

# INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique Bimestriel

Numéro 3 - Juillet 1968





*Dans le TEE "Brabant".*

PERIODIQUE BIMESTRIEL  
NUMERO 3 — JUILLET 1968  
BULLETIN  
DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES  
Gare Centrale - 4e étage - Bruxelles  
Tél. 13.18.70                      Poste 3602

## SOMMAIRE

	Page
Les chemins de fer belges en 1967	2
Anvers s'adapte aux transcontainers	4
Trafic entre la Suisse, Anvers et Rotterdam	7
Nouveaux horaires pour le transport des marchandises	7
Les colis postaux internationaux	8
Jours de départ des avions assurant le transport des colis postaux	11
Camionnage des envois par wagons complets	12
Emplacements industriels	13
Réductions pour enfants en trafic international	14
En villégiature les mains libres!	15
La carte à demi-tarif	15
Mouvement dans nos agences commerciales	15
En voiture en Corse et aux Baléares par le train et l'avion	16
Trains autos-couchettes vers Salsbourg et Toulouse	17
Europabus	17
Ostende-Zélande-Rotterdam	18
Affrètement de voitures de chemin de fer	19
Wagons-lits	19
Taxi réservé depuis le train	19

Photos: F. Putman.

Lay-out: L. Tack.

Impr.: s.a. Omega, Anvers

# les chemins de fer belges en

# 1967

### Le recul de la conjoncture.

Le tassement conjoncturel de l'économie et les transformations profondes que subit la structure industrielle et économique de notre pays ont pesé sur le marché des transports. Aussi, le trafic de la Société a-t-il montré une tendance au repli, tant dans le secteur des voyageurs que dans celui des marchandises.

Les recettes procurées par le transport des voyageurs ont cependant augmenté de 303 millions de francs, soit de 6% à la suite de l'augmentation de certains tarifs.

Le tonnage des marchandises transportées s'est maintenu. Cependant une diminution du trafic de transit à longue distance a provoqué un léger recul des recettes correspondantes. Y compris les charges financières, le déficit global de l'exercice s'établit à 270 millions de fr.

### Politique d'économie.

Sans perdre de vue notre objectif principal, qui est d'assurer à la clientèle un service optimal nous avons poursuivi sans désespérer une politique de stricte économie par la



*En modernisant ses installations et son matériel de transport, le chemin de fer améliore le service qu'il rend à l'économie du pays. En offrant à sa clientèle des wagons mieux adaptés, il permet la réduction des manutentions et l'abaissement des prix de revient.*

réduction du personnel utilisé à l'exploitation de 1759 unités en 1 an.

D'autre part le nombre des bénéficiaires de pension a diminué de 1192 unités.

#### **Le trafic « Voyageurs ».**

En 1967, la Société a transporté 265 millions de voyageurs. Le trafic s'est chiffré à 8,5 milliards de voyageurs/km, soit 2% de moins qu'en 1966. Cette diminution résulte surtout de l'accroissement du chômage.

Le transport des abonnés scolaires continue de progresser. Les déplacements touristiques à l'intérieur du pays se sont développés sensiblement. Le nombre d'abonnements touristiques valables pendant 5, 10 et 15 jours a été supérieur de près de 30% au chiffre de 1966; le même pourcentage d'augmentation a été enregistré pour les participants aux circuits touristiques réguliers, tandis qu'une augmentation de 20% a été notée aux circuits organisés à la demande de la clientèle.

Les transports en trains autos-couchettes ont connu une nouvelle progression de plus de 15%.

#### **Le trafic « Marchandises ».**

En 1967, 59.431.000 tonnes de marchandises ont été transportées par wagons complets, soit une augmentation de 0,2%. Néanmoins, les expéditions en transit ont subi une réduction de plus de 10%. La diminution provient principalement de la régression irréversible des transports de combustibles et aussi des trafics de produits métallurgiques, diminution atténuée principalement par l'expansion du secteur des produits de carrières sous l'impulsion des fournitures aux Pays-Bas et à la France.

#### **Modernisation de l'équipement.**

Nous poursuivons activement l'exécution du programme de modernisation de l'équipement du réseau :

- travaux d'électrification du tronçon Liège-Namur, dont l'achèvement doit permettre d'assurer la liaison Paris-Cologne de bout en bout en traction électrique;
- travaux préalables à l'électrification de la ligne Anvers-St.-Nicolas;
- aménagement de parkings de gare en vue d'accroître les facilités d'accès des automobi-

listes au chemin de fer; en 1967 six parkings ont été créés et cinq ont été agrandis;

- un nouveau service par trains auto-couchettes a été créé entre Bruxelles et Villach situé près de la frontière sud de l'Autriche;
- commande à l'industrie de 1200 wagons: il s'agit de matériel moderne permettant d'abaisser le prix de revient des transports et de réduire les opérations de manutention des marchandises;
- suppression de 9 passages à niveau, grâce à la construction d'ouvrages d'art;
- mise à la signalisation automatique de 127 passages, dont 73 ont été pourvus de barrières partielles automatiques.

Par ailleurs, l'équipement des ports nationaux en installations ferroviaires se poursuit. L'établissement du container-terminal à Zeebrugge et à Anvers, pour l'acheminement de grands containers d'outre-mer, est en cours. Depuis octobre, des relations régulières sont assurées entre Anvers et Milan par des trains de trans-containers. La Société a participé, en outre, à la fondation de la Société Intercontainer, société internationale qui aura pour objet l'exploitation et la gestion du trafic de containers par voie ferrée.

# ANVERS

S'ADAPTE AUX TRANSCONTAINERS

*Un porte-containers à quai dans la septième darse. Grâce au terminal d'Anvers, une liaison plus directe est établie entre la mer et le réseau ferroviaire européen.*





### Le port.

L'importance d'un port se mesure à son utilité, aux services qu'il rend à l'industrie et au commerce, aux liens qu'il établit entre le monde d'outre-mer et celui de la zone qu'il dessert. Dans une économie en développement dont les impératifs actuels sont la quantité, la qualité, la rapidité... au moindre prix, il faut qu'un port s'adapte.

Le port d'Anvers n'échappe pas à la règle.

Il lui faut faire face à un trafic toujours croissant et doit se réorganiser en conséquence, faute de quoi il est menacé d'étouffement d'abord, de régression ensuite au détriment même de tout un arrière-pays, qui dépasse de loin nos frontières.

Anvers a donc redoublé d'activité: son plan décennal a porté la superficie de ses installations portuaires à 10.000 hectares; des travaux y sont en cours.

De plus, la plus grande écluse du monde y a été construite.

Tout est mis en œuvre aussi pour doter le port d'appareils de manutention perfectionnés. L'on comprend aisément cet effort, si l'on sait que notre métropole se distingue en premier lieu dans le trafic des marchandises diverses. Il s'agit, en effet, d'un secteur où les méthodes de manipulation sont fort rationalisées: la palettisation, le cerclage des envois et plus particulièrement l'apparition des grands containers baptisés «transcontainers» et qui constituent en quelque sorte des superstructures amovibles de wagons.

Ceux-ci offrent l'avantage de diminuer considérablement le temps des opérations terminales et des opérations intermédiaires de transbordement; ils réalisent le concept du porte à porte qui se substitue à la notion de juxtaposition des modes de transport avec rupture de charge à chaque passage de l'un

à l'autre. Cette conception nouvelle, pour être appliquée oblige à reconsidérer le problème du transport dans de multiples domaines comme par exemple celui des douanes, du matériel roulant, des tarifs, des installations portuaires à proprement parler.

Les chemins de fer s'intègrent totalement dans cette mutation. A cette fin ils ont entrepris d'importants travaux.

### La gare terminale.

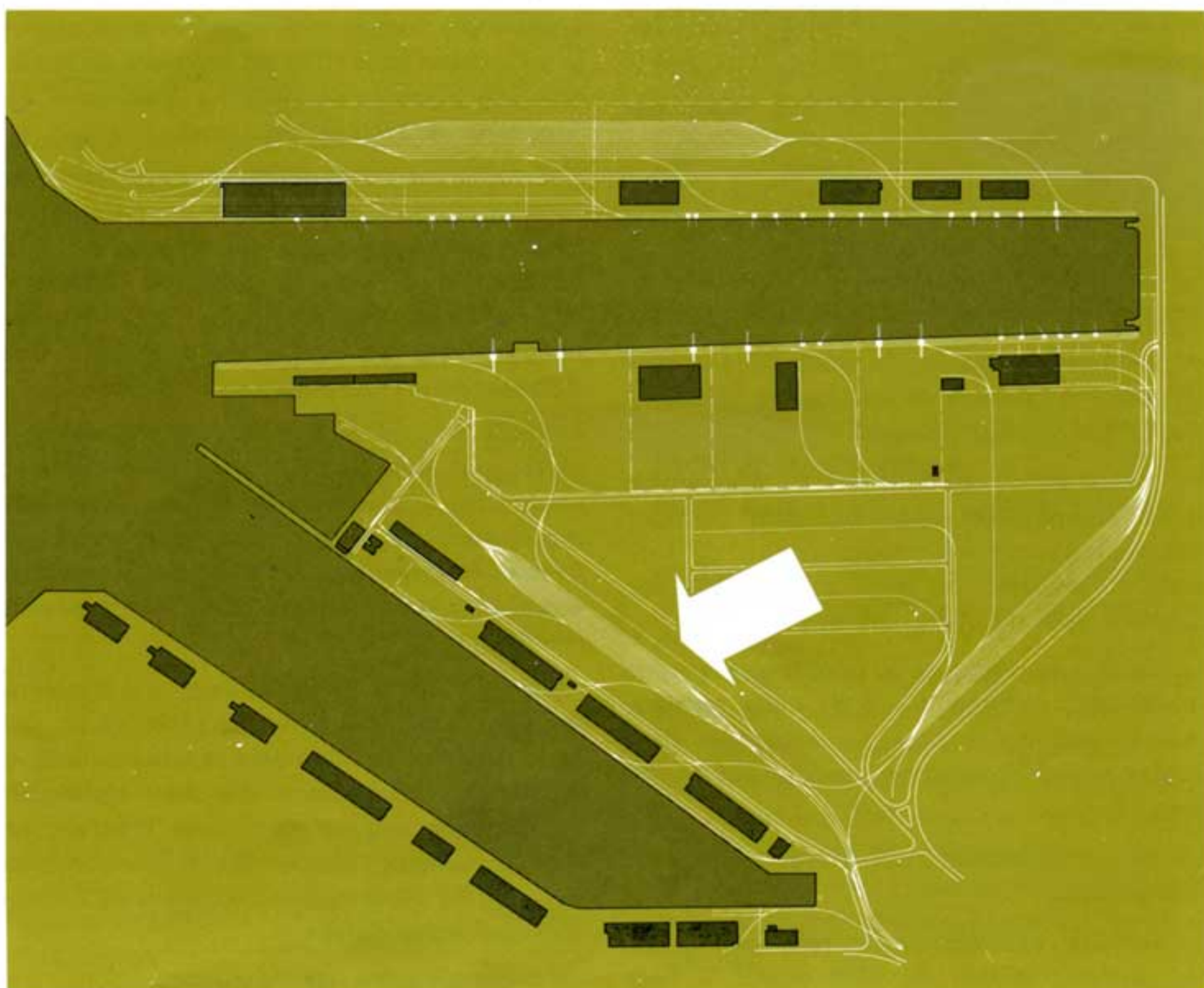
Entre les sixième et septième bassins est aménagé un important centre pour transcon-

tainers, conçu à la mesure du trafic anversois et destiné à maintenir à la métropole sa place privilégiée parmi les grands ports européens pour le traitement du «cargo fracht».

Les 3.700 m de quai du septième bassin sont dotés, en dehors de l'équipement conventionnel de sept portiques. C'est au cœur de ces installations que se situe le terminal ferroviaire.

Un faisceau de voies le compose. Deux voies sont actuellement posées. Deux autres compléteront le faisceau dans la suite.

Une cour longue de 400 mètres, en bordure





des voies, permet l'accès aux véhicules routiers.

La grue portique qui enjambe le faisceau et dont le bec surplombe la cour sur une portée de 9 mètres à partir du dernier rail, peut imprimer aux transcontainers quatre mouvements :

- le premier, parallèlement aux voies, par déplacement sur rails ;
- le deuxième, transversalement par rapport aux voies, par le déplacement d'un chariot ;
- le troisième, verticalement ; c'est le mouvement d'élévation et d'abaissement des charges ;
- enfin un mouvement de rotation qui permet de placer les transcontainers sur les véhicules quelle que soit leur position.

La puissance du portique est de 30 tonnes. Il est équipé d'un cadre qui peut agripper automatiquement les transcontainers de formats normalisés ; il peut aussi manipuler d'autres types de transcontainers.

La hauteur de levage de ce pont roulant atteint 8m15 sans cadre. Il n'y a de cette manière aucune difficulté à passer des charges par-dessus même les transcontainers placés sur les wagons.

Un parc à containers s'étend tout au long de l'installation.

Le terminal est directement relié par le rail au septième bassin du côté ouest ; il l'est

aussi aux diverses installations du sixième bassin.

Les voies établies du côté est le contact avec la gare de formation d'Anvers-Nord et avec l'ensemble du réseau.

L'ensemble dont la mise en service est prévue pour le début août 1968 est complété de magasins, de bureaux où pourront s'effectuer les formalités de factage, de douane.

Des trains à marche rapide et spécialisés pour le transport de transcontainers assurent la liaison avec le nord de l'Italie et avec les ports de Zeebrugge et de Rotterdam en attendant que des trains similaires puissent être organisés dans d'autres relations au fur et à mesure du développement du trafic ferroviaire.

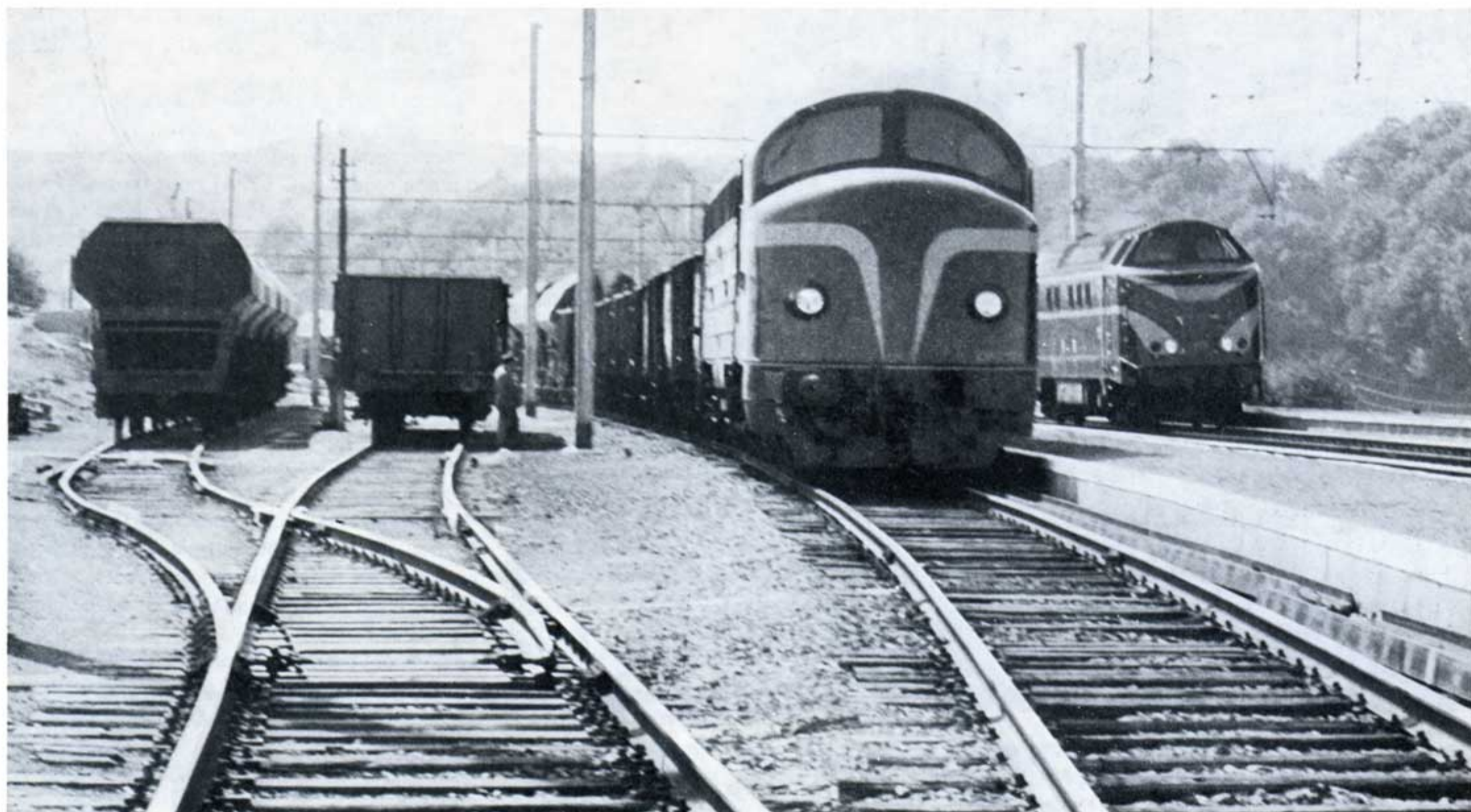
En outre, Anvers est particulièrement bien desservie par des trains directs internationaux permettant le transport de transcontainers en provenance ou à destination des principaux centres économiques de l'Europe occidentale et centrale dans les meilleures conditions de célérité.

Ainsi les chemins de fer tendent-ils à simplifier les opérations de transport. Réduction des manipulations, rotation plus rapide du matériel de transport, diminution des frais de maintenance, des risques de vol et d'avarie, un service complet, rapide, sûr et économique, tels sont les avantages qui résultent de l'adoption des transcontainers.

Le client n'y reste pas insensible.

*La grue-portique du terminal pendant les travaux d'installation.*

# Trafic entre la SUISSE, ANVERS et ROTTERDAM



## Informations sur l'acheminement des wagons

Nous avons le plaisir d'annoncer à notre clientèle que les expéditeurs et les destinataires de wagons circulant entre la Suisse et Anvers ou entre la Suisse et Rotterdam en transit par la Belgique, peuvent dorénavant être tenus au courant par télex ou par téléphone de l'acheminement des transports dans les deux sens du trafic.

En s'adressant à notre agence commerciale de Bâle (téléphone 24.40.77) notre clientèle de Suisse sera informée du départ des wagons ou de leur arrivée à Bâle, à Anvers et à Rotterdam. En s'adressant à la gare d'Anvers-Bassins (Havendispatching - télex 32656 - téléphone

03/31.02.72) notre clientèle belge sera informée du départ et de l'arrivée de ses wagons à Anvers ou à Bâle.

En ce qui concerne le trafic entre la Suisse et Rotterdam, via la Belgique, notre clientèle hollandaise sera informée par Anvers-Bassins des passages à la frontière hollando-belge vers Rotterdam ainsi que des arrivées à Bâle.

Nous sommes convaincus que ce nouveau service sera apprécié comme l'est l'annonce à la clientèle des wagons différés pour des raisons techniques, qui fonctionne depuis février 1967.

Les nouveaux horaires pour le transport des marchandises en provenance ou à destination de l'étranger seront publiés exceptionnellement dans notre prochain numéro.

# Les colis postaux internationaux



L'Union Postale Universelle (U.P.U.) ne peut, pour concilier tous les intérêts des Postes au niveau mondial, éditer qu'un tarif complexe dont certaines particularités peuvent échapper à nos lecteurs ; à leur intention nous reprenons ici les principales d'entre elles.

## 1. Envoi de plusieurs colis postaux sous le couvert d'un document unique.

La règle générale est : *un colis = un envoi*. Mais il existe de nombreuses exceptions : les Pays-Bas, l'Autriche, le Brésil, la Bulgarie, le Burundi, le Congo-Kinshasa, l'Espagne, la Grande-Bretagne, la Grèce, l'Irlande, la Norvège, la Pologne, le Portugal, le Rwanda, la Tchécoslovaquie...

Pour ces pays la possibilité ci-après existe : un bulletin d'expédition (DC 1812) unique, accompagné du nombre de déclarations en douane requis (DC 1758) pour un colis isolé, peut couvrir au maximum *trois colis* vers un même destinataire, pour autant que chaque colis entre dans la même tranche de poids. En pareil cas, il faut indiquer le nombre de colis tant sur le bulletin d'expédition que sur les déclarations en douane.

Le prix par envoi est calculé sur la base des colis pris isolément.

Voici un exemple : trois colis postaux à envoyer vers la Hollande ont un poids respectif de 6 kg, 7 kg et 9 kg. Ces colis entrent dans la tranche de 10 kg. Le nombre de déclarations en douane requis est de trois. On peut donc expédier les trois colis avec un seul bulletin d'expédition accompagné de 3 déclarations en douane.

Le prix par voie de surface, terre et mer, sera de :

$$106 \text{ F} \times 3 = 318 \text{ F.}$$

### Attention pourtant !

Cette facilité ne s'applique pas

- aux colis envoyés contre remboursement
- aux colis avec déclaration de valeur
- aux colis « francs de taxes et de droits ».

## 2. En cas de non-livraison...

le colis postal vous est normalement renvoyé d'office et à VOS FRAIS. Si vous estimez que la valeur marchande ne justifie pas cette dépense vous pouvez l'éviter en indiquant clairement sur le verso du bulletin d'expédition et sur le colis vos instructions en l'une des langues officiellement reconnues par l'Union internationale des chemins de fer (le français, l'allemand, l'italien) ou dans une langue connue du pays de destination.

## 3. Responsabilité de la S.N.C.B. et des Postes étrangères.

En cas de perte d'un colis postal international, de spoliation ou d'avarie, si la responsabilité des administrations intéressées est en cause, l'expéditeur a droit à l'indemnisation du préjudice subi, dans les limites ci-après :

- 164 F pour un colis de 1 kg
- 246 F pour un colis de 3 kg
- 410 F pour un colis de 5 kg
- 656 F pour un colis de 10 kg
- 902 F pour un colis de 15 kg
- 1148 F pour un colis de 20 kg



L'indemnité peut donc dans certains cas être insuffisante. De plus, certains pays déclinent totalement leur responsabilité pour les colis postaux non déclarés à la valeur: C'est le cas de l'Afrique du Sud, l'Afrique du Sud-Ouest, la Rhodésie, l'Australie, les Etats-Unis d'Amérique, le Canada, le Botswana, les îles Ellice et Gilbert, les îles Fidji, etc.

Il est donc prudent de déclarer le colis à la valeur. Cette déclaration ne peut dépasser la valeur réelle, mais elle peut être inférieure, si vous estimez pouvoir accepter une part des risques.

La déclaration à la valeur entraîne l'application d'une surtaxe fixe égale à 8 FB augmentée d'un droit proportionnel de 8 FB par fraction indivisible de 200 F or (3.280 FB).

Si, par exemple, un colis d'une valeur réelle de 6.000 F et d'un poids de cinq kg se perd, le dommage subi s'élève à 5.590 F (6.000 F - 410 F d'indemnité) lorsqu'il n'y a pas de déclaration « à la valeur ». Par contre le risque est nul, moyennant paiement d'une surtaxe de 24 F pour la déclaration à la valeur.

Attention! Un colis déclaré « à la valeur » doit être scellé au moyen de cachets identiques à la cire, au moyen de plombs ou de toute autre empreinte ou marque spéciale de l'expéditeur.

#### 4. Assurance.

Vous pouvez aussi assurer vos colis aux guichets des gares auprès de la « Cie Européenne d'Assurance des marchandises et bagages » contre les risques de perte, vol, non livraison, avarie ou spoliation, à l'exclusion des risques usuels de casse ou de coulage au cours du transport.

A votre demande les conditions de cette assurance vous seront communiquées à nos guichets mêmes. L'assurance ne couvre pas le numéraire, les titres, les valeurs, les objets d'art, les peintures, les antiquités, les bijoux...

#### 5. Colis contenant des marchandises fragiles.

En règle générale les colis postaux sont transportés en sacs, formés par pays de destination. Ce genre de transport ne convient évidemment pas aux colis contenant des marchandises pouvant se briser facilement et dont la manipulation doit être effectuée avec un soin particulier.

Dans les relations avec certains pays tels que l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la France, le Luxembourg, la Suisse, etc., le transport hors sac de colis fragiles est néanmoins prévu. Dans ces relations les colis bénéficient de précautions spéciales moyennant paiement d'une majoration de 50 % des frais de transport. Cette particularité n'exclut toutefois pas que des marchandises fragiles peuvent être expédiées à destination de pays qui n'acceptent pas de faire une distinction entre les colis selon leur caractère de fragilité (par ex. les Pays-Bas, l'Espagne, les pays d'outre-mer, les Etats-Unis, le Canada, le Congo, la Grande-Bretagne, etc.). Ils sont alors acheminés comme colis ordinaires.

Il est donc conseillé aux expéditeurs de colis



fragiles d'utiliser un emballage particulièrement solide et suffisamment protecteur.

*Pour l'acheminement des colis postaux, le train l'avion, le bateau et l'auto se complètent au profit de l'expéditeur et du destinataire.*

#### 6. Où les colis sont-ils acceptés?

Toutes les gares ouvertes au trafic de grande vitesse et d'express acceptent les colis postaux internationaux, sauf les colis postaux avec valeur déclarée qui ne sont acceptés que dans les gares ouvertes aux envois de valeurs en général.

A votre demande la prise à domicile peut se faire dans les conditions habituelles.

Si vous êtes client régulier de la S.N.C.B. pour le trafic des messageries, vous bénéficiez d'une carte client qui vous donne la gratuité de la prise à domicile lors des tournées ordinaires de nos camions. Confiez-leur vos colis postaux internationaux en même temps que vos autres envois.

#### Pour tous autres renseignements :

n'hésitez pas à téléphoner ou à écrire à  
S.N.C.B.-COLIS / Bureau C3  
80, rue du Progrès, Bruxelles 1  
Tél. (02) 18.60.50 / extensions 1136 et 1285.

7. Extrait des tarifs. A titre indicatif nous reprenons ci-après un extrait des tarifs pour les relations les plus utilisées.

Pays de destination	Prix de transport en FB						Surtaxe aérienne par 1/2 kg en FB	Valeur déclarée maximale en FB	Rembours. maximal en FB	Francs de taxes et droits	Nombre de déclarations en douane	
	1 kg	3 kg	5 kg	10 kg	15 kg	20 kg						
Allemagne Rép. démocratique	surface	40	51	61	106	148	194	5	16.400	pas admis	pas admis	2
	urgent	72	94	114	204	288	380					
	avion	40	51	61	106	148	194					
Rép. Fédérale	surface	41	52	62	107	138	179	5	82.000	12.000	admis	2
	urgent	74	96	116	206	268	350					
	avion	41	52	62	107	138	179					
Autriche	surface	51	63	74	131	171	225	9	82.000	32.000	admis	2
	urgent	94	118	140	254	336	442					
	avion	44	55	65	110	141	184					
Burundi surface via Matadi	via Dar-es-Salaam	67	93	121	222	319	423	57	pas admis	pas admis	pas admis	3
	avion	84	116	145	238	—	—					5
	mer-air	40	51	61	106	148	194					3
		56	71	86	151	215	284					5
Canada	surface	50	83	112	205	—	—	57	4.900	pas admis	pas admis	2
	avion	36	66	90	166	—	—					
Congo-Kinshasa surface	via Matadi	56	79	103	184	264	350	68	pas admis	pas admis	pas admis	4
	via Lobito	67	94	122	224	321	425					4
	Les localités du Katanga, Lomami, Kivu, Lualaba, Maniema, Tanganika sont desservies plus rapidement via Lobito.	avion	35	44	52	89	123					161
	mer-air	51	65	78	135	190	251	13				4
France	surface	44	55	65	110	152	198	3	82.000	16.400	admis	2
	avion	63	78	93	163	230	301					
Grande-Bretagne	surface	73	88	110	166	—	—	4	47.600	5.500	admis	2
	avion	69	83	105	156	—	—					
Italie	surface via Modane	51	63	74	131	183	237	12	16.400	12.000	pas admis	2
	via Bâle-Chiasso	57	71	84	152	215	280					
	avion	44	55	65	110	152	198					
Luxembourg G.D.	surface	35	44	52	89	123	161		16.400	32.000	admis	2
	avion			pas de service								
Pays-Bas	surface	40	51	61	106	148	194	2	32.800	2.500	admis	3
	urgent	72	94	114	204	288	380					
	avion	40	51	61	106	148	194					
Rwanda	surface	89	120	149	242	—	—	57	pas admis	pas admis	pas admis	5
	avion	44	55	65	110	160	198					3
	mer-air	60	75	90	155	227	288					5
Suisse	surface via Arlon-Athus	44	56	66	114	158	205	5	82.000	12.000	admis	2
	via Arlon-Luxembourg	52	64	75	132	181	233					
	avion	38	47	56	92	126	164					

# AUX EXPEDITEURS DE COLIS POSTAUX VERS L'ETRANGER

ce tableau donne des indications qui peuvent vous être utiles.

JOURS DE DEPART DES AVIONS ASSURANT LE TRANSPORT DES COLIS POSTAUX (Valable du 1.4.1968 au 31.10.1968)

Pays de destination	Bureau d'échange correspondant	Départs de Bruxelles National						
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
ALLEMAGNE:								
a) République fédérale (à l'exclusion des secteurs occidentaux de Berlin)	Düsseldorf, Hamburg, München ou Frankfurt (Main)	•	•	•	•	•	•	•
b) Secteurs occidentaux de Berlin	Frankfurt (Main)	•	•	•	•	•	•	•
c) République démocratique allemande (y compris Berlin-Est)	Berlin NW 7 via Frankfurt (Main)	•	•	•	•	•	•	•
AUTRICHE	Wien	•	•	•	•	•	•	•
CANADA	Montreal	•	•	• <sup>(1)</sup>	•	• <sup>(2)</sup>	•	
CONGO (REPUBLIQUE)	Kinshasa	•			•	•	•	
DANEMARK, FINLANDE, ISLANDE	Kobenhavn	•	•	•	•	•	•	•
EGYPTE, SOUDAN	Caire					• <sup>(4)</sup>	• <sup>(3)</sup>	
ESPAGNE (*)	Barcelona	•	•	•	•	•	•	•
	Madrid	•	•	•	•	•	•	•
ETATS-UNIS D'AMERIQUE (*)	New York	•	•	•	•	•	•	•
FRANCE (*)	Paris	•	•	•	•	•	•	•
GRANDE-BRETAGNE (*)	London	•	•	•	•	•	•	•
GRECE, CHYPRE	Athinai	•	•	•	•	•	•	•
HONGRIE	Budapest	•	•		•		•	
IRLANDE, (EIRE) <sup>(5)</sup>	Dublin	•	•	•	•	•	•	•
ISRAEL	Tel Aviv	•			•			
ITALIE, VATICAN	Roma et Milano	•	•	•	•	•	•	•
LIBAN	Beyrouth		•	•		•		•
MAROC	Casablanca	•			•			•
MEXIQUE	Mexico		•				•	
NORVEGE	Oslo	•	•	•	•	•	•	•
PAYS-BAS (*)	Amsterdam	•	•	•	•	•	•	•
POLOGNE	Warszawa	•		•	•		•	•
PORTUGAL (*)	Lisboa	•	•	•	•	•	•	•
REPUBLIQUE DE L'AFRIQUE DU SUD (*)	Johannesburg			•		•		
ROUMANIE	Bucuresti	•		•	•			•
RWANDA	Kigali		•		• <sup>(3)</sup>	• <sup>(4)</sup>		
SUEDE	Stockholm	•	•	•	•	•	•	•
SUISSE (*)	Genève ou Zürich	•	•	•	•	•	•	•
TCHECOSLOVAQUIE (*)	Praha	•	•		•	•		
BURUNDI	Bujumbura		•		• <sup>(3)</sup>	• <sup>(4)</sup>		

(\*) et autres destinations pour lesquelles la transmission s'effectue via ce pays.

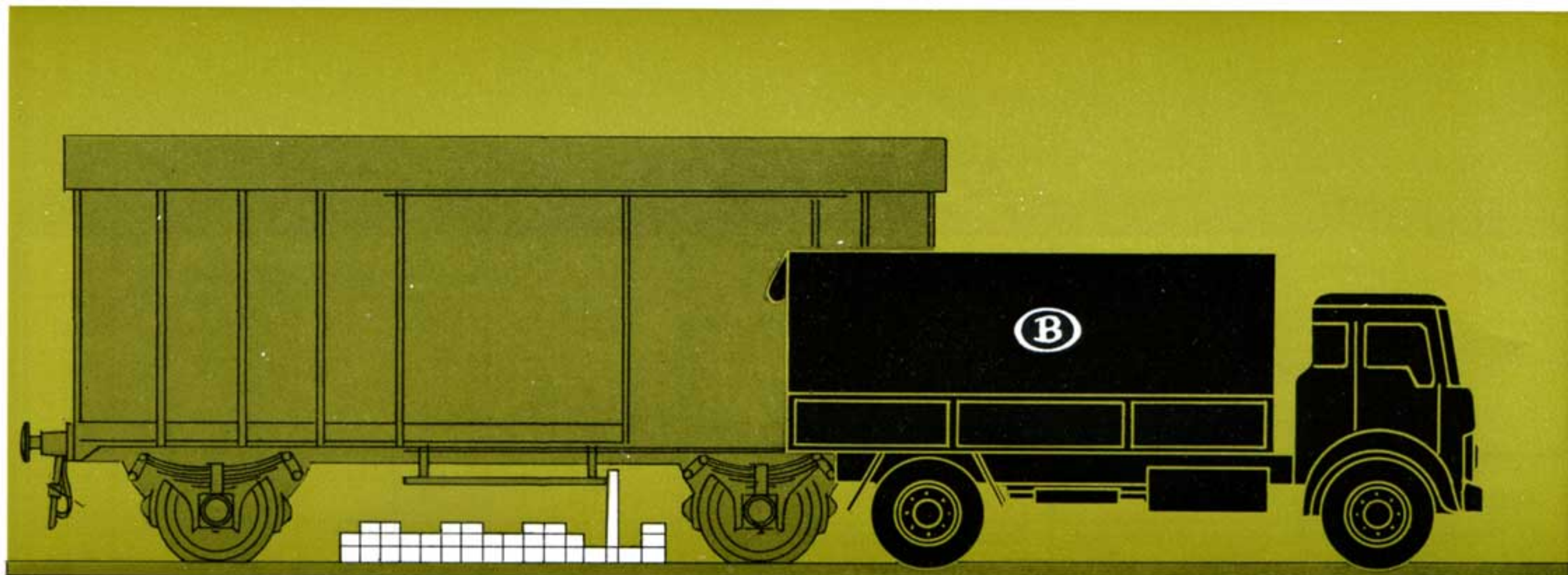
<sup>(1)</sup> du 5/6 au 25/9

<sup>(2)</sup> à partir du 10/5

<sup>(3)</sup> jusqu'au 28/6

<sup>(4)</sup> à partir du 2/7

<sup>(5)</sup> via London



# Camionnage des envois par wagons complets

Bon nombre de clients ne disposent pas toujours sur-le-champ des camions nécessaires pour transporter à la gare les marchandises qu'ils se proposent d'envoyer par wagons complets.

SNCB-Colis leur offre ses services et met le parc de ses camions à leur disposition à des conditions avantageuses.

1. Pour le trafic international (au départ) ou le trafic intérieur (départ ou arrivée) deux modes de calcul ont été prévus.

Pour les cas occasionnels, les prestations sont rémunérées sur la base du temps d'utilisation des camions et de la main-d'œuvre.

Pratiquement l'opération s'effectue au prix de revient, puisqu'il n'est demandé que 200 F par heure (camion et chauffeur).

Pour les cas réguliers: un contrat peut être passé entre le client et le centre routier sur la base d'un prix forfaitaire à la tonne.

2. En trafic international (arrivée), il a été décidé d'appliquer toujours, pour la remise à

domicile des marchandises transportées par wagons complets, un prix uniforme de 150 F la tonne.

Il va de soi que le recours à ce service n'est possible que si les marchandises peuvent être transbordées par les moyens propres de la gare et acheminées en camions ordinaires bâchés.

Tous renseignements à ce sujet peuvent être obtenus auprès de

**SNCB - COLIS**

**80, rue du Progrès à Bruxelles 1  
téléphone (02) 18.60.50, ext. 1410**

ou auprès de la gare centre routier  
la plus proche.

# LE CHEMIN DE FER VOUS OFFRE DES EMPLACEMENTS INDUSTRIELS

Vous qui cherchez un emplacement industriel, soit un bâtiment, soit un terrain, consultez donc la liste ci-après ; elle vous aidera peut-être à trouver la solution à votre problème. Seuls toutefois les principaux emplacements y sont repris ; d'autres de moindre importance sont aussi disponibles.

Pour votre facilité cette liste est dressée suivant les secteurs d'activité de nos représentants commerciaux. Ceux-ci vous donneront bien volontiers les renseignements que vous désiriez et vous mettront au besoin en rapport avec le service de location de la place. Leur adresse et leur numéro de téléphone figurent en tête, chaque fois.

## ANVERS :

**Station Antwerpen Centraal.**  
tél. (03) 33.02.68.

Anvers (B.E.) : Terrain  
près du Canal Albert ± 3.000 m<sup>2</sup>

## ARLON :

**61, avenue de la Gare, Arlon.**  
tél. (063) 211.15.

Arlon	20.000 m <sup>2</sup>
Marbehan	4.000 m <sup>2</sup>
Lamorteau	23.300 m <sup>2</sup>
Athus	5.000 m <sup>2</sup>
Sterpenich	50.000 m <sup>2</sup>

## BRUGES :

**Station Brugge.**  
tél. (050) 369.97.

Aarsele	4.000 m <sup>2</sup>
Ardoie-Koolskamp	8.000 m <sup>2</sup>
Adinkerke-De Panne	6.000 m <sup>2</sup>
	3.000 m <sup>2</sup>
	8.750 m <sup>2</sup>
	4.800 m <sup>2</sup>
Bruges	35.000 m <sup>2</sup>
Handzame	2.500 m <sup>2</sup>
Knokke	3.600 m <sup>2</sup>
	7.000 m <sup>2</sup>
	9.000 m <sup>2</sup>
	2.000 m <sup>2</sup>
Kortemark	10.000 m <sup>2</sup>
Lichtervelde	2.700 m <sup>2</sup>
Lissewege	3.500 m <sup>2</sup>
Maldegem	8.000 m <sup>2</sup>
Ostende	12.000 m <sup>2</sup>
Pervijze	1.360 m <sup>2</sup>
Pittem	4.400 m <sup>2</sup>
Furnes	22.400 m <sup>2</sup>
Zeebrugge	30.000 m <sup>2</sup>
	40.000 m <sup>2</sup>

## BRUXELLES :

**153, bd Anspach, Bruxelles 1.**  
tél. (02) 11.95.50 et 12.13.50.

Baulers	1.000 m <sup>2</sup>
	± 5.000 m <sup>2</sup>
Bruxelles T.T.	1.000 m <sup>2</sup>
Essene-Lombeek	5.000 m <sup>2</sup>
Halle	7.000 m <sup>2</sup>
Schaerbeek-Jos.	10.000 m <sup>2</sup>

Vilvoorde	4.000 m <sup>2</sup>
Forest-Midi	4.000 m <sup>2</sup>
Wavre, remise	145 m <sup>2</sup>

## CHARLEROI :

**1, Quai de la Gare, Charleroi.**  
tél. (07) 32.73.73.

Aiseau	4.900 m <sup>2</sup>
Aisemont	400 m <sup>2</sup>
Aublain	2.000 m <sup>2</sup>
Boussu-en-Fagne	500 m <sup>2</sup>
Charleroi-Nord	2.000 m <sup>2</sup>
Chatelineau	4.400 m <sup>2</sup>
	1.500 m <sup>2</sup>
Cour-sur-Heure	2.000 m <sup>2</sup>
Courcelles-Fosse	10.000 m <sup>2</sup>
Erquelines	10.000 m <sup>2</sup>
	10.000 m <sup>2</sup>
Falisolle	5.000 m <sup>2</sup>
	4.000 m <sup>2</sup>
Fleurus (Vieux-Campinaire)	800 m <sup>2</sup>
	± 1.500 m <sup>2</sup>
Florennes	1.200 m <sup>2</sup>
Frasnes-lez-Gosselies	500 m <sup>2</sup>
Forchies	3.000 m <sup>2</sup>
Fontaine l'Evêque	1.400 m <sup>2</sup>
Gilly-Sart-Allet	1.000 m <sup>2</sup>
Jumet Brûlotte	300 m <sup>2</sup>
	2.000 m <sup>2</sup>
Jumet-Hamendes	4.500 m <sup>2</sup>
Lambusart	3.900 m <sup>2</sup>
La Sambre	30.000 m <sup>2</sup>
Ligny Carrières	300 m <sup>2</sup>
Lodelinsart-Deschassis	500 m <sup>2</sup>
Lompret	1.500 m <sup>2</sup>
Marbaix (Brabant)	3.000 m <sup>2</sup>
Mariembourg	6.000 m <sup>2</sup>
Olloy-sur-Viroin	4.000 m <sup>2</sup>
Oret	20.000 m <sup>2</sup>
Pavillons	1.890 m <sup>2</sup>
Pont-à-Celles	±10.000 m <sup>2</sup>
Pry	750 m <sup>2</sup>
Roly	1.500 m <sup>2</sup>
Romedenne	2.500 m <sup>2</sup>
Senzeille	3.500 m <sup>2</sup>
Silenrieux	7.700 m <sup>2</sup>
Tamines	356 m <sup>2</sup>
	10.000 m <sup>2</sup>
Thuin-Nord	6.000 m <sup>2</sup>
Treignes	6.500 m <sup>2</sup>
Vierves	500 m <sup>2</sup>

## CINEY :

**Gare Ciney.**  
tél. (083) 217.72.

Ciney	3.300 m <sup>2</sup>
	2.500 m <sup>2</sup>
Forrières	10.000 m <sup>2</sup>
Grupont	4.000 m <sup>2</sup>
Pondrôme	1.000 m <sup>2</sup>
Vonêche	1.500 m <sup>2</sup>

## COURTRAI :

**Sation Kortrijk.**  
tél. (056) 200.49.

Beveren-Roeselare	4.500 m <sup>2</sup>
Houtem	4.500 m <sup>2</sup>
Ypres	15.000 m <sup>2</sup>

Ingelmunster	3.316 m <sup>2</sup>
	9.704 m <sup>2</sup>

## HASSELT :

**Stationsplein 4, Hasselt.**  
tél. (011) 232.65.

Beringen	59.000 m <sup>2</sup>
Eisden M.	21.000 m <sup>2</sup>
Genk	150.000 m <sup>2</sup>
Lanaken	10.500 m <sup>2</sup>
Maaseik	500 m <sup>2</sup>
hangar + bureau	240 m <sup>2</sup>

## LIEGE :

**42, rue de la Casquette, Liège.**  
tél. (04) 23.17.13 et 23.22.85.

Ans	±10.450 m <sup>2</sup>
	±52.800 m <sup>2</sup>
	±14.650 m <sup>2</sup>
Comblain-la-Tour	± 3.150 m <sup>2</sup>
Comblain-au-Pont	± 3.400 m <sup>2</sup>
Esneux	1.360 m <sup>2</sup>
Martinrive	± 4.500 m <sup>2</sup>
Quarreux	± 7.500 m <sup>2</sup>
Régissa	± 3.600 m <sup>2</sup>
Trois-Ponts	1.565 m <sup>2</sup>
	± 6.000 m <sup>2</sup>
Herve	3.516 m <sup>2</sup>
Retinne	± 2.800 m <sup>2</sup>

## MALINES :

**Station Mechelen.**  
tél. (015) 424.82.

Herentals	3.000 m <sup>2</sup>
	1.500 m <sup>2</sup>
Muizen	2.400 m <sup>2</sup>
Muizen (formation)	8.500 m <sup>2</sup>

## MONS :

**14, Square F. Roosevelt, Mons.**  
tél. (065) 359.79.

Braine-le-Comte	6.700 m <sup>2</sup>
	2.700 m <sup>2</sup>
Chapelle-à-Wattines	3.400 m <sup>2</sup>
Froyennes	3.000 m <sup>2</sup>
Isières	3.400 m <sup>2</sup>
Meslin l'Evêque	4.500 m <sup>2</sup>
Mouscron	9.700 m <sup>2</sup>
Pipaix	4.000 m <sup>2</sup>
Tourpes	3.900 m <sup>2</sup>

## NAMUR :

**52, rue Godefroid, Namur.**  
tél. (081) 230.84.

Flawinne	9.800 m <sup>2</sup>
	6.000 m <sup>2</sup>
Ronet	15.000 m <sup>2</sup>

## VERVIERS :

**14, rue Xhavée, Verviers.**  
tél. (087) 30.840.

Herbesthal	± 5.000 m <sup>2</sup>
	±12.000 m <sup>2</sup>
	±11.000 m <sup>2</sup>
Nessonvaux	± 4.500 m <sup>2</sup>
Olné (Trooz)	±27.000 m <sup>2</sup>
Pepinster	±12.000 m <sup>2</sup>
Sourbrodt	3.563 m <sup>2</sup>
Welkenraedt	± 8.000 m <sup>2</sup>
	±40.000 m <sup>2</sup>

# REDUCTIONS POUR ENFANTS EN TRAFIC INTERNATIONAL

Une importante modification est entrée en vigueur le 1er mai en matière de *limite d'âge* des enfants pour l'octroi en *service international du transport gratuit* ou à demi-tarif.

Les nouvelles limites d'âge sont les suivantes :

- gratuité jusqu'à quatre ans révolus,
- réduction de 50 % jusqu'à 12 ans révolus,

sur le parcours total du voyage international, à l'exception du parcours du pays où le billet a été émis.

Sur le parcours du pays d'émission du billet, les limites d'âge prévues en trafic intérieur sont appliquées.

Nous croyons utile de faire connaître à nos lecteurs quelles sont les limites d'âge fixées en trafic intérieur par les divers pays d'Europe, pour le cas où le billet serait émis dans l'un ou l'autre de ces pays.

<i>Pays</i>	<i>gratuité jusqu'à (*)</i>	<i>réduction de 50% jusqu'à</i>
Bulgarie	5 ans	10 ans
Grande-Bretagne (**)	4 ans	14 ans
Marine belge	4 ans	14 ans
Suisse	6 ans	16 ans
Roumanie	5 ans	10 ans
Portugal	4 ans	12 ans
Tchécoslovaquie	5 ans	10 ans
Allemagne	5 ans	10 ans
Danemark	4 ans	12 ans
Italie	4 ans	14 ans
Hongrie	5 ans	10 ans
Norvège	4 ans	15 ans
Autriche	6 ans	15 ans
Pologne	5 ans	10 ans
Suède	6 ans	12 ans
Turquie	6 ans	10 ans
Finlande	4 ans	12 ans
Autres pays (y compris la Belgique)	4 ans	10 ans

\* Si une place distincte est réclamée, ces enfants sont transportés à demi-tarif.

\*\* Y compris les parcours maritimes entre la Grande-Bretagne et le continent, sauf le parcours maritime Esbjerg-Harwich (P.Q.).



## EN VILLEGIATURE LES MAINS LIBRES !

Partez en vacances les mains libres !  
Ne vous chargez donc pas de coffres et de valises, de vélos et de voitures d'enfant, mais confiez-les au chemin de fer.

Celui-ci, aux conditions du tarif de villégiature vous garantit pour le Littoral un service de prise et remise à domicile rapide, samedi inclus, pendant la saison balnéaire.

Les prix sont fixés forfaitairement par objet, quelle que soit la distance de transport et s'entendent « de porte à porte ».

Pour faciliter la perception des frais, le prix de transport pour les envois à l'aller sera toujours perçu de l'expéditeur, tandis que pour les envois en retour pris à domicile, le prix de transport devra être payé lors de la livraison. Pour les envois en retour déposés dans une gare, les frais de transport seront cependant perçus immédiatement.

Voici les prix forfaitaires fixés :

- pour tous les vélos 100 F
- pour les voitures d'enfant 100 F
- pour les valises et coffres ne dépassant pas 40 kg 100 F
- pour les valises et coffres dépassant

- 40 kg jusque 80 kg 200 F
- pour tous les autres objets 3 F le kg
- minimum par envoi 100 F

La prise à domicile de ces envois peut être demandée par simple coup de téléphone au service de camionnage desservant la localité de départ.

Ci-après le numéro de téléphone de quelques centres :

Arlon	211.50	Marloie	310.40
Bruges	319.60	Mons	341.71
Bruxelles	25.40.00	Mouscron	301.06
Huy-Nord	117.19	Namur	237.01
Charleroi	32.11.29	Ostende	712.17
La Louvière	211.81	Ottignies	610.86
Libramont	221.36	Tournai	210.52
Liège	52.01.30	Verviers	358.45
Mariembourg	311.77	Vielsalm	173
		Virton St. Mard	16

Avec le train, la voie est libre pour les vacances !

Pas d'embouteillages, pas de risques, pas de tracas, pas de retards.

...et vous avez droit à

### LA CARTE A DEMI-TARIF

Elle est valable tout un mois, pour tous vos voyages en Belgique.

Elle ne coûte que 250 francs.

Après 495 km, elle s'est déjà remboursée d'elle-même !

Dans toutes les gares, sans formalité.



#### MOUVEMENT DANS NOS AGENCES COMMERCIALES.

Au 1er mai, M. GHEUDE a quitté l'agence d'Arlon pour assumer la direction de celle de Namur.

M. J. DELHAISE lui succède à Arlon. Après être passé par différents services, M. Delhaise occupait en dernier lieu le poste d'inspecteur à l'agence de Liège, où il a acquis une connaissance étendue du rôle de représentant commercial.

M. Delhaise mettra tout son dynamisme et toute sa compétence au service de la clientèle.

EN VOITURE EN

**CORSE**

ET AUX

**BALEARES**

PAR LE TRAIN ET L'AVION!



Cette séduisante formule vous permet de prendre le train autos-couchettes au départ de Schaerbeek ou de Bressoux, le soir, et de vous retrouver le lendemain matin à Avignon ou à Narbonne, à peu de distance de Nîmes, d'où l'avion vous emportera, vous et votre voiture, vers la Corse (Ajaccio, Bastia) ou les Baléares (Palma, Ibiza).

Ainsi le chemin de fer et l'avion se sont entendus pour vous organiser des vacances idéales... et au terme du parcours vous disposez de votre voiture. C'est tellement facile et rapide! Et finies les fatigues du trajet, à l'aller comme au retour!

Pour toutes indications à ce sujet adressez-vous aux bureaux de renseignements des grandes gares et aux agences de voyages.





**Bruxelles - Salzbourg  
et  
Bruxelles - Toulouse  
en  
TRAIN  
AUTOS-  
COUCHETTES**

Pour répondre aux vœux du public les chemins de fer mettent sur pied en 1968 deux nouveaux services de trains autos-couchettes, l'un à destination de Salzbourg, l'autre à destination de Toulouse.

Ces trains sont organisés pour Salzbourg, à l'aller les dimanches, du 26 mai au 22 septembre, au retour les vendredis du 31 mai au 27 septembre. Pour Toulouse, à l'aller les vendredis du 7 juin au 27 septembre et aussi les mercredis du 26 juin au 4 septembre; au retour les samedis du 8 juin au 28 septembre et aussi les jeudis du 27 juin au 5 septembre.

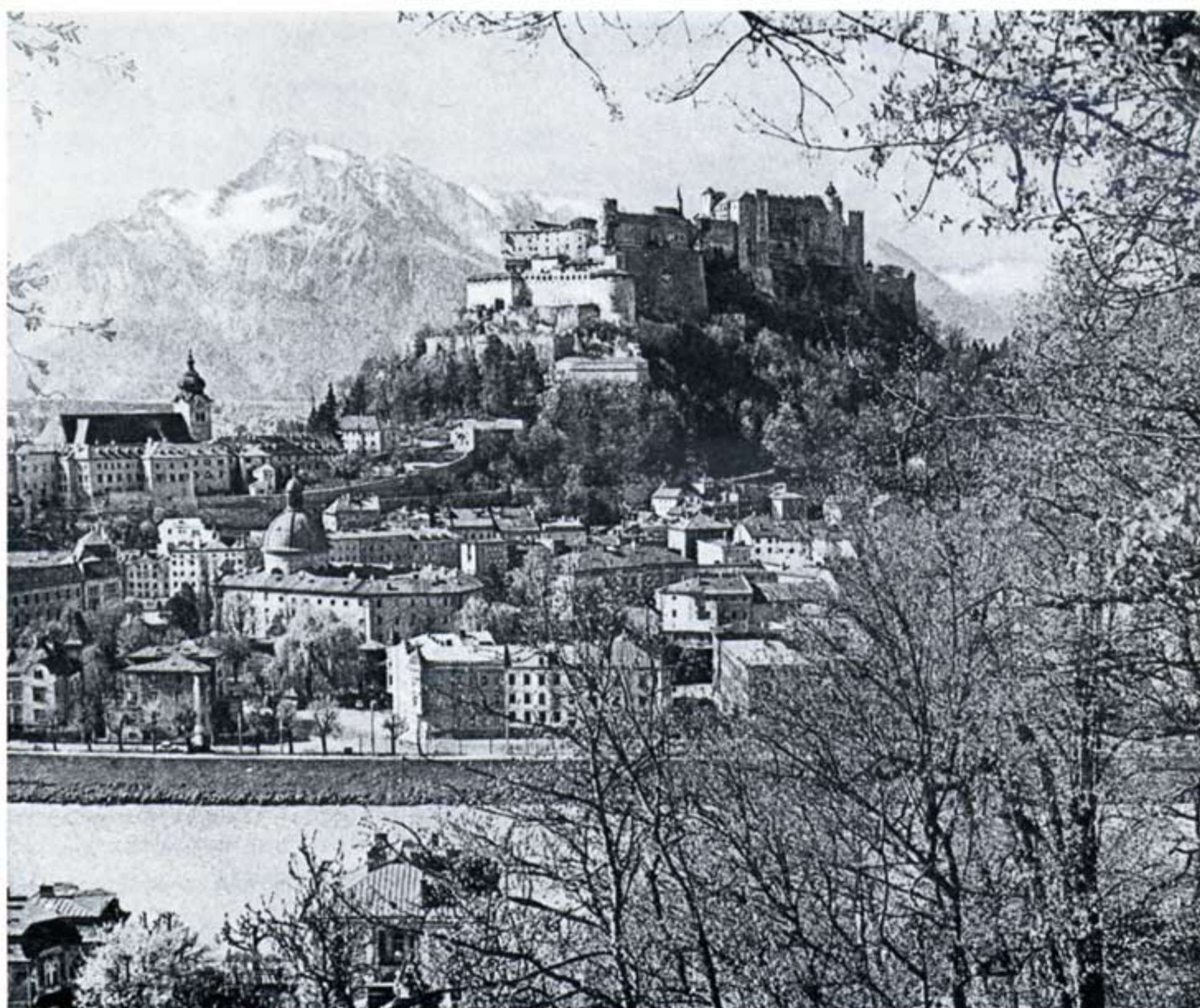
La relation vers Toulouse vient compléter la série de nos destinations en France méridionale. Elle raccourcit le voyage vers la partie occi-

dentale de la région pyrénéenne (Pau, Tarbes, Lourdes, Biarritz, Bayonne) vers l'Espagne centrale ou méridionale ainsi que vers le Portugal.

Tous ces trains permettent aux automobilistes, en partant en fin d'après-midi, d'arriver à destination dans la matinée du lendemain.

Etant donné le succès toujours croissant des trains autos-couchettes, il est conseillé de ne pas attendre trop longtemps pour réserver ses places.

Ces deux nouvelles relations s'ajoutent à celles qui desservent régulièrement Munich, Villach, Milan, Brigue, Saint-Raphaël, Avignon, Narbonne.





# EUROPABUS

UNE NOUVELLE LIGNE  
OSTENDE  
ZELANDE  
ROTTERDAM



Un service Europabus est instauré du 18 juin au 31 août entre Ostende et Rotterdam. Il est assuré tous les jours sauf le dimanche et le lundi.

Son itinéraire longe la côte belge d'Ostende à Knokke où il dessert toutes les localités. Au Pays-Bas, il passe par Breskens et Flessingue pour desservir Veere, Zierikzee et Rotterdam.

Il permet d'emprunter la ligne de bout en bout, avec retour le lendemain (435 F aller et retour à partir d'Ostende), ou d'interrompre l'excursion en cours de route.

Ainsi le voyage jusqu'à VEERE avec retour au littoral belge le jour même, constitue une formule agréable et peu coûteuse (110 F aller et retour depuis Ostende ; 85 F depuis Knokke).

L'excursion facultative en bateau sur la Veerse Meer coûte 40 F et occupe les deux heures libres à Veere.

Ces excursions n'intéressent pas que les estivants. En effet, l'horaire de l'autocar permet même aux excursionnistes de l'intérieur du pays de le rejoindre aisément en train (départ Ostende 8h15 - Knokke 9h15).

Voici les prix de quelques combinaisons d'une journée, y compris le parcours ferroviaire à prix réduit :

BRUXELLES-KNOKKE (train) ;  
KNOKKE-ROTTERDAM (Europabus) ;  
ROTTERDAM-BRUXELLES (train).  
Coût: 377 F.

BRUXELLES-KNOKKE (train) ;  
KNOKKE-ZIERIKZEE-GOES (Europabus)  
GOES-ROOSEDAAL-BRUXELLES  
(train). Coût: 377 F.

BRUXELLES-KNOKKE (train) ;  
KNOKKE-VEERE-KNOKKE (Europabus) ;  
KNOKKE-BRUXELLES (train).  
Coût: 231 F.

Les mutualités chrétiennes accueilleront cette année 74.000 vacanciers dans leurs hômes en Suisse.

Le transport est organisé par l'Office National Suisse du Tourisme (ONST) qui a remis ces milliers de vacanciers au rail.

Confiance a été faite au confort, à la sécurité et à la rapidité du chemin de fer.

Ces transports sont réglés sur le plan commercial par un contrat d'affrètement de trains complets.

L'accord a été signé le 16 mai par M. HEUBERGER au nom de l'ONST et par M. DE SMET au nom des chemins de fer intéressés.



### REDUCTION DU PRIX DES SUPPLEMENTS W.L. POUR VOYAGES EN GROUPE.

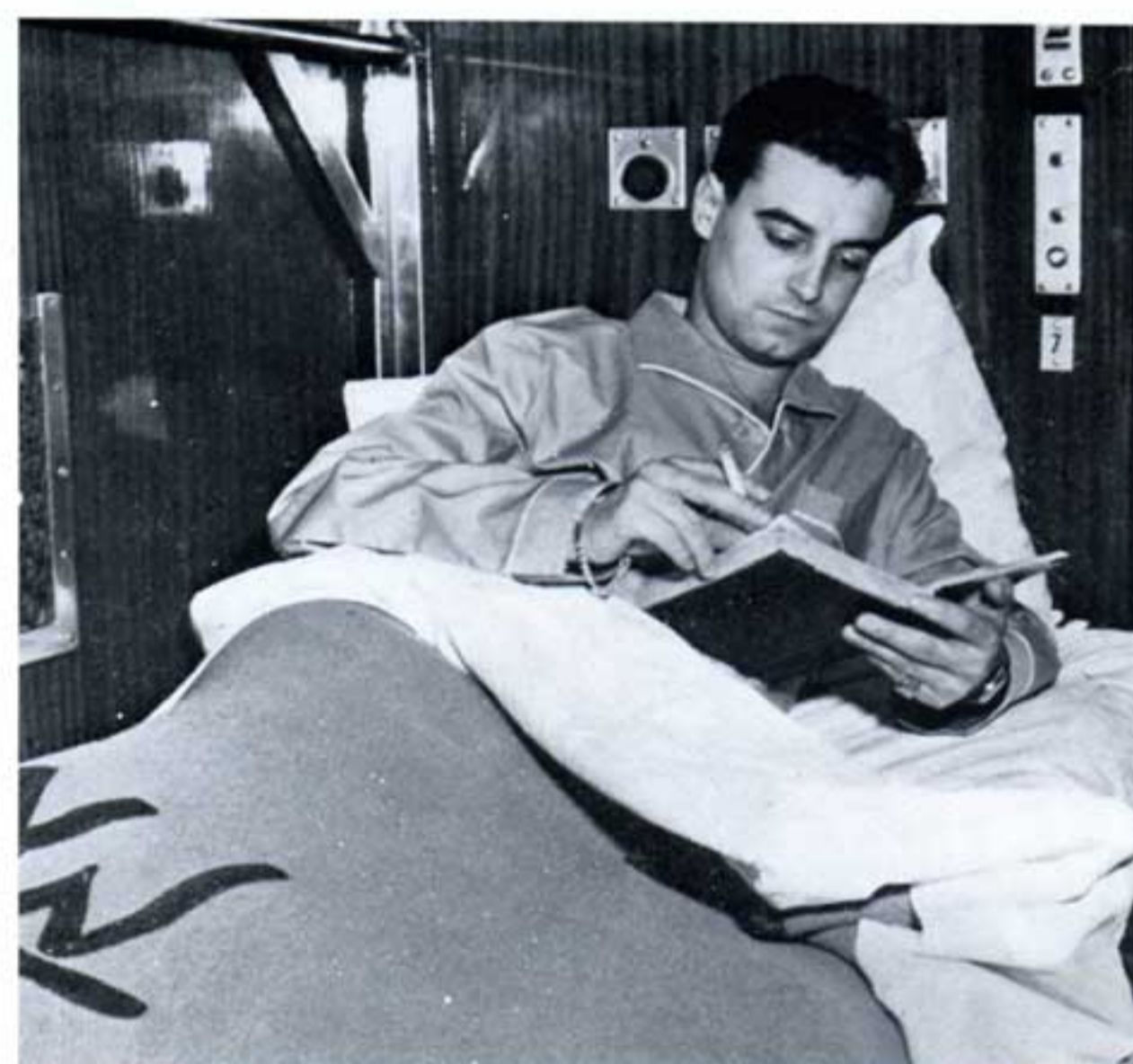
En dehors des périodes de pointe, le prix du supplément pour l'occupation des voitures-lits de toutes catégories (single, double, touriste) est réduit de 25 % sur toutes les relations, lorsque le nombre de voyageurs s'élève à dix. La réduction croît avec le nombre des participants et peut dépasser 50 %.

### BRUXELLES-LONDRES EN VOITURE-LITS DIRECTE POUR 1073 F.

Le voyage en cabine double sur la relation de nuit Bruxelles-Londres via Dunkerque (ferry de nuit) vient de subir une réduction de tarif de 25 %.

Dorénavant le trajet simple coûtera 1073 F, l'aller et retour 2143 F. Il s'agit de prix globaux qui comportent le coût du billet « chemin de fer » et de la place en voiture-lits.

Horaire : Bruxelles, départ 21h53 ; Londres, arrivée 9h10.



### TAXI RESERVE DEPUIS LE TRAIN !

Pour donner plus de facilités aux voyageurs qui descendent à Bruxelles-Midi, le chemin de fer est intervenu auprès d'une société de taxis afin que des voitures en nombre suffisant soient, sauf situation exceptionnelle, à disposition à l'arrivée.

Le service fonctionne comme suit :

Quelques minutes après le départ de Paris-Nord, l'annonce ci-après est lancée par micro :

« Mesdames, Messieurs, si vous désirez un taxi à l'arrivée à Bruxelles-Midi ; vous pouvez en informer le contrôleur lors de son passage. Nous préviendrons la Société de taxis qui mettra à votre disposition les voitures nécessaires. »

Le nombre de demandes reçues par le contrôleur est communiqué à la gare de Mons, lors du passage du train. Cette gare informe immédiatement la société de taxis de Bruxelles qui peut ainsi, rassembler sur-le-champ, les voitures nécessaires. Ces voitures stationneront rue de France, auprès de la sortie de la gare.

*Cette intervention est absolument gratuite et n'entraîne aucun supplément à payer, ni au chemin de fer, ni au taximan.*



# Bruxelles- Paris en 2 h.20 par



*Fontana*



BRUXELLES-MANCI BRUXELLES 7 - 198