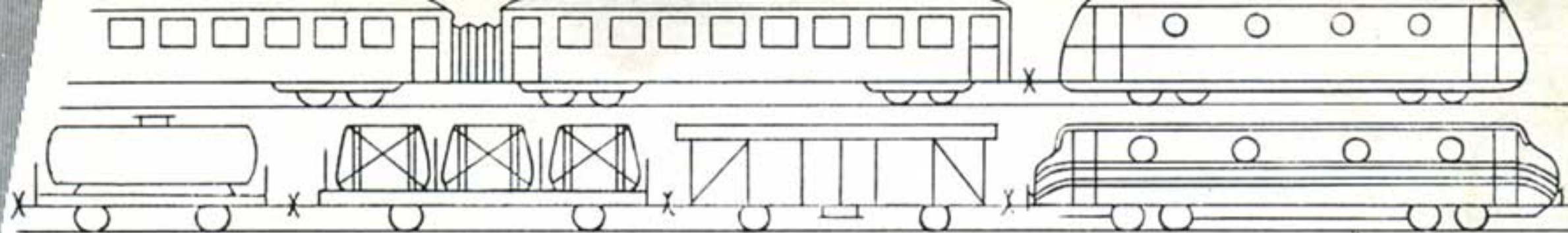


**B****N° 5**  
OCTOBRE 1961

# INFORMATIONS S N C B

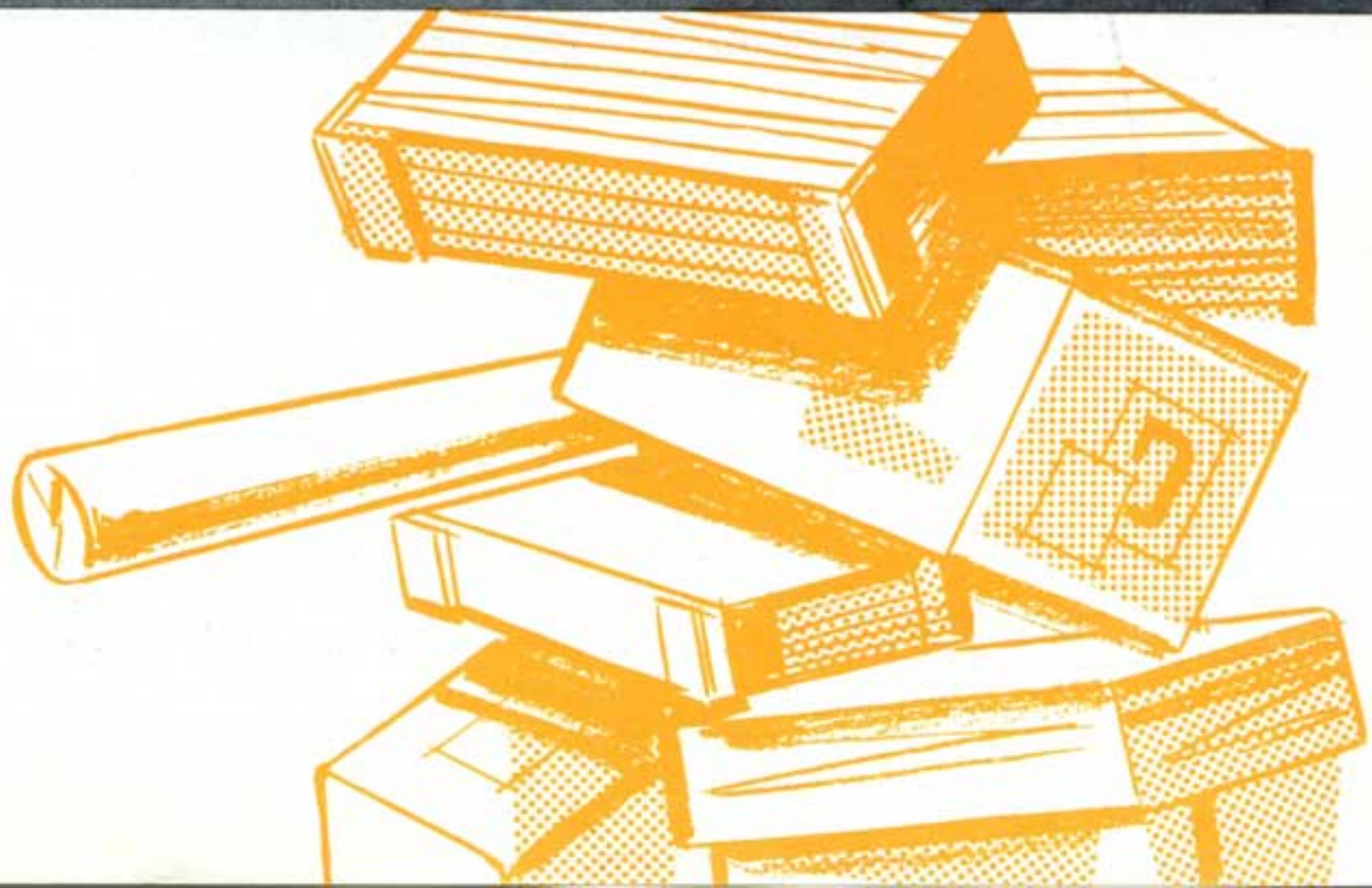
BULLETIN D'INFORMATION DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES.  
GARE CENTRALE, 4<sup>e</sup> ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 POSTE 3602



## locotracteur "230"

**SOMMAIRE :**

Prix de transport des messageries et marchandises encombrantes, p. 3 / Le pool européen des palettes „standard” s'étend rapidement, p. 7 / Nettoyage des wagons après déchargement, p. 8 / Horaires à l'exportation, p. 8 / Colis postaux vers le Congo et le Ruanda-Urundi, p. 13 / Le locotracteur 230, p. 14 / Le système belge en transport de marchandises, p. 15 / Nouvelles tarifaires, p. 17 / Relations rapides, p. 19 / Les horaires d'hiver préparent déjà le progrès de la saison 1962 !, p. 19 / Délai de déchargement des wagons dans les gares-entrepôts et application des frais de chômage, p. 20 / Nouvelles agences commerciales, p. 20 / Londres à 4½ heures de Bruxelles, p. 20.





## PRIX DE TRANSPORT DES MESSAGERIES ET MARCHANDISES ENCOMBRANTES.

La presse s'est fait l'écho des protestations de certains industriels et commerçants à propos des mesures tarifaires mises en vigueur le 1er août dernier concernant les envois de détail.

La S.N.C.B. a immédiatement mis au point le cas particulier des souscripteurs de tarifs spéciaux en leur assurant, en conformité d'ailleurs avec l'engagement qu'elle a conclu avec eux, l'application des anciennes conditions jusqu'au 1er octobre.

Pour ce qui concerne les nouvelles règles de „cubage” un adoucissement a été mis en vigueur. Il a fait l'objet d'une circulaire à toute la clientèle. Ceux de nos lecteurs qui ne l'auraient pas reçue peuvent en réclamer un exemplaire au représentant commercial de leur circonscription.

Nous sommes persuadés que les hommes d'affaires qui traitent journellement avec le chemin de fer et qui connaissent les conditions dans lesquelles il doit assurer le transport des messageries auront compris la raison des mesures prises. Nous tenons cependant, à l'intention de nos lecteurs moins familiarisés avec l'entreprise ferroviaire, à exposer les mobiles qui ont dicté notre attitude. Le transport des colis de détail est, avec le service des voyageurs, un des gros postes déficitaires dans l'exploitation du chemin de fer.

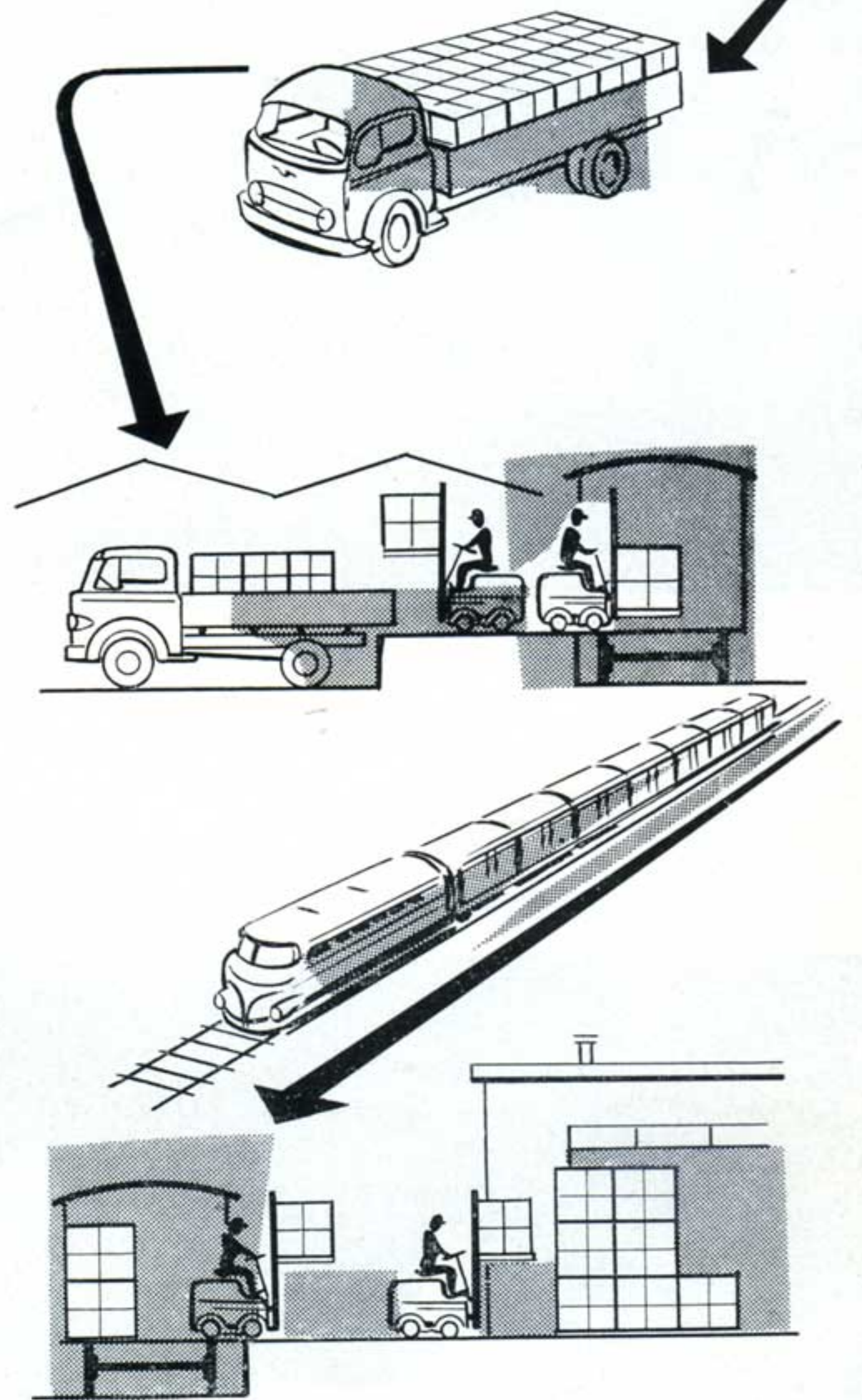
En 1960, la charge moyenne d'un wagon de messageries n'a atteint que 1,8 t alors que sa capacité de chargement est de 20 t et sa tare de 10,5 t.

Outre que ce trafic se concentre sur quelques heures de la journée seulement — la fin de l'après-midi pour la collecte ou départ et la matinée pour la distribution à l'arrivée — il donne lieu à plusieurs manutentions individuelles en raison de sa composition hétérogène.

Le coût de toutes ces opérations — terminales et en cours de route — est nécessairement très élevé.

Imaginez, si vous le voulez bien, la chaîne des opérations, *manuelles* la plupart du temps, que doit subir un colis parmi le „tout venant” que constitue le trafic confié au chemin de fer et vous comprendrez aisément les raisons de cette cherté : enlèvement à domicile et chargement sur camion, déchargement au centre routier et lotissement en vue de l'introduction des colis dans les wagons appropriés, chargement en wagon et expédition vers le quai de concentration, transbordement de la marchandise dans un wagon pour le centre routier de destination, déchargement à destination et triage des marchandises par course de camion, chargement sur camion, puis enfin seulement, livraison au client dans des endroits souvent peu accessibles.

Vous pouvez vous représenter aisément ce que cet en-



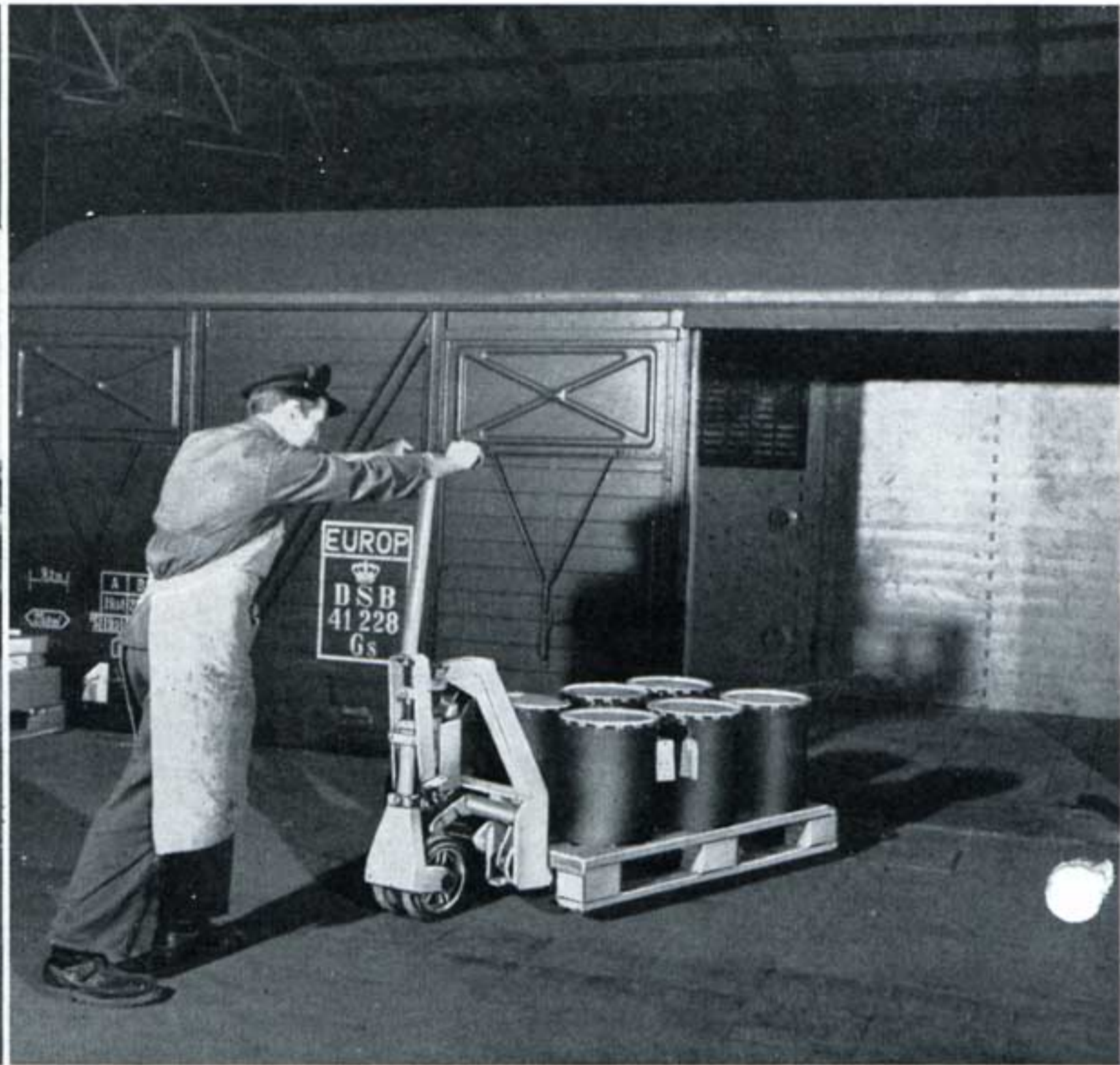
semble de manipulations peut coûter. C'est pourtant le schéma type des opérations que subissent les marchandises d'un trafic éminemment dispersé, le seul que bien souvent on consent à confier au chemin de fer.

Devant le déficit, le chemin de fer a deux possibilités :  
 1) mécaniser la manutention;  
 2) nuancer et adapter les prix en fonction du coût des prestations fournies.

Le chemin de fer fait tous les efforts de rationalisation possibles, de manière continue, dans les divers domaines de son activité.



Envoi de pneus, transporté en palette-caisse.



Bidons de lubrifiant palettisés, chargés au moyen du transpalette.

Toutes sortes de marchandises peuvent être palettisées.

Gerbage des colis palettisés dans le wagon au moyen du chariot élévateur.



Depuis plusieurs années, il a progressivement rationalisé les opérations de chargement, de transbordement et de déchargement dans les gares mêmes.

L'ensemble du trafic a été concentré sur une quarantaine de gares centres routiers et la délimitation de leurs zones d'action respectives, déterminée en tenant compte:

- de l'emplacement de la gare du point de vue des dessertes tant ferroviaire que routière;
- de la nécessité de limiter au minimum les aménagements à apporter aux hangars à marchandises;
- de la nécessité d'obtenir des centres ayant suffisamment de trafic pour former des wagons directs et éviter ainsi l'intervention de quais de transbordement.

teurs. Citons en passant le remarquable succès qu'a remporté la palettisation à l'étranger (Allemagne, France, Suisse, Pays-Bas) où l'on s'est rapidement rendu compte qu'il s'agissait là d'une technique moderne génératrice d'économies aussi bien dans l'entreprise, qu'au cours du transport.

Cependant tout l'effort de rationalisation de la S.N.C.B. n'a pas suffi, et de loin, jusqu'à présent, à combler le déficit occasionné par ce trafic.

Il ne reste donc au chemin de fer que l'autre solution, le rajustement des prix et leur nuancement judicieux. Le rajustement, c'est-à-dire la tendance vers l'équilibre des recettes et des dépenses, est absolument indispensable. Il serait malsain de maintenir des prix artificiels. Ces pratiques finiront d'ailleurs par devoir disparaître

Le gerbage de la  
marchandise palettisée.



Aux anciennes méthodes manuelles, il a substitué autant que possible, l'emploi de palettes (plateaux en bois) ou de palettes-caisses sans couvercle qui présentent l'avantage de créer des unités de chargement dont la manutention peut être mécanisée.

Les marchandises amenées par les camions du centre routier ou acceptées aux quais des gares sont, après triage, placées sur des palettes ou dans des palettes-caisses pouvant être chargées ou déchargées aisément et rapidement au moyen de chariots de levage à fourche. Le système de palettisation des marchandises présente d'autant plus d'intérêt que le nombre de manutentions à effectuer en cours de route est élevé.

Soulignons que cet effort de rationalisation pourrait être appuyé très efficacement par les usagers eux-mêmes qui contribueraient ainsi directement à la réduction des prix de transport. En effet, la chaîne du transport palettisé ne doit pas commencer dans le hall à marchandises de la gare mais dès la fabrique ou le magasin des expédi-

sous la pression de la Communauté Economique Européenne qui veut qu'on laisse parler la vérité économique. Et celle-ci ne nous contestera certainement pas qu'il faille faire payer un service ce qu'il coûte.

La période où le chemin de fer pouvait opérer des compensations entre services bénéficiaires et déficitaires est révolue.

Cette période, celle du monopole, celle où des abus auraient pu être craints, appartient au passé.

Le chemin de fer doit être géré comme une entreprise industrielle; sa loi fondamentale le déclare. Ajoutons qu'il est une entreprise industrielle concurrencée. Il n'a donc pour finir, plus qu'un principe directeur: l'équilibre des recettes et des dépenses, sur la base du prix de revient des prestations.

Ce principe est sain et il agit dans le sens de l'intérêt public.

A la lumière de ces principes l'augmentation générale des prix de transport pour envois de détail est justifiée.

La palette en bois aux dimensions standardisées 1,20 m x 0,80 m.



La palette-caisse: 1,20 mx0,80 mx0,94 m.

D'ailleurs elle n'a suscité, à notre connaissance, aucune protestation. En réalité, les difficultés ont surgi sur un autre point. Et ceci nous amènera à parler du „nuancement” des prix de transport.

Le trafic des colis de détail s'est fortement amenuisé depuis quelque années (plus que 600.000 t contre 750.000 à 800.000 il y a une dizaine d'années).

Pourquoi le trafic disparaît-il ?

Parce que, de plus en plus, chaque entreprise s'organise pour assurer par ses propres moyens la partie de „bon” trafic que lui offre l'exercice de son activité : les bonnes relations à trafic abondant, équilibré, régulier. Eventuellement, si le volume n'en est pas suffisant, elle confiera ses marchandises à un transporteur routier, qui n'étant pas soumis aux servitudes de service public, sera bien plus apte que la S.N.C.B. à individualiser les problèmes et à coter des prix adaptés aux cas particuliers. Ensuite, le reste seulement va au chemin de fer, c'est-à-dire le trafic dans les relations excentriques, les marchandises encombrantes, les trafics dispersés.

Le même phénomène de sélection à rebours est particulièrement grave et accentué en ce qui concerne les produits encombrants.

Devant de tels faits, le chemin de fer a été obligé de réagir.

Il a donc pris les mesures que vous savez, adoucies cependant ultérieurement, et qui tendent à renforcer la sévérité du traitement des marchandises pouvant être qualifiées d'encombrantes. Ce régime est cependant encore libéral.

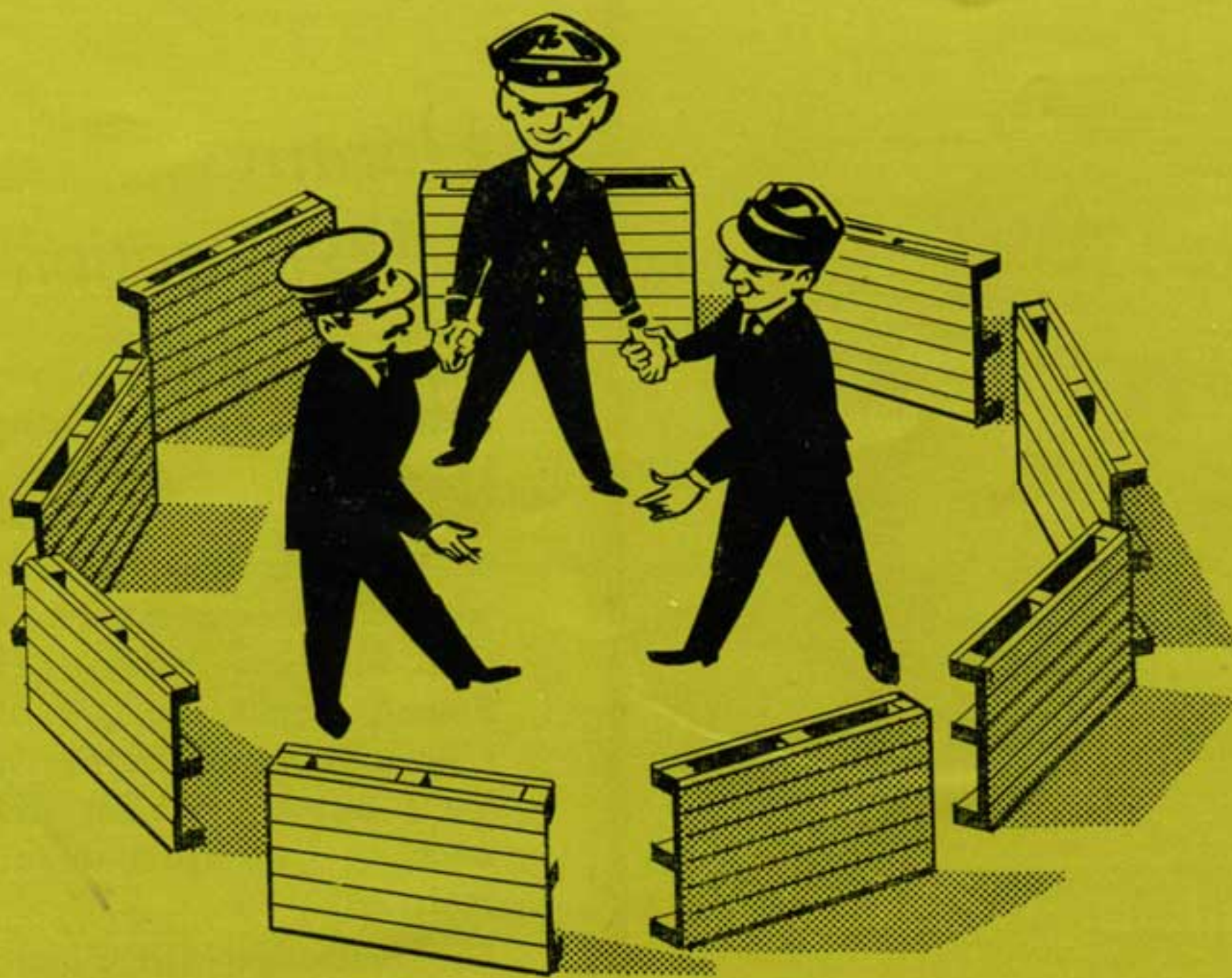
Que font les compagnies de navigation maritime ou fluviale ? Elles appliquent généralement un double tarif au poids et au m<sup>3</sup> et choisissent celui qui donne la taxe la plus lourde. La taxe au volume l'emporte généralement. En effet, il est notoire que les entreprises fluviales belges pratiquant le service des messageries taxent les 40 pieds cubes (= 1,132 m<sup>3</sup>) à 1,016 kg (1 tonne anglaise) soit pratiquement 900 kg au m<sup>3</sup>.

Pour prendre un autre exemple, citons celui des chemins de fer néerlandais. Ceux-ci exigent un minimum de 300 kg par m<sup>3</sup> d'encombrement, pour tout envoi de messageries ordinaires.

Notons encore qu'à la S.N.C.B. le nouveau régime est devenu pour certaines marchandises plus avantageux que celui d'avant le 1er août. Antérieurement à cette date, les coefficients 1,5 ou 2 étaient appliqués à une série de marchandises nommément désignées. Certaines d'entre-elles pouvaient approcher du poids spécifique de 200 kg/m<sup>3</sup>. Elles étaient donc taxées sur 400 kg au m<sup>3</sup>. Actuellement si l'expéditeur prend soin de mentionner leur poids par m<sup>3</sup> d'encombrement dans le document de transport, elles ne paieront pas pour plus de 250 kg/m<sup>3</sup>.

Nous osons exprimer l'espoir que ce plaidoyer aura intéressé nos lecteurs et contribué à les éclairer sur les conditions difficiles de l'exploitation ferroviaire.

Nous sommes persuadés que, même si les mesures que nous avons été forcés de prendre leur ont été quelque peu douloureuses, ils reconnaîtront, après réflexion, qu'elles étaient dans la ligne d'une évolution qui n'est pas voulue mais subie par le chemin de fer.



## LE POOL EUROPEEN DES PALETTES "STANDARD" S'ETEND RAPIDEMENT

Nous avons annoncé dans notre dernier numéro l'adhésion au 1er juillet 1961 d'une série de réseaux européens au pool international de la palette „standard”.

L'ensemble des réseaux liés par semblable accord couvre donc dorénavant l'Allemagne de l'Ouest, l'Autriche, la France, le Grand-Duché de Luxembourg, l'Italie, les Pays-Bas (envois de détail seulement) et la Suisse.

Les réseaux de la Deutsche Bundesbahn et des chemins de fer fédéraux suisses étaient associés depuis le 1er janvier 60. Les chemins de fer fédéraux autrichiens s'étaient joints à eux le 1er janvier 1961.

Là ne se limite pas cependant le domaine de la palette standard puisqu'en Allemagne existe depuis le 1/1/60 le „Deutsche Palettenpool” par lequel est organisé l'échange de charges palettisées entre le rail et la route.

D'ailleurs la standardisation même de la palette, base de toutes les conventions d'échange existantes ou futures n'a été atteinte que par un accord des grands organismes internationaux représentant les chemins de fer (U.I.C.) et la route (IRU et FIATA).

Les dimensions prévues à cet accord, sont, rappelons le, de 0,80 x 1,20 m. L'industriel ou le commerçant qui adopterait d'autres dimensions ne profiterait donc de la palettisation que dans les limites restreintes de son entreprise.

Pour palettiser ses transports il devrait envisager de transborder au préalable ses produits sur des palettes standard ou d'organiser le retour à vide de ses propres palettes.

### ACCORD DU 1er JUILLET 1961.

Voyons à présent les traits essentiels de l'accord du 1er juillet dernier :

désormais les palettes simples (en bois) peuvent être utilisées en service international, entre les réseaux participants, tant pour le transport de wagons complets que d'envois de détail;

la gare de départ remet à l'expéditeur des palettes vides en échange des palettes chargées présentées au transport; la gare d'arrivée veille à rentrer en possession d'un nombre équivalent de palettes, soit par voie de restitution si le destinataire ne possède pas de con-

trat d'échange, soit par voie d'échange dans le cas contraire.

### DISPOSITIONS NOUVELLES EN SERVICE INTERIEUR BELGE.

Les palettes-caisses métalliques en treillis sont admises à l'échange pour les transports à l'intérieur du pays, tant par wagons complets que pour des envois de détail.

L'expéditeur de palettes-caisses est autorisé à n'étiqueter que les colis de la couche supérieure. S'il utilise un recouvrement (feuille de papier, carton, etc.) faisant corps avec la couche supérieure, il ne doit placer qu'une seule étiquette sur cette couverture.

Pour les transports par wagons complets le bénéfice de l'échange n'est accordé que pour des expéditions à l'adresse de destinataires ayant eux-mêmes conclu un contrat d'échange avec le chemin de fer. Le nombre de palettes (plates ou caisses) indiqué en lettres de voiture par l'expéditeur, fait foi vis à vis du chemin de fer. Toute contestation quant au nombre ou à l'état des palettes est à régler directement entre l'expéditeur et le destinataire.

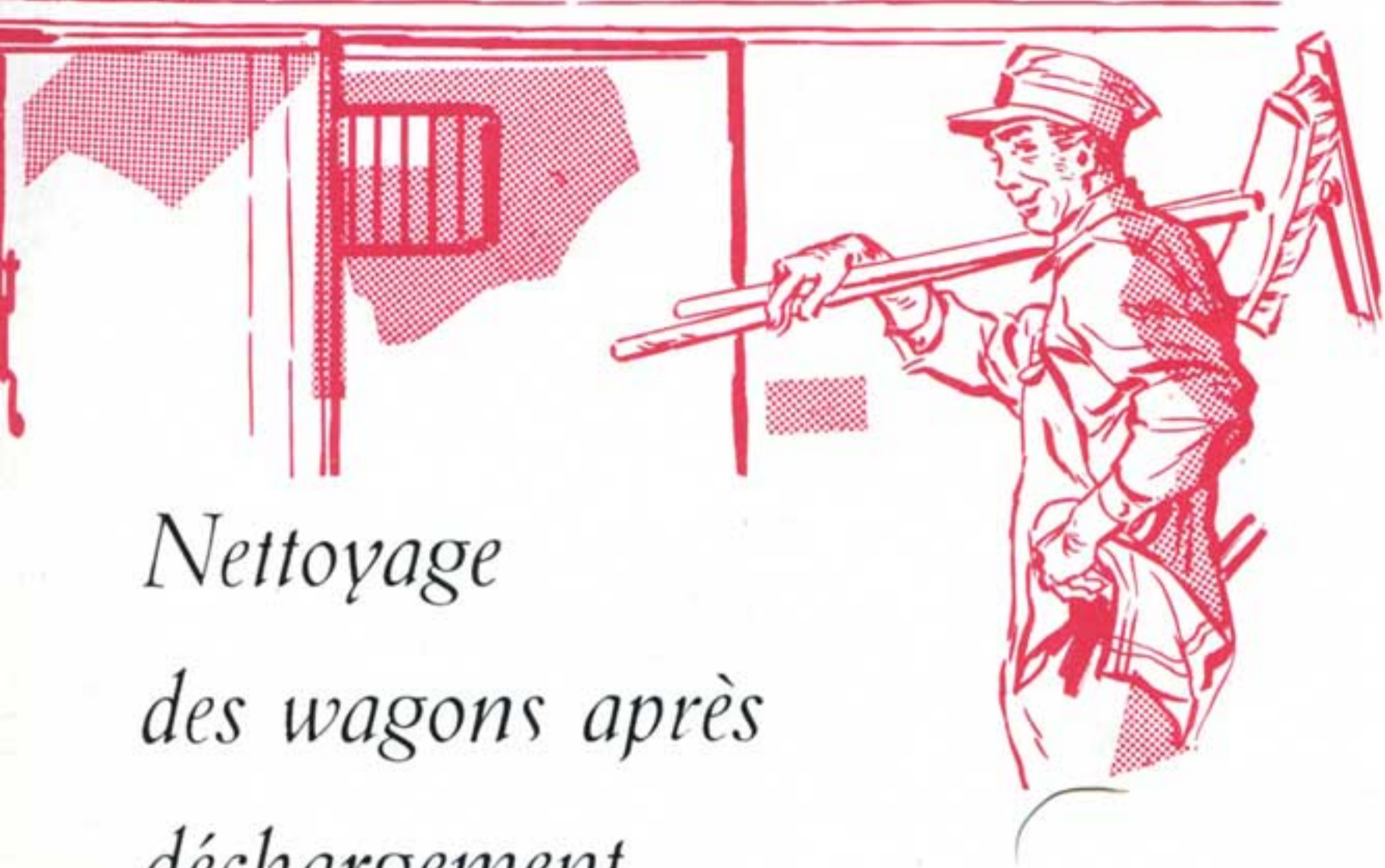
NS  
SNCB

CFL

SBB

ÖBB

SNCF



## Nettoyage des wagons après déchargement

C'est là un domaine où les intérêts des expéditeurs et du transporteur se confondent.

En la matière, le chemin de fer a prescrit dans ses règlements qu'après déchargement, les wagons doivent être convenablement nettoyés et balayés par le destinataire avant d'être remis vides à la disposition du chemin de fer.

Le tarif no 20 prévoit bien qu'à défaut de ce nettoyage le chemin de fer est autorisé à percevoir une taxe allant de 20 à 50 F par wagon à titre d'indemnité pour les prestations qui tombent de ce fait à charge de son personnel.

Il s'agit là toutefois d'une nécessité dont l'inconvénient est de retarder la réutilisation du matériel, vu que, dans de nombreux cas, le personnel du chemin de fer n'est pas sur place ou immédiatement disponible.

Il arrive très souvent que du matériel de transport, demandé d'urgence par des expéditeurs à un endroit déterminé, se trouve sur place mais ne peut être mis à disposition pour la bonne raison que les wagons doivent d'abord subir un nettoyage.

Ces cas prennent une acuité particulière dans les ports, où le travail s'effectue en général à un rythme fiévreux et où il faut parvenir à ce que les marchandises puissent être transbordées directement du navire dans les wagons.

Si, après déchargement des marchandises, un wagon n'est pas nettoyé sur-le-champ par les ouvriers mêmes qui ont fait le déchargement, on risque soit de voir le wagon souillé rechargé tel quel, avec comme conséquence la possibilité d'avaries à la nouvelle marchandise, soit de perdre un certain temps avant que le wagon ne puisse à nouveau être utilisé.

Le chemin de fer fait donc appel à ses clients pour que, dans l'intérêt des deux parties, ils donnent aux ouvriers appelés à décharger les wagons les instructions voulues pour un nettoyage régulier et systématique de ceux-ci avant leur remise à la disposition du chemin de fer.

## Horaires à l'exportation

Voici les horaires les plus favorables pour vos transports à destination de l'étranger.

Vous trouverez dans le présent article les heures de départ et d'arrivée des wagons que vous exportez à destination des pays voisins (Allemagne, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas). L'horaire du Trans-Europ-Express, que nous avons déjà fait paraître dans notre no 3 de mai 1961, n'a pas été repris ici.

Les horaires qui suivent sont entrés en vigueur le 1er octobre 1961.

Ils sont revus une fois par an, et chaque fois, nous les publierons à votre intention.

Pour indiquer les heures de départ et d'arrivée, nous avons négligé les minutes pour ne retenir que l'heure pleine.

Par exemple, 10 h signifie que le train arrive ou part entre 9 h et 9.59 h, en d'autres termes, au cours de la 10<sup>me</sup> heure de la journée.

Le séjour dans les gares frontières a été calculé en tenant compte du temps nécessaire à l'accomplissement des formalités douanières ordinaires.

Ce temps de séjour ne suffit cependant pas lorsque d'autres opérations doivent s'accomplir, telles une réexpédition, un réglage ou une visite spéciale des autorités douanières ou autres (dédouanement, visite par un vétérinaire, examen phytopathologique, etc...).





GARE DE DEPART	TRAIN	H	Jr	GARE FRONTIERE	PASSAGE A LA FRONTIERE						DESTINATIONS				
					Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	H	Jr	
					TRAIN	H	Jr	TRAIN	H	Jr					
Antwerpen (DS)	24322	1	II	Montzen	24322	5	II	TEEM 5544 (1)	6	II	Basel Bad	TEEM 5544	18	II	
Antwerpen (Z)	22339	21	I		14331	2	II				Nürnberg	TEEM 5522	19	II	
Bruxelles (T.T.)	14331	22	I		»	24322	5				II	Schirnding	6003	7	III
Gent (Zeeh.)	99158	22	I		»	44359	1				II	Furt. i. Wald	6045	5	III
Kortrijk	84346	21	I		»	24322	5				II	Passau	6012	7	III
Liège G.	40007	17	I		»	44359	1				II	Aachen (W)	6143	11	II
St. Niklaas	99158	21	I		»	24322	5				II	Bochum N	5277	23	II
Oostende (Zh.)	94101	19	I		»	44359	1				II	Bremen	5327	1	III(1)
Zeebrugge	96301	19	I		»	24320	4				II	Dortmund (S)	5221	24	II
Verviers (O)	41151	19	I		»	24324	6				II	Duisburg	5503	16	II
Antwerpen (DS)	24320	23	I		»	24324	6				II	Düsseldorf (D)	5235	16	II
Antwerpen (Z)	24324	3	II		»	24323	7				II	Essen	5235	19	II
Bruxelles (T.T.)	14310	22	I		»	14310	2				II	Flensburg (W)	5503	4	III(1)
Bruxelles (T.T.)	14331	22	I		»	14331	2				II	Hamburg	5503	24	II(1)
Charleroi (SQ)	77322	17	I	»	64306	6	II	Hannover	5007	3	III(1)				
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	»	84346	5	II	Osnabrück	5101	2	III				
Liège (M)	40007	17	I	»	44359	1	II	Wuppertal	9461	2	III				
Kortrijk	84346	21	I	»	84346	5	II	Münster	5101	24	II				
Oostende	99336	20	I	»	84346	5	II	Krefeld	7411	18	II				
Verviers (O)	44347	1	II	»	44347	7	II	Frankfurt (M)	5026	24	II				
Zeebrugge	99103	17	I	»	94324	23	I	Köln (G)	5026	16	II				
								Mannheim	5206	4	III(1)				
								München (S)	8019	12	III(1)				
								Salzburg	7707	16	III(1)				
								Stuttgart	15210	7	III(1)				

(1) Applicable uniquement aux envois chargés en wagons „S” dont la charge S n'est pas dépassée (vitesse max. 100 km/h).

Vers le LUXEMBOURG, l'ALLEMAGNE et la SUISSE

GARE DE DEPART	TRAIN	H	Jr	GARE FRONTIERE	PASSAGE A LA FRONTIERE						DESTINATIONS								
					Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	H	Jr					
					TRAIN	H	Jr	TRAIN	H	Jr									
Antwerpen (DS)	21150(1)	21	I	Arlon (a)	16108	8	II	66352	13	II	Luxembourg	5154	13	II					
Bruxelles (TT)	16108(1)	3	II	»	16108	8	II				Bettembourg	5130	11	II					
Oostende (Z)	91150(1)	21	I	»	16108	8	II				Saarbrücken	9411	7	III					
Gent (Zeeh.)	99156(1)	18	I	»	16108	8	II				Bâle SBB	5037	9	III					
Antwerpen (DS)	26320(2)	1	II	Stockem (b)	26320	8	II	66314	10	II	Luxembourg	5142	11	II					
Antwerpen (Z)	26338(2)	24	I	»	26338	9	II				Bettembourg	5154	14	II					
Bruxelles (TT)	16308(2)	22	I	»	16308	7	II				Saarbrücken	9411	7	III					
Liège (G)	40007	17	I	»	46374	9	II				Bâle SBB	5037	9	III					
Kortrijk	99304(2)	3	I	»	66387	4	II	66352	12	II	Luxembourg	5178	18	II					
Verviers (O)	41151	19	I	»	46374	9	II				Bettembourg	5178	18	II					
Zeebrugge	99103(2)	17	I	»	16308	7	II				Bâle SBB	5037	9	III					
Gent (Zeeh.)	90023(2)	21	I	Stockem	26304	15	II				66309	17	II	Luxembourg	4114	12	II		
Oostende (Z)	91150(2)	21	I	»	26304	15	II	Bettembourg	4114	12				II					
Liège G.	40029	18	I	Gouvy	44320	3	II	6112	6	II	Saarbrücken	9411	7	III					
Verviers E.	44342	19	I	»							Bâle SBB	5037	9	III					
Verviers (O)	41151	19	I	»															
* Antwerpen (DS)	20071	3	II	Stockem	TEEM 22	8	II	TEEM 22	9	II	Bâle SBB	TEEM 49111	17	II					
* Antwerpen (Z)	20305	1	II								Chiasso	856	3	III					
* Bruxelles (TT)	10016	2	II								»	Milano	7583	17	III				
* Gent (Zeeh.)	90011	23	I								»	Roma	5781	16	IV				
* Kortrijk	99314	21	I																
* Oostende (Zeeh.)	99419	24	I																
* Zeebrugge	99264	19	I																
											Buchs (SG)	911	9	III					
											Wien (Simmering)	G 52	18	IV					

(1) Envois G.V. (2) Pour les marchandises, dédouanées au départ, un acheminement accéléré est prévu dans les relations marquées \*

(a) formalités en douane pour envois de détail et, le cas échéant, pour charges complètes.

(b) formalités en douane exclusivement pour charges complètes.

 = exclusivement des périssables.

**VERS LA FRANCE (1)**

GARE DE DEPART	TRAIN	PASSAGE A LA FRONTIERE				ARRIVEE																																
		GARE FRONTIERE	TRAIN	H	Jr	Bordeaux		Boulogne		Brest		Clermont-Ferr.		Dijon		Dunkerque		Le Havre																				
						H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J																					
Antwerpen (DS)	20071	3	II	Quévy	TEEM 10	7	II	6	III	13	III	8	III	12	III			4	III																			
Antwerpen (Zd)	20305	1	I																																			
Bruxelles (TT)	10016	2	II																																			
Essen	TEEM 10	4	II																																			
Gent (Zeeh.)	90011	23	I																																			
Zeebrugge	99264	19	II																																			
Antwerpen (Nd)	20050	3	II																	»	88320	13	II	13	III	6	IV	3	IV	12	III			11	III			
Antwerpen (Zd)	21302	5	II																																			
Bruxelles (TT)	10013	12	II																																			
Essen	28300	9	II																																			
Gent (Zeeh.)	90023	21	I																																			
Oostende (Z)	99336	20	I																																			
Zeebrugge	99103	17	I																																			
Montzen	47300	10	II	Erquelines	47300	14	II	13	III	6	IV	3	IV	12	III			11	III																			
Visé	47300	11	II																																			
Charleroi S.Q.	47310	5	II																																			
Liège (M)	40007	17	I																																			
Montzen	47310	1	II																																			
Montzen	47304	21	I																	»	47304	2	II	13	III	6	IV	3	IV	12	III			11	III			
Visé	47304	22	I																																			
Antwerpen (DS)	29347	24	I																																			
Bruxelles (TT)	19152	3	II																																			
Essen	22361	19	I																																			
Gent (Zeeh.)	90023	21	I	Mouscron	98328	9	II			10	III							5	III																	11	III	
Montzen	49303	24	I																																			
Oostende (Z)	99336	20	I																																			
Zeebrugge	99103	17	I																																			
Antwerpen (DS)	26320	1	II																																			Stockem
Antwerpen (Zd)	26338	24	I																																			
Bruxelles (TT)	16308	22	I																																			
Gent (Zeeh.)	96367	10	I																																			
Liège (G.)	40007	17	I																																			
Kortrijk	99304	3	I																																			
Oostende (Z)	91150	21	I																																			
Verviers (O)	41151	19	I																																			
Zeebrugge	99103	17	I																																			
Liège Longd.	40029	18	I																																			
Verviers (Est)	44342	19	I	Gouvy	44320	3	II																															
Verviers (Ouest)	41151	19	I																																			

**VERS LES PAYS-BAS**

GARE DE DEPART	TRAIN	PASSAGE A LA FRONTIERE				ARRIVEE A DESTINATION																																							
		Gare frontière néerlandaise	TRAIN	H	J	Amsterdam RTL		Amersfoort		Dordrecht		Eindhoven		Nijmegen																															
						H	J	H	J	H	J	H	J	H	J																														
Antwerpen (D.S.)	22303	5	II	Roosendaal	22303	7	II	14	II	4	III	6	III	5	III	3	III																												
Antwerpen (Zd)	20305	1	II																																										
Bruxelles (TT)	10016	2	II																																										
Quévy	82100	2	II																																										
Gent (O)	99156	18	I																																										
Kortrijk	84346	21	I																																										
Oostende	99336	20	I																																										
Zeebrugge	96301	19	I																																										
Gent (O)	99156	18	I																																										
Kortrijk	84346	21	I																																										
Oostende	99336	20	I	Roosendaal	22360	17	II	6	III	4	III	6	III	5	III	3	III																												
Zeebrugge	99103	17	I																																										
Mouscron	84346	20	I																																										
Erquelines	74300	4	II															Maastricht	44395	12	II	2	III	5	III	6	III	1	III	5	III														
Liège G.	40007	17	I																																										
Verviers (O)	41151	19	I																																										
Visé	44323	23	I																																										
Gouvy	44323	19	I																													Maastricht	44323	24	I	13	II	13	II	6	III	8	II	13	II

**A DESTINATION**

Lille		Limoges		Lyon G.		Marseille		Metz		Nancy		Nantes		Nice		Paris la-Chap.		Paris Tolb. Inv.		Reims		Roubaix		Rouen		Strasbourg			
H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J
		4	III	6	III	14	III					6	III			13	II ( <sup>2</sup> )	18	II							2	III		
		20	III	17	III	2	IV			12	III	22	III	1	IV	1	III ( <sup>2</sup> )	3	III	6	III					6	III		
		20	III	16	III	2	IV					22	III	1	IV	1	III ( <sup>2</sup> )	3	III	6	III					6	III		
		20	III	16	III	2	IV					22	III			1	III ( <sup>3</sup> )	3	III							6	III		
23	II																					23	II			6	III		
										22	II																	5	III

**ARRIVEE A DESTINATION**

Rotterdam R.M.O.		Rotterdam Zuid		Groningen		Utrecht	
H	J	H	J	H	J	H	J
13	II	11	II	6	III	12	III
7	III	2	III	6	III	12	III
7	III	3	III	7	III	9	III
13	II	9	II	13	II	7	III

- (<sup>1</sup>) Sauf indications contraires au présent tableau les plans ne sont applicables qu'aux envois du Régime Accélééré français en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.
- (<sup>2</sup>) Applicable également aux envois du régime ordinaire français.
- (<sup>3</sup>) Applicable à tous les envois, chargés en wagons S dont la charge S n'est pas dépassée.

(<sup>2</sup>) envois P.V.  
 (<sup>1</sup>) envois G.V.

**VERS LA GRANDE-BRETAGNE**

GARE DE DEPART	TRAIN			DESTINATION																			
				EMBARQUEMENT				Harwich Park Q.		Dover		London (Southw.)		London (Holb. V.)		London (Br. A.)		London (Bish.)		Cardiff		Southampton	
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J
Montzen	TEEM 45	3	II	Zeebrugge	11	II	17	II															
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	I																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Bruxelles (T.T.)	19152	3	II																				
Antwerpen N.	29347	24	I																				
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z.	17	II	7	III															
Montzen	42330	23	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Montzen	TEEM 45	3	II																				
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	II	Oostende	15	II			19	II	2	III	3	III	5	III							
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Bruxelles (T.T.)	19152	3	II																				

GARE DE DEPART	TRAIN			DESTINATION																			
				EMBARQUEMENT				Birmingham (Curzon)		Manchester		Leeds		York		Newcastle		Edinburgh		Glasgow		Liverpool	
				H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J	H	J
Montzen	TEEM 45	3	II	Zeebrugge	11	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV	
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	I																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Bruxelles (T.T.)	19152	3	II																				
Antwerpen N.	29347	24	I																				
Gent Zeehaven	99156	18	I	Antwerpen Z.	17	II	3	IV	3	IV	5	IV	3	IV	6	IV	13	IV	12	IV	3	IV	
Montzen	42330	23	I																				
Quévy	82106	2	II																				
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Montzen	TEEM 45	3	II																				
Mouscron	84346	20	I																				
Quévy	82106	2	II	Oostende	15	II																	
Stockem	TEEM 21	2	II																				
Bruxelles (T.T.)	19152	3	II																				



## Colis postaux vers le Congo et le Ruanda-Urundi

Les possibilités actuelles d'expédition des colis postaux vers la République du Congo et le Ruanda-Urundi sont résumées dans le tableau ci-après :

Genre de colis	Voie d'acheminement	C O N G O Provinces						RUANDA URUNDI
		de Léopoldville	de l'Equateur	Orientale	du Kivu	du Katanga (3)	du Kasai	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
COLIS-POSTAUX AVION	Léopoldville Elisabethville Usumbura	OUI non non	OUI non non	non non non	non non non	non OUI non	OUI non non	non non OUI
COLIS-POSTAUX MER-AIR (1)	Matadi	OUI	OUI	non	non	non	OUI	OUI
COLIS-POSTAUX DE SURFACE (2)	Matadi	OUI	OUI	non	non	non	Nord-Kasai jusqu'à Luluabourg seulement	non
	Lobito, Angola	non	non	non	non	OUI, sauf pour les localités du Nord-Est	non	non
	Dar-es-Salaam, Tanganyika	non	non	non	non	OUI (4)	non	OUI (5)

(1) Par mer jusqu'à Matadi, par air au delà.

(2) Par la voie maritime.

(3) Sauf pour les bureaux de poste de Kabalo, Bukama, Malemba-Nkulu, Kabongo et Ankoro et pour les localités desservies par ces bureaux.

(4) Uniquement pour les localités du Nord-Est, notamment Albertville.

(5) Jusqu'à 10 kg.

Les colis avec valeur déclarée, grevés de remboursement ou „francs de droits” ne sont provisoirement pas admis au transport.



# le locotracteur

## 230



„La gare de Ciney recevra le locotracteur n° 230.001 le 1.4.61.” Cette phrase laconique et anodine — qui avait tout l’air d’un poisson d’avril — marqua cependant le début de la réalisation pratique d’une modification importante dans la méthode d’exploitation des gares. En effet, dans certaines régions, les caboteurs — petits trains „départementaux” de marchandises — ne circulaient que quelques fois par semaine, et ces convois étaient remorqués par des locomotives à vapeur de forte puissance, groupées naturellement en séries, suivant un roulement rigide. Il était très difficile de déroger à cette organisation malgré le désir du service de l’Exploitation d’accélérer les dessertes et de mieux satisfaire la clientèle.

Pour assouplir le service dans une mesure aussi large que possible, il a été décidé de doter les gares de moyenne importance de leurs engins de traction propres, conduits par des agents dépendant du chef de gare et se trouvant à l’entière disposition de ce dernier pour effectuer les manoeuvres à la gare d’attache et la desserte des gares situées dans un rayon limité. A partir des mois d’avril et de mai 1961, égrenées le long de la ligne du Luxembourg, les gares de Ciney, d’Ottignies, de Gembloux, de Marloie et de Jemelle ont été dotées de locotracteurs diesel, engins très sobres, remplaçant les locomotives à vapeur ayant un trop bon appétit.

### CARACTERISTIQUES.

Le nouveau tracteur — petit cousin simplifié des gros engins diesel de route — est dérivé des petites locomotives utilisées dans nombre de grosses usines.

Il possède un châssis coulé extrêmement robuste pesant 17 tonnes. Son poids total est de 35 tonnes. Sa puissance continue effective à 1850 tours par minute est de 240 chevaux.

Un changeur de gammes permet de disposer au choix de deux vitesses différentes à utiliser d’après les conditions de remorque.

Le locotracteur peut commander les freins automatiques des véhicules remorqués.

L’empattement réduit à 1 m 900 permet une circulation aisée en toutes circonstances et dans les raccourcissements... les plus mal entretenus. Les longueurs hors-traverses et hors-tout sont respectivement de 5 m 385 et de

6 m 625. La largeur est de 2 m 930 et la hauteur totale est de 3 m 390.

L’entretien journalier de l’engin est assuré par le conducteur lui-même, tandis que les travaux à plus grande périodicité sont effectués par une équipe mobile d’ajusteurs se déplaçant à bord d’une camionnette spécialement aménagée, dépendant de la remise de Ronet.

Depuis quelque temps déjà, même les autorails avaient quitté la ligne 125, Ciney-Yvoir. La nature y reprenait ses droits et l’herbe envahissait la voie. Seul le halètement d’une locomotive type 29 venait encore de temps à autre troubler le silence de la sauvage vallée du Bocq et la quiétude des jolis villages qu’elle abrite. Mais, le 1er avril, y est apparu un jouet de géant, un petit locotracteur vert et jaune, assorti au tendre feuillage des bouleaux et aux flamboyants genêts, mettant à nouveau en fuite lièvres et faisans...

# TARIF 3



## le système tarifaire belge en transport de marchandises

(SUITE)

Nous commençons la série d'articles consacrés aux tarifs par un examen du fascicule VII. Celui-ci, bien que n'englobant plus que 30% environ du trafic total des marchandises par wagons complets depuis l'instauration des tarifs C.E.C.A., nous a semblé le plus digne d'intérêt parce que l'on y retrouve les notions traditionnelles et, par conséquent, les plus familières en matière de tarification.

Ce fascicule comporte deux parties

- les tarifs généraux numérotés de 1 à 22;
- les tarifs spéciaux dont la numérotation peut aller de 2000 à 8999;

et s'applique à toutes les marchandises, abstraction faite de celles, expédiées en régime de petite vitesse, ressortissant au Traité instituant une Communauté Economique du Charbon et de l'Acier.

Parmi les tarifs généraux, il en est un — le tarif n° 3 — qui nous intéresse plus particulièrement et que nous nous proposons d'analyser ci-après.

### TARIF No 3.

Ce tarif qui s'applique aux marchandises expédiées en régime de petite vitesse, se caractérise par les trois éléments suivants :

#### *La dégression à la valeur.*

Aux temps déjà lointains où le chemin de fer possédait un monopole de fait pour le transport de marchandises, pratiquement tous les réseaux appliquaient une tarification qui faisait une large part à la valeur des produits. Grâce aux taxes relativement élevées dont étaient frappées les marchandises „nobles”, il était possible de transporter à des prix exceptionnellement bas, des marchandises de faible valeur, sans pour cela compromettre l'équilibre financier du réseau exploitant.

Actuellement, la S.N.C.B. connaît toujours un système de dégression à la valeur, mais celui-ci tient davantage compte de la rentabilité de l'entreprise et est de plus assoupli par des mesures isolées, prises en fonction de la concurrence plus vive et plus diversifiée des autres moyens de transport.

Le tarif n° 3 comprend quatre classes dégressives numérotées de 1 à 4. Pour connaître la classe à laquelle est rangée une marchandises déterminée, il convient de se reporter au fascicule III.

Pour un envoi de 15 tonnes, l'écart de prix existant entre les différentes classes s'établit comme suit, par rapport au niveau le moins élevé :

	à 100 km	à 200 km	à 300 km
4ème classe	100	100	100
3ème classe	116,3	118,6	119
2ème classe	143,9	149,1	150
1ère classe	143,9	164,1	170,5

#### *La dégression suivant l'utilisation des wagons.*

Il est évident que du point de vue de l'exploitant ferroviaire, un transport sera d'autant plus intéressant que le matériel sera mieux chargé, c'est-à-dire que le poids mort tractionné sera moins important. Aussi, plus le chargement se rapprochera de la capacité offerte pour le wagon et plus bas sera le prix de transport à payer par le client.

Il en est ainsi à la S.N.C.B. (sous réserve de ce qu'il est dit plus loin au sujet des expéditions dites „collectives”) et chaque classe du tarif n° 3 comporte donc des séries de prix suivant le schéma reproduit ci-après, chacune d'elles s'appliquant sur un poids minimum déterminé.

	Série A	Série B	Série C	Série D
Marchandises des classes 1 et 2	5 t	10 t	15 t	—
Marchandises des classes 3 et 4	5 t	10 t	15 t	20 t

Les séries dites de base — 15 t pour les 2 premières classes, 20 t pour les deux autres — sont majorées uniformément dans les proportions indiquées ci-après, pour obtenir les prix des autres séries :

	15 t	10 t	5 t
1ère classe	—	15%	30%
2ème classe	—	15%	30%
3ème classe	12%	28%	60%
4ème classe	12%	28%	60%



Quelques règles président à l'application des prix; elles sont succinctement décrites ci-après :

a) Le client conserve toujours le bénéfice de la taxation la plus avantageuse; il ne peut en effet payer plus cher pour le poids réel à la série de prix correspondant à ce poids, que pour le poids minimum prévu pour la série de prix immédiatement supérieure.

Si, pour fixer les idées, un expéditeur remet au transport un envoi de 18 700 kg d'une marchandise rangée à la 3ème classe, à la distance de 100 km, il ne payera pas  $143 \text{ F} \times 18,7 = 2\,675 \text{ F}$

mais bien

$$127 \text{ F} \times 20 = 2\,540 \text{ F}$$

127 F étant la taxe par tonne, à la même distance, pour un chargement de 20 tonnes.

b) La taxation s'effectue sur le poids total de l'expédition, mais en tenant compte d'un poids minimum de 5 tonnes par wagon pour les marchandises des deux premières classes et de 10 tonnes pour celles des deux autres classes.

Dans tous les cas cependant, le matériel doit être chargé à sa pleine capacité, mais la quantité de marchandise qui ne peut y trouver place, peut constituer à elle seule le chargement d'un wagon qui sera taxé sur un poids minimum de 5 tonnes.

Cette taxation dite „collective” est particulière aux chemins de fer belges; elle ne s'applique en trafic inter-

national que pour autant qu'il s'agisse d'une seule et même marchandise et moyennant la présence d'une mention déterminée dans les documents de transport.

c) Il découle de ce qui précède que les prix de la série 5 t des classes 3 et 4 ne s'appliquent guère que pour des expéditions d'un seul wagon.

d) Enfin, la perception d'un minimum (400 F par expédition) s'explique par le niveau élevé des frais fixes (dépenses du chemin de fer aux gares de départ et d'arrivée : nettoyage des wagons, placement des envois sur les voies de chargement et de déchargement, ...).

#### La dégression à la distance.

Le prix de transport ramené à la tonne-kilomètre, ou le prix payé pour véhiculer une tonne sur une distance d'un kilomètre, n'est pas le même si le transport s'effectue à 75, 150 ou 300 km. Au fur et à mesure que la distance augmente les prix ne s'accroissent pas uniformément : ils sont dégressifs.

Les genoux de dégressivité, c'est-à-dire les distances à partir desquelles les prix décroissent, se situent pour le tarif n° 3 aux kilomètres 100, 150 et 250.

Le lecteur qui désire se faire une idée de l'importance de la réduction accordée en fonction de la distance parcourue voudra bien se reporter au tableau ci-après :

Classes	Frais fixes (F)	Frais variables							
		1 à 100 km		101 à 150 km		151 à 250 km		+ de 250 km	
		F	%	F	%	F	%	F	%
1ère (15 tonnes)	21	1,56	100	1,10	71	0,83	53	0,513	33
2ème (15 tonnes)	21	1,56	100	0,84	54	0,59	38	0,44	28
3ème (20 tonnes)	20	1,07	100	0,56	52	0,42	39	0,30	28
4ème (20 tonnes)	20	0,89	100	0,46	52	0,34	38	0,246	28



(à suivre)





## TARIF MIXTE

### CHEMIN DE FER - VICINAL.

A partir du 1er janvier 1962 le tarif mixte Chemin de fer - Vicinal ne sera plus applicable qu'au trafic échangé entre les gares de la Société Nationale des Chemins de fer Belges (S.N.C.B.) et les lignes à écartement normal de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (S.N.C.V.).

Le tarif mixte Chemin de fer - Vicinal prévoit l'application des tarifs de la S.N.C.B. sur la distance totale (S.N.C.B. + S.N.C.V.) moyennant paiement d'une surtaxe dont l'importance varie en fonction de la longueur du parcours vicinal.

Les lignes vicinales qui pourront encore bénéficier de ce tarif après le 1er janvier 1962 sont les suivantes :

- Pouleur - Sprimont;
- Merksem;
- Baudour;
- Dolhain - Goé;
- Groenendaal - Overijse;
- Mol - Mol (Donk);
- Neufvilles (Station) - Neufvilles (Carrières).



## TARIF INTERNATIONAL CECA n° 1001.

Mise en vigueur au 20.7.1961 du rectificatif n° 9, à la suite d'une majoration de 10% des prix de transport sur le réseau des Ferrovie dello Stato (Italie).

Mise en vigueur au 26.7.1961 du rectificatif n° 10, à la suite d'une majoration de 2,531% des prix des tarifs français (S.N.C.F.).

Mise en vigueur au 1.8.1961 du rectificatif n° 11 qui comporte une modification au tableau de prix français n° 381.

Mise en vigueur au 15.9.1961 du rectificatif n° 12 au tarif international CECA n° 1001.

Mise en vigueur au 15.9.1961 du rectificatif n° 4 à l'annexe II au tarif international CECA n° 1001.

## TRAFIC AVEC L'ALLEMAGNE.

### a) Utilisation de containers des chemins de fer allemands.

Nous croyons utile de rappeler que, par dérogation à la règle générale, la première réexpédition sans rupture de charge en service intérieur belge d'un container provenant d'Allemagne Occidentale ne donne pas lieu à l'application d'une nouvelle taxe d'utilisation.

Ces dispositions sont applicables, aussi bien aux containers de grande capacité, qu'à ceux de petite capacité.

### b) Transport d'animaux vivants - Chevaux.

Les autorités fédérales allemandes ont pris une série de mesures tendant à mieux garantir la protection des animaux. Les règles à appliquer pour le transport de chevaux, même en transit, ont notamment dû être revues.

Nous citons entre autres l'obligation qu'il y a pour l'expéditeur :

de prévoir un convoyeur au moins par groupe de 4 wagons;

d'attacher chaque cheval de telle manière que, même s'il tombe, il ne puisse s'étrangler; d'utiliser des wagons pourvus d'au moins 6 vasistas.



## TRAFIC AVEC LA GRANDE BRETAGNE

Le Ministère britannique de l'Agriculture signale que les arrivées de fruits venant d'outre-mer dépassent souvent largement les quantités pour lesquelles les certificats phytopathologiques sont produits. Il annonce que, dorénavant, les règlements seront strictement appliqués et que les envois qui excèdent la quantité renseignée au certificat seront refusés et retournés d'office aux expéditeurs.

# Nouvelles Tarifaires



## TRAFIC AVEC L'ITALIE

Un 2e supplément au tarif international marchandises Italie - Belgique est entré en vigueur le 1 juillet 1961.

Ce supplément comporte la revision des prix de transport pour tenir compte de la réévaluation du DM.

Un 3e supplément au tarif international marchandises Italie/Belgique est entré en vigueur le 20 juillet 1961.

Ce supplément prévoit essentiellement qu'en attendant l'adaptation du tarif pour le parcours italien il sera fait application des nouvelles taxes des tarifs intérieurs italiens.

Un 4e supplément au Tarif International-marchandises Italie - Belgique est entré en vigueur le 1er septembre 1961.

Il comporte la mise au point des modifications à apporter aux prix applicables sur les parcours italiens pour tenir compte de la majoration des tarifs FS du 1.7.61, à savoir majoration de 10% pour les prix prévus pour châtaignes et marrons, conserves de tomates, noix, noisettes et amandes fraîches et sèches avec ou sans coque, pommes de terre, vermouth et vins en wagons-réservoirs immatriculés dans le parc FS, en fûts ou autrement conditionnés. Les prix pour agrumes, légumes et fruits frais restent inchangés.

D'autre part, ce supplément prévoit une nouvelle Annexe I - Frais accessoires divers concernant les parcours italiens.

Un 1er supplément au Tarif international pour le transport des combustibles minéraux Belgique/Italie et un 1er supplément au Tarif international pour le transport de produits sidérurgiques entre certaines gares belges et certaines gares italiennes sont entrés en vigueur le 1 août 1961.

Ces suppléments prévoient une majoration de 10% des prix de transport et frais accessoires afférents aux parcours italiens pour tenir compte de la récente augmentation des tarifs FS.

### TRAFIC AVEC L'AUTRICHE ET SES AU-DELA

Un 4<sup>e</sup> supplément au tarif international-marchandises Buchs (SG) transit-ports de mer belges est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1961. Ce supplément tient compte de diverses modifications intervenues depuis le 1.1.61 sur les parcours des Administrations participantes. Il prévoit, en outre, la reprise au tarif des nouvelles marchandises suivantes : bois exotiques en grumes, briques non émaillées, charcuterie, produits chimiques en wagons-réservoirs.

### TRAFIC AVEC L'EUROPE CENTRALE ET LES BALKANS

Un 1<sup>er</sup> supplément au tarif international marchandises Nickelsdorf fère/Rosenbach fère - Zeebrugge transit est entré en vigueur le 1 juillet 1961.

Ce supplément comporte une adaptation des prix de transport pour tenir compte des remaniements des tarifs intérieurs des réseaux participants intervenus depuis le 1.1.1961.

Un 4<sup>e</sup> supplément au tarif international marchandises Buchs (SG) - Ports de mer belges est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 1961. Ce supplément comporte un nouveau tableau des prix qui ont été adaptés aux diverses modifications intervenues depuis le 5.12.1960 tant sur les parcours de la voie allemande que sur ceux des Administrations participantes. En outre, les nouvelles marchandises suivantes ont été reprises : bois exotiques en grumes, briques non émaillées, charcuterie et produits chimiques en wagons-réservoirs.

### TRAFIC AVEC LA SUISSE

Un 5<sup>e</sup> supplément au tarif international marchandises Belgique - Suisse (trafic local) entré en vigueur le 10 juillet 1961.

Ce supplément prévoit l'adaptation des prix de transport pour tenir compte de la réévaluation du DM et des modifications survenues dans les tarifications intérieures des réseaux intéressés.

Un 6<sup>e</sup> supplément au tarif international marchandises Belgique - Suisse (trafic local) est entré en vigueur le 1 juillet 1961.

Ce supplément reprend des prix réduits pour les expéditions de clinker par trains complets dans certaines relations.

Le tarif spécial 8707 applicable à certaines marchandises échangées entre les ports de mer belges et certaines gares de la Suisse a été réédité le 20 juin 1961.

Cette réédition comporte l'adaptation des prix de transport pour tenir compte de la réévaluation du Florin et du DM.

## Transport d'autos et de carrosseries d'autos

La tarification applicable aux transports d'autos fait l'objet du tarif n° 4 du fascicule VII des tarifs marchandises.

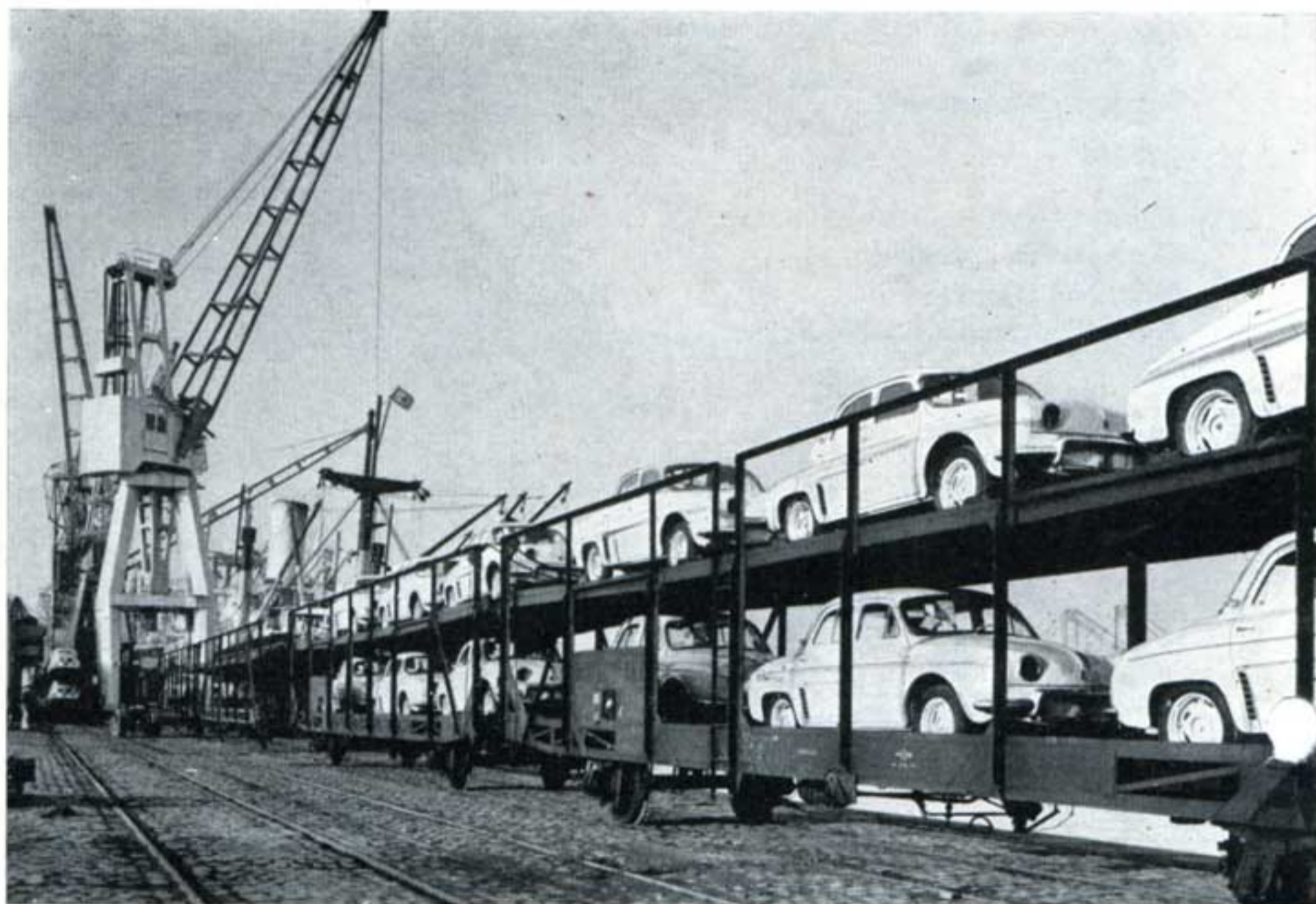
A l'expérience, il est apparu que ce tarif présentait de sérieux inconvénients et ne répondait pas toujours aux vœux de la clientèle,

En vue de promouvoir l'utilisation de wagons de particuliers, notamment les wagons plats à double étage, la SNCB a décidé, déjà en avril dernier, de porter à 2 F par essieu-kilomètre du wagon porteur, les ristournes prévues au tarif n° 10 pour les expéditions d'autos effectuées en wagons de ce genre.

D'autre part, la majoration des prix de transport des autos, intervenue à la même époque, a été compensée :

1. par le remplacement du minimum de poids de 6 t par wagon par la taxation sur un minimum de 2,5 t par essieu du wagon porteur avec maintien du minimum de 6 t pour les wagons à 3 essieux;
2. par la suppression de la surtaxe de 500 F par wagon, appliquée précédemment en cas d'utilisation de wagons de plus de 12,50 m de longueur.

A remarquer cependant que les expéditions d'autos à l'exportation maritime en provenance des pays de la Communauté Economique Européenne peuvent continuer à bénéficier comme par le passé des prix réduits du tarif spécial 3001, conjointement avec les modifications tarifaires dont question sous 1 et 2 ci-dessus.



## Taxe de chômage du matériel

Les Chemins de fer belges prévoient dans leurs tarifs marchandises (tarif 20, chiffre XIV) l'application d'une indemnité, appelée taxe de chômage, à payer par la clientèle en cas de dépassement des délais de chargement et de déchargement des wagons.

En été (du 1<sup>er</sup> mars au 30 septembre) cette indemnité est de 5 F par heure de retard et par wagon pour les premières 24 heures de retard, et de 7,5 F par heure et par wagon pour le stationnement ultérieur.

Le tarif stipule qu'en hiver, c.à.d. pendant la période du 1<sup>er</sup> octobre à fin février, ces taux horaires sont portés respectivement à 7,5 F et à 10 F.

La SNCB a cependant décidé que les taux d'été pourront continuer à être appliqués pendant la saison d'hiver 1961-1962.

# Relations rapides

## TEEM

### TRAFIC DE PRIMEURS ET DE FRUITS ITALIE-GRANDE BRETAGNE.

Au moment de mettre sous presse nous apprenons que dans le cadre des relations rapides TEEM pour l'acheminement des envois pour la Grande Bretagne, un train nouveau sera organisé à partir du 2 novembre 1961 entre Basel Bad et Zeebrugge via Montzen. Ce train sera en correspondance avec deux trains de Chiasso et constituera en somme un dédoublement des relations existantes dont nous avons parlé dans notre bulletin n° 3.

A partir de la même date, les British Railways organiseront un train en correspondance avec le Ferry-Boat, qui accoste à Harwich vers 22 h, de manière à arriver à Londres Bishopsgate en temps utile pour atteindre le marché de Londres.

Ainsi sera créée une nouvelle relation de Chiasso et de Basel Bad à Londres qui se présentera comme suit :

Chiasso	D.	11 h 30	12 h 20	jour 1
Basel Bad	A.	18 h 11	19 h 16	
	D.	22 h 32		
Montzen	A.	8 h 00		jour 2
	D.	9 h 00		
Zeebrugge	A.	13 h 00		
Zeebrugge				
(FB)	D.	15 h 00		
Harwich	A.	22 h 00		
	D.	24 h 00		
Londres	A.	2 h 00		jour 3
(Bishopsgate)				

La création d'un train nouveau qui partira de Chiasso à la 14e h et qui continuera à Bâle par le train précité est à l'étude. On envisage cette réalisation pour le mois de janvier 1962.

Il nous semble utile de rappeler que l'emploi de wagons marqués "S" est indispensable, c'est-à-dire les wagons pouvant circuler à une vitesse de 85 à 100 km/h.

Nous rappelons également les possibilités du train TEEM qui part de Chiasso à la 10e heure et qui permet d'atteindre Londres Bishopsgate le jour 2 déjà à la 24e h.



### Les horaires d'hiver préparent déjà le progrès de la saison 1962 !

#### Electrification des lignes 96 Bruxelles - Mons - Paris et 36 de Liège à Verviers.

Les travaux se poursuivent normalement... et entraînent inévitablement une détente plus accentuée des horaires et quelques retards de trains. Des modifications d'itinéraires en résultent pour certains trains TEE qui, déviés par Erquelines ou par Visé, ne desservent plus temporairement Mons et Verviers.

#### Du confort tout neuf.

Dès le début de 1962, mise en service progressive d'une série des 60 automotrices doubles qui seront pourvues des tout derniers perfectionnements en matière d'aération, d'insonorisation et de suspension.

Elles seront suivies d'une 2e tranche de 40 unités analogues.

Ces automotrices modernes seront mises en service sur les lignes Anvers-Charleroi, Bruxelles-Luxembourg et Liège-Knokke-Blankenberge.

velles locomotives polycourant déjà en commande, capables de s'alimenter en énergie électrique aux caténaires des trois réseaux parcourus.

#### Relation Anvers - Bruxelles.

Les trains directs qui circulent toutes les demi-heures entre Bruxelles, Malines et Anvers parcourent désormais le trajet Bruxelles (Nord) Anvers en 30 minutes au lieu de 33 ou 34 minutes précédemment.

#### Tableau mural des trains au départ.

Le grand tableau de Liège-Guillemins donnant au public du hall les heures de départ des trains, connaît un réel succès. Les départs de trains y sont groupés par direction.

Les gares de Bruxelles-Nord et Midi vont être dotées d'un système d'annonce basé sur le même principe.

#### Meilleures liaisons rail-route.

Des gares d'autobus juxtaposées à celles du Chemin de fer sont en cours



#### Les TEE Paris - Bruxelles - Amsterdam feront peau neuve.

Est en cours l'acquisition, en commun avec la S.N.C.F., de rames remorquées TEE, en lieu et place des rames automotrices diesel actuelles.

Ces voitures nouvelles construites en acier inoxydable, présenteront un haut degré de confort et seront notamment, pourvues du conditionnement d'air. Elles seront remorquées par les nou-

d'aménagement à Ostende, Namur, Termonde et Malines. Elles assurent aux voyageurs une liaison parfaite entre les parcours par rail et par route.

#### Trains „Autos-couchettes" Liège (Bressoux) - Avignon.

Pour satisfaire à des demandes pressantes de la clientèle, il a été décidé pour la prochaine saison de mettre ces trains en marche dès le 18 avril.

## DELAI DE DECHARGEMENT DES WAGONS DANS LES GARES-ENTREPOTS ET APPLICATION DES FRAIS DE CHOMAGE

De tout temps, les destinataires ou leurs mandataires (agences en douane) ont éprouvé des difficultés à libérer dans le délai réglementaire les wagons parvenus sous régime de douane dans les gares-entrepôts.

Au début de 1961, la situation à ce point de vue était devenue particulièrement difficile à Bruxelles Entrepôt et à Liège Meuse, où des retards allant parfois jusqu'à 2 et 3 semaines, étaient à déplorer.

Ces retards avaient pour effet de compliquer le triage des wagons et d'encombrer les voies de déchargement. Ils représentaient une sérieuse entrave pour les firmes qui désiraient dédouaner et décharger leurs wagons au plus tôt après l'arrivée des envois.

Des contacts eurent lieu en avril dernier entre la Fédération des Expéditeurs de Belgique et la S.N.C.B. au sujet de cette situation. Ils ont abouti à un accord sur l'application du régime suivant aux wagons dédouanés par les destinataires ou leurs mandataires et destinés aux gares-entrepôts mêmes :

- prolongement du délai de déchargement jusqu'au lendemain du jour d'arrivée, à 19 heures, lorsque le destinataire a été avisé de l'arrivée avant 16 h;
- prolongement du délai de déchargement jusqu'au surlendemain du jour d'arrivée à 19 heures, lorsque le destinataire a été avisé après 16 h;
- application des frais de chômage, au double du tarif normal, à partir de 0 h le jour suivant celui où le délai de déchargement, fixé comme il est dit ci-dessus, est arrivé à expiration.

Ces nouvelles facilités, en vigueur depuis le 20.6.61 ne peuvent manquer de se traduire par un déroulement plus rapide et plus aisé des opérations.

## NOUVELLES AGENCES COMMERCIALES

Les nouveaux sièges dont nous vous avons annoncé la création dans notre dernier numéro, ont été pris en charge par

MM. Van der Borght	à Alost	tél. 261.15
Levecq	à Arlon	tél. 211.15
Goffin	à Ciney	tél. 217.72
Lodeweyckx	à Courtrai	tél. 200.49
Konix	à Louvain	tél. 277.03
Vandevijvere	à Malines	tél. 164.82
Franiau	à Tournai	tél. 258.45
Lejeune	à Verviers	tél. 308.40



# LONDRES A 4<sup>1/2</sup> heures DE BRUXELLES

Depuis le 5 septembre, les gares d'Anvers Central, Bruges, Bruxelles Midi et Nord, Charleroi-Sud, Courtrai, Gand St. Pierre, Hasselt, Liège-Guillemins, Mons, Namur et Ostende, délivrent des billets combinés „Rail-Air-Rail” à destination de Londres.

Par cette nouvelle relation avec la Grande-Bretagne, les voyageurs sont transportés par avion (45 minutes de vol) d'Ostende-Aéroport à Southend-Aéroport, avec correspondance assurée par train de Rochford à Londres-Liverpoolstreet.

Le transfert de la gare à l'aéroport et vice versa, tant à Ostende qu'à Southend, est assuré par car.

Le prix du trajet aérien est de 622 F (trajet simple), de 657 F (aller retour valable 1 jour) et de 988 F (aller retour valable 30 jours).

Dans ces prix sont compris les parcours en car de gare à aéroport et vice versa.

Par ce nouveau service les hommes d'affaires gagneront un temps précieux. En quittant Bruxelles (Midi) à 7 h ils arriveront à 11h41 à Londres (Liverpool Street).

Pour le retour ils quitteront Londres à 17h45 pour atteindre Bruxelles (Midi) à 22h07.

nouveau service  
"RAIL-AIR-RAIL"  
avec la Grande-Bretagne

