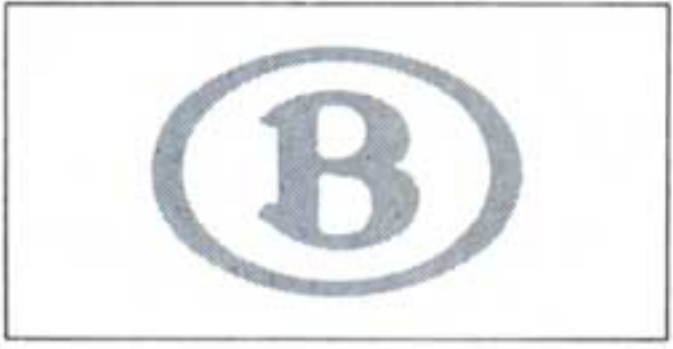


INFORMATIONS SNCF



BULLETIN DE LA DIRECTION COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER BELGES

Périodique Bimestriel - Numéro 1 - Mars 1969





Les chemins de fer se sont adaptés au transport des transcontainers. L'essentiel de la présente revue est consacré à ce problème (pages 3 à 17).

SOMMAIRE

Page	
2	M. L. Lataire, directeur général de la S.N.C.B., président de l'Union internationale des Chemins de fer.
3	Le transport des transcontainers.
4	Intercontainer.
7	Interferry.
8	Zeebrugge.
10	Anvers.
11	Les centres pour transcontainers dans le pays.
12	Les acheminements.
14	Les tarifs.
15	Données utiles.
16	Le bulletin de remise.
17	Adresses à retenir. - Conclusion.
18	Le gaspillage dans les infrastructures.
20	Les trains autos-couchettes en 1968. - Les trains autos-couchettes : réductions importantes au 1.4.1969. - Les horaires d'été 1969.
22	Insertions publicitaires: démarches irrégulières. - Gare de Lot, no de téléphone. - Les British Railways à Bruxelles. - M. Jean Maucq représentant commercial à Bruxelles. - Agence commerciale suisse à Bruxelles. - La TVA pour les envois vers la France. - Premier Bancomat à Anvers-Central.

Photos: F. Putman.

Lay-out: P. Funken.

Impr.: s.a. Omega, Anvers.

Monsieur Lucien LATAIRE, directeur général de la S.N.C.B. vient d'être appelé par l'Union internationale des Chemins de fer à la présidence, pour un terme de deux années, de ce grand organisme qui groupe tous les réseaux européens (hormis l'URSS) et plusieurs grands Chemins de fer extraeuropéens.

Déjà président de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer, la plus ancienne organisation réunissant, dans un but d'information réciproque, les représentants des Chemins de fer et gouvernements de pays répar-



tis sur tous les continents, de même que des organismes ferroviaires nationaux et internationaux, notre directeur général se voit ainsi confier une nouvelle mission internationale de la plus haute importance.

Cette désignation honore notre pays et garantit la poursuite du rôle éminent rempli, depuis plus d'un siècle, par le rail belge dans le resserrement de relations confiantes et fructueuses entre cheminots du monde entier, promoteurs traditionnels d'une coopération dynamique à l'échelle de l'humanité.

Il y a moins d'un an, il n'existait dans le pays aucun terminal ferroviaire pour containers. Aujourd'hui deux centres importants fonctionnent : Anvers, orienté plus particulièrement sur le trafic transatlantique et Zeebrugge, plus spécialisé pour le trafic britannique.

Après nos ports, nous entreprenons d'équiper nos centres industriels : le terminal de Liège doit être achevé pour la fin de l'année ; d'autres sont à l'étude.

Le trafic qui nous a été confié pendant l'année écoulée n'a pas déçu nos espérances ; mais nous comptons encore le développer dans les années qui viennent.

Déjà circulent sur les relations importantes des trains spécialisés, rapides et quotidiens.

De nouveaux tarifs ont été conçus, abandonnant des critères tradition-

nels tels que le poids et la nature de la marchandise.

Et cependant, la « révolution » des containers n'en n'est qu'à ses débuts. L'on tâtonne encore. La matière est neuve, la doctrine contradictoire et l'expérience courte. Qui plus est, les efforts doivent être coordonnés sur le plan international et on se heurte à des intérêts si pas divergents, tout au moins déphasés suivant la grandeur des réseaux et leur équipement traditionnel.

En dépit de ces difficultés la technique progresse, les investissements se multiplient, les transports s'organisent, le trafic s'accroît d'une façon relativement spectaculaire.

Le grand container normalisé s'impose chaque jour davantage. Seule, la standardisation permet un transport intégré ; seule, elle permet d'enjamber

les hiatus coûteux que sont les changements de mode de transport.

Mais il y a encore autre chose. Le container, c'est aussi bien la caisse d'un wagon pouvant être placée sur châssis routier pour les opérations complémentaires de prise et de remise à domicile que la caisse d'un camion chargée sur wagon plat pour les longs parcours entre centres de transbordement.

Il constitue donc un moyen pratique pour assurer une coordination efficace entre la route et le rail, qui peuvent se compléter en exploitant les avantages particuliers à chacun d'eux.

Ainsi, au-delà des services spécifiques qu'il peut rendre à la clientèle, le container peut, au profit de l'économie nationale, déboucher sur des solutions pratiques dans le plan plus général de la politique des transports.

*R. WEBER,
Directeur commercial.*



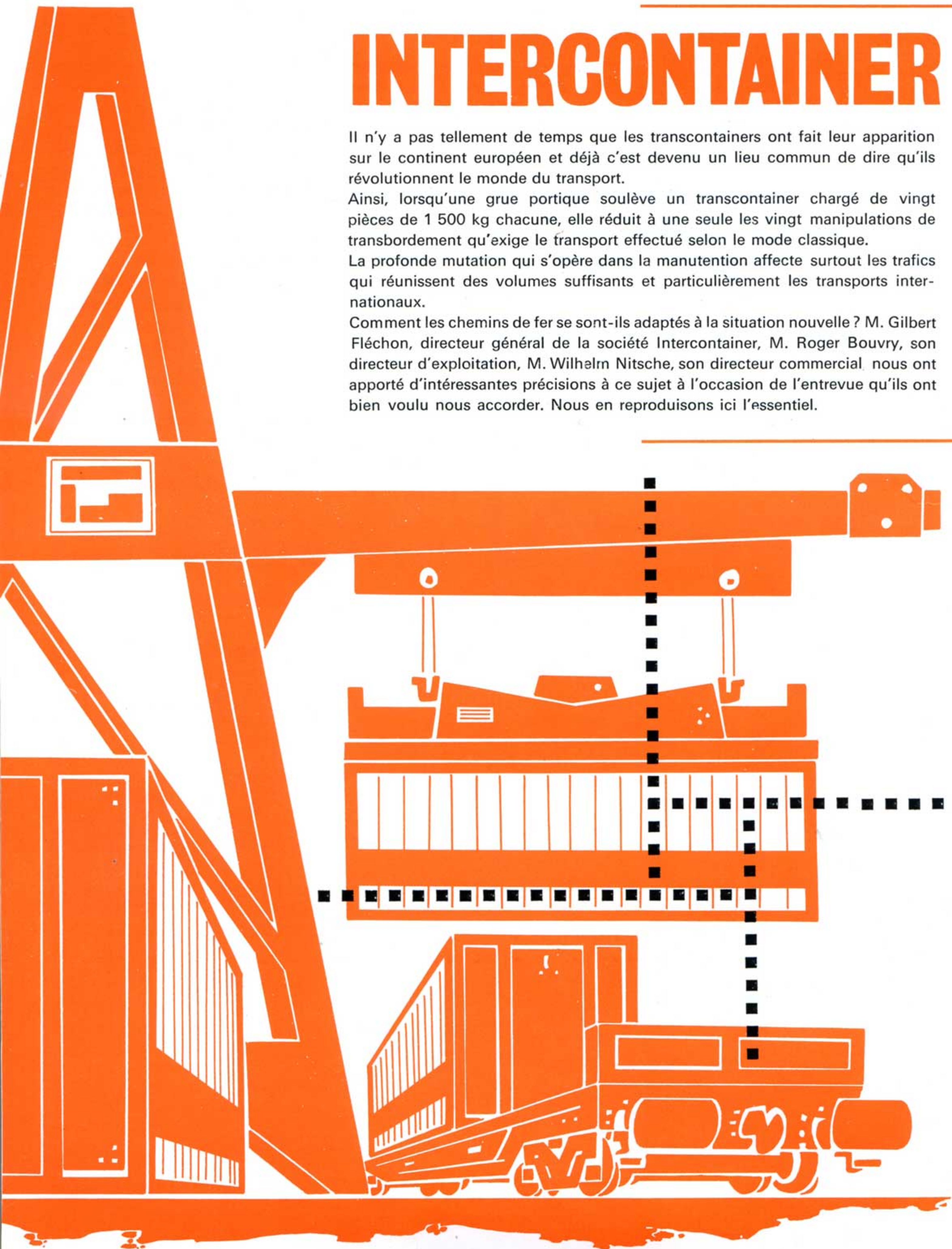
INTERCONTAINER

Il n'y a pas tellement de temps que les transcontainers ont fait leur apparition sur le continent européen et déjà c'est devenu un lieu commun de dire qu'ils révolutionnent le monde du transport.

Ainsi, lorsqu'une grue portique soulève un transcontainer chargé de vingt pièces de 1 500 kg chacune, elle réduit à une seule les vingt manipulations de transbordement qu'exige le transport effectué selon le mode classique.

La profonde mutation qui s'opère dans la manutention affecte surtout les trafics qui réunissent des volumes suffisants et particulièrement les transports internationaux.

Comment les chemins de fer se sont-ils adaptés à la situation nouvelle ? M. Gilbert Fléchon, directeur général de la société Intercontainer, M. Roger Bouvry, son directeur d'exploitation, M. Wilhelm Nitsche, son directeur commercial, nous ont apporté d'intéressantes précisions à ce sujet à l'occasion de l'entrevue qu'ils ont bien voulu nous accorder. Nous en reproduisons ici l'essentiel.





M. Gilbert Fléchon,
directeur général.

M. Roger Bouvry,
directeur d'exploitation.



M. Wilhelm Nitsche,
directeur commercial.

UNE SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE FERROVIAIRE

M. FLECHON :

Intercontainer est une société coopérative ferroviaire.

L'Union Internationale des Chemins de fer a compris tout de suite l'importance de l'arrivée des transcontainers sur le marché des transports. Elle a créé, le 5 décembre 1967 déjà, une société ferroviaire internationale pour le transport des transcontainers, la société INTERCONTAINER. Il s'agit d'une coopérative de droit belge dont le siège social est à Bruxelles et dont la direction générale et le siège d'exploitation sont situés à Bâle.

LES PARTICIPANTS

M. FLECHON

Quinze administrations ferroviaires y participent. Elles représentent la Grande-Bretagne, la Suisse, l'Allemagne fédérale, l'Allemagne de l'est, l'Italie, le Danemark, la Suède, les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, l'Irlande, l'Espagne, la Hongrie, l'Autriche et la France.

La Société Interfrigo, elle-même filiale de 17 administrations ferroviaires, est aussi membre d'Intercontainer.

Les Chemins de fer yougoslaves, norvégiens et portugais ont fait officiellement acte de candidature et d'autres réseaux ont manifesté leur intérêt pour une adhésion.

En fait tous les pays intéressés au trafic par transcontainers ont adhéré à l'entreprise et ceux que l'on n'y trouve pas occupent géographiquement une position excentrique, en sorte qu'il n'y a pas de solution de continuité dans l'organisation matérielle « sur le terrain ».

M. NITSCHÉ :

Cette société ne représente ni plus ni moins que les chemins de fer eux-mêmes, sous forme d'un organisme commercial européen unique disposé tout autant que les diverses administrations, prises individuellement, à travailler avec les auxiliaires de transport. Aussi ne fournit-elle les prestations terminales qu'aux clients qui les demandent.

Intercontainer apparaît comme un grossiste achetant aux chemins de fer leurs services sous forme de trains complets ou de rames, de façon à obtenir des prix de traction aussi réduits que possible, ce grossiste revendant ensuite, en demi-gros ou en détail, ces services aux utilisateurs. Les intermédiaires de transport pourront, en fonction du volume de trafic qu'ils apportent, bénéficier de conditions plus avantageuses qu'un expéditeur isolé.

LA REPRÉSENTATION COMMERCIALE DANS LES DIFFÉRENTS PAYS

M. NITSCHÉ :

La représentation commerciale et opérationnelle d'INTERCONTAINER est assurée :

— par l'administration du chemin de fer elle-même, comme c'est le cas par exemple en Allemagne (D.B.), au Luxembourg, en Hollande, ou

— par une société différente, dans la plupart des cas une filiale du chemin de fer, laquelle ajoute à ses attributions la tâche de représentation d'INTERCONTAINER, par exemple INTERFERRY en Belgique, la Compagnie Nouvelle de Cadres (CNC) en France, CEMAT en Italie.

UN INTERLOCUTEUR UNIQUE

M. NITSCHÉ :

Intercontainer peut être considéré comme l'agence commerciale commune des administrations ferroviaires intéressées. Celles-ci lui ont délégué des pouvoirs commerciaux réels.

Les contacts commerciaux avec la clientèle sont entretenus en premier lieu par les représentants commerciaux. Pour bien pouvoir remplir leur fonction, les représentants d'INTERCONTAINER disposent d'une compétence assez large. Cette organisation décentralisée améliore la souplesse d'INTERCONTAINER et simplifie les contacts avec la clientèle en lui présentant sur place un interlocuteur unique et compétent.

UN SERVICE DE TRANSPORT COMPÉTITIF

M. BOUVRY :

Réduction du coût de la manutention, gain de temps considérable — quatre minutes suffisent pour transférer 30 tonnes sur un wagon — ces avantages qu'offre l'emploi des transcontainers entraînent un abaissement sensible du coût du transport. Le temps joue ici un rôle important dans la réalisation des économies.

Les chemins de fer se devaient donc d'organiser le transport des transcontainers avec le souci d'en faire un service rapide. Aussi l'objectif d'INTERCONTAINER est-il de promouvoir sur le plan européen un réseau de trains directs circulant en navette entre grands centres, trains programmés, rapides, fréquents, sans triages intermédiaires, offrant des prix attractifs à un niveau qu'autorise la technique du train complet.

INTERCONTAINER

M. NITSCHÉ :

Dans ce même dessein d'activer le transport des transcontainers, INTERCONTAINER a prêté une attention toute spéciale au problème de la prise et de la remise à domicile. Soucieuse d'offrir un service de porte à porte, elle entend ne pas limiter les avantages du service complet aux seuls clients qui disposent d'un embranchement ferroviaire, mais en faire bénéficier aussi les clients non raccordés. Elle utilise à cet effet les services d'enlèvement et de livraison à domicile organisés autour des « terminals » par les réseaux eux-mêmes (chemins de fer fédéraux allemands par exemple) ou par les représentants d'INTERCONTAINER (Interferry en Belgique, CNC en France, etc.).

LES GRANDS AXES DE TRAFIC

M. BOUVRY :

Voici les grandes relations desservies actuellement dans chaque sens :

- Amsterdam - Rotterdam - Milan, 5 liaisons par semaine ;
- Zeebrugge - Anvers - Milan, 6 liaisons par semaine en correspondance avec les navires porte-containers spécialisés Harwich - Zeebrugge des Chemins de fer britanniques ;
- Londres - Paris, 5 liaisons par semaine ;
- Zeebrugge - Anvers - Rotterdam - Amsterdam (TEZ), 5 liaisons par semaine ;
- Rotterdam - Francfort - Mannheim - Stuttgart (Delta-Express), 3 fois par semaine.

Ces services desservent tous des ports de mer. Cela résulte du fait que les compagnies maritimes ont été les premières à se servir des transcontainers. Cependant, on peut déjà prévoir que leur utilisation s'étendra progressivement au trafic continental entre centres industriels et centres de consommation. Le réseau des relations se développera à mesure qu'apparaîtront les gares terminales (spécialement équipées pour le trafic des transcontainers).

Au nombre d'une cinquantaine, à l'heure actuelle, elles passeront selon toute vraisemblance à plus de cent vingt vers la fin de l'année.

LES FREIGHTLINERS

M. BOUVRY :

Après avoir atteint un développement suffisant certains trafics peuvent justifier la mise

en service de trains directs spéciaux composés de rames indivisibles, circulant en navette. Les chemins de fer britanniques ont adopté pour ce genre de trains, qu'ils dénomment Freightliners, le système de rames indivisibles de cinq wagons spéciaux reliés entre eux par un couplage fixe et ne portant les appareils de choc et d'attelage classiques qu'aux deux extrémités de la rame.

Il ne faut pas nécessairement importer le procédé tel quel sur le continent. On en retiendra surtout le principe ; ses applications peuvent varier selon les circonstances et l'importance des besoins.

UN MATERIEL SPECIALISE

M. BOUVRY :

Pour des raisons d'efficacité, INTERCONTAINER vise à constituer rapidement un parc de wagons spécialisés porte-containers.

— ceux-ci sont pourvus de fixations qui permettent le calage instantané et sûr des divers transcontainers, ce qui accélère les opérations et contribue aussi à la sécurité du transport ;

— ils sont constitués des seuls éléments indispensables à leurs fonctions et peuvent donc se présenter sous une forme simplifiée. Leur tare en est réduite d'autant au profit d'un accroissement de la charge utile ;

— en outre, de construction actuelle, ils bénéficient des derniers perfectionnements de la technique, notamment quant à leur dispositif de freinage et à leurs organes de roulement. Ils peuvent en conséquence être incorporés dans les trains de grande vitesse. Par contre, l'exploitation d'un parc de transcontainers ne constitue pas un objectif à court terme pour INTERCONTAINER, compte tenu de la quantité de containers de compagnies maritimes en circulation, des programmes de construction prévus par certaines administrations ferroviaires ou leurs filiales et des possibilités de location. Sur la base de l'évolution du trafic continental il sera décidé ultérieurement de l'opportunité d'acquérir un parc de transcontainers et d'en fixer les caractéristiques et l'importance.

En revanche, pour ce qui a trait au transcontainers frigorifiques la société INTERFRIGO¹ vient de lancer un programme d'acquisition de 81 unités de 40 pieds, dont les premières sont livrables au printemps 1969 et de 108 unités de 20 pieds. Il faut noter que le transport en transcontainers sous régime de température dirigée, est de la compétence

exclusive d'INTERFRIGO. Cette dernière utilisera les services d'INTERCONTAINER en matière d'acheminement, de manutention et de transports terminaux.

CONCLUSIONS

M. FLECHON :

Intercontainer fait œuvre de novateur dans le trafic ferroviaire international. En effet pour la première fois dans leur histoire, les chemins de fer européens, sur une base géographique très large, puisqu'elle inclut des pays de l'Europe de l'est aussi bien que de l'ouest, ont décidé de déléguer à une société commune de très larges responsabilités commerciales.

Cet exemple, qui démontre le facteur d'intégration que représente le transcontainer, fait aussi entrevoir le rôle que peut jouer le chemin de fer dans un système de transport moderne et la mission d'avant-garde qu'il remplit en adaptant progressivement ses structures aux progrès de la technique.

Pour pouvoir jouer ce rôle le mieux possible, Intercontainer doit connaître tous les éléments qui conditionnent la réussite des services qu'elle offre maintenant et pourrait offrir dans l'avenir.

C'est pourquoi la société Mc Kinsey and Co, firme de « Management consultant » de réputation mondiale, vient d'être chargée par Intercontainer d'élaborer pour son compte une étude de marché et une étude économique approfondies.

La société Mc Kinsey and Co, quant à elle, dispose déjà d'une large expérience dans le domaine de l'économie des transports par transcontainers. On peut à cet égard, rappeler l'intérêt soulevé par son rapport pour le British Transport Docks Board publié en juin 1967 et mentionner l'étude effectuée en 1968 pour les British Railways en vue de l'établissement d'un service par transcontainers entre la Grande-Bretagne et l'Irlande. Par leur décision de faire entreprendre cette étude, couvrant 15 pays européens et leurs échanges avec le reste du monde, Intercontainer et, à travers Intercontainer, les chemins de fer européens qui en sont membres manifestent leur détermination de prendre la place qui leur revient dans le marché des transports internationaux sur la base d'une organisation rationnelle et économique.

¹ Interfrigo : filiale bien connue des chemins de fer, spécialisée dans les transports internationaux sous régime du froid.

INTERFERRY S.A.



M. A. Schoeters
administrateur-
délégué à la
S.A. Interferry.

— M. Schoeters, pourriez-vous nous dire quelques mots des objectifs d'Interferry ?

La Société belge de transports routiers et intercontinentaux, S.A., en abrégé Interferry, a été fondée le 1.11.1966 par la S.N.C.B. et par la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats.

D'une part, Interferry exploite un trafic par semi-remorques roll-on roll-off et par trans-containers de et vers l'Angleterre, et d'autre part, et c'est là notre activité principale, nous avons organisé en Belgique un réseau de bureaux de transport routier; enfin, Interferry est le représentant pour la Belgique de la nouvelle société ferroviaire internationale « Intercontainer ».

— Quel est le rôle d'Interferry en tant que représentant d'Intercontainer pour la Belgique ?

La société Intercontainer a reçu des chemins de fer le mandat de gérer les envois internationaux par transcontainers. En tant que représentant d'Intercontainer pour la Belgique, Interferry est par conséquent chargé de la prospection commerciale ainsi que de la gestion des envois internationaux par transcontainers.

— Cela signifie-t-il qu'un client désireux de transporter par transcontainer doit s'adresser aux services d'Interferry ?

Il en est bien ainsi. Evidemment, les services de la S.N.C.B., tels que les bureaux de renseignements, les agences commerciales ou

la Direction Commerciale, communiqueront aux clients les prix des tarifs, mais pour la conclusion de contrats particuliers et l'exécution pratique du transport, le client devra s'adresser aux services d'Interferry.

— Y a-t-il des formalités particulières à observer par les clients ?

Les formalités sont réduites au strict minimum. Le contrat avec le client peut, le cas échéant, être conclu par téléphone et confirmé par lettre ou télex.

Au moment de la remise au transport le client remplit un « Bulletin de remise » (voir page 16). Le client ne remplit pas la lettre de voiture ferroviaire, cette tâche incombe à Interferry étant donné que pour le trafic qu'elle gère, la société Intercontainer est en même temps expéditeur et destinataire en lettre de voiture.

— Ne craignez-vous pas que les maisons d'expédition, dans le but de garder le secret commercial de leurs opérations, préfèrent traiter directement avec les chemins de fer plutôt qu'avec une société filiale ?

L'expérience nous démontre que tel n'est pas le cas et de toutes façons ces craintes seraient absolument sans fondement.

Nous ne demandons, en effet, pas de communiquer à Intercontainer ou Interferry le nom des clients de ces maisons d'expédition et, d'autre part, Intercontainer et Inter-

ferry traiteront les problèmes commerciaux avec le sérieux et l'impartialité qu'on est en droit d'attendre de filiales ferroviaires de sorte que le secret commercial des opérations sera totalement garanti.

— Comment s'effectue le paiement des frais de transport ?

Sur le « Bulletin de remise » le client précisera si les frais sont à encaisser par Intercontainer au départ ou à l'arrivée. Les « Bulletins » seront ensuite, par nos soins, transmis à la comptabilité d'Intercontainer à Bâle que établira les factures soit à charge du client-expéditeur, soit du client-destinataire d'après les conventions convenues entre eux.

— En fait donc, au moment de la remise du container au transport, le client ne doit rien payer même s'il prend les frais de transport à sa charge ?

C'est bien exact. En règle générale la facture de Intercontainer sera présentée au client 15 jours après l'expédition.

Le client pourra de la même manière acquitter les frais de grue dans les centres terminaux et éventuellement, les frais pour les opérations de douane ou pour les prestations de traction routière de prise ou de remise à domicile. Intercontainer se charge, en effet, à la demande du client, d'établir un prix « door to door » et fournit dans ce cas un service complet à la clientèle.



le port de Zeebrugge



Comme c'est le cas pour les autres ports belges, la S.N.C.B. participe très intimement aux activités du port de Zeebrugge

A cet effet, elle dispose d'une gare de formation, située en retrait du port et pour laquelle des études d'extension sont en cours. Cette gare de formation est reliée par des voies spéciales aux quais situés sur le môle, à la minque aux poissons, ainsi qu'aux deux sièges d'exploitation de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, dans laquelle la S.N.C.B. a un intérêt majoritaire et qui concernent, d'une part, le service des ferry-boats entre Harwich et Zeebrugge et d'autre part, le terminal pour containers qui a été mis en exploitation le 19 mars 1968.

Du fait de l'existence du service des ferry-boats reliant Zeebrugge à Harwich, la participation de la S.N.C.B. à l'exploitation du port de Zeebrugge revêt même un caractère très particulier en ce sens que, grâce à ce service, le trafic ferroviaire entre le réseau des chemins de fer britanniques et ceux des chemins de fer continentaux est rendu possible sans discontinuité. A cet effet, quatre navires d'une capacité de 4.000 T sont mis en ligne, comportant chacun notamment 300 mètres de voies de chemin de fer. Ces navires font toutes les 24 heures la navette aller et retour entre les deux ports, et circulent même les samedis et les dimanches.

Depuis sa création, il y a 43 ans, ce service de ferry-boats a connu un succès progressif ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, indiquant les tonnages transportés durant les 10 dernières années.

1958:	239.000 T
1959:	254.000 T
1960:	276.000 T
1961:	275.000 T
1962:	301.000 T
1963:	314.000 T
1964:	349.000 T
1965:	355.000 T
1966:	321.000 T
1967:	365.000 T
1968:	390.000 T

Il offre un intérêt tout particulier aux expéditeurs devant assurer le transport de marchandises de valeur, de produits périssables et de pièces pondéreuses ou de grandes dimensions.

Il supprime en effet les manutentions dans les deux ports, permet des économies d'emballage, élimine pratiquement les risques de vol et d'avarie et réalise un acheminement très accéléré sur la totalité de la chaîne de transport.

Ce sont précisément ces avantages qui ont été à la base de l'avènement des transcontainers de grande dimension, lesquels connaissent un essor spectaculaire, spécialement lorsque la chaîne de transport comporte un parcours maritime.

Il est incontestable que, pour l'armateur, le navire porte-containers offre un avantage de prix de revient sur le ferry-boat, étant donné qu'à capacité égale, le porte-containers peut assurer trois fois plus de trafic que le ferry-boat. Par contre, l'exploitation des « containerships » exige des investissements considérables dans les ports d'attache (portiques et autres installations terminales appropriées). Il y a lieu de tenir compte aussi du fait que toutes les marchandises ne sont pas « containérisables » et qu'à cet égard les ferry-boats sont capables de prendre toutes les marchandises, quels que soient leur poids et leurs dimensions.

C'est la raison pour laquelle, la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats en accord avec les chemins de fer britanniques, a décidé, il y a deux ans, que tout en maintenant intégralement le service des ferry-boats existant, il était indispensable de créer un nouveau service journalier de « containerships » entre Harwich et Zeebrugge. A cet effet, les deux partenaires ont construit dans les deux ports un terminal pour containers, comportant une infrastructure et des portiques permettant d'assurer le déchargement et le chargement de 20 à 30 containers à l'heure. Ce rythme de manutention permet aux « containerships » Sea Freightliner I et II de faire un voyage aller et retour en 24 heures.

Avec ces deux navires, la capacité de la nouvelle ligne est de 300 containers par jour dans chaque sens.

Signalons que la disposition du terminal de Zeebrugge est jusqu'à présent unique en Europe: du fait de l'installation de quatre voies de chemin de fer et d'une chaussée sous l'aire d'action des portiques, soit sur une largeur de 53 mètres, le transbordement direct du wagon sur remorque routière ou vice versa est la règle, tandis qu'en général ce travail se fait en deux mouvements dans les autres centres terminaux. Le dispositif adopté à Zeebrugge est donc de nature à permettre un transbordement et une réexpédition très accélérés. Ajoutons que le mouvement des wagons sous les portiques est réglé par un système de poussage, télécommandé directement par le grutier, ce qui a permis de limiter à six unités le personnel nécessaire au transbordement du navire.

Malgré le travail journalier intensif que requiert le service Zeebrugge-Harwich, le terminal pour containers de Zeebrugge est à même de desservir d'autres lignes.

C'est ainsi que depuis le mois d'avril 1968, il sert de point de transbordement à une ligne de navires porte-containers assurant le service entre Zeebrugge et Helsinki, pour laquelle la firme Freyman et Van Loo agit comme agent maritime.

Etant donné son succès croissant, il est prévu que cette ligne sera assurée par deux navires porte-containers en février prochain, ce qui permettra d'organiser une escale par semaine et de desservir également la Suède.

Les résultats d'exploitation du nouveau terminal répondent pleinement aux espérances.

Au rythme de son développement actuel l'on peut escompter que le trafic doublera en 1969 et, ce qui est encourageant et symptomatique, l'on constate que le transport maritime des transcontainers n'a guère de répercussion sur l'évolution du trafic traditionnel par ferry-boats.



S.B.A.

S.B.A. FERRY

INTERFERRY
BELGIUM
TIR

MAT

LE TERMINAL POUR CONTAINERS DE LA S.N.C.B. A ANVERS

Il n'a pas fallu deux ans pour qu'Anvers, port conventionnel, devienne « le » port européen par excellence pour le trafic des transcontainers. Son équipement à cet égard est unique: sept grues portiques d'une force de levage de 35 à 50 tonnes constituent le moteur de six installations terminales, placées en bordure de 5,5 km de quais profonds. Au total une superficie de 125 ha à proximité de la septième darse.

Installation récente, installation moderne donc où l'organisation a été minutieusement étudiée. On y a poussé au maximum la normalisation (à titre d'exemple, un seul écartement des rails de roulement des grues portiques a été admis) de façon à permettre les substitutions nécessaires en cas de défaillance. Il en résulte que l'attente pour l'accostage des navires est toujours réduite au minimum.

De plus, Anvers bénéficie d'une position tout à fait privilégiée. D'un côté, son port est situé à moins de 100 miles de la route maritime la plus fréquentée du monde et de l'autre il occupe un point avancé à l'intérieur même des terres, au cœur d'une zone industrielle jeune mais importante, desservie comme le port par un réseau de communications complet, vers un arrière-pays, auquel le rail donne des dimensions continentales.

Les chemins de fer belges ont en effet aménagé leur propre gare terminale pour containers au plein centre de ces installations, entre la sixième et la septième darse.

En voici la fiche technique:

- 2 voies (et bientôt quatre) de 400 m de longueur utile;
- une grue portique sur rails d'une force portante utile de 30 tonnes enjambant les quatre voies et surplombant la cour sur une portée de 9 m;
- une aire bétonnée de 45 m sur 400 m pour le transbordement et le stockage, où plus de 200 containers peuvent être entreposés;



- un pont à peser routier;
- un bâtiment de service avec poste de dédouanement;
- un parc à containers tout au long de l'installation.

La grue portique est équipée d'un cadre (spreader) télescopique permettant la manutention de transcontainers de formats normalisés, ISO de 20 à 40' à l'aide de verrous tournants (twistlocks). Le « spreader » est aussi pourvu d'élingues et de crochets pour la manutention des containers ISO de 10' et de containers non ISO de 10 à 40'.

La hauteur de levage est de 8.15 m.



L'ÉQUIPEMENT DE CENTRES POUR TRANS- CONTAINERS DANS LE PAYS

Le transport des transcontainers est à l'origine un trafic maritime. C'est par les ports que les transcontainers se sont introduits sur le continent. Aussi la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a-t-elle procédé par priorité à l'adaptation de ses installations à Zeebrugge et à Anvers. De cette façon les têtes de pont ont été mises en place qui assurent la continuité du transport mer-continent au profit de l'hinterland de nos ports.

Mais outre ce trafic maritime avec ses prolongements continentaux au-delà de nos frontières, on peut prévoir un réseau de courants purement terrestres. C'est pourquoi, en deuxième phase, la S.N.C.B., a décidé d'équiper pour le trafic des transcontainers les gares de certains grands centres de production et de consommation.

En attendant que l'agglomération bruxelloise soit équipée d'un terminal complet, la grue portique existante de la gare de Bruxelles Tour et Taxis, au centre de la ville, a été pourvue d'un cadre avec élingues adapté aux containers de 10' à 40'. Cette grue peut porter une charge de 27 tonnes ce qui satisfait provisoirement aux exigences de la clientèle.

Les commandes sont passées pour l'équipement de la gare de Bressoux qui doit assurer la desserte de l'agglomération liégeoise.

La S.N.C.B. développera progressivement la même action pour d'autres régions du pays.

Quatre mouvements peuvent être imprimés aux transcontainers :

— le premier, parallèlement aux voies, par déplacement du portique sur rails à la vitesse de 60 mètres/minute ;

— le deuxième, perpendiculairement aux voies, par le déplacement du chariot à la vitesse de 20 mètres/minute ;

— le troisième, verticalement ; c'est le mouvement d'élévation et d'abaissement des charges, à la vitesse de 14 mètres/minute ;

— enfin un mouvement de rotation de 360°, qui permet de placer les transcontainers sur les véhicules quelle que soit leur position.

Les containers sont chargés sur des wagons spécialisés ou sur des wagons plats normaux.

Le « terminal » est desservi par des trains réguliers vers Zeebrugge, Rotterdam, Amsterdam, Aachen, Bâle, Milan et Paris avec correspondances rapides vers tous les centres importants en Angleterre et sur le continent.

Il est d'ailleurs raccordé directement, par des voies ferrées, aux voies principales et aux quais maritimes. Raccordé aussi par d'excellentes routes à ces mêmes quais et aux autoroutes, le « terminal » des chemins de fer à Anvers peut servir par le rail et par la route de point de départ ou de destination d'un trafic continental de transcontainers.

TRAINS DE CONTAINERS AU DEPART DE GRANDE-BRETAGNE, D'ANVERS ET DE ZEEBRUGGE

départs tous les jours
sauf le dimanche

Grande-Bretagne	Birmingham Lawl. StR.	15	•
Heures de départ	Cardiff	14	•
Jour A-1 •	Edinburgh	20	••
Jour A-2 ••	Glasgow	20	••
	Hull	19	••
	Leeds	24	••
	Liverpool	11	•
	London (Stratford)		
	Intern. Freight Terminal	18	•
	Manchester	11	•
	Newcastle	22	••
	Cheffield	22	••
	Southampton	12	•
	Stockton	20	••

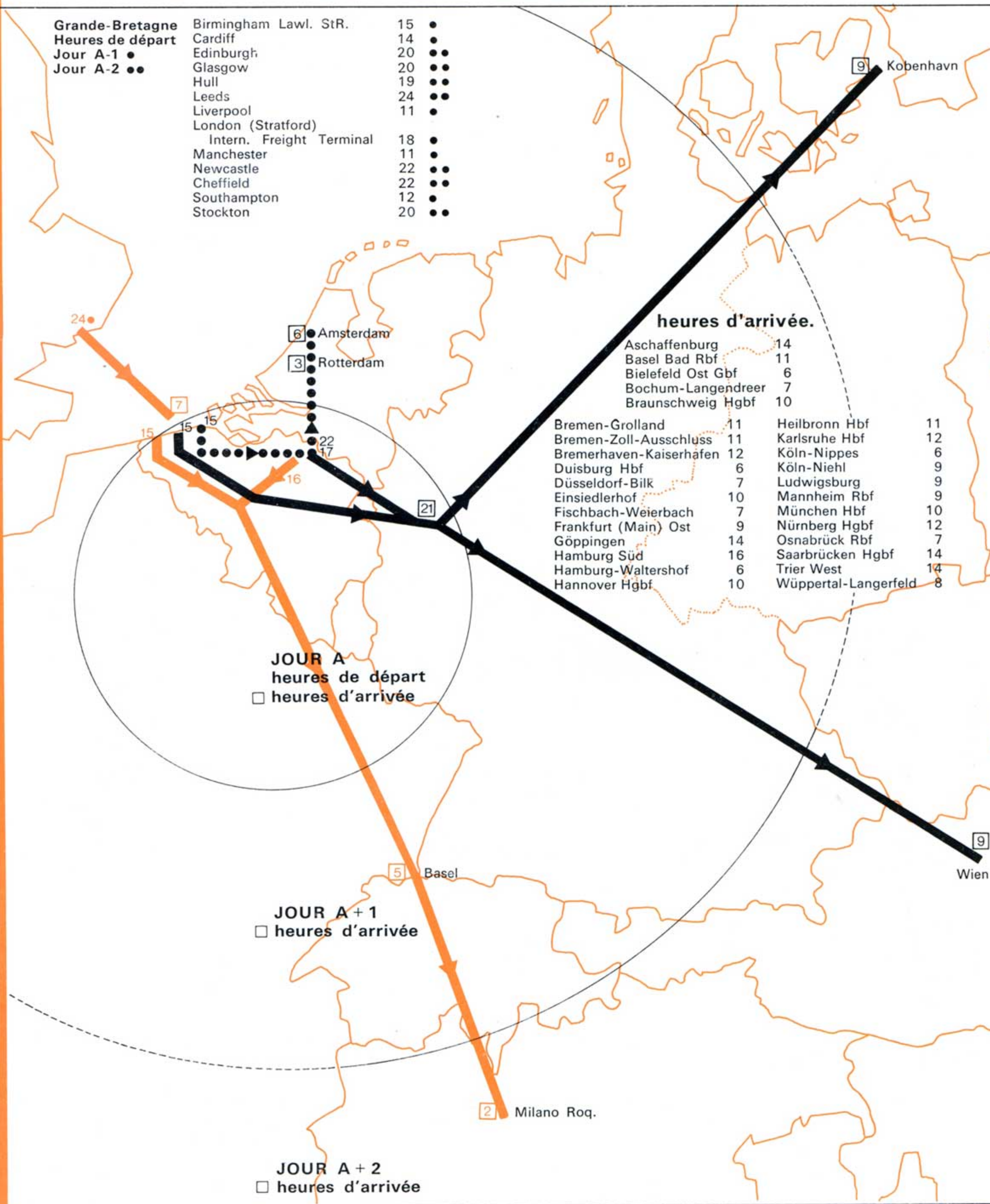
heures d'arrivée.

Aschaffenburg	14		
Basel Bad Rbf	11		
Bielefeld Ost Gbf	6		
Bochum-Langendreer	7		
Braunschweig Hgbf	10		
Bremen-Grolland	11	Heilbronn Hbf	11
Bremen-Zoll-Ausschluss	11	Karlsruhe Hbf	12
Bremerhaven-Kaiserhafen	12	Köln-Nippes	6
Duisburg Hbf	6	Köln-Niehl	9
Düsseldorf-Bilk	7	Ludwigsburg	9
Einsiedlerhof	10	Mannheim Rbf	9
Fischbach-Weierbach	7	München Hbf	10
Frankfurt (Main) Ost	9	Nürnberg Hgbf	12
Göppingen	14	Osnabrück Rbf	7
Hamburg Süd	16	Saarbrücken Hgbf	14
Hamburg-Waltershof	6	Trier West	14
Hannover Hgbf	10	Wuppertal-Langerfeld	8

JOUR A
heures de départ
□ heures d'arrivée

JOUR A + 1
□ heures d'arrivée

JOUR A + 2
□ heures d'arrivée



TRAINS DE CONTAINERS A L'ARRIVEE A ANVERS, ZEEBRUGGE ET EN GRANDE-BRETAGNE

départ de Rotterdam et de Milan
du lundi au vendredi.

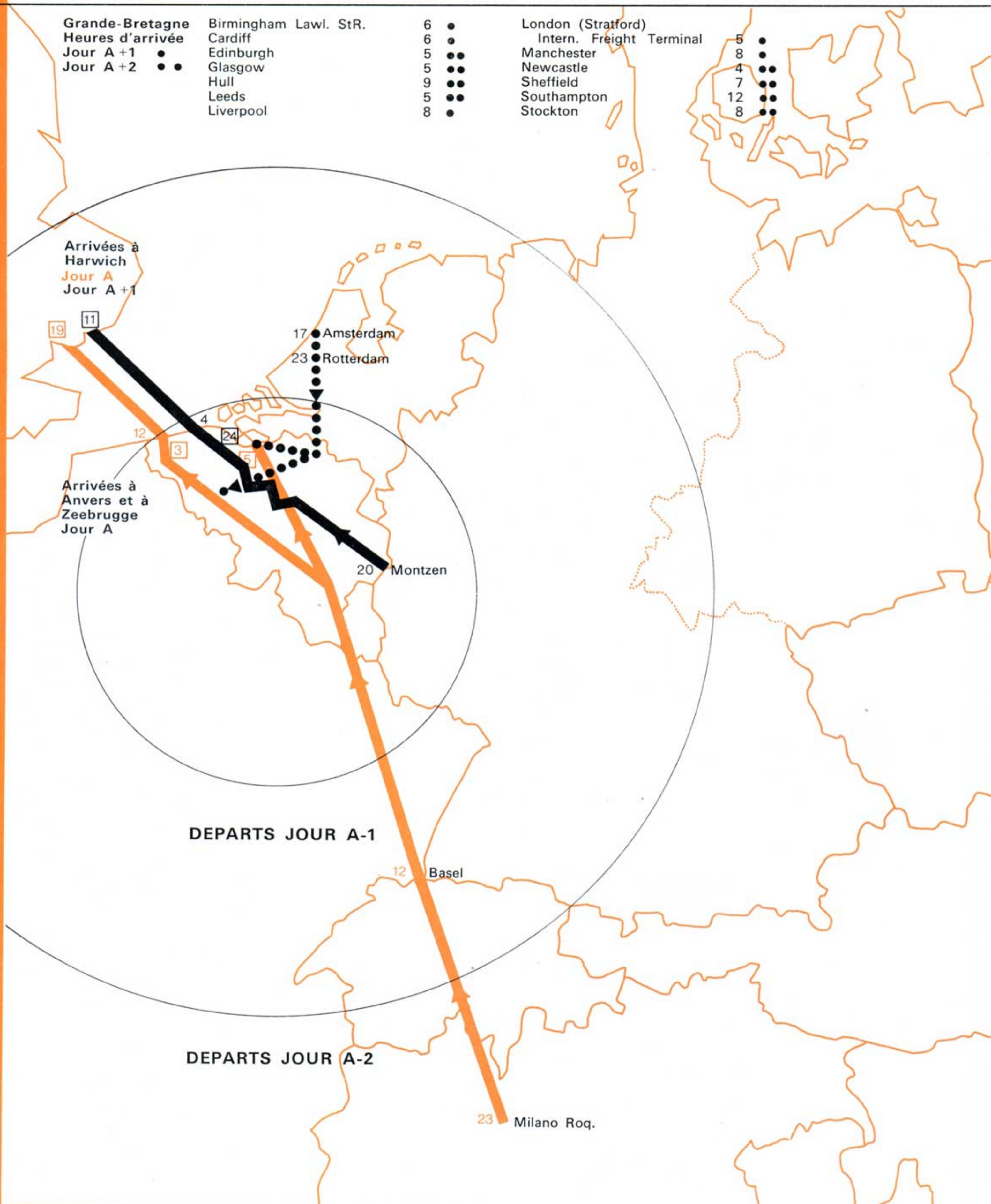
Grande-Bretagne
Heures d'arrivée
Jour A +1 ●
Jour A +2 ●●

Birmingham Lawl. StR.
Cardiff
Edinburgh
Glasgow
Hull
Leeds
Liverpool

6 ●
6 ●
5 ●●
5 ●●
9 ●●
5 ●●
8 ●

London (Stratford)
Intern. Freight Terminal
Manchester
Newcastle
Sheffield
Southampton
Stockton

5 ●
8 ●
4 ●●
7 ●●
12 ●●
8 ●●



Arrivées à
Harwich
Jour A
Jour A +1

Arrivées à
Anvers et à
Zeebrugge
Jour A

DEPARTS JOUR A-1

DEPARTS JOUR A-2

23 Milano Roq.

TARIFS TRANSCONTAINER



La nouvelle technique de transport apportée par les transcontainers met les entreprises chargées des opérations de manutention ainsi que les transporteurs en présence de grands emballages ou caisses et non plus de marchandises déterminées et visibles, ce qui oblige à renover la tarification.

Tandis que les prix de transport ferroviaires étaient jusqu'à présent déterminés d'après le poids réel et la nature de la marchandise (taxation ad valorem), les nouveaux tarifs tiennent compte uniquement de l'unité « transcontainer » (dans certains cas même, de la simple unité « wagon »).

Un accord de base a été conclu au début de 1967 entre les principaux réseaux, déterminant des bases uniformes pour la formation des prix internationaux de bout en bout.

De cet accord est né le tarif général européen n° 9145 pour transcontainers en trafic maritime. Il est divisé en 7 chapitres correspondant aux réseaux ayant adhéré à l'accord de base (Belgique, Danemark, Allemagne fédérale, France, Italie, Pays-Bas et Suède) ; un 8e chapitre se rapportant au réseau de l'Allemagne de l'Est (DR) s'y est ajouté le 1er mars. Dans chacun de ces chapitres, des prix de bout en bout sont prévus au départ des gares portuaires nationales, à destination des gares portuaires et intérieures des autres réseaux (y compris la Hongrie et le transit par l'Autriche), pour des transcontainers chargés ou vides de 20, 30 et 40 pieds et pour les combinaisons de ces 3 catégories (50 et 60 pieds). Les prix de deux transcontainers de 20 pieds faisant partie d'un même envoi sont égaux à ceux d'une unité de 40 pieds. Dans les relations reprises en chacun de ses chapitres, le tarif n° 9145 est d'application obligatoire pour les envois de transcontainers, à l'exclusion de toute autre tarification intérieure ou internationale (sauf stipulation contraire dans les tarifs spéciaux dont il est question plus loin).

Les prix sont exprimés en francs-or, ce qui permet d'éviter toutes les difficultés inhérentes aux fluctuations dans les cours de conversion.

Parallèlement à cette tarification générale, des tarifications spéciales tenant mieux compte des particularités de chacun des trafics visés et des conditions de la concurrence, ont été créées au fur et à mesure des besoins. C'est ainsi que sur le plan international notre société a adhéré aux tarifs spéciaux ci-après :

1. Tarif direct n° 9373 pour le trafic entre la Grande-Bretagne d'une part, la Suisse et l'Italie d'autre part. Ce tarif, dont les dispositions générales sont dans les grandes lignes identiques à celles du tarif général, présente des prix plus favorables que le tarif 9145, pour le parcours continental, afin de compenser le coût relativement plus élevé du transport maritime depuis Harwich.

2. Tarif direct n° 9374 Grande Bretagne - Autriche, comprenant des prix de parité entre Harwich et l'Autriche, via les ports de Zeebrugge et Rotterdam. Les prix de ce tarif sont formés au départ de l'accord général relatif au tarif 9145, avec cette différence que lorsque le poids brut d'un envoi de deux transcontainers de 20 pieds est supérieur à 30 t il est perçu le prix d'une unité de 40 pieds majoré de 30 %; lorsque ce poids est supérieur à 36 t la majoration est de 50 %.

3. Tarif direct n° 9375. Grande-Bretagne/Allemagne via Zeebrugge et Rotterdam.

La structure de ce tarif est identique à celle du tarif n° 9374 avec ces 2 nuances que, d'une part, le niveau des prix tient compte dans une plus large mesure des conditions de la concurrence routière très intense en particulier entre Rotterdam et l'Allemagne, et d'autre part, qu'il n'est fait aucune différence entre l'état chargé ou vide des transcontainers.

4. Tarif direct n° 9574 applicable entre Zeebrugge et les ports néerlandais de Rotterdam et Amsterdam.

Ce tarif se différencie des autres tarifs spéciaux ci-dessus en ce sens qu'il ne prévoit que des prix par wagon à 2 essieux (les wagons à bogies sont donc provisoirement exclus) quels que soient le nombre, l'état chargé ou vide et la catégorie des containers transportés. Il s'agit d'un tarif à niveau de prix relativement bas destiné à recueillir le trafic dit de « Kapiteins goederen »; c'est-à-dire de marchandises arrivant dans un port et devant être réembarquées dans un autre port vers l'outre-mer. C'est pourquoi d'ailleurs ces prix ne sont valables que de terminal à terminal.

Les tarifs 9373, 9374 et 9375 dont il est question ci-dessus pourraient prochainement subir d'importantes modifications de structure.

Les prix figurant tant dans le tarif général que dans les tarifs spéciaux internationaux ci-dessus, doivent être considérés comme des prix maxima, c.à.d. que par des conventions particulières des réductions peuvent être consenties à des clients disposant de trafics réguliers et importants.

Sur le plan international, les négociations relatives à de semblables conventions sont confiées à la société Intercontainer, 52, Hardstrasse à Bâle, filiale des chemins de fer européens, chargée de la coordination et de la concentration des transports internationaux de transcontainers. Cette société est représentée en Belgique par la société Interferry, 2, rue des Colonies à Bruxelles.

En service intérieur belge, la clientèle dispose :

1. du tarif général n° 13, dont les prix sont calculés sur la base d'un taux unitaire par kilomètre de distance, soit 14 F, 16 et 18 F par km selon qu'il s'agit de transcontainers chargés de 20, 30 ou 40 pieds; ces prix sont réduits de 50 % lorsqu'il s'agit de transcontainers vides en retour après un parcours à charge.

2. du tarif spécial 1194, qui est le tarif parallèle au tarif international n° 9574, mais applicable uniquement entre Zeebrugge et Anvers. Comme dans le 9574, les prix sont fixés par wagon à 2 essieux, sans distinction quant au nombre, à la catégorie et à l'état chargé ou vide des transcontainers transportés.



quelques données utiles sur les transcontainers

1. Caractéristiques des transcontainers de type classique.

hauteur	largeur	longueur	volume approximatif	Poids brut officiellement admis
A. 8 B. 2,44	A. 8 B. 2,44	A. 10 B. 2,99	15 m ³	10 t.
A. 8 B. 2,44	A. 8 B. 2,44	A. 20 B. 6,06	31 m ³	20 t.
A. 8 B. 2,44	A. 8 B. 2,44	A. 30 B. 9,12	46 m ³	25 t.
A. 8 B. 2,44	A. 8 B. 2,44	A. 40 B. 12,19	62 m ³	30 t.

A. en pieds.
B. en mètres.

Les containers peuvent être à portes latérales ou frontales. Certains sont munis de toit ouvrant, d'autres sont dépourvus de toit mais bâché.

2. Containers assimilés.

- Transcontainers dont la hauteur peut atteindre 8 pieds 6 pouces et même 8 pieds 6 1/2 pouces.
- Transcontainers de 35 pieds de longueur.
- Transcontainers de demi-hauteur.
- Transcontainers citernes.
- Flats, qui peuvent ne comporter que le plateau de base et des parois d'about et latérales amovibles, avec possibilité de bâchage répondant aux exigences douanières.

3. Le chemin de fer ne fournit pas de transcontainers, mais ceux-ci peuvent être obtenus des principaux armements anversois, des maisons d'expédition, ou des sociétés de location. La société Interferry peut documenter les clients qui le désirent.

INTERCONTAINER

Société Coopérative
R.C. BRUXELLES 342546
Direction Générale, BALE, Hardstrasse 52
Téléphone (061) 42 44 40 Télec 62 298

BULLETIN DE REMISE ÜBERGABE-SCHEIN

CENTRE TERMINAL EXPÉDITEUR
ABGANGS-TERMINAL

CENTRE TERMINAL DESTINATAIRE
ANKUNFTS-TERMINAL

17

18

Partie encadrée à remplir par l'expéditeur / Gerahmter Teil durch den Absender auszufüllen

1 Nom et adresse de l'expéditeur Name und Adresse des Absenders	2 lieu et conditions de remise Ort und Bedingungen der Übergabe		3 Nom et adresse du destinataire Name und Adresse des Empfängers			4 lieu et conditions de livraison Ort und Bedingungen der Lieferung	
---	---	--	--	--	--	---	--

20 expédition par fer Spedition per Bahn
21 date / Datum

T R A N S C O N T A I N E R S						Frais départ ou arrivée / Vor- oder Nachkosten																	
19	marques ou no Bezeichnung o. no	5	propriétaire Eigentümer	7	longueur Länge	8	hauteur Höhe	9	Marchandise Ware	10	Tare Tara	11	poids brut Brutto-Gewicht	12	scellés Siegel	22	camionnage Zufuhr	23	levage Umsetzen	24	divers Diverses	25	Justifications Begründung

13 Règlement des frais par Begleichung der Spesen durch		14 Pièces jointes Beilagen		15 divers Diverses		26 totaux Totale		27 Observations Bemerkungen													
Je déclare avoir pris connaissance des conditions générales de la Société Intercontainer et les accepter. Ich erkläre, Kenntnis von den allgemeinen Geschäftsbedingungen der Gesellschaft Intercontainer genommen zu haben, und nehme sie an.				16 Remis à Intercontainer Übergaben an Intercontainer				17 Reçu livraison Erhalten Lieferung													
à in				le den		à in		le den		à in		le den		à in		le den		à in		le den	

Tous nos contrats sont conclus sur la base de nos conditions générales. Celles-ci sont tenues à la disposition de notre clientèle dans les bureaux d'Intercontainer et de ses représentants. Elles sont adressées sur demande à tout intéressé.

Alle unsere Verträge werden auf Grund unserer allgemeinen Geschäftsbedingungen abgeschlossen. Die Kundschaft kann diese sowohl bei Intercontainer selbst wie bei allen Vertretern beziehen. Auf Anfrage werden sie jedem Interessenten zugestellt.

adresses à retenir

— Pour les transports intérieurs :
en général, à tous les représentants
commerciaux des chemins de fer
belges et en particulier à

M. HERREMANS

Représentant commercial
de la S.N.C.B.

Koningin Astridplein (Centraalstation)
ANTWERPEN — Tél. 03/33.02.68.

— Pour les transports intérieurs
et internationaux :

à l'un des bureaux suivants :

S.A. INTERFERRY ANVERS

Agence de la S.C. Intercontainer
Noorderplaats 2
ANTWERPEN

Tél. 03/31.39.16

03/31.39.17

Telex : Interferry 32.529.

TERMINAL [®]

Oude-Noorderlaan
ANTWERPEN

Tél. 03/32.58.30, extension 4248.

S.A. INTERFERRY BRUXELLES

13, rue Picard
BRUXELLES 2

Tél. 02/27.14.22

02/27.39.48.

S.A. INTERFERRY ZEEBRUGGE

Agence de la S.C. Intercontainer

Loodswezenstraat
ZEEBRUGGE

Tél. 050/549.00

Télex 19.161.

en guise de conclusion

pour un sujet aussi jeune, nous ne pouvons mieux faire que de parler d'avenir.

Pour le 31 décembre 1969 nous voulons ouvrir un terminal pour containers à Liège. Il sera situé à Bressoux, équipé d'une grue portique de 30 tonnes, d'aires de parcage, d'un poste de dédouanement et relié aux voies d'accès à l'autoroute vers l'Allemagne.

Un terminal pour l'agglomération bruxelloise et un autre pour l'agglomération carolorégienne sont à l'examen. Des études de prospection économique sont en cours pour d'autres emplacements.

Des wagons plats spécialisés pour le transport des containers sont en construction.

L'on envisage la création de nouveaux trains directs quotidiens, dont certains ne s'arrêteraient pas aux frontières.

La Société Intercontainer, filiale des Chemins de fer européens, dispose dès à présent de prix qu'elle pourra offrir à la clientèle non plus seulement de et vers les ports, mais aussi pour le trafic purement continental.

Et les papiers? Nous nous efforçons de trouver des améliorations ou des facilités sur le plan douanier et aussi sur le plan juridique du contrat de transport unique même lorsque plusieurs modes de transport interviennent.

Ainsi, non seulement nous faisons face au présent mais nous préparons l'avenir.

le gaspillage dans les infrastructures destinées aux transports de masses

En abordant le problème des infrastructures de la voie d'eau et du rail, nous voudrions insister sur notre désir de nous en tenir strictement à des faits. Désir modeste, en apparence seulement, car un livre récent du professeur Sauvy¹ a montré combien les faits neutres par essence avaient cependant la propriété d'incommoder de nombreuses personnes: celles aux idées reçues et celles qui veulent manipuler l'opinion. Puissent ceux-ci rencontrer plus de sérénité.

L'utilisateur et l'infrastructure des voies navigables.

Rappelons que les voies d'eau intérieures sont construites ou aménagées, entretenues, renouvelées et exploitées par l'Etat qui prend à sa charge des dépenses considérables².

On pourrait normalement s'attendre à ce que l'Etat, propriétaire, constructeur et exploitant d'une infrastructure importante tienne une comptabilité globale des dépenses et recettes y afférentes. Il n'en est rien.

Au chapitre des recettes, il est prélevé de l'utilisateur un péage qui ne dépasse qu'exceptionnellement deux centimes par tonne-kilomètre (sauf pour les rivières ou fleuves à marée pour lesquels il est nul).

Malgré l'absence de données comptables, il est aisé de démontrer que ce péage est insignifiant par rapport aux coûts supportés par la communauté.

C'est ainsi que :

— ce même péage qui est de deux centimes « papier » en 1968 était de un centime « or » en 1868. Ainsi pendant que la monnaie voyait sa valeur divisée par un coefficient 42,7, le péage était multiplié par 2...

— les seules données partielles publiées sont celles de l'Office de la Navigation qui gère le Canal Albert et quelques canaux attenants. Au bilan de 1967, peu différent des bilans antérieurs, on relève un déficit de 58 MF (millions de francs) pour des recettes de péage de 48,9 MF³.

Or, il est à remarquer que cet office n'assume que l'exploitation et le petit entretien de ses canaux et que par ces seuls éléments partiels le péage est donc inférieur à la moitié de ce qui serait nécessaire.

Déjà en 1956, M. Vrebos⁴ l'actuel secrétaire général du ministère des Communications était arrivé, après une longue étude, à la conclusion que les seules charges d'intérêt des capitaux investis correspondaient à 1,26 F/T-km.

Ces quelques éléments montrent que lorsque l'utilisateur de la voie d'eau paie un certain prix de transport, la communauté, pour sa part,

prend à sa charge un montant supérieur à ce prix.

Bien mieux, le contribuable belge offre ainsi gratuitement l'infrastructure aux bateaux belges mais également aux bateaux étrangers qui utilisent nos voies d'eau en transit ou autrement.

On peut donc conclure que toute la concurrence rail-eau est profondément faussée au profit de cette dernière. L'accroissement du trafic par eau n'est donc pas dû à un quelconque coût avantageux de ce mode de transport, mais bien au fait que la communauté, c'est-à-dire le contribuable, paie l'infrastructure à la place de l'utilisateur.

Sachez affirmer, tout est là.

Il y a peu de domaines où cette maxime se vérifie mieux que dans le domaine des infrastructures des voies navigables.

Pourvu que l'on affirme assez haut et assez souvent que des voies navigables nouvelles ou améliorées sont « indispensables », la recette se montrera infaillible: on investira des milliards sans étude économique.

Avant de rechercher les causes de cette situation, donnons deux exemples puisés dans le passé et dans le présent.

Dans le passé récent: Ronquières. Bien sûr, plus personne ne défend encore l'utilité de cet ouvrage. Mais connaît-on la mesure de l'hérésie économique ainsi commise?

Sait-on que même en supposant que le trafic sur le canal augmente de 25% à la suite des travaux, chaque tonne transportée coûtera à l'Etat, en seul intérêt des sommes investies, un montant qui dépasse certains prix de transport par chemin de fer entre Anvers et Charleroi.

Dans le présent: les projets d'investissements dans le Canal Albert sont nombreux. Personne ne discute la nécessité d'une remise en état du canal, mais faut-il continuer à engloutir ces milliards sans les faire supporter par l'utilisateur? L'Office de la Navigation entreprend la réalisation d'un plan quinquennal de 5,7 milliards de francs de 1968 à 1972, qui n'est d'ailleurs qu'une partie d'un plan plus vaste dont les dépenses pourraient atteindre les 8 milliards de francs.

Quelles sont les répercussions financières de ces travaux? En comptant un intérêt modéré de 6%, cela représente, après achèvement des travaux, une charge financière supplémentaire annuelle de 342 MF. Pour un trafic de 2 milliards de tonnes-kilomètres⁵, cela signifie une charge supplémentaire pour le contribuable de 17 centimes par T-km. Donc au moment où le péage ne couvre déjà qu'une fraction

insignifiante des coûts on s'apprête à augmenter ces coûts de 17 centimes (sans les amortissements) et cela sans la moindre contrepartie payée par l'utilisateur.

Peut-être dira-t-on: « mais que représentent 17 centimes? » Pour en juger, il suffit de savoir que le prix de transport des minerais par voie d'eau entre Anvers et Liège, avec une infrastructure mise gratuitement à sa disposition, est de l'ordre de 30 centimes par T-km. Les seules charges financières des nouveaux travaux prévus représentent donc 57% du prix de transport actuel.

Certains diront sans doute que si on devait faire supporter ces 17 centimes par l'utilisateur on tuerait le trafic. C'est bien la preuve que l'avantage procuré ne vaut pas la dépense.

Mais à côté de ces travaux de renouvellement, existent des projets encore plus vastes, projets que l'on orchestre sur une prétendue nécessité vitale pour « sauver Liège » de pouvoir appliquer la technique de poussage à 4.500 T, voire 9.000 T. On a entendu des voix anversoises « justifier ces projets » en affirmant (toujours affirmer...) que ces travaux étaient nécessaires pour permettre à l'industrie liégeoise d'exporter ses produits métallurgiques vers Anvers. Si quelqu'un voulait se donner la peine de vérifier ces affirmations, il découvrirait sans peine que la consistance des expéditions de produits métallurgiques à l'exportation permet déjà bien difficilement de remplir un bateau de 1.350 T.

Les causes du désordre.

On peut se demander comment la communauté est amenée à gaspiller des milliards de francs dans des travaux injustifiés et pour le surplus de les mettre gratuitement à la disposition de l'utilisateur.

Il n'y a évidemment pas qu'une cause, mais des causes. Le sujet est délicat et l'on comprendra qu'il n'est pas possible de les citer toutes.

1. l'absence de comptabilité globale et complète de la gestion de l'infrastructure « voie d'eau ».

Il est évident que l'obscurité totale qui règne dans ce domaine est favorable à toutes les affirmations.

Le plus urgent est donc de créer cette comptabilité et de la publier.

Ce ne sera pas aisé, car les prophètes de « la voie d'eau, moyen de transport bon marché » craignent la lumière, surtout celle des chiffres...

2. quand une situation, même radicalement faussée, a eu le privilège de la durée, ceux

qui en bénéficient finissent par la considérer comme normale. C'est ainsi qu'il est « normal » de jouir gratuitement d'une infrastructure et qu'il serait « anormal » de faire payer par l'utilisateur des travaux coûteux qu'il demande... parce qu'il ne doit pas les payer. Bien plus, toute tentative de vouloir, même très faiblement, rétablir la situation, est considérée comme une attaque contre la voie d'eau... pour « soutenir le chemin de fer ».

3. les groupes de pression.

Il s'agit des influences les plus diverses qui présentent une caractéristique commune : l'intérêt personnel. On prétend même que les spéculations sur les terrains ne sont pas étrangères à certaines campagnes, mais passons.

Une autre catégorie comporte les défenseurs des intérêts régionaux. Sincères et respectables, ils réclament des infrastructures, toutes les infrastructures. Là, il appartient à la communauté de juger sur des bases économiques rigoureuses où se termine la nécessité et où commence le gaspillage.

4. l'absence de coordination dans la gestion des deux infrastructures de l'Etat.

Les Travaux publics, et c'est leur rôle, ont pour mission de construire l'infrastructure de la voie d'eau. Il serait indispensable dans l'intérêt du pays que cette mission tienne compte de l'autre infrastructure appartenant également à la communauté. Est-il dans l'intérêt de la communauté d'investir dans une infrastructure simplement pour déplacer du trafic d'une infrastructure sur l'autre, en d'autres termes, de créer des capacités supplémentaires pour accentuer ailleurs des sous-emplois ? Si l'on ajoute à cela un amour propre, voire une ambition humainement compréhensible, on en arrive à une émulation entre serveurs de l'Etat, émulation qui se transforme en lutte aux dépens des finances du pays.

Citons deux exemples au hasard :

— dans une conférence publique, un haut fonctionnaire des Travaux publics a déclaré, au sujet de Ronquières qu'il aurait fallu ou bien ne pas le construire, ou bien l'ayant construit, interdire au chemin de fer d'abaisser ses tarifs.

On veut espérer que c'est volontairement qu'il s'est laissé emporter par le zèle, car sinon le raisonnement montrerait une surprenante absence de vue globale des problèmes.

Car enfin, cette thèse revient à dire qu'il fallait enlever le trafic du rail et le transférer au canal avec les conséquences suivantes :

— perte pour le rail (c'est-à-dire l'Etat) de l'entièreté de la recette de transport ;

— gain pour l'Etat des 2 centimes/T-km qui sont négligeables.

Où est l'intérêt de l'Etat dans un tel transfert de trafic ?

— dans l'introduction du rapport de 1967 de l'Office de la Navigation, le président déclare au sujet du Canal Albert avec une nuance de regret mais avec espoir : « il (le canal) ne reçoit qu'une part modeste des transports de minerais venant d'Outre-mer ».

Remarquons que le terme « recevoir » est ici particulièrement judicieux, pour une infrastructure gratuite.

Mais si le Canal Albert en recevait plus, ou devait en recevoir plus, d'où viendrait ce

trafic ? C'est simple, il serait enlevé à l'autre infrastructure, au rail, qui est le transporteur traditionnel de ces minerais, transport qu'il exécute à l'entière satisfaction de l'industrie ⁶.

5. l'absence de tout organe d'étude économique et de planification en matière d'investissements dans les infrastructures. Il est évidemment anormal que des milliards soient investis sans une étude économique rigoureuse et sur la base d'une connaissance précise des capacités disponibles sur l'ensemble des infrastructures.

Le vrai problème.

Il n'y a qu'un seul vrai problème dans le transport de masses, problème qui est celui des relations Industrie-Etat en matière de transport.

Pour l'industrie.

Notre industrie nationale doit vivre, c'est une question de vie ou de mort pour le pays. Un élément important pour cette industrie qui doit lutter sur les marchés extérieurs, c'est de pouvoir disposer de prix de transport suffisamment bas.

Bien sûr, il existe une possibilité de discussion sur le niveau adéquat, mais ce n'est guère difficile à déterminer.

Or, que s'est-il passé jusqu'à présent ? Aucun organe n'existe chargé d'étudier et de résoudre le problème des nécessités de l'industrie en matière de prix de transport.

Toujours pour les masses, le chemin de fer de son côté, talonné par ses exigences budgétaires est bien obligé de ne pas faire de « cadeaux » à l'industrie.

Cette situation a conduit l'industrie, et on serait mal venu de le lui reprocher, à rechercher un abaissement des prix pratiqués par le rail, en lui opposant un concurrent : la voie d'eau. Usant de sa puissance, l'industrie s'est efforcée, dans les grandes relations de transport de masses, de faire créer des voies navigables modernes susceptibles d'offrir des prix plus réduits, et cela pas toujours dans le but d'utiliser ces voies d'eau, mais surtout pour obliger le rail à un abaissement des tarifs.

Un tel processus est artificiel pour le pays puisque les prix pratiqués par la voie d'eau ne représentent qu'une fraction des coûts réels dont une large part est supportée par la communauté, mais efficace pour les usagers.

Par ailleurs, un tel processus, dans tous les cas où il n'y a pas saturation de la capacité de transport existante, est le plus coûteux pour la communauté puisqu'il augmente simultanément les charges de la communauté sur les deux infrastructures :

— sur la voie d'eau par une augmentation des dépenses ;

— sur le rail par diminution des recettes.

Pour l'Etat.

Le problème n'a jamais été étudié globalement. Il tombe cependant sous le sens que pour la communauté il se présente de la façon suivante :

— déterminer au préalable quels sont les besoins justifiés de l'industrie en matière de prix de transport ;

— examiner quel est le moyen le moins coûteux

pour la communauté pour satisfaire ces besoins.

Il va de soi que tant qu'une infrastructure est en sous-emploi, le moyen le moins coûteux est celui d'un abaissement imposé des tarifs du rail avec compensation des pertes de recettes.

Au moment où certains milieux veulent faire croire que le passage à 4.500 T ou 9.000 T sur le Canal Albert est nécessaire pour « sauver l'industrie liégeoise » il serait indiqué que les autorités compétentes se penchent sur ce problème. Il serait ridicule d'investir des milliards de francs pour finalement enlever au rail son trafic traditionnel, augmenter son sous-emploi au prix d'investissements très lourds, alors qu'au prix d'une centaine de millions de francs par an, tout le problème des prix de transport pourrait être résolu aux moindres frais.

Les paradoxes d'une absence de politique.

L'absence de politique conduit à toute une série de paradoxes, dont les principaux sont les suivants :

1. alors que le pays doit faire des économies dans des domaines aussi essentiels que la recherche scientifique, l'équipement universitaire et hospitalier, on voit des milliards investis et gaspillés sans étude économique, sur de simples affirmations et cela faute d'un organe chargé d'étudier globalement les nécessités d'infrastructure ;

2. voir le pays créer à grands frais des capacités de transport en infrastructures pour les transports de masses alors que d'autres sont en sous-emploi.

De plus, oublier que le secteur des transports de masses subit une évolution qui conduit et conduira encore à une diminution des masses transportées.

Oublie-t-on que 20 % du trafic du Canal Albert et canaux attenants est un trafic de combustibles solides ? (en tonnes) ?

Oublie-t-on le phénomène de constructions d'industries métallurgiques à la mer ?

Oublie-t-on le remplacement du minerai de fer lorrain par du minerai d'Outre-mer, remplacement qui réduit de près de la moitié les masses à transporter ?

3. et enfin, le paradoxe des paradoxes. Celui de demander au chemin de fer de suivre une politique commerciale efficace, sur un marché déjà faussé, mais en même temps d'investir des milliards de francs pour lui enlever son trafic.

¹ Professeur Sauvy : « Les quatre roues de la fortune ».

² Exception faite du canal maritime de Bruxelles au Rupel.

³ Office de la Navigation. Rapport 1967, pages 17 et 27.

⁴ M. Vrebos. Bulletin des Ingénieurs et Industriels n° 12 de 1956.

⁵ Office de la Navigation. Rapport 1967, tableau n° 2.

⁶ Voir à ce sujet « La sidérurgie belge » en 1967 - page 33, publié par le Groupement des Hauts Fourneaux.

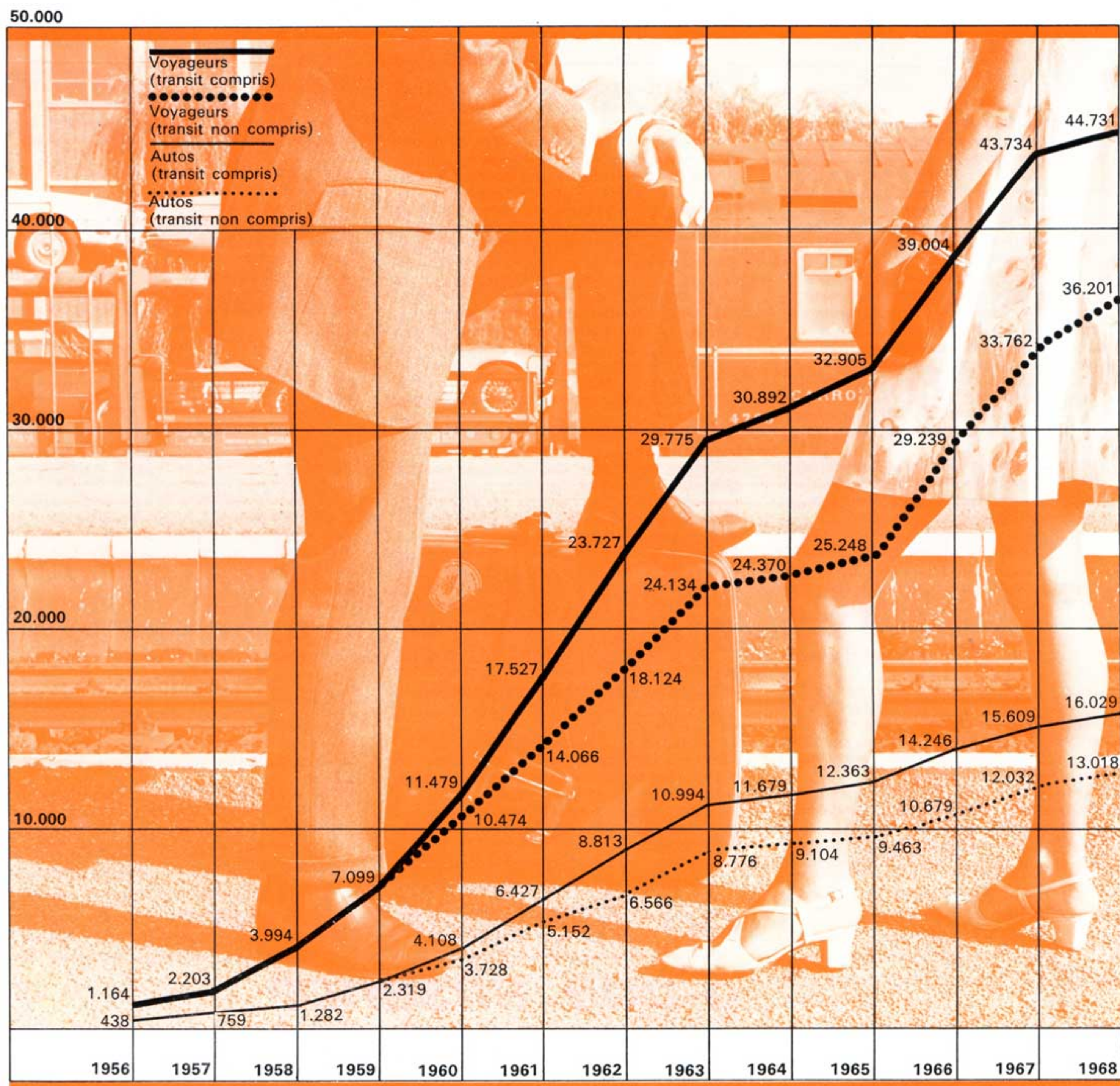
⁷ Office de la Navigation - Rapport 1967 - Tableau n° 4.

ou les paradoxes d'une absence de politique

le trains autos- couchettes en 1968

Les trains autos-couchettes ont connu le gros succès l'année dernière. Le trafic n'a cessé de se développer depuis 1956. De 1967 à 1968 il a enregistré un accroissement global de 8 % pour les autos transportées et de 7 % pour le nombre de voyageurs, transit non compris. D'une année à l'autre le nombre des trains mis en circulation a augmenté de 63 dans les relations de et vers la France, de 22 pour la Suisse, de 4 pour l'Autriche, de 2 pour l'Italie et d'une unité pour l'Allemagne. Le nombre des voitures

transportées a augmenté de 521 avec la France (malgré le recul temporaire qu'avaient provoqué les grèves), de 203 (soit 73 %) dans le trafic avec la Suisse, de 198 (soit 7 %) pour l'Italie, de 155 (soit 54 %) pour l'Autriche. Tant en ce qui concerne les voitures transportées que les voyageurs qui les accompagnent, le trafic a atteint en 1968 un chiffre record qui selon toute vraisemblance sera dépassé dès l'année en cours, car le transport des voitures accompagnées est en pleine expansion.



à partir
du 1^{er} avril
1969

réductions importantes

a. Pour le transport des voitures, lorsque plusieurs parcours¹ sont effectués dans un délai de deux mois (sans considération du sens du parcours) et que les réservations en sont demandées simultanément, il est accordé.

- une réduction de 20 %, si trois personnes payantes accompagnent ;
- une réduction de 40 %, si quatre personnes payantes accompagnent ;
- une réduction de 60 %, s'il y en a cinq ou plus.

b. Le prix du transport pour les remorques dont la longueur, y compris le timon, ne dépasse pas 2,50 m est égal à 50 % de la taxe perçue pour la catégorie des voitures les plus petites. Pour rappel, la taxe de transport pour toutes les autres remorques est calculée en fonction de leur longueur, timon compris.

Les réductions citées sous a) ne sont pas applicables à la tarification des remorques.

AUTRES REDUCTIONS

Rappelons que d'importantes réductions, jusqu'à 75 %, peuvent dans certains cas être accordées pour le transport des voyageurs (billets touristiques, billets de famille...) dans le trafic Belgique - France.

¹ Un aller-retour est compté pour deux parcours.



LES HORAIRES D'ETE 1969 EN TRAFIC INTERNATIONAL

Des relations plus rapides et un séjour plus long au lieu même des vacances.

Dans notre bulletin précédent nous avons publié les résultats de la conférence européenne des horaires en limitant notre propos aux nouvelles relations en vigueur à partir du 1^{er} juin 1969.

Nous vous livrons cette fois-ci l'essentiel des améliorations qui seront apportées aux horaires.

A. LES TRAINS AUTOS-COUCHETTES.

Villach-Salzburg-Bruxelles.

Gain de plus d'une heure sur l'horaire antérieur pour le trajet du retour.
Départ de Villach à 18h30 au lieu de 17h22 ; de Salzburg à 22h28 au lieu de 21h33.
Arrivée à Schaerbeek à 10h36 au lieu de 10h34.

Munich-Bruxelles-Ostende (Douvres).

Départ de Munich à 22h40 au lieu de 22h17.

B. LES AUTRES GRANDS TRAINS INTERNATIONAUX.

Edelweiss.

Gain de 14 minutes entre Bruxelles et Zurich et de 21 minutes au retour.

Paris-Scandinavie-Express.

Grâce à un meilleur agencement du service la relation de Liège avec Stockholm sera écourtée en été de deux heures dans les deux sens.

Vers la Suisse. Gain de 30 à 65 minutes selon la destination.

Les relations suivantes assurées par des voitures directes bénéficient d'une sensible amélioration comme l'indique la comparaison de l'horaire projeté et de l'horaire actuel.

	Horaire actuel	Horaire nouveau
Londres	15h00	15h00
Ostende	21h04	20h55
Bruxelles-Midi	22h28	22h19
Bâle	6h00	5h45
Berne	8h30	7h48
Interlaken	9h51	8h55
Brigue	11h03	9h48
Zurich	8h10	7h19
Coire	10h05	9h01

Dalmatia-Express.

Gain d'environ 30 minutes sur le parcours dans le sens sud-nord.

	Horaire actuel	Horaire futur
Rijeka	11h43	12h10
Salzburg	21h45	21h48
Bruxelles-Midi	11h32	11h32

Le train sera dénommé « Rijeka-Express ».

Tauern-Express.

Gain d'environ 30 minutes dans la relation Munich-Salzburg-Graz et de 1h10 vers Klagenfurt.

Certaines personnes, se prévalant de la qualité d'agent ou de pensionné de la S.N.C.B, agissant sans mandat de notre service de publicité, ont sollicité auprès de notre clientèle des insertions publicitaires pour des revues ou des publications à caractère privé.

Nous informons nos clients que de telles pratiques n'ont pas été autorisées et ne peuvent être tolérées.

Ils nous rendraient service en nous signalant les faits.

NUMERO DE TELEPHONE DE LA GARE DE LOT:
(02)76.30.74

et non pas (02)56.51.46 comme le mentionne l'indicateur.



**M. Jean Maucq,
notre représentant
commercial à Bruxelles**

Après avoir passé 7 ans dans notre agence commerciale de Bruxelles en qualité d'inspecteur, M. Jean Maucq en a pris maintenant la direction.

La clientèle trouvera en lui un représentant dévoué et compétent.

**Agence commerciale,
153B, Bd Adolphe Max,
Bruxelles
Téléphone 02/11.95.50 et
12.13.50**



**REPRESENTATION
DES
CHEMINS DE FER
BRITANNIQUES
A BRUXELLES**

La direction de la représentation des British Railways à Bruxelles est assurée par M. JOHN HEALEY, qui succède à M. Chapman.

Entré aux British Railways (B.R.) en 1942 et après y avoir passé un stage dans les principaux départements, M. HEALEY a exercé successivement les fonctions d'assistant-manager aux services de la marine des chemins de fer britanniques à Douvres et à Southampton, de directeur des B.R. à Calais et d'adjoint au directeur à Paris. Il possède une solide expérience, qu'il mettra volontiers au service de la clientèle.

**British Railways, 41 Boulevard Adolphe Max,
Bruxelles. - (téléphone : 02/17.09.88)**

**A BRUXELLES
UNE AGENCE COMMERCIALE
SUISSE
POUR LE TRAFIC
DE MARCHANDISES**



Le développement du trafic des marchandises entre le Benelux et la Grande-Bretagne d'une part et la Suisse de l'autre a incité les chemins de fer fédéraux helvétiques à ouvrir une agence commerciale à Bruxelles. Son activité se rapporte au trafic des marchandises.

Elle est installée au **48, boulevard Adolphe Max (téléphone 02/17.57.63).**

La direction en a été confiée à M. CUGNY, qui mettra toute sa compétence et son dévouement au service de la clientèle.

LA **TVA**

SUR LES FRAIS DE TRANSPORT AFFERENTS AUX ENVOIS A DESTINATION DE LA FRANCE

LA T.V.A. sur les frais de transport afférents aux envois à destination de la France.

Afin de lever toute ambiguïté en ce qui concerne l'imputation de la T.V.A. française sur les frais de transport (soit aux expéditeurs, soit aux destinataires), *il convient de préciser que cette taxe est assimilée aux frais accessoires.* En conséquence et compte tenu des prescriptions d'affranchissement qui peuvent être mentionnées dans les nouvelles lettres de voiture, utilisables à dater du 1er janvier 1969 (voir notre revue Informations S.N.C.B. no 5 de 1968), les dispositions suivantes doivent être observées en cas d'expédition à destination de la France.

Si l'expéditeur désire, comme en règle générale, que la T.V.A. soit mise à la charge du destinataire, il devra, après la mention no 1 « franco de port y compris... » (case 27 de la lettre de voiture), préciser la nature exacte des frais qu'il entend supporter (par exemple: formalités en douane, pesage, droits de douane, etc....). Les frais non mentionnés (T.V.A. en particulier) sont alors payés par le destinataire.

Nous croyons devoir attirer votre attention sur le fait que la mention « franco de port y compris frais accessoires » signifie que la T.V.A. est à percevoir de l'expéditeur.

Il en est de même si cet expéditeur utilise la mention no 2 « franco de tous frais ».

ANVERS- CENTRAL INAUGURATION DU PREMIER «BANCOMAT»

Depuis le 7 février dernier un distributeur automatique de billets de banque, dénommé « Bancomat » est installé à la gare d'Anvers-Central, dans le « Railbar » à proximité du bureau de renseignements. C'est la première fois qu'un service de ce genre est mis à la disposition de la clientèle dans une gare sur le continent européen.

Les voyageurs, titulaires d'un compte auprès de la banque qui a passé l'accord à ce sujet avec les Chemins de fer belges, peuvent désormais disposer de fonds sur place, quand ils le désirent et sans devoir se rendre dans un établissement financier.

Cette facilité offerte aux voyageurs est particulièrement intéressante en dehors des heures d'ouverture des banques et notamment le soir ainsi que les samedis, dimanches et jours fériés.



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



EN AUTOS- COUCHETTES

vous gagnerez 4 jours de vacances



destinations en 1969 :

en saison

AVIGNON
NARBONNE
TOULOUSE
BRIGUE-MILAN
MUNICH
SALZBOURG
VILLACH

toute l'année

ST-RAPHAEL

Importantes réductions

pour l'auto :

de 20 à 60 % à partir de 2 trajets

ex. : voiture moyenne

(5 personnes payantes)

aller et retour : 1.860 F

trajet simple : 2.840 F

pour les personnes :

jusqu'à 75 %

(billets touristiques, billets de famille)

Renseignements

auprès des agences de voyage

accréditées et dans les gares importantes.

CHEMINS DE FER BELGES

