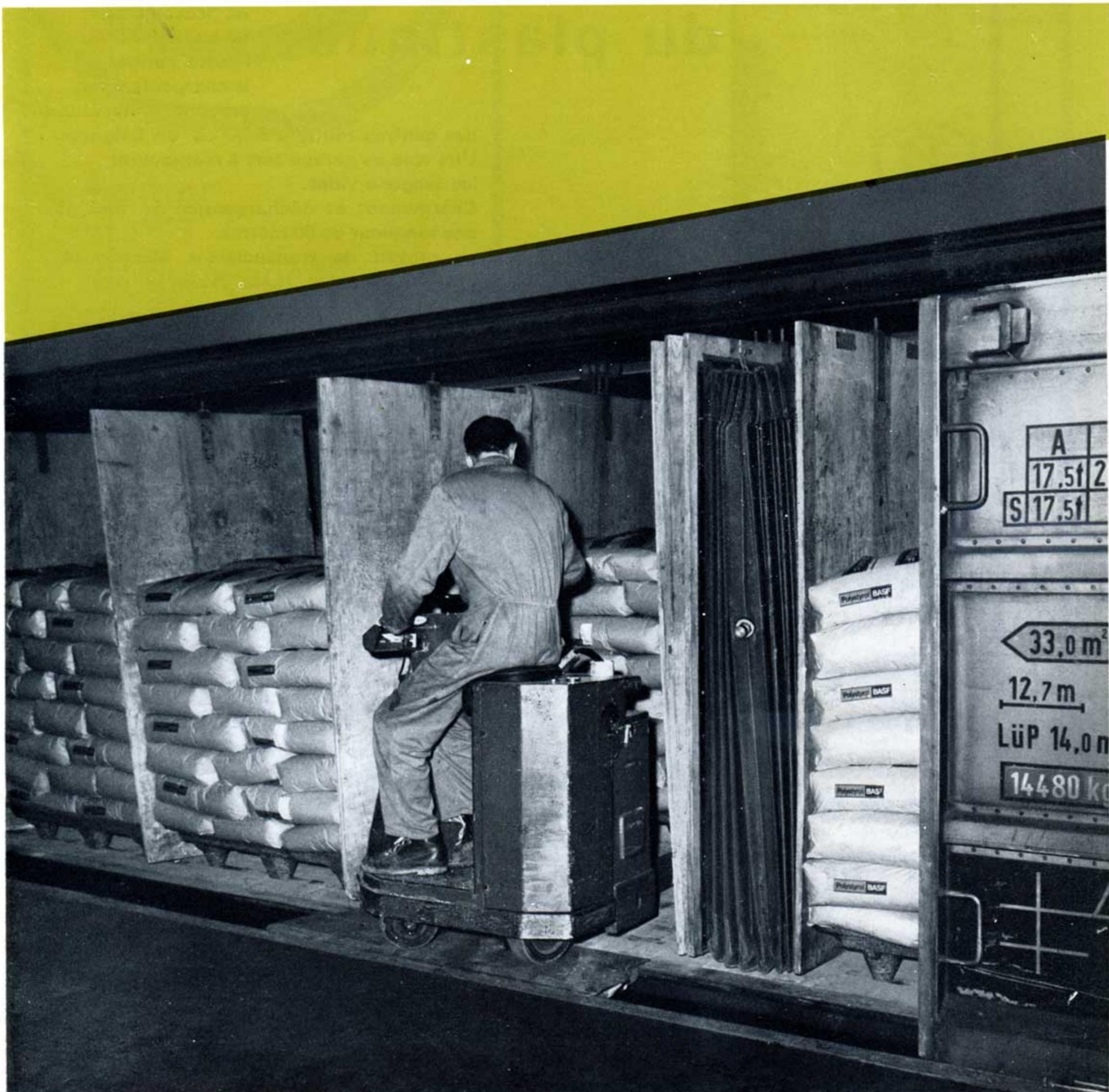


# INFORMATIONS SNCFB



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique bimestriel - Numéro 1 - Février 1972





*Le déchargement des wagons de polystyrol prend peu de temps grâce à la mécanisation des opérations.*



## SOMMAIRE

### Page

- 2 Un dispatching du plastique
- 5 300.000 rendez-vous quotidiens
- 6 Un nouveau partenaire
- 8 München 72
- 9 Des transporteurs heureux
- 10 A chaque transport son wagon  
TEW-wagons complets
- 11 Dédouanement des marchandises en  
France
- 12 Çet homme apprend par cœur...  
107.000 tonnes : un record
- 13 Intercontainer
- 14 Europabus  
La S.N.C.B. invite sa clientèle...
- 15 Été '72 : Raitour - FTS
- 16 Grande capacité et puissance de trans-  
port

Rédaction : rue de France 85  
1070 Bruxelles  
tél. (02)23.80.80 - ext. 2637

Photos : F. Putman - Bruxelles.  
Conception : P. Funken - Bruxelles.  
Imprimerie : s.a. Omega - Anvers.

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

Editeur responsable : P. SERGYSELS -  
BRUXELLES.

La firme B.A.S.F. a construit un entrepôt sur un espace de 23.000 mètres carrés. La gare de Schaerbeek-Josaphat convenait bien à ces installations tributaires d'un raccordement au réseau ferroviaire. L'entrepôt occupe pour l'instant le tiers de la surface totale, mais sa conception en deux étages permet le stockage sur une aire de 10.000 m<sup>2</sup>. Deux voies ferrées aboutissent de part

et d'autre du bâtiment : l'une reçoit les wagons complets

en provenance de Ludwigshafen, l'autre permet le chargement des wagons à destination

des centres routiers S.N.C.B. en Belgique. Une voie de garage sert à manœuvrer les wagons vides.

Chargement et déchargement se font sur une longueur de 80 mètres, au moyen de transpalettes électriques ou à vérins.

# un dispatching du plastique



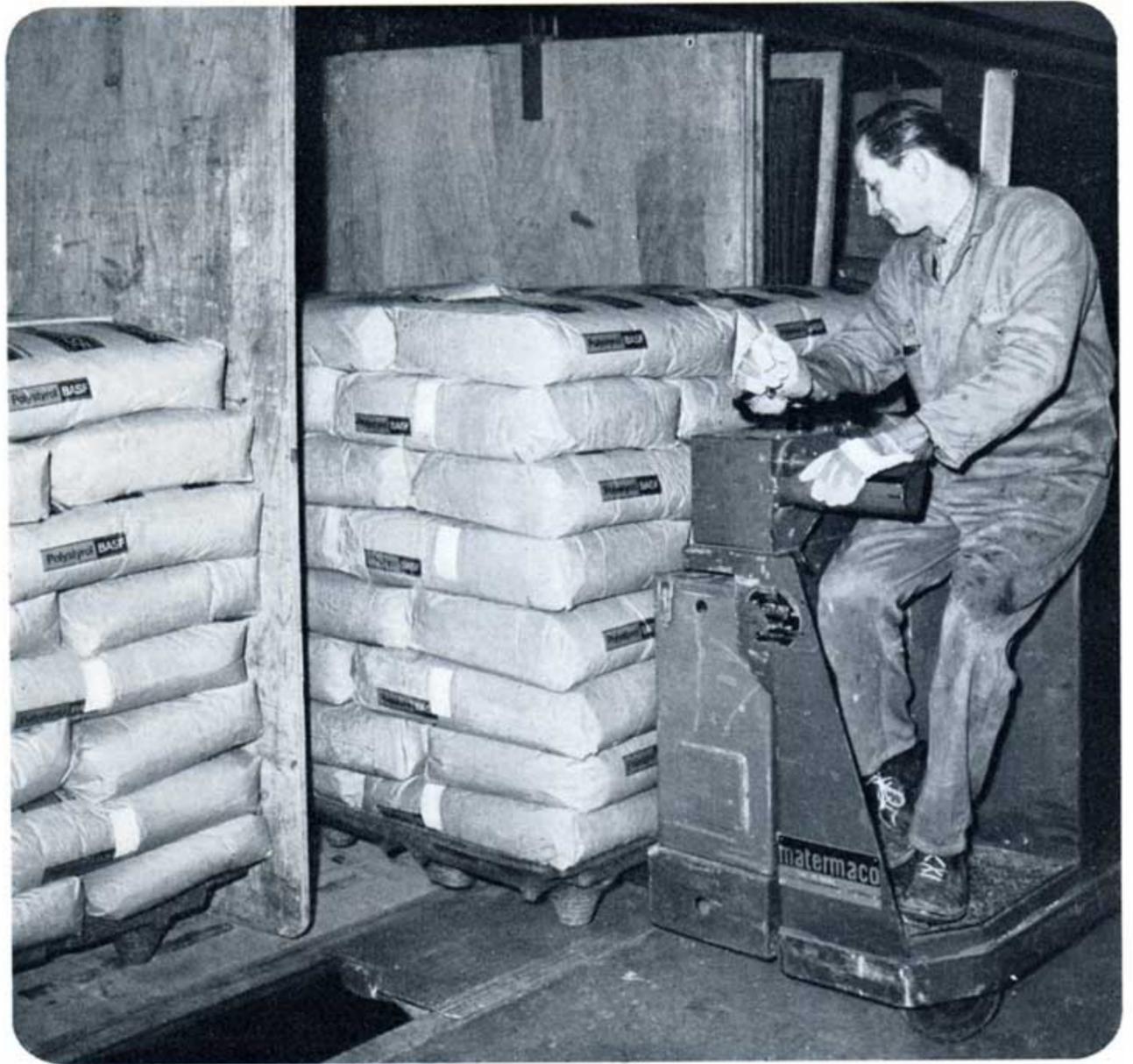
Que se passe-t-il en fait à Schaerbeek ?

Chaque jour, plusieurs wagons de 20 tonnes amènent, en provenance directe de Ludwigshafen, leur chargement de sacs, fûts et boîtes. Tous ces éléments déposés sur des palettes standard sont déchargés à la vitesse de 20 tonnes par tranche de 20 minutes.

Deuxième stade : les transpalettes conduisent les marchandises marquées vers le triage : sacs de polystyrol et boîtes de bandes magnétiques au rez-de-chaussée, fûts de poudre et de produits chimiques à l'étage. Selon l'étiquette qu'ils portent, les éléments sont entreposés dans différents espaces numérotés, et cela à concurrence de 2.100 tonnes de stock. Deux élévateurs électriques superposent les charges par piles de trois, ce qui représente environ trois tonnes par mètre carré disponible.

Troisième temps : un ordinateur traite les commandes et désigne au personnel les opérations de formation des envois. Pendant que d'un côté, on décharge la ration quotidienne de marchandises, sur l'autre aile de l'entrepôt, le dispatching fonctionne. Les produits chimiques, les produits colorants destinés aux entreprises textiles, les produits finis (domaine de la bande magnétique) sont chargés sur les wagons et camions de la S.N.C.B.

Les camions emportent vers les centres de triage de Bruxelles Midi et « Tour et Taxi » les envois destinés à la population de l'agglomération bruxelloise et les colis de petite dimension. D'autres, en quittant l'entrepôt, se dirigent immédiatement vers la clientèle établie dans un rayon de 30 kilomètres autour de la capitale. Les wagons, pour leur part, roulent vers les centres routiers où des camions prendront le relai.



Au hasard de la visite, nous avons glané quelques renseignements propres à satisfaire les plus curieux.



■ Les wagons affrétés par B.A.S.F. portent en leur milieu une vessie gonflable. Les sacs de polystyrol chargés entre des cloisons de bois mobiles, le gonflage du soufflet les fixe définitivement. Quelle que soit l'importance des chocs subis en cours de trajet, les sacs ne peuvent pas en souffrir. Ceci est fort important. Le polystyrol, base des objets en matière plastique, se présente sous forme de granulés. L'emballage crevé, ceux-ci se répandent librement et sont irrécupérables : toute impureté (une poussière, par exemple) reparaîtrait dans le produit fini.

■ Le trafic quotidien actuel est estimé à 120 tonnes, entrées et sorties. Les dirigeants espèrent bien voir le chiffre monter prochainement à 150 tonnes. Dix employés B.A.S.F. et trois agents S.N.C.B. donnent vie aux opérations.



■ Quatre véhicules S.N.C.B. dont deux semi-remorques de 20 tonnes assurent la distribution autour de Bruxelles. Le cas échéant, les semi-remorques dépassent la limite de 30 kilomètres fixée pour le porte-à-porte direct. Il faut signaler que deux-tiers de la distribution se font dans la circonférence même.

■ Les produits finis entreposés à Schaerbeek se répartissent en bandes magnétiques pour chasseurs de son (y compris les cassettes compactes) et bandes pour ordinateurs, et en appareils d'enregistrement et de reproduction de cassettes, dont certains couplés avec radio.

■ A partir de ce premier mars, B.A.S.F. entrepose aussi à Schaerbeek des disques et cassettes pré-enregistrées. Dans la mesure où ce nouveau secteur marchera bien, il sera possible d'envisager une extension rapide de l'ensemble.

■ Deux ascenseurs d'une capacité de 5 tonnes font la navette entre l'étage et les quais d'entrée et de sortie.



■ L'enceinte sera bientôt cernée de verdure. Dès que les conditions climatiques le permettront, des pelouses et des rideaux d'arbres encercleront les installations.

■ Au départ de Bruxelles, tous les transports par train ou camion vers d'autres points de la Belgique sont effectués par la S.N.C.B. En comptant l'arrivée des trains de Ludwigshafen, on peut dire que B.A.S.F. est bien sur rail.

■ Les deux élévateurs permettent un triage rapide des charges moyennes d'une tonne. Avec les transpalettes, ils mènent toute la journée un trafic serré dans les voies de circulation.

■ Un mot encore : la vocation de la gare de Schaerbeek-Josaphat se modifie progressivement. Charbonnière au départ, elle s'ouvre à d'autres formes de trafic.



Le cœur de l'agglomération bruxelloise compte 7 gares, si l'on ajoute aux trois grandes stations de la jonction, la gare du quartier Léopold ainsi que les points d'arrêt Congrès, Chapelle et Schuman.

Un recensement effectué les mardis et jeudis du mois de novembre 1971 a permis à la Société Nationale des Chemins de fer d'évaluer en gros le trafic quotidien enregistré dans ces 7 gares. Les résultats obtenus expriment le trafic moyen par jour, addition faite des arrivées et des départs.

|                | Novembre<br>1971 | Octobre<br>1967 | Mouvement<br>en % |
|----------------|------------------|-----------------|-------------------|
| Bruxelles-Midi | 96.000           | 94.000          | + 2               |
| Central        | 116.000          | 104.000         | + 12              |
| Nord           | 55.000           | 59.000          | - 7               |
| Congrès        | 15.000           | 8.000           | + 87              |
| Chapelle       | 3.500            | 6.000           | - 40              |
| Q.L.           | 26.000           | 24.000          | + 58              |
| Schuman        | 12.000           |                 |                   |

**300.000  
RENDEZ-VOUS  
QUOTIDIENS**

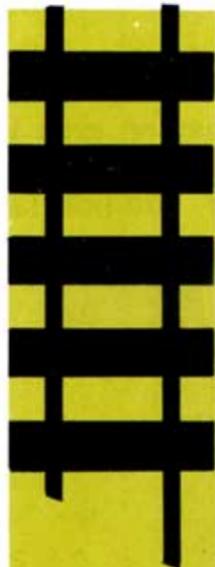
On peut, de ces chiffres, tirer quelques remarques.

L'ouverture du point d'arrêt Schuman a suscité un mouvement nouveau et l'augmentation considérable de trafic du complexe Quartier-Léopold/Schuman coïncide avec le développement de ce quartier centré sur les Communautés Européennes.

La progression de Bruxelles-Congrès n'est pas moins significative : le secteur marqué par la présence de la Cité Administrative de l'Etat est, lui aussi, en pleine expansion.

Au total, chaque jour, on dénombre 323.000 unités de trafic dans ces 7 gares, c'est-à-dire, une augmentation de 23.000 unités en quatre années. On peut donc dire que tout en décongestionnant les voies d'accès routier à Bruxelles, le chemin de fer remplit un rôle social appréciable et dont le public sait mesurer l'intérêt.





# UN NOUVEAU PARTENAIRE

*Avec l'entrée de la Grande Bretagne à la C.E.E., le groupement constitué au sein de l'Union Internationale des Chemins de fer par les six premiers réseaux-membres de la C.E.E. s'est étendu aux British Railways.*

*A cette occasion, le très Honorable Richard Marsh, Président du Conseil d'Administration des chemins de fer britanniques a fait un exposé lors de la dernière assemblée générale de l'U.I.C.*

*Les déclarations de l'orateur relatives à la politique nationale des chemins de fer britanniques ont retenu l'attention car elles situaient avec clarté la fonction éminente qu'occupent les British Railways dans l'évolution générale du transport ferroviaire vers une exploitation moderne (trains de voyageurs à grande vitesse, réalisations et études, transport de marchandises par trains complets).*

*Mais notre propos est surtout de signaler à l'attention de nos lecteurs, dirigeants et cadres d'entreprises industrielles et commerciales, les considérations du conférencier à propos des relations des British Railways avec l'Europe.*

*Ces relations ne sont évidemment pas nouvelles, tant s'en faut.*

« Les chemins de fer britanniques ont été parmi les pays fondateurs de l'U.I.C. Nos services maritimes ont, pendant de nombreuses années, sur la Mer du Nord et la Manche, assuré des relations pour le trafic international des voyageurs et des marchandises. Nos services de Ferry-Boats en particulier, assurent une liaison effective mais d'étendue limitée entre les réseaux de Grande-Bretagne et du Continent. Tout récemment, encore, les BR ont été les pionniers du développement des services de transcontainers de grande capacité sur les itinéraires maritimes courts ».

Les B.R. sont membres réguliers des conventions internationales pour le transport de marchandises et de voyageurs et détiennent d'importants intérêts dans les Sociétés européennes de coopération Interfrigo et Intercontainer.

Quelques chiffres apportés par l'orateur montrent l'importance des intérêts des chemins de fer britanniques dans le marché des transports entre l'Angleterre et le Continent.

En 1970, avec leurs associés, ils ont transporté :

plus de 3 millions et demi de voyageurs ;

plus de 600.000 automobiles accompagnées ;

plus de 2.200.000 tonnes de marchandises dans des wagons de ferry-boats ;

92.000 containers de grande capacité.

Deux facteurs vont, à présent apporter un changement significatif dans ces relations. L'entrée de la Grande-Bretagne dans la Communauté Economique Européenne au 1er janvier 1973 et l'achèvement du tunnel sous la Manche, vraisemblablement vers les années 1978-1979. L'orateur s'explique.

## **PARTENAIRE NOUVEAU**

« Il est bien évident qu'une fois devenus membres du Marché Commun nous ne pourrions plus avoir une politique de transport pour le trafic intérieur de la Grande-Bretagne qui continue à évoluer séparément. Nous devons envisager le fait que les politiques de transport des pays du Marché Commun diffèrent de la nôtre à certains égards, comme c'est le cas de la nouvelle politique commune de transport qui est en train d'être formulée à Bruxelles par la Commission. Nous reconnaissons que ces diverses politiques proviennent des différences qui existent dans les domaines sociaux, politiques et économiques au sein des six pays du Marché Commun. Et c'est à nous autres, Britanniques, en tant que bons Européens, d'harmoniser notre propre politique avec celle de l'Europe. Néanmoins, s'il y a eu, de tout temps, des divergences entre nous, celles-ci devraient être envisagées dans une perspective plus large. Nous partageons tous les objectifs communs qui sont l'amélioration du taux de croissance économique ainsi que de la qualité de la vie et la protection de l'environnement.

Dans le domaine des transports, on peut constater que les solutions britanniques développées dans les cinq dernières années et très orientées vers les principes du marché sont appréciables. A mon avis, la Grande-Bretagne aura un rôle primordial à jouer dans le développement d'une politique de transport commune à tous les pays de la C.E.E.

Si l'on envisage maintenant ce que l'entrée de notre pays dans le Marché Commun implique pour les chemins de fer eux-mêmes, il est clair que nous considérons ce pas en avant à la fois comme un défi et une belle opportunité. Cette adhésion nous affectera principalement de deux façons.

L'accélération du taux de croissance des échanges commerciaux entre la Grande-Bretagne et l'Europe élargira le marché total des transports de marchandises ; notre objectif sera d'obtenir avec nos associés continentaux une participation accrue à ce marché ; et nous envisageons déjà des plans pour augmenter notre capacité de transport maritime dans un proche avenir, afin de répondre à la montée prévisible de la demande ; notre situation insulaire signifie que tout accroissement des trafics doit être concentré sur un petit nombre d'itinéraires empruntés par les ferry-boats ainsi que sur le tunnel sous la Manche et que cette concentration donne au rail un avantage important sur ses concurrents de la route, moins bien organisés.

L'adhésion au Marché Commun nous obligera à harmoniser nos prix et nos autres politiques avec ceux des pays de la Communauté Economique Européenne. Nous ne croyons pas qu'il y ait à cet égard des difficultés majeures.

## **VOIE NOUVELLE**

Mais il est indéniable que la réalisation la plus importante des années à venir sera le tunnel sous la Manche. Nous souhaitons vivement la réalisation de ce projet, non seulement en raison des possibilités qu'il fournira aux réseaux européens, mais aussi dans l'intérêt de l'ensemble des transports.

Nous sommes prêts à reconnaître que toutes les possibilités offertes par le tunnel ne seront exploitées que si l'on effectue les améliorations requises à l'infrastructure ferroviaire aux deux extrémités. Des études antérieures basées sur l'utilisation des voies existant de part et d'autre prévoyaient un temps de parcours de quatre heures entre Londres et Paris. Mais avec une nouvelle infrastructure du côté britannique et l'emploi de trains très rapides dans le genre de nos trains de voyageurs perfectionnés (Advanced Passenger Trains), nous sommes en mesure d'envisager un temps de parcours entre Londres et Paris réduit à un peu plus de deux heures et demie et entre Londres et Bruxelles, à deux heures et quart ».

L'orateur, à ce moment, montre comment, avec des trains rapides circulant à intervalles de temps réguliers, les



## UN NOUVEAU PARTENAIRE

chemins de fer britanniques ont pu augmenter leur part du marché du trafic au dépens des lignes aériennes.

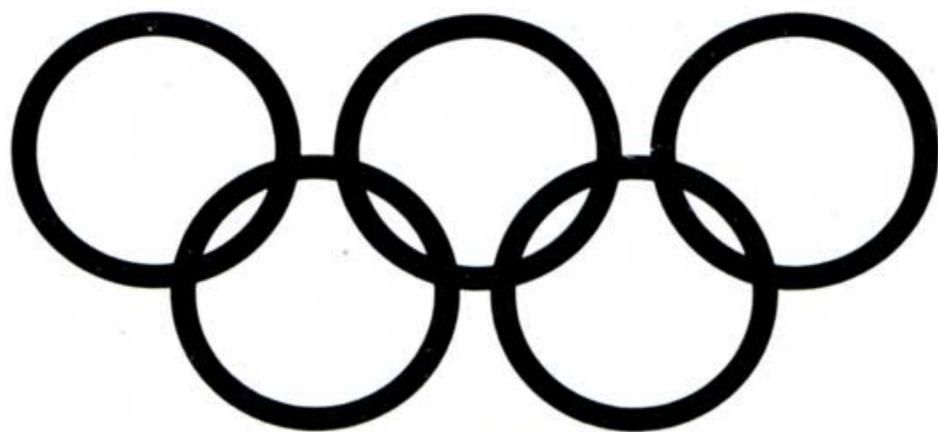
« Jusqu'à présent, reprend-il, nos études impliqueraient qu'en tenant compte de l'ensemble du marché anglo-continentale de voyageurs empruntant le train ou l'avion, et en excluant les pays les plus lointains tels que la Norvège, la Grèce, etc. la part du marché à laquelle le chemin de fer pourrait prétendre sur les liaisons ferroviaires habituelles pourrait passer de 43% en 1970 à 55% en 1978, si le tunnel est en exploitation à cette date. Mais si des liaisons très rapides étaient établies simultanément entre Londres et les plus grandes villes du Continent, cette part pourrait atteindre 70%. En chiffres absolus, ceci signifie qu'il faudrait accroître le trafic de voyageurs de 5 à 8 millions et demi d'unités par an.

Dans le domaine des marchandises, nous envisageons d'augmenter le nombre de trains rapides et directs de transcontainers du type « Freightliner » non seulement à destination et au départ de Londres, mais encore entre nos principaux centres industriels des Midlands, du Nord de l'Angleterre, et de l'Ecosse, par exemple Birmingham, Manchester, Yorkshire et Glasgow, et des villes du Continent.

Les chemins de fer britanniques souffrent d'un désavantage qui tient à leur trafic de marchandises : les distances maximales ont toujours été relativement courtes. L'achèvement du tunnel sous la Manche permettra de relier notre propre réseau à celui de l'Europe continentale et d'acheminer les marchandises sur de longs parcours directs très favorables aux transports ferroviaires.

En dernière prévision, quelques cinq millions de tonnes de trafic emprunteront le tunnel. On envisage que sur ces dernières, 2 millions environ seraient acheminées en trains de containers directs et une quantité égale en trains directs de wagons classiques. Le solde de un million de tonnes concernera le trafic « roll on/roll off » empruntant uniquement le tunnel. Le chiffre de 2 millions de tonnes que nous venons de citer est approximativement le double de la quantité actuelle de trafic en wagons directs sur les ferry-boats. On prévoit que la moitié environ s'effectuera entre les grandes villes du continent et les localités situées au-delà de Londres.

Le tunnel sous la Manche nous offrira donc de précieux débouchés dans le domaine du trafic voyageurs et marchandises. Nous acceptons ce défi avec joie et nous sommes bien décidés à le relever énergiquement ».



MUNICHEN  
72

Munich vivra l'été prochain la grande aventure des jeux olympiques. Les spectateurs viendront de tous les points du globe assister aux épreuves. Nous aussi : Munich est à notre porte.

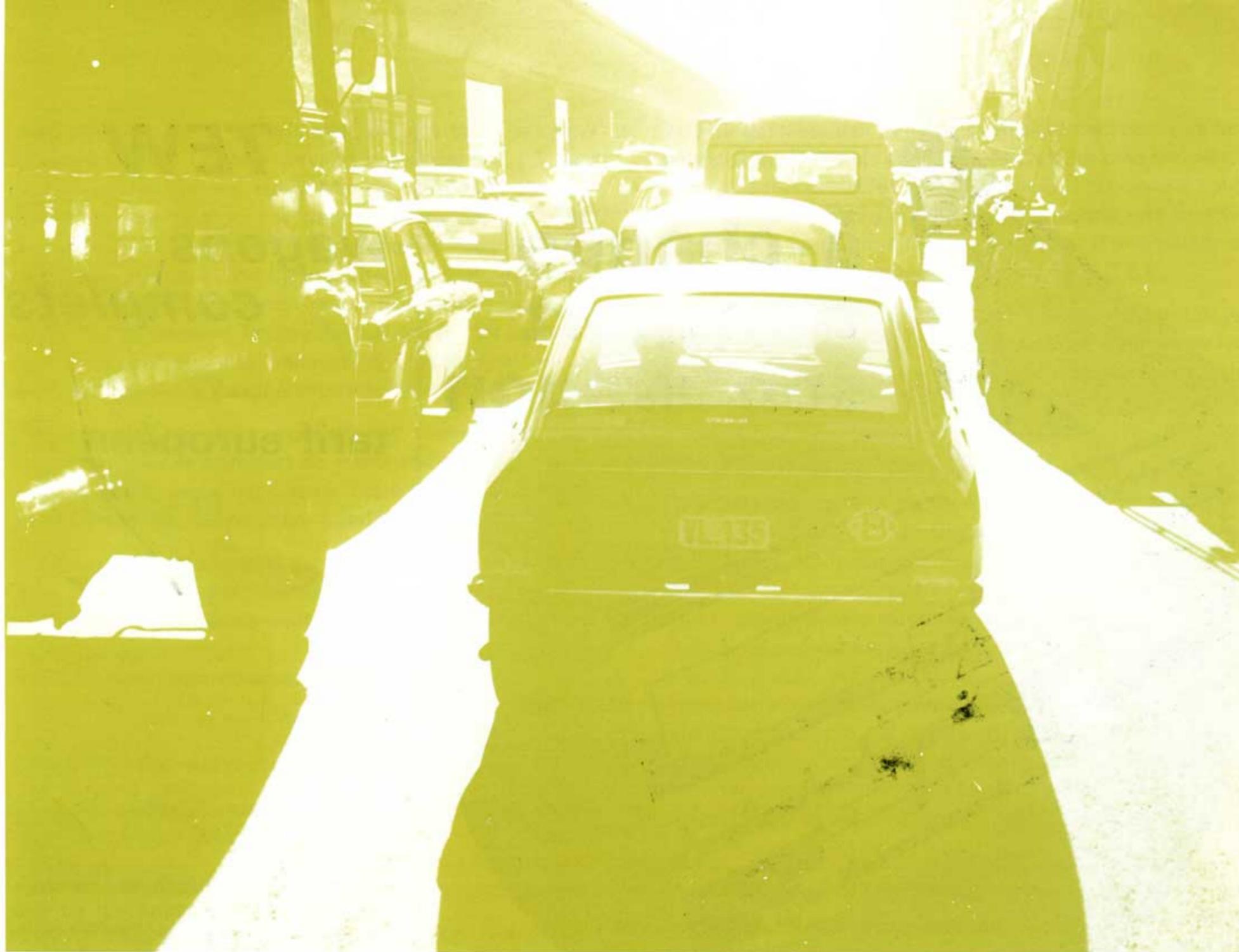
Une grande relation unit notre pays à la future ville olympique. En 10 heures, trains de nuit ou de jour nous conduiront sur place.

4 départs de Bruxelles Midi le matin.

2 départs directs l'après-midi.

Train de nuit avec couchettes et wagon-lits vers 20 heures.





## des transporteurs heureux

Les routes se dégradent très vite, chacun le sait. Et la conclusion de toutes les recherches scientifiques est que leur usure s'accroît très rapidement en fonction de la charge par essieu.

En bonne logique, les propriétaires de poids lourds devraient supporter, par le truchement des taxes, une large part des frais d'entretien et de réparation de notre réseau routier. La réalité est tout autre, notre petit raisonnement le montrera clairement.

Prenons un exemple chiffré : la comparaison, sur un parcours total de 100.000 kilomètres, des charges fiscales supportées par un automobiliste et un transporteur routier.

La voiture de notre premier usager pèse 1.000 kilos. Chaque essieu porte donc une charge d'une demi-tonne. Supposons qu'elle consomme 10 litres d'essence pour 100 kilomètres et

qu'elle ait couvert son parcours total en trois ans. Pour cette période, l'automobiliste paiera trois fois 2.100 francs de taxe de circulation et 67.600 francs de taxe sur le carburant (l'Etat en effet perçoit 6,76 F par litre vendu). En fin de compte, il aura compensé à concurrence de 73.900 francs sa part de dégradation des routes.

Le routier, avec son camion de 20 tonnes (et donc une charge par essieu bien supérieure à celle de l'automobiliste) parcourt 100.000 kilomètres en un an et consomme à raison de 35 l par 100 km un total de 35.000 litres de gasoil. Pour lui, la note se présente comme suit : 13.508 francs de taxe de circulation, 3.000 francs de licence, 103.600 francs de taxe sur le carburant (2,36 F par litre) ; nous obtenons 120.108 francs.

En supposant que le routier parcourt 50 % du trajet à vide, sa charge brute

moyenne s'élèvera à 16 tonnes contre une seulement pour l'automobiliste.

Ceci nous permet de calculer comme suit la charge fiscale par tonne brute et par kilomètre.

$$\frac{73.900}{1 \times 100.000} = 0,739 \text{ F}$$

pour l'automobiliste,

$$\frac{120.108}{16 \times 100.000} = 0,075 \text{ F}$$

pour le transporteur.

La confrontation de ces chiffres met en évidence les avantages fiscaux considérables (dans la proportion de 1 à 10) consentis aux transporteurs routiers et la disproportion de la charge qui pèse sur les autres usagers de la route.



## à chaque transport son wagon

Les wagons se spécialisent. Ils s'adaptent à chaque transport, présentent les conditions d'utilisation les plus économiques au chargement et au déchargement.

Il est bien connu que de nombreuses entreprises possèdent à cet effet leurs propres wagons. Mais cette politique n'est pas applicable à tous les problèmes de transport qui se posent. Aussi le chemin de fer s'efforce-t-il d'apporter lui-même une réponse aux cas où l'emploi de wagons de particuliers n'est pas économiquement justifié.

Pour documenter les entreprises d'une manière globale sur les possibilités qu'offre son parc de wagons spécialisés, le chemin de fer vient d'éditer une brochure de vulgarisation com-

portant une brève description des divers types de matériel roulant qu'il peut mettre à leur disposition.

Les expéditeurs intéressés pourront se procurer cette documentation soit auprès de nos agences commerciales, soit en s'adressant à la S.N.C.B., Direction Commerciale, bureau de publicité, 85 rue de France, 1070 Bruxelles (tél. 02/23.80.80, extension 2670).

Nous rappelons à nos lecteurs qu'en dehors de la brochure publiée, le bureau de publicité édite également des fiches techniques détaillées donnant pour chaque type de wagon spécialisé l'intégralité des données techniques nécessaires à l'étude approfondie de tout problème de desserte ferroviaire.

# TEW

## wagons complets

□  
tarif européen



Petit à petit, l'Europe se construit. Une nouvelle réalisation est en voie de développement depuis quelque temps, pour les transports ferroviaires en service international. Elle n'est encore que fragmentaire et d'application facultative. Mais elle préfigure une évolution importante de l'Europe ferroviaire vers plus d'unité et de simplicité.

Belgique, Luxembourg, France, Italie. Les envois en wagons complets entre deux au moins de ces pays peuvent maintenant, si l'expéditeur le revendique, être taxés suivant un nouveau tarif européen : le TEW.

Les prix de transport y sont exprimés en francs-or et sont de plus totalement indépendants des tarifs intérieurs. La nature de la marchandise n'y joue aucun rôle, le prix n'étant fonction que du poids, du matériel utilisé et de la distance totale : il comporte en effet une somme fixe à augmenter d'un montant variable constitué par le produit de la distance totale de taxation par le prix kilométrique.

Pour les wagons de particuliers, le prix du transport calculé comme ci-dessus est diminué de 15 %.

Le tarif TEW peut être obtenu au prix de 53 francs sur demande écrite adressée à la Direction Commerciale de la S.N.C.B., 85, rue de France, 1070 Bruxelles.

# DÉDOUANEMENT DES MARCHANDISES EN FRANCE

A l'intention des importateurs et exportateurs, nous avons dressé ci-après la liste des gares françaises dans lesquelles fonctionne une agence en douane pouvant se charger de l'établissement et du dépôt des déclarations pour le dédouanement des marchandises.

\* Gares au siège desquelles il existe un service de contrôle phyto sanitaire.

## 1. Service complet.

AGEN\*  
ALBERTVILLE  
ALENCON  
ALES  
AMIENS  
ANGERS-ST-LAUD\*  
ANGOULEME\*  
ANNECY  
ANNEMASSE\*  
APACH  
ARGENTEUIL  
ARRAS  
AUDUN-LE-TICHE\*  
AURILLAC  
AUXERRE-ST-GERVAIS  
AVIGNON\*  
BAISIEUX  
BAYONNE\*  
BEAUVAIS  
BELFORT  
BELLEGARDE (Ain)\*  
BESANCON-VIOTTE  
BETHUNE  
BEZIERS  
BLANC MISSERON\*  
BLOIS  
BORDEAUX-BASTIDE\*  
BOULOGNE-VILLE  
BOURG-EN-BRESSE  
BOURGES  
BREST\*  
BRIVE-LA-GAILLARDE  
CAEN  
CAHORS  
CALAIS-VILLE  
CAMBRAI-VILLE  
CANFRANC\*  
CANNES\*  
CARCASSONNE  
CASTRES  
CERBERE\*  
CHALONS-SUR-MARNE  
CHALON-SUR-SAONE

CHAMBERRY-  
CHALLES-  
LES EAUX\*  
CHARLEVILLE-  
MEZIERES\*  
CHARTRES  
CHATEAUROUX  
CHAUMONT  
CHOLET  
CLERMONT-FERRAND\*  
CLUSES  
COGNAC  
COLMAR  
COMPIEGNE  
CORBEIL-ESSONNES  
CREIL  
CREUSOT (LE)  
DELLE\*  
DIEPPE  
DIJON-PORTE NEUVE  
DOUAI  
DREUX  
DUNKERQUE  
EPINAL  
EVREUX  
FEIGNIES\*  
FLERS  
FOURMIERS  
GAP  
GIVET\*  
GRANVILLE  
GRENOBLE\*  
HAVRE (LE)\*  
HENDAYE\*  
JEUMONT  
KEHL\*  
LAUTERBOURG  
LAVAL  
LILLE  
LILLE-ST-SAUVEUR\*  
LIMOGES-  
BENEDICTINS\*  
LISIEUX  
LONGWY

LONS-LE-SAUNIER  
LORIENT  
MACON  
MANS (LE)\*  
MANTES-LA-JOLIE  
MARSEILLE Mme\*  
MAUBEUGE-SOUS-  
LE BOIS  
MAULDE-MORTAGNE  
MAZAMET  
MEAUX  
MELUN  
METZ-Marchandises  
MILLAU  
MODANE\*  
MONTARGIS  
MONTAUBAN-VILLE-  
BOURBON  
MONTBELIARD  
MONT-DE-MARSAN  
MONTLUCON-VILLE\*  
MONTPELLIER\*  
MORLAIX  
MORTEAU  
MOULINS-SUR-ALLIER  
MULHOUSE-NORD  
NANCY-VILLE  
NANTES-ETAT\*  
NEUENBURG  
NEVERS  
NICE\*  
NIMES\*  
NIORT\*  
ORLEANS\*  
OYONNAX  
PAU\*  
PERIGUEUX  
PERPIGNAN\*  
POITIERS\*  
PONTARLIER  
PONTOISE  
PUY (LE)  
QUIMPER  
REIMS\*

RENNES\*  
ROANNE  
ROCHEFORT  
ROCHELLE-VILLE (LA)\*  
RODEZ  
ROMANS-BOURG-DE-  
PEAGE  
ROUEN-RIVE-GAUCHE  
SAUMUR-RIVE-DROITE  
SELESTAT  
SETE\*  
SOISSONS  
STRASBOURG-VILLE\*  
SUCY-BONNEUIL  
ST-BRIEUC  
ST-DIE  
ST-DIZIER  
ST-ETIENNE-  
CHATEAUCREUX  
ST-MALO-ST-SERVAN\*  
ST-NAZAIRE\*  
ST-QUENTIN  
TARBES  
THONVILLE\*  
TOULON\*  
TOULOUSE-  
MATABIAU\*  
TOURCOING\*  
TOUR-DE-CAROL-  
ENVEIGT (LA)  
TOURS\*  
TROYES  
VALENCE\*  
VALENCIENNES  
VALLORBE\*  
VERSAILLES-  
CHANTIERS  
VESOUL  
VICHY  
VIERZON-VILLE  
VILLEFRANCHE-  
SUR-SAONE  
VINTIMILLE  
WISSEMBOURG

## 2. Service partiel.

D'autres gares françaises assument les formalités en douane avec certaines restrictions.

Des précisions à ce sujet peuvent être obtenues auprès de la Direction Commerciale de la S.N.C.B. bureau 61-42, 85, rue de France, Bruxelles 1070 (téléphone 23.80.80, extension 2273) ou auprès des diverses agences commerciales.

Nous donnons ci-après la liste des gares :

**Remarque :** Une agence en douane assure le service complet en gare de Gorcy.

\* Gares au siège desquelles il existe un service de contrôle phyto sanitaire.

ARMENTIERES  
BALE  
BAR-LE-DUC  
BOUZONVILLE  
DIJON-VILLE  
ECOUVIEZ  
FORBACH\*  
HIRSON  
LYON-VENISSIEUX  
MONT-ST-MARTIN  
PANTIN\*  
PARAY-LE-MONIAL  
PARIS-BATIGNOLLES\*

PARIS-EST\*  
PARIS-LA-CHAPELLE\*  
PARIS-LYON\*  
PARIS-NORD\*  
RUNGIS\*  
SAARBRUCKEN Hbf  
SABLES-D'OLONNE  
(LES)  
SARREGUEMINES  
ST-LOUIS\*  
(Haut Rhin)  
UBERHERRN

**B**



## Cet homme apprend par cœur... 150 km de rail

Tant d'enfants rêvent de devenir conducteurs de trains. Et parmi eux, il s'en trouve qui, ayant grandi, n'ont pas changé d'avis... Mais comment devient-on conducteur de train ?

Dix-huit mois d'écolage sévère, minutieux, d'initiation technique et de formation pratique sont la règle dans notre pays. Et le candidat subit en outre une série d'examen médicaux et de tests psycho-techniques très rigoureux. Si tout va bien, un jour arrive où le futur conducteur est désigné pour telle ou telle ligne. Cette ligne, il devra d'abord l'apprendre par cœur. Placé devant un écran de télévision, il verra

défiler et redéfiler pendant des heures - à la vitesse réelle - chaque courbe, chaque ligne droite, chaque signal, chaque station de «son» trajet. Quand il connaîtra à fond «son» rail et «sa» machine, le candidat montera - enfin - sur la loco de ses rêves, pour un dernier stage en compagnie d'un moniteur.

En Belgique, les pilotes du rail disposent des méthodes d'écolage les plus modernes. Et des dispositifs de sécurité les plus perfectionnés. Voilà pourquoi, quand vous prenez le train, vous pouvez vraiment rouler «relaxe».



## 107.000 tonnes: un record

Les services d'exploitation de la S.N.C.B. avaient déjà connu une pointe : 73.000 tonnes de combustibles liquides transportées en un mois par une centaine de wagons de 50 tonnes.

Pourtant, le grand « boom » date de décembre 1971. En moins de trente jours (il y avait la Noël et le Nouvel An), les mêmes 100 wagons ont transporté 107.000 tonnes.

C'est-à-dire 1.000 tonnes par wagon !

Dans le cycle de rotation de 24 heures, cela représente un admirable travail. Imaginez. Premier jour : on charge à Anvers, le train roule vers Charleroi ; deuxième jour, les wagons chargés à Gand partent vers Liège ; troisième jour : le même train, chargé à Anvers, part vers Ruien... Hommes et machines ont atteint là un haut degré de productivité. Bravo !



La Société Intercontainer publie maintenant un bulletin de contact: INTER-CONTAINER INFORMATION.

Ce bulletin paraîtra « chaque fois qu'il sera opportun de communiquer à la clientèle des informations nouvelles d'ordre général ».

De fait, sous la forme de huit pages stencillées, le numéro 1, daté de décembre 71, renseigne le lecteur sur la façon de remplir le bulletin de remise (document de transport sous régime Intercontainer), annonce la mise en circulation d'un nouveau train TECE (Trans Europ Express Container) et signale l'achat de 555 wagons spéciaux pour transcontainers.

Le groupe franco-belge ARBEL à Douai livrera en effet à Intercontainer 555 wagons spéciaux pour transcontainers. Les premières unités sont d'ailleurs sorties des usines au cours du mois d'août 1971.

Les wagons immatriculés par la S.N.C.F. bénéficient du statut de wagons de particuliers. Ils sont expédiés exclusivement dans les trains spécialisés pour les transcontainers.

| Caractéristiques  |      |          |      |
|---|------|----------|------|
| Longueur hors tout  |      | 19,640 m |      |
| Longueur utile  |      | 18,400 m |      |
| Hauteur du niveau de chargement par rapport au niveau du rail |      | 2,170 m  |      |
| Tare moyenne  |      | 17 T     |      |
| Charge admissible   | A    | B        | C    |
| — régime ordinaire  | 46 T | 54 T     | 62 T |
| — régime accéléré   | 46 T | 54 T     | 54 T |

D'une capacité totale de chargement de 60' en longueur ces wagons sont équipés pour l'arrimage des transcontainers de 16 chevilles ISA et 4 chevilles SEA LAND, toutes escamotables, permettant les combinaisons suivantes: un transcontainer de 40' et un de 20'; deux transcontainers de 30'; trois transcontainers de 20'; un transcontainer de 35' et un de 20'.

Au fur et à mesure de sa mise en service, ce nouveau matériel sera affecté, en ce qui concerne la Belgique, sur les relations Anvers-Milan Rogoredo, Anvers-Rivolta Scrivia et les lignes de Zeebrugge à ces deux mêmes stations italiennes.



**nouvelle adresse :**



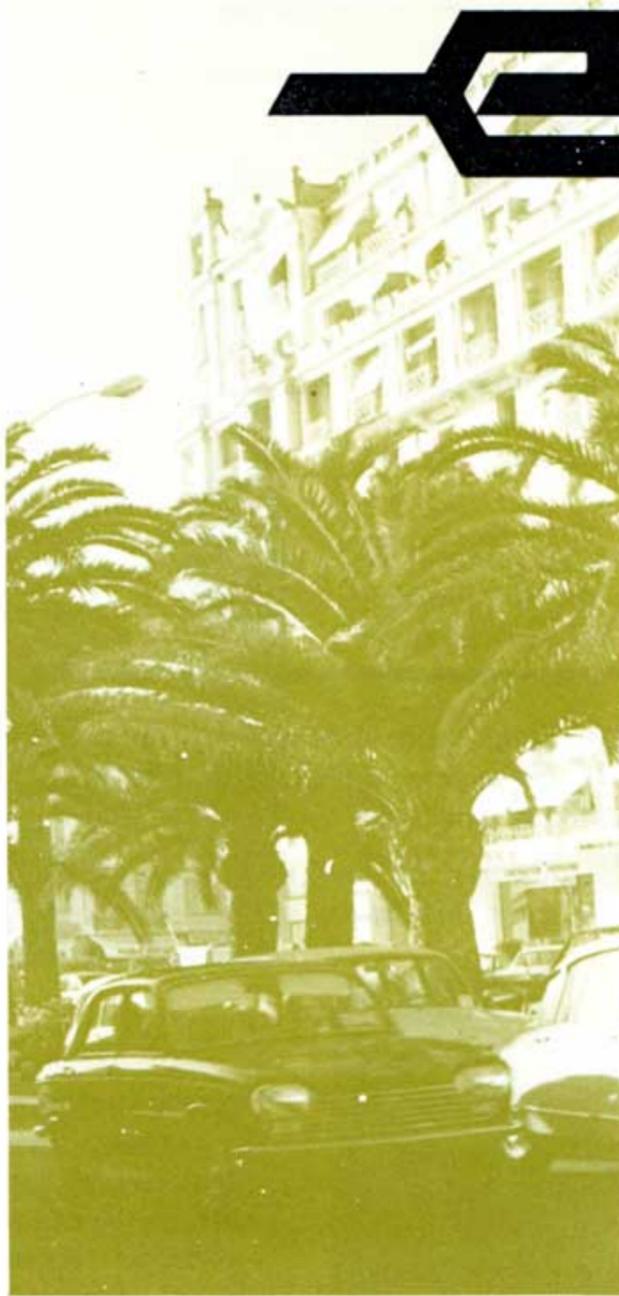
**Intercontainer a maintenant  
son siège à :**

**HIRSCHGÄSSLEIN 11**

**CH - 4010 BASEL**

**Tél. 061/22.25.25**

**Télex : 62.298**



Lignes régulières, circuits touristiques, excursions...

Les lignes Europabus couvrent toute l'Europe, de Calais à Varsovie, de l'extrême Nord à la Turquie : plus de cent mille kilomètres de route devant vous.

Le voyage que vous cherchez fait peut-être partie du programme. Demandez celui-ci dans les principales gares et les agences de voyage accréditées.



## la S.N.C.B. invite sa clientèle au Salon International du Bâtiment

Celui-ci se tiendra aux Palais du Centenaire du 25 février au 5 mars 1972.

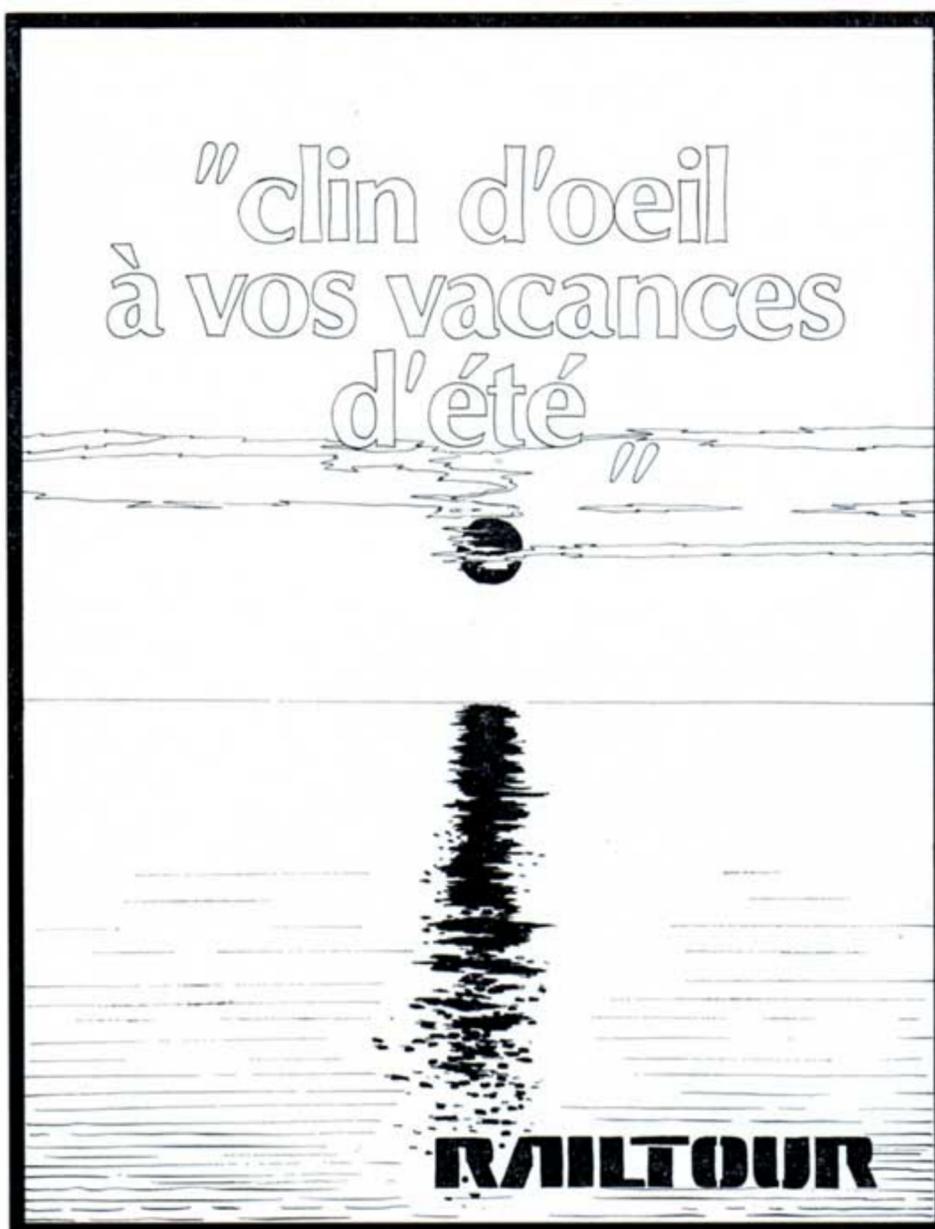
L'invitation précise : « Le thème principal développé par l'image et le son sera le transport de masse au moyen de matériel ferroviaire spécialisé et moderne permettant de réaliser de substantielles économies de main d'œuvre et de temps ».

On y parlera beaucoup de wagons à déchargement pneumatique, pour les pulvérulents, de wagons auto-déchargeurs, pour les graviers, pierrailles, de wagons à pupitres, pour le transport d'éléments préfabriqués... et surtout de régularité et de sécurité dans l'approvisionnement des chantiers.

Rendez-vous au stand 4129, Palais 4.

été  
'72

Railtour  
et FTS,  
les deux agences  
grossistes en  
voyages organisés,  
ont publié  
leur programme  
été '72.  
Les brochures  
(en couleur)  
présentées  
ci-contre  
sont disponibles  
dans les bureaux  
de renseignement  
des grandes  
gares et  
dans les agences  
de voyage.



|           |                     |
|-----------|---------------------|
|           | <b>GRANDE</b>       |
|           | <b>CAPACITE</b>     |
| <b>ET</b> | <b>PUISSANCE</b>    |
|           | <b>DE TRANSPORT</b> |



pasture

CHEMINS DE FER EUROPEENS 