

INFORMATIONS

SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique bimestriel - Numéro 4 - Octobre 1971





M. BRUYERE, inspecteur en chef adjoint au directeur commercial, atteint par la limite d'âge, nous quitte le 1er novembre, après avoir consacré plus de 42 années au service des Chemins de fer belges et de leur clientèle.

Il est entré à la S.N.C.B. en 1929.

Après s'être distingué dans les fonctions de secrétaire commercial, il est appelé le 1er avril 1961 à diriger la division internationale des marchandises en qualité d'inspecteur principal.

Promu inspecteur en chef, le 1er novembre 1965, il prend la direction de l'ensemble du service de transport des marchandises de la Direction commerciale.

Doué des qualités qui font les vrais dirigeants et travailleur infatigable, il est nommé adjoint au directeur commercial en 1969.

M. BRUYERE a consacré au cours de sa carrière une part importante de son temps aux travaux de l'Union internationale des Chemins de fer pour l'élaboration de solutions européennes aux problèmes des transports internationaux de marchandises.

Notre clientèle appréciera que la Société nationale des Chemins de fer belges lui exprime ici sa reconnaissance et sa fierté.

Son départ donnera lieu à une révision de la structure de la Direction commerciale, dont nous entretiendrons nos lecteurs dans notre prochain numéro.

LE TRANSPORT

les fuels extra-lourds

SOMMAIRE

Page

- 2 Le transport des produits pétroliers
- 2 Les fuels extra-lourds
- 6 Les produits pétroliers blancs
- 8 Des trains complets réguliers de fuel extra-lourd entre Rotterdam et Amersfoort
- 10 Où vous adresser pour vos transports de produits pétroliers ?
- 11 Pas de wagons complets sans documents de transport et de douane
- 11 Charge des wagons
- 11 Livret indicateur des trains de marchandises internationaux
- 12 Vacances de neige avec Railtour
- 13 L'hiver en France avec F.T.S.
- 14 Emplacements industriels
Séjours à Spa
- 15 Améliorations dans les relations ferroviaires Belgique-Allemagne
- 15 Schaerbeek-Avignon en train autocouchettes même l'hiver

Rédaction : rue de France 85
1070 Bruxelles
tél. (02)23.80.80 - ext. 2670

Photos : F. Putman
Pressefoto Pfeiffer
Auxiliaire
Algeco

Conception : Paul Funken - 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.



L'industrie contemporaine dévore d'énormes quantités d'énergie. Il en résulte d'importants mouvements de transport. Prenons les centrales électriques : dans un passé encore récent, l'essentiel de leur approvisionnement provenait, en Belgique du moins, de la houille. Actuellement, elles utilisent des fuels extra-lourds. Les chemins de fer, qui ont joué un rôle fondamental dans le transport des combustibles solides, se sont adaptés aux conditions nouvelles des activités industrielles et peuvent maintenant transporter régulièrement les hydrocarbures lourds.

Le cadre du problème.

Le passé

Il n'y a guère, la S.N.C.B. jouait encore un rôle accessoire dans le transport de fuel à destination de l'industrie belge. Cette situation s'explique.

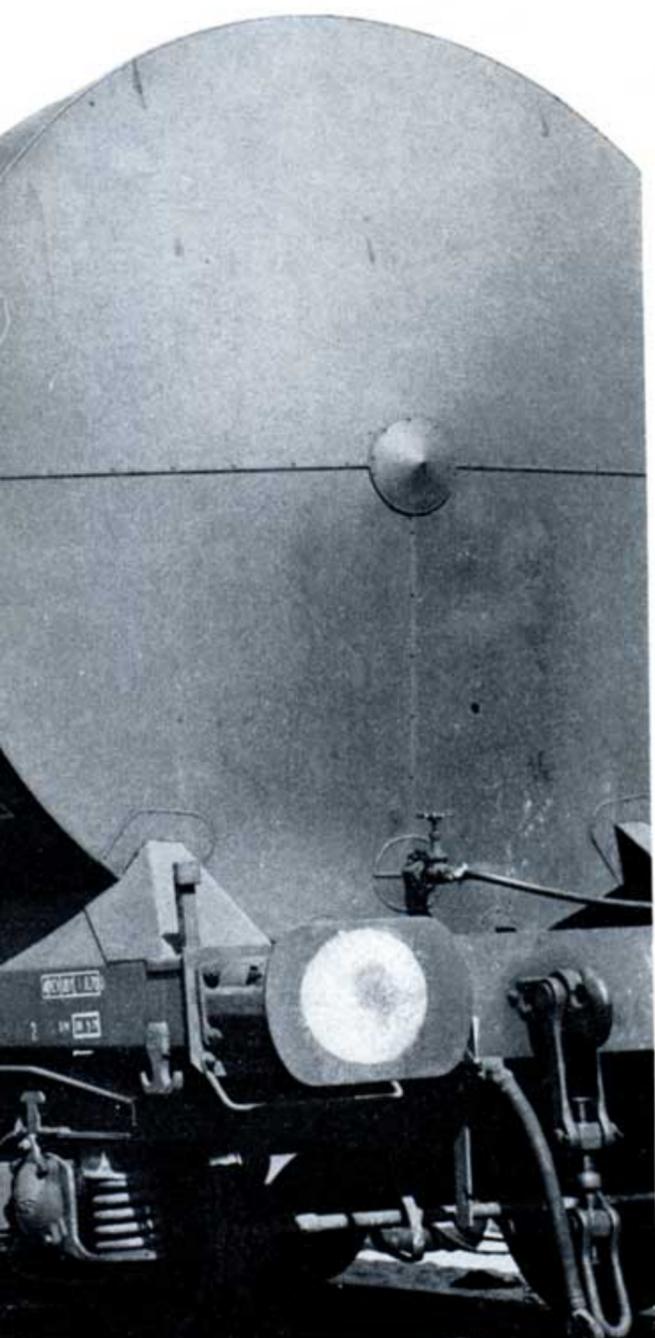
L'organisation de distribution des sociétés pétrolières était essentiellement axée sur l'approvisionnement de la clientèle, soit directement par camion ou par allège, soit en passant par l'intermédiaire de dépôts établis sur une voie d'eau.

Fer trop cher

Le recours aux wagons-citernes de

DES PRODUITS PÉTROLIERS

Chargement dans les installations R.B.P. à Anvers.



Centrale électrique Intercom de Ruien.

type classique était onéreux pour le destinataire, qui devait prévoir le réchauffage des wagons avant de pouvoir en effectuer la vidange, et aussi pour le propriétaire des wagons, qui n'obtenait de ce fait qu'un faible rendement de son matériel.

L'évolution vers les consommations massives est relativement récente et le problème des approvisionnements a été d'abord résolu en fonction de l'organisation existante, sans tenir compte des possibilités de transport.

Le présent

Cependant les trafics de fuel offrent toutes les caractéristiques propres à faire valoir la technique ferroviaire: c'est un transport de masse, régulier, effectué entre producteur et consommateur raccordés, comme les transports de minerais, de coques, de fonte en fusion, par exemple.

Des wagons calorifugés.

Le fuel extra-lourd est un hydrocarbure épais. Il ne présente la fluidité nécessaire à sa manipulation

que lorsqu'il atteint au moins 55°, température à laquelle les chemins de fer, s'ils veulent en assurer le transport, doivent pouvoir le livrer à destination.

Matériel adéquat

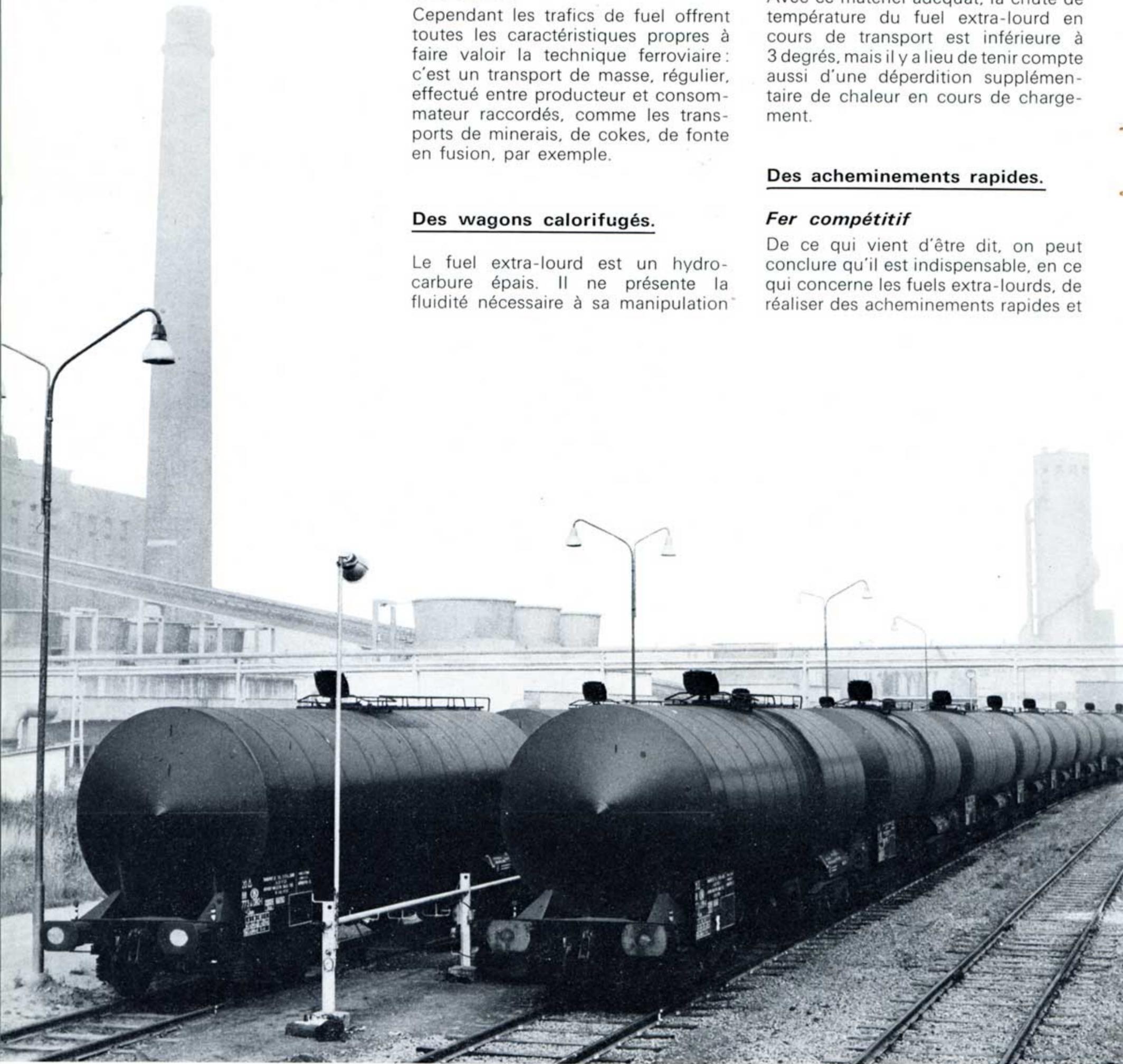
Il fallait donc pouvoir affecter à ce trafic des wagons-citernes calorifugés, susceptibles de limiter la déperdition de chaleur en cours de transport, afin de ne pas imposer aux destinataires des dépenses excessives de réchauffage et d'obtenir une meilleure utilisation d'un matériel coûteux.

Avec ce matériel adéquat, la chute de température du fuel extra-lourd en cours de transport est inférieure à 3 degrés, mais il y a lieu de tenir compte aussi d'une déperdition supplémentaire de chaleur en cours de chargement.

Des acheminements rapides.

Fer compétitif

De ce qui vient d'être dit, on peut conclure qu'il est indispensable, en ce qui concerne les fuels extra-lourds, de réaliser des acheminements rapides et



réguliers. La meilleure formule consiste même à organiser la rotation complète des wagons (chargement - aller - déchargement - retour) dans le délai de 24 h. Un tel cycle, extrêmement court, permet de comprimer sensiblement le prix de revient et est parfaitement réalisable pour des relations directes par trains complets, entre les raffineries et les centrales électriques, par exemple.

D'autres formes d'acheminement peuvent être envisagées, comme la mise en circulation de trains complets directs vers des gares d'éclatement, qui desservent, par une répartition subséquente, plusieurs entreprises consommatrices raccordées au réseau ferroviaire. Dans ce cas la S.N.C.B. s'efforce d'obtenir deux, voire trois rotations complètes par semaine.

Régularité, sécurité

Faut-il signaler ici que l'acheminement par la voie ferrée comporte, en ordre principal, l'avantage d'une grande régularité toute l'année durant. Cette condition est indispensable, dans le cas des transports de masse, à la rationalisation de la manutention tant chez l'expéditeur que chez le destinataire.

En outre, une desserte massive et régulière permet au consommateur d'assurer la marche normale de son entreprise avec un stock de sécurité réduit.

Les installations terminales.

La réception des hydrocarbures par fer ne va pas sans un minimum d'installations appropriées. Grosso modo, il faut une pompe et ses accessoires et, en ce qui concerne les produits noirs, des canalisations calorifugées.

Des problèmes d'investissement ?

En tout état de cause, l'importance de ces installations peut toujours être proportionnelle à l'ampleur du trafic. Les frais qu'elles entraînent peuvent donc toujours garder un ordre de grandeur raisonnable, ce qui en permet un amortissement aisé. Lors de la négociation des contrats entre la S.N.C.B. et les entreprises intéressées, des formules sont élaborées pour limiter l'incidence financière des aménagements locaux indispensables.

Politique tarifaire.

Parlons contrat

La S.N.C.B. traite chaque cas dans le

cadre d'un contrat particulier, qui prévoit :

1. soit un prix ferme, par tonne transportée, comportant le transport à charge et le retour à vide des wagons. Le matériel est fourni par le contractant, qui peut se le procurer auprès des sociétés spécialisées ;
2. soit un prix ferme, par tonne, comportant la fourniture des wagons, le transport à charge ainsi que le retour à vide du matériel vers les raffineries ;
3. un programme d'approvisionnement comportant des clauses suffisamment souples.

Souplesse

Le contrat est de préférence conclu avec le consommateur, à qui la raffinerie peut présenter un prix « départ ».

La conclusion de contrats peut être envisagée avec les raffineries qui désireraient, pour certains marchés, présenter un prix « rendu ».

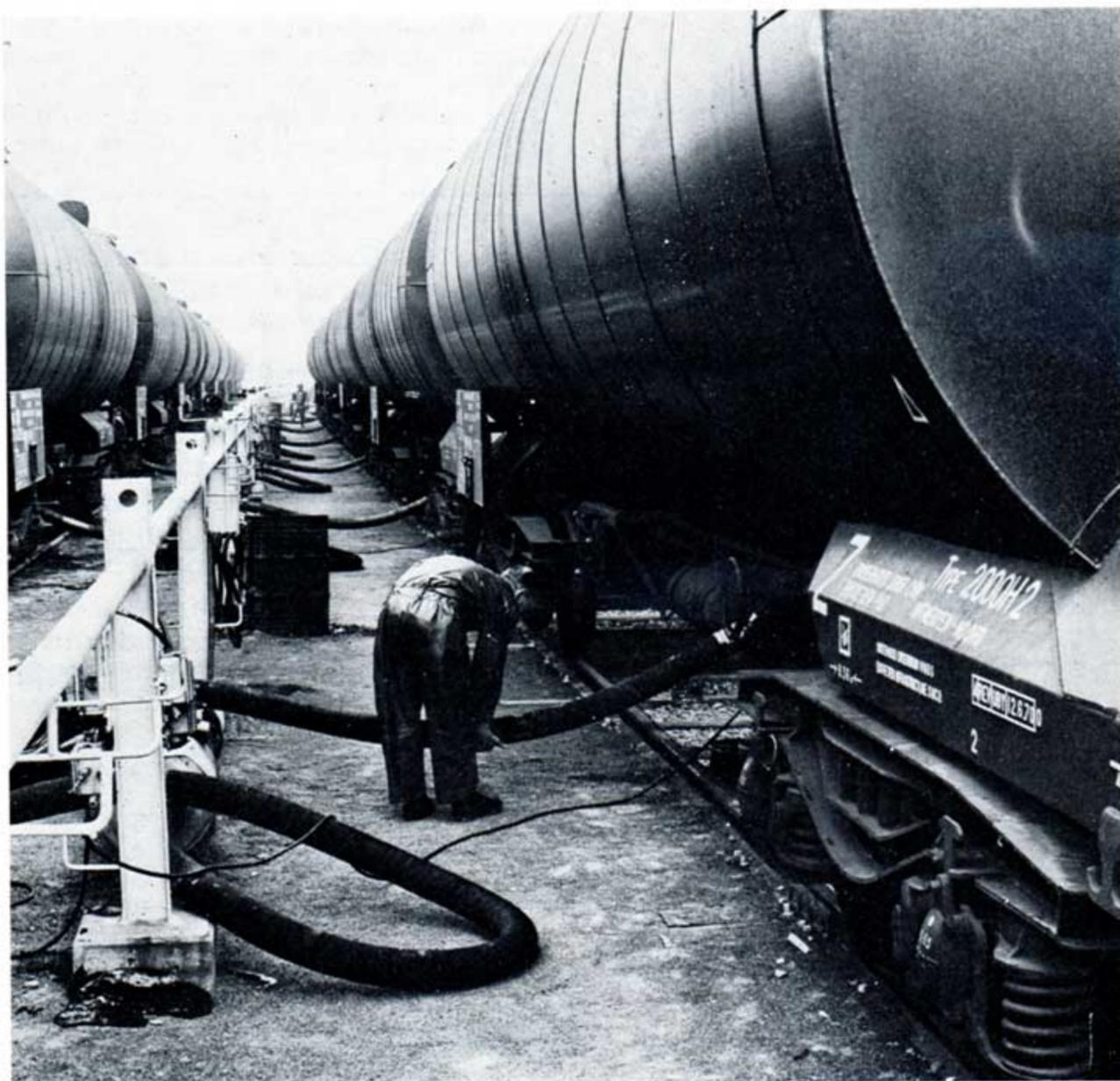
Il est aussi possible de traiter avec des

grossistes ou courtiers. Ceux-ci peuvent présenter à leurs clients un prix « rendu wagon ».

Economies

Dans la majorité des cas examinés jusqu'ici, il est apparu nettement que la S.N.C.B. pouvait offrir des prix de transport compétitifs, par rapport aux prix du transport direct par un moyen concurrent ou par rapport aux prix de la voie mixte eau/route. Dans le cas de la formule mixte, les frais de passage par le dépôt s'ajoutent actuellement pour les sociétés pétrolières.

Déchargement à Ruien.



le transport des produits pétroliers blancs*

*

Par produits pétroliers blancs nous entendons les essences, le gasoil et le fuel léger, par opposition aux produits noirs, qui concernent les fuels résiduels (lourd, extra-lourd et pitch).

CARACTERES DE CE MARCHE transport surtout l'hiver

La consommation des distillats légers est surtout forte en hiver (chauffage) et concentrée sur 6 mois — L'approvisionnement des dépôts doit se faire en quantités importantes en hiver, période où les routes et les canaux ne donnent pas une garantie complète de praticabilité.

REGION TEST CHARLEROI

Une expérience pilote fut entreprise en 1967-68 vers la région carolorégienne. Trois compagnies pétrolières (ESSO, FINA et BP) décidèrent d'approvisionner leurs dépôts de Charleroi par chemin de fer.

SUCCES plus de 200.000 t.

Le succès ayant couronné l'épreuve, le trafic est allé croissant d'année en année au point de dépasser largement 200.000 t pour l'année 1970.

ROTATION 48 heures

Les besoins en période d'hiver étant très importants, la S.N.C.B. a mis au point une rotation des wagons entre Anvers et Charleroi en 48 heures (chargement, déchargement et transports compris).

L'AVENIR De plus en plus de dépôts seront approvisionnés par fer.

Dans le courant de 1972 deux nouveaux dépôts importants seront équipés pour recevoir leur approvisionnement par chemin de fer.
En outre, la S.N.C.B. approvisionne dès l'hiver 1971/1972 un dépôt de la région bruxelloise.
Il est vraisemblable aussi que la région de Tournai - Mouscron recevra son combustible liquide par chemin de fer pendant l'hiver 1972/1973.

ORGANISATION 12 à 14 wagons de 50 tonnes

La rentabilité optimale est atteinte dès que l'on peut mettre en ligne une rame homogène composée de 12 à 14 wagons chargés chacun de 50 t. La rame peut alors effectuer 3 voyages par semaine entre la raffinerie et le dépôt.

4 à 6 WAGONS de 50 TONNES

Si le tonnage à transporter n'atteint pas ces quantités, il est encore possible dans de nombreux cas d'assurer 2 rotations de wagons par semaine, ou tout au moins 6 à 7 rotations par mois.

SUGGESTION Terrains?

Il existe dans de très nombreuses gares des terrains disponibles sur lesquels nos clients pourraient ériger des tanks de stockage de produits pétroliers. Pour peu que l'approvisionnement de ces dépôts se fasse par fer, les terrains seraient mis à leur disposition à des conditions très intéressantes.

RAPPEL

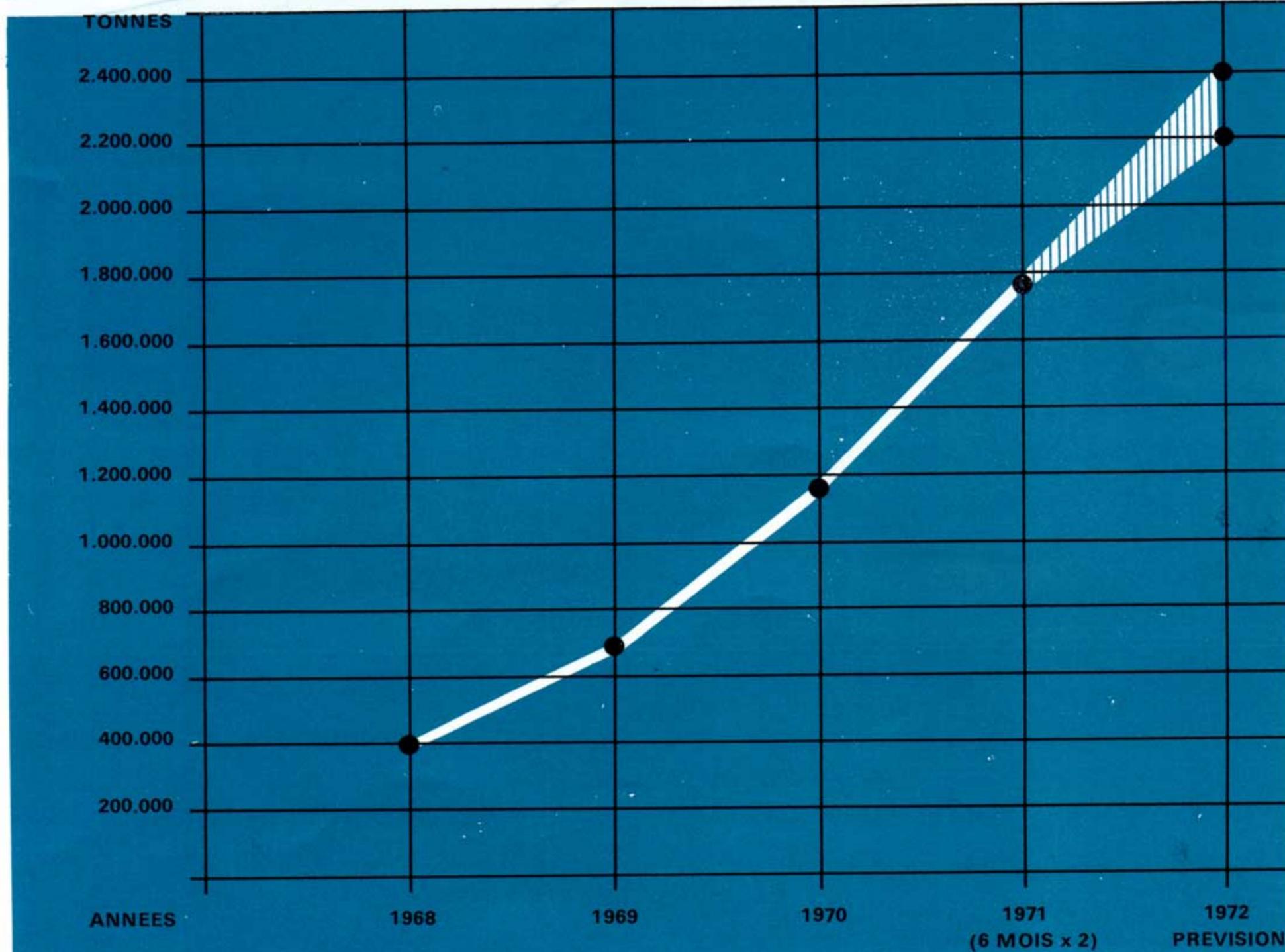
Le rail assure leurs transports avec REGULARITE et SECURITE et à des conditions particulièrement COMPETITIVES.

QUE DECIDEZ-VOUS ?

Prenez contact avec nos services. Nous étudierons avec vous un plan d'approvisionnement de votre dépôt, qui vous montrera l'intérêt que vous avez à recourir au fer.

EVOLUTION DES TRANSPORTS DE PRODUITS PETROLIERS PAR FER

Produits / Années	1968	1969	1970	1971
Essences	86 185 T	127 090 T	166 273 T	6 mois connus
Gasoil	120 819 T	153 083 T	227 097 T	
Fuel léger	206 038 T	295 759 T	377 006 T	
Fuel extra-lourd		95 888 T	306 117 T	
Pitch	—	—	59 288 T	
Totaux	413 045 T	671 820 T	1 135 781 T	888 000 T



**un exploit digne
du chemin de fer
de demain**

**des trains
complets
réguliers de
fuel extra-
lourd entre
Rotterdam et
Amercœur**



Des trains complets réguliers de fuel extra-lourd entre les raffineries et les centrales électriques.

L'organisation de trains complets réguliers entre les raffineries de pétrole et les centrales électriques prend de l'extension. Dans notre revue Informations S.N.C.B. de septembre 1970 nous avons publié un article sur le trafic ferroviaire de pitch et de fuel extra-lourd entre Anvers et Ruien.

Maintenant, au-delà des frontières.

D'autres trafics analogues ont été instaurés depuis entre Gand et Ruien, entre Anvers et Amercœur et plus récemment entre Rotterdam et Amercœur. Par cette dernière relation on peut dire que le mouvement a sauté les frontières.

Un oléoduc roulant.

Le 3 août dernier, les chemins de fer belges ont en effet réalisé l'exploit d'établir un oléoduc roulant entre les deux pays, fruit d'une collaboration étroite entre les sociétés pétrolières, les centrales électriques, les chemins de fer belges et les chemins de fer néerlandais.

Un train de 1 100 t de fuel extra-lourd.

Le premier train a quitté la raffinerie SHELL de Rotterdam Pernis à 5 h 30. Lourd de 1.100 t de produits pétroliers, ce convoi comportait 22 wagons-citernes de 50 t chacun. A 8 h 16 il atteignait la gare frontière, où les formalités douanières ne duraient qu'une heure. A 13 h 16 il se rangeait dans les installations de la centrale électrique INTERCOM de Monceau-Amercœur. Le déchargement a commencé immédiatement.

Rotation des wagons en 24 h.

Les onze premiers wagons ont été renvoyés à 16 h 25, tout de suite après leur vidange. Ils ont rejoint la raffinerie à 22 h 30. La seconde tranche de wagons a suivi à 2 h 30 d'intervalle. Il faut signaler que la réexpédition se fait en deux phases afin de pouvoir anticiper les opérations de chargement subséquentes. On réalise ainsi le cycle complet de rotation du matériel dans les 24 heures, ce qui présente de multiples avantages de desserte et d'organisation tant pour les entreprises concernées que pour les chemins de fer.

Bientôt, quatre fois par semaine.

Ce service, initialement organisé trois fois par semaine, s'intensifiera à l'avenir et sera porté à quatre navettes par semaine.

<i>Chargement</i>
<i>195 km</i>
<i>Déchargement</i>
<i>+ 195 km</i>
<hr/>
<i>Total en 24 heures.</i>

L'exploit réside surtout dans l'horaire réalisé pour effectuer un tel transport sur la distance de 195 km qui sépare Rotterdam d'Amercœur, comme s'il n'y avait pas de frontière, ni de réseaux ferroviaires différents. Les chemins de fer, qui sont arrivés à une coordination parfaite, ont rencontré un remarquable esprit de compréhension de la part des services de la douane. Les conditions techniques de ce transport sont déjà connues; elles sont approximativement celles des autres transports similaires.

Wagons calorifugés. Déperdition de chaleur en cours de transport: moins de 3° sur 195 km.

Le fuel extra-lourd, pour des raisons de fluidité, doit être déchargé à plus de 55°. Compte tenu de la déperdition calorifique en cours de chargement et de transport, la température de chargement dans le wagon doit être supérieure à 65°.

On ne peut conclure sans un brin de fierté. Le chemin de fer de l'avenir devient en effet progressivement une réalité. Il s'intègre très bien dans l'économie en évolution. Il acquiert chaque jour davantage cet allant et cette ardeur, qui le rendent compétitif. Ce sont les qualités premières que l'industrie attend de lui.

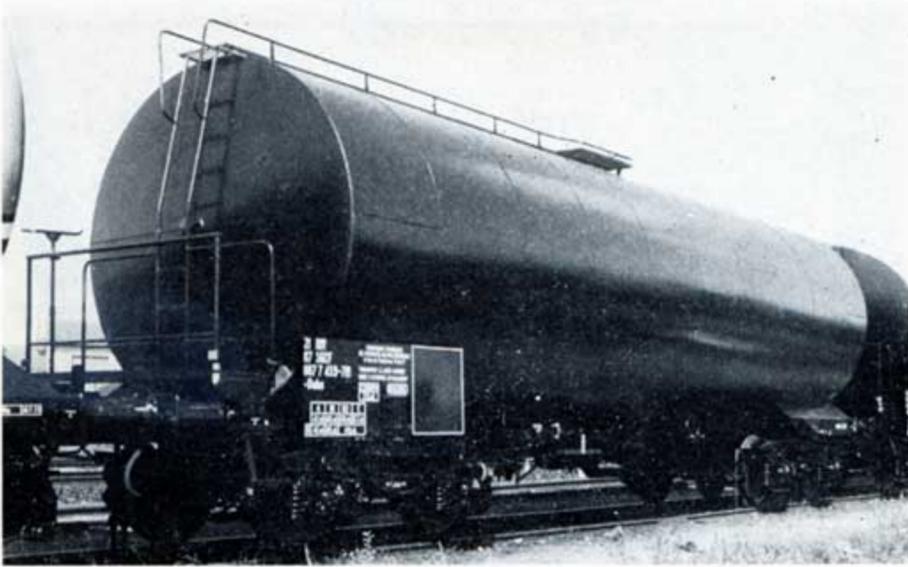
Où vous adresser pour vos transports ?

■ Pour la fourniture des wagons.

Voici l'adresse des principales sociétés susceptibles de vous procurer les wagons-citernes appropriés. En ce qui concerne les marchés d'une certaine importance, la S.N.C.B. peut servir d'intermédiaire ou conclure elle-même les contrats avec les loueurs de wagons.

Etablissements ETIENNE EVERARD

avenue Victor Emmanuel III 60
1180 Bruxelles
Téléphone (02) 74.20.16



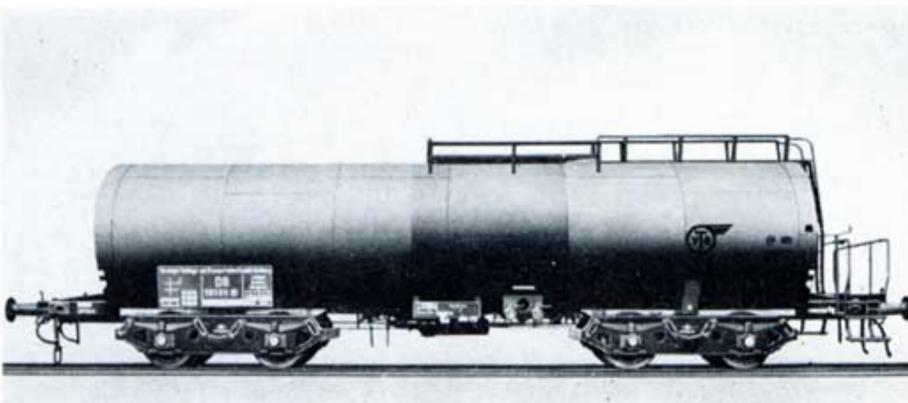
COMPAGNIE AUXILIAIRE INTERNATIONALE DE CHEMINS DE FER S.A.

rue Jacques de Lalaing 1
1040 Bruxelles
Téléphone (02) 13.86.16
Télex 23.095 Auxiliaire Bru



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

rue de la Chancellerie 4
1000 Bruxelles
Téléphone (02) 11.93.25
Télex 245.69 Algécobel



■ Pour l'équipement des installations.

Les entreprises intéressées peuvent obtenir gratuitement l'aide de nos services technique en s'adressant à la Direction de l'Exploitation - Bureau 14-41 (Roland Broigneux - André Lion), rue de France 85, 1070 Bruxelles - Téléphone 23.80.80 extensions 2143 et 2141.

■ Pour les questions d'ordre commercial.

S'adresser soit à la Direction Commerciale, Bureau 61-31 (Albert Counet), Rue de France 85, 1070 BRUXELLES, Téléphone 23.80.80 - Ext. 2629, soit à l'agence commerciale S.N.C.B. de votre région, dont le dévouement vous est acquis et dont la connaissance des particularités régionales vous sera précieuse.

Voici l'adresse de nos chefs d'agence :

Fernand Herremans,
Koningin Astridplein 27, 2000 ANVERS, tél. (03) 33.02.68.

Jozef Stassijns,
Koningin Astridplein 27, 2000 ANVERS, tél. (03) 33.02.68.

André Chabottaux,
Avenue de la Gare 61, 6700 ARLON, tél. (063) 211.15.

Jan Van Cleynenbreugel,
Stationplein, 8000 BRUGES, tél. (050) 369.97.

Jean Maucq,
rue de France 85, 1070 BRUXELLES, tél. (02) 23.81.34 ou 23.81.35.

Jean Mainil,
quai de la Gare 1, 6000 CHARLEROI, tél. (07) 43.01.73.

Omer Vannieuwenhuysse,
Station, 8500 COURTRAI, tél. (056) 200.49.

Alex Van der Veken,
Koningin Maria Hendrikaplein 2, 9000 GAND, tél. (09) 22.71.00.

Frans Musiek,
Stationplein 4, 3500 HASSELT, tél. (011) 232.65.

Joseph René Schmitz,
rue de la Casquette 42, 4000 LIEGE, tél. (04) 23.17.13.

Jan Calottens,
Station, 2800 MALINES, tél. (015) 424.82.

Fernand Larbalestrie,
square Franklin Roosevelt, 7000 MONS, tél. (065) 359.79.

Paul Gheude,
rue Godefroid 5, 5000 NAMUR, tél. (081) 230.84.

Georges Lejeune,
rue Xhavée 14, 4800 VERVIERS, tél. (087) 308.40.

dans votre intérêt
**pas de wagons
complets
à l'expédition
sans documents
de transport
et de douane**

Dans le numéro de décembre 1969 de la présente revue l'attention de la clientèle a été attirée sur l'importance que revêt pour l'acheminement rapide des envois, la remise simultanée au chemin de fer des wagons et de tous les documents de transport et de douane.

Certains expéditeurs continuent pourtant à nous confier leurs transports, intérieurs et internationaux, sans joindre les documents nécessaires.

Les inconvénients de cette pratique sont nombreux. Le client est amené à payer des frais de chômage; les envois sont différés aux frontières et arrivent ainsi à destination avec retard.

De son côté, la S.N.C.B. doit prendre en main des transports non couverts par un contrat. A la frontière, elle est astreinte à des manœuvres coûteuses pour retirer des trains les wagons qui

ne sont pas accompagnés des documents de douane.

Même si la réglementation admet que l'on envoie les documents douaniers par la poste vers la gare frontière, une telle pratique n'est cependant pas recommandée en Belgique, compte tenu de l'exiguïté du territoire et de la rapidité des acheminements vers les points frontière.

Contrairement à ce qui se passe sur des réseaux étendus, les wagons arrivent à la frontière quelques heures seulement après leur départ, tandis que les documents envoyés par la poste sont remis le lendemain matin au plus tôt.

Nous nous permettons donc d'insister auprès de notre clientèle pour qu'elle organise ses services d'expédition de telle sorte que wagons et documents puissent être présentés simultanément à la gare de départ.

**limite de charge
des wagons**

Dans le numéro précédent de notre revue, nous avons exposé au lecteur l'essentiel des règles relatives à la limite de charge des wagons.

Le problème a été examiné au point de vue de la résistance du matériel (les wagons et la voie), comme le fait entendre le texte dès l'abord. Il convient donc de garder à cet article le caractère technique qui lui était donné, notamment dans l'exposé des acheminements possibles. Il tombe en effet sous le sens que le choix d'un itinéraire dépend aussi des acheminements légalement autorisés et des prix du transport.

Avant de déterminer la voie à suivre par leurs expéditions vers l'étranger, nos clients consulteront utilement nos bureaux de renseignements pour le trafic international des marchandises, soit à Bruxelles, soit à Anvers.

En voici les adresses :

Galerie Ravenstein 4
1000 BRUXELLES
Téléphone (02) 13.41.10 ext. 200
Télex OBCE Obelcombru 21 502

Station Antwerpen Dokken en Stapel-
plaats
Noorderplaats
Téléphone (03) 32.31.31 et 31.35.05
Télex Railbel Antw. 31 814

**livret indicateur
des trains
de marchandises
internationaux**

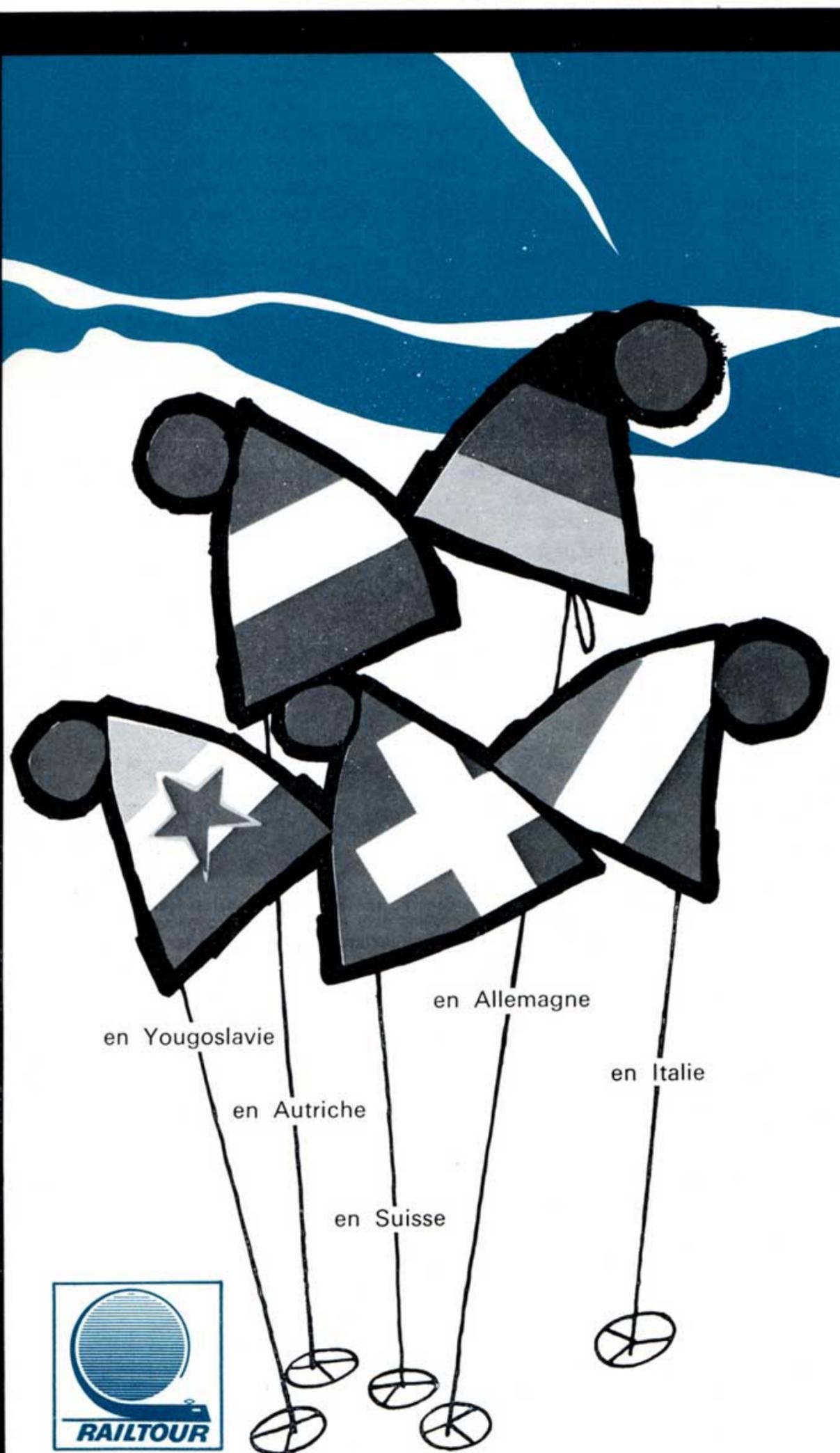
La S.N.C.B. a publié le livret indicateur pour l'acheminement en service international des marchandises par wagons complets (LIM).

Ce livret comporte l'ensemble des relations internationales en rapport avec la Belgique.

Vous pouvez l'obtenir gratuitement en vous adressant à l'une des agences commerciales de la S.N.C.B.

Une brochure relative à l'acheminement des TEEM et des trains de transcontainers peut être obtenue dans les mêmes conditions.

la neige en famille avec **RAILTOUR**



Ce n'est aujourd'hui plus un secret, les vacances d'hiver sont hautement bénéfiques. En haute montagne, l'air est plus pur, plus chargé d'ozone. Revigorant.

Même si vous ne vous adonnez pas aux joies du sport — ski, luge ou bobsleigh... — vous pouvez vous aussi jouir des plaisirs nombreux qu'offrent les stations d'hiver en Allemagne, en Autriche, en Suisse et, peut-être même, en Yougoslavie. Selon vos goûts...

A présent, les voyages sont devenus chose aisée. Le chemin de fer est un moyen de locomotion réellement merveilleux que rien n'arrête, pas même les brouillards, pas même la neige... Avec lui vous pénétrez dans le monde de rêve de la haute montagne.

En une nuit, il vous transporte de votre domicile au lieu de vos vacances.

RAILTOUR, la grande organisation de tourisme ferroviaire, fait mieux encore; elle prend soin de vous d'un bout à l'autre de votre voyage. Elle vous rend le voyage agréable et facile, par tout le confort dont elle vous entoure: couchette ou wagon-lit, jeux et lecture, repas chaud et soigné. A l'arrivée, vous n'avez même plus à vous occuper de vos bagages, Railtour le fait pour vous.

RAILTOUR vient de publier son programme d'hiver 71/72. C'est une brochure luxueusement illustrée. Les nombreuses photos en couleurs font rêver. Le monde étincelant qu'il entrouvre, lui aussi: Garmisch-Partenkirchen ou Mittenwald en Allemagne, Zell am See, Mallnitz, Kitzbuhel, Seefeld ou Sankt-Johann et bien d'autres en Autriche; les Dolomites italiennes avec leurs hautes stations de Dobbiaco, de Nova Levante, de Moena — nous en passons —, la Suisse traditionnelle, si prodigue, Arosa, Flims, Saint-Moritz, le Valais ou l'Oberland, Leysin ou Kandersteg, Grindelwald ou Saint-Cergue, et la Yougoslavie enfin, avec Kransjka Gora, entre les Alpes Juliennes et les Karavankel.

Il y en a pour toutes les bourses, des plus modestes aux plus abondantes. Pour moins de 5 000 fr. on peut passer une adorable semaine en Autriche ou en Italie. Les prix peuvent monter jusqu'à 25 000 fr., voire à près de 32 000 fr., mais c'est alors dans des hôtels de tout grand luxe et pour 24 jours de vacances.

Les pensions même les plus modestes sont choisies avec grand soin et offrent les garanties d'un réel confort et d'une nourriture appétissante.

Les programmes prévoient des séjours spéciaux pour les fêtes de Noël et de Nouvel An. Des excursions de week-end sont aussi prévues pour les Oktoberfeste de Munich, soit pour Hambourg, Cologne ou la Noël en Forêt Noire.

Qui dit mieux?

Vous pouvez obtenir la brochure programme de Railtour dans les bureaux de renseignements des grandes gares S.N.C.B. et dans les agences de voyage accréditées.

les Alpes ou la Côte d'Azur

l'hiver en France

avec F.T.S.



Pour beaucoup de Belges, les vacances, c'est la France. Qui pourrait leur donner tort? Le pays est des plus beaux, aussi séduisant que prestigieux. La table y est savoureuse, même et surtout dans l'abondance, les vins excellents, parfois somptueux... Fromages, fruits et liqueurs ajoutent à leur harmonie.

Le pays est à notre frontière, les communications sont aisées et rapides. Parti par les trains directs de la soirée, l'on est dans la matinée à pied d'œuvre. Cela ne manque pas d'ajouter à l'attrait. Autant de raisons qui obligent la raison et inclinent le cœur vers la France.

Un soupçon d'ombre à cela : l'encombrement des trains, des routes, des plages, des hôtels en haute saison d'été, trop souvent liée au rêve de vacances. On ne songe pas assez que l'hiver peut être, est à coup sûr, une saison bénéfique pour la détente et le repos. Les vacances d'hiver ne s'indiquent pas aux seuls sportifs; elles conviennent plus sûrement encore à tous ceux qui éprouvent le besoin de se refaire une santé à l'air vif et ozoné de la mer ou, mieux encore, de la haute montagne.

En réduisant son rythme, voire en s'assoupissant pendant plusieurs mois, la nature nous donne un sûr exemple. C'est elle qui a raison puisqu'elle y trouve une jeunesse nouvelle qui explose à chaque printemps.

Les vacances d'hiver sont, aujourd'hui, à la portée de tous. Nous avons dit, par ailleurs, les choix de Raitour. Pourquoi pas ceux de F.T.S. (France-tourisme-service) dont l'expérience, à présent majeure, est une garantie de qualité?

F.T.S. propose les Alpes, Savoie, Haute-Savoie ou Dauphiné à ceux qui aiment l'air sec et pétillant de la montagne, l'éclat des neiges sur les pentes, la chaleur des longues soirées dans des hôtels confortables. Aux autres, et plus particulièrement aux « trois fois vingt ans » et plus... elle destine ses stations de la Côte d'Azur. La montagne, c'est Chamonix, Morzine, Megève ou Saint-Gervais, c'est les Contamines, Courchevel ou le Val d'Isère, l'Alpe d'Huez et Chamrousse, c'est encore Villars-de-Lans ou les Deux-Alpes.

La Côte d'Azur, c'est Cannes, Nice et Menton, les hauts lieux de l'hiver aux couleurs du printemps.

Tous ces séjours ont le cachet du voyage individuel avec les avantages du groupe. Tels séjours à Cannes ou à Nice — trains aller et retour, hôtel avec petit déjeuner, 10 jours — à partir de moins de 3 000 francs, tels autres, 24 jours en pension complète entre 8 250.- et à peine plus de 10 000 francs.

Les séjours en montagne, dans des hôtels rigoureusement choisis, vont de moins de 4 500 francs (pour 10 jours) à 16 840 (24 jours) selon la station et la classe choisies.

Avec F.T.S., pas de problème! Du départ au retour, tout est prévu. L'imprévu, s'il se présente, c'est encore l'affaire des guides F.T.S.

Aimez-vous la France, pourquoi ne pas choisir de voyager avec F.T.S.? La brochure F.T.S. Hiver 71/72, bien illustrée, d'une mise en page séduisante, vient de sortir de presse. Que ne la demandez-vous à votre agence de voyage ou dans les bureaux de renseignements de nos grandes gares?

EMPLACEMENTS INDUSTRIELS DISPONIBLES

Si vous cherchez un emplacement pour le déploiement de vos activités industrielles ou commerciales, soit un bâtiment, soit un terrain, adressez-vous au chef de l'agence S.N.C.B. de votre région. Il vous donnera bien volontiers les renseignements que vous désirez et vous mettra au besoin en rapport avec le service de location de la place. Vous trouverez en page 10 l'adresse de nos chefs d'agence.

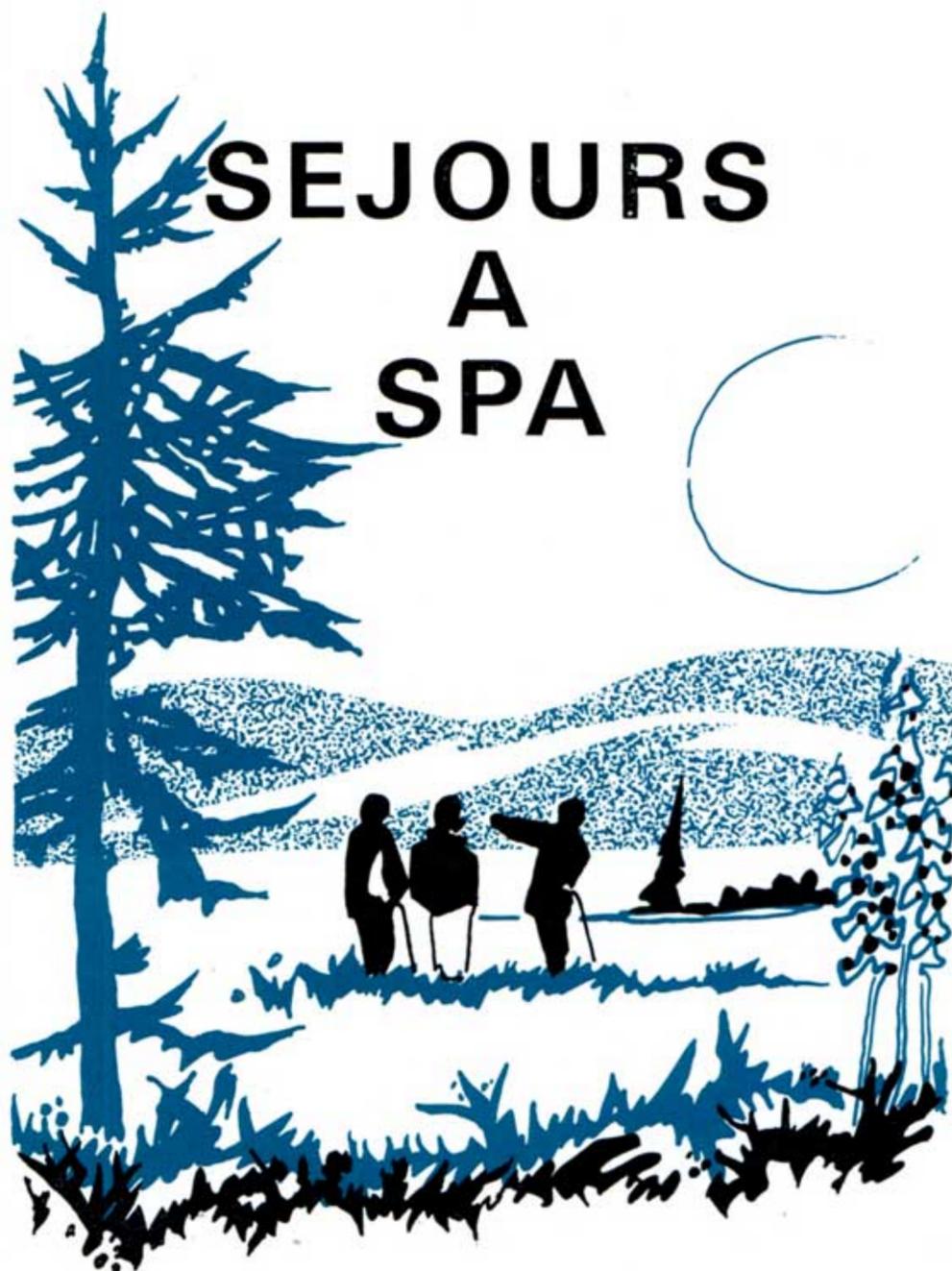
Voici à titre d'information la liste des principaux emplacements qui nous ont été signalés récemment pour les régions de Bruges et d'Anvers.

Région d'Anvers

Anvers Sud	13 000 m ²
Anvers Kiel	18 000 m ²
Anvers Schijnpoort	1 000 m ²

Région de Bruges

Aarsele	4 000 m ²
Ardoois-Koolkamp	5 800 m ²
Adinkerke-De Panne	± 23 000 m ²
Bruges	8 000 m ²
Furnes	22 400 m ²
Handzame	2 500 m ²
Knokke	47 000 m ²
Kortemark	10 000 m ²
Lichtervelde	2 700 m ²
Lissewege	3 500 m ²
Maldegem	8 000 m ²
Ostende	5 000 m ²
Pervijze	1 360 m ²
Pittem	4 400 m ²
Zeebrugge	30 000 m ²



La S.N.C.B. organise des séjours à Spa, du 1er octobre 1971 au 2 juin 1972.

Voici donc une magnifique occasion de profiter d'un week-end ou d'un temps de répit dans vos activités pour prendre un complément de vacances dans le cadre enchanteur de notre Ardenne, que vous aimiez les féeries de la nature en automne, que vous préféreriez les joies de l'hiver aux portes des Fagnes ou le renouveau du printemps. Vous serez toujours assurés des plaisirs d'une bonne table. A vous de choisir. La S.N.C.B. s'occupe du reste :

— Voyage en train, aller et retour, en 2e classe (ou en 1ère, moyennant supplément à l'inscription), depuis toute gare belge jusqu'à Spa (train au choix).

— Transfert en voiture de la gare de Spa à l'hôtel et vice versa.

— 1er jour : dîner et logement ;
2e jour : petit déjeuner, déjeuner, dîner et logement ;
3e jour : petit déjeuner et déjeuner.

— Chambres avec installations sanitaires et bain privés ; pas de supplément pour chambre réservée à une seule personne.

— Prix : 1.395 F, taxe et service inclus.

— Possibilité de prolongation, moyennant supplément (demande de prolongation à adresser lors de l'achat des billets).

Renseignements et billets dans les principales gares et les agences de voyage accréditées.

Clôture des inscriptions 8 jours avant le départ.



TRANS EUROP EXPRESS

Améliorations dans les relations Belgique - Allemagne

Depuis le 26 septembre les Trans Europ Express Diamant (Bruxelles - Hanovre) et Saphir (Bruxelles - Francfort) sont constitués de voitures nouvelles. Ces trains comportent chacun des voitures à couloir latéral et à couloir central et une voiture restaurant. Le Saphir est complété par une voiture bar.

Ce matériel présente les caractéristiques suivantes: climatisation particulièrement soignée, pouvant se régler séparément par compartiment; isolation acoustique; eau chaude et eau froide toujours à disposition; prises pour rasoir électrique; fermeture automatique des portes; verre bronze filtrant les rayons solaires; bref, un confort accru, que ne manquera pas d'apprécier la clientèle.

Retenons aussi que ces deux trains ont subi à partir de la même date des modifications d'horaire liées à l'instauration d'un service de trains express « Intervilles » sur le réseau allemand.

Le Diamant dessert Dortmund et Hanovre. Il circule selon l'horaire suivant:

8 h 25 D	↓	Bruxelles Midi	↑	A 21 h 46
9 h 30 D		Liège		A 20 h 42
10 h 50 A		Cologne		D 19 h 25
12 h 08 A		Dortmund		D 18 h 00
13 h 01 A		Bielefeld		D 17 h 05
13 h 53 A		Hanovre		D 16 h 15

Quant au Saphir, il est retardé d'une heure environ au départ de Bruxelles Midi. Au retour, il part de Nuremberg au lieu de Francfort.

En voici l'horaire:

18 h 07 D	↓	Bruxelles Midi	↑	A 13 h 28
19 h 19 D		Liège		A 12 h 25
20 h 44 A		Cologne		D 11 h 08
21 h 16 A		Bonn		D 10 h 35
21 h 50 A		Coblence		D 10 h 03
22 h 38 A		Mayence		—
—		Wiesbaden		D 9 h 10
23 h 03 A		Francfort		D 8 h 40
		Aschaffenburg		D 8 h 05
		Wurzburg		D 7 h 19
	Nuremberg	D 6 h 26		

Schaerbeek - Avignon en train autos- couchettes, même l'hiver

Les Chemins de fer ont pris l'initiative de faire desservir Avignon par le train autos-couchettes de Schaerbeek - Fréjus - Saint-Raphaël pendant la période d'hiver, comme c'était déjà le cas une fois par semaine pendant la période d'été.

Alors qu'il est beaucoup question d'étalement des vacances et de déplacement vers le pays du soleil en dehors des mois d'été, voilà donc une mesure qui vient à son heure et qui sera fort appréciée.

Le voyage aller a lieu:

les samedis, du 2 octobre 1971 au 18 mars 1972,
les dimanches, du 26 mars 1972 au 21 mai 1972.

Le retour s'effectue:
les dimanches, du 3 octobre 1971 au 19 mars 1972,
les lundis, du 27 mars 1972 au 22 mai 1972.

Ci-après, en marge de l'horaire que suivent ces trains, nous indiquons les délais prévus pour le chargement des voitures automobiles:

Chargement

de 13 h à 16 h 30

—

—

D. 17 h 38	↓	SCHAERBEEK	↑	10 h 53 A.
A. 5 h 53		AVIGNON		22 h 14 D.
A. 9 h 03		FREJUS-St.-RAPHAEL		19 h 00 D.

Chargement

de 17 h 30 à 21 h 20

de 15 h à 18 h 10

**ah, si vous aviez pris
le train!**

