

# INFORMATIONS S.N.C.B.

*Vacances  
de  
neige,  
bonnes  
vacances!*



NUMERO 1  
FEVRIER 1963

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

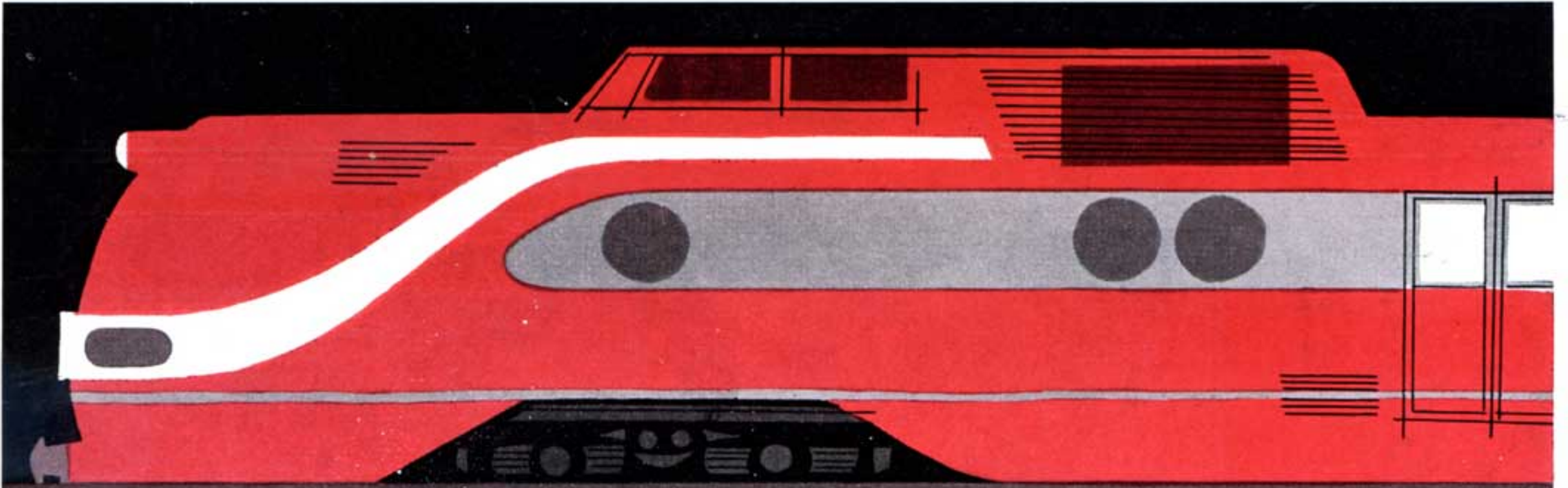
**SOMMAIRE:** Les problèmes économiques des chemins de fer dans le Marché commun, p. 3 / Envois de détail, p. 4 / Le système tarifaire belge en transport de marchandises, p. 6 / 1.000 km en une nuit, p. 10 / Formalités douanières, tarif, p. 11 / La famille „container“ se porte bien ! p. 12 / En une nuit avec ma voiture aux portes de l'Espagne, p. 15 / Nouvelles tarifaires. - Pool Européen des palettes „Standard“, p. 16.

*Nederlandse uitgave verkrijgbaar op aanvraag.*



# TEE SAPHIR

bruxelles/francfort en 5h.



® B





# Les problèmes économiques des chemins de fer dans le Marché commun

*La Métropole a publié le 19.12.62 un numéro spécial consacré aux transports dans le cadre du marché commun.*

*Nous reproduisons ci-dessous, à votre intention, un article de monsieur M. DE VOS, Directeur Général de la S.N.C.B.*



Au moment d'aborder le Marché commun, l'industrie des transports pose des problèmes particulièrement épineux, dont l'aspect le plus connu — bien que mal connu — du grand public est sans nul doute le déficit des chemins de fer. Depuis sa création et jusqu'à la première guerre mondiale, c'est-à-dire pendant trois quarts de siècle, le chemin de fer a disposé d'un monopole de fait des transports terrestres. A cette époque, en effet, la seule concurrence notable était celle des voies navigables, mais elle n'intéressait qu'un nombre fort limité de relations.

Cette situation ne pouvait manquer d'influencer, et même de conditionner toute la législation des transports: on comprend que le législateur ait eu le souci d'empêcher le transporteur monopoleur d'abuser de sa situation privilégiée.

A vrai dire, il a en outre paru fort commode pour l'Etat d'obliger le chemin de fer à poursuivre certains buts économiques et sociaux intéressant les Pouvoirs publics: on songe à la mutualité des tarifs „ad valorem”, rendant exploitables, grâce à un transport bon marché, des ressources naturelles de faible valeur unitaire; ou encore à la péréquation des tarifs, mesure propre à favoriser la vitalité des régions géographiquement moins bien situées que d'autres; ou aussi à l'obligation de transporter. Mais les temps du monopole sont bien révolus.

Depuis une quarantaine d'années, la situation a profondément évolué, au point que le monopole a fait place à une concurrence extrêmement vive, qui a

produit d'importants glissements de trafic.

Dans de nombreux pays, on a jusqu'à présent éprouvé beaucoup de difficultés à adapter aux conditions nouvelles l'appareil législatif conçu autrefois en fonction du monopole. Rares sont les pays qui ont su ordonner l'évolution, de manière à conférer aux diverses techniques de transport en présence, la place qui assure la meilleure utilisation de leurs qualités intrinsèques en fonction de l'intérêt général.

Dans la plupart des cas, on a maintenu en vigueur une législation de plus en plus inadaptée et l'on a ainsi laissé se créer et s'amplifier des problèmes de plus en plus aigus.

Tandis que l'on s'abstenait de libérer le rail de ses anciennes obligations, on laissait se développer une concurrence anarchique, à la faveur de profondes inégalités des conditions de départ.

C'est de cette situation anormale que résultent les difficultés financières des chemins de fer.

Certes l'Etat — et c'est notamment le cas en Belgique — alloue aux chemins de fer des indemnités qui compensent partiellement les charges qui leur sont encore imposées unilatéralement.

Mais une opinion publique mal informée risque d'en conclure que le rail est une technique dépassée et qui constitue une charge pour l'économie. C'est évidemment faire fi des aptitudes propres d'un moyen qui reste et restera longtemps encore le plus économique pour beaucoup de transports.

Les remèdes à la situation actuelle sont bien connus: il faut effectivement créer des conditions de concurrence saines, telles que sans contrainte extérieure, chaque expéditeur fasse choix de la technique de transport qui entraîne le minimum de charges pour la collectivité.

Si dans la plupart des pays, des considérations intérieures ont entravé la mise en œuvre de tels principes, par contre l'évolution des cadres politiques fait naître l'espoir raisonné d'un assainissement du marché des transports.

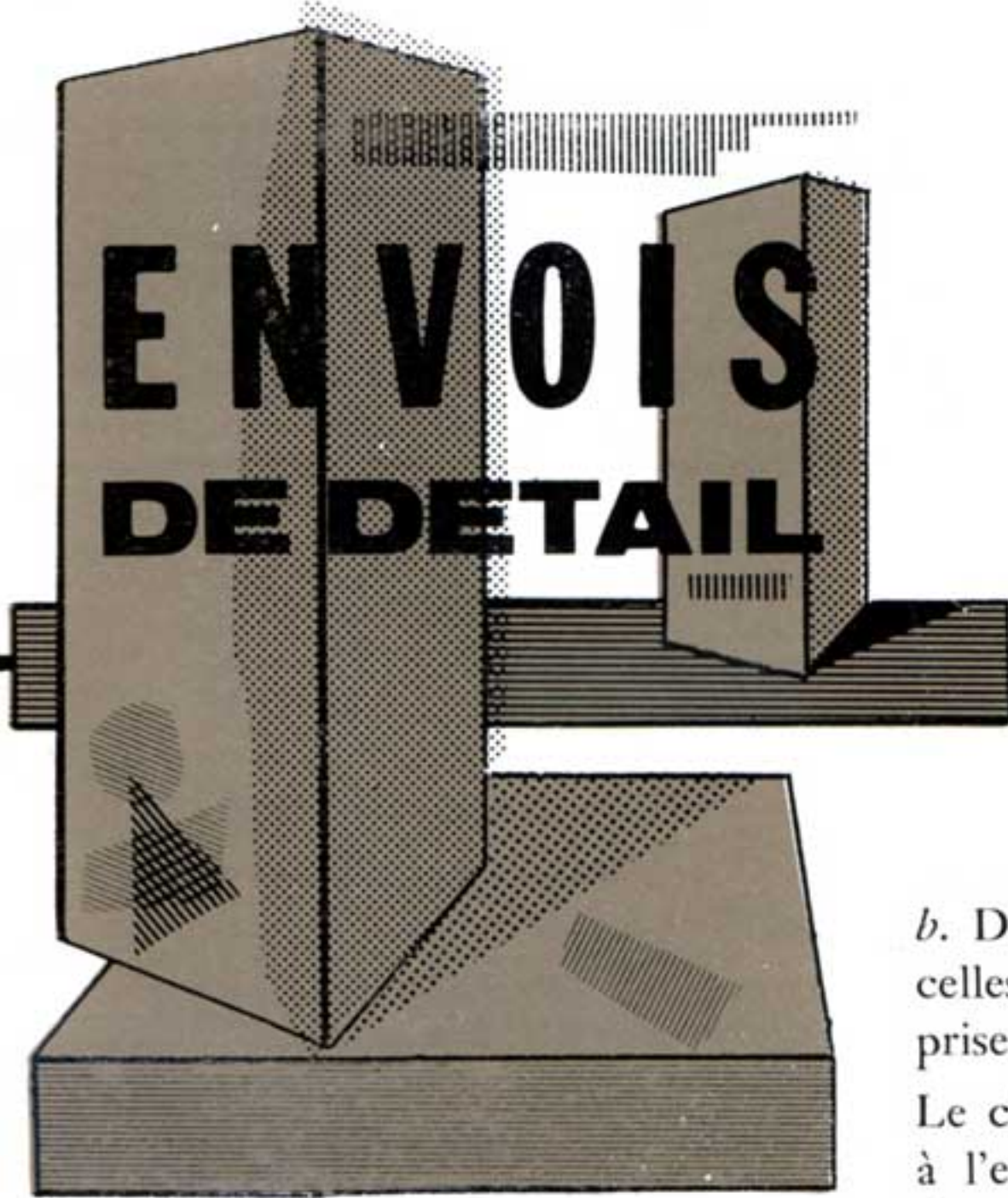
C'est qu'aux cadres nationaux traditionnels se substitue un cadre international plus vaste, qui requiert l'élaboration de nouvelles politiques en matière d'économie.

Déjà six pays, dont le nôtre, sont groupés au sein du Marché commun et le Traité de Rome leur fait une obligation d'élaborer une politique commune des transports.

Il serait impensable que cette occasion ne soit pas mise à profit par les instances supérieures de la Communauté Economique Européenne — et notamment par le Conseil groupant les représentants des Gouvernements des Etats membres, de qui relèvent les plus hautes décisions — pour réaliser une organisation du marché des transports basée, dans l'intérêt général, sur une concurrence saine et loyale, tout en assurant la viabilité des entreprises.

C'est aussi une condition nécessaire pour préserver la part légitime des transporteurs belges dans les échanges accrus que promet le Marché commun.





*Service offert à la clientèle  
depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1963.*

#### A. ENVOIS EXPRESS.

Eu égard aux modifications apportées aux conditions de livraison à domicile par express et à la limitation de cette prestation à un certain nombre de gares bien équipées, nous croyons utile de donner un aperçu synoptique des services que nous offrons à nos clients.

##### 1. Au départ.

a. Si l'expéditeur le désire, il peut faire enlever à son domicile, par express (dans les 3 heures qui suivent la demande):

- les envois de tout poids, dans les 20 centres\* (et localités en dépendant) disposant de moyens techniques adéquats.
- les envois jusqu'à 20 kg dans les 1000 localités où la gare dispose d'un porteur.

L'expéditeur peut évidemment toujours porter son colis à la gare, si tel est son désir.

\* A savoir : Alost, Anvers, Arlon, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Courtrai, Gand, Hasselt, Liège, Louvain, Malines, Mons, Namur, Ostende, Renaix, St.-Nicolas, Tournai, Turnhout et Verviers.

b. Dans les localités autres que celles visées sous a), il n'y a pas de prise à domicile *express*.

Le chemin de fer offre cependant à l'expéditeur la prise à domicile de son envoi par les camions ordinaires en tournée normale. Il s'agit alors d'une prise à domicile par camion GV, pour laquelle ne sera portée en compte que la taxe de camionnage GV. L'envoi ne devient *express* qu'au moment de l'acceptation par la gare, constatée par l'apposition du timbre horodateur sur le document de transport. Cette faculté intéressera particulièrement les firmes chez qui nos camions passent régulièrement pour la prise à domicile des envois GV.

Elles profiteront de l'occasion pour remettre en même temps leurs envois *express* au camionneur.

Il va de soi que l'expéditeur, s'il le désire, peut toujours porter son envoi lui-même à la gare à voyageurs la plus proche. Ce sera même souvent son intérêt si l'urgence est grande.

##### 2. A l'arrivée.

a. Dans les 20 centres cités plus haut, ainsi que pour les envois jusqu'à 20 kg dans les localités dépendant de gares disposant d'un porteur, la remise à domicile a lieu par *express*, c'est-à-dire dans les 3 heures de l'arrivée du train.

L'expéditeur peut évidemment

faire une expédition « bureau restant » au tarif correspondant. Dans ce cas la gare de destination se contente d'aviser le destinataire.

b. Dans les localités autres que celles visées sous a) il n'y a pas de remise à domicile *express*.

Le destinataire se trouve devant les deux possibilités suivantes :

- il peut aller chercher le colis en gare;
- il peut demander la remise à domicile par camion GV en tournée ordinaire. Dans ce cas il ne paiera que la remise à domicile en grande vitesse. Avant de prescrire cette opération, il aura toutefois intérêt à se renseigner sur le délai dans lequel elle pourra avoir lieu et jugera si l'urgence ne commande pas d'y renoncer.

N.B. : il n'est pas loisible à l'expéditeur de prescrire la remise à domicile *en grande vitesse* d'un envoi *express*.

##### 3. Quels jours fonctionne le service *express* ?

Les envois *express* sont acceptés en gare, en permanence, dans la limite de l'ouverture des gares au service des voyageurs, donc également les dimanches et jours fériés.

Il en est de même pour la livraison en gare (« bureau restant ») de ces envois.





La prise et la remise à domicile ne sont assurées que les jours ouvrables (y compris le samedi)<sup>1</sup> et ce :

- pour les envois arrivant jusqu'à 19 h dans les 20 centres remettant à domicile les envois de tout poids;
- pour les envois arrivant en gare avant 16 h et destinés à l'une des 1000 localités où la remise à domicile de colis jusqu'à 20 kg est assurée par porteur.

#### B. ENVOIS DE GRANDE VITESSE.

Nous tenons à attirer l'attention des expéditeurs sur le fait que la suppression de la prise et de la remise à domicile le samedi, implique la suspension concomitante de l'acceptation des marchandises en gare.

En effet, il a été prévu que les destinataires continuant à travailler le samedi<sup>2</sup> pourraient venir cher-

cher en gare les envois parvenus dans la nuit du vendredi au samedi. Cette faculté implique que le chemin de fer procède au déchargement des wagons et à la répartition des envois sur les quais, dans les « boxes » affectés aux divers secteurs de la remise à domicile ou aux envois à livrer « bureau restant ».

Il s'ensuit que l'acceptation en gare qui, dans la plupart de nos installations, s'effectue aux mêmes quais que le chargement des camions de la remise à domicile, mais lui succède dans l'ordre chronologique, ne pourra plus être assurée, les quais étant occupés jusqu'au lundi matin.

Cette acceptation ne changerait d'ailleurs rien au processus d'acheminement. Les envois acceptés le samedi resteraient, en effet, en gare jusqu'au lundi, puisque désormais le délai de transport en grande vitesse est suspendu le samedi tout comme les dimanches et jours fériés.

#### C. COLIS POSTAUX.

Tout comme les envois de grande vitesse, les colis postaux du service intérieur et les colis postaux ordinaires du service international ne sont plus pris ou remis à domicile le samedi, ni acceptés, ce même jour, en gare ou dans les bureaux de poste.

La « livraison immédiate » des colis postaux du service intérieur, qui était prévue dans certaines localités, étant supprimée, il appartient aux expéditeurs, en cas d'urgence, de faire usage du tarif express dans les conditions prévues par ce tarif. Sont maintenus le samedi, l'acceptation, le transport et la livraison des colis postaux internationaux

ci-après : colis postaux-avion et colis postaux « urgents » (prévus pour certains pays moyennant le paiement d'une taxe double).

#### D. ENVOIS DEVANT ETRE EXPEDIES LE SAMEDI.

Pour les envois urgents, les firmes désirant expédier le samedi recourront au service express puisque ce genre d'expédition est accepté en permanence comme nous venons de l'expliquer. Au cas où la remise à domicile express est organisée à destination et si l'expéditeur a prescrit cette opération, l'envoi express remis à la gare le samedi sera assuré d'être livré à son destinataire dès le lundi matin (sauf si ce lundi est précisément un jour férié).

#### E. NOUVEAUX DOCUMENTS DE TRANSPORT.

Afin de lever certains doutes dont nous avons eu l'écho, nous confirmons aux expéditeurs du centre routier de Bruxelles la communication que nous leur avons faite, (d'une manière peut-être un peu trop discrète il est vrai) à la page 23 de notre numéro d'octobre 1962. Cette information disait que les nouveaux documents de transport ne concernent pas les utilisateurs de la carte mécanographique de Bruxelles Tour et Taxis.



<sup>1</sup> Cependant les jours fériés tombant en dehors seront considérés comme jours ouvrables du point de vue de la prise et de la remise à domicile des envois express.

<sup>2</sup> Notons à ce propos que les destinataires d'envois „bureau restant” seront avisés comme à l'ordinaire de l'arrivée de leurs marchandises.



## ***Le système tarifaire belge en transport de marchandises***

*Dans une série d'articles parus antérieurement nous avons fait à nos lecteurs un exposé des principes de tarification des marchandises transportées en wagons complets. Nous comptons compléter cet exposé, ultérieurement, par la monographie de quelques tarifs directs internationaux importants, de portée générale. En attendant, nous abordons la tarification des envois de détail.*

### **LES ENVOIS DE DETAIL**

L'envoi de détail — celui pour lequel l'expéditeur ne réclame pas l'usage exclusif d'un wagon — se présente en Belgique sous trois formes différentes :

- le colis postal, colis unique de 5 kg au maximum en service intérieur et de 20 kg au maximum en service international,
  - l'envoi ordinaire de grande vitesse, d'un poids supérieur puisque le minimum servant de base à la taxation est de 10 kg,
  - l'envoi express bénéficiant de l'acheminement le plus rapide, en principe par trains de voyageurs.
- L'exposé qui suit traite du transport et de la tarification des colis postaux intérieurs et internationaux.

### **LE COLIS POSTAL EN BELGIQUE**

Contrairement à ce que l'appellation colis « postal » pourrait faire supposer, le service des colis postaux est réglementé et exécuté en Belgique, non pas par la poste, mais par la SNCB.

Mais d'où vient alors cette dénomination ?

Notons tout d'abord que le colis « postal » est une survivance du temps des diligences car bien avant que les chemins de fer n'existent, la poste transpor-

tait, en dehors du courrier et des voyageurs, des colis de marchandises.

Et encore de nos jours, dans la quasi totalité des pays, la poste a conservé l'exploitation d'un service de colis soit dans des régions non ou insuffisamment desservies par le chemin de fer, soit en vertu de monopoles ou de privilèges anciens dont elle ne désire pas faire abandon. Par ailleurs, la poste transporte souvent un grand nombre de ses colis par chemin de fer mais dans ses propres voitures dénommées voitures postales.



En Belgique, au contraire, où les chemins de fer ont pris rapidement un grand développement, la poste a renoncé très tôt à tout transport de marchandises de quelque importance. En effet, déjà la loi postale de 1879 excluait explicitement du transport par la poste, les colis de marchandises pesant plus de 250 grammes (plus tard cette limite fut portée à 500 grammes). Par contre, un arrêté royal de la même année autorisait le Ministre des Travaux publics à faire concourir au service des colis de 5 kg et moins, les agents des postes à titre d'auxiliaires de l'Administration des chemins de fer de l'Etat, cela afin d'y faire participer toutes les localités du pays.



Et c'est ainsi que depuis 1879, le transport des petits colis jusqu'à 5 kg fut réglementé et assuré en Belgique par les chemins de fer de l'Etat avec le concours de la poste. Il continua d'en être ainsi après la création de la SNCB en 1926.

Cependant, la dénomination de colis postal, du moins pour le service intérieur, n'était pas encore née; il s'agissait toujours de petits colis de grande vitesse ou express, ou de « petits paquets jusqu'à 5 kg » et cela jusqu'en 1928 où, par arrêté royal, la poste instaura elle-même un service de petits colis jusqu'à 5 kg qu'elle dénomma tout naturellement « colis postaux ». Mais il apparut rapidement que l'existence de ces deux services parallèles était injustifiée. En 1932, la Poste et la SNCB convinrent que le transport des « colis postaux » serait dorénavant assuré par le chemin de fer avec le concours de la poste (et même des vicinaux).

C'était, en somme, l'acte de baptême du colis « postal » de la SNCB.

Quant au colis postal international — dont le poids peut aller jusqu'à 20 kg — il est né officiellement beaucoup plus tôt, à savoir en 1880, lors d'une conférence tenue à Paris par l'Union Postale Universelle (U.P.U.) qui groupe pratiquement tous les pays du monde. Il s'agit ici d'un envoi purement postal. Cependant, le fait qu'au moment de la création de ce nouveau service, le transport des petits colis de marchandises était effectué en France — comme en Belgique — par les chemins de fer et non par la Poste, fut reconnu et admis par l'Union Postale Universelle. Ceci explique que le service des colis postaux internationaux est, depuis l'origine, assuré en Belgique par le chemin de fer mais d'après les règles et les tarifs fixés par l'U.P.U.

Ajoutons qu'il en est de même en France et, partiellement, en Espagne; dans tous les autres pays du monde, ce service est assuré par la poste.

Après ce préambule historique, passons à un domaine plus pratique en définissant le colis postal ainsi que le régime auquel il est soumis. Mais comme il convient ici de faire une distinction très nette entre le colis postal du service-intérieur et le colis postal international, nous traiterons séparément ces deux catégories d'envois.

#### **COLIS POSTAL DU SERVICE INTERIEUR.**

Nous avons vu qu'il s'agit d'un petit colis d'un poids maximum de 5 kg dont la SNCB, en collaboration avec la poste et les chemins de fer vicinaux, assure le transport et la remise à domicile partout en Belgique.



Il est accepté dans les gares — y compris certaines gares vicinales — dans les bureaux de poste et même par les camions en tournée de la SNCB.

Le colis postal peut être grevé d'un remboursement ou faire l'objet d'une déclaration de valeur (dans les deux cas jusqu'à concurrence de 5000 F).

Il est soumis à une taxe forfaitaire uniforme, payable au départ, quels que soient son poids et sa destination. Cette taxe comprend la remise à domicile mais non la prise à domicile. Le colis postal est un envoi très « rapide », assimilé en quelque sorte à une lettre à la poste. En effet, la très grande majorité des colis sont livrés au domicile du destinataire, soit par le chemin de fer, soit par la poste, le jour ouvrable suivant celui de l'acceptation, avant 13 heures; seuls ceux destinés à des localités éloignées des centres de camionnage ou qui, en raison de leur faible importance, ne sont desservies par les camions que tous les deux jours, sont livrés soit après 13 heures, soit un jour plus tard. Pour arriver à ce résultat et compte tenu de l'intervention de la poste dans un nombre de cas relativement élevé, une organisation spéciale a dû être mise sur pied pour l'acheminement de ces colis dont le nombre annuel s'élève à quelque 7½ millions soit en moyenne 25.000 par jour ouvrable.

En gros, cette organisation prévoit l'acheminement des colis par l'intermédiaire de 25 centres de concentration et de distribution.

Des bureaux d'acceptation des envois aux centres de concentration, le transport s'effectue par les camions des centres routiers du chemin de fer, ou par trains de voyageurs.

Entre centres de concentration et de distribution, le transport se fait, autant que possible, par les trains de messageries à grande vitesse, circulant de nuit.

Cependant, comme le colis postal doit, en principe, atteindre son centre de distribution au plus tard le lendemain matin de l'acceptation, il sera acheminé, le cas échéant, par train de voyageurs si l'emprunt des trains de messageries ne permet pas le respect de ce délai. Bruxelles occupe, à ce sujet, une place spéciale. En effet, de la gare de Bruxelles Midi rayonnent chaque nuit une série de trains rapides à marchandises vers les lignes de Verviers, Arlon, Mons, Charleroi, Anvers et Ostende. Ces lignes atteignent plusieurs des principaux centres de distribution des colis postaux.





*Installation mécanique de Bruxelles Midi pour la manutention et le tri des colis postaux.*

(Photo Putman)

Il se concentre donc quotidiennement, en fin de journée, à Bruxelles Midi :

- une part importante des colis pour lesquels l'acheminement par trains de messageries ne donnerait pas satisfaction. Ces colis arrivent à Bruxelles Midi par trains de voyageurs (ou par camion pour ceux recueillis par Bruxelles Tour et Taxis);
- les colis acceptés dans les bureaux de poste de l'agglomération bruxelloise;
- les colis acceptés à Bruxelles Midi même.

L'ensemble de ces colis constitue environ 50% du trafic total (12 à 13.000 colis par jour, avec des pointes de 20.000).

Ces colis sont triés et chargés dans les wagons, selon leurs bureaux de destination, en l'espace de 4 à 5 heures.

A cette fin, Bruxelles Midi dispose de l'installation mécanique spéciale ci-dessus : il s'agit d'un anneau de triage et de distribution de 10 m de diamètre tournant sans discontinuer et sur lequel les colis sont amenés par un trottoir roulant. A l'intérieur de l'anneau, les agents desservant la machine saisissent

les colis au passage et les font glisser, selon leur destination (caractérisée par un numéro de lotissement) vers des bandes transporteuses, au nombre de douze. Chacune de ces bandes mène les colis vers un groupe de casiers où ils sont classés par bureau de distribution. En vue du transport proprement dit, les colis sont ensachés dans des sacs pendus à des râteliers ou placés dans des paniers (colis fragiles). Ils peuvent encore être chargés à découvert sur des tricycles.

Sacs, paniers et colis à découvert sont ensuite transférés à quai et chargés dans les wagons. Arrivés aux centres de distribution, les colis postaux sont soit remis à domicile par les camions des centres routiers, soit transmis à la poste en vue de leur distribution dans les zones que ne desservent pas les camions du chemin de fer.

Pour ce qui est de la responsabilité des transporteurs, il est intéressant de savoir que pour les colis ordinaires, elle est limitée à 500 F par kg de poids brut mais que les expéditeurs peuvent échapper à cette clause soit en déclarant la valeur de leurs colis soit en les faisant assurer.

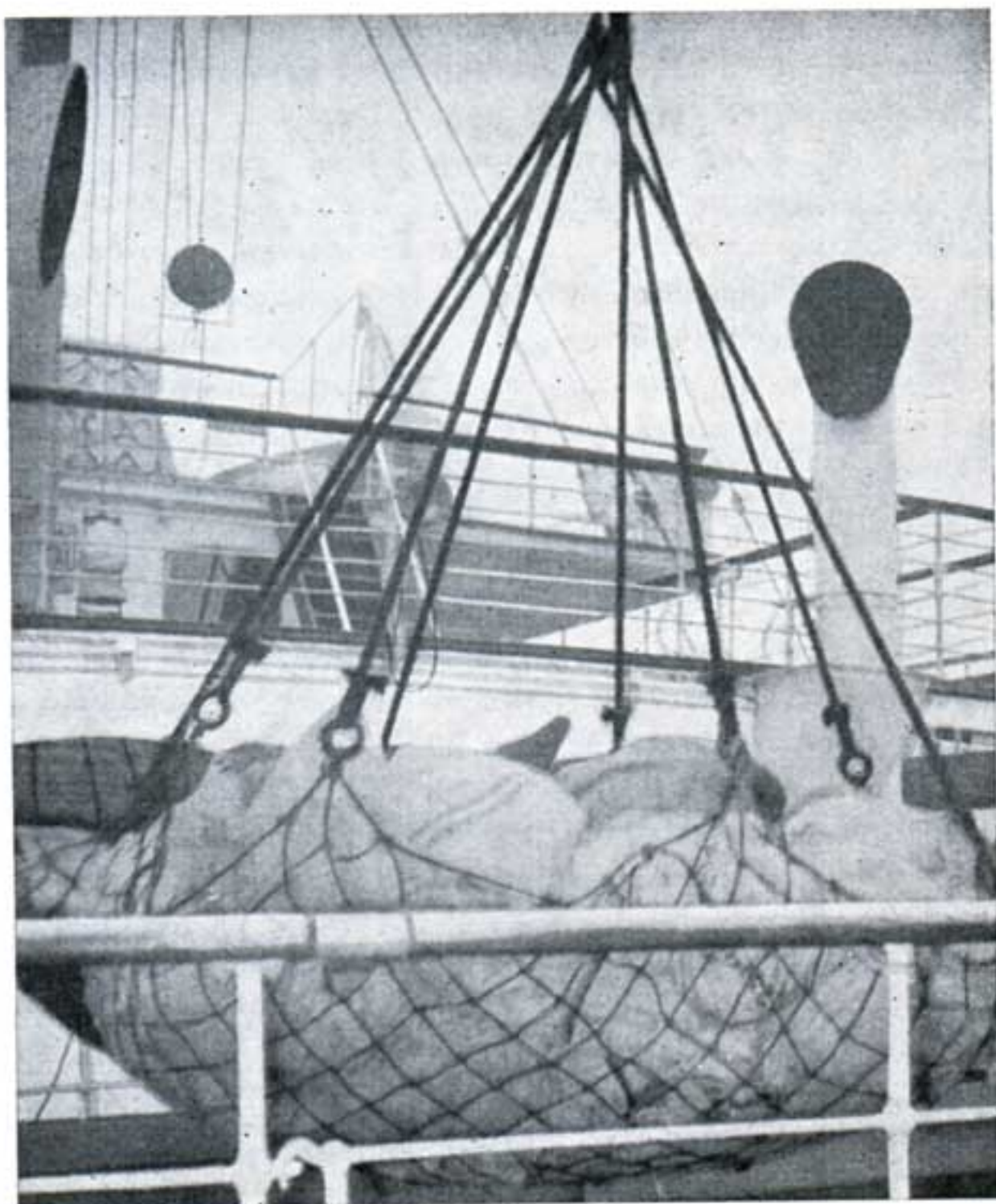


## COLIS POSTAL INTERNATIONAL.

Le colis postal international peut peser jusqu'à 20 kg, 10 kg ou 5 kg, selon les relations et peut pratiquement être expédié dans le monde entier par toutes voies de surface (terre et mer) ou par voie aérienne (colis postal avion). Il est accepté dans les gares de la SNCB mais — à l'encontre du colis postal intérieur — seulement dans les bureaux de poste des localités où il n'y a pas de gare et à condition que son poids n'excède pas 5 kg. Quant aux colis postaux-avion, ceux-ci sont également acceptés dans les bureaux de la SABENA à Bruxelles et à Anvers. Le prix de transport total jusqu'à destination, variable selon les relations, mais établi selon des bases fixées par l'U.P.U., est obligatoirement payé au départ; les droits d'entrée au pays de destination, les frais de dédouanement et de remise à domicile sont à charge du destinataire, sauf pour les colis « francs de droits » qui ne sont toutefois admis que dans certaines relations.

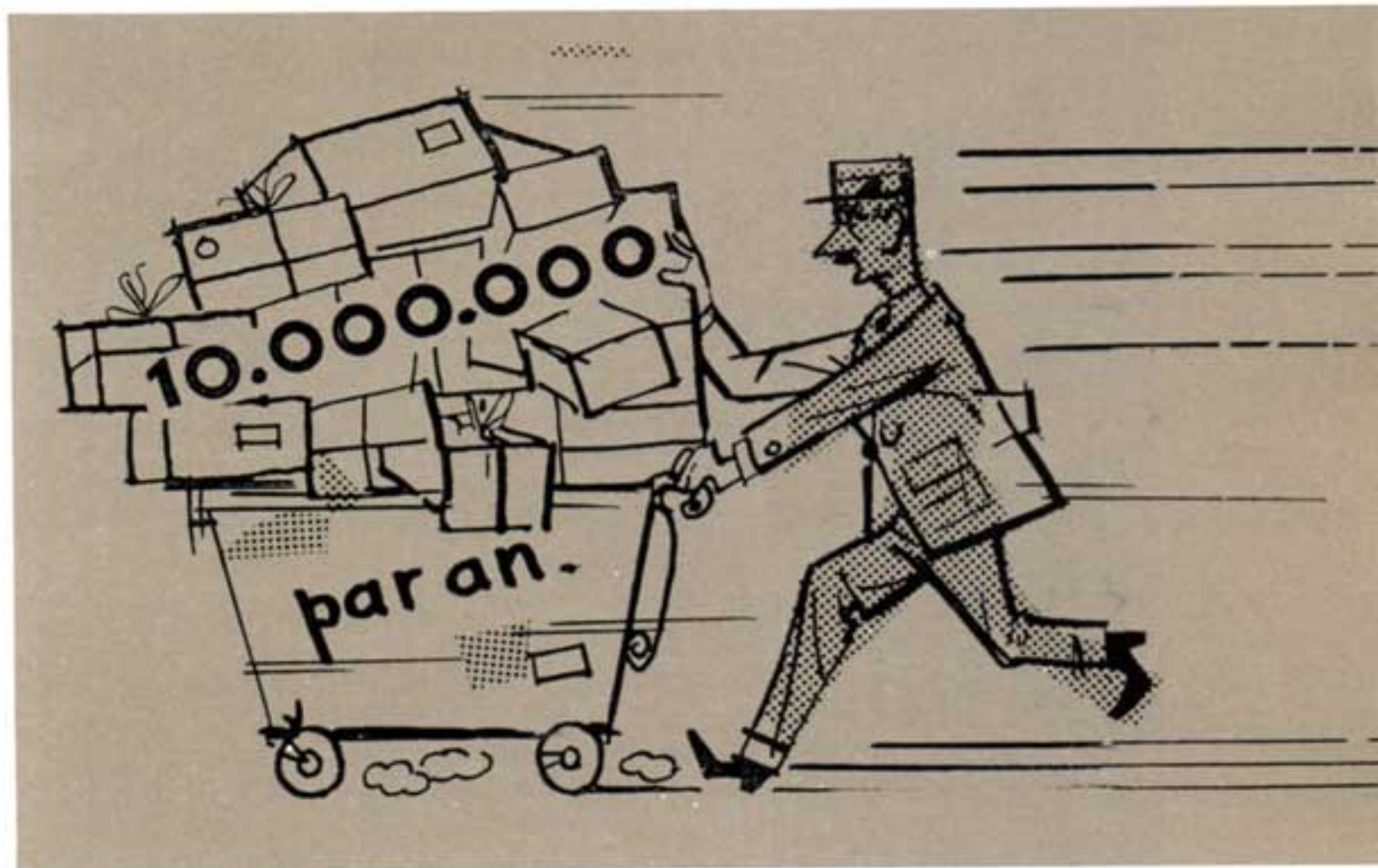
Dans des relations déterminées, les colis peuvent également être grevés d'un remboursement jusqu'à un montant prévu ou faire l'objet d'une déclaration de valeur. Cette dernière faculté revêt une importance particulière par le fait que la responsabilité des transporteurs, en cas de perte ou d'avarie, est comprise dans des limites très étroites : celles-ci varient entre 164 et 1148 F belges par colis, selon le

*Chargement au filet de sacs de colis postaux sur une malle Ostende-Douvres.*



poids de celui-ci. Cependant, les colis postaux internationaux peuvent également être assurés contre paiement d'une prime variable selon les pays de destination.

Les colis postaux internationaux sont généralement transportés par trains de messageries et non par trains de voyageurs. Ceci explique que, contrairement à la croyance générale, le transport du colis postal international n'est pas particulièrement rapide. D'ailleurs, l'Union Postale Universelle n'a prévu aucun délai de transport et, partant, aucune indemnité pour retard dans l'acheminement.



Si son voyage est assez lent, le colis postal international ordinaire est, par contre, transporté à bon compte et, pour les pays éloignés, notamment les pays extra-européens, il constitue souvent la seule formule pratique et économique d'expédition de bout en bout.

En cas d'urgence, les expéditeurs disposent du colis postal-avion qui constitue évidemment le moyen de transport le plus rapide mais qui est aussi — surtout sur les longues distances — beaucoup plus coûteux. Les colis postaux-avion sont concentrés au bureau d'échange du Bruxelles Nord qui les remet à la SABENA, pour expédition par avion.

Le nombre de colis postaux du service international traités annuellement par la SNCB s'élève à quelque 2½ millions. Si nous ajoutons à ce chiffre les 7½ millions de colis postaux du service intérieur, nous arrivons au total assez impressionnant de 10 millions de colis postaux par an. Ceci prouve à suffisance, croyons-nous, que ce service est apprécié tant par le grand public que par les expéditeurs professionnels et qu'il répond à une réelle nécessité. Pour la documentation de ceux d'entre nos lecteurs qui pourraient y être intéressés, nous faisons suivre ce texte par un tableau des prix de colis postaux internationaux ordinaires, de diverses tranches de poids, vers les principaux pays européens.



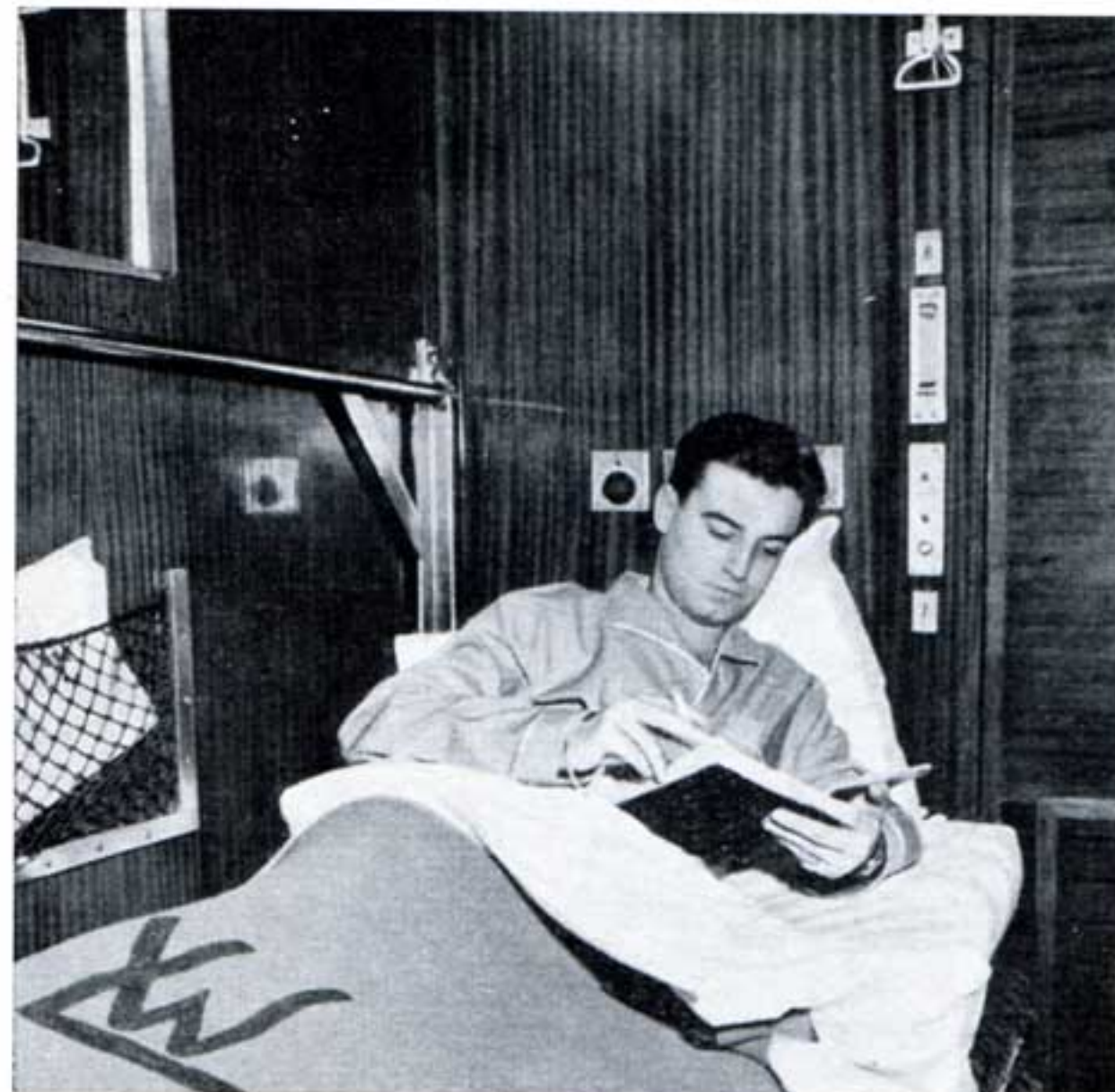
# PRIX DE TRANSPORT

(exprimés en francs belges)

**COLIS POSTAUX INTERNATIONAUX ORDINAIRES**  
de n'importe quelle localité belge vers n'importe quelle localité du pays de destination.

(Ne sont pas compris dans ces prix les frais de formalités douanières à l'arrivée (max. 1 F or) et de remise à domicile (max. 0.60 F or) = (max. 1.60 F or = 22 FB).

Destinations	1 kg	3 kg	5 kg	10 kg	15 kg	20 kg
Allemagne Fédérale	22	28	38	71	99	132
Autriche via Allemagne	36	46	59	110	143	189
France	27	35	46	81	112	148
Grèce via Allemagne	44	68	84	155	—	—
G.D. Luxembourg	19	24	32	57	73	93
Grande Bretagne	43	54	70	101	—	—
Hongrie via Allemagne	44	56	70	134	190	250
Italie via France	33	43	57	109	155	205
Italie via France-Suisse	40	52	66	130	186	246
Pays-Bas	22	28	38	71	99	132
Suisse via France	28	36	48	92	130	172
via Luxembourg	35	44	58	110	153	200
Tchécoslovaquie via Allemagne	37	47	61	113	166	222



## 1.000 KM EN UNE NUIT

Ce slogan, lancé par le Chemin de fer il y a quelques années, gagne chaque jour du terrain.

Bruxelles-Milan et Bruxelles-Salzburg ont été les deux liaisons sur lesquelles nous avons surtout attiré au début l'attention des voyageurs.

Milan et Salzburg ne sont cependant pas les seules villes européennes, accessibles en train, au départ de Bruxelles, après une nuit de repos réparateur en voiture-couche ou en wagon-lit.

Savez-vous que l'« Ostende-Vienne Express » qui quitte Bruxelles-Midi vers cinq heures et demie du soir, fait son entrée le lendemain matin, à Vienne, sur le coup de 10 heures? Et cela après avoir couvert la bagatelle de quelque quatorze cents kilomètres!

Berlin également peut être atteint en l'espace d'une nuit. L'on y débarque le matin à 7 h 40.

Une relation améliorée que nous ne pouvons certes omettre et sur laquelle nous insistons tout spécialement, c'est la relation Bruxelles-Copenhague qui sera réalisée à partir du 26 mai prochain, avec l'entrée en vigueur des horaires d'été. Les 1240 kilomètres qui nous séparent de la capitale du Danemark seront eux aussi franchis en toute quiétude, le temps d'une nuit en train. Retenez à cet égard que le « Paris-Scandinavie Express » vous amène à Copenhague vers 9 h 15.

Vous le voyez, les trains de nuit, sur de multiples itinéraires, contribuent à relier entre elles, en un temps record, nombre de grandes villes européennes.

Ajoutez à cela l'avantage inappréciable du confort des voitures-couchettes et des wagons-lits et concluez que notre formule représente la solution idéale pour vos voyages d'affaires. Une nuit de repos à 100 km à l'heure dans un hôtel roulant.

Gagnez du temps..., voyagez en dormant et atteignez, frais et dispos, le but de votre voyage après « 1 000 km en une nuit ».

*P.S. Les heures citées dans ce texte se rapportent aux horaires d'été.*





# FORMALITÉS DOUANIÈRES

## \* TARIF \*



Dans notre numéro de décembre dernier, nous vous avons entretenus, à propos des transports internationaux, de la possibilité de faire effectuer les formalités douanières par le chemin de fer. Le tarif pour l'accomplissement de ces prestations vient d'être adapté, répondant ainsi notamment à certains désirs de simplification et d'unification exprimés par la Commission Economique Européenne ainsi que par la Haute Autorité du Charbon et de l'Acier. Voici l'essentiel du tarif :

### I. A L'IMPORTATION

1. *Expéditions de détail sauf les colis postaux* (que les opérations soient effectuées à la frontière ou en entrepôt)

envois jusqu'à 20 kg	: 50 F
envois de 20 à 100 kg	: 80 F
envois de 100 à 200 kg	: 130 F
envois de 200 à 500 kg	: 160 F
envois de 500 à 1000 kg	: 220 F
envois de plus de 1000 kg	: 320 F

2. *Wagons complets* (que les opérations soient effectuées à la frontière ou en entrepôt)

- toutes marchandises en vrac, sans emballage ni arrimage, pouvant être déchargées à la pelle au grappin ou par gravité, transportées en wagons découverts non bâchés 50 F par wagon
- autres marchandises 250 F par wagon

NB.: la notion de « vérification sommaire » ou « détaillée » est supprimée. Il est prévu, en outre, des maxima par rame ou train complet homogène.

### II. A L'EXPORTATION

1. *Expéditions de détail, sauf les colis postaux* (à la frontière ou en entrepôt)

envois jusqu'à 20 kg	: 20 F
envois de 20 à 100 kg	: 30 F
envois de 100 à 200 kg	: 40 F
envois de 200 à 500 kg	: 50 F
envois de 500 à 1000 kg	: 60 F
envois de plus de 1000 kg	: 75 F

2. *Wagons complets* (à la frontière ou en entrepôt)

- toutes marchandises en vrac sans emballage ni arrimage, pouvant être déchargées à la pelle, au grappin ou par gravité, transportées en wagons découverts non bâchés 40 F par wagon
- autres marchandises 80 F par wagon

### III. EN TRANSIT

Les taxes pour les envois de détail (sauf les colis postaux) et pour les wagons complets ont été portées respectivement à 20 F par expédition de détail et 40 F par wagon.

### IV. ESCORTE DOUANIÈRE

Le transport sous escorte douanière de marchandises d'un point frontière vers un entrepôt (ou vice versa) ou encore entre deux entrepôts est désormais gratuit lorsque les formalités douanières sont accomplies par le chemin de fer. Lorsque ces formalités sont accomplies par l'expéditeur, le destinataire ou leur mandataire, le chemin de fer porte en compte la taxe due pour les formalités de transit.

### V. COLIS POSTAUX

Pour la déclaration de colis postaux à l'importation, le tarif — inchangé — est le suivant :

- colis jusqu'à 1 kg admis en franchise par la douane, comme minuties<sup>1</sup> 10 F par colis
- autres colis 17 F par colis
- colis adressés « bureau restant » à un entrepôt et dédouanés par les soins des destinataires (taxe pour remise du colis à la douane) 5 F par colis

Il n'est pas perçu de taxe pour l'accomplissement des formalités douanières à l'exportation des colis postaux.

\*\*\*

Dans le cadre de cet article consacré aux formalités douanières, rappelons pour terminer, bien que nous en ayons déjà fait part à nos lecteurs dans notre numéro de décembre dernier, que les envois à l'importation adressés à une gare autre qu'une gare-entrepôt, sont soumis désormais à une taxe forfaitaire de 200 F par wagon et de 50 F par envoi de détail lorsque l'expéditeur a demandé le dédouanement dans un entrepôt déterminé. La même règle est d'application pour les envois en provenance d'une gare autre qu'une gare entrepôt, destinés à l'exportation, et qui, en vertu d'instructions de l'expéditeur, sont acheminés via un entrepôt belge en vue de l'accomplissement des formalités douanières.

Par contre, le prix de transport est désormais calculé d'après la longueur de l'itinéraire passant par cet entrepôt, mais sans « réinscription » de l'envoi à cet endroit ni le « rebondissement » de taxe qui en résulterait<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Envois adressés à des destinataires occasionnels ne contenant pas d'articles de commerce et dont le montant des droits et taxes ne dépasserait pas 10 F.

<sup>2</sup> Nos tarifs sont dégressifs à la distance, c'est-à-dire que le prix par tonne ne croît pas proportionnellement à cette dernière. La « réinscription » de l'envoi signifie que le transport serait décomposé en deux parties :

- du lieu d'expédition jusqu'à l'entrepôt,
- de l'entrepôt jusqu'à destination.

Il est certain, eu égard à la dégression du prix à la distance, que cette solution coûterait plus cher que celle consistant à considérer l'ensemble de l'opération comme un transport unique.



# La famille "container,, se porte bien!

La preuve c'est qu'elle voyage.

Est-il meilleur indice de santé à l'époque actuelle ?

Nous faisons allusion ici aux « petits containers » des chemins de fer. Mais, ne vous y trompez pas : quoique petits, leur capacité est tout de même respectable !

Voici d'ailleurs, comme pour tout ménage qui se respecte, l'inévitable « portrait de famille ».



De gauche à droite, un container type C (contenance de 2 à 3 m<sup>3</sup>)  
un container type B (1,2 à 2 m<sup>3</sup>) et un container type A (1,0 à 1,2 m<sup>3</sup>).  
Bien entendu, comme vous l'avez compris, il s'agit d'une famille type.  
L'espèce comporte, en effet, bien des nuances.  
Pour votre documentation, nous les avons résumées dans le tableau  
suivant :



Catégories	Type A 1 m <sup>3</sup> à 1,200 m <sup>3</sup>		Type B de + 1,200 m <sup>3</sup> à 2 m <sup>3</sup>				Type C de + 2 m <sup>3</sup> à 3 m <sup>3</sup>		
	pleines	treillis	pleines	pleines	pleines	treillis	pleines	cl.-voie	pleines
Utilisables pour	tous transp.	petit bétail	isothermes pour denrées périssables <sup>(1)</sup> sables <sup>(2)</sup>		tous transp.	petit bétail	tous transports		
Long. utile int. m	1,43	1,28 <sup>(3)</sup>	1,46	1,41	1,65	0,94 <sup>(3)</sup>	2,03	1,89	2,03
Larg. utile int. m	0,83	0,78 <sup>(3)</sup>	0,92	0,87	1,05	1,02 <sup>(3)</sup>	1,05	1,10	1,05
Haut. utile int. m	0,96	0,51 <sup>(3)</sup>	1,05	1,13	1,15	0,51 <sup>(3)</sup>	1,32	1,42	1,39
Capacité m <sup>3</sup>	1,180	1	1,500	1,400	2	2	2,81	3	3
Charge approximative kg	1.240	1.225	855	1.050	1.190	1.105	1.060	1.120	1.150
Tare kg	260	275	645	450	310	395	440	380	350
Nombre compartiments	1	2	1	1	1	4	1	1	1

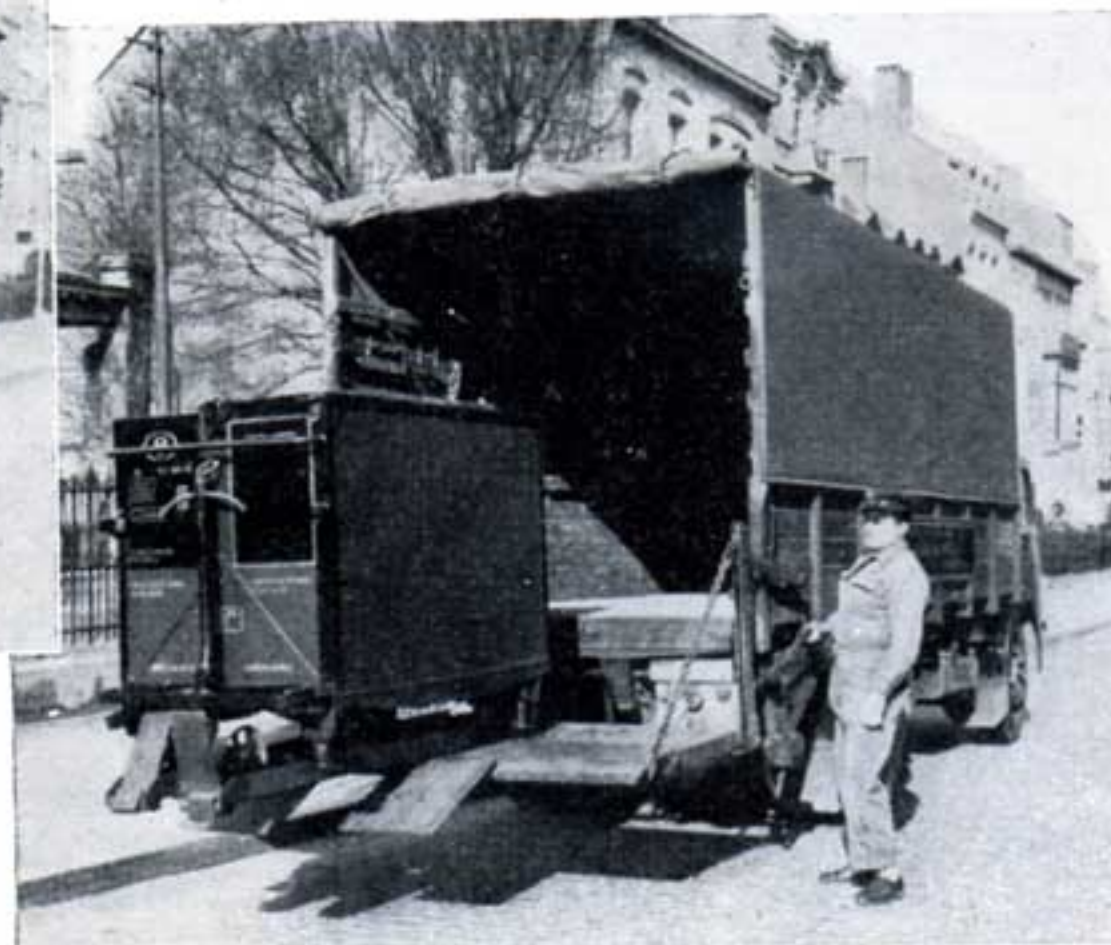
(1) La réfrigération a lieu au moyen de glace.

(toit décapot.).

(2) La réfrigération a lieu au moyen de neige carbonique

(3) Dimensions de chaque compartiment.

*Le container est une solide caisse munie de petites roues métalliques permettant son déplacement dans les installations de l'utilisateur ou son passage sur wagon ou sur camion.*



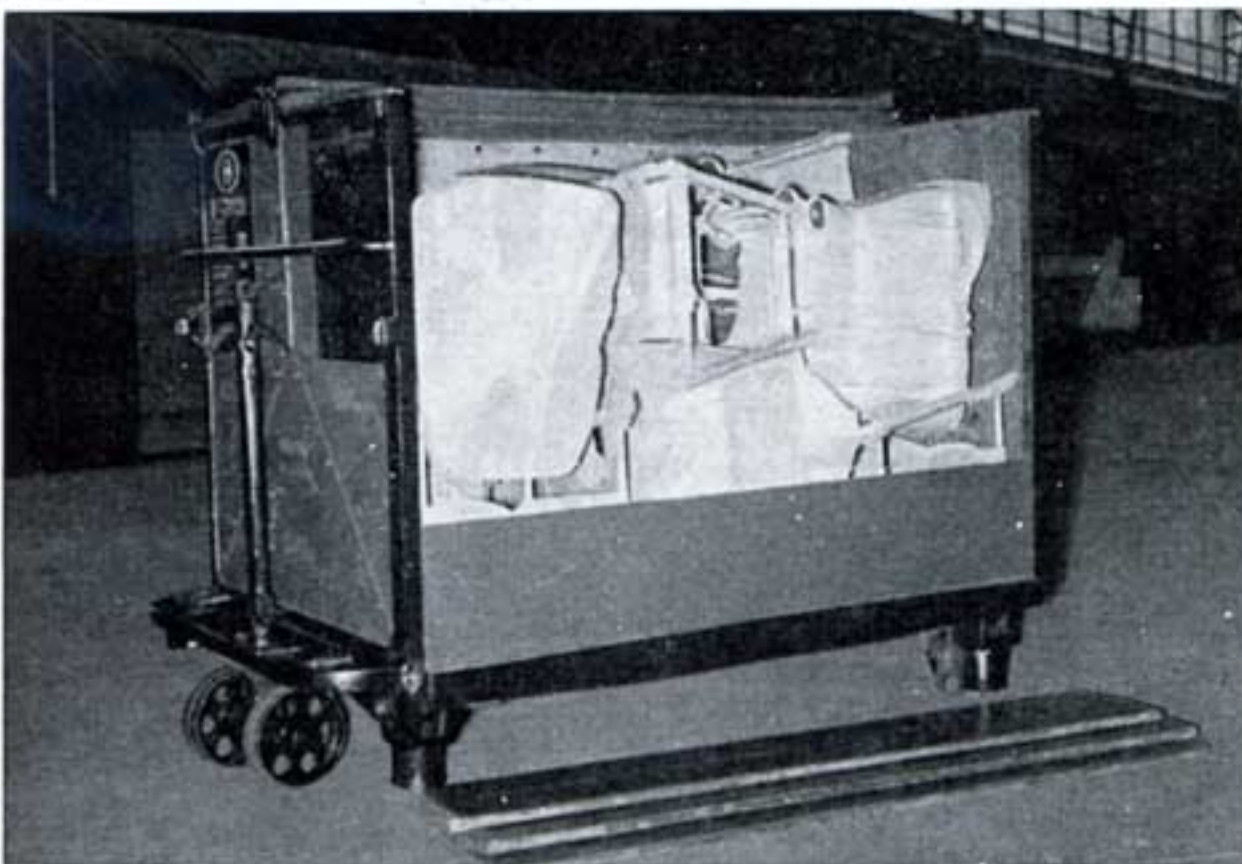
*Un dispositif hydraulique actionnant le panneau arrière de nos camions permet d'enlever les containers ou de les déposer au sol. Le container réalise le « porte à porte » intégral sans aucune manipulation intermédiaire des produits.*

(Photos Putman)





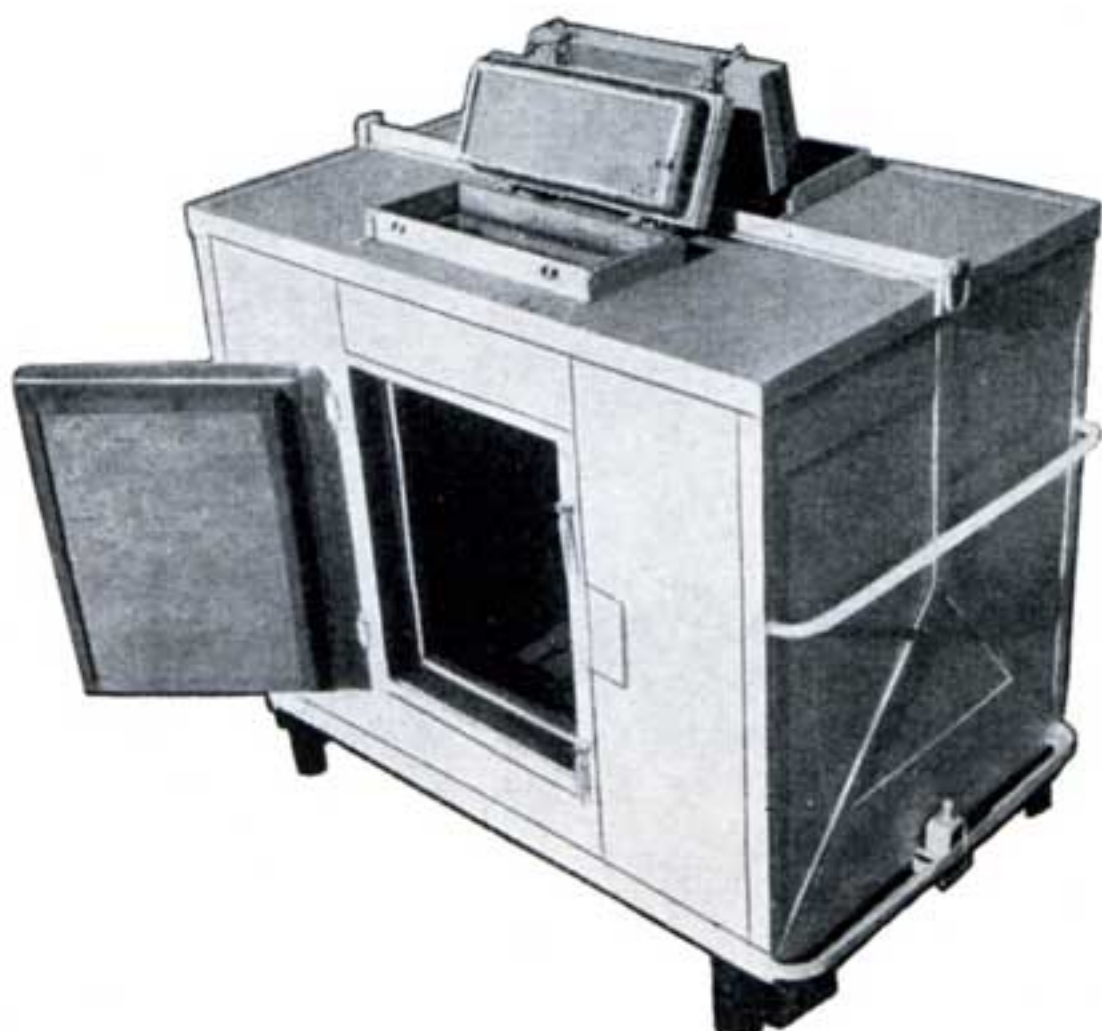
*En cours d'utilisation, les roulettes peuvent être mises hors service et le container posé sur « pattes ». Remarquez, à la partie supérieure, un des deux anneaux destinés à la manipulation éventuelle du container par engin de levage.*



*Ce qu'on peut y mettre ?  
Mais absolument tout.  
Bien entendu, le container s'indique particulièrement pour les produits fragiles. Son armature solide les protège efficacement avec un minimum d'emballage.*



*Ou pas d'emballage du tout !  
Bien souvent, un peu de paille suffira.*



*C'est probablement en container isotherme que le porcelet ci-dessus fera chez nous son ultime voyage.*



Après cet aperçu général, parlons tarifs : les containers pour envois de détail sont traités comme colis ordinaires ou express selon le tarif demandé par l'expéditeur, étant entendu que le client ne paie que pour le seul poids de la marchandise transportée, container non compris, avec cependant un minimum :

1. en service intérieur :
  - catégorie A : 200 kg par container
  - catégorie B : 400 kg par container
  - catégorie C : 600 kg par container
2. en service international :
  - catégories A, B et C : 200 kg par container.

Pour l'usage de l'engin en Belgique, il est perçu une taxe d'utilisation qui comprend la prise et la remise à domicile du container vide :

containers de 1 à 1,2 m <sup>3</sup>	60 F
containers de + de 1,2 à 2 m <sup>3</sup>	75 F
containers de + 2 à 3 m <sup>3</sup>	100 F

Des expéditions en containers peuvent être effectuées vers presque tous les pays d'Europe.

En service international, il est perçu une taxe d'utilisation valable pour le parcours total, mais variant selon le pays de destination :

Vers les pays ci-après	Catégories de containers		
	A	B	C
	F	F	F
Allemagne Occidentale (sauf Sarre)	98	131	163
Sarre	167	209	250
Allemagne D.R.	167	209	250
Autriche	167	209	250
Bulgarie	265	331	397
Danemark	167	209	250
Espagne	167	209	250
Finlande	265	331	397
France	118	148	177
Grande-Bretagne	118	148	177
Grèce	265	331	397
Hongrie	216	270	324
Italie	167	209	250
Luxembourg	82	115	148
Norvège	265	331	397
Pays-Bas	118	148	177
Pologne	216	270	324
Portugal	216	270	324
Roumanie	265	331	397
Suède	216	270	324
Suisse	167	209	250
Tchécoslovaquie	167	209	250
Turquie	314	393	471
Yougoslavie	216	270	324

Ces taxes d'utilisation ne couvrent cependant pas la prise ou la remise à domicile du container vide. En Belgique un supplément de 40 F est perçu pour l'une ou l'autre de ces opérations. A l'étranger ce supplément (éventuel) varie de pays à pays.

#### CONTAINERS DE PARTICULIERS.

Le chemin de fer agrée les containers appartenant à des particuliers et qui répondent aux normes de construction qu'il impose.

Ces containers sont soumis à un régime de prix de transport analogue à celui des containers « réseau » avec les correctifs résultant du fait qu'ils n'appartiennent pas au chemin de fer. C'est ainsi qu'il n'est naturellement pas perçu de taxe d'utilisation. D'autre part, le transport des containers vides s'effectue aux mêmes conditions que celui des emballages devant servir ou ayant servi à un transport à charge, c'est-à-dire avec une réduction de 50% sur les prix normaux.

## En une nuit avec ma voiture aux portes de l'Espagne



EN TRAIN

## AUTOS - COUCHETTES

BRUXELLES (SCHAERBEEK) - NARBONNE

Autres services pour AVIGNON - MUNICH - MILAN

Correspondances pour ROME - BRINDISI/GRÈCE



# Nouvelles Tarifaires



## TRAFIC AVEC L'AUTRICHE.

Mise en vigueur le 1.12.1962 du 3e supplément au Tarif international marchandises Autriche - Ports de mer belges.

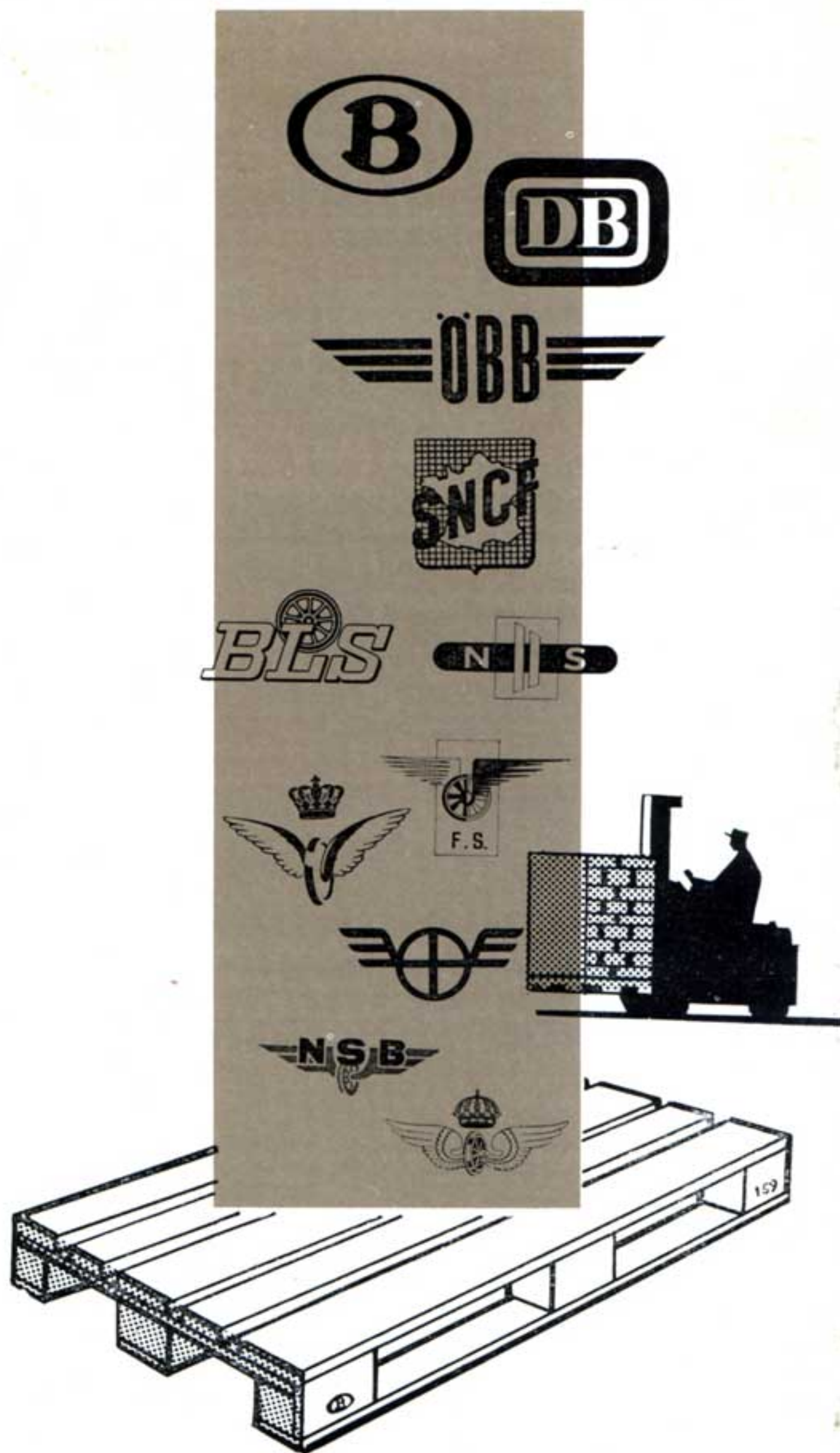
Ce supplément comporte essentiellement :  
l'insertion de nouvelles marchandises, de nouvelles relations et de nouveaux prix dans un certain nombre de tarifs spéciaux, ainsi que dans les appendices 1 et 2;  
la réédition des tarifs spéciaux 101 (Huiles minérales et produits de la distillation) et 104 (Fibres végétales).



## TRAFIC AVEC L'ITALIE.

Réédition le 1.12.1962 du Tarif international 2430 pour combustibles de la Belgique à destination de l'Italie et du tarif international 2431 pour produits sidérurgiques entre la Belgique et l'Italie.

Cette réédition tient compte de la réforme tarifaire SNCF du 1.10.62, de l'augmentation des tarifs CECA des FS du 20.7.61 et des modifications intervenues ce jour dans le tarif germano-italien. Le nouveau tarif 2430 comportera en outre des prix pour les charbons triés et concassés à Anvers et expédiés vers certaines gares italiennes.



## Pool européen des palettes "STANDARD"

Dans nos informations d'octobre 1961 nous signalions la constitution d'un pool européen des palettes « standard » auquel participaient une série de réseaux ferroviaires d'Europe.

Le réseau hollandais y prenait part également, mais uniquement pour les envois de détail. Nos collègues néerlandais nous prient d'informer nos lecteurs que les N.S. adhèrent au Pool également pour les wagons complets, depuis le 1er janvier 1963.

Pour les clients engagés par contrat d'échange de palettes (contrat pool) le trafic palettisé est possible de et vers toutes les gares hollandaises.

Cependant les clients qui ne participent pas à l'échange des palettes ne pourront pas expédier de wagons complets palettisés. Ils n'auront la possibilité d'en recevoir que dans 82 gares désignées parmi les destinations les plus fréquentes du trafic international.