

# INFORMATIONS SNCB

BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE  
DES CHEMINS DE FER BELGES



Périodique bimestriel - Numéro 1 - Février 1971







Opérations de nuit au terminal de Zeebrugge, tête de pont d'un trafic important de transcontainers entre la Grande-Bretagne et le continent. Voyez à ce sujet notre article sur les transports de transcontainers entre Zeebrugge et les usines Ford à Genk (p. 10).

## SOMMAIRE

Page	
2	Intercontainer entend multiplier les trains-blocs
6	Réseaux de transport transcontainers et rail/route
7	Intercontainer en Grèce
7	Commerce CEE/Espagne et CEE/Israël
7	Courtrai reçoit les transcontainers
8	Le terminal OCT de Zeebrugge
9	Location de transcontainers
10	Trafic de transcontainers « Ford » entre Zeebrugge et Genk
14	Amélioration des horaires internationaux
15	Progrès spectaculaire des trains autos-couchettes
16	Tous les jours, du soleil sur votre table grâce aux trains T.E.E.M.
16	Le Tyrol et les Dolomites en une nuit par voitures directes
17	Réservation électronique des places pour les trains internationaux
18	Voyages Railtour et FTS pour l'été 1971
19	Rail-Europ-Junior valable aussi en Allemagne et en Yougoslavie
20	La Côte d'Azur en wagon-lits

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

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

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable: P. SERGYSELS - BRUXELLES.



La Société nationale des Chemins de fer belges et en particulier la Direction commerciale ont le pénible devoir de vous annoncer le décès de M. Camille TAES, survenu inopinément à la suite d'un accident de voiture.

Depuis plusieurs années M. TAES était chargé, en qualité de secrétaire de direction, d'étudier les problèmes commerciaux relatifs au transport des pétroles et des produits chimiques.

En raison même de sa valeur exceptionnelle il venait d'être promu directeur de la s.a. Interferry. Le temps ne lui a pas été donné de prendre en charge ses nouvelles fonctions.

Tous ceux qui l'ont connu — et ils sont nombreux — gardent de M. TAES le souvenir d'un homme optimiste, dynamique et consciencieux. Il se livrait corps et âme à la réalisation de ses multiples initiatives, avec ténacité et avec la foi qui déplace les montagnes. Il avait, par excellence, le souci d'améliorer toujours les relations humaines. Le nombre des amis qu'il comptait en sont le témoignage.

Son sens de l'efficacité et son besoin de communication en avaient fait un collaborateur assidu de notre revue. Par la mort de M. TAES, la Direction commerciale perd l'un de ses plus précieux éléments.



Dans un article publié par la revue britannique *Railway Gazette*, M. JACOBS, directeur d'Intercontainer, a commenté les résultats d'une étude qui a fait ressortir le besoin de deux niveaux de services dans le marché européen des transcontainers.

Au niveau supérieur cette étude situe le besoin de trains-blocs circulant à des vitesses élevées entre les principaux centres de trafics.<sup>1</sup> Une première réalisation — un train-bloc « Intercontainer » entre Paris et Cologne — est entrée en service le 1er octobre.

Le texte a été écrit pour le lecteur britannique, dans une revue qui ne s'adresse pas au grand public. C'est la raison pour laquelle nous avons cru nécessaire de le résumer quelque peu et d'y apporter, en renvoi, quelques précisions.

<sup>1</sup> Au deuxième niveau se classent tous les autres acheminements ferroviaires de transcontainers, comme par exemple les acheminements par trains T.E.E.M. (Trans Europ Express Marchandises).



# Intercontainer entend multiplier les trains-blocs

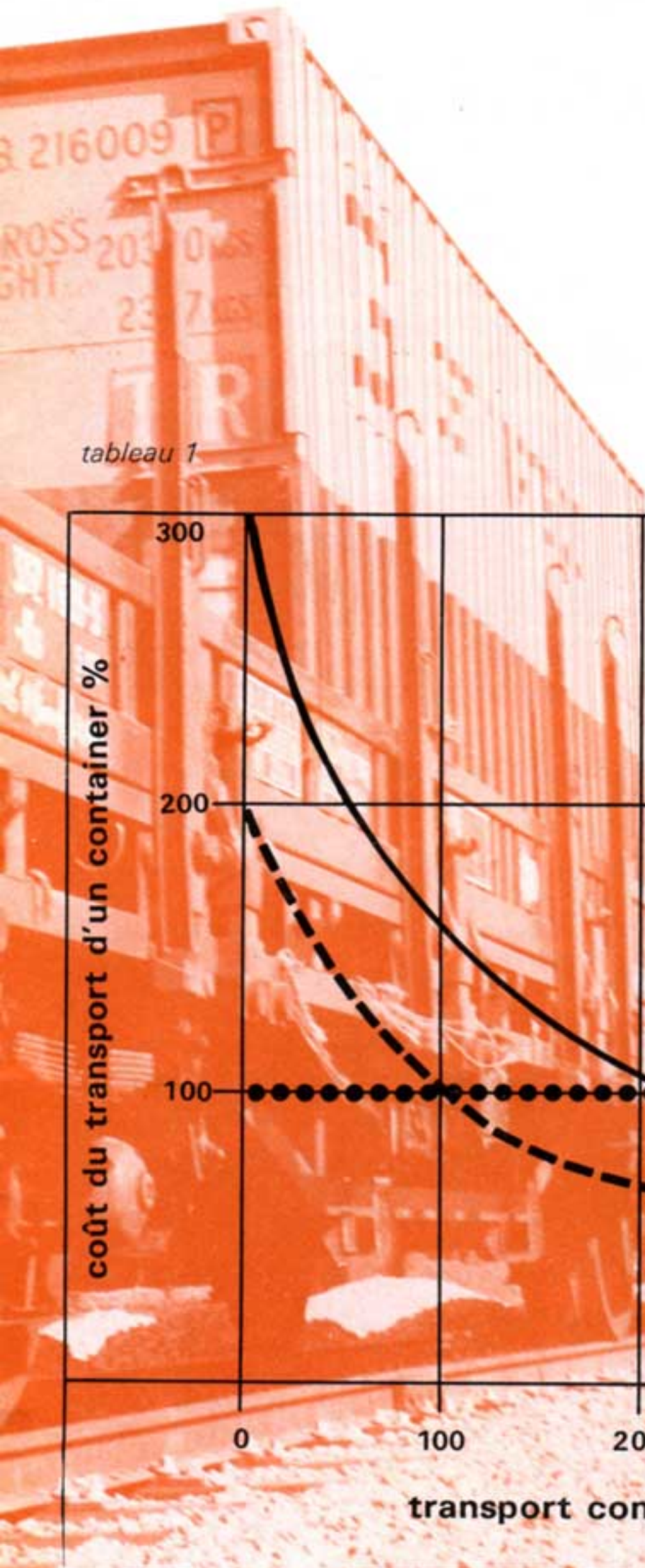
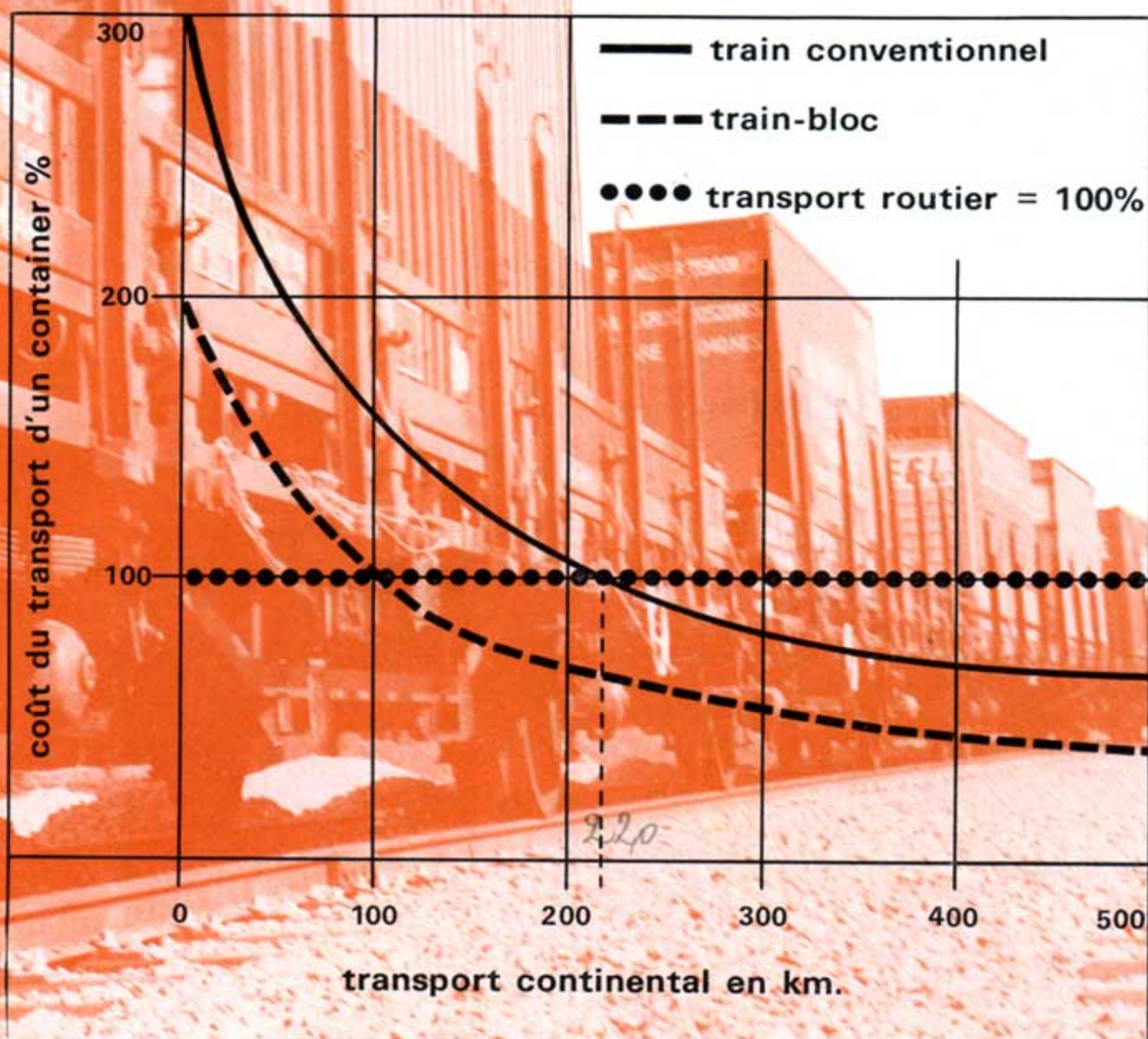


tableau 1



Jusqu'à la fin du mois de septembre dernier, à l'exception de deux trains-blocs dans la relation Benelux-Milan, le trafic ferroviaire international de transcontainers en Europe était effectué par trains T.E.E.M. ou par d'autres trains de marchandises.

Cette situation s'oppose à celle régnant en Grande-Bretagne, où presque tous les transcontainers sont acheminés par trains-blocs<sup>2</sup>. Mais il ne faut pas oublier que le matériel roulant et les gares de triage du continent ont été presque complètement détruits durant la seconde guerre mondiale. Leur reconstruction à partir de 1945 a eu pour effet de donner aux chemins de fer continentaux un parc de wagons et des gares de triages modernes.

En Grande-Bretagne, les remplacements ont été effectués d'une manière fractionnée et ont perpétué les anciens modèles, de sorte que le coût élevé des investissements exigés par la modernisation des méthodes d'exploita-

<sup>2</sup> Ne requérant aucun triage en cours d'acheminement.



tion favorisait le développement du système des « freightliners »<sup>3</sup>. L'usage intensif des wagons freightliners en navette a réduit considérablement le nombre de wagons nécessaires et diminué les besoins de triage.

Il a été reconnu que le développement d'un réseau de trains express en Europe, de terminal à terminal, était nécessaire pour l'acheminement des transcontainers.

### Base de planification.

Un travail important de planification a été entrepris, basé largement sur l'expérience d'Intercontainer et sur une étude à laquelle cette dernière a fait procéder par une firme spécialisée. Eu égard à la grande variété des méthodes d'exploitation et des politiques commerciales des divers chemins de fer membres, il était inévitable qu'il y ait de grandes différences d'opinions à propos de la manière de développer l'entreprise. Ceci est une des raisons pour lesquelles Intercontainer chargea en 1969 la firme Mac Kinsey & Cie

<sup>3</sup> Trains-blocs à grande vitesse, pour le transport de transcontainers en navettes régulières par rames indivisibles, avec fourniture d'appoint de containers, de transports routiers terminaux et d'autres services.

de préparer un rapport sur les perspectives d'avenir des transports par transcontainers en Europe. Cette firme a fourni des recommandations détaillées qui forment la base de la stratégie journalière d'Intercontainer. Les études Mac Kinsey commencèrent en janvier 1969 et durèrent jusqu'en avril 1970. L'analyse Mac Kinsey fait une distinction entre les deux différents marchés du trafic des transcontainers: le trafic intercontinental et le trafic européen.

### Trafic intercontinental.

Est considéré comme trafic intercontinental celui qui comporte des voyages outre-mer. La part des lignes de navigation y est essentielle. Le voyage maritime représente naturellement la part la plus importante du coût, tant dans le prix du transport (coût direct) que dans la durée d'acheminement (coût indirect).

La position compétitive de chaque mode de transport pour le voyage terrestre est représentée aux tableaux 1 et 2.

Le tableau 1 donne une comparaison théorique des coûts du mouvement des transcontainers par rail et par route. Le coût du transport par rail y est indiqué en fonction du coût du transport routier. La distance d'équi-

libre entre les deux modes de desserte se situe à environ 100 km.

Le tableau 2 montre que l'excédent de durée provenant du transport par rail est minime en comparaison avec la durée totale de transport.

La capacité croissante des bateaux porte-containers est un autre argument en faveur de l'expansion du rôle du chemin de fer dans ce type de trafic. L'accroissement du nombre de containers arrivant simultanément dans un port à un moment donné cause une concentration à laquelle le chemin de fer est mieux apte à faire face.

La notion de trafic « intercontinental » inclut le trafic entre la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Norvège, la Suède, le Danemark, les îles méditerranéennes d'une part, le continent de l'autre.

### Le trafic européen.

L'initiative du transport des transcontainers à l'échelle européenne se trouve entre les mains des chemins de fer, des firmes expéditrices ou des exploitants de transcontainers.

A côté du prix, d'autres éléments sont déterminants dans le choix par l'utilisateur du mode de transport terrestre: la durée du voyage, le degré de sécurité et les facilités de dédouanement. Il a été

**TABLEAU 2**

Une différence de quelques heures est de peu d'importance en trafic container intercontinental. Les 13 heures supplémentaires de la durée du transport par fer en Europe ne représentent qu'une majoration de 6 % de la durée totale du transport.

opération	lieu	durée du transport (en heures)	
		route	rail
Chargement du container	Springfield, Illinois, U.S.A.	—	—
Transport par route	de Springfield à St.-Louis	2	—
Transbordement sur wagon	St.-Louis	3	—
Transport par fer	de St.-Louis à Port Elisabeth (New York)	35	—
Transbordement sur bateau	Port Elisabeth	10	—
Transport par bateau	de Port Elisabeth à Anvers	140	—
		<i>Transport en Europe par</i>	
		<i>route</i>	<i>rail</i>
Transbordement sur véhicule routier	Anvers	2	—
Transport par la route	d'Anvers à Bâle	13	—
Transbordement sur wagon	Anvers	—	4
Transport par fer	d'Anvers à Bâle	—	24
Déchargement du container	Bâle	—	—
<b>Total</b>		<b>205</b>	<b>218</b>



démontré, autant par les services britanniques de freightliners à l'échelle nationale que par les études Mac Kinsey sur un plan international, que des trains-blocs de transcontainers circulant d'un terminal à l'autre sans triage intermédiaire peuvent déjà être compétitifs avec le transport routier sur des distances relativement courtes.

Les chemins de fer européens ont par conséquent toutes raisons de mettre en service un réseau de trains de l'espèce.

### Définition du réseau.

Pour déterminer les relations où la desserte par trains-blocs se justifie, il est tenu compte du trafic potentiel dans chaque sens.

Il est aussi nécessaire d'établir un ordre de priorité entre les diverses relations sélectionnées.

L'étude de marché exécutée par Mac Kinsey comprenait une analyse statistique et une enquête sur le terrain. Un nombre considérable de données statistiques a été recueilli au sujet des courants de trafic entre les pays membres d'Intercontainer ainsi qu'entre ces pays et les contrées extra-européennes. Les courants de trafic furent ensuite groupés en zones. Les chiffres furent pondérés par des estimations du pourcentage de « containerisation » possible pour les divers produits ; il fut aussi tenu compte d'une marge d'attraction sur le trafic d'un système de trains-blocs internationaux.

Toutes ces informations furent traitées par ordinateur ; il en résulta un réseau d'environ 25 relations viables.

Cette analyse statistique fut recoupée par des enquêtes effectuées auprès de nombreuses firmes, par des visites ou des contacts téléphoniques.

### Résultats de l'étude de marché.

Ces derniers résultats furent extrapolés en tenant compte de l'ensemble des firmes, de manière à fournir une indication relative au trafic potentiel en 1970 sur chacune des relations considérées. La comparaison des résultats obtenus par les deux méthodes, fondamentalement différentes, présente un très haut degré de cohérence. Le réseau potentiel ainsi déterminé pour le transport international de transcontainers par trains-blocs est représenté à la carte.

Afin de parfaire l'enquête, les questions suivantes ont été posées :

1. Pour quelles raisons le présent mode de transport a-t-il été choisi par le client ?

2. Quelles sont les caractéristiques du service offert par Intercontainer qui présentent de l'attrait sur le client potentiel ?

3. Quelles sont les caractéristiques à améliorer pour que les services Intercontainer deviennent attrayants aux clients potentiels qui n'en font pas encore usage ?

Les réponses à ces questions donnèrent de nombreuses et utiles indications susceptibles d'assurer le succès de l'entreprise.

Intercontainer dispose maintenant de toutes les informations nécessaires concernant son marché potentiel et peut définir une politique commerciale rationnelle.

### Le TEC Paris-Cologne.

La première réalisation concrète consécutive à l'étude de marché fut l'introduction d'un service de trains-blocs TEC (Trans Europ Containers) le 1er octobre dernier entre Paris et Cologne. Ce service fonctionne 5 jours par semaine dans chaque direction et l'expérience qu'en recueillera Intercontainer servira de guide au développement du réseau entier.

Des prix calculés de porte à porte ont été cotés avec des différences selon le sens du trafic, le trafic potentiel étant moindre dans le sens Paris-Ruhr. Les prix sont basés sur le coût du service et tiennent compte de la concurrence routière. Ils sont indépendants du chargement du container. D'autres prix sont prévus comprenant la collecte ou la remise à domicile à partir d'une des gares terminales.

En outre, et ceci est une nouveauté chez Intercontainer, les transcontainers sont fournis aux clients qui en font la demande.

Le train ne fait pas halte aux frontières et le dédouanement a lieu au terminal. Les containers remis au terminal avant 17 heures sont à la porte du destinataire le lendemain matin.

Pareille desserte est définie comme appartenant à la catégorie A et est à distinguer des services Intercontainer actuels, dits de catégorie B.

Eu égard à la dispersion d'une grande part du trafic des transcontainers transportés actuellement par rail, il est inévitable que les trains T.E.E.M. et les autres trains de marchandises internationaux continuent à transporter des transcontainers pendant plusieurs années encore.

Intercontainer poursuit comme premier objectif de développer rapidement ce réseau de catégorie A. Intercontainer attend avec confiance la

réaction de ses clients et espère en particulier développer la collaboration existant avec les expéditeurs.

Pour conclure, ajoutons que des études sont en cours pour l'instauration d'une deuxième relation de catégorie A.

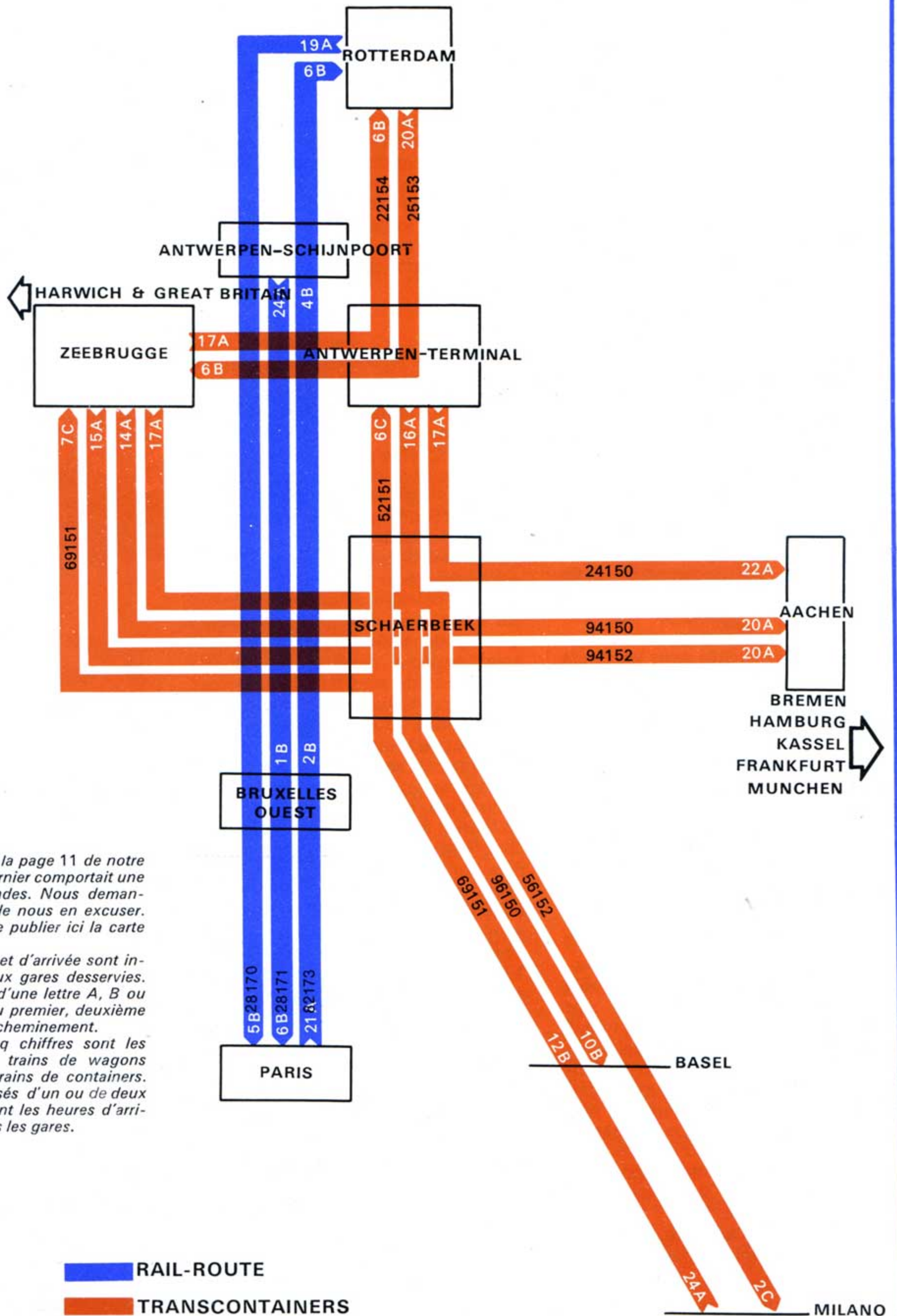
Il s'agit de créer une navette quotidienne entre Rotterdam et Anvers d'une part et Paris, Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux d'autre part. Ce service entrera en vigueur le 15 février. Partant tard d'Anvers, un transcontainer sera mis à disposition le surlendemain matin à Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux. Il en ira de même dans l'autre sens.

Un train A Benelux-Italie est aussi en projet. Nous espérons le faire rouler encore au cours de 1971.





# Réseaux de transport TRANSCONTAINERS & RAIL/ROUTE



La carte qui figurait à la page 11 de notre revue de décembre dernier comportait une erreur dans les légendes. Nous demandons à nos lecteurs de nous en excuser. Nous croyons utile de publier ici la carte corrigée.

Les heures de départ et d'arrivée sont indiquées seulement aux gares desservies. Elles sont précédées d'une lettre A, B ou C selon qu'il s'agit du premier, deuxième ou troisième jour d'acheminement.

Les nombres de cinq chiffres sont les numéros belges des trains de wagons kangourous ou des trains de containers. Les nombres composés d'un ou de deux chiffres seulement sont les heures d'arrivée ou de départ dans les gares.



# INTERCONTAINER EN GRECE



Les Chemins de fer de l'Etat hellénique ont adhéré à la société coopérative INTERCONTAINER.

Le trafic de transcontainers est donc possible avec la Grèce.

Voici l'adresse de la représentation officielle d'Intercontainer à Athènes :

Adresse télégraphique: CHEFERIC  
Télex: 215187-CEH A GR.  
Adresse postale: rue Aiolou No 102  
GR 131 ATHENES - GRECE

# Courtrai reçoit les transcontainers

Notre atelier de traction diesel de Courtrai est équipé d'un pont roulant de 25 tonnes, qui peut manutentionner les transcontainers de 20, 30 et 40'.

Le chargement depuis le wagon sur le véhicule routier et l'opération inverse sont effectués par notre personnel, y compris la fixation et l'arrimage. La mise en place et le retrait des crochets aux coins des transcontainers, pour rendre possible leur manipulation, incombent au client.

Celui-ci, pour l'utilisation du pont roulant, est prié de s'adresser préalablement à l'atelier de traction, Markesteenweg, 59A - 8500 Courtrai - téléphone (056) 200.45 extensions 164 ou 106.

Nous rappelons que pour obtenir des renseignements au sujet du trafic des transcontainers, les firmes intéressées peuvent prendre contact avec la Direction commerciale de la S.N.C.B., bureau 62.12, rue de France 85, 1070 Bruxelles. Tél. (02) 23.80.80.

# COMMERCE CEE-ESPAGNE CEE-ISRAEL

Un accord a été signé entre les parties intéressées. Il est entré en vigueur le 1er octobre dernier.

En vertu de celui-ci, un régime préférentiel est accordé en matière de droits d'entrée et de restrictions quantitatives à l'égard de certaines marchandises originaires de la CEE à destination de l'Espagne et d'Israël et réciproquement.

Le bénéfice des avantages concédés est subordonné notamment à la production d'un certificat de circulation, dressé par l'exportateur, établissant l'origine des marchandises.

Les documents utilisés à cette fin sont le formulaire

A.E.1 pour les relations avec l'Espagne et le formulaire A.I.L.1 pour les relations avec Israël.

Le certificat est visé par la Douane lors de l'exportation. Il est soumis préalablement soit au Ministère de l'Agriculture, soit au Ministère des Affaires Economiques, selon la nature des produits.

## **Colis postaux**

Pour les marchandises faisant l'objet de colis postaux dont la valeur ne dépasse pas 50.000 F par envoi, il est fait usage du formulaire A.E.2 ou A.I.L.2, respectivement dans les échanges avec l'Espagne et Israël; ce formulaire est rempli et signé par l'expéditeur.

Le document se compose de deux parties :

- le volet 1, qui est à insérer dans le colis ;
- le volet 2, qui comporte une étiquette à détacher et à coller sur l'emballage extérieur du colis.

## **Dispense de certificats et de formulaires**

Les objets de moins de 10.000 F, contenus dans les bagages des voyageurs et les petits envois dont la valeur n'excède pas 3.000 F, adressés à des particuliers, peuvent bénéficier du régime préférentiel sans qu'il y ait lieu de produire un certificat de circulation (A.E.1 ou A.I.L.1) ou un formulaire A.E.2 ou A.I.L.2, pour autant qu'il s'agisse d'importations dépourvues de tout caractère commercial.



# le terminal **O.C.T.** de Zeebrugge

Le port de Zeebrugge avait déjà depuis trois ans un terminal équipé de deux portiques. Spécialisé pour le trafic britannique, ce terminal est celui qui connaît le courant de trafic le plus important entre le continent et l'Angleterre, et vice versa (deux bateaux quotidiens).

La Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, filiale de la S.N.C.B. et des Chemins de fer britanniques, qui exploitait ce premier terminal, a mis sur pied un second terminal dénommé O.C.T. (Ocean Container Terminal).

Ce second terminal est équipé de deux grues portiques géantes d'une capacité de levage de 45 tonnes, à débit rapide. Elles se trouvent le long d'un quai de 700 m. Le tirant d'eau des navires porte-containers qui y accostent pourra aller jusqu'à 12 m à marée basse.

Le faisceau de voies sous les portiques est équipé d'un système de poussage des wagons, commandé directement par les grutiers-opérateurs des portiques.

Le terminal a été bien entendu équipé d'aires de stockage spacieuses, d'engins de levage auxiliaires divers permettant, pour le trafic tant au départ qu'à l'arrivée, une desserte accélérée.

Le terminal entrera en service au début de cette année. Tête de ligne du réseau ferroviaire, à proximité des autoroutes E3 et E5, ce terminal, conçu comme « terminal de vitesse », complète notre équipement national.





# LOCATION DE TRANSCONTAINERS

*Pour l'information de notre clientèle nous ouvrons ici une rubrique dans laquelle seront passées en revue les principales firmes offrant des trans-containers en location et présentant parfois des services connexes tels que les transports terminaux, la location d'auto-élévateurs, de grues-portiques...*

## CONTAINERCARE

— S.P.R.L. CONTAINERCARE  
Oude Noorderlaan  
2030 ANTWERPEN  
Tél. (03)41.72.34  
(03)41.72.35  
Télex 32.841.



*Photo S.P.R.L. Containercare-Anvers*

## HAESAERTS

— INTERNATIONAL CONTAINER  
OPERATORS HAESAERTS  
Astridlaan 29  
2659 BREENDONK  
Tél. (03)78.71.65  
Télex 32.579.



*Photo G. Filleul-Anvers*



# entre Zeebrugge





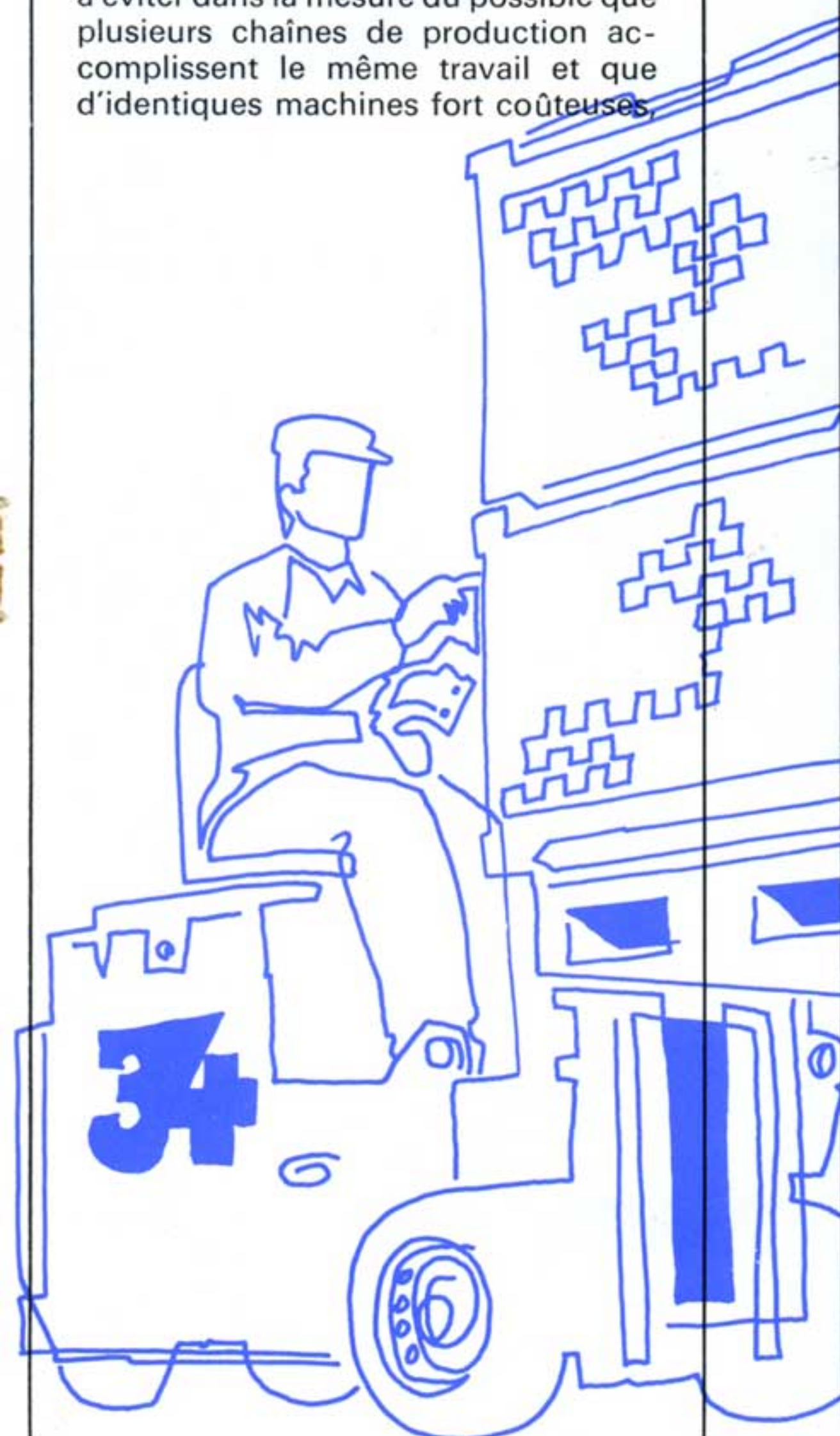
# et Genk, un trafic régulier de transcontainers



Ford, géant américain de l'automobile, a implanté dans le monde de nombreuses usines, qui sont autant de centres de rayonnement et de répartition de ses produits.

Pour le secteur de l'Europe occidentale, Ford en possède une vingtaine en Grande-Bretagne et une dizaine sur le continent, dont les plus importantes sont celles de Cologne, de Genk et de Sarrelouis.

L'ensemble a été organisé de manière à éviter dans la mesure du possible que plusieurs chaînes de production accomplissent le même travail et que d'identiques machines fort coûteuses,





telles que les presses à emboutir, se retrouvent inutilement en divers points. En somme, dans cette vaste entreprise, les activités des diverses usines se complètent souvent, certaines chaînes de production se prolongeant d'un centre dans un autre. Bien que tous ces centres de production constituent chacun en soi une entité propre, ils s'imbriquent dans un ensemble à l'échelle mondiale, parfaitement coordonné.

Il ne faut cependant pas en conclure que les échanges qui résultent de cette organisation ne se modifient pas. Les courants varient, tant en quantité que par la nature des pièces transportées, en fonction de circonstances diverses, comme les modifications apportées aux modèles de voitures, l'importance de certains stocks de pièces, les besoins, etc...

On conçoit fort aisément les raisons

pour lesquelles Ford attache une importance capitale à la régularité du transport et considère celui-ci comme un chaînon indispensable, qui assure la continuité des opérations malgré les distances.

Nous avons montré, dans notre revue Informations SNCB no 4 de 1967, comment le chemin de fer est intégré dans le mécanisme de fabrication de l'usine de Genk et y assure une part fort importante du trafic.

La firme adapte du reste constamment son équipement pour tirer le meilleur parti de sa collaboration avec le rail :

— elle utilise un grand nombre de petits conteneurs, appelés aussi box-palettes ou racks, dont les avantages sont bien connus (facilité de rangement, manutention aisée et rapide, réduction de l'emballage...);

— elle possède son parc de wagons



*Les opérations de chargement et de déchargement des transcontainers Ford qui se passent nuitamment à Zeebrugge permettent une desserte de l'entreprise de Genk le matin et le soir, avant et après les prestations de la journée.*





fermés particuliers, spécialement étudiés; elle utilise près de 500 wagons à deux étages pour le transport des voitures;

— elle dispose aussi maintenant d'une armada de 500 transcontainers de 30'. Ceux-ci trouvent un champ d'utilisation dans le trafic « inter-usines » et particulièrement entre Genk et la Grande-Bretagne.

Les chemins de fer belges et la S.B.A. des Ferry-Boats ont créé sur cette relation un service pendulaire.

Des trains-navettes complets de transcontainers circulent selon l'horaire ci-après :

Zeebrugge, départ	2 h 51
Genk, arrivée	6 h 55
Genk, départ	17 h 30
Zeebrugge, arrivée	22 h 05

On peut dire qu'il s'agit là d'un acheminement rapide intéressant, puisqu'il déplace sur 200 km une trentaine de transcontainers en 4 heures, assurant régulièrement à l'usine de Genk un approvisionnement de masse.

Comme nous l'avons déjà fait observer, on ne peut préciser, une fois pour toutes, la nature des produits transportés, à cause de l'évolution constante des situations. Il s'agit, bien entendu, toujours de contingents de pièces détachées. En principe, les transcontainers circulent, toujours chargés, dans les deux sens. S'il arrive qu'un transcontainer de la série ne trouve pas le fret de retour, il est retenu et incorporé, chargé, dans la rame du jour suivant.

Il faut encore ajouter que les transcontainers « Ford » sont pourvus de portes coulissantes latérales. Ils ne doivent donc pas être manutentionnés

et restent sur les wagons pour le déchargement de leur contenu et leur rechargement, à Genk et dans les autres centres. Ils ne quittent les wagons que dans les ports.

La rotation Zeebrugge-Genk et retour, chargements et déchargements compris, s'effectue en moins de 24 heures.

On se rend compte que le rail peut devenir plus qu'un simple moyen de transport. Il s'intègre à ce point dans le processus de fabrication des usines Ford, qu'il perd son caractère propre pour prendre une part active à la vie de l'entreprise.





# Horaires internationaux

## *Améliorations*

La Conférence européenne des Horaires a fixé pour une période de deux ans le service international des trains de voyageurs.

Nous relevons dans le présent numéro et dans nos éditions subséquentes les principales améliorations qui concernent la Belgique.

### 1. Les trains autos-couchettes.

Compte tenu de l'ampleur de la progression du trafic sur la relation Amsterdam-Bressoux-Narbonne, un troisième train autos-couchettes sera mis en circulation pendant la haute saison à destination de Narbonne.

Les départs s'effectueront comme suit :

— de Bressoux, les vendredis, dimanches et, en haute saison, les mercredis ;

— de Narbonne, les lundis, samedis et, en haute saison, les mardis.

Pour le reste, le service des trains autos-couchettes donne satisfaction dans sa forme actuelle et ne subira donc que peu de modifications.

### 2. Dans la relation Pays-Bas / Belgique / France,

à partir du 23 mai 1971, le train qui part actuellement d'Amsterdam à 11 h 57, de Bruxelles-Midi à 15 h 11 et arrive à Paris à 18 h 02, sera avancé d'une heure, afin d'assurer dans la capitale française une série de correspondances complémentaires fort intéressantes, notamment avec les trains suivants :

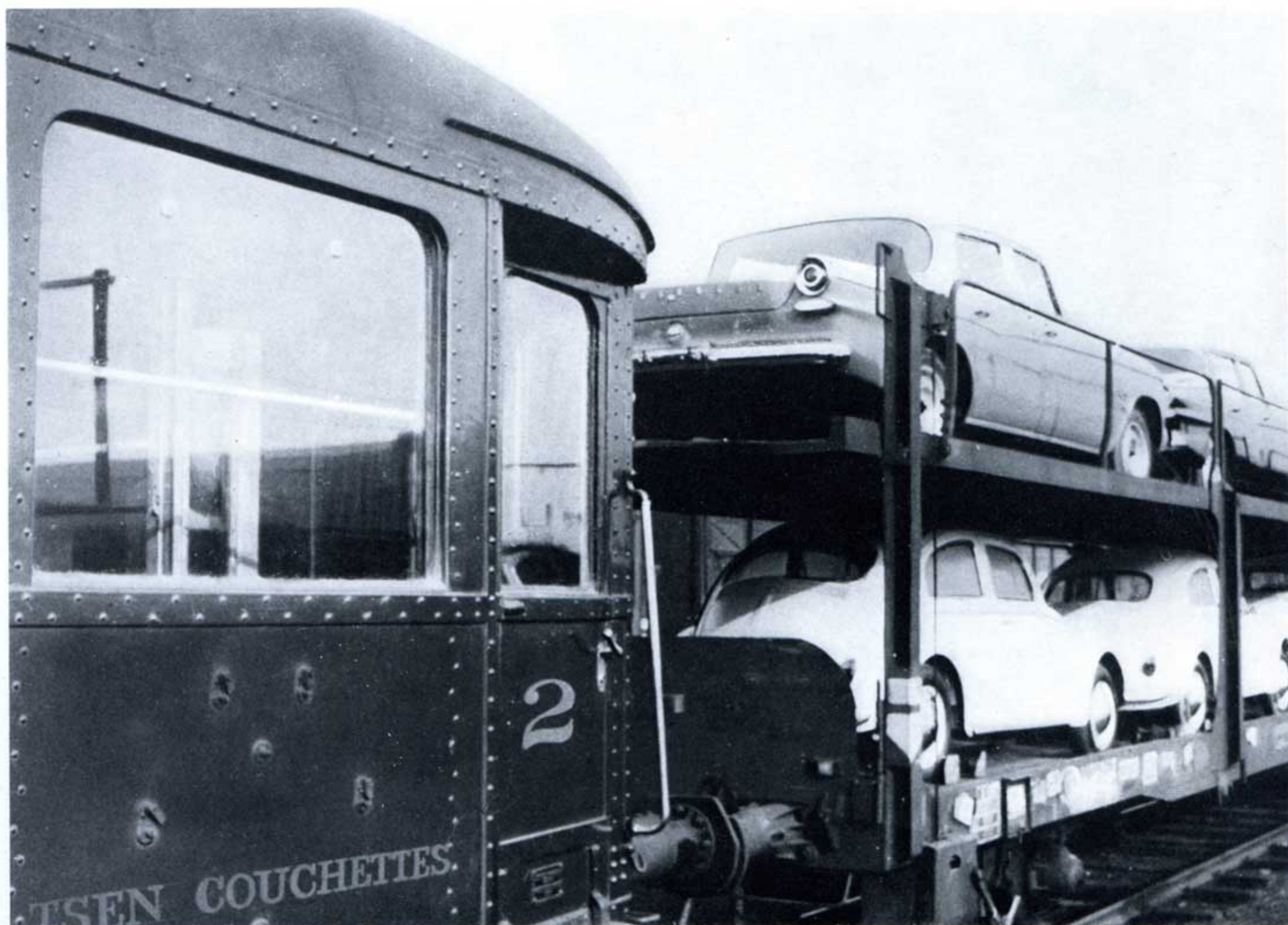
le Capitole, à destination de Toulouse ;

le Puerta del Sol, vers Madrid ;

l'Aquilon, vers Lyon ;

le Palatino, vers Rome.

Nous vous entretiendrons prochainement des améliorations les plus importantes qui seront apportées aux relations France-Belgique-Allemagne et Belgique-Italie, ainsi qu'aux trains TEE vers l'Allemagne.





# TRAINS AUTOS- COUCHETTES

## PROGRES SPECTACULAIRE

Le nombre des voyages en train autos-couchettes s'est accru de façon spectaculaire au cours de 1970. Le dernier bilan fait apparaître des chiffres fort impressionnants en regard de ceux de l'année précédente. En un an, en effet, on a enregistré dans les relations desservant la Belgique, les augmentations suivantes :

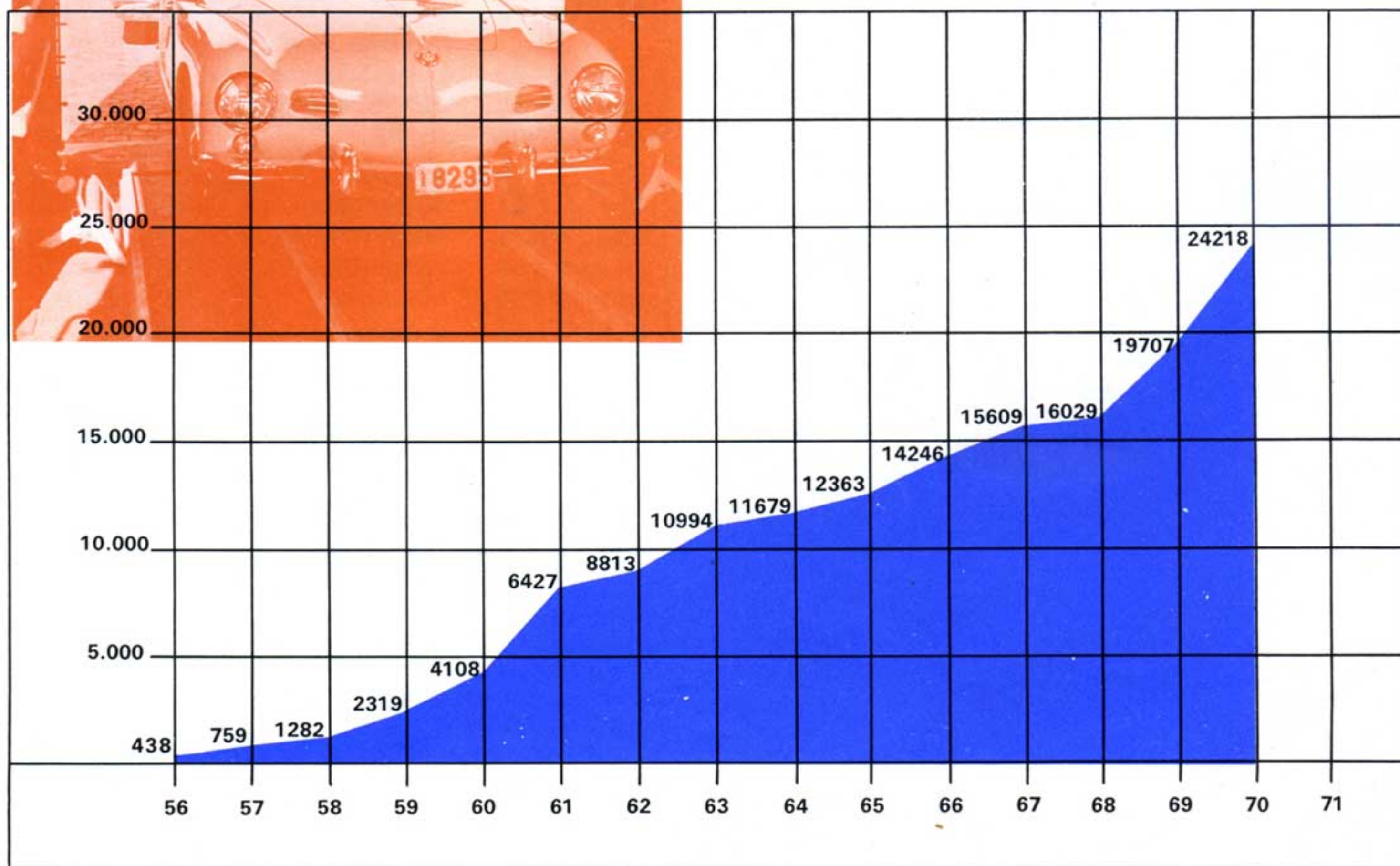
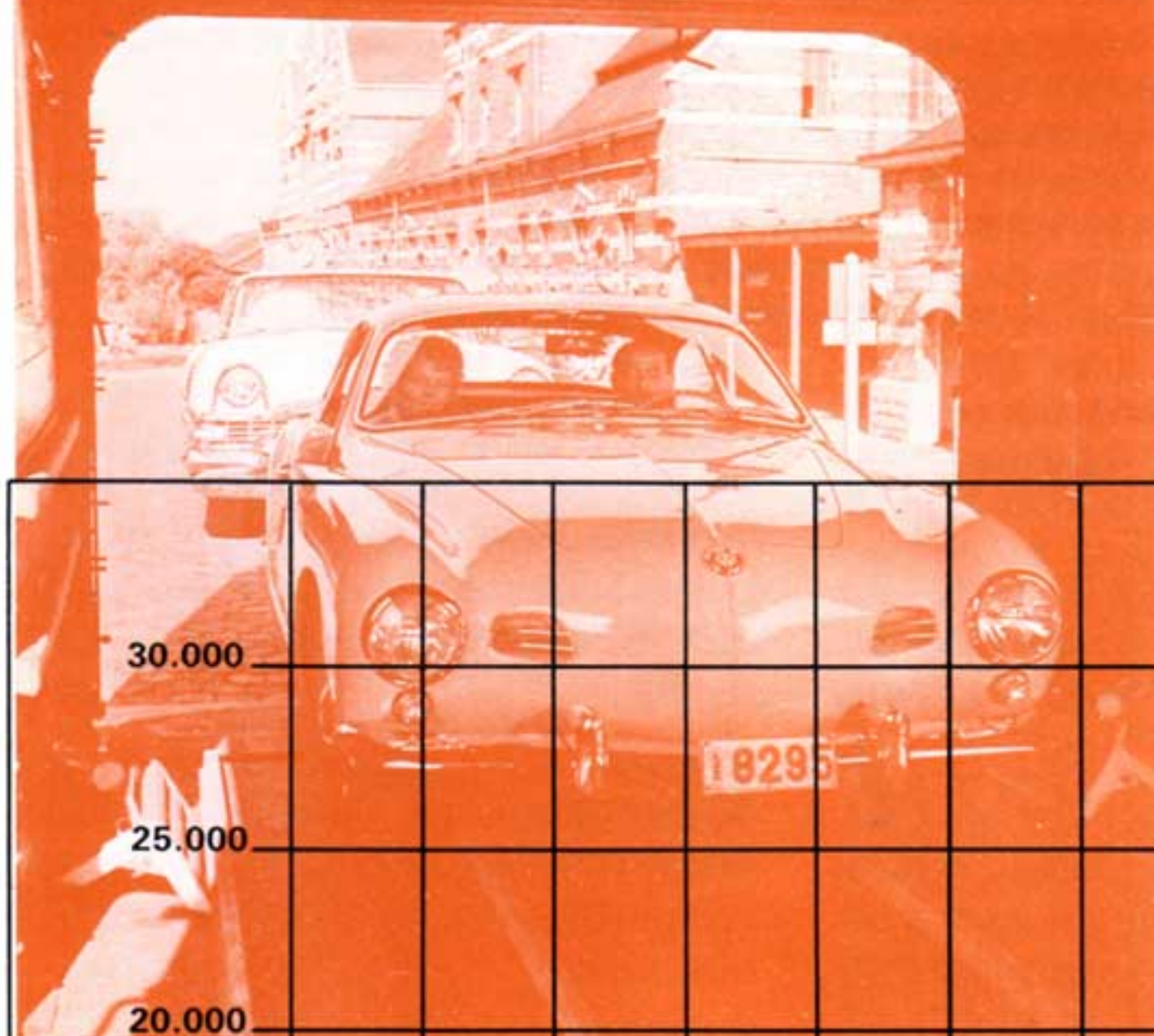
23 % pour les trains mis en circulation ;  
25 % pour les voitures transportées ;  
27 % pour les voyageurs.

Dans l'ensemble, le trafic a plus que doublé depuis cinq ans. Le total des voitures transportées au départ de et au retour vers la Belgique s'est élevé à 19.978 en 1970 contre 9.463 en 1965. Si l'on y ajoute les voitures en transit, nous atteignons près de 25.000 véhicules transportés.

Les centres les plus desservis ont été Narbonne, Saint-Raphaël et Milan.

Certains accroissements ont du reste été extraordinaires pour les voyageurs des trains autos-couchettes : 44 % en un an vers Narbonne ; 29 % pour Schaerbeek - Saint-Raphaël ; 24 % pour Schaerbeek - Salzbourg.

Bien que de tels chiffres demandent à être interprétés dans leur rapport avec ceux de l'année antérieure, à cause des grèves en France, qui ont provoqué certains glissements dans le choix des destinations, globalement, ils expriment avec netteté le succès croissant que remportent les trains autos-couchettes. Leur énoncé, qui se passe de commentaires, constitue la meilleure publicité pour cette formule de voyage par rail.





# Tous les jours, du soleil sur votre table grâce aux trains T.E.E.M.

Tout le monde connaît maintenant les TRANS EUROP EXPRESS, ces trains de voyageurs, qui, en un temps record, relie plus de cent villes d'Europe. Leur réputation a dépassé les limites de notre continent.

Les TRANS EUROP EXPRESS MARCHANDISES, en abrégé T.E.E.M., ne s'auréolent pas encore du même prestige, mais cela ne peut tarder. Comme les T.E.E., les T.E.E.M. se caractérisent par leur rapidité: il ne leur faut que quelques heures pour franchir des distances de l'ordre de 1.000 km; par leur régularité aussi: avec la précision d'une horloge, ils desservent, en effet, le marché national et relient entre eux les centres importants de production et de consommation européens.

Ainsi, du soleil méridional, les fruits et les primeurs arrivent en moins de deux jours au lieu de leur distribution, sous nos cieux moins cléments.

Voulez-vous des exemples?

— De Sagunto, en Espagne, le T.E.E.M. 151 nous apporte les oranges des régions d'Almeria, Guarena et Murcia, franchissant 1.800 km en 43 heures.

— De Bologne, le T.E.E.M. 201 livre à Bruxelles les primeurs en provenance de Palerme, Siracuse et Catane en moins de 30 h, pour une distance de 1.100 km.

— De Saint Pol de Léon, à 900 km, le T.E.E.M. 117 ne met pas 20 heures pour nous approvisionner en choux-fleurs, artichaux et autres légumes de Bretagne.

— De Marseille, à plus de 1.100 km, nous parvenons en 26 h, par le T.E.E.M. 111, quantités de fruits, des melons, des abricots, des pêches ainsi que des pommes de terre nouvelles, des asperges des régions de Cavaillon, Carpentras, Avignon.

— Des T.E.E.M. nous relie aussi aux Balkans.

On peut dire que les Chemins de fer d'Europe ont édifié en commun un réseau de trains T.E.E.M., grâce auxquels fruits et légumes frais viennent directement du soleil du Midi sur votre table.

## LE TYROL ET LES DOLOMITES EN UNE NUIT PAR VOITURES DIRECTES

Pour la saison des sports d'hiver toute proche, les chemins de fer mettent en circulation un train de nuit de Belgique vers le Tyrol et les Dolomites.

Le voyage se fait chaque vendredi, jusqu'au 9 avril 1971 dans le sens Bruxelles - Bolzano/Landeck et chaque samedi jusqu'au 17 avril dans le sens inverse.

Voici les points principaux de l'itinéraire, avec l'indication des correspondances les plus importantes.

(D.) 19 h 17	Bruxelles-Midi	10 h 03 (A.)
	Bruxelles-Nord	9 h 53 (A.)
(D.) 20 h 33	Liège-Guillemins	8 h 48 (A.)
(D.) 20 h 58	Verviers-Central	8 h 28 (A.)
(D.) 21 h 55	Aachen	7 h 37 (D.)
(A.) 5 h 08	Ulm (1)	1 h 20 (D.)
(A.) 7 h 17	Munche	23 h 27 (D.)
(A.) 8 h 55	Rosenheim (2)	22 h 13 (D.)
(A.) 9 h 50	Wörgl (3)	21 h 20 (D.)
(A.) 10 h 35	Innsbruck	20 h 15 (D.)
(A.) 11 h 17	Brennero	19 h 20 (D.)
(A.) 13 h 24	Bolzano	17 h 08 (D.)

(1) A Ulm, tant à l'aller qu'au retour, transfert de voitures directes à destination et en provenance de Landeck. Arrivée à Landeck 10 h 34 - départ de Landeck à 19 h 02.

(2) A Rosenheim, correspondance de et vers Badgastein et Villach.

(3) A Wörgl, correspondance de et vers Schwarzach-St.-Veit.

Cet horaire présente un gain de plusieurs heures dans la plupart des relations.

En outre, ce train spécial comporte des voitures-couchettes de 2e classe, une voiture-restaurant ou une voiture-buffet et une voiture bar-dancing. Les chemins de fer — on s'en rend compte — améliorent toujours le confort des voyageurs.



# LA RESERVATION ELECTRONIQUE DES PLACES POUR LES TRAINS INTERNATIONAUX



Depuis plusieurs années, les réseaux ferroviaires d'Europe occidentale étudient l'instauration d'un système de réservation électronique des places, à l'échelle nationale pour les grands réseaux, à l'échelle internationale pour tous les réseaux, petits et grands.

La réservation électronique des places offre des avantages considérables pour l'utilisateur.

En principe, la machine ne commet pas d'erreurs. Le voyageur qui s'adresse directement à elle, c'est-à-dire dans une gare ou dans une agence de voyage équipées d'un appareil d'interrogation de l'ordinateur central, reçoit donc de cet appareil un bulletin de réservation dont l'exactitude est absolue.

D'un autre côté, la vitesse de travail est à l'image de l'électronique, c'est-à-dire infiniment rapide.

Pratiquement le traitement d'une demande se fait en un délai de l'ordre de 25 secondes. Et ce délai vaut aussi bien pour les trains au retour de l'étranger que pour ceux au départ du pays même, alors que pour les premiers, le système actuel exige un délai important que l'on ne peut réduire qu'en mettant en œuvre des moyens exceptionnels (tels que téléphone ou télégraphe). Avec des réponses quasi instantanées, il devient donc possible, dans des cas compliqués, de dialoguer avec l'ordinateur central en lui soumettant successivement plusieurs solutions de substitution.

La réalisation d'un système de réservation électronique nécessite, on l'imagine, des investissements extrêmement importants. La S.N.C.B. y a consenti, au seul effet d'améliorer le service à sa clientèle.

Il lui eût cependant été impossible d'assumer seule cette charge énorme. Aussi, à l'instar d'autres petits réseaux euro-

péens (Danemark, Luxembourg et Autriche), a-t-elle accepté de se « brancher » sur l'ordinateur central d'un grand réseau, en l'occurrence celui du réseau allemand, installé à Francfort sur Main.

Pour le moment donc les réservations n'ont lieu électroniquement que dans les limites de la zone ainsi définie.

Au fur et à mesure que d'autres zones viendront se juxtaposer à celle dont la S.N.C.B. fait partie, les équipements centraux seront interconnectés et la réservation électronique, de proche en proche, s'étendra à l'ensemble de l'Europe.

Ce nouveau mode de réservation porte sur les voyages à entreprendre à partir du 1er avril 1971 pour les places assises et les couchettes, et du 1er mai 1971 pour les places TEE et wagon-lits\*. Il concerne tous les voyages au départ d'un des cinq pays ayant adhéré à l'accord, ainsi que, en plus, les retours en TEE au départ de Paris.

Provisoirement les trains autos-couchettes ne sont pas incorporés dans cette organisation.

Les demandes peuvent être adressées dans les gares les plus importantes du réseau belge et dans toutes les agences de voyage, lesquelles fournissent, si elles sont équipées de l'appareil d'interrogation, une réponse immédiate sanctionnée par un titre de réservation électronique.

Pour le service de leur clientèle, les agences non équipées s'appuient sur l'organisation électronique en téléphonant à un bureau équipé.

Il s'agit là, de la première phase d'une situation qui sera progressivement complétée.

Voici, à titre documentaire, la liste des agences qui disposent initialement d'un bureau directement raccordé au central de Francfort.

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| — A.T.O.   | — Pullman                  |
| — Pirsoul  | — O.C.C.A.P.               |
| — C.I.T.   | — Railtour                 |
| — Compagnie internationale des Wagnons-Lits et du Tourisme | — Touring Club de Belgique |
| — Cuvelier   | — Transalpino              |
| — Duerinckx  | — Transcontinental         |
| — l'Epervier   | — Transami                 |
| — Généralcar   | — Ultra-Montes             |
| — Havas  | — L'Universelle            |
| — Hotelplan  | — Vasco                    |
| — Wasteels   | — V.T.B.                   |
|  | — Wirtz                    |

## GARES IMPORTANTES EQUIPEES POUR LA RESERVATION ELECTRONIQUE :

- |                |                  |
|----------------|------------------|
| Bruxelles-Midi | Ostende          |
| Bruxelles-Nord | Liège-Guillemins |
| Anvers-Central | Namur            |
| Anvers-Est     | Charleroi-Sud    |
| Hasselt        | Mons             |
| Gand-St-Pierre |                  |

Certaines autres gares, notamment celles qui, en dehors des 11 ci-dessus, vendent également des billets internationaux, pratiquent aussi la réservation en s'adressant par téléphone aux gares équipées ou à la centrale de réservation de Bruxelles.

\* Pour le moment les places-lits ne peuvent être réservées que dans les agences de voyage.





ÉTÉ 71

# Voyages RAILTOUR et FTS

Les agences grossistes Railtour et France-Tourisme-Service, spécialistes de l'organisation de voyages à forfait par chemin de fer, viennent de publier leur brochure-programme pour l'été prochain. Ces brochures peuvent être obtenues dans les bureaux de renseignements de nos grandes gares ou dans les agences de voyage.





# RAIL-EUROP-JUNIOR

## valable aussi en Allemagne et en Yougoslavie

Pour promouvoir le tourisme international des jeunes, les grands réseaux ferroviaires européens ont instauré deux formules intéressantes, par lesquelles ils consentent d'appréciables avantages tarifaires: la carte *Rail-Europ-Junior* et les billets *Bige*.

### 1. La carte Rail-Europ-Junior

peut être obtenue par les jeunes de plus de 10 ans et de moins de 21 ans résidant en Belgique. Elle donne droit à une réduction de 25% pour les voyages internationaux entre la Belgique, la France, les Pays-Bas, le Luxembourg, la Suisse, l'Italie, l'Espagne, le Portugal. Deux pays se sont ajoutés à la liste depuis le 1er novembre dernier; il s'agit de la Yougoslavie et de l'Allemagne de l'ouest, mais cette dernière, à titre provisoire, n'adhère à l'accord que jusqu'au 30 avril prochain.

Les chemins de fer autrichiens envisagent aussi leur adhésion pour l'été prochain.

La carte est valable pendant 3 ans ou jusqu'à la veille du vingt et unième anniversaire de son titulaire. La formule de demande de la carte Rail-Europ-Junior est obtenue dans toutes les gares. Elle est très facile à remplir: il suffit d'y apposer le nom du titulaire, son prénom, sa date de naissance, son adresse et le numéro de la pièce d'identité produite. Il ne faut pas joindre une photo.

La carte ne coûte que 50 fr.

Elle peut être utilisée dans l'un ou l'autre des pays cités ci-dessus, lors de l'achat d'un billet international de n'importe quelle classe. Le voyage doit s'effectuer entre deux de ces pays au moins. Il peut aussi bien s'agir d'un billet simple, d'un billet aller et retour que d'un billet circulaire.

### 2. Les billets Bige,

accordés aux étudiants sans limite d'âge et aux jeunes-gens jusqu'à 21 ans, offrent des réductions qui peuvent atteindre dans certains cas 50% du prix. A l'opposé de la formule précédente, qui autorise de voyager par n'importe quel train, la formule Bige est applicable à certains trains désignés, pour des destinations données et toujours en 2ème classe. Les billets Bige ne peuvent être obtenus qu'auprès des agences de voyage.





# NOUVEAUTÉ CHOC la côte d'azur en wagons-lits pour 1.960 f

**Tout compris :** billet train  
+ supplément wagons-lits touriste\*  
+ petit déjeuner

au départ de toutes gares belges  
à destination de toutes gares de la Côte d'Azur.

**Tous les jours :**

Un excellent horaire :

Départ, fin de soirée, arrivée, début de matinée.

Un excellent confort :

nos Wagons-Lits n'ont d'égal que votre lit.

\* Existe également en Wagons-Lits double et en Wagons-Lits single.

\* (Tarifs en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1971)

Renseignements et Réservations : votre agence de voyages  
et les principales gares belges.

Ⓟ / SNCF / 