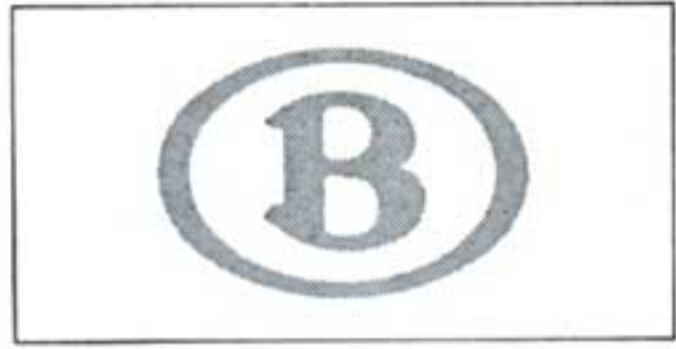
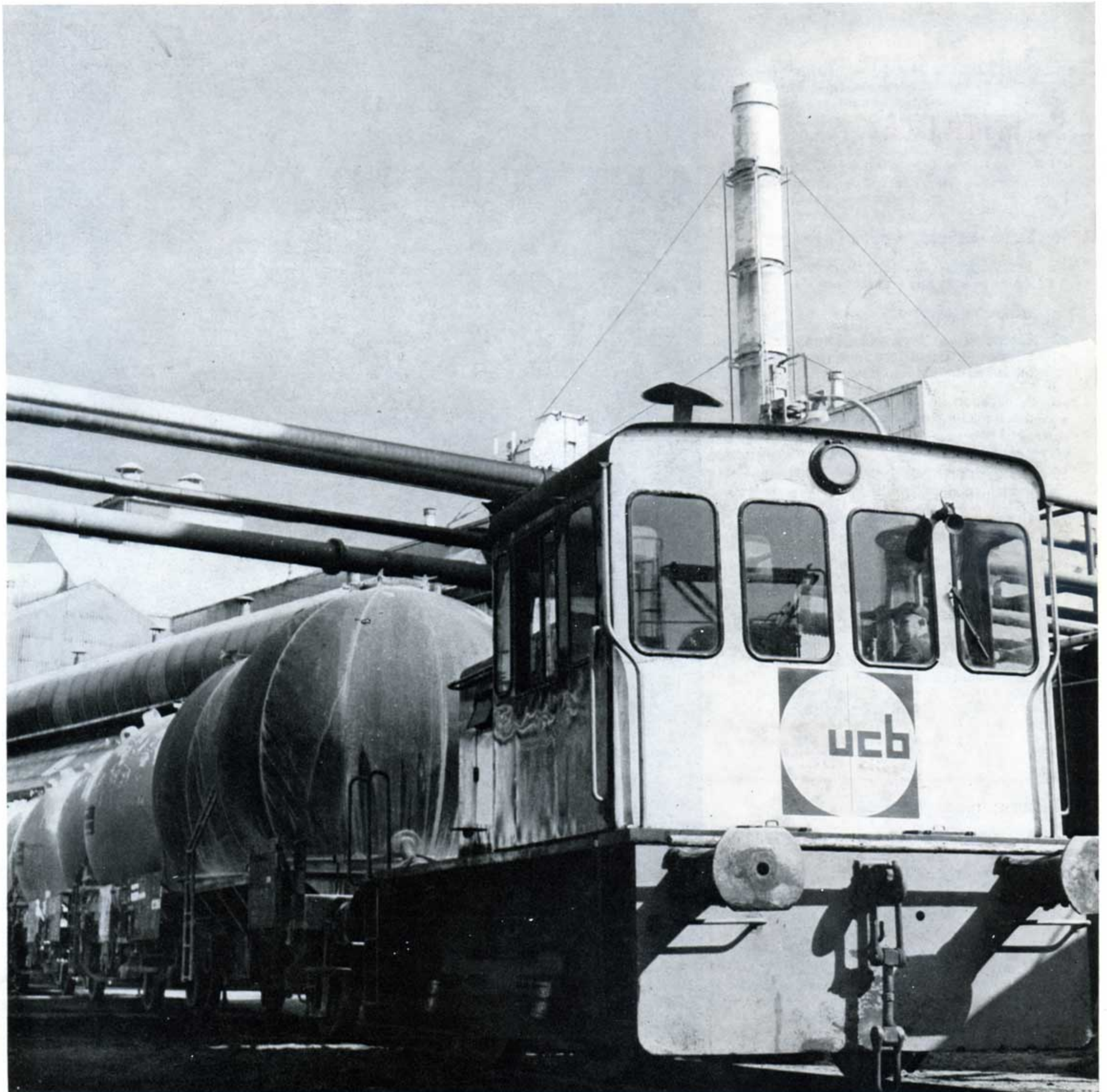


INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique Bimestriel - Numéro 5 - Décembre 1970





SOMMAIRE

Page

- 2 UCB et les chemins de fer
- 6 Les wagons-silos à déchargement par air pulsé sont mis en location
- 7 Nouvelles tarifaires
- 7 Extension de la mécanisation de la taxation et de la facturation en temps différé au trafic interbenelux
- 8 Application de la TVA dans le secteur des transports de marchandises
- 9 TVA à l'importation et l'exportation
- 10 Cartes des réseaux Trains-TEEM, Trans-containers et rail/route
- 12 Horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger
- 16 Jusques à quand l'automobile de papa ?
- 18 Des prix globaux Belgique-Côte d'Azur
- 18 L'abonnement MTB
- 19 Sommaire 1970
- 20 Le Diamant Bruxelles-Hanovre

Rédaction : rue de France, 85
 1070 Bruxelles
 tél. (02)23.80.80 - ext. 2670
 Conception : P Funken - Bruxelles.
 Photos : F. Putman - Bruxelles.
 Imprimerie : s.a. Omega - Anvers.

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.



ET LES CHEMINS DE FER



L'industrie chimique en Belgique

Une très importante expansion a caractérisé ces dernières années le secteur chimique belge. Bien que le territoire soit exigu, notre pays se situe parmi les «grands» de la chimie (10e rang en tant que producteur). En effet, l'industrie chimique belge est principalement axée sur l'exportation, mais elle est en même temps un gros importateur pour ses produits de base.

Le développement en cours pose le problème de l'approvisionnement régulier en matières premières, de l'écoulement de la production toujours croissante et de plus en plus diversifiée et évidemment des transports.

Le rail, grâce à sa régularité, sa rapidité, sa sécurité et sa haute technicité, contribue largement au développement de ce secteur industriel de base, en offrant un service particulièrement bien adapté.

Photo Rentavia s.p.r.l. - Bruxelles.

C'est ce que nous avons voulu montrer par les photos prises dans les installations d'U.C.B., l'une des plus importantes entreprises chimiques de Belgique.

Mais présentons d'abord notre client, qui sous sa forme actuelle est le résultat de concentrations successives.

Structure d'U.C.B.

La société est organisée en 4 divisions, qui disposent chacune de tous les services nécessaires à l'exécution de leurs opérations d'achat, de vente et de production.

1. Division *Produits chimiques* dont 3 usines, situées à Ostende (Zandvoorde), Havré-Ville et Gand (Wondelgem), fabriquent outre des produits de base, minéraux et organiques des produits chimiques intermédiaires'

2. Division *Sidac*, usines à Gand, qui fabrique des pellicules cellulosiques et plastiques (polyéthylène, PVC, polypropylène...).

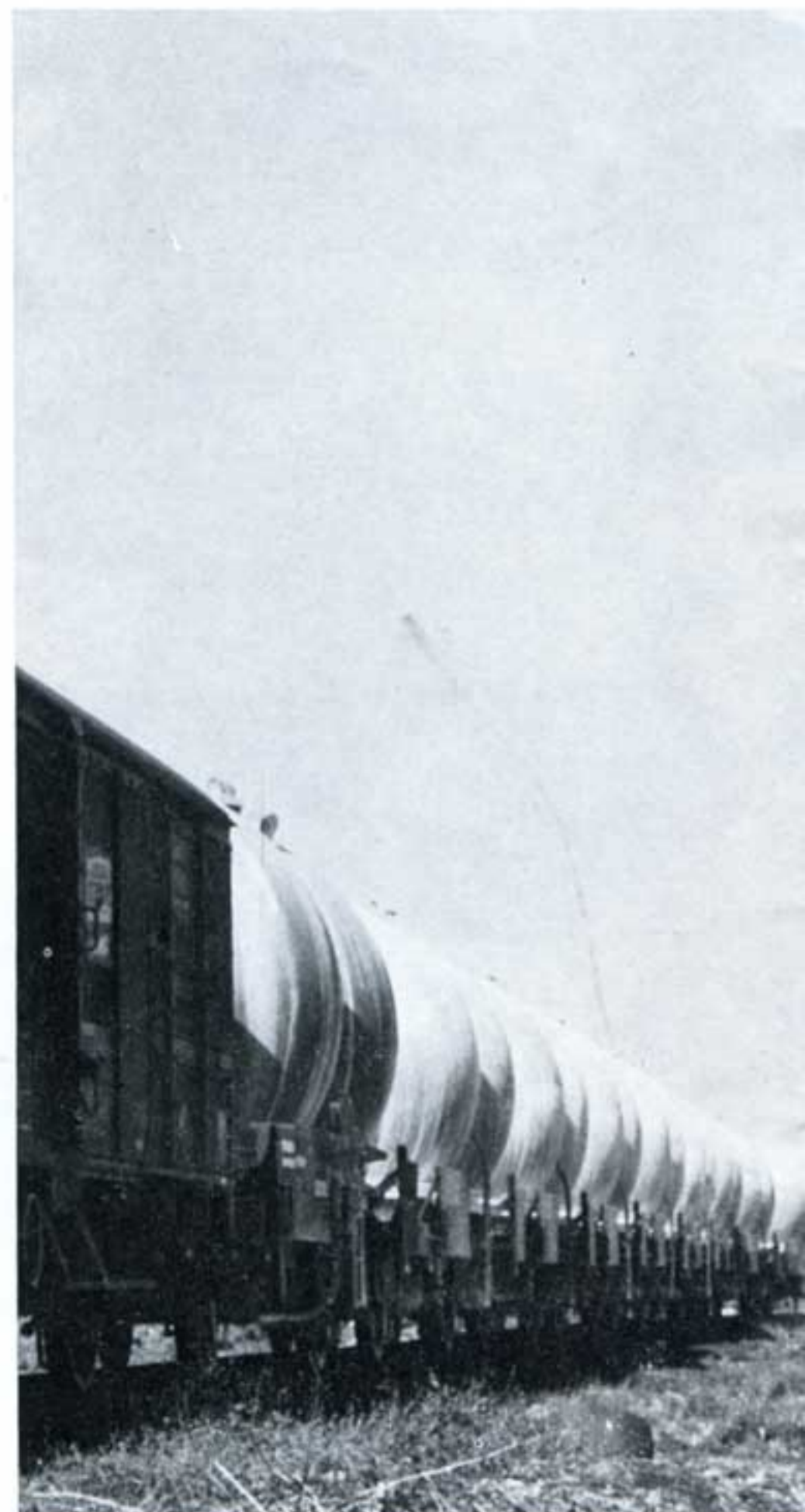
3. Division *„Spécialités chimiques“*, usines à Drogenbos, dont les activités sont axées sur les résines synthétiques et des spécialités destinées à la plupart des secteurs industriels.

4. Division *„Pharmaceutique“*, située à Forest et à Braine-l'Alleud. Elle s'adonne à la recherche et à la production de médicaments de synthèse organique destinés à la thérapeutique des voies respiratoires et des systèmes digestif et cardio-vasculaire.

Ces quatre divisions et l'Administration centrale à Bruxelles occupent ensemble plus de 5 000 personnes, dont plus de 1 500 affectées à des tâches de gestion, de commercialisation, de recherche et d'engineering.

Nous avons eu l'occasion de visiter l'usine chimique d'Ostende (Zandvoorde). Celle-ci est la plus importante de la division « Produits chimiques » tant par son étendue que par la quantité et la diversité de ses productions: plus de 800 personnes y travaillent; elle consomme 550 000 kWh d'électricité par jour et manipule 750 000 tonnes de produits par an dont, à l'entrée, par ordre d'importance des phosphates d'Afrique du Nord, du fuel extra-lourd, du carbonate de soude (Solvay de Couillet), de la craie (d'Harmignies et de Thy-le-Château) et, au départ, des engrais complexes et nitrochaux, des polyphosphates, de l'acide nitrique, de l'ammoniac, des produits organiques de synthèse dont le sel Nylon.

Pour la desserte de leurs installations, les usines de Zandvoorde occupent une position géographique des plus favorables: à proximité de la Mer du Nord, en bordure du canal de Bruges



à Ostende, à quelques centaines de mètres de l'autoroute E 5 et raccordées à la voie ferrée Bruxelles-Ostende.

Les données qui précèdent montrent que la majeure partie des approvisionnements proviennent d'outre-mer. Pour ses transports de masse terrestres, UCB a recours au rail. Le transport ferroviaire offre, en effet, à l'entreprise les meilleures garanties d'un approvisionnement massif et régulier dans le cadre d'une organisation concertée réduisant au maximum les aires de stockage et la stagnation des matières sur le carreau, ce qui diminue les capitaux investis dans les stocks.

Ainsi, des rames de wagons spéciaux de 34 m³ à déchargement pneumatique rapide font la navette de nuit entre les usines Solvay à Couillet et Zandvoorde, alimentant tôt le matin l'usine en carbonate de soude avec la régularité d'une horloge.

Plusieurs dizaines de milliers de tonnes sont ainsi transportées par rail chaque année.

Il existe une deuxième chaîne de transport par rail, elle apporte sur le

raccordement de Zandvoorde plus de 20 000 tonnes de craie en provenance du sud du pays (Harmignies, Thy-le-Château...). Ce service se pratique aussi en wagons modernes à déchargement pneumatique.

Le rythme des chargements et des déchargements peut ainsi être réglé plus aisément. Les frais de manutention peuvent être comprimés grâce à l'utilisation de ce matériel spécialisé et à des installations appropriées. Le temps de déchargement de ces wagons Pneumex de 34 m³ est extrêmement court; il dure environ 50 minutes. D'autres relations ferroviaires d'ampleur moindre se greffent sur l'entreprise.

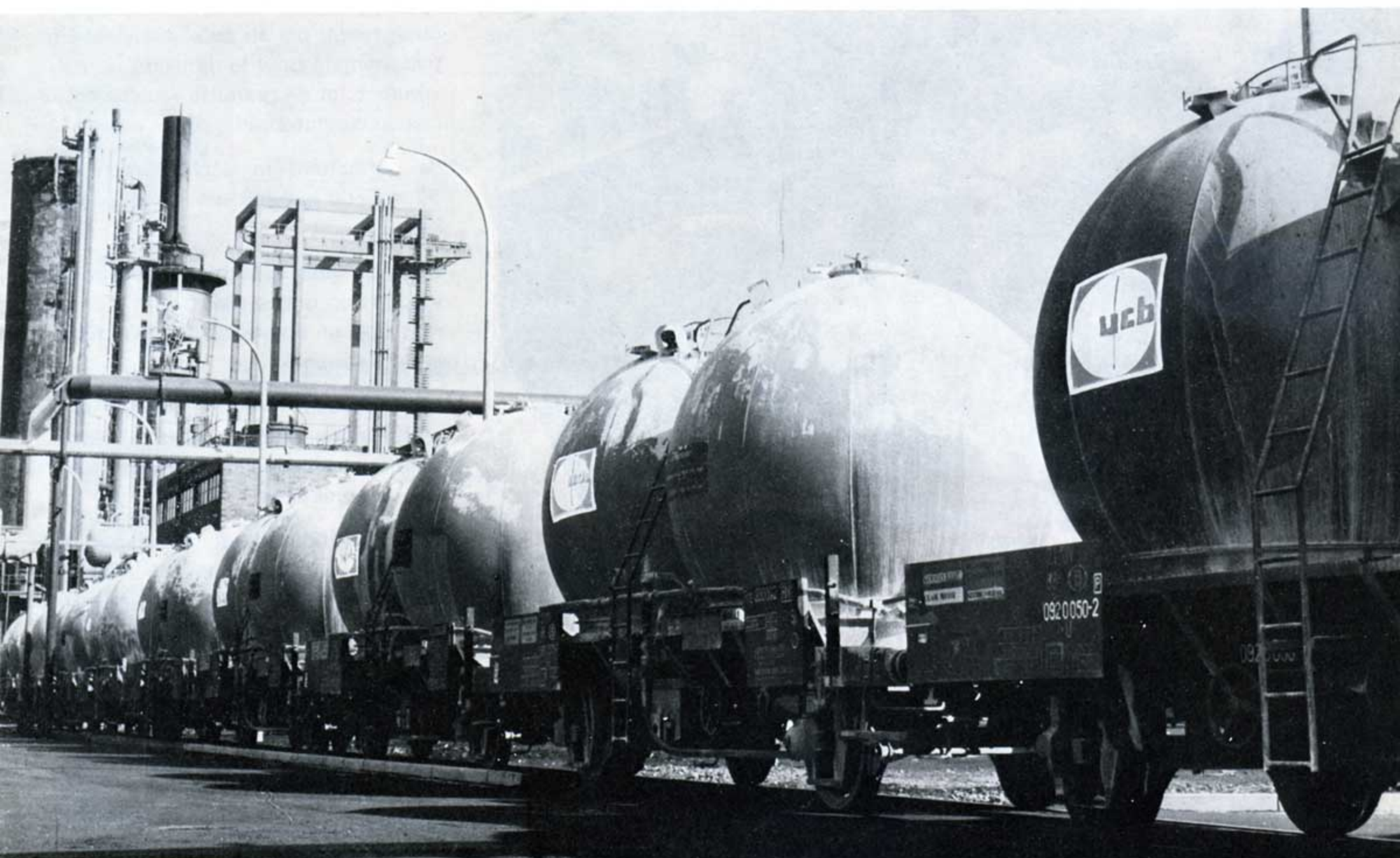
Au cours de l'année 1969 la S.N.C.B. a assuré au total un trafic de près de 100 000 tonnes pour la desserte de l'usine de Zandvoorde.

Comme les autres usines de la division, celle de Zandvoorde a subi de grandes transformations dans le cadre de la politique d'investissement et de modernisation entreprise depuis 10 ans par U.C.B.

Des installations nouvelles y ont été

implantées en remplacement d'autres dont les capacités ne repondaient plus aux exigences du marché.

Ces adaptations sont preuve de vitalité. La S.N.C.B. se félicite d'y contribuer.



les wagons-silos à déchargement par air pulsé sont mis en location

La S.N.C.B. s'est trouvée dans l'impossibilité de satisfaire régulièrement à toutes les demandes de wagons-silos à déchargement par air pulsé, que lui adressait sa clientèle.



Pour mettre fin à cette situation, elle a pris les mesures suivantes :

1. augmentation progressive du parc de cette catégorie de wagons ;
2. mise à disposition des wagons en question sous le régime de la location par contrat.

Le taux de location basé sur le prix de revient est fixé uniformément à 210 F par jour calendrier et par wagon, augmenté de la taxe.

Les wagons loués offrent les avantages des wagons de particuliers (une réduction de 20 % est accordée sur les tarifs ; les wagons sont en permanence à la disposition exclusive du locataire...).

Une taxe minime est perçue pour le retour à vide du wagon loué jusque dans les installations du locataire. A titre d'exemple il est payé pour un retour à vide, sur 100 km, d'un wagon d'une tare de 13 tonnes 12 F x 13 = 156 F.

Rappelons que les wagons-silos à déchargement par air pulsé conviennent parfaitement pour le transport de pulvérulents et de granulés (sables secs, chaux, ciment, soude,...).

Ils permettent le déchargement de 34 m³ de produit en moins d'une heure.

D'importantes entreprises utilisent ces wagons en rames-navettes et s'assurent ainsi un approvisionnement régulier et rationnel.

Les nouveaux wagons sortent progressivement d'atelier. Ils sont aussitôt donnés en location jusqu'à épuisement des disponibilités.

Les demandes sont adressées au chef de gare, au chef de l'agence commerciale, ou directement à la Direction commerciale, bureau 61.51, rue de France 85, 1070 Bruxelles (téléphone 02/23.80.80 - ext. 2661).

La Direction de l'Exploitation, bureau 14.41 - même adresse que ci-avant (téléphone 02/23.80.80 - ext. 2144) fournit les renseignements au point de vue technique.

NOUVELLES TARIFAIRES

Tarifs internationaux pour le transport de céréales

Il y a un an, des tarifs internationaux ont été créés afin de promouvoir les transports de céréales par chemin de fer entre la France et la Belgique (tarif no 9438) d'une part, entre la France et les Pays-Bas (tarif no 9470) d'autre part.

La réédition de ces documents pour la campagne céréalière 1970/71 a été mise à profit pour en améliorer la contenance, en tenant compte de l'expérience acquise au cours de la première année d'application.

Relations inscrites aux tarifs

Pour répondre aux souhaits de la clientèle, les tarifs ont été étendus à de nouvelles relations (addition de départements français et de gares belges et néerlandaises).

Application des prix par rame de 1 000 tonnes

La notion de rame de 1 000 tonnes se substitue à la notion S.N.C.F. de « trains complets ».

— Avis préalable de remise

De manière à permettre à la S.N.C.F. de prendre toutes mesures pour que les rames de 1 000 t soient acheminées en une seule fois, dans les conditions les plus favorables pour la rotation du matériel, les tarifs comportent une clause d'information à la S.N.C.F. (10 jours préalablement à la première remise des envois, 5 jours pour les remises effectuées ultérieurement dans la même relation).

— Cas particulier des relations où les tonnages, pouvant être acheminés en une seule fois, sont inférieurs à 1 000 t.

Pour un petit nombre de gares, au départ notamment des départements du Sud-Ouest (Aude, Tarn, Haute-Garonne...), il n'est pas admis, pour des raisons d'exploitation, que le tonnage à acheminer en une seule fois atteigne 1000 t. Les services de la S.N.C.F. donnent toutes précisions sur le tonnage admis, notamment au moment du dépôt de l'avis préalable. Dans ce cas, il sera cependant fait application des prix par rame de 1 000 t sur le poids réel de l'envoi.

extension de la mécanisation de la taxation et de la facturation en temps différé au trafic interbenelux

Actuellement la taxation et la facturation mécanisées des frais de transport relatifs aux envois par wagons complets sont limitées au trafic intérieur.

A partir du 1er janvier 1971 ces opérations s'étendront au service international interbenelux. Sont concernés par la mesure les trafics au départ de la Belgique à destination du Grand-Duché ou des Pays-Bas et réciproquement.

Le trafic en transit par la S.N.C.B., ainsi que le trafic au départ ou à destination de la Flandre zélandaise sont exclus.

Des modifications qui intéressent la clientèle

L'application de cette technique de traitement entraîne quelques modifications dans les procédés de travail, qui intéressent notre clientèle. En voici les points essentiels.

— *Les documents de transport internationaux* (C 410 et C 412) actuellement en usage restent inchangés et continuent à être utilisés. Toutefois les gares y apposent, lors de l'acceptation, un cachet faisant apparaître qu'il s'agit d'un transport interbenelux. Pour les envois composés de plus de trois wagons, l'expéditeur est invité à joindre à la lettre de voiture une ou plusieurs « liste des wagons », en fonction du nombre de ceux-ci. A cet effet, il utilise un modèle C 402 (modèle du service intérieur).

Les frais de transport ne seront plus indiqués en lettre de voiture, comme ils le sont actuellement, à l'exception des frais accessoires. Ces frais accessoires ont reçu une codification valable pour l'ensemble des réseaux européens (voir notre revue Informations S.N.C.B. no 1 de 1970).

— Taxation

L'opération de taxation n'est déclenchée que lorsque le contrat de transport est terminé.

En cas d'application de tarifs ou

contrats à prix scindés, chacun des réseaux intéressés calculera le montant des frais de transport relatifs à son parcours.

Les envois ressortissant aux tarifs ou contrats à prix établis de bout en bout, sont taxés par le réseau auquel appartient le client « payeur » des frais de transport.

— Facturation

La S.N.C.B. établit la facture dans le courant de la semaine C.

La facture mentionne le détail, par réseau, des frais de transport pris en charge par le client.

La S.N.C.B. distinguera pour son traitement mécanographique deux sortes de clients, comme elle le fait déjà dans le cadre de la taxation en service intérieur :

1

Le client « connu », dont elle possède l'adresse de facturation dans son « fichier central clients ».

Pour ce client, les gares n'interviendront plus dans la perception des frais de transport, même si ce client possède un compte courant auprès d'une gare. C'est la Direction des Finances qui lui fera parvenir hebdomadairement ses factures.

2

Le client « non connu », pour lequel la S.N.C.B. ne possède pas l'adresse de facturation.

Dans ce cas, la gare percevra, au départ (s'il s'agit d'un envoi franco) ou à l'arrivée (s'il s'agit d'un envoi non franco) un montant forfaitaire :

— de 5 000 FB par wagon, si le « client non connu » prend à sa charge le port relatif au parcours total.

— de 3 000 FB par wagon, si ce client prend à sa charge le port relatif au seul parcours S.N.C.B.

Au cours de la semaine C le client « non connu » recevra, via sa gare, une facture par envoi. Le règlement du solde éventuel s'opérera auprès de cette gare.

APPLICATION DE LA TVA

DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

1. Généralités

Les transports de marchandises sont soumis à la TVA — en tant que prestations de services — lorsqu'ils ont lieu dans le pays.

L'article 41 § 1,2° du Code de la TVA prévoit l'exemption de la taxe pour les transports de biens à l'exportation, en transit ou à l'importation. Il convient toutefois de remarquer que s'il y a exemption — en tant que service — à l'importation il y a cependant taxation indirecte; en effet la valeur du transport doit être ajoutée à la valeur du bien pour déterminer sa base d'imposition, lors de la déclaration en consommation dans le pays.

Au même titre que les autres assujettis, la S.N.C.B. sera tenue

— de porter des TVA en compte pour les opérations soumises à taxation;

— d'établir des factures pour les services prestés à sa clientèle;

— de recueillir les informations nécessaires pour l'établissement de la déclaration mensuelle et pour la confection du listing annuel des montants hors taxe et des TVA facturés aux assujettis.

2. Modes de cotation

2.1. *En trafic wagons complets* les prix de transport seront exprimés hors TVA. Les factures établies par voie mécanographique mentionneront les montants hors taxe et les TVA applicables.

— Les expéditeurs habilités à bénéficier d'une clause d'exemption en vertu des articles 39 à 44 du Code, auront la possibilité de faire valoir leur droit en indiquant cette particularité en lettre de voiture (case 6 des documents de transport C 400 et C 405).

L'utilisation des documents de transport internationaux (C 410 et C 412) implique automatiquement l'exemption de la taxation.

Il se peut néanmoins que l'administration fiscale subordonne le droit

d'exemption à la remise d'une attestation par les clients de la S.N.C.B.

2.2. *Pour les envois de détail*, la S.N.C.B. se doit d'adapter ses modes de cotation à la diversité des situations se présentant dans ce domaine d'activités.

Quatre niveaux de prix seront prévus, à savoir :

a. des prix de base exprimés hors TVA (exemple niveau 100);

b. les prix dont question sous (a), TVA incluse (niveau $100 \times 1,18$);

c. les prix dont question sous (a), majorés uniformément de 10 F, calculés TVA incluse [niveau = $(100 + 10 F) \times 1,18$];

d. les prix dont question sous (a) majorés uniformément de 20 F, calculés TVA incluse [niveau = $(100 + 20 F) \times 1,18$].

Ces différents niveaux de prix seront applicables dans les conditions indiquées ci-après en trafic intérieur.

— pour a: envois franco contractuels;

— pour b: envois franco, non contractuels, pour des clients titulaires d'un compte courant S.N.C.B.;

— pour c: envois franco, non contractuels, pour des clients non titulaires d'un compte courant S.N.C.B.;

— pour d: envois non franco de toutes catégories.

En trafic international, ce sont les prix sous a) qui seront perçus lorsque des tarifs directs ne sont pas applicables.

Les clients titulaires d'un compte courant recevront des factures décennales indiquant les montants hors taxe et les TVA portés en compte. Les autres clients pourront également recevoir des factures pour autant qu'ils

en fassent la demande à S.N.C.B.-COLIS (rue du Progrès 80, 1000 Bruxelles).

3. Frais accessoires au transport

Les frais accessoires encourus à l'occasion d'un transport ressortiront en général au même régime fiscal que les frais de transport proprement dit.

4. Renseignements d'ordre général

1. Raison sociale :
S.N.C.B.

2. Adresse unique pour T.V.A.
Avenue Fonsny, 49 A
1060 Bruxelles

3. Nature de l'activité professionnelle :
TRANSPORTEUR.

4. Registre de commerce :
No 22301
Lieu d'immatriculation :
Bruxelles.

5. No T.V.A. : 403 430 522.

6. Niveau de commercialisation :
Fabricant.

7. Service financier :

CCP	1010
SGB	AD/134
BB	A-00-125
Kredietbank	3300/9144
BNB	65.009
Pari Bas	26.562
BL	143623 E
CréditComm.	90931/7-06-311206

8. Telex (Direction Commerciale) :
025 035 RAIBELCOMBRU

9. Téléphone :

Direction C	(02) 23.80.80
Direction F	(02) 18.60.50

T.V.A.

à l'importation et l'exportation

Modalités d'application du code de la taxe sur la valeur ajoutée concernant les exportations et les importations de marchandises.

Rappelons encore brièvement que les frais de transport, en tant que tels, sont exonérés de la T.V.A. à l'exportation, à l'importation et en transit.

En ce qui concerne les marchandises il y a exemption pour le transit et pour l'exportation. L'exportateur peut obtenir le remboursement de la T.V.A. payée en amont, moyennant la production d'attestations et de factures.

Les importations sont passibles de la T.V.A. Il y a lieu d'ajouter au prix d'achat notamment les frais de transport et d'opérations accessoires au transport, depuis le lieu d'expédition à l'étranger jusqu'au lieu de destination dans le pays.

Le texte qui suit donne certaines directives quant à la mise en application du Code de la T.V.A.

1. En vertu des dispositions légales, les assujettis à la T.V.A. sont invités à mentionner le numéro d'immatriculation (précédé, le cas échéant, d'une lettre), qui leur a été attribué pour l'application de cette taxe, sur tous leurs contrats, factures, bons de commande, documents d'expédition et autres documents relatifs à leur activité professionnelle.

2. Ils sont tenus de faire connaître ce numéro à leurs fournisseurs de biens ou de services.

3. L'observation de ces prescriptions revêt une importance particulière pour l'accomplissement des formalités relatives aux exportations et importations de marchandises.

4. Exportations — L'expéditeur est tenu de joindre aux documents requis une copie de facture ou, à défaut, une note d'envoi, sur laquelle figurent :

a. le numéro d'immatriculation (précédé, le cas échéant, d'une lettre), qui lui a été attribué pour l'application de la T.V.A.

b. la position du Tarif des droits d'entrée sous laquelle les marchandises sont rangées.

5. Importations — Le numéro d'immatriculation (précédé, le cas échéant, d'une lettre) doit être mentionné :

a. sur le document prévu pour constater le paiement de la taxe ;

b. sur la copie de facture ou sur le document qui en tient lieu.

Les bulletins 45 et 45bis cessent d'être utilisés.

De nouveaux formulaires dénommés « Documents d'importation » sont créés :

— document 45 a (blanc), pour les assujettis à la T.V.A. et les petits détaillants ;

— document 45 a (jaune), pour les non-assujettis ;

— document 45 b (rose), lorsque l'importation a lieu en franchise de la taxe ;

— document 45 c (vert), pour les importations temporaires de matériel destiné à l'exécution de travaux de toute nature.

En vue de la rédaction des documents d'importation, il est indispensable que, dans leurs instructions de dédouanement, les

destinataires assujettis mentionnent leur numéro d'immatriculation (éventuellement précédé d'une lettre), ainsi que le nom ou la dénomination de leur entreprise tels qu'ils leur ont été indiqués par l'Administration de la T.V.A.

Lorsque l'importation a lieu en franchise de la taxe ou contre paiement de la taxe à un taux réduit, il y a lieu d'indiquer la disposition légale, réglementaire ou administrative en vertu de laquelle cette exemption ou réduction est accordée.

6. Importations des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg.

Les importations par la frontière belgo-luxembourgeoise et par la frontière belgo-néerlandaise font l'objet d'une déclaration verbale, pour autant qu'il s'agisse de marchandises destinées à la consommation.

Une copie de la facture ou, à défaut, un document à désigner par le Ministre des Finances, sera remis à l'appui de la déclaration verbale.

Le destinataire inscrit le montant de la taxe due, dans sa déclaration périodique relative à la période au cours de laquelle ces importations ont été effectuées.

7. Recommandations.

En résumé, il importe donc :

a. pour les expéditeurs, de joindre aux documents d'expédition, une copie de facture ou une note d'envoi sur laquelle figure leur numéro d'immatriculation, ainsi que la ou les rubriques douanières ;

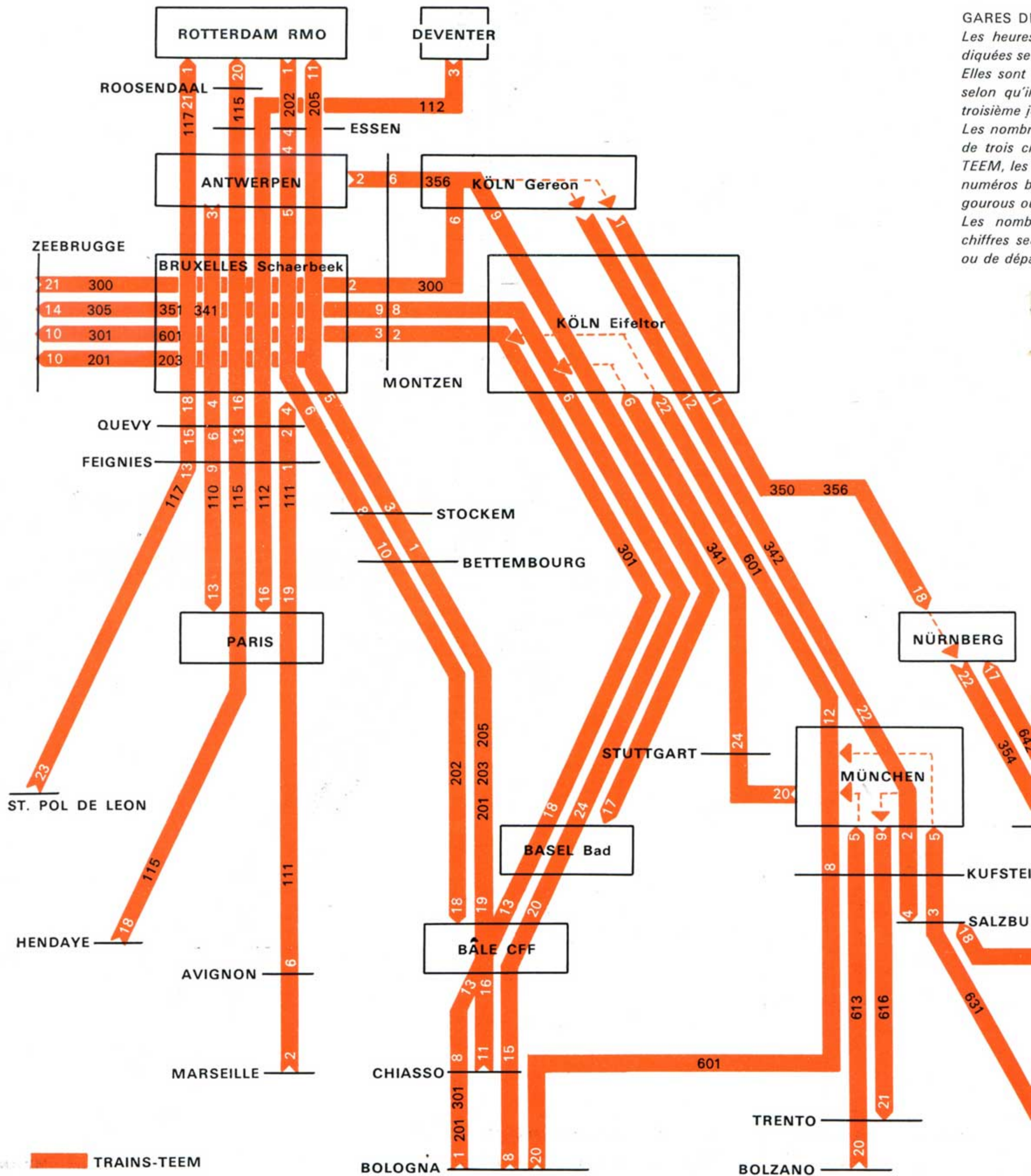
b. pour les importateurs, de communiquer leur numéro d'immatriculation à leurs fournisseurs et de les inviter à mentionner ce numéro sur la copie de facture ou note d'envoi à annexer aux documents de transport.

Cette dernière recommandation revêt un intérêt tout particulier pour les envois en provenance des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg qui, de la sorte, pourraient être libérés d'office dans les gares d'entrée.

Les importateurs désirant profiter de ces avantages voudront bien inviter leurs expéditeurs étrangers à indiquer, dans la case 19 de la lettre de voiture, si les envois sont destinés à être mis en consommation ou s'ils doivent être déclarés sous un autre régime fiscal.

Cartes des réseaux de transport de

TRAINS-TEEM

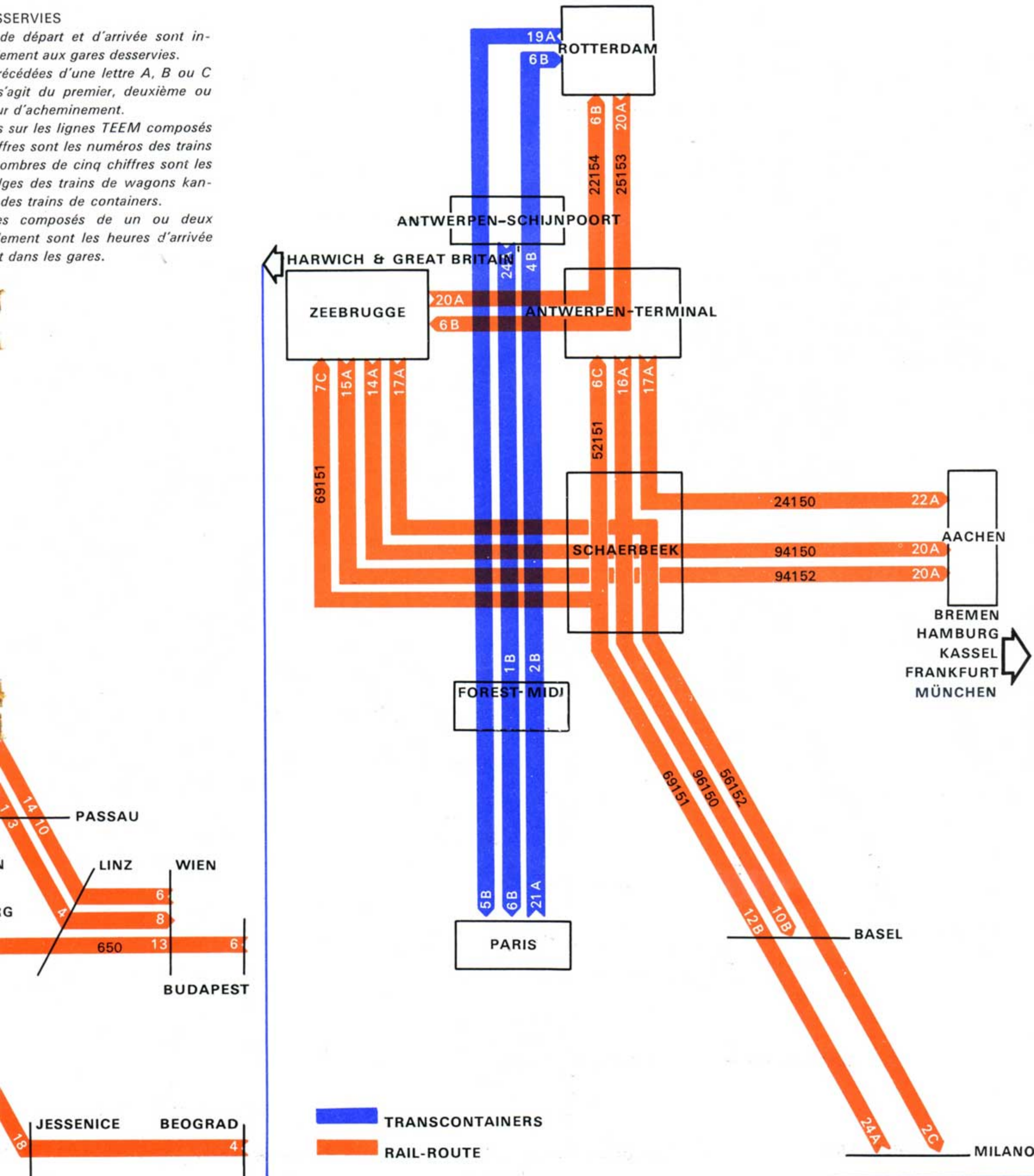


GARES D
 Les heures
 diquées se
 Elles sont
 selon qu'il
 troisième j
 Les nomb
 de trois cr
 TEEM, les
 numéros b
 gourous o
 Les nomb
 chiffres se
 ou de dépa

merchandises de et vers l'étranger

TRANSCONTAINERS & RAIL/ROUTE

SERVICES
 de départ et d'arrivée sont indiqués
 précédés d'une lettre A, B ou C
 s'agit du premier, deuxième ou
 troisième jour d'acheminement.
 Les numéros sur les lignes TEEM composés
 de cinq chiffres sont les numéros des trains
 Les numéros de cinq chiffres sont les
 numéros des trains de wagons kants
 Les numéros de cinq chiffres sont les
 numéros des trains de wagons kants
 Les numéros de cinq chiffres sont les
 numéros des trains de wagons kants



HORAIRES POUR LE TRANSPORT DE MARCH

RELATIONS  TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES

I. VERS LA FRANCE ET LES PAYS AU-DELA

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Quévy	TEEM 110	6	II	TEEM 110	6	II	Bordeaux	4021	6	III
Antw. (Kiel)	20000	1	II								Clermont-Ferr.	44565	7	III
Bruxelles (TT)	10056	1	II								Lyon	44529	6	III
Gent Oost	99106	18	I								Marseille	44631	13	III
Gent (Zeeh.)	94101	19	I								Nantes	4725	6	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Nice	4203	20	III
Essen	TEEM 112	9	II	Quévy	TEEM 112	12	II	TEEM 112	12	II	Toulouse	4419	7	III
											Paris-la-Chap.	49222	13	II

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	H	J
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J				
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Stockem	TEEM 202	8	II	TEEM 202	9	II	Bâle SBB TEEM	49111	17	II
Antw. (Kiel)	21000	1	II								Chiasso	15464	4	III
Bruxelles (TT)	51056	1	II								Milano	5325	6	IV
Gent (O.)	91031	21	I								Roma	5773	3	V
Kortrijk	99256	20	I								Buchs (SG)	5157	8	III
Oostende	94101	19	I								Wien (Matzl.)	1675	19	IV
Zeebrugge	TEEM 300	21	I											

II. VERS L'ALLEMAGNE ET LES PAYS AU-DELA

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Montzen	TEEM 356	4	II	TEEM 5002	5	II	Vers l'Allemagne			
Antw. (Kiel)	21016	22	I								Basel Bad	5006	17	II
Essen	22361	19	I	Montzen	TEEM 300	5	II	TEEM 5006	6	II	München	5042	22	II
Bruxelles (TT)	51056	1	II								Nürnberg	5032	18	II
Gent (O.)	91031	21	I								Furth. i. Wald	6823	6	III
Kortrijk	99256	20	I								Passau	5046	1	III
St.-Niklaas	99255	20	I								Schirnding	5032	21	II
Oostende (Zh.)	94101	19	I											
Zeebrugge	TEEM 300	22	I					Vers et via l'Autriche						
								Brennero via	G 13	12	III			
								Kufstein						
								Budapest via	2173	6	IV			
								Passau						
								Jesenice via	1975	23	III			
								Salzburg						
								Salzburg	5042	4	III			
								Wien	60810	10	III			
								via Passau						
								Vers et via la Suisse						
								Bâle SBB	9094	23	II			
								Chiasso via	14580	6	III			
								Bâle ⁽¹⁾						
								Milano via ⁽¹⁾	1805 L	6	III			
								Bâle-Chiasso						
								Zürich via	5757	6	III			
								Bâle						
								Vers la Tchécoslovaquie						
								Plzen via	7530	10	III			
								Schirnding						
								Praha via	4508	5	III			
								Schirnding						

(1) Exclusivement des périssables.

H = heure J = jour.

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-70. Ils sont susceptibles de modifications.

ANDISES A DESTINATION DE L'ETRANGER

MEILLEURES RELATIONS PAR TRAINS ORDINAIRES



I. VERS LA FRANCE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée	
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		H	J
Essen	28300	12	II	Quévy	28300	16	II	28300	17	II	Avignon	16	III
Antw. (Kiel)	21000	1	II								Bordeaux	13	III
Antwerpen DS	22304	10	II								Châteauroux	13	III
Gent (O.)	90416	22	I								Le Mans	19	III
Oostende	94101	19	I								Lyon G.	18	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	I	Quévy	88346	10	II	88346	10	II	Marseille	2	IV
Bruxelles (TT)	58253	3	II								Nancy	14	III
											Nantes	15	III
											Nice	1	IV
											Paris-la-Chap.	2	III
											Paris La Villette	5	III
											Paris Bat.	6	III
											Perpignan	2	IV
											Rennes	17	III
											Toulouse	15	III
Charleroi	77314	23	I	Jeumont	77338	24	I				Bordeaux	6	III
Liège G.	41031	22	I	»	47308	13	II				Le Mans	4	III
Montzen	47304	20	I	»	47304	2	II				Paris-la-Chap.	13	II
											Rennes	4	III
											Toulouse	7	III
Antwerpen (DS)	Rame	24	I	Mouscron	98328	9	II	81328	11	II	Bordeaux	23	III
Bruxelles (TT)	59252	3	II								Le Mans	19	III
Essen	22321	15	I								Lille	23	II
Gent (O.)	91416	22	I								Lyon	9	III
Montzen	49303	24	I								Marseille	1	IV
Oostende (Z.)	94101	19	I								Paris-la-Chap.	3	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	I								Rennes	17	III
											Roubaix	21	II
				Toulouse	2	IV							
Antwerpen (DS)	Rame	23	I	Stockem	26320	8	II	66352	12	II	Belfort	11	III
Antw. (Kiel)	21000	1	II								Colmar	6	III
Bruxelles (TT)	56308	23	I	»	56308	6	II	66352	12	II	Metz	1	III
Liège (G.)	41023	16	I	»	46349	13	II	66309	17	II	Mulhouse	7	III
Zeebrugge	94341	8	I	»	56308	7	II	66352	12	II	Nancy	5	III
Liège	41023	16	I	Gouvy	44336	3	II	31724	6	II	Strasbourg	4	III
Verviers	44342	21	I										

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-70. Ils sont susceptibles de modifications.

II. VERS L'ALLEMAGNE, L'AUTRICHE ET LES PAYS NORDIQUES

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	Arrivée		
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J		TRAIN	H	J
Antwerpen (DS)	24320	22	I	Aachen RE	24320	6	II				Bremen	5550	24	II
	24324	3	II	Aachen W	24324	11	II				Dortmund (S)	15249	24	II
Antw. (Kiel)	24323	21	I	Aachen RE	24323	12	II				Duisburg	5535	16	II
Bruxelles (TT)	54310	22	I	»	54310	9	II				Düsseldorf (D)	15328	22	II
Charleroi (SQ)	74316	15	I	»	74316	19	I				Essen	15335	18	II
Gent (O)	91416	23	I	»	24324	11	II				Hamburg	5535	24	II
Liège (G)	41023	16	I	Aachen RE	44386	10	II				Hannover	5757	4	III
Kortrijk	84346	21	I	Aachen W	84346	8	II				Münster	15337	24	II
Oostende	94101	19	I	»	24324	10	II							
Zeebrugge	TEEM 300	5	II	»	84346	8	II							
											Göteborg via Putgarden	6164	15	IV
											Göteborg via Trelleborg	6178	3	V
											Kobenhavn (G) via Putgarden	2010	9	IV
											Padborg	17547	24	III
											Stockholm via Putgarden	6030	4	V
											Stockholm via Trelleborg	6002	4	V
											Frankfurt (M)	15814	23	II
											Köln (G)	19054	3	III
											München (S)	18423	9	III
											Salzburg	15255	13	III
											Stuttgart	5430	2	III
											Wuppertal	15281	5	III

III. VERS LES PAYS-BAS

GARE DE DEPART	TRAIN	H	J	GARE FRONTIERE	Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	H	J
					TRAIN	H	J	TRAIN	H	J			
Antwerpen (DS)	22360	14	II	Essen	22360	15	II	22360	16	II	Amsterdam	4	III
											Eindhoven	3	III
Antw. (Kiel)	21002	3	II								Groningen	12	III
Gent (O)	91416	22	I								Leeuwarden	12	III
Oostende	94101	19	I								Nijmegen	5	III
Zeebrugge	TEEM 300	21	II								Oldenzaal	9	III
Mouscron	88375	21	I								Rotterdam Z	2	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
											Utrecht	6	III
											Venlo	7	III
Antw. (Kiel)	21000	1	II	Essen	52100	8	II	52100	8	II	Amsterdam	13	II
Bruxelles (TT)	52100	2	II								Eindhoven	3	III
											Groningen	12	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	5	III
											Oldenzaal	9	III
											Rotterdam Z	11	II
											Rotterdam R.M.O.	13	II
											Utrecht	6	III
											Venlo	7	III
Charleroi	74304	6	I	Visé	44395	12	II	44395	12	II	Amsterdam	12	III
Erquelinnes	74341	4	I								Eindhoven	1	III
											Groningen	9	III
											Leeuwarden	10	III
											Nijmegen	7	III
											Oldenzaal	9	III
											Rotterdam Z	2	III
											Rotterdam R.M.O.	6	III
											Utrecht	4	III
											Venlo	1	III

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-70. Ils sont susceptibles de modifications.

IV. VERS LA GRANDE-BRETAGNE

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																
				Harwich Park Q.		Dover		London (Hither Gr.)		London (Stratford)		Cardiff		Southampton						
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J			
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	59152	3	II																	
Gent (O)	91106	18	I		9	II	16	II					23	II	7	IV	12	IV		
Montzen	41155	2	II																	
Essen	22321	15	I																	
Mouscron	84346	20	I	Oostende																
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	59152	3	II																	
Gent (O)	91106	18	I		15	II			19	II	23	III	2	III	12	III	12	III		
Essen	22321	15	I																	

GARE DE DEPART	TRAIN	EMBARQUEMENT		DESTINATION																
				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburg		Glasgow				
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	
Mouscron	84346	20	I	Zeebrugge																
Quévy	TEEM 111	2	II																	
Bruxelles (TT)	59152	3	II																	
Gent (O)	91106	18	I		9	II	7	IV	4	IV	7	IV	6	IV	6	IV	12	V	7	V
Montzen	TEEM 301	2	II																	
Essen	22321	15	I																	

V. VERS LUXEMBOURG, SAARBRÜCKEN ET BALE

GARE DE DEPART	TRAIN	Arrivée		GARE FRONTIERE	Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	H		J		
		H	J		TRAIN	H	J			H	J			
Antwerpen (DS) Antw. (Kiel)	26320	2	I	Stockem »	26320	8	I	26320 66320	10	I	Bâle SBB Bettembourg Saarbrücken	5031	22	I
	20000	1	I		26320	8	I					66320	10	I
Bruxelles (TT) Zeebrugge	56308	23	I	» »	56308	12	II	66352	12	II	Bâle SBB Bettembourg Saarbrücken	5037	9	III
	94341	8	I		56308	12	II					66352	12	II
Liège (G)	41023	16	I	Gouvy	31724	6	II	31724	6	II	Luxembourg Bettembourg Bâle SBB	31724	9	II
												31724	9	II
												5031	22	II

Les présents horaires sont ceux en vigueur le 1-6-70 Ils sont susceptibles de modifications.

(¹) via Igel

jusques à quand l'automobile de papa ?

Test-Achats, la revue de l'Association des consommateurs, ne mâche pas ses mots. Ses prises de position catégoriques, à l'encontre des « vents dominants » dans divers domaines où elle estimait mis en question les intérêts de ses affiliés, c'est à dire en fin de compte l'intérêt général, ne lui ont pas valu que des amis.

Qui ne se souvient des éclats et réactions provoqués par sa fameuse campagne d'information relative à la pollution de nos plages?

Dans un article de son bulletin de septembre 1970 « Jusques à quand l'automobile de papa? », Test-Achats, avec son franc parler bien connu, analyse les divers aspects du développement de la circulation automobile, ainsi que les facteurs d'autodestruction (sans jeu de mots!) contenus dans son évolution même.

Avec l'autorisation de Test-Achats, nous reproduisons ci-après, à l'intention de nos lecteurs, le texte intégral de l'article



La prospective est, on le sait, ce nouvel art de donner, à des devinettes, des réponses apparemment scientifiques. Elle permet à l'imagination futuriste de se donner impunément libre cours. Que donne-t-elle appliquée aux innovations relatives à l'automobile.*

- 1972 Turbines à gaz naturel liquéfié pour camions.
- 1974 Nouveaux revêtements de route.
- 1975 Moteur à combustion externe.
Station-service pour révision totale simultanée des véhicules.
- 1978 Procédés de récupération sélective pour la dépollution de l'air.
- 1979 Camions à moteur électrique.
- 1980 Automatisation du trafic automobile dans les villes.
Voitures à moteur électrique.
Turbines à gaz pour voitures.
- 1985 Automobiles sans entretien.
Autoroutes automatisées.
- 1988 L'acier n'est plus le matériau principal des automobiles.
- 1995 Voitures sans conducteur sur autoroutes automatisées.
- 2075 Automobiles à l'épreuve des accidents.

Une seule chose est sûre : aucun de ceux qui lisent ceci n'aura l'occasion de vérifier la dernière prédiction. Mais le plus étonnant est sans doute qu'il faille et que l'on puisse prédire d'aussi nombreuses et d'aussi radicales améliorations. Pourquoi vouloir soudain améliorer un ustensile qui n'a pratiquement plus évolué depuis vingt ans ? Comment pouvoir prédire les inventions scientifiques qui permettront dans dix ou vingt ans de résoudre des problèmes qui paraissent aujourd'hui insolubles ?

* Selon « Expansion » mai 1970.

La réponse à ces deux questions est simple : il n'y a pas grand chose à « inventer » pour réussir ces tours de forces promis. Rien dans le domaine des sciences fondamentales, seulement l'application soigneuse de principes déjà connus.

Qu'attend-on ?

Que le besoin économique s'exprime. Pour l'auto, ça n'a jamais été la science qui a été en retard sur les besoins économiques mais bien l'économie qui n'a jamais tiré un plein profit de ce qui était disponible, techniquement parlant. Par rapport à nos besoins économiques et à nos possibilités techniques, l'auto de papa est devenue un monstre archaïque, à ce point dépassé par l'évolution qu'elle est menacée d'une extinction totale sous sa forme actuelle.

Comment et pourquoi a-t-on abouti à cette stagnation du progrès ? C'est que l'automobile dans la version mise au point en 1950 satisfait pleinement les désirs de trois puissants groupes de producteurs : les fabricants d'automobiles qui jouissent d'un marché en expansion annuelle de 10% sans avoir à se fatiguer ; les producteurs d'acier dont la production est pléthorique ; les producteurs pétroliers que ne demandent pas mieux que de vendre chaque année un océan d'essence. Le consommateur n'a même pas aperçu qu'on ne lui laissait pas le choix ni entre les transports publics et les transports privés, ni entre une progression ou une stagnation technique de l'automobile. L'automobile de papa est devenue à juste titre le symbole d'une société de consommation, c'est-à-dire où on laisse à quelques intérêts particuliers le droit de diriger la consommation.

CAR ENFIN QU'EST-CE QUE L'AUTOMOBILE DE PAPA ?

D'abord une redoutable tueuse d'hommes. Dans un pays « développé » (?) chaque citoyen a une chance sur deux dans sa vie d'être gravement blessé lors d'un accident d'automobile et une chance sur cent d'en mourir. Et la voiture de l'avenir fera également des morts. Alors que les Etats-Unis ont perdu plus de quarante mille hommes au Vietnam, ces morts violentes sont moins nombreuses que celles causées par l'automobile dans le même temps. L'auto est un moyen de transport infiniment plus dangereux en fait que l'avion alors que celui-ci présente en soi des risques plus graves. Mais on ne devient pilote d'avion qu'au terme d'une sévère sélection portant autant sur le physique et l'intelligence que sur l'équilibre psychologique. Par contre, la route est encombrée de conducteurs, meurtriers potentiels, qui ne réussiraient pas un examen sérieux. Mais un tel examen éliminerait trop de clients ; dans leur aveuglement les producteurs vont du reste

jusqu'à spéculer sur cette inconscience ou cette agressivité.

Les slogans publicitaires présentent la voiture non pas comme un véhicule mais comme un attribut viril. Les courses et rallyes fascinent les foules par le danger mortel qu'elles comportent : ce sont au fond des combats de gladiateurs où de temps en temps un spectateur écope. En un mot, l'auto de papa présenterait ce seul inconvénient d'être meurtrière, qu'il suffirait à la bannir.

Du reste ceux, qui ne sont pas tués violemment, n'en sont pas moins menacés. L'auto est en effet un remarquable instrument de pollution. D'une part, par l'oxyde de carbone gaz mortel à doses relativement basses (2 pour mille), mais qui engendre déjà l'anémie à des doses très faibles (quelques dix parts par million). L'idée que l'on puisse mettre en circulation cette machine à gaz sur nos routes est proprement aberrante dès lors que l'on admet l'idée démocratique que tout le monde a le droit d'en disposer.

D'autre part, l'auto est une source de bruit telles que des quartiers entiers des centres urbains se dégradent et sont abandonnés. Nous reviendrons plus tard sur cet aspect polluant de l'auto qui peut se résumer en une formule lapidaire : « l'automobile tue la ville ». Enfin, d'un point de vue économique global, l'auto constitue un gaspillage. Tout d'abord un gaspillage dans les investissements en matériel roulant : 2 millions de véhicules en Belgique qui doivent représenter environ 150 milliards, à amortir en cinq ans.

Soit dit en passant il y a peu d'équipements qui sont aussi vite périmés qu'une auto : accepteriez-vous de remplacer votre chauffage, votre frigo ou votre cuisinière tous les cinq ans ? L'auto de papa est délibérément fabriquée de façon à ne pas durer, de façon à assurer une activité régulière à quelques producteurs. Techniquement, il est possible de fabriquer des autocars, des camions ou des jeeps capables de rouler plusieurs centaines de milliers de kilomètres. Pourquoi pas des autos ?

Gaspillage aussi dans l'infrastructure. Une ligne de chemin de fer à double voie, nécessitant neuf mètres d'emprise, permet de transporter dans chaque sens 50.000 voyageurs à l'heure.** Pour assurer ce même trafic en voitures, avec une occupation moyenne par auto de 1,5 personnes, il faut une autoroute de 150 mètres de largeur. Toute autoroute que l'on construit l'est, au détriment d'un moyen

** Note de la rédaction de Informations S.N.C.B. : l'auteur a voulu dire « 50.000 voyageurs à l'heure, dans les 2 sens réunis » et non « dans chaque sens ». Ce doublement involontaire n'était nullement nécessaire à sa démonstration.

de transport collectif. Toute automobile, qui circule dans les rues d'une ville, occupe le tiers de la place nécessaire à un autobus : une personne exige pour son confort la place de trente autres. L'engorgement de la voirie ralentit le trafic des autobus, en diminue l'occupation, en augmente le déficit. Or il faut de toute façon des transports publics pour déplacer ceux qui ne peuvent pas conduire. Dès lors un investissement obligé de la communauté est sous utilisé.

Le tout n'est pas de rouler, il faut encore pouvoir s'arrêter. Il faut autant de place pour parquer la voiture d'un travailleur que pour permettre à celui-ci de travailler à son bureau ou à sa machine-outil. Le coût des bâtiments industriels et commerciaux en est donc majoré d'un pourcentage impressionnant.

Ces deux derniers problèmes — route et parking — avaient été voilés dans la mesure où une faible circulation automobile peut utiliser la voirie existante pour rouler et se parquer. Mais lorsqu'on tend vers la situation où il y a une voiture pour deux habitants (taux des E.U.), chaque nouvelle voiture mise en circulation exige en investissements supplémentaires, un garage dans le domicile, un parking au lieu de travail, plus quelques mètres de route ou quelques centimètres d'autoroute. C'est cher, très cher et malgré les déficiences de l'infrastructure actuelle beaucoup de ménages dépensent plus de 10% de leurs ressources pour l'auto, ce monstre.

L'auto de papa avait un avantage. C'était un moyen de transport « souple ». Sans attente, sans horaire imposé, sans correspondance, on allait et venait où l'on voulait. C'était vrai. Ce ne l'est plus et ce le sera de moins en moins. Chaque automobiliste nouveau diminue un peu la liberté des autres. Au retour de chaque vacances, on constate que le chemin entre la maison et le travail s'est allongé non pas en kilomètres mais en minutes. Et puis un jour on se rend compte qu'à pied on va plus vite qu'en voiture. Ce jour-là l'automobile de papa n'est plus qu'une tradition dénuée d'utilité. Et l'on peut se mettre à réfléchir. Par exemple à un véhicule, éventuellement communautaire, sans bruit, sans fumée, sans entretien, sans dangers.

Avec un peu de chance découvrirait-t-on le train et le métro ?

Nous n'ignorons pas que certains consommateurs auront du mal à admettre cet article : il est tellement contraire aux idées généralement admises.

Cependant si les consommateurs ne parviennent pas à comprendre l'importance pour eux de certains biens « collectifs » (tant au niveau du service qu'au niveau du coût) le progrès économique risque de n'être qu'un leurre : face à une abondance toujours plus grande de biens secondaires ils seront chaque jour davantage privés des biens essentiels.



des prix globaux Belgique - Côte d'Azur

La personne qui voyage en wagon-lit paie son billet de chemin de fer et un supplément pour sa place en wagon-lit, chacun d'eux étant fonction de la distance parcourue. Le voyageur, en outre, consomme son petit déjeuner avant de quitter le train.

En accord avec la Compagnie internationale des Wagons-Lits et du Tourisme et les Chemins de fer français, la S.N.C.B. a fixé à partir du 1er novembre des prix globaux forfaitaires pour cet ensemble de dépenses sur la relation Belgique - Côte d'Azur.

Ces prix sont invariables, quel que soit le point de départ en Belgique et pour des destinations comprises entre Marseille (inclus) et Vintimille (inclus). Selon le compartiment wagon-lit exigé, ils s'étagèrent comme suit :

— wagon-lit touriste (3 lits par compartiment)	1.960 FB
— wagon-lit double (2 lits par compartiment)	2.595 FB
— wagon-lit single (1 lit par compartiment)	3.420 FB

En Belgique les billets à prix globaux ne sont pour le moment émis que par les agences de voyage agréées par la CIWLT. Dans un proche avenir, ils seront en vente aussi dans certaines gares importantes.

L'abonnement MTB

*l'abonnement valable pour
le tram (métro), le train et le bus
dans l'agglomération Bruxelloise.*

Les Chemins de fer belges, les Chemins de fer vicinaux et la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (STIB) émettent en commun de nouveaux abonnements, valables sur l'ensemble de leurs réseaux dans l'agglomération bruxelloise.

Il existe 3 types d'abonnements :

- annuel, valable pendant 12 mois calendrier,
- mensuel, valable pendant 1 mois calendrier,
- hebdomadaire, valable du lundi au dimanche.

Ces titres de transport peuvent être utilisés un nombre illimité de fois pendant leur validité. Ils sont délivrés sur présentation d'une carte de légitimation, pourvue d'une photo du titulaire et sont donc strictement personnels.

<i>Durée de validité</i>	<i>Prix</i>	<i>Lieu de vente</i>
1 an	5.500 F	— siège de la S.T.I.B. Avenue de la Toison d'Or, 15 1040 Bruxelles.
1 mois	500 F	— gares S.N.C.B. de l'agglomération bruxelloise — points de vente de la S.N.C.V. et de la S.T.I.B. — siège de la S.T.I.B.
1 semaine	125 F	— gares S.N.C.B. de l'agglomération bruxelloise — points de vente de la S.N.C.V. et de la S.T.I.B.

La carte de légitimation peut être obtenue dans les points de vente précités.

SOMMAIRE 1970



Numéro 1

S.N.C.B.-COLIS et l'approvisionnement des grands magasins - Lorsque vous changez d'adresse, p. 2 / Codes pour désigner les frais sur les lettres de voitures internationales, p. 8 / Transit communautaire, p. 10 / Les réformes de structure des tarifs de transport par wagons complets - Un terminal pour transcontainers en Suisse - Envois à l'exportation remis au transport sans documents réguliers ou complets, p. 11 / Les wagons de particuliers, p. 12 / La S.N.C.B. aussi à votre service, p. 19 / Les trains autos-couchettes, p. 20 / Le trafic dans les agglomérations, p. 21 / Europabus 1970, p. 22 / A la veille des vacances : un train-exposition - A Anvers : relation ferroviaire entre la rive droite et la rive gauche - La carte RAIL EUROP JUNIOR - Réorganisation d'agences commerciales, p. 23 / Trains Autos-couchettes : Biarritz-Ljubljana etc., p. 24



Numéro 2

Les chemins de fer belges et les transcontainers. Un nouveau terminal (O.C.T.) à Zeebrugge, p. 2 / En vue des vacances, p. 4 / Les excursions organisées par les chemins de fer belges, p. 5 / Trafic en transit communautaire 1. Précisions sur la façon de remplir les documents, 2. Premier pas vers la libre circulation des marchandises - Immatriculation des wagons particuliers, p. 7 / Vacances Raitour et F.T.S., p. 9 / Les améliorations du service « voyageurs », p. 10 / Encombrement des voies des gares de Bruxelles T.T. et Bruxelles-Entrepôt pendant la période des congés payés - Augmentation des frais de chômage à la suite de la pénurie en matériel de transport - Expédition vers le Grand-Duché de Luxembourg - Aux Etats-Unis : à la veille d'un renouveau dans le transport des voyageurs, p. 11 / Moitié prix pour tous, p. 12



Numéro 3

Les Chemins de fer belges en 1969, p. 2 / Améliorations de service, p. 5 / Au centre routier de Gand Est : trainage aérien pour la manutention de la messagerie, p. 6 / Le transport des produits dangereux, p. 8 / Pour les voyageurs des trains autos-couchettes - Le prix du temps perdu, p. 12 / Dédouanement des marchandises en France, p. 13 / Tarif général européen pour le transport de marchandises - Livret-indicateur pour l'acheminement en service international des marchandises par wagons complets (L.I.M.) - Envois de détail (en petite et grande vitesse) vers la République fédérale d'Allemagne, p. 14 / Changement d'adresse de la Direction commerciale - L'agence commerciale de Charleroi change de numéro de téléphone - Représentation générale de la Deutsche Bundesbahn - L'agence commerciale de Bruxelles change d'adresse, p. 15 / En wagons-lits avec un billet de 2e classe, p. 16



Numéro 4

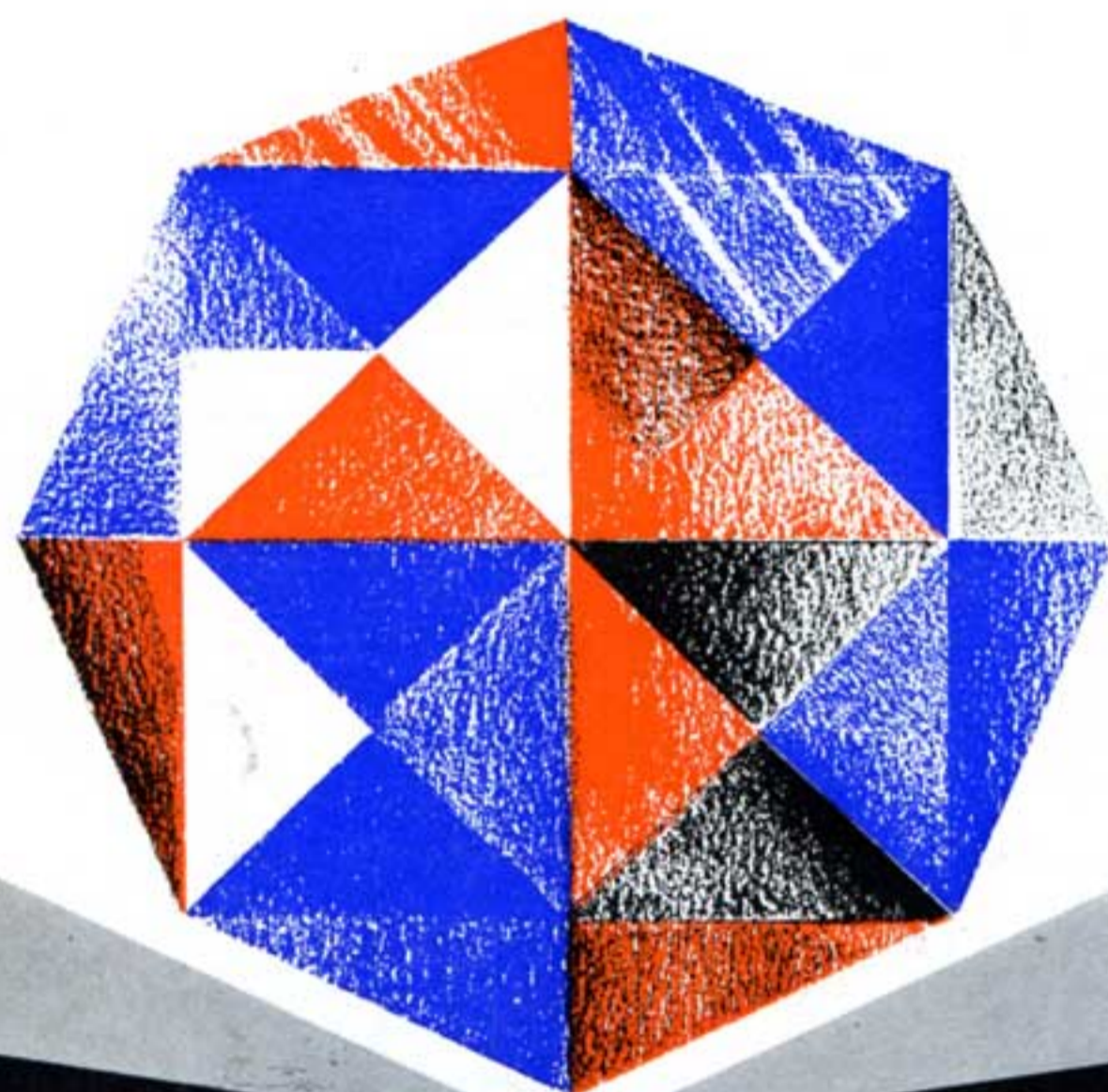
Le transport combiné Rail-Route, p. 2 / La Société T.R.W., p. 9 / Trains complets pétroliers vers les centrales électriques, p. 10 / Décimalisation de la monnaie britannique - Adresse de la représentation générale des chemins de fer néerlandais à Bruxelles - Adresse de la Direction Commerciale des chemins de fer belges (sauf S.N.C.B.-COLIS) et d'autres Directions - A propos de la T.V.A. ; Renseignements relatifs à la S.N.C.B., p. 13 / 20ème anniversaire de la Société INTERFRIGO - Un club TEE en gare de Bruxelles-Midi, p. 15 / Wagons désaffectés offerts en location, p. 16 / Le « Gril Express », le wagon-restaurant « libre service », p. 17 / Une multitude de formules ferroviaires pour vos vacances d'hiver 70/71 - F.T.S. vous présente, p. 18 / Le programme Raitour, p. 19 / Vacances de neige RAILTOUR, p. 20



Numéro 5

UCB et les chemins de fer, p.2 / Les wagons-silos à déchargement par air pulsé sont mis en location, p. 6 / Nouvelles tarifaires - Extension de la mécanisation de la taxation et de la facturation en temps différé au trafic interbenelux, p. 7 / Application de la TVA dans le secteur des transports de marchandises, p. 8 / TVA à l'importation et l'exportation, p. 9 / Cartes des réseaux Trains-TEEM, Transcontainers et rail/route, p. 10 / Horaires pour le transport de marchandises à destination de l'étranger, p. 12 / Jusques à quand l'automobile de papa ?, p. 16 / Des prix globaux Belgique-Côte d'Azur - L'abonnement MTB, p. 18 / Sommaire 1970, p. 19 / Le Diamant Bruxelles-Hanovre, p. 20.

TEE diamant



**bruxelles
hanovre
en 5 h.**



Bruxelles Midi 8.23 Hanovre 13.25



Chemins de Fer Belges