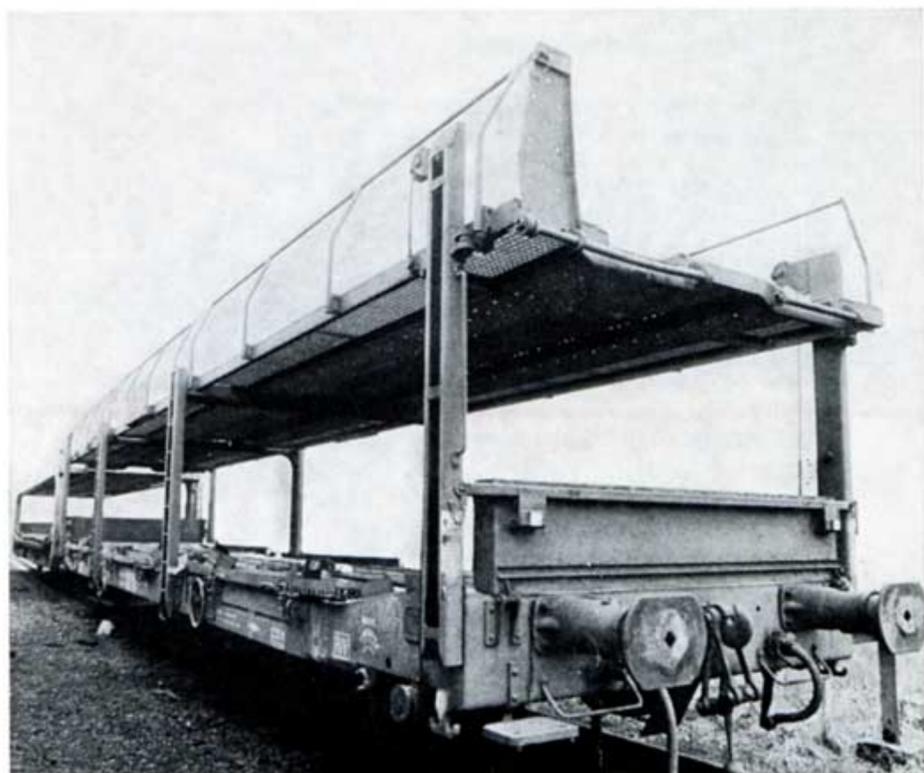
- composé de 2 éléments articulés
- à plancher surbaissé permettant l'utilisation maximale du gabarit
- — capacité : 215 m<sup>3</sup>
- charge utile : 17 t
- tare : 24,6 t
- longueur hors-tout : 26,240 m

## ORETRA

Chaussée de Ruysbroek, 387 — 1620 Drogenbos.

■ Téléphone (02) 76.00.47.

Télex no 22.044 Oretra.



Wagon pour le transport de voitures automobiles

- à double plancher
- à deux essieux
- — longueur utile : 14,500 m
- largeur : 3,150 m
- tare : 15 t
- limite de charge : 11 t
- possibilités de charger de 6 à 10 voitures

# la S.N.C.B. aussi à votre service

Faut-il ajouter pour conclure que la S.N.C.B. reste au service de sa clientèle.

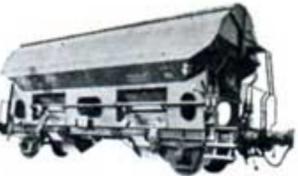
Elle met à la disposition de l'industrie le parc de son matériel qui compte 42.000 unités.

Dans certains cas ces wagons peuvent être donnés en location pour des périodes d'une certaine durée.

Dans la limite des possibilités budgétaires

elle augmente l'effectif de ses wagons spéciaux.

En comparant la situation de fin octobre 1968 à la situation actuelle, le tableau ci-après montre la progression réalisée.

	Types de wagons	Effectif fin octobre 1968	Effectif actuel
	Wagons-citernes à vidange pneumatique pour le transport de pulvérulents	<b>203</b>	<b>274</b>
	Wagons à toiture ouvrante	<b>986</b>	<b>1295</b>
	Wagons à toiture et à parois coulissantes	<b>143</b>	<b>310</b>
	Wagons-trémies à déchargement par gravité à débit réglable. Toit ouvrant. Pour transport de chaux, engrais, soude...	<b>176</b>	<b>380</b>
	Wagons-trémies à déchargement par gravité à débit réglable. Sans toiture. Pour transport de charbon, pierrailles, granuleux	<b>762</b>	<b>1168</b>
	Wagons auto-déchargeurs à dos d'âne et à panneaux latéraux ouvrants (wagons à bogies). Déchargement bilatéral massif par gravité. Pour transport de coke, charbon, dolomies crues, gravier et autres marchandises similaires en vrac	<b>150</b>	<b>150</b>
	Wagons autocalanants pour le transport de rouleaux de tôles (coils) sans toit	<b>321</b>	<b>544</b>
	Wagons fermés autocalanants, à toit ouvrant, pour le transport de rouleaux de tôles		<b>200</b>



# LES TRAINS AUTOS- COUCHETTES EN PLEIN ESSOR

*Le trafic des trains autos-couchettes, faut il encore le signaler, est en plein essor.*

*Les chiffres relatifs à l'année écoulée confirment les progrès spectaculaires de cette formule moderne de voyage. Dans les relations avec la Belgique, 49 246 voyageurs ont pris le train autos-couchettes en 1969, ce qui représente 13.045 de plus que l'année précédente, soit une augmentation de 37%.*

*Pour la même période le nombre de voitures transportées est passé de 13.018 à 16.003, soit un accroissement de 23%.*

*Pour répondre à ces besoins accrus la S.N.C.B. a créé à partir de cette année deux nouvelles relations, l'une vers Biarritz dans les Basses-Pyrénées, l'autre vers Ljubljana en Yougoslavie et a aussi augmenté le nombre des trains autos-couchettes sur les relations les plus empruntées (Narbonne et St. Raphaël).*

## A. NOUVEAUX TRAINS AUTOS- COUCHETTES EN 1970.

### 1. Schaerbeek-Biarritz.

Cette nouvelle relation ferroviaire réjouira ceux qu'attirent les Pyrénées et le pays basque, mais aussi ceux qui se proposent de voyager en Espagne et même au Portugal. Le train sera aussi accessible aux voyageurs sans auto à destination ou en provenance de Bordeaux et de Biarritz.

Départ de Schaerbeek les samedis, du 6 juin au 26 septembre ; de Biarritz les dimanches, du 7 juin au 27 septembre, selon les horaires ci-après :

20 h 45	↓	Schaerbeek	↑	9 h 42
6 h 29	↓	Bordeaux	↑	22 h 30
8 h 43	↓	Biarritz	↑	20 h 00

### 2. Schaerbeek-Ljubljana.

Ce service conduit à pied d'œuvre les automobilistes désireux de rayonner en Yougoslavie ; il ouvre aussi la porte vers les routes du Sud-Est européen. Départ de Schaerbeek, les samedis du 30 mai au 19 septembre ; de Ljubljana, les vendredis du 5 juin au 25 septembre selon l'horaire suivant :

23 h 12	↓	Schaerbeek	↑	10 h 40
18 h 52	↓	Ljubljana	↑	15 h 23

Les voyageurs empruntant ces nouveaux services bénéficieront des importantes réductions accordées sur les prix de transport des autos.

Ces réductions sont de :

20 % si trois personnes payantes accompagnent la voiture ;

40 % s'il y a quatre personnes dans le cas ;

60 % s'il y en a cinq.

Dans le trafic entre la Belgique et la France d'importantes réductions pouvant atteindre 75 % sont accordées pour le transport des automobilistes voyageant en famille.

## B. TRAINS AUTOS-COUCHETTES PLUS NOMBREUX

La fréquence des trains a été augmentée pendant la haute saison sur les relations suivantes :

Schaerbeek - Narbonne - Toulouse

Schaerbeek - St.-Raphaël

Bressoux - Narbonne.

## C. TABLEAU GENERAL

Le tableau ci-après reprend l'ensemble des services de trains autos-couchettes organisés en 1970 dans les relations avec la Belgique.

RELATIONS	JOURS DE CIRCULATION
<b>FRANCE</b> — Schaerbeek- Toulouse/Narbonne	Aller : les vendredis du 20.3 au 25.9. les lundis et mercredis du 24.6 au 2.9. Retour: les samedis du 21.3 au 26.9. les mardis et jeudis du 25.6 au 3.9.
— Schaerbeek- Biarritz	Aller : les samedis du 6.6 au 26.9. Retour: les dimanches du 7.6 au 27.9
— Schaerbeek- Fréjus/St. Raphaël	Aller : les samedis jusqu'au 14.3. les dimanches du 22.3 au 27.9. les mardis du 23.6 au 1.9. les samedis du 3.10 au 20.3.71. Retour: les dimanches jusqu'au 15.3. les lundis du 23.3 au 28.9. les mercredis du 24.6 au 2.9. les dimanches du 4.10 au 21.3.71.
— Schaerbeek- Avignon Fontcouverte	Aller : les mardis du 23.6 au 1.9. Retour: les mercredis du 24.6 au 2.9.
— Bressoux- Avignon/ Fréjus/St. Raphaël	Aller : les mercredis du 25.3 au 14.10. Retour: les jeudis du 26.3 au 15.10.
— Bressoux- Narbonne	Aller : les vendredis du 27.3 au 16.10. les mercredis du 17.6 au 19.8. Retour: les lundis du 23.3 au 19.10 les mardis du 23.6 au 18.8.
<b>SUISSE</b> — Ostende/Schaerbeek- Brigue	Aller : les samedis du 21.3 au 26.9. Retour: les dimanches du 22.3 au 27.9.
<b>ITALIE</b> — Ostende/Schaerbeek- Milan	Aller : les samedis du 21.3 au 26.9. les lundis du 29.6 au 24.8. Retour: les dimanches du 22.3 au 27.9. les mardis du 30.6 au 25.8.
<b>ALLEMAGNE</b> — Ostende/Schaerbeek- Munich	Aller : les jeudis du 4.6 au 24.9. Retour: les vendredis du 5.6 au 25.9.
<b>AUTRICHE</b> — Schaerbeek- Salzbourg/Villach	Aller : les samedis du 30.5 au 19.9. Retour: les vendredis du 5.6 au 25.9.
<b>YOUGOSLAVIE</b> — Schaerbeek- Ljubljana	Aller : les samedis du 30.5 au 19.9. Retour: les vendredis du 5.6 au 25.9.

## ENCORE LE PROBLEME DU TRAFIC DANS LES AGGLOMERATIONS



Nous avons publié dans le numéro de décembre dernier de notre revue un article, paru en France dans le journal LE MONDE, au sujet des problèmes suscités par l'ampleur du trafic des voitures individuelles dans les grandes agglomérations. Les mêmes difficultés se présentant dans tous les pays industrialisés, des réactions analogues se multiplient. Nous avons noté pour vous quelques points de l'allocution faite à la Télévision néerlandaise par M. Lankhorst, membre de la 1ère chambre des Pays-Bas.

«Que chacun dispose de sa voiture pourrait être considéré comme la formule idéale. Et pourtant, loin d'avoir atteint ce stade, l'on se trouve déjà confronté aux multiples difficultés d'un trafic qui devient inextricable. Car en fait, nous habitons un pays aux dimensions fort réduites mais très peuplé.

Si le trafic engorge nos routes, c'est qu'elles ne suffisent plus. Que l'on en trace de nouvelles, dites-vous.

Mais pourrions-nous continuer à développer indéfiniment notre réseau routier? J'éprouverais personnellement peu de plaisir à parcourir un pays qui ne serait plus qu'un vaste complexe routier. De plus, il ne faut pas l'oublier, les routes mènent toujours quelque part. Le problème est de pouvoir parquer les voitures à destination.

Comprenez-moi bien. Je ne dis pas: supprimons les autos, mais bien: utilisons-les à bon escient, là où cela est possible, et cherchons à créer d'autres possibilités de transport avant que le trafic ne se paralyse et que l'auto particulière ne devienne une source de tracas plutôt qu'un motif de satisfaction...

Il ne faut pas chercher à promouvoir les transports publics par la contrainte. Ceux-ci doivent prouver leur utilité. Celui qui, au temps où il n'y avait pas tellement d'automobiles, trouvait facile et agréable d'utiliser sa voiture pour faire la navette entre son domicile et le lieu de travail, perd aujourd'hui patience parce qu'il n'avance plus et parce qu'il voit le lieu où il peut parquer sa voiture s'éloigner de plus en plus du lieu où il travaille. Il optera spontanément pour le train quand il aura découvert qu'à proximité de la gare desservant son domicile il peut parquer sa voiture sans aucun problème, qu'il trouve dans le train l'occasion de lire chaque jour son journal et qu'à la gare d'arrivée le bus ou le tram lui assure une correspondance immédiate. . . . »



**EUROPABUS 1970**

## LES NOUVEAUTÉS DU PROGRAMME

\* (Organisation routière de grand tourisme des Chemins de fer européens).

208 services touristiques composent le nouveau programme EUROPA-BUS\*: 83 lignes régulières, 98 circuits à prix forfaitaires et 27 excursions; au total 28 services de plus qu'en 1969.

Voici l'essentiel des nouveautés concernant les relations avec la Belgique.

- Dans le programme, à prix forfaitaire, du service Rhine River Route à destination de Munich est compris l'assistance au Jeu de la Passion d'Oberammergau.

Le voyage complet aller et retour se fait en 7 jours.

Départ de Bruxelles les mercredis, vendredis et dimanches du 27 juin au 12 septembre.

- La relation Bruxelles - Paris sera desservie en pleine saison du 4 juillet au 30 août, les samedis au départ de Bruxelles et les dimanches au départ de Paris.

Le trajet se fera dorénavant par Laon et Soissons et non plus par Namur et Reims. La durée du voyage s'en trouvera fortement réduite.

- Départ quotidien dans les 2 sens du nouveau service entre Francfort (M.), Kassel, Göttingen, Brunswick et Berlin.

Ce service est en correspondance avec les 2 lignes Europabus Belgique-Francfort:

1. Bruxelles-Francfort, desservie chaque jour du 26 juin au 11 septembre (départ de Bruxelles à 8 h 45 - arrivée à Francfort à 21 h 30; départ de Francfort à 9 h 00 - arrivée à Berlin à 19 h 00; départ de Berlin à 7 h 30 - arrivée à Francfort à 17 h 30; départ de Francfort à 7 h 00 - arrivée à Bruxelles à 20 h 10).

2. Ostende-Francfort desservie de nuit du 19 mai au 11 septembre (le vendredi au départ d'Ostende et le samedi au départ de Francfort. Départ d'Ostende à 21h 20, de Bruxelles à 23 h 30, Francfort ar. 6 h 00 - dép. 9 h 00 - Berlin ar. 19 h 30. Départ de Berlin à 7 h 30 - Francfort ar. 17 h 30, dép. 23 h 30 - Bruxelles ar. 6 h 00 - Ostende ar. 8 h 00.)

- La relation Belgique - Moyen-Orient est remise en service pendant la période du 20 juin au 12 septembre. Au départ d'Ostende, elle permet d'atteindre Athènes, Istamboul, Beyrouth. En cette dernière ville existent des correspondances pour Kaboul et Koweït.

Départ de Bruxelles tous les samedis, d'Athènes les mercredis, d'Istamboul les mercredis, de Beyrouth les dimanches. Les prix forfaitaires de bout en bout comprennent les frais de transport, d'hôtel et de pension.

Vous obtiendrez au sujet des services Europabus tous les renseignements désirés dans les principales gares et dans les agences de voyages accréditées.

à la veille  
des vacances :  
**UN TRAIN  
EXPOSITION**

Du 27 février au 14 mars 1970, un train-exposition, comprenant plusieurs voitures d'un modèle récent, parcourt la Belgique et séjourne successivement dans les gares suivantes :

Bruxelles-Nord (27/2); Liège-Guillemins (28/2 et 1/3); Arlon (2/3); Namur (3/3); Charleroi (4/3); Tournai (5/3); Courtrai (6/3); Bruges (7/3); Gand (8/3 et 9/3); Anvers (10/3); Louvain (11/3); Hasselt (12/3) et Bruxelles-Midi (13 et 14/3).

Ce train est organisé par la S.N.C.B. conjointement avec Railtour, la Compagnie Internationale des Wagons-Lits et France Tourisme Service, spécialistes dans l'organisation et l'exécution de voyages par rail.

Le train-exposition présente aux visiteurs une abondante documentation sur les différentes formules de vacances offertes par le train et sur les nouvelles relations ferroviaires, vers des centres touristiques.

Le train-exposition est gratuitement accessible au public dans chacune des gares indiquées ci-dessus.

Les visiteurs participent à une tombola qui donne lieu à l'octroi de voyages gratuits en Belgique et à l'étranger.

**AVEC LA CARTE**



**25% DE REDUCTION  
DU PRIX  
POUR LES VOYAGES  
INTERNATIONAUX  
AUX JEUNES VOYAGEURS  
DE 10 A 21 ANS**

La carte Rail Europ Junior  
— est valable pour les voyages internationaux entre les pays suivants: Belgique, France, Pays-Bas, Luxembourg, Suisse, Italie, Espagne, Portugal.  
— peut être obtenue dans les gares.  
— coût: 50 F.  
— valable pendant 3 ans ou jusqu'à la veille du vingt et unième anniversaire du titulaire.  
— pour l'achat de tout billet international pour un voyage entre deux des pays précités au moins.

*La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.*

Editeur responsable: P. SERGYSELS - BRUXELLES.

## A ANVERS

**depuis le 1er février :  
relation ferroviaire  
entre la rive droite  
et la rive gauche**

Un train fait, en effet, la navette entre la gare d'Anvers-Sud sur la rive droite et un point d'arrêt établi entre Zwijndrecht et Beveren sur la ligne reliant Anvers Rive Gauche à St. Nicolas.

Le service est organisé de manière à assurer la correspondance avec le trafic existant.

Il prélude à l'ouverture de la nouvelle relation directe entre Anvers-Central et St. Nicolas.



## réorganisation d'agences commerciales

Le service commercial de la S.N.C.B. se sépare de l'un de ses fidèles collaborateurs. M. Vanderborcht, chef de l'agence commerciale d'Alost depuis 1961, a pris le 1er février une retraite bien méritée.

Ce représentant de la Société nationale, qui n'a cessé d'être aussi votre délégué auprès de notre direction, à exercé ses fonctions avec une compétence et un dévouement qui ont toujours fait la satisfaction tant du Chemin de fer que de sa clientèle.

Les services qu'il dirigeait ont été transférés d'Alost à Gand (9000) — Maria Hendrikaplein 2, téléphone 09/22.71.00 — dans le cadre d'une réorganisation de nos agences.

M. Van der Veken, chef de l'agence de Gand depuis des années, met désormais son expérience au service aussi de notre clientèle de la région d'Alost.

Par la même réorganisation, l'agence de Ciney est fusionnée avec l'agence de Namur. Nos clients de la région de Ciney doivent donc dorénavant s'adresser à l'agence commerciale de Namur, rue Godefroid, 5, 5000 Namur, téléphone 081/230.84. M. Gheude qui était déjà à la tête des deux agences reste donc au service de la même clientèle.



# AUTOS- COUCHETTES



PHOTO F. PUTMAN

## nouveaux services 1970 **BIARRITZ \* LJUBLJANA**

autres destinations  
**en saison** AVIGNON - TOULOUSE - NARBONNE  
BRIGUE - MILAN  
MUNICH - SALZBOURG - VILLACH

**toute l'année** St.-RAPHAEL



CHEMINS DE FER BELGES