

# INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE DES CHEMINS DE FER BELGES  
GARE CENTRALE, 4<sup>e</sup> ETAGE, BRUXELLES. TEL. 13.18.70 - POSTE 3602  
PERIODIQUE BIMESTRIEL — NUMERO 1 / FEVRIER 1964



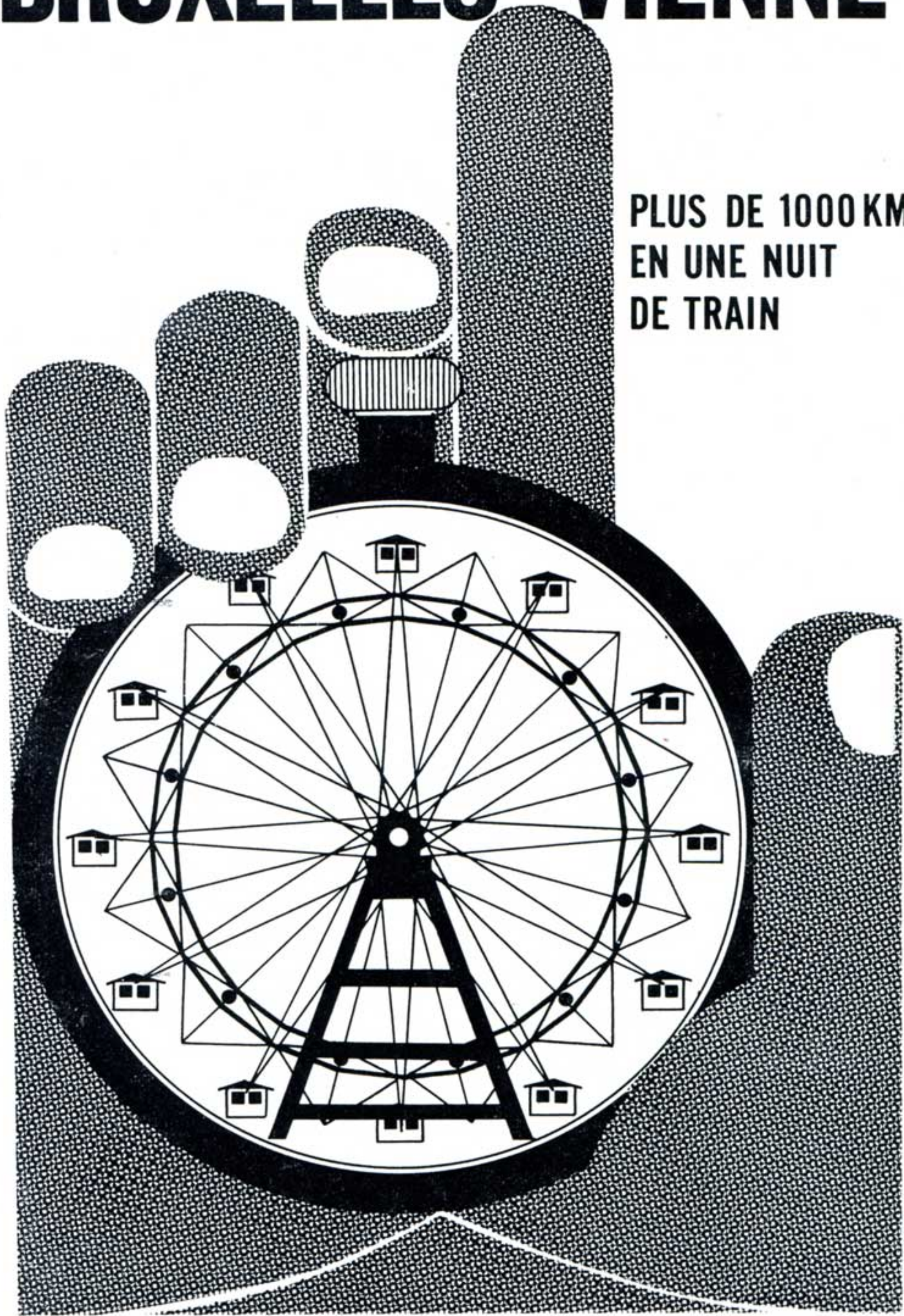
Infrastructure routière (p. 3).

**SOMMAIRE :** Infrastructure routière, p. 3 / Prescriptions concernant le chargement des wagons à marchandises, p. 6 / Modernisation du matériel à marchandises, p. 8 / Terrains et bâtiments industriels, p. 10 / Le transport des produits pulvérulents et granuleux. - Participation à la création de „Transfribel“, p. 11 / Un exemple : le pool-palettes de la société Lorraine-Escout, p. 12 / Hommes d'affaires prenez le train. - Ristourne des frais de camionnage. - Avis à nos lecteurs, p. 14 / Nouvelles tarifaires, p. 15. (Photos Putman)

*Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.*

# BRUXELLES - VIENNE

PLUS DE 1000 KM.  
EN UNE NUIT  
DE TRAIN

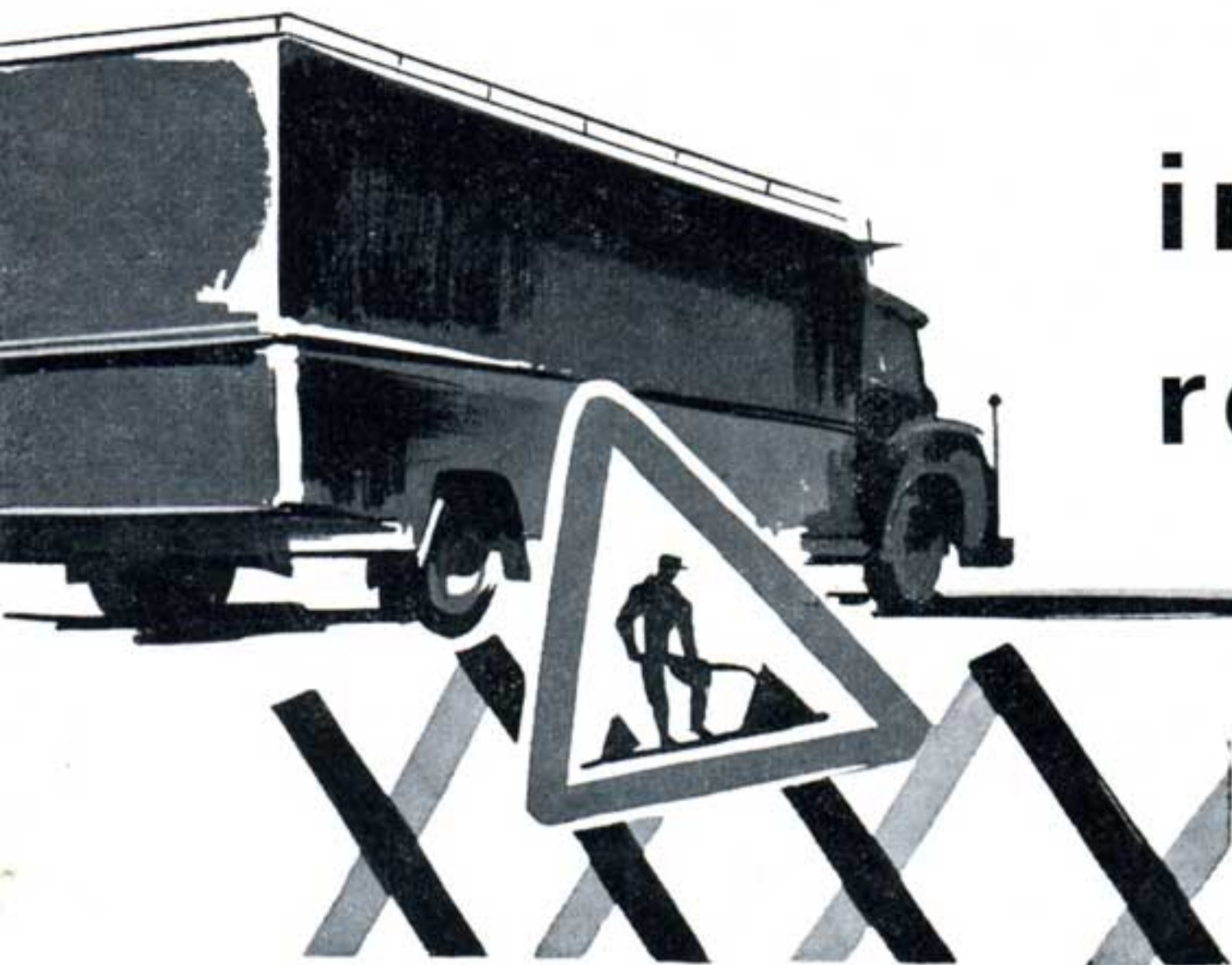


**couchettes et wagons-lits directs**

départ: Bruxelles Nord 17h32  
arrivée: Vienne HBF 10 h

**CHEMINS DE FER BELGES**





# infrastructure routière

L'American Association of State Highway Officials (AASHO) vient de publier un très important rapport sur la résistance au trafic de l'infrastructure routière.

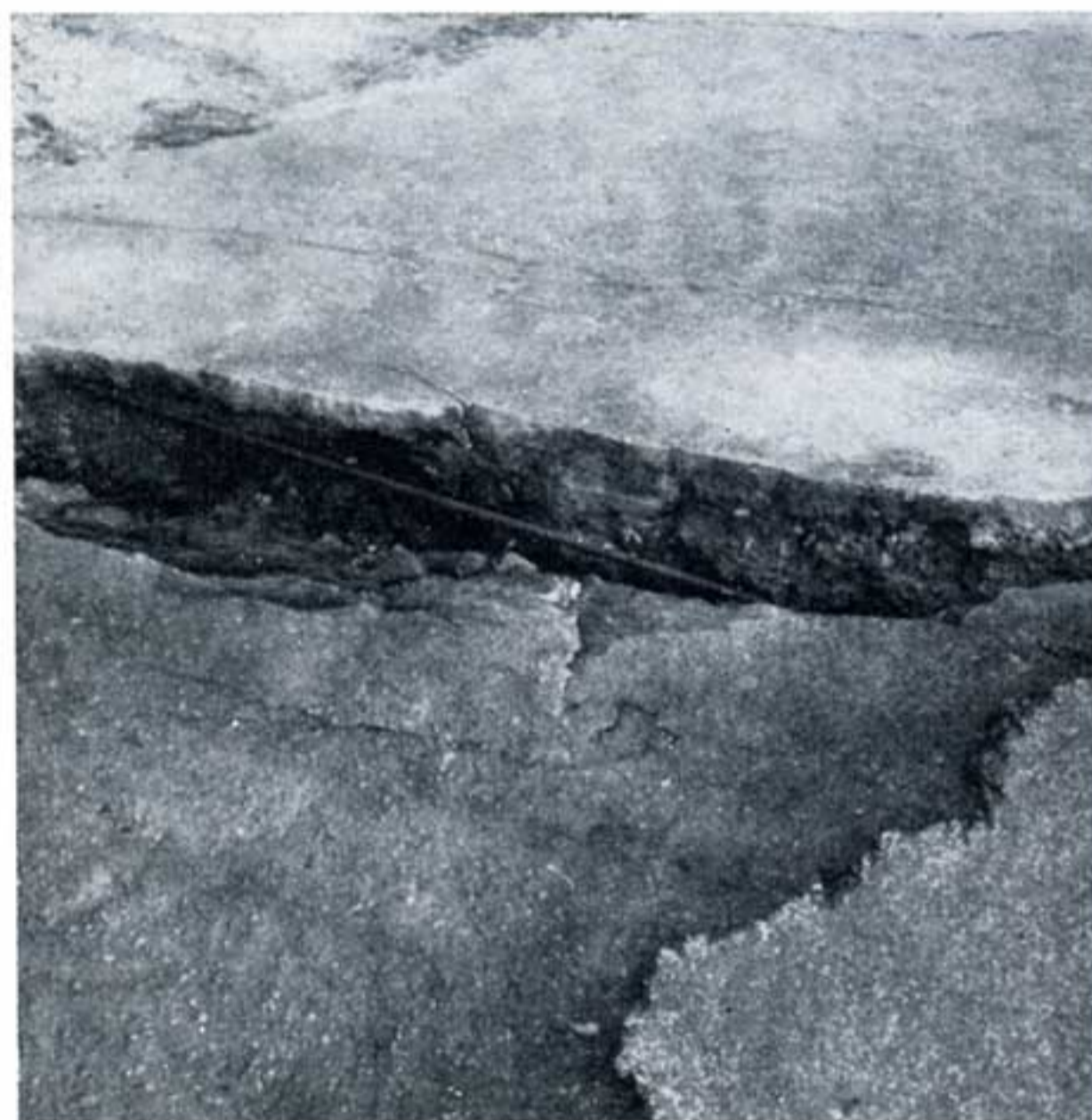
Pour la première fois dans le monde, une expérimentation en vraie grandeur a été faite sur des bases scientifiques, après une préparation minutieuse qui a duré près de 10 ans.

Les essais, qui consistaient à faire circuler des véhicules de divers types sur des routes et des ouvrages d'art de différents modèles, ont été conduits, nuit et jour, pendant 25 mois, avec le concours de l'armée américaine et sous le contrôle des experts les plus qualifiés.

Cette vaste enquête met en évidence l'importance de la charge par essieu pour l'usure des routes. C'est ainsi qu'une route en béton de dalles de 13 cm d'épaisseur supporte, sans inconvénient, le passage d'un nombre presque infini de véhicules ayant une charge d'une tonne par essieu, mais est détruite par le passage de deux millions de véhicules comportant 5,5 tonnes de charge par essieu et de 50,000 véhicules avec une charge par essieu de 13,6 tonnes.

On conçoit donc parfaitement que certaines restrictions doivent être apportées à la circulation des poids lourds.

On peut aussi légitimement se demander si ces poids lourds, grands useurs de routes, participent pour une part suffisante à la construction et à l'entretien du réseau routier ou s'ils ne sont pas, en fait, indirectement subventionnés par les utilisateurs de véhicules légers.

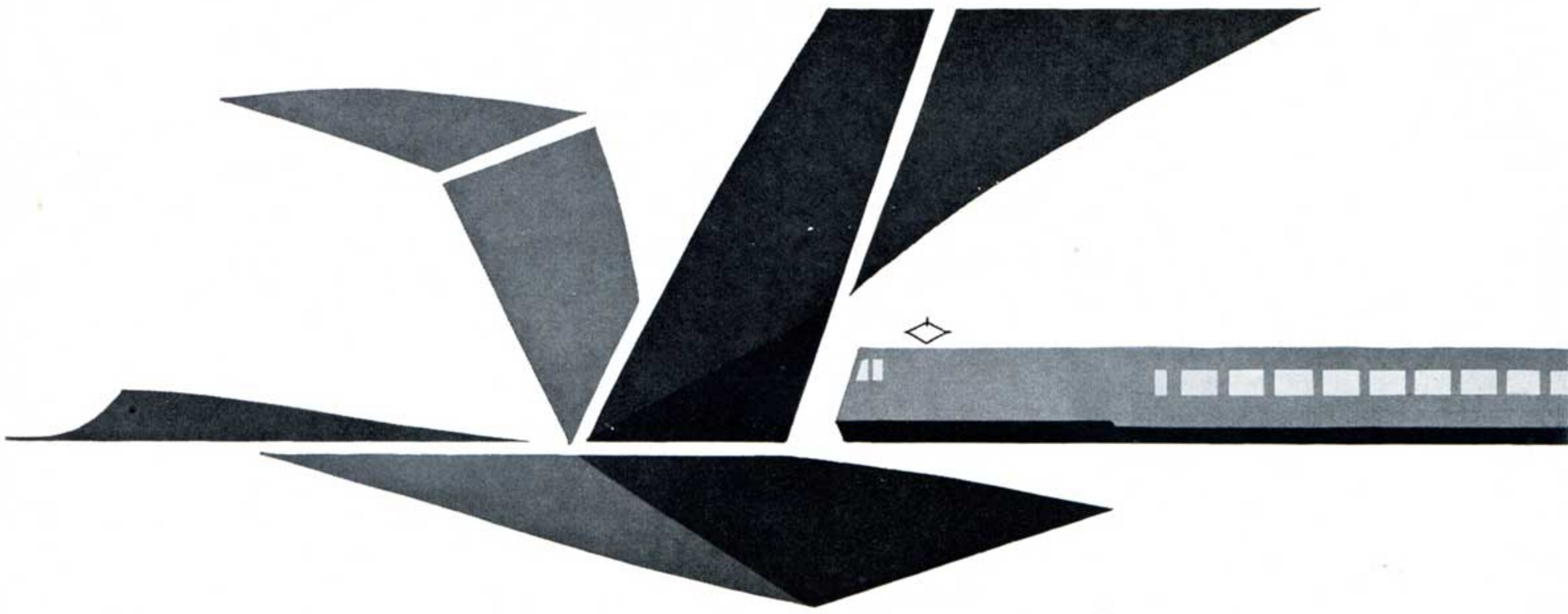


L'usure des routes...

C'est cette dernière question que se sont efforcés de résoudre quelques experts des chemins de fer néerlandais. Les résultats de leurs investigations ont été publiés dans la revue « De Ingenieur » n° 41 du 11 octobre dernier<sup>(1)</sup>. En voici une synthèse:

« Le but de l'étude n'est pas d'examiner si les taxes et droits payés par la circulation routière en Hollande couvrent ou non les dépenses qu'elle cause. Ce qu'ont visé les auteurs est simplement de déterminer si la part de chaque catégorie de véhicules dans les taxes payées est comparable à la part des dépenses dont ces véhicules sont la source. »

<sup>(1)</sup> Berekening van de kosten van de weg in Nederland van enkele groepen weggebruikers door dr. J. Walter en drs. J.W.H. Geerlings.



Le point de départ de l'étude sera donc l'attribution aux diverses catégories de véhicules d'une certaine quote-part des dépenses totales.

D'après des données officielles, les dépenses routières néerlandaises peuvent être décomposées comme suit :

a. intérêt et amortissement des revêtements, ponts et ouvrages d'art .....	40%
b. entretien des investissements repris sous a. ....	28%
c. intérêt sur le capital investi dans l'assiette des routes .....	16%
d. frais divers (notamment-police des routes et gardiennage des passages à niveau)	16%
	100%

Il a été admis que pour ventiler avec une approximation suffisante les diverses catégories de dépenses ci-dessus, il fallait disposer des clefs de répartition suivantes :

Rubrique a. :

1. Kilométrage annuel des véhicules ou groupes de véhicules ;
2. Relation entre le poids des véhicules et l'importance du revêtement.

Rubrique b. :

1. Kilométrage annuel ;
2. Relation entre le poids des véhicules et l'usure du revêtement.

Rubrique c. :

1. Kilométrage annuel ;

2. Superficie occupée par les véhicules ou groupes de véhicules.

Rubrique d. :

— Kilométrage annuel.

Jusqu'à présent l'on ne disposait pas de données suffisantes concernant les clefs a-2 et b-2.

C'est le grand mérite du rapport AASHO que d'avoir comblé cette lacune. Ces deux clefs



Useurs des routes.

constituent en effet — et de loin — les principaux facteurs de différenciation d'une catégorie de véhicules à l'autre. Rappelons par exemple, ainsi que nous le disions au début de cette étude, qu'en portant le poids par essieu de 5,5 t à 13,6 t pour une route d'un type déterminé, (soit une multi-

# BRUXELLES - COPENHAGUE LE JOUR MEME

## PAR LA "VOGELFLUGLINIE"

BRUXELLES/ND départ 7 h. 28  
COPENHAGUE arrivée 23 h. 20

plication par le facteur 2,5 environ) nous voyons son usure multipliée par  $\frac{2.000.000 \text{ essieux}}{50.000 \text{ essieux}}$  soit par le facteur 40.

Sur la base de ces données, ainsi que du poids, du kilométrage annuel moyen et de la superficie occupée par les véhicules des diverses catégories, les auteurs ont calculé la part des dépenses annuelles qui devrait normalement incomber à la circulation des voitures de particuliers.

Cette part ressort à 40,5% du total des dépenses alors qu'elle est de 55% en réalité <sup>(1)</sup> soit 26,4% de trop.

Prenant ensuite comme type de comparaison la V.W. 1200, ils établissent le rapport qui devrait exister entre la part de dépenses supportée par cette voiture, et celle qui devrait normalement incomber à une camionnette de livraison, un camion de 4 tonnes, un camion de 6 tonnes, un tracteur avec remorque de 12,9 tonnes.

Le résultat de leurs calculs peut se résumer comme suit:

Composition, par comparaison à la VW 1200, de la part de dépenses par kilomètre parcouru, de divers types de véhicules automobiles:

VW 1200 .....	1,00
Camionnette de livraison .....	1,23
Camion 4 tonnes .....	3,47
Camion 6 tonnes .....	8,33
Tracteur avec remorque .....	17,48

Si nous tenons compte, à présent, du parcours moyen annuel réel de ces diverses catégories, nous arrivons aux coefficients de répartition des dépenses ci-après:

Camionnette de livraison:	$\frac{22.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 1,23 = 1,50$
Camion 4 tonnes:	$\frac{20.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 3,47 = 3,86$
Camion 6 tonnes:	$\frac{30.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 8,33 = 13,90$
Tracteur avec remorque:	$\frac{45.000 \text{ km}}{18.000 \text{ km}} \times 17,48 = 43,70$

Partant du fait que la VW 1200 paye 26,4% de trop (voir plus haut), les auteurs concluent qu'elle devrait payer réellement 429 florins <sup>(1)</sup>  $\times 0,736 = 316$  florins.

Sur la base des coefficients ci-dessus, les autres types de véhicules

	devraient payer	alors qu'ils paient	différence
Camionnette de livraison	475 florins	783 florins	+ 39%
Camion 4 tonnes	1.220 florins	1.537 florins	+ 21%
Camion 6 tonnes	4.400 florins	1.635 florins	-169%
Tracteur avec remorque	13.800 florins	3.605 florins	-283%
	*	*	

Nous ne doutons pas que la situation en Belgique ne soit guère différente que celle que connaissent les Pays-Bas. Nos lecteurs automobilistes qui éprouvent tous les jours avec irritation la gêne que causent les « lourds porteurs » à la circulation générale, pourront désormais se dire que la dégradation rapide de nos routes et autoroutes est due quasi exclusivement à ces mêmes véhicules qu'ils contribuent à subventionner indirectement. Par ailleurs, dans le cadre des efforts des gouvernements et de la C.E.E. en vue de réaliser une harmonisation des conditions de concurrence des différents moyens de transport et de déterminer le coût économique et social de chacun d'eux, le problème mérite un examen approfondi et... courageux.

<sup>(1)</sup> Taxe de circulation, taxe sur l'essence et autres, cumulées sur la base du poids des véhicules et du parcours moyen.

<sup>(1)</sup> Taxation annuelle moyenne d'une voiture de ce type.

# prescriptions concernant le chargement des wagons à marchandises

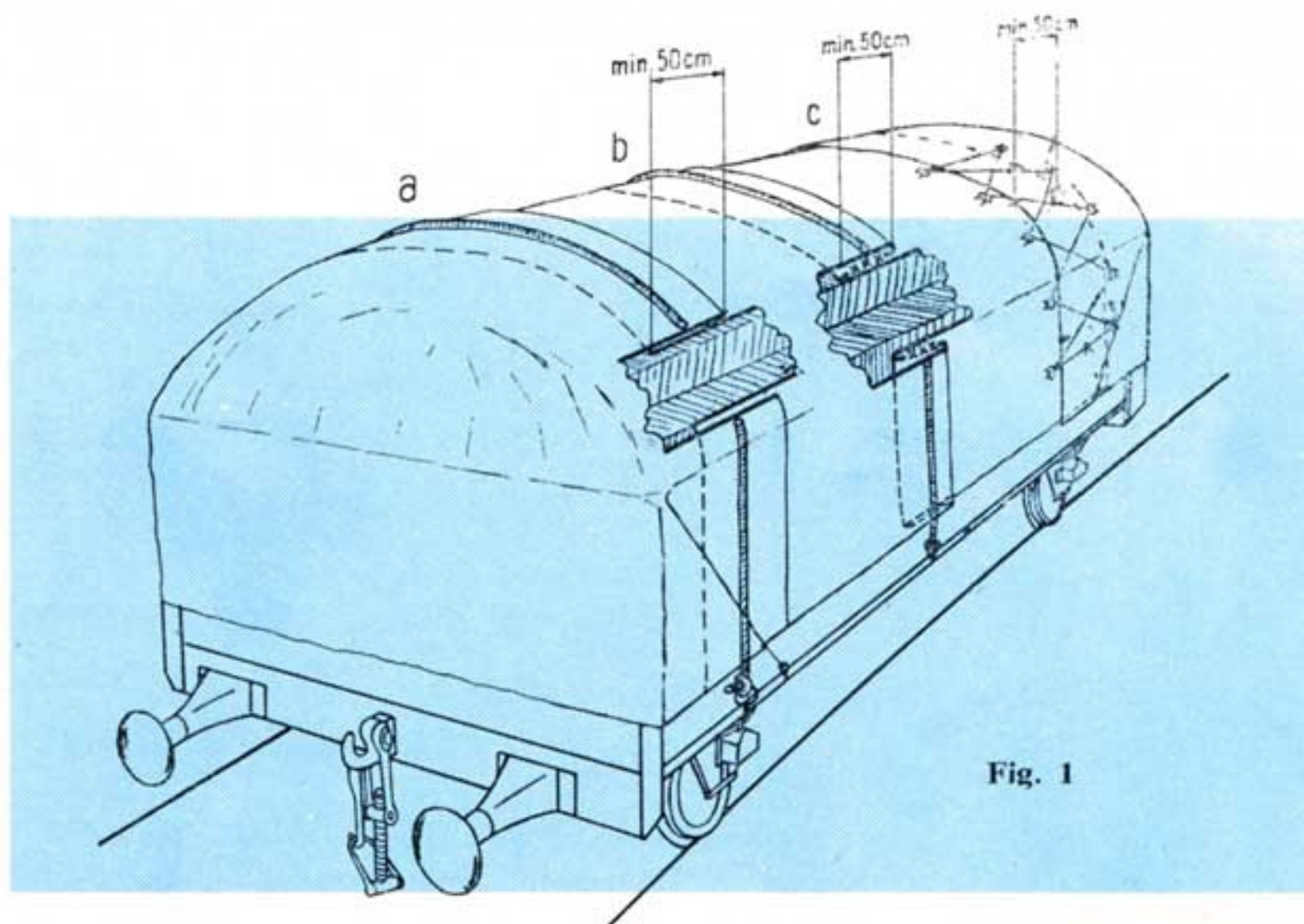


Fig. 1



Wagon ouvert à barre faitière

Dans notre numéro précédent, nous avons entamé le résumé de la nouvelle annexe II au Règlement pour l'emploi des wagons en trafic international, intitulée « Prescriptions de chargement ». Voici une seconde tranche de ces directives.

## Bâches.

1. Les bâches doivent être fortement tendues de manière à ne pouvoir être soulevées par le vent. Elles ne peuvent être simplement tendues d'une paroi à l'autre: elles doivent s'appuyer sur le chargement ou sur des supports appropriés et ne pas présenter de poches pouvant se remplir d'eau de pluie. <sup>(1)</sup>

2. Pour fixer les bâches, il faut utiliser tous les

<sup>(1)</sup> C'est pour faciliter l'application de cette prescription que les chemins de fer ont mis en service des wagons à barre faitière (voir photo ci-dessus).

œillets et anneaux disponibles à proximité du niveau du plancher.

3. Les bâches ne peuvent être clouées. Il ne faut pas non plus les faire reposer, sans protection appropriée, sur les angles vifs ou les arêtes du chargement.

4. S'il est fait usage de plusieurs bâches pour recouvrir un seul wagon, les bâches doivent se recouvrir l'une l'autre d'au moins 50 cm et être traitées d'une des manières suivantes (fig. 1):

a. les deux bâches se recouvrent simplement de 50 cm et la fixation de leurs extrémités est assurée par une corde disposée transversalement.

b. les deux bâches sont reliées l'une à l'autre par les œillets terminaux, repliées comme ci-après et assujetties ensuite par une corde disposée transversalement.



Fig. 2

c. Si les bâches sont pourvues d'œillets disposés à 50 cm des bords extérieurs, les deux bâches sont reliées l'une à l'autre par ces œillets.

Ce faisant, elles se recouvrent mutuellement de la largeur désirée.

d. par un amarrage latéral en oblique d'au moins 3 œillets réalisé conformément aux figures 3 et 4 (page 7).

5. Il est à noter que le recouvrement simple des bâches tel que décrit en a. n'est pas à utiliser lorsque la marchandise est à protéger contre la

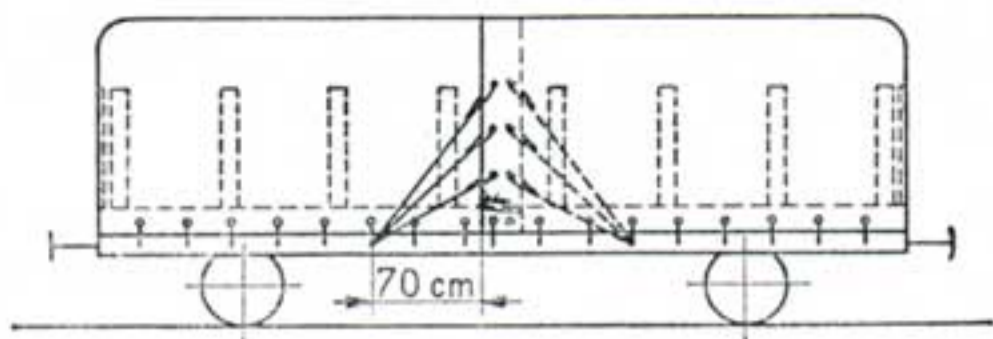


Fig. 3

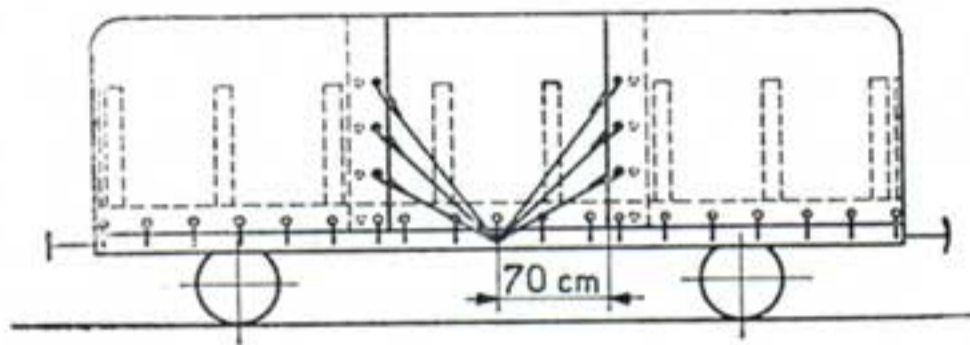
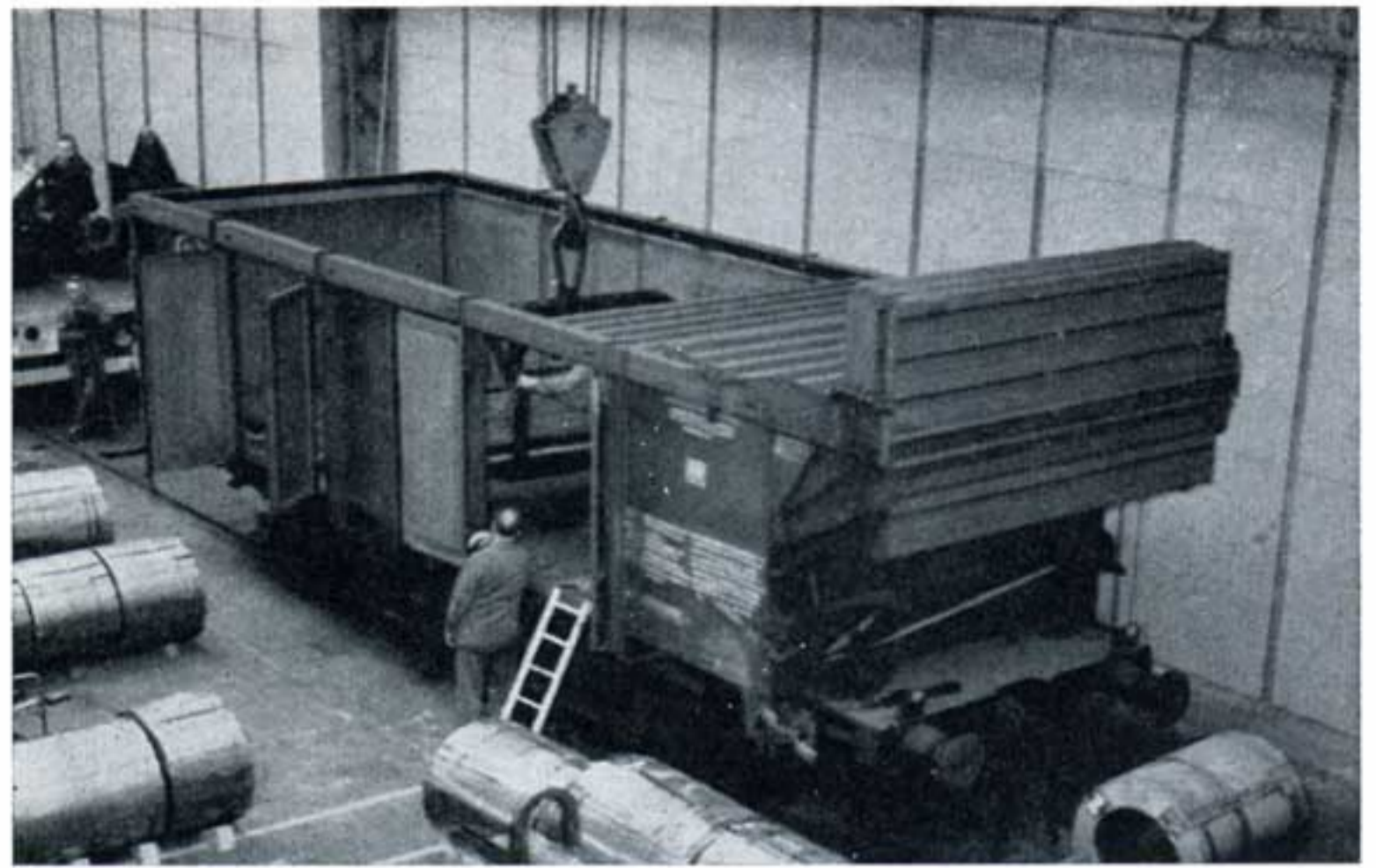


Fig. 4



Wagon à toit enroulable (Renaud Ducau).

pluie. Dans ce cas la disposition des bâches deviendra la suivante:



Fig. 5

6. Pour la fixation des bâches, il ne doit être fait usage que de matériel non métallique de bonne qualité, par exemple de cordes et aiguillettes d'au moins 6 mm de diamètre et capables de résister à une charge d'au moins 230 kg.

*N.D.L.R.*

*Le bâchage est une opération coûteuse, non pas tellement par le taux de location de la bâche (30 F en service intérieur belge) que par la main d'œuvre requise pour son placement.*

*Le chemin de fer, pour obvier entre autres à cet inconvénient, tend à mettre en service plus de wagons ouverts à toit ouvrant. Il munit d'autres séries de wagons de couvercles assurant une herméticité parfaite tout en admettant le chargement par dessus, comme les wagons ouverts. Le bâchage reste cependant une opération inévitable dans de nombreuses circonstances.*

## LIENS.

1. Le fil de fer employé pour le conditionnement des chargements doit être recuit et avoir 3 mm de diamètre au minimum, à moins qu'un diamètre supérieur ne soit expressément requis. Les extrémités du fil utilisé ne doivent pas faire saillie.

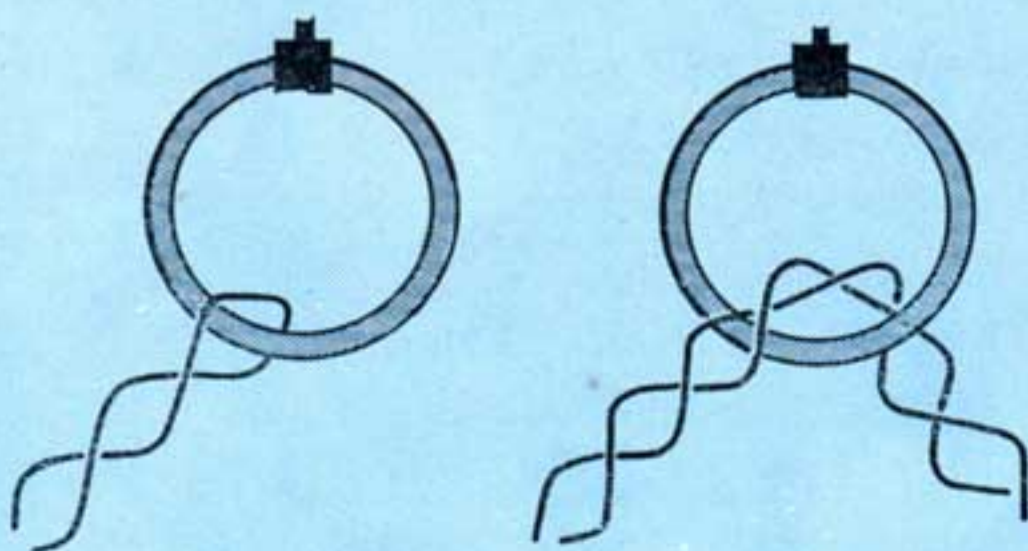
2. Lorsque des fils de fer doivent être torsadés, la torsade doit entourer le point de fixation. (fig. 6)

## MOYENS DE CALAGE.

Pour le calage des objets de forme cylindrique, il faut utiliser des cales d'une hauteur suffisante en forme de coin dont l'angle de calage doit être de 35° environ.

En aucun cas la hauteur des cales ne peut être inférieure à 10 cm.

La fixation des cales doit offrir toute sécurité. Les pointes (au moins 2) utilisées pour cette fixation doivent être clouées aussi verticalement que possible sur le plancher ou les pièces intercalaires, dans lesquels elles doivent pénétrer d'au moins 2/3. (fig. 7)



MAUVAIS — fig. 6 — BON

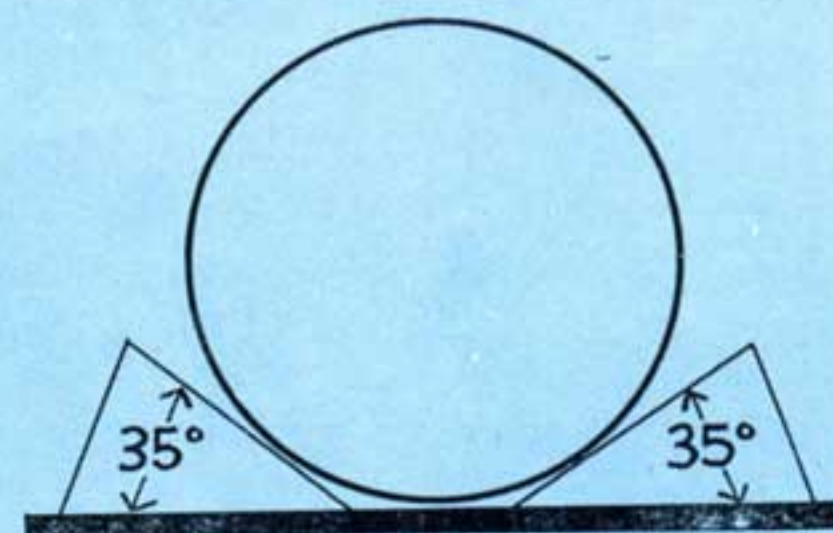
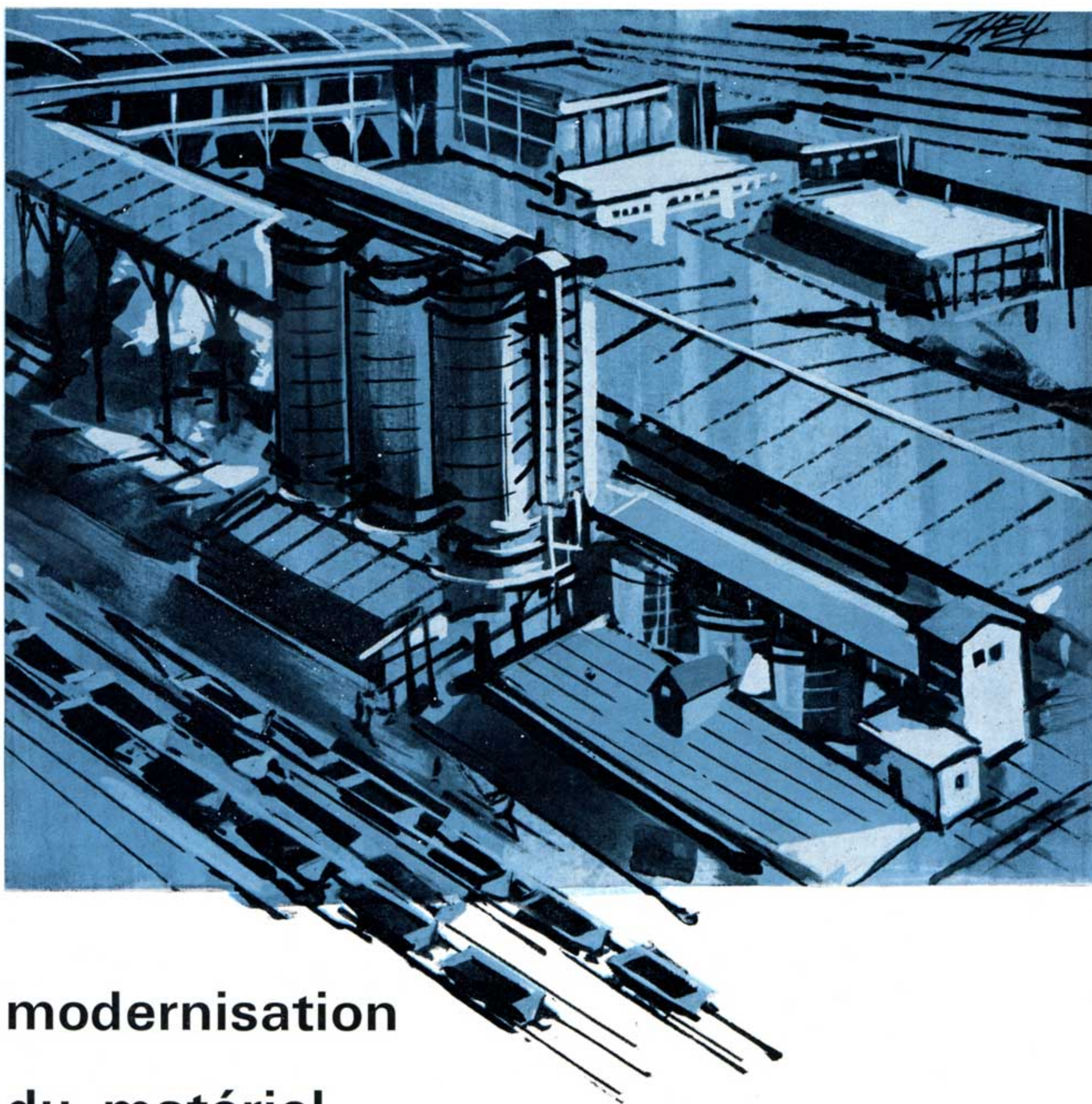


Fig. 7

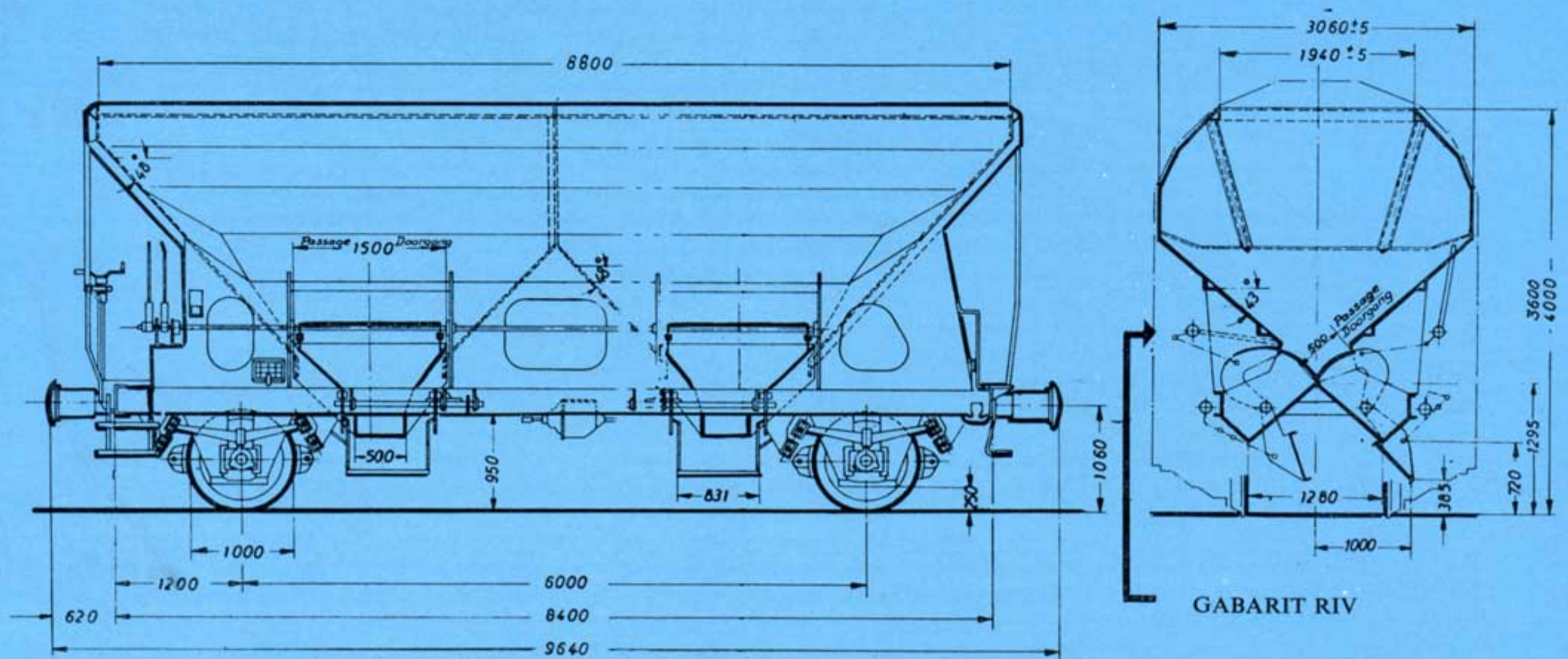


## modernisation du matériel à marchandises

Dans le cadre de la modernisation de son parc de matériel, la SNCB a mis en service un nouveau modèle de wagon ouvert pour le transport de marchandises en vrac; il s'agit du wagon trémie à déchargement automatique par gravité et à débit réglable (type Otmm).

Ces wagons ont une hauteur de 3,6 m, ou de 4 m et sont pourvus de 2 trémies d'un volume total de 32,55 m<sup>3</sup> et 40,6 m<sup>3</sup> selon le cas. Ils peuvent transporter 28 t de marchandises en vrac, leur tare étant de 12 t environ.





Comme pour n'importe quel wagon ouvert le chargement peut s'effectuer par grue ou par bande transporteuse; l'ouverture de chargement couvre pratiquement toute la surface du véhicule soit 2,48 m  $\times$  8,84 m.

Leur avantage réside surtout dans leur système de déchargement très rationnel. L'inclinaison des parois latérales et frontales des trémies est de 43° et 48° respectivement. Les orifices de déversement de chaque trémie permettent de vider le wagon complètement, à droite ou à gauche de la voie ou des deux côtés à la fois au choix du destinataire. En outre, celui-ci peut adapter le débit d'écoulement à la capacité de ses installations de déchargement.

Les 4 goulottes fixes (2 par trémie) de 50 cm de largeur sont situées à 72 cm au-dessus du niveau des rails et peuvent être prolongées par des goulottes rabattantes de 83 cm de largeur se terminant à 38 cm au-dessus du niveau des rails. Ces goulottes permettent de décharger au choix:

- dans un silo situé à côté et en contrebas de la voie;
- sur une bande transporteuse fixe ou par „sauterelle” qui permet d'amener la marchandise en tas, sur camion ou en silo surélevé.

Un seul homme suffit pour manier le mécanisme de déchargement: le wagon se vide par gravité.

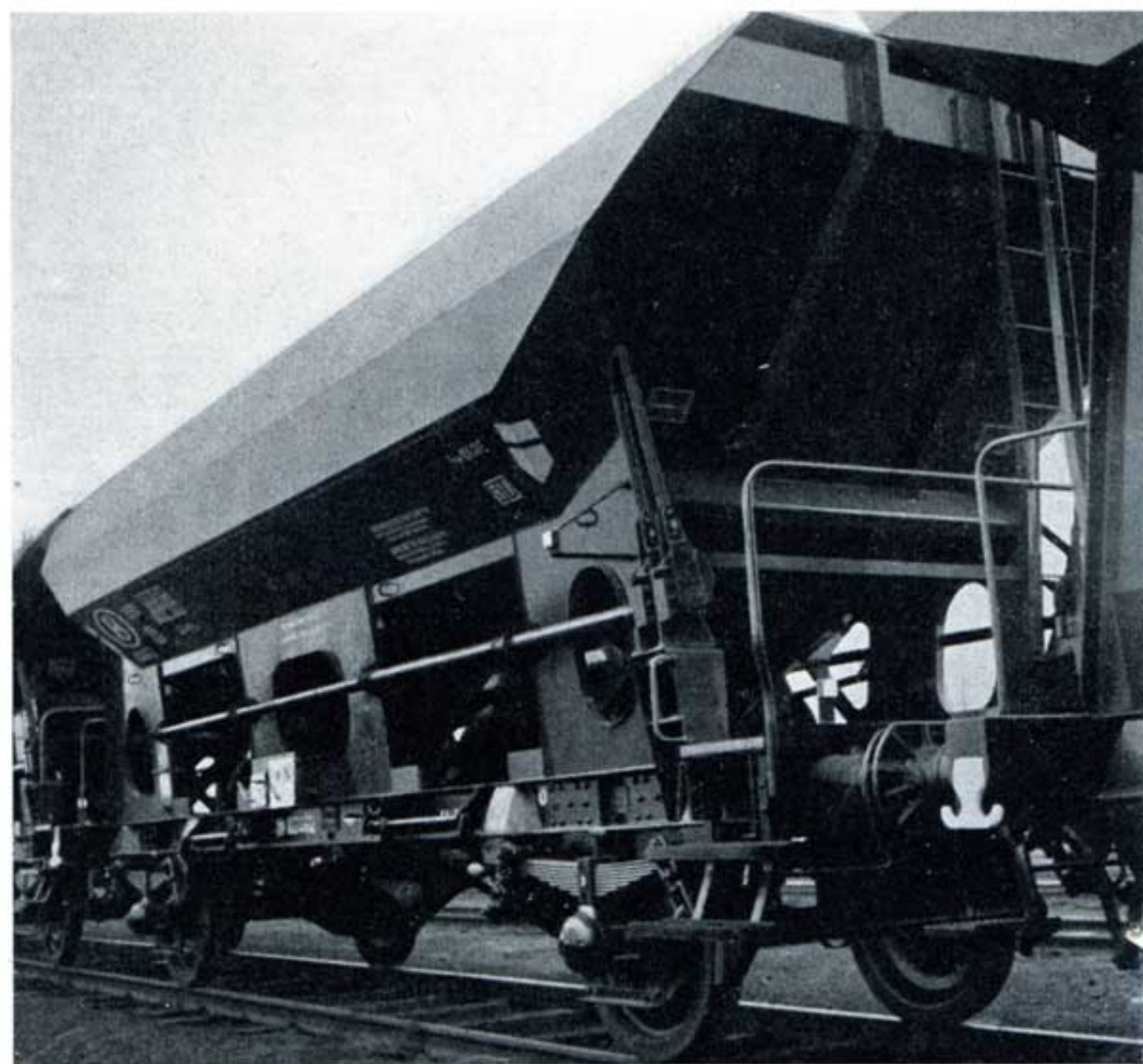
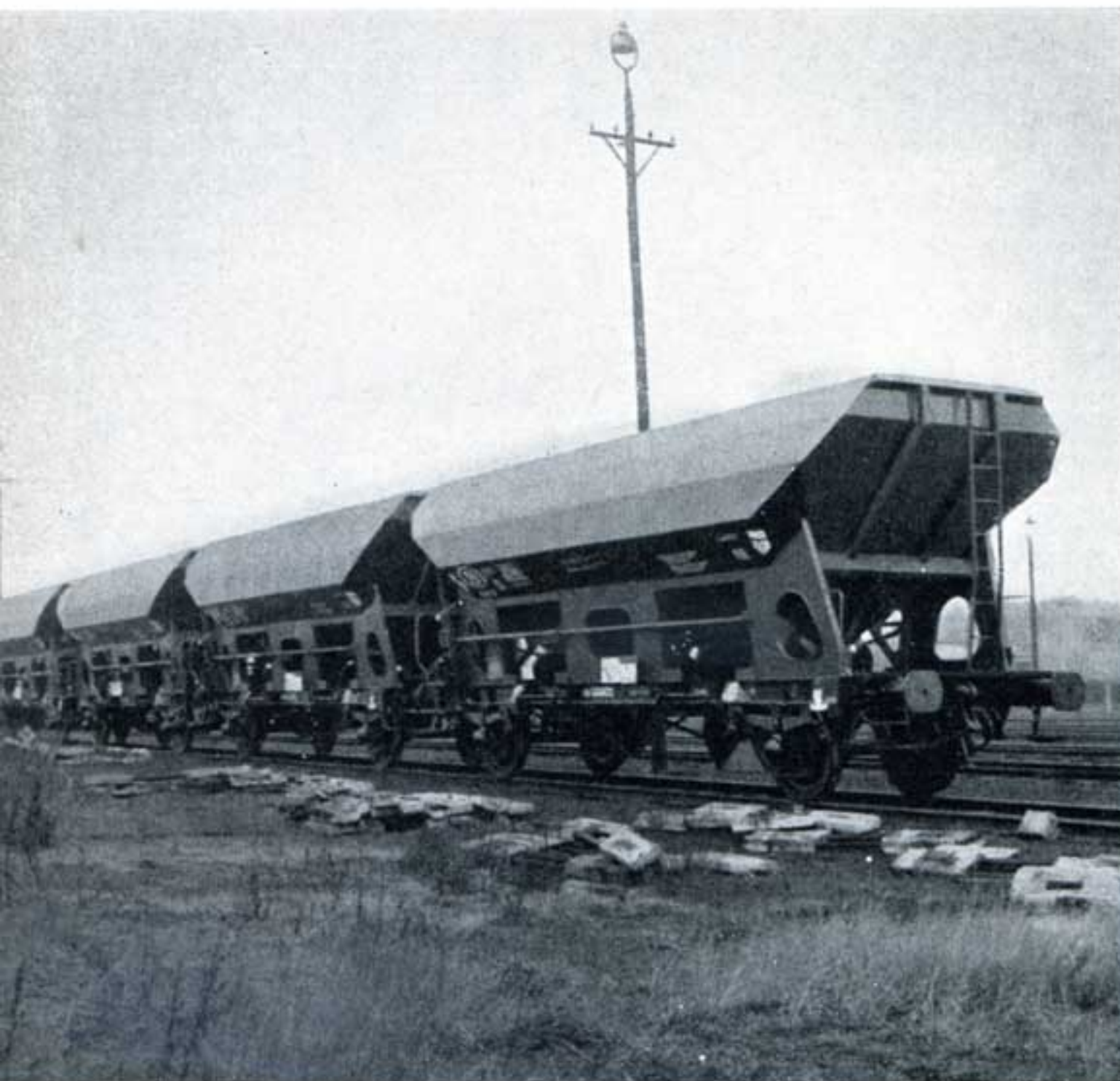
Un camion est chargé en cinq minutes.

Ces wagons conviennent parfaitement au transport de marchandises en vrac, pour autant qu'elles ne demandent pas de bâchage et ne soient pas susceptibles de s'agglomérer: charbon (à l'exception du poussier et du schlamm), boulets et autres agglomérés de houille, coke (jusqu'à un diamètre de 240 mm), déchets de carrières, gravier, pierres calcaires, clinker de ciment, sable cru, laitier granuleux ou concassé, groisil, castines, dolomie crue, etc.

Vu leur grande capacité les wagons de 40,6 m<sup>3</sup> sont les mieux indiqués pour les marchandises légères, comme p. ex. le coke, tandis que ceux de 32,55 m<sup>3</sup> sont plus particulièrement destinés au transport de marchandises lourdes ou au départ de firmes dont les installations ne permettent pas charger des wagons de 4 m de hauteur.

De plus amples renseignements techniques peuvent être obtenus au service « Manutentions Marchandises », Division E. 11-3, rue de Louvain 21, à Bruxelles (tél. (02) 13.18.70 - poste 3113). Les chemins de fer sont disposés à affectuer des transports d'essai.

Plus de 200 de ces nouveaux wagons sont déjà en service et leur nombre s'accroît actuellement de 2 par jour. Une seconde commande est envisagée.



Wagons trémies à déchargement automatique par gravité et à débit réglable (type O.t.m.m.)

La SNCB met ce matériel à la disposition de la clientèle, en trafic intérieur et international, dans la mesure des disponibilités et aux conditions de transport normales, sans perception d'une taxe supplémentaire.

Les clients qui désirent se réserver l'utilisation exclusive d'un ou de plusieurs de ces wagons pour une période et pour un trafic déterminés, peuvent les prendre en location au taux de 100 F par wagon et par jour calendrier. Tous renseigne-

ments peuvent être demandés à l'agence commerciale régionale.

Dans beaucoup de cas, ce nouveau matériel donnera une solution rationnelle aux problèmes parfois difficiles de la manutention de marchandises transportées en vrac. La SNCB est persuadée que les efforts qu'elle consent pour adapter progressivement son matériel aux besoins d'une économie moderne, seront appréciés par sa clientèle.

## TERRAINS ET BATIMENTS INDUSTRIELS

Des terrains et bâtiments industriels sont disponibles dans les gares ci-après:

### a. Terrains

Boom	2.000 m <sup>2</sup>
Marche-lez-Ecaussines	7.200 m <sup>2</sup>
Mariembourg	6.000 m <sup>2</sup>
Jemeppe s/Sambre	4.400 m <sup>2</sup>
Pepinster	9.000 m <sup>2</sup>
Herbesthal	10.000 m <sup>2</sup>

### b. Bâtiments

Ghlin	100 m <sup>2</sup>
Quaregnon-Wasmuel	100 m <sup>2</sup>
Charleroi Sud (Quai)	1.800 m <sup>2</sup>
Fosses	100 m <sup>2</sup>

Ces terrains et bâtiments sont raccordés au chemin de fer ou peuvent l'être à peu de frais.

Pour renseignements et conditions, prière de s'adresser à la S.N.C.B., Direction de la Voie, Division 32.1 section 10, rue de Louvain 17 à Bruxelles 1, tél. 13.18.70, extension 3381.

## Le transport des produits pulvérulents et granuleux



Nous avons déjà présenté à nos lecteurs quelques qualités techniques et économiques du nouveau container à pulvérulents et granuleux de 5 tonnes de capacité.

Cet engin convient tout particulièrement pour les transports en vrac entre expéditeurs et destinataires qui ne sont pas raccordés aux installations du chemin de fer.

En effet, ces containers passent aisément de wagon sur camion et vice versa et peuvent donc être pris et remis à domicile. A l'étranger également, certains réseaux ferroviaires en assurent le camionnage.

Les représentants commerciaux de la S.N.C.B. sont à votre disposition pour vous fournir tous renseignements complémentaires, tant en ce qui concerne vos transports à l'intérieur du pays qu'à destination de l'étranger.

### **participation à la création d'une société belge de transport frigorifique transfribel**

La consommation des produits surgelés commence à se répandre dans nos régions, bien qu'étant loin d'avoir déjà atteint la même ampleur qu'aux Etats-Unis.

Les travaux d'installation des usines et d'organisation du circuit de distribution sont néanmoins fort avancés et l'on achève, notamment, l'équipement à Zeebrugge d'un nouvel entrepôt frigorifique de 20.000 m<sup>3</sup>, spécialement destiné au trafic de poisson.

De l'avis général, l'usage des produits surgelés va prendre, à bref délai, une grande extension en Europe Occidentale, créant un besoin de transports.

Il s'agit de transports spéciaux puisqu'il faut atteindre et maintenir une température de l'ordre de -20° ou -25°, ce qui exige des véhicules frigorifiques (à machinerie),

Le chemin de fer sera compétitif aux grandes distances. Interfrigo — Société Coopérative filiale des réseaux ferroviaires de l'Europe Occidentale —

a étudié la question d'une façon approfondie et a entrepris l'équipement d'une dizaine de wagons dès 1963.

Par contre, la route fera valoir ses avantages particuliers aux faibles distances et même aux distances plus longues lorsque les établissements à desservir ne sont pas bien situés par rapport au chemin de fer.

C'est pour intégrer les avantages des deux modes de transport que la S.N.C.B. a tenu à participer, avec des partenaires choisis, à la création d'une société belge qui s'équipera pour le transport frigorifique par route. Cette société aura ainsi la possibilité d'offrir à la clientèle un service complet, rail ou route.

Les organismes suivants ont présidé à la naissance de « Transfribel »: la S.N.C.B., la Société Coopérative « Interfrigo », la Régie des services Frigorifiques de l'Etat belge, la S.A. Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, la S.A. Edmond Depaire, la S.A. Entrepôts Frigorifiques de Bâle.

UN EXEMPLE :

# le pool-palettes de la société lorraine- escaut



Déchargement d'un envoi non-palettisé.

Nous extrayons de « Notre Trafic », organe du service commercial de la SNCF, l'article suivant consacré aux résultats de la palettisation dans une grande usine française.

Beaucoup d'entreprises françaises mettent au premier rang de leurs préoccupations les problèmes de productivité: il n'est donc pas inutile de revenir sur les possibilités que le rail offre à ses clients en matière de manutention et de palettisation.

On connaît, certes, les efforts multipliés depuis une dizaine d'années pour améliorer la protection des marchandises en cours de transport et en faciliter le stockage, notamment les études et réalisations du *Laboratoire Général pour Emballages*. Celui-ci, en liaison avec les organisations professionnelles et l'AFNOR (Association Française de Normalisation) a fait progresser la qualité et la normalisation des emballages, en même temps qu'il aboutissait à en réduire le prix.

Mais c'est surtout à la « palettisation » que l'on doit les plus spectaculaires améliorations dans le domaine de la manutention et du transport. Technique nouvelle, au développement de laquelle la S.N.C.F. a largement contribué: ses clients savent maintenant, en effet, qu'ils peuvent charger les wagons soit avec leurs propres palettes, soit avec les nôtres. Ils ont le choix entre ces deux formules et même une troisième, très souple, le « pool-palettes », ou utilisation en commun des palettes du chemin de fer et de celles des particuliers.

Le principe en est simple. Il s'agit, pour un utilisateur, de s'équiper de palettes identiques à celles de la S.N.C.F. et en nombre suffisant. Toute remise — par la gare à l'utilisateur ou inversement — d'une palette chargée, donne lieu à compensation, c'est-à-dire à la remise, en contrepartie, d'une palette de même type, vide ou chargée. D'où, pour notre client, le double avantage de disposer en permanence du parc initial qu'il s'est constitué et de ne pas être astreint aux sujétions qui grèvent la gestion d'un parc particulier.

Plusieurs sociétés ont adopté le pool-palettes, en particulier la Société métallurgique Lorraine-Escaut qui avait à résoudre le délicat problème de l'approvisionnement en briques réfractaires de son usine de Thionville <sup>(1)</sup>.

C'est de cette expérience que « Notre Trafic » nous entretient aujourd'hui.

### 10.000 tonnes de briques réfractaires.

La consommation annuelle de LORRAINE-ESCAUT !

Précisons que ces briques sont très variées de qualité et de forme et proviennent d'une quinzaine d'usines productrices.

Leur stockage, on s'en doute, nécessitait de grands

<sup>(1)</sup> LORRAINE-ESCAUT fabrique à Thionville des produits pour tubes, des laminés marchands et des feuillards. Les briques réfractaires sont destinées aux trois hauts fournaux.

emplacements et le manque de moyens de manutention s'ajoutait à la précarité des moyens de conservation. Ces opérations, la plupart du temps manuelles, occasionnaient une casse importante et étaient très lentes, donc très coûteuses, surtout au déchargements.

Pour remédier à ces inconvénients, la Société se décida, en 1960, à procéder, à la fois à une étude détaillée des modèles de briques en vue de leur normalisation et à un essai de pool-palettes.

#### **8.000 palettes en pool.**

L'expérience fut entreprise sur un an avec 2.000 palettes achetées par la Société (toutes du type AS — 200 × 1.200 mm —, à quatre entrées, qui peut être saisi, en long comme en large, par un chariot élévateur à fourche et supporter une charge de 1.000 kg).

A titre de démarrage, LORRAINE-ESCAUT a fourni plusieurs centaines de palettes à la gare de Thionville. Aussitôt, celle-ci « créditait » du nombre correspondant les gares expéditrices de briques pour mise à disposition immédiate des expéditeurs.

Et le pool fonctionna, en première étape, avec un seul fournisseur, puis progressivement avec d'autres. Les gares expéditrices restituaient aux expéditeurs un nombre de palettes vides égal à celui des palettes remises chargées; à l'arrivée à Thionville, LORRAINE-ESCAUT nous remettait un nombre de palettes vides égal à celui de palettes reçues chargées.

L'expérience fut si satisfaisante que LORRAINE-ESCAUT décida d'étendre le pool-palettes à la totalité de ses fournisseurs de briques réfractaires, y compris les étrangers — ce qui parallèlement, amena la S.N.C.F. à passer des accords avec la plupart des administrations de chemin de fer européennes.



Déchargement d'un envoi palettisé.

A ce jour, le nombre de palettes LORRAINE-ESCAUT en « pool » est de 8.000.

#### **Deux sortes d'avantages.**

La Société a retiré du pool des avantages de deux ordres: simplification du problème de ses transports proprement dits, amélioration de son exploitation.

Les palettes ont, en effet, permis des chargements en wagons couverts de tonnage élevé avec disparition quasi totale des risques d'avaries tant au cours du transport qu'au cours des manutentions, et abaissement du prix de revient de ces dernières.

Avantages aussi de gestion tels que l'augmentation, grâce au gerbage des palettes, de la capacité de stockage en magasin (jusqu'à 5 tonnes au mètre carré), la suppression des retours à vide (plus de frais de transport et d'immobilisation du matériel), la simplification de la comptabilité des palettes par l'équilibre constant du parc constitué. Enfin, atout de premier ordre dans l'approvisionnement de marchandises fragiles, les palettes assurent de bout en bout la chaîne des transports et le stockage, sans rupture de charge.

L'exemple de LORRAINE-ESCAUT s'ajoute à beaucoup d'autres pour démontrer que la palettisation est susceptible de résoudre quantité de problèmes de nos clients.

Pensons donc à elle pour les aider à trouver ce qu'ils cherchent peut-être ailleurs!

**HOMMES  
D'AFFAIRES  
PRENEZ  
LE TRAIN**



Nos meilleurs trains :  
29-9-63/30-5-64



La brochure-horaire « Hommes d'affaires » nous donne en 8 feuillets format « portefeuille » les horaires de tous les trains intéressants du réseau belge y compris les relations avec Cologne, Bâle, Paris, Amsterdam, Londres, Lille et Luxembourg.

Ce document ainsi que le numéro de téléphone de votre loueur de voiture vous permettront d'atteindre n'importe quel coin du pays.

- Vite, grâce au train;
- En souplesse, grâce à l'auto.

N'oubliez pas que vous pouvez toucher le concessionnaire du chemin de fer pour la location de voitures.

## DIT RENT A CAR

à Bruxelles	au téléphone	(02) 37.12.80	ou	37.12.89
à Anvers	»	(03) 32.81.66	ou	32.81.67
à Charleroi	»	(07) 32.22.38		
à Gand	»	(09) 26.19.01		
à Liège	»	(04) 52.21.65		



## Ristourne des frais de camionnage

Nous attirons l'attention des expéditeurs d'envois de détail, que depuis le 1er janvier dernier, la S.N.C.B. autorise la ristourne des frais de camionnage (20 F par 100 kg) aux firmes qui s'engagent à apporter en gare un tonnage annuel de 50.000 kg seulement de marchandises (contre 100 tonnes auparavant). Comme cette ristourne n'est accordée que si le Chemin de fer peut faire l'économie des opérations de prise à domicile, il va de soi que son bénéfice n'est accordé qu'aux firmes qui apportent leurs envois à la gare — centre routier qui les dessert.

La remise des marchandises dans une petite gare quelconque oblige la S.N.C.B. à un transport vers la gare centre-routier et ne donne donc pas lieu à ristourne.

## Avis à nos lecteurs

En cas de changement d'adresse, nous prions nos lecteurs de nous en faire part immédiatement et de nous indiquer également le chiffre de code figurant sur l'étiquette portant l'adresse.

La connaissance de ce numéro constituera pour nous un gain de temps appréciable lors de la recherche dans nos répertoires de l'adresse à modifier. Nous remercions d'avance nos lecteurs de leur obligeance.

# Nouvelles Tarifaires

## TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

Le 10 décembre 1963 est entré en vigueur l'addendum n° 9 au tarif-marchandises international Autriche-Ports de mer belges / Ports de mer néerlandais (BÖS-NÖS).

Cet addendum comporte l'insertion des minerais contenant du bore dans le tarif spécial n° 11, ainsi que les huiles minérales de graissage dans l'annexe 2.

## TRAFIC AVEC LA SUISSE.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1964 entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> supplément au tarif-marchandises Belgique-Suisse. Ce supplément tient compte essentiellement de la majoration des tarifs français intervenue le 10 juin 1963. En outre, les prix et les dispositions spéciales du Chapitre 1 ont été modifiés.

## TARIFS DIRECTS APPLICABLES AU TRAFIC ECHANGE AVEC LA SUISSE ET LES PAYS AU-DELA.

Faisant suite à l'article « Tarifs directs internationaux » paru dans le n° 5 de décembre 1963, on peut signaler dans le même ordre d'idée les tarifs directs applicables au trafic à destination ou en provenance de la Suisse.

La particularité commune à ces tarifs est qu'ils prévoient entre les gares belges et les gares suisses des prix identiques pour les différentes voies d'acheminement qui y sont reprises c'est-à-dire essentiellement via Bâle par la voie allemande ou par la voie franco-luxembourgeoise ainsi que, pour les produits CECA, via Bâle par la voie française.

L'expéditeur peut donc choisir la voie qui lui convient le mieux tout en bénéficiant des prix de la voie la moins chère.

En outre, dans le tarif au départ d'Anvers, les prix sont alignés sur ceux de Rotterdam.

Les tarifs s'appliquent aux marchandises donnant lieu à des trafics courants. D'autres marchandises peuvent, au besoin, être ajoutées à la liste.

Les prix comprennent les frais de transport et les frais pour l'accomplisse-

ment des formalités en douane. Pour certaines marchandises ils comportent des réductions par rapport à la tarification normale sur la voie la moins chère.

Ces tarifs qui peuvent également être revendiqués pour le trafic avec les pays au-delà ou en deçà de la Suisse sont:

— le tarif international 9476 entre les ports de mer et Bâle,

— le tarif international 9503 entre les gares belges et les gares suisses,

— le tarif international entre les ports de mer et certaines gares suisses.

Ces deux derniers tarifs indiquent séparément les prix jusqu'à Bâle et les prix sur parcours suisse.

## PRISE ET REMISE A DOMICILE DES CONTAINERS PA AUX PAYS-BAS.

A partir du 1.1.1964, ces opérations ne seront plus assurées que dans les localités ci-après et leurs environs immédiats:

ALMELO	LEERDAM
ALPHEN a/d RIJN (1)	LEIDEN (1)
AMSTERDAM	MAASTRICHT
BREDA	MIDDELBURG (1)
DELFT	ROTTERDAM
DEURNE (1)	SCHIEDAM
EINDHOVEN	STADSKANAAL
ENSCHDEDE	TEGELEN (1)
'S GRAVENHAGE	TILBURG
GRONINGEN	UTRECHT
HAARLEM	VEENDAM
HELMOND	VENLO (1)
HENGELO	WILDERVANK
HOOGEZAND S.	WINSCHOTEN
	ZUIDBROEK

(1) Uniquement pour containers pa ouverts chargés de marchandises pouvant être versées.

## TRAINS AUTOS-COUCHETTES.

Chaque année voit s'accroître le nombre de touristes qui confient leur voiture au train. Vous êtes peut-être l'un d'entre eux et, plein d'enthousiasme, vous avez sans doute recommandé cette formule à vos amis et connaissances.

Peut-être aussi avez-vous seulement entendu parler de ces trains qui transportent, vers le Midi, en une nuit, sur une distance de 1000 km et plus, les automobilistes accompagnés de leur voiture. Cela ne vous a-t-il pas donné l'idée d'envisager, vous aussi, cette manière nouvelle d'atteindre le lieu de vos vacances?

Si oui, nous ne saurions trop chaleureusement vous conseiller de faire confiance aux trains autos-couchettes.

C'est en effet un moyen idéal de prolonger vos vacances de quatre jours (2 à l'aller et autant au retour), ce qui vous offre des possibilités supplémentaires pour profiter de vos jours de détente.

Sans compter que votre arrivée, frais et dispos, à destination, vous permet de profiter au maximum de vos loisirs.

Vous explorerez ainsi, avec votre voiture, une région bien plus vaste, conscient de l'économie de 1000 km que vous aurez réalisée.

Que trouve-t-on au programme ferroviaire de 1964?

Les trains autos-couchettes circuleront plus tôt que l'an dernier.

En effet, le premier train pour Milan ouvre la saison le 23 mars.

Ensuite, suivent Liège-Avignon le 24 mars et Bruxelles-Avignon le 26 mars; les services pour Munich et Narbonne commencent eux au début de juin.

Dans notre prochain numéro, nous aurons l'occasion de donner des indications plus précises au sujet des prix et des départs des trains.

Nous voulons toutefois attirer dès maintenant l'attention de nos lecteurs sur un point important: le prix du transport de la voiture.

A l'avenir, la remise normale pour le voyage de retour (20%) sera aussi appliquée même si le retour n'est pas effectué par l'itinéraire choisi à l'aller (ex.: aller Bruxelles-Milan; retour Avignon-Bruxelles). Les deux trajets doivent évidemment être réservés en même temps.

Songez-y: les trains autos-couchettes enrichiront vos vacances.

# TRAINS AUTOS- COUCHETTES



pour: **AVIGNON**  
**MUNICH**  
**NARBONNE**

**MILAN**  
correspondances

pour: **ROME**  
**BRINDISI/**  
**GRECE**

CHEMINS DE FER BELGES



1964