

INFORMATIONS S.N.C.B.



NUMERO 1
FEVRIER 1962

NOUS TRANSPORTONS PAR TOUS LES TEMPS...

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

SOMMAIRE: Coup d'oeil chez le voisin, p. 2 / Evitez l'envoi de colis anonymes, p. 5 / Nouvelle extension du pool de la palette „standard”, p. 5 / L'Union Internationale des Chemins de Fer... (suite), p. 6 / Le Parking de Bruxelles Nord, p. 9 / Trans-Europ-Express, p. 10 / Le système tarifaire belge (suite), p. 12 / Nouvelles Tarifaires, p. 15 / Fumigation des plantes, p. 15 / Horaires à l'exportation vers l'Allemagne, p. 16 / Terrains industriels, p. 16.

Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.



COUP D'ŒIL chez le voisin...

Notre curiosité nous a conduits auprès d'une grande firme néerlandaise et nous avons constaté les progrès sérieux qu'y fait la palettisation.

Nous nous sommes tournés ensuite vers l'Allemagne. C'est la grande firme de réputation mondiale AEG à Kassel qui a bien voulu recevoir nos délégués et leur montrer ses réalisations dans le domaine de la manutention moderne.

A la suite d'études poussées sur la rentabilité de la palettisation, le service compétent de l'AEG a décidé en 1955 d'introduire cette technique dans ses transports et ses magasins.

Ce sont surtout les frais élevés de magasinage ainsi que de manipulation à l'entrée et à la sortie des magasins qui ont pesé sur la décision de la firme.

L'étude préliminaire avait fait ressortir qu'un résultat utile ne serait atteint qu'en obtenant des fournisseurs qu'ils palettisent également lorsque leurs transports s'y prêtaient.

L'AEG leur offrit, tout au moins au début, toutes les palettes qui leur étaient nécessaires pour le transport des matériaux jusqu'à Kassel. Les services techniques de la Deutsche Bundesbahn, de leur côté, visitèrent systématiquement ces firmes pour leur expliquer les avantages de la palettisation.

Après un départ assez laborieux, les fournisseurs en arrivèrent graduellement à reconnaître l'avantage du nouveau système, non seulement pour l'expédition, mais aussi pour les transports à l'intérieur de l'usine et pour le stockage.

Ainsi, il devinrent également d'ardents défenseurs de la palettisation et finalement exigèrent de leurs propres fournisseurs qu'ils palettisent à leur tour.

L'action initiale de l'AEG a donc eu pour effet de provoquer une réaction en chaîne dont les effets se poursuivent encore à présent.

A l'origine l'AEG avait fait construire 300 palettes plates et 700 palettes-caisses. Actuellement la firme en possède respectivement 600 et 1 200.

A l'intérieur de l'usine le processus est le suivant : les fournitures arrivant sur palettes sont ou bien gerbées dans les magasins ou amenées directement par élévateurs à fourches aux chaînes de fabrication. Les palettes reçues sont pour 1/3 des palettes simples et 2/3 des palettes-caisses.

Parmi ces fournitures citons par exemple :

— **les demi-réservoirs** (voir photo 1).

Etaient chargés jadis non emballés. N'arrivaient pas toujours intacts. Aujourd'hui sont chargés en palettes-caisses. Un wagon de 7 tonnes exigeait jadis 16 heures de travail (4 hommes pendant 4 heures). Actuellement le wagon est déchargé en une heure environ par un seul homme.

— **pièces de moteurs - rotors et stators** (photo 2).

Etaient précédemment livrées dans des caisses spéciales. Vu la fragilité du matériel et son poids spécifique élevé ces caisses devaient être stables et lourdes. Actuellement la palette-caisse (ou box-palette) en treillis sert d'emballage et offre toute sécurité contre les avaries. Le surplus de tare a disparu et un déchargement et un stockage rationnels sont assurés.

— **Isolateurs de haute tension** (photo 3).

Pour assurer la sécurité du transport ils sont chargés sur des palettes munies d'un dispositif d'arrimage approprié tandis que précédemment ils devaient être chargés isolément dans des caisses spéciales. Aujourd'hui, 6 isolateurs, d'un poids total de 720 kg, peuvent être placés sur une seule palette. Le coût de l'emballage s'élevait anciennement à 3% de la valeur de la marchandise.

Dans le nouveau système c'est le destinataire (AEG) qui met les dispositifs spéciaux d'arrimage à disposition du fournisseur. Les isolateurs à l'arrivée restent sur

les palettes et sont, soit stockés tels quels soit envoyés aux lieux de montage.

★
★

Il va de soi que la production de la firme elle-même est également placée sur palettes et gerbée en magasin à moins qu'elle ne soit directement chargée en wagon (complet ou de détail) à l'aide d'élevateurs à fourche. L'usine AEG nous donne deux exemples d'expéditions au départ :

Expédition de 1 000 kg de feuilles d'isolant chargées sur palettes simples (photo 4).

On s'aperçoit que l'emballage est quasi nul : deux feuilles de carton ondulé, 6 planchettes et deux longueurs de feillard de 1 mm.

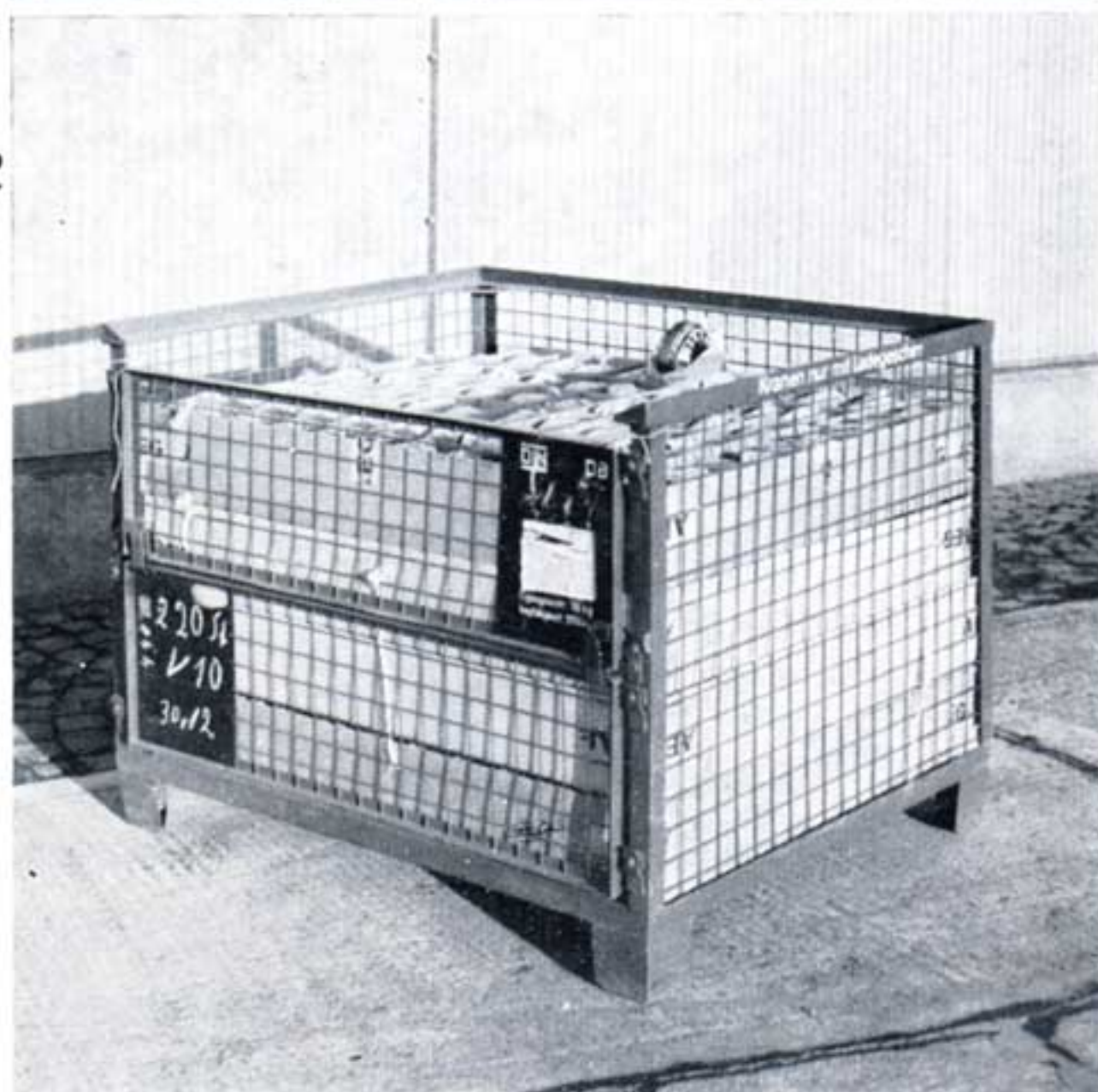
Antérieurement l'emballage de cette marchandise demandait 10 crêtes. On économise actuellement :

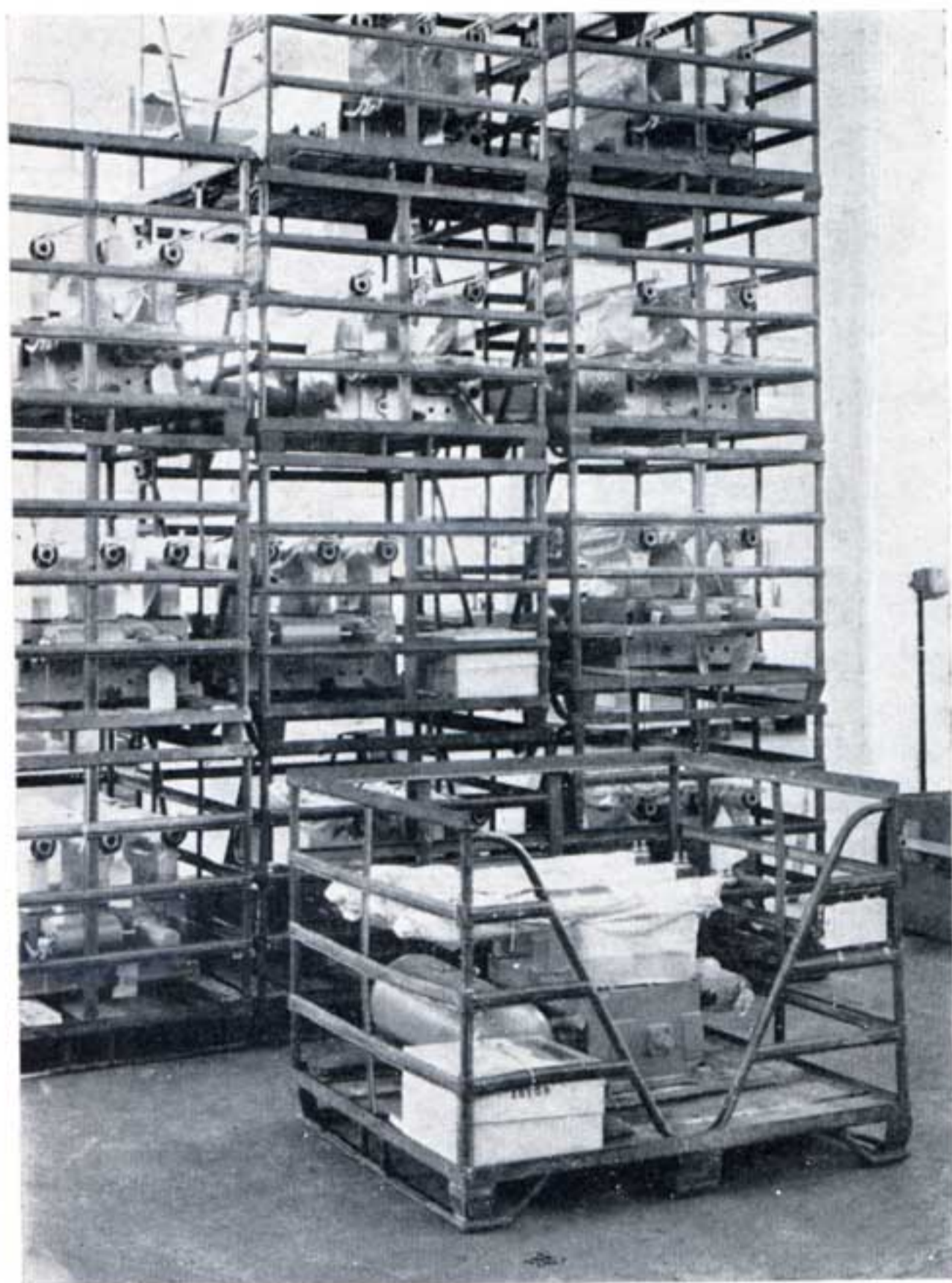
- 92 % des frais d'emballage;
- 12,5% des frais de transport;
- 87 % de la main-d'œuvre d'expédition.

Disjoncteurs à air comprimé (photo 5).

Ils étaient expédiés précédemment dans une caisse spéciale qui devait être renvoyée par le client en excellent état et à ses frais. Aujourd'hui cette marchandise est chargée dans des palettes-caisses, ce qui permet l'économie de 87% des frais d'emballage, de 30% des frais de transport et de 50% de la main d'œuvre d'expédition.

Pour des expéditions de détail — dont le lot de 1000 kg de carton isolant est un exemple — la firme





5



4

AEG a conclu un accord spécial avec la Deutsche Bundesbahn. Son fonctionnement est le suivant : chaque wagon de messageries formé par la firme AEG est chargé de marchandises destinées à une gare-centre disposant d'un quai de transbordement. Chaque wagon est taxé comme wagon complet (min. 5 tonnes) entre Kassel et la gare-centre. Cette dernière est choisie de telle manière que la majorité du chargement lui soit destiné. Le restant subit alors un éclatement dans diverses directions et les marchandises, toujours chargées sur palettes, continuent leur acheminement mais cette fois comme envois de détail.

Les envois de détail qui ne pourraient pas former le chargement d'un wagon complet, sont remis sur palettes au départ de Kassel même.

La firme AEG conclut de son expérience que si le plan de modernisation nécessite l'acquisition d'un certain nombre de palettes ainsi que d'élévateurs, l'éco-

nomie de place, d'emballage, de frais de transport et de main-d'œuvre amortissent très rapidement les dépenses initiales.

La firme estime qu'elle n'a pas encore poussé la palettisation au maximum de son rendement. Mais déjà elle conclut au succès de l'opération et émet l'avis qu'elle s'inscrit au premier rang dans le plan de rationalisation d'une entreprise.

Pour terminer nous signalons que les chemins de fer allemands ont déjà conclu des contrats d'échange de palettes avec 445 entreprises (au 1er avril 1961). Ce mouvement se développe puisque leurs programmes pour les prochains mois prévoient encore l'acquisition ou la construction de grandes quantités de palettes neuves (20 000 simples et 24 000 palettes-caisses).

En regard de ces chiffres nous pouvons nous poser la question : Où en sommes-nous en Belgique ?

Nous vous informerons bientôt à ce sujet.

Evitez l'envoi de colis anonymes



NOUVELLE EXTENSION DU POOL DE LA PALETTE "STANDARD"

Un article paru en mars 1961 a insisté sur l'intérêt qu'ont les expéditeurs à pourvoir leurs colis d'une étiquette portant nom et adresse du destinataire.

La gare de Bruxelles T.T., citée comme exemple, évacue chaque jour

quelque 15 000 envois (40 000 colis) par les trains de nuit, à livrer le lendemain aux destinataires.

Pour pouvoir faire face à cette masse importante et compte tenu de la célérité avec laquelle doivent être conduites les opérations, il est nécessaire de séparer les colis des documents de transport. Ces derniers sont acheminés par trains de voyageurs ce qui permet aux centres de distribution d'en disposer plus tôt et de les traiter avant l'arrivée des wagons. Il arrive toutefois que de temps à autre un document s'égare et ne rejoint pas le colis à destination. Si, à ce moment, l'adresse du destinataire figure sur le colis, celui-ci peut être livré sans retard malgré l'absence du bulletin d'expédition.

Cette pratique accélère d'autre part le transport car elle facilite le tri du contenu des camions et l'enlogement des colis dans les wagons.

Depuis un certain temps, le centre routier de Bruxelles T.T. fournit gratuitement les étiquettes nécessaires et à l'heure actuelle la presque totalité des expéditeurs en font régulièrement usage.

En présence de ce succès, le chemin de fer a décidé d'étendre à d'autres centres routiers importants le système d'étiquetage appliqué à Bruxelles T.T. Des étiquettes gommées y seront donc également mises d'ici peu à la disposition des clients.

Les mentions à y porter sont le numéro du bulletin en chiffres bien lisibles, le nombre de colis composant l'envoi ainsi que les nom et adresse de l'expéditeur et du destinataire. Tout comme pour l'expérience de Bruxelles T.T., la S.N.C.B. ne doute pas de l'entière collaboration de sa clientèle.

Cet appel, elle l'adresse également aux clients qui ne profiteront pas encore du nouveau système d'étiquetage : pour un acheminement rapide et une livraison ponctuelle, n'expédiez plus de colis anonymes.

P.S. Nous profitons de l'occasion pour insister sur la nécessité de faire disparaître les traces d'anciennes étiquettes sur les emballages de remploi, elles sont souvent la cause d'erreurs dans les acheminements.

Nous annonçons dans notre numéro 6 de décembre dernier qu'au 1er juillet 1961 toute une série de chemins de fer d'Europe Occidentale avaient adhéré au pool international de la palette standard. Nous apprenons qu'un nouveau réseau vient de s'ajouter à la liste, à savoir le Danemark. Dorénavant font donc partie du pool les réseaux d'Allemagne de l'Ouest, d'Autriche, de France, du Grand-Duché de Luxembourg, d'Italie, des Pays-Bas (envois de détail seulement), de Suisse, du Danemark et de Belgique.





L'UNION INTERNATIONALE

des Chemins de Fer fait le point

(Suite)

Dans notre numéro précédent nous avons porté à la connaissance de nos lecteurs une première partie du mémoire déposé par l'U.I.C. auprès de la Conférence Européenne des Ministres des Transports au sujet des problèmes économiques des chemins de fer. Nous terminerons ce résumé en exposant le point de vue de l'U.I.C. sur la nécessité d'une politique générale des transports basée sur un régime de saine concurrence. Ce régime est subordonné, selon l'U.I.C., à la réalisation des trois conditions dont il est question ci-après.

IV. Les trois conditions d'une saine concurrence.

A) La recherche d'une égalisation des conditions de départ.

8. En premier lieu, il convient de chercher à égaliser les conditions de départ, c'est-à-dire de faire en sorte qu'aucun mode de transport ne dispose d'avantages ou ne soit affecté de charges ou d'obligations autres que ceux qui résultent de sa nature propre. A cet égard, les mesures préconisées ci-dessus pour donner au Chemin de fer un régime d'entreprise industrielle et commerciale s'imposent en tant qu'elles rapprochent sa structure de celle des autres modes de transport. Mais l'égalisation des conditions de départ conduit aussi à d'autres mesures, au nombre desquelles s'inscrit d'abord la réduction au minimum des charges ou obligations pesant particulièrement sur lui : obligation d'exploiter, obligation de transporter, obligations tarifaires.

Les obligations d'exploiter et de transporter sont particulièrement impératives dans le cas du transport des voyageurs, auquel l'UIC consacre un exposé spécial mettant en évidence les exigences qu'entraînent pour les Réseaux le maintien en service des lignes non rentables, l'uniformité du tarif kilométrique et les trafics de pointe, face à la concurrence des transports routiers occasionnels et individuels ainsi que des transports aériens. Les efforts soutenus du Chemin de fer tendent à abaisser ses prix de revient et à rechercher le plus possible l'équilibre financier des services de voyageurs, mais ils resteront vains s'ils ne sont pas complétés par des mesures adéquates d'égalisation des conditions de départ, au besoin sous la forme de compensations financières dans le cadre de la normalisation des comptes.

Quant aux obligations tarifaires, elles sont très diverses : limitation du droit de faire varier les tarifs en fonction du prix de revient et de la concurrence, publicité des tarifs, tarifs réduits imposés par les Pouvoirs publics en faveur de certaines catégories d'usagers ou de certaines classes de marchandises, enfin, trop souvent, niveau général insuffisant des tarifs.

Dans une acception moderne de la notion de service public, une atténuation des obligations tarifaires imposées au Chemin de fer et une application partielle de ces obligations aux autres modes de transport sont également possibles. On peut donc concevoir des régimes plus ou moins libéraux qui, dans toute la mesure possible, réaliseraient l'égalisation des conditions de départ. En tout état de cause, l'idée de maintenir une tarification rigide pour le seul Chemin de fer doit être totalement exclue.

9. L'égalisation des conditions de départ exige aussi que la couverture des charges d'infrastructure soit assurée par les utilisateurs en respectant l'imputation équitable de ces charges à chacun d'entre eux. Un chapitre spécial du rapport précise cette doctrine, qui se fonde sur deux principes, à savoir : d'abord, que chaque mode de transport doit payer sa part du coût de construction, d'exploitation, d'entretien et de renouvellement de son infrastructure, ensuite que la participation de chaque entreprise doit correspondre à

l'usage qu'elle fait de l'infrastructure. D'ailleurs, si l'imputation correcte des charges d'infrastructure à chaque transporteur est conforme à la simple équité, elle n'a pas que cet objectif. La couverture des charges d'infrastructure par le transporteur, en se répercutant sur l'utilisateur, incite celui-ci à faire coïncider son choix avec l'optimum pour la collectivité. En effet, tant que l'incorporation au prix de revient du transport du coût de l'infrastructure qu'il utilise n'est pas faite systématiquement, l'utilisateur a naturellement intérêt à promouvoir des investissements coûteux en vue de bénéficier du faible coût d'exploitation qu'ils apporteront. En outre, les charges des Pouvoirs publics s'en trouveraient allégées au bénéfice de la réalisation d'un programme d'investissements plus important et plus cohérent. Une telle doctrine impose une comptabilisation des dépenses et des recettes par des moyens qui sont explicités plus loin, d'une part à propos de la coordination des investissements, d'autre part à propos de la tenue de „comptes des transports de la Nation”. Elle conduit aussi à une application plus large de péages ou d'impôts spécifiques répartis équitablement, afin de faire payer chacun selon son dû. L'UIC n'ignore pas que ces problèmes présentent pratiquement des difficultés considérables; elle estime cependant que tout doit être mis en œuvre pour leur trouver le plus rapidement possible des solutions satisfaisantes.

10. Au titre de l'égalisation des conditions de départ, l'UIC suggère, en outre :

- de faire respecter des règles de travail adéquates par tous les modes de transport,
- de réaliser la neutralité fiscale entre les modes de transport, sans exclure l'usage du moyen fiscal pour améliorer l'égalisation des conditions de départ,
- de faire appliquer par les modes de transport autres que le Chemin de fer, en tant que de besoin et dans une mesure adaptée à leur essence, certaines règles en matière de responsabilité et d'obligation de transporter,
- enfin, de créer, pour le transport pour compte propre, des conditions économiques équivalant à celles du transport professionnel.

11. Ayant ainsi formulé ses suggestions concernant l'égalisation des conditions de départ, l'UIC constate que l'égalisation complète se heurte à des difficultés tenant aux différences fondamentales entre les structures et les techniques des divers modes de transport, tenant aussi aux servitudes inévitables de service public qui pèsent particulièrement sur le Chemin de fer. L'UIC estime, d'ailleurs, qu'à l'heure actuelle et en raison du développement général des moyens, de notables assouplissements peuvent être apportés à la notion de service public. En tout état de cause, il convient, dans la mesure où l'égalisation des conditions de départ ne pourrait être réalisée, de prévoir, au titre de la „normalisation des comptes”, la prise en charge, par les Etats ou par les Collectivités, des remboursements et indemnités voulus pour couvrir les charges et obligations anormales.

B) La recherche de l'équilibre financier par le recours à une tarification adéquate.

12. L'UIC voit la deuxième condition d'une saine concurrence dans la recherche de l'équilibre financier des entreprises par le recours à une tarification adéquate, aussi souple que possible, tenant compte des prix de revient pour la collectivité et de la situation du marché. Les tarifs, dans leur ensemble, doivent assurer l'équilibre financier global de chaque transporteur, étant entendu que chaque tarif doit apporter une certaine contribution à cet équilibre financier et par conséquent être supérieur et, au minimum, égal au coût marginal de la prestation. Il va de soi que cet équilibre doit être réalisé sans le versement d'aucune „subvention” (les „subventions” n'étant pas à confondre avec les „remboursements” ou „indemnités” accordés au titre de la normalisation des comptes). En ce qui concerne le Chemin de fer, une telle orientation conduit à lui permettre une „dépéréquation” de ses tarifs et la conclusion avec sa clientèle d'accords particuliers dans une mesure au moins aussi large que les autres modes de transport.

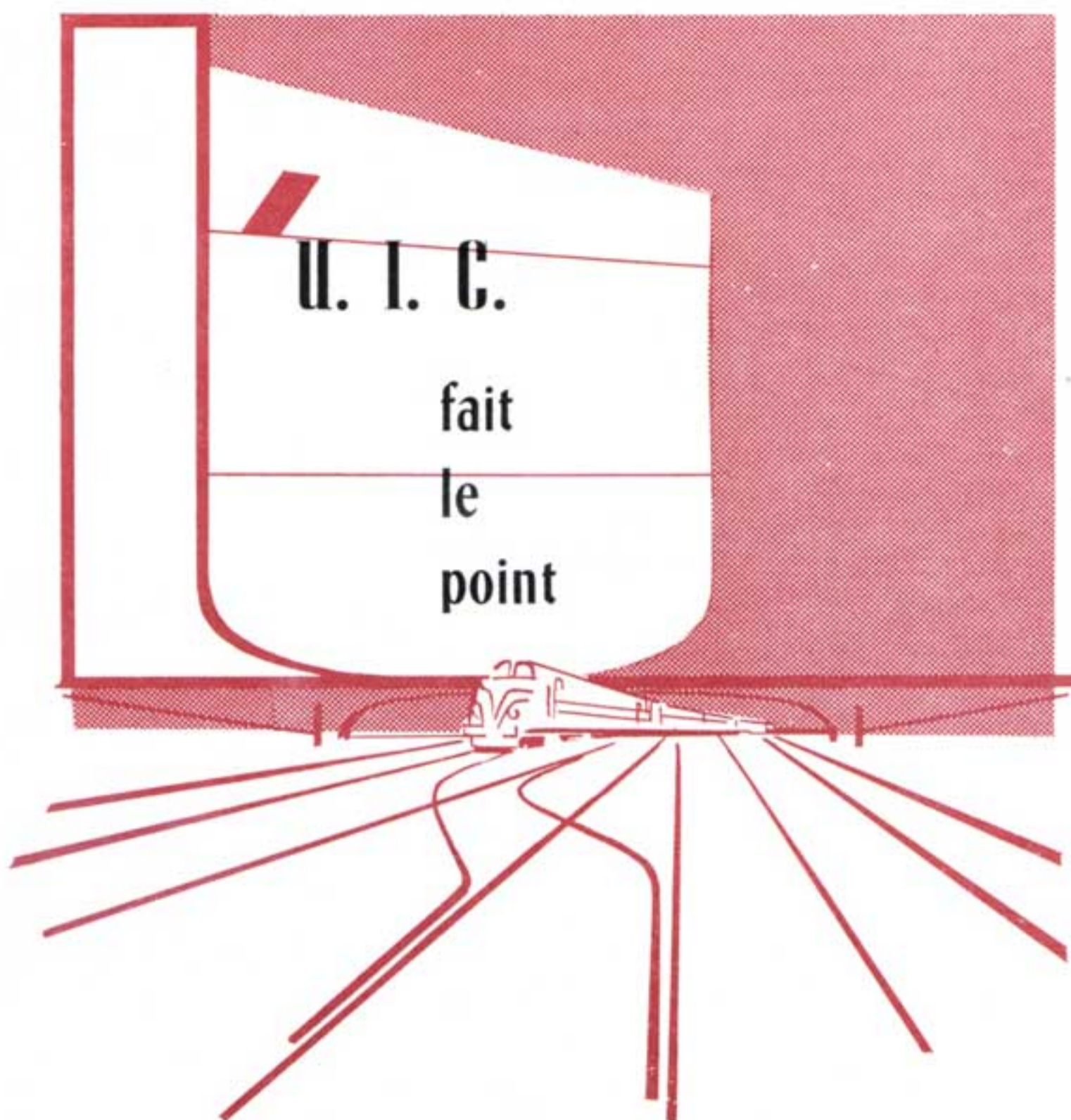
Cet aspect tarifaire de la saine concurrence pose le problème de la publicité des tarifs. En cette matière, l'UIC estime qu'il convient de réaliser une équivalence des obligations éventuellement imposées aux divers modes de transport, en effectuant les contrôles d'application jugés nécessaires de la réglementation arrêtée.

C) Le souci de la collectivité.

13. Le souci de la collectivité constitue, d'après le rapport, la troisième condition, indispensable, de l'institution d'une saine concurrence. La seule égalisation des conditions de départ — en admettant même que cette égalisation puisse entièrement se réaliser — et la recherche de l'équilibre financier par une tarification adéquate ne permettraient pas, en effet, de répondre à certaines exigences justifiées par l'intérêt de la collectivité, à savoir :

- d'une part, celles qui concernent l'organisation d'un système de transport satisfaisant à la fois les besoins légitimes des usagers et des transporteurs : adaptation de l'offre aux besoins, exécution des services publics (avec des obligations assouplies dans la mesure du possible), répartition du trafic non faussée par des pratiques déloyales ou par des mesures discriminatoires contraires aux obligations édictées par les Pouvoirs publics, maintien d'une situation saine et stable des transporteurs et des auxiliaires du transport;
- d'autre part, celles qui répondent à certains impératifs de l'économie générale et qui tendent à organiser les transports dans le sens d'un optimum économique, en vue de réduire leur coût global et d'obtenir un bon emploi des moyens pour la collectivité. Les objectifs à poursuivre en l'espèce sont au nombre de deux, sur lesquels le rapport insiste particulièrement : la „coordination des investissements” et la recherche du „coût économique et social minimum pour la collectivité”.

14. La coordination des investissements a pour objet de réaliser un volume satisfaisant et un choix rationnel des investissements. Tout en donnant aux entre-



prises de transport la possibilité d'investir — c'est en particulier une nécessité pour le Chemin de fer — on ne saurait, en effet, à l'avis de l'UIC, envisager une liberté complète en cette matière, en raison du volume, de la pérennité, de la diversité, de l'interdépendance des investissements dans les transports, en raison également de l'existence d'investissements effectués par les Pouvoirs publics et de la nécessité, en conséquence, d'harmoniser les investissements publics et privés.

La coordination des investissements d'infrastructure est un aspect essentiel de l'action des Etats. L'UIC estime que, pour l'effectuer en connaissance de cause, il est désirable et urgent de mettre sur pied une comptabilité véritable de l'infrastructure des transports par route et par voies navigables, faisant apparaître, dans des comptes annuels, toutes les dépenses — y compris les annuités d'amortissements calculées — et les recettes et, dans des comptes cumulatifs, d'une part les montants des investissements non encore complètement amortis, d'autre part les montants des emprunts ou crédits correspondants (en se limitant aux installations construites au cours d'un passé récent et en amortissant les installations nouvelles sur une durée de 30 à 40 ans). Ainsi pourrait-on faire en sorte que chaque mode de transport supportât la totalité des coûts annuels à la charge des utilisateurs.

La méthode la plus satisfaisante pour traduire une telle comptabilité dans la réalité financière serait, à l'avis de l'UIC, la création de fonds autonomes pour chaque infrastructure dont les utilisateurs ne sont pas les propriétaires, les fonds autonomes coordonnant leur action dans une politique d'ensemble toutes les fois que plusieurs modes de transport sont intéressés, en vue d'aboutir aux solutions permettant d'effectuer les transports au moindre coût économique, après avoir déterminé leur volume et leur structure probables dans la situation future (sans négliger pour autant les con-

sidérations de rentabilité, d'économies ou de bénéfices absolus escomptables). Bien que ne se dissimulant pas la difficulté de cette tâche, l'UIC pense qu'elle devrait être entreprise en abordant un certain nombre de problèmes cloisonnés concrets se posant dans le cadre d'un programme de développement des grands itinéraires. La gestion de chacun des fonds autonomes serait confiée à un organisme approprié, responsable autant que possible de l'exécution des programmes, ces divers organismes dépendant d'un organisme central chargé de fixer les programmes coordonnés.

Sur le plan international, le choix raisonné des meilleurs investissements, excluant une simple totalisation des projets des divers pays, est spécialement délicat en raison des nombreuses considérations qui guident les Etats dans leurs décisions. Aussi l'UIC estime-t-elle que le besoin se fait particulièrement sentir d'un montage international approprié et souhaite que les Gouvernements s'efforcent de définir ce montage.

15. Quant à „la recherche des éléments d'une politique tendant à l'utilisation des moyens de transport offrant, pour la collectivité, le coût économique et social minimum", elle constitue, aux termes mêmes de la Résolution n° 163 de la Commission Economique pour l'Europe, la définition de l'objectif de la coordination des transports. Elle conduit à faire en sorte que les tarifs, qui avec la valeur d'usage, fixent le choix de l'usager, représentent le coût réel du transport pour la Nation et à avoir recours, suivant les orientations propres des différents pays, à des solutions adéquates, telles que le contingentement agissant sur l'offre de transport et la différenciation des taxes fiscales grevant les divers modes de transport.

V. La nécessaire intervention des pouvoirs publics.

16. L'ensemble des considérations précédentes fait apparaître que, pour réaliser et pour maintenir une coordination correcte des transports, l'intervention des Pouvoirs publics s'impose, d'ailleurs sous des formes diverses (réglementation, contrôle, etc.) et dans une mesure variable. Elle est, en particulier, indispensable pour assurer :

- le bon ordre et la sécurité,
- l'adaptation rationnelle du Chemin de fer aux circonstances actuelles,
- le respect des exigences d'une saine concurrence, notamment du souci des besoins de la collectivité.

17. Pour ce qui est des conditions d'emploi de ces interventions, l'UIC pense que la tendance des Pouvoirs publics devrait être d'en faire plutôt un usage minimum, notamment lorsque le libre jeu des lois économiques permet à lui seul un équilibre suffisant.

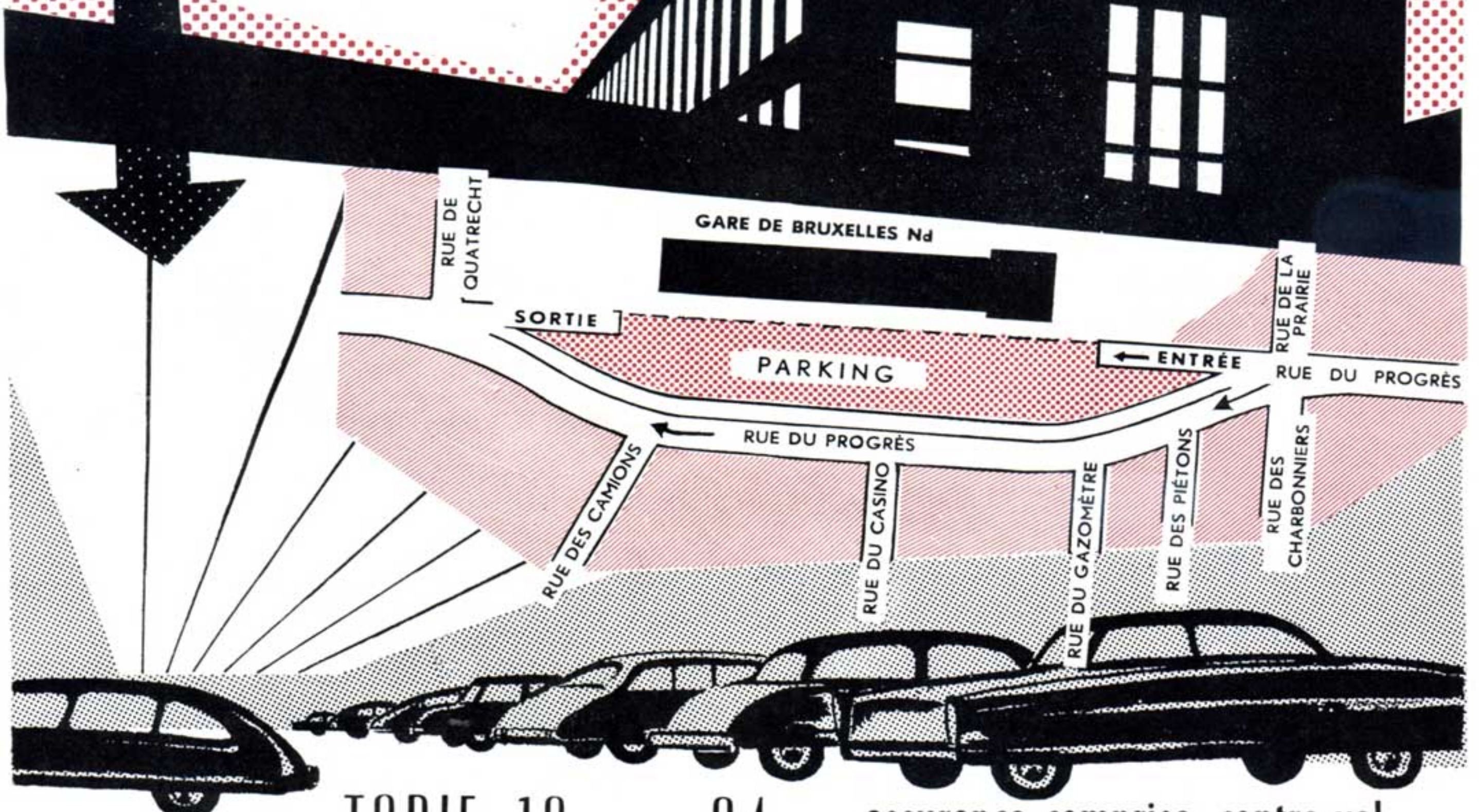
(à suivre)

LE PARKING COUVERT DE BRUXELLES NORD EST A VOTRE DISPOSITION SOUS L'ESPLANADE

DEVANT LA GARE

Vous qui désirez utiliser votre voiture pour aller prendre le train, voici quelques autres gares importantes dont le parking vous accueillera volontiers :

ARLON - BRUGES
GAND - St-PIERRE
HASSELT - JEMELLE
LOUVAIN
MARCHIENNE - AU - PONT
MONS - NAMUR
OSTENDE



ⓑ

TARIF: 10 fr. par 24 h. assurance comprise, contre vol substitution, incendie, etc....



TRANS- EUROP- EXPRESS

On se rappelle la sensation que produisit voici bientôt cinq ans l'apparition des premiers TEE, majestueux et puissants, sous leur livrée rouge.

Bien que la venue au monde de ces trains ultra modernes apportât fort à propos au rail un indispensable rajeunissement, ce fut de considérations toutes prosaïques et de nature commerciale que naquit le concept du réseau Trans Europ Express.

Il apparaissait en effet que pour les voyages à distance moyenne — de 500 à 700 km — la plupart des gens d'affaires préféraient le train à l'avion ou à l'auto, à condition que la durée du trajet fût réduite au minimum et le confort poussé aussi haut que possible.

Dès 1954 les chemins de fer d'Allemagne, de France, des Pays-Bas, de Belgique, du Luxembourg, de Suisse

et d'Italie mettent en équipe leurs services d'étude, se penchent sur le problème et en juin 1957 les 10 premiers TEE à traction diesel prennent le départ sous les noms évocateurs de : Saphir — Oiseau Bleu — Edelweiss — Arbalète — Etoile du Nord — Ile de France — Rhein-Main — Paris-Ruhr — Helvetia — Mont-Cenis. Ensemble, de leur course rapide et régulière et en tout confort ils desservent 70 villes d'Europe.

Leur succès fut décisif. Ils apportaient en des temps nouveaux les satisfactions correspondant aux derniers progrès.

Notre pays ne se trouvait pas parmi les moins privilégiés : trois TEE reliaient journallement en moins de 3 heures Bruxelles à Paris.

Désormais nos compatriotes peuvent se rendre à Paris



et en revenir le soir même avec un séjour de 10 heures dans la capitale française sans même que s'impose un lever plus matinal que d'ordinaire (départ 7h45).

Cologne, Luxembourg et Amsterdam ne sont plus qu'à 2h3/4 de Bruxelles, Strasbourg à 4h50 et Bâle à 6h04.

L'année suivante quatre nouveaux TEE étaient mis en ligne : le Parsifal (Paris - Liège - Hambourg) le Mediolanum (Munich - Milan) - le Ligure (Marseille - Milan) et le Lemano (Genève - Milan). „Entre 80 villes d'Europe" tel sonnait le nouveau slogan. Cela signifiait pour nous : Liège - Hambourg en quelque 6 heures.

En juillet dernier, la prestigieuse série s'est complétée

de trois nouveaux noms : Gottardo et Ticino dans la relation Zurich - Milan et le Cisalpin entre Paris et Milan.

Ces nouvelles rames sont à traction électrique et aptes à s'alimenter en courant sur toutes les sections parcourues malgré les différences de caractéristiques de l'alimentation électrique.

Le réseau TEE, formé d'abord d'une partie Nord et d'une partie Sud, s'est mué ainsi en un faisceau homogène se déployant depuis Hambourg jusqu'à Marseille.

Actuellement il dessert 90 villes d'Europe.





le système tarifaire belge en transport de marchandises

(à suivre)

La tarification des produits C.E.C.A. (suite et fin).

Champ d'application des tarifs généraux C.E.C.A.

Ainsi que nous l'avons signalé dans le numéro précédent, les tarifs généraux C.E.C.A. comportent chacun trois barèmes : A, B et C.

Les barèmes A s'appliquent aux transports :

- a) entre deux gares belges;
- b) de ou vers un réseau limitrophe, dans le cas où ce dernier n'applique pas le tarif général C.E.C.A. mais, par exemple, un tarif spécial de concurrence. Pour ce transport, notre pays ajoutera à la taxe étrangère, un prix de transport belge basé sur le barème A.

Les barèmes B s'appliquent aux transports régis par la tarification générale C.E.C.A. à la fois sur le territoire du pays limitrophe et en Belgique (franchissement d'un point frontière terrestre belge).

Les barèmes C, de manière analogue, dans le cas de transports régis par la tarification générale C.E.C.A. sur le territoire d'au moins trois réseaux limitrophes, seront appliqués par le ou les réseaux intermédiaires c'est-à-dire ceux où se produit le franchissement de deux points frontières terrestres (entrée et sortie) en régime C.E.C.A.

Rappelons que pour un pays donné, les barèmes B et C ne diffèrent des barèmes A que de la moitié du montant des frais fixes incorporés dans la taxe (barème B) ou de la totalité de ce montant (barème C).

Les barèmes B et C, pour tous les pays ayant adhéré aux accords C.E.C.A. sont repris dans le „Tarif international pour le transport des marchandises entre les Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier”, appelé communément tarif 1001. Ils s'appliquent pour autant que les expéditions effectuent un parcours continu sur les lignes d'au moins deux Etats membres.

Nous renvoyons le lecteur à la carte accompagnant le présent article; celle-ci montre dans quelles relations ce tarif peut être appliqué.

Au sujet du champ d'application des tarifs ferroviaires C.E.C.A., notons pour terminer que deux pays y participent tout en ne faisant pas partie de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Il s'agit de la Suisse et de l'Autriche. Ces deux réseaux se sont intégrés à la tarification ferroviaire C.E.C.A. mais uniquement pour les envois transitant par leurs lignes, entre deux pays C.E.C.A.

Conditions de tonnage et prix de transport à la tonne.

Les règles de détermination des poids à taxer que nous énonçons ci-après, valent tant pour les wagons isolés que pour les transports par rames et par trains complets.

a) Conditions applicables aux expéditions taxées aux barèmes B et C (trafic international CECA).

— pour les minerais, charbons et produits assimilés : 20 t par wagon ou le poids correspondant à la limite de charge du wagon réduite de 500 kg, dans le cas où celle-ci est inférieure à 20,5 t.

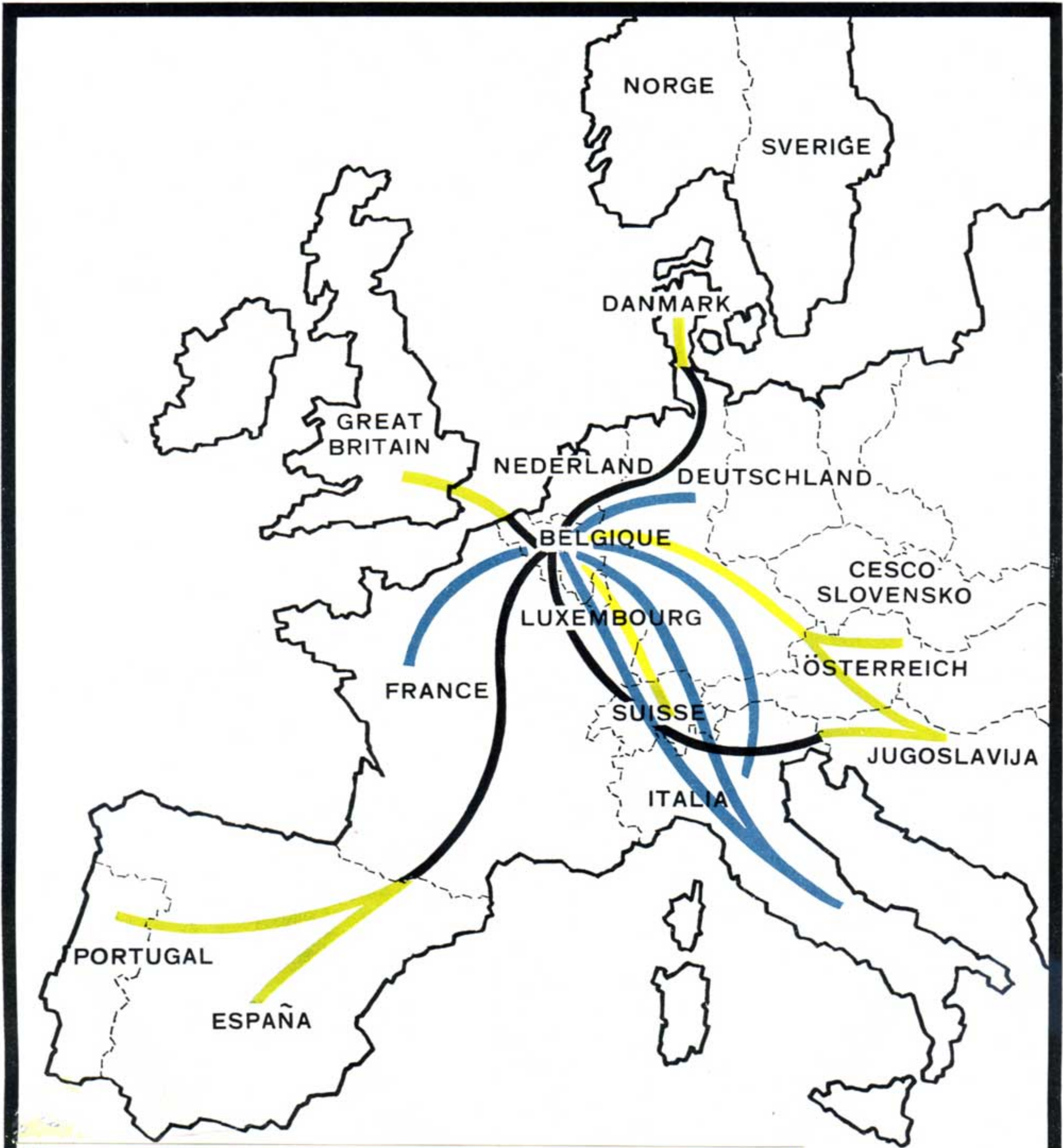
— pour les coques et produits assimilés : 15 t par wagon ou le poids correspondant à 75% de la limite de charge du wagon, réduite de 500 kg, dans le cas où celle-ci est inférieure à 20,5 t.

— pour les autres produits : 5 t, 10 t, 15 t ou 20 t selon qu'il est fait application des prix prévus pour ces limites de poids.

Le principe directeur de la tarification C.E.C.A. pour les charbons et coques est donc celui de l'utilisation intégrale de la capacité de chargement du wagon. Ce principe n'a cependant pas encore été étendu aux wagons de plus de 20 tonnes.

Exemples :

Produits	Hypothèse		Poids à taxer
	Poids chargés	Limite de charge	
Charbons et produits assimilés - minerais	21 t	23 t	21 t
	19 t	22 t	20 t
	19,5 t	20,5 t	20 t
	17,5 t	19 t	18,5 t
Coke et produits assimilés	19 t	19 t	19 t
	16 t	22 t	16 t
	15 t	20,5 t	15 t
	13 t	18 t	13,2 t
	13,5 t	18 t	13,5 t



LEGENDE :

Exemple d'application du tarif international CECA (Barèmes généraux B et C).

- Entre deux pays CECA (même en transit par la Suisse et l'Autriche).
- Entre un pays CECA et un pays non CECA et vice versa.
- Entre deux pays non CECA.
- Trajet terminaux où la tarification CECA n'est plus d'application.



Pour l'application des barèmes B et C, le prix de transport à la tonne s'établit par wagon, sur la base du chargement de chaque véhicule pris individuellement. Le poids réel du chargement de chaque wagon est arrondi aux 100 kg supérieurs.

A noter que la limite de charge des wagons dépend des réseaux à emprunter.

Nous avons expliqué le problème dans notre n° 6 de décembre 1961 (page 20).

b) Conditions applicables aux expéditions taxées aux barèmes A.

Ces expéditions peuvent bénéficier de la taxation dite „collective”. Celle-ci se caractérise par le fait que le prix de transport à la tonne est déterminé en fonction du poids total de l'expédition (arrondi aux 100 kg supérieurs) et non d'après le chargement de chaque wagon pris isolément comme pour les barèmes B et C. Ce poids total ne peut cependant être inférieur à la somme des poids minima à taxer par wagon, obtenus en faisant application des règles prévues sous a) ci-dessus, réduite du poids minimum à taxer afférent au plus petit wagon faisant partie de l'expédition.

Exemples :

Produits : minerais, charbons et produits assimilés, ainsi que les ferrailles et les produits métallurgiques.

	Hypothèse		Poids minima à taxer
	Poids chargés	Limite de charge	
1er wagon	22 t	23 t	20 t
2ème wagon	18 t	20 t	19,5 t
3ème wagon	20 t	21 t	20 t
4ème wagon			
5ème wagon	19,5 t	21 t	20 t
6ème wagon	19,8 t	20,5 t	20 t
7ème wagon	17 t	19 t	18,5 t
	14 t	18 t	17,5 t
	<hr/>		
	130,3 t		135,5 t
			— 17,5 t
			<hr/>
			118 t

Le poids à taxer sera donc de 130,3 t, celui-ci étant supérieur au minimum admissible.

Produits : coke et produits assimilés.

	Hypothèse		Poids minima à taxer
	Poids chargés	Limite de charge	
1er wagon	14 t	22 t	15 t
2ème wagon	15,2 t	20,5 t	15 t
3ème wagon	13,8 t	18 t	13,2 t
4ème wagon	13 t	18 t	13,2 t
5ème wagon	12 t	21 t	15 t
6ème wagon	8 t	17,5 t	12,8 t
	<hr/>		
	76 t		84,2 t
			— 12,8 t
			<hr/>
			71,4 t

Le poids à taxer sera donc de 76 t, celui-ci étant supérieur au minimum admissible.

Distance de transport.

En trafic international C.E.C.A. (barèmes B et C) le principe de base pour la détermination des distances de transport est le même que celui du trafic ferroviaire international en général : addition des distances

- de gare de départ à point frontière,
- de point frontière à point frontière,
- de point frontière à gare d'arrivée,

en prenant pour chaque distance partielle, celle correspondant à la voie la plus courte, même si le transport ne suit pas effectivement cette dernière.

Pour les trains complets cependant, qui bénéficient de conditions de prix particulières liées à un tonnage minimum déterminé, et qui, de ce fait, ne peuvent être acheminés que par certaines voies, la distance de transport est déterminée sur la base de l'itinéraire réellement suivi.

II. — TARIFS SPECIAUX.

Un mot des tarifs spéciaux pour conclure. Ceux-ci, au nombre de quatre-vingts environ, font l'objet du chapitre V du fascicule VI.

A la différence des tarifs généraux (barèmes B et C), ces tarifs, lorsqu'ils sont applicables dans toutes les relations intéressant la C.E.C.A., ne comportent que des barèmes applicables sur les distances nationales; ils ne tiennent donc pas compte des parcours éventuellement effectués sur les autres réseaux. Comme pour les barèmes A, les expéditions effectuées aux conditions d'un tarif spécial bénéficient de la taxation dite „collective” (taxation par expédition).

Nouvelles Tarifaires



PETITS CONTAINERS.

La S.N.C.B. a décidé de porter à partir du 1.1.1962 le minimum du poids à taxer par container

— en trafic intérieur :

de 200 kg à 400 kg pour les containers de la Catégorie B (plus de 1,2 m³ à 2 m³)

de 200 kg à 600 kg pour les containers de la Catégorie C (plus de 2 m³ à 3 m³)

— en trafic international :

le minimum uniforme de 200 kg est maintenu.

PALETTES.

La S.N.C.B. a décidé de porter à partir du 1.1.1962 le minimum de poids à taxer par palette chargée du type standard utilisée en commun par la SNCB et les souscripteurs belges de contrats d'échange.

— en trafic intérieur :

de 50 à 100 kg pour les palettes plates et à 150 kg pour les palettes-caisses.

— en trafic international :

le minimum de 200 kg pour les palettes plates est maintenu. (Il n'existe jusqu'à présent aucune procédure d'échange pour l'utilisation de palettes-caisses en service international.)

LOCATION DE BACHES EN SERVICE INTERNATIONAL.

Les chemins de fer d'Europe se sont mis d'accord pour établir un régime uniforme de taxation forfaitaire de leurs bâches utilisées en trafic international.

Les taxes de location par bâche du chemin de fer utilisée pour un wagon au départ de la Belgique ont été fixées depuis le 1er janvier 1962 à :

137 FB à destination de l'Allemagne (R.F.), de l'Espagne (jusqu'à la frontière franco-espagnole), de la France, de la Grande-Bretagne (pour les transports direct via Zeebrugge-Harwich), du Luxembourg, des Pays-Bas et du Portugal (jusqu'à la frontière franco-espagnole),

183 FB à destination de l'Allemagne (R.D.), de l'Autriche, du Danemark, de la Suisse et de la Tchécoslovaquie,

237 FB à destination de la Finlande (jusqu'au point frontière suédois-finlandais), de l'Italie, de la Norvège, de la Pologne, de la Suède et de la Yougoslavie.

291 FB à destination de la Bulgarie, de la Grèce et de la Hongrie.

345 FB à destination de la Roumanie et de la Turquie.

Si un wagon bâché venant de l'étranger est réexpédié de la gare belge de destination :

— vers une autre gare belge, aucune nouvelle taxe de location de bâche n'est mise en compte;

— vers une gare d'un pays étranger, les taxes de location indiquées ci-dessus sont mises en compte comme si l'envoi était originaire de la gare de réexpédition.

Rien n'est changé en ce qui concerne la taxe de location de bâche pour les transports à l'intérieur du pays ni pour les transports en containers à porteur aménagé.

TARIF GENERAL EUROPEEN POUR LES ENVOIS DE DETAIL (T.G.E.D.).

Un 10^e supplément à ce tarif est entré en vigueur le 1.12.1961. Par ce supplément, les prix du barème européen sont étendus aux envois effectués sur palettes ou en palettes-caisses; après déduction préalable de la tare forfaitaire, la taxe s'établit sur un poids minimum de 200 kg par engin.

TRAFIC AVEC LA FRANCE.

Le Tarif international pour le transport de bières de la Belgique vers la France, et vice versa, a été prolongé pour une nouvelle période d'un an.

Le 4^e supplément au Tarif International pour le transport de groupages de marchandises entre la France et la Belgique et vice versa (édition du 1.5.1959) a été mis en vigueur le 1.2.1962.

Ce supplément prévoit :

— l'insertion de la condition de tonnage de 3 tonnes, en régime de petite vitesse, dans la relation Bruxelles TT / Bruxelles-Entrepôt - Paris-la-Chapelle;

— l'inscription de la gare de Paris Batignolles (sens France-Belgique).

Fumigation des plantes vivantes ligneuses à l'importation.

En vertu des prescriptions du Ministère de l'Agriculture, les plantes vivantes ligneuses appartenant à certaines espèces déterminées, en provenance de pays autres que la République du Congo (Leopoldville), le Danemark, la Finlande, l'Irlande, le Luxembourg, la Norvège, le Royaume Uni et la Suède, doivent lors de leur importation par chemin de fer, être soumises à un traitement insecticide (fumigation). Le poste de fumigation qui était installé en gare de Bruxelles T.T. a été transféré, depuis le 1er octobre dernier à la gare de TERMONDE.

HORAIRES A L'EXPORTATION

A l'usage de nos lecteurs nous avons publié dans notre bulletin n° 5 d'octobre 1961 les horaires des relations les plus fréquentes avec l'étranger pour le transport des marchandises par wagon.

Pour compléter cette documentation nous indiquons ci-après quelques destinations qui peuvent être atteintes via l'Allemagne.

Ces destinations sont à ajouter au tableau „vers l'Allemagne” qui figure à la page 9 de notre bulletin d'information n° 5.

VERS L'ALLEMAGNE

GARE DE DEPART	TRAIN	H		Jr	GARE FRONTIERE	PASSAGE A LA FRONTIERE						DESTINATIONS			
						Arrivée			Départ			GARE DE DESTINATION	TRAIN	H	Jr
						TRAIN	H	Jr	TRAIN	H	Jr				
Antwerpen (DS)	24322	1	II		Montzen	24322	5	II				Plzen via Furth i/W	8154	19	III
Antwerpen (Z)	22339	21	I		»	14331	2	II				Plzen via Schirnding	7536	23	III
Bruxelles (T.T.)	14331	22	I		»	24322	5	II				Praha via Furth i/W	4402	6	IV
Gent (Zeeh.)	99158	22	I		»	44359	1	II				Praha via Schirnding	4402	6	IV
Kortrijk	84346	21	I		»	24322	5	II				Budapest via Passau (2)	63	9	IV
St. Niklaas	99158	21	I		»	44359	1	II				Budapest via Passau	69	18	IV
Liège G.	40007	17	I		»	24322	5	II				Jesenice via Salzburg	1979	9	IV
Oostende (Zh.)	94101	19	I		»	24320	4	II				Wien (West) via Passau (2)	7558	24	III
Zeebrugge	96301	19	I		»	24324	6	II				Wien (West) via Passau	40024	6	IV
Verviers (O)	41151	19	I		»	24323	7	II				Basel SBB	6192	23	II
					»	14310	2	II				Zurich via Basel	7507	6	III
Antwerpen (DS)	24320	23	I		»	14331	2	II				Brennero via Kufstein	G13	13	III
	24324	3	II		»	64306	6	II				Chiasso via Basel (2)	14144	2	III
Antwerpen (Z)	24323	24	I		»	84346	5	II				Milano via Basel-Chiasso (3)	7533	17	III
Bruxelles (T.T.)	14310	22	I		»	84346	5	II							
	14331	22	I		»	84346	5	II							
Charleroi (SQ)	77322	17	I		»	84346	5	II				Göteborg via Padborg (1)	5158	22	IV
Gent (Zeeh.)	90023	21	I		»	44359	1	II				Göteborg via Trelleborg (1)	5158	22	IV
Liège (M)	40007	17	I		»	44347	7	II				Kobenhavn (G) (1)	2086	2	IV
Kortrijk	84346	21	I		»	94324	23	I				Padborg (1)	9907	6	III
Oostende	99336	20	I		»							Stockholm via Padborg (1)	4008	4	V
Verviers (O)	44347	1	II		»							Stockholm via Trelleborg (1)	4008	4	V
Zeebrugge	99103	17	I		»										

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

(2) Exclusivement marchandises périssables

(3) Seulement pour wagons dédouanés à Milan

(4) TEEM = Trans Europ Express Marchandises

TERRAINS INDUSTRIELS

Des terrains industriels sont à louer dans les gares ci-après :

Cerfontaine — Cour à marchandises	800 m ²
Aubel »	300 m ²
Roetgen »	500 m ²
Warsage «	550 m ²
Berlaar »	700 m ²
Melkouwen »	1.700 m ²
Bouwel »	1.500 m ²
Lint »	2.300 m ²
Wildert »	900 m ²
Falisolle — Terrains :	3.125 m ²
Micheroux »	6.000 m ²
Melreux-Hotton »	1.900 m ²
Harmignies »	250 m ²
Kontich (Casernes) »	150 m ²



Tous ces terrains sont reliés par fer.

Pour tous renseignements, prière de s'adresser à la Direction de la Voie, Division 32/1, Section 10, rue de Louvain, 17 à Bruxelles 1, tél. 13.18.70 - extension : 3381.