

INFORMATIONS S.N.C.B.

BULLETIN
DE LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

PUBLICATION
BIMESTRIELLE
SEPTEMBRE

Ⓟ

3/75



Il y a 150 ans entre ces deux photos; 150 années d'activité ferroviaire, un siècle et demi de progrès.

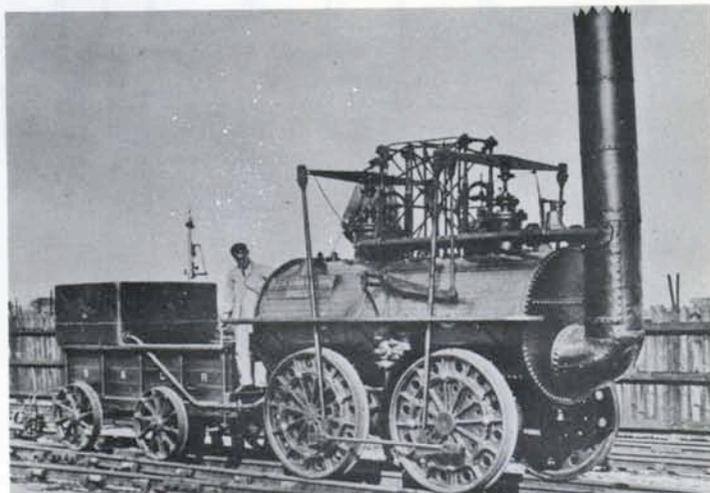
Le 27 septembre 1825, la première rame de voyageurs se déplaçait à 25 km/h. C'était, pour l'époque, rouler « à tombeau ouvert ».

Le chemin de fer allait participer d'une manière déterminante à une révolution économique et culturelle accélérée. Les déplacements massifs de personnes et l'intensité des échanges commerciaux doivent en effet leur développement rapide à la « bouillotte » haletante de l'Anglais Stephenson. Dès 1825, nos aïeux ont appris à voyager, à découvrir d'autres gens, de nouveaux paysages. Ils ont appris à regarder autour d'eux, à ouvrir leur esprit sur ce qui faisait le monde.

C'est un service inestimable que les voyageurs d'aujourd'hui oublient facilement en prenant place dans le train. Ils oublient de même la part importante qui revient au chemin de fer dans l'expansion de l'activité industrielle dont le gigantisme est bien à la mesure de ce transporteur de masse.

La vapeur, on n'en parle plus. Le moteur électrique, plus avantageux à tous égards, donne au chemin de fer cette « propreté » dont notre décennie a fait un cheval de bataille. Les turbotrains atteignent des vitesses de pointe dix fois supérieures à celle du premier convoi. Et l'on essaie de nouveaux engins, qui rouleront plus vite encore.

Le chemin de fer, malgré ses 150 ans, est bien un enfant de notre époque : ambitieux, engagé à fond dans la participation à ce qui fait notre monde. Les mots à la mode lui conviennent bien. Et son dynamisme infatigable est la promesse d'un avenir aussi remarquable.



SOMMAIRE



ENTREPRISE

Socomanex à Montzen : 10-11

NOUVELLES B

1974 : record de trafic : 3 à 5
 Chemin de fer et environnement : 6-7
 Organigramme de la Direction commerciale : 8-9
 Nouveaux visages : 7



CONTAINER

Nouveau consortium : 12-13



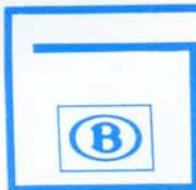
TARIF

Messageries vers la France : 15
 TFBW, nouveaux prix : 15



TOURISME

Réservation électronique : 14
 Train + auto : 14



CHEMIN DE FER 1974

record... sans illusions

82.000.000 tonnes, record absolu.



L'année dernière, à pareille époque, nous avons annoncé le résultat très satisfaisant du trafic marchandises en 1973 : plus de 75 millions de tonnes transportées, une progression très sensible par rapport au passé.

Un peu plus tard, nous citons le chiffre de 41 millions de tonnes pour les 6 premiers mois de l'année 74. Et nous terminions en disant que l'on pouvait espérer, pour l'année entière, franchir le cap des 80 millions. Le bilan est bien de cet ordre : 82,092 millions de tonnes de marchandises en charges complètes, ce qui représente une progression de 8,7 % par rapport à l'année précédente.

Les expéditions de produits liés à l'activité de la sidérurgie — minerais, combustibles solides et produits métallurgiques — ont contribué à porter le trafic de 1974 à ce très haut niveau, en fait, le plus élevé que la SNCB ait connu à ce jour.

Ceci s'explique par une activité industrielle intense au cours du premier semestre, notamment en sidérurgie, dont la production, malgré une chute importante au cours des deux derniers mois, dépasse encore de 5 % celle de 1973. Pour les trafics apportés par cette industrie, nous relevons ce qui suit :





- les expéditions de produits laminés vers nos ports ont augmenté de 11,6 %;
- les transports de combustibles solides, grâce à une haute conjoncture d'abord, à la crise pétrolière ensuite, ont progressé de 20 %;
- le trafic des minerais enfin a connu une expansion de 13,2 %.

Ces trois grandes branches de trafic apportent ensemble les trois quarts du total des marchandises transportées par wagons complets.

Remarquons que dans ces augmentations, une part prépondérante est prise par les trafics de transit. Ce phénomène met en évidence la consolidation de la position de la Belgique en tant que plaque tournante en Europe Occidentale.

A côté du transit, les trafics internationaux (importation, exportation) ont aussi évolué dans un sens favorable, tandis que les transports intérieurs au pays sont en recul.

Voyageurs (à prix réduit) un peu plus nombreux.

Le nombre de voyageurs transportés en 1974 est en légère augmentation (nombre total de voyages simples effectués : 237,3 millions).

Ce mouvement s'explique par l'octroi de la réduction de 50 % aux VIPO (veuves, invalides, pensionnés, orphelins), laquelle est la source d'un accroissement de la vente de billets à prix réduit.

Le trafic international, de son côté, progresse grâce à l'action dynamique des agences de voyage et au succès toujours croissant des trains autos-couchettes (+ 12 % en voyageurs).

Résultats et problèmes financiers.

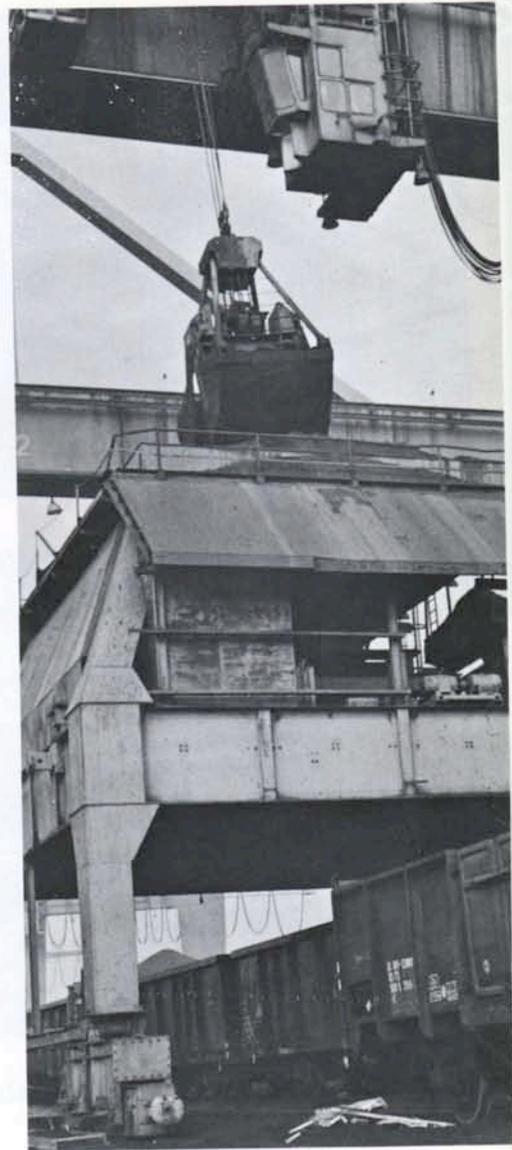
Les recettes du trafic des voyageurs et des marchandises se sont élevées à 20.554 millions de francs (+ 11,9 %).

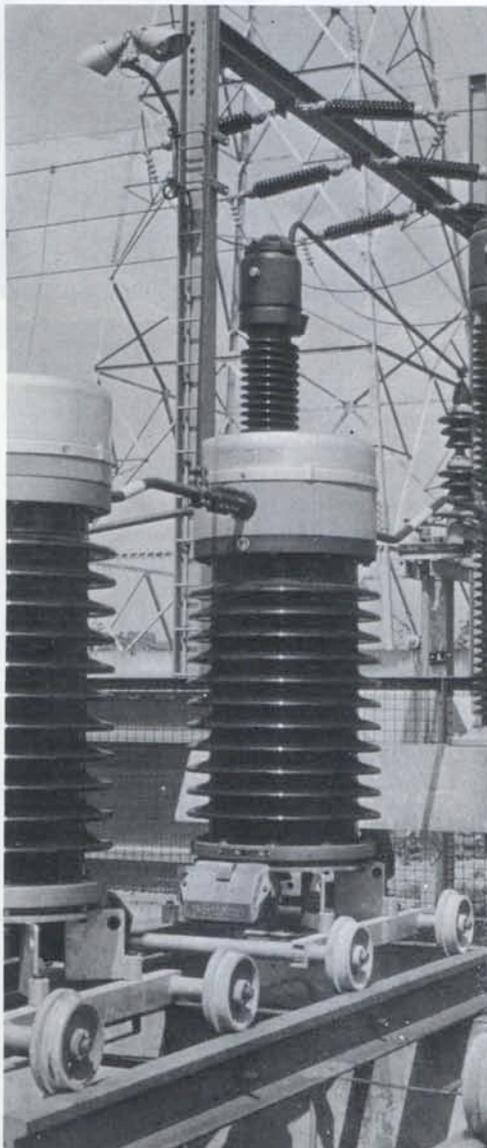
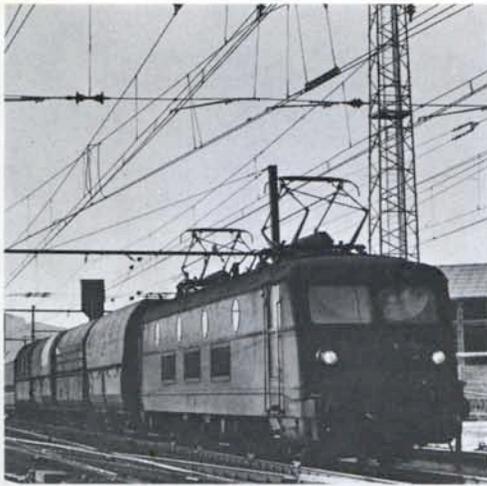
En y ajoutant les compensations accordées par l'Etat en application des règles de la CEE, pour les charges de service public et les obligations tarifaires, les ressources de la Société ont atteint 29.982 millions (+ 16 %). Rappelons, si besoin est, que 18,2 % seulement des voyageurs paient le tarif plein.

Plaçons en regard de ces entrées les charges nettes de l'exercice : quelque 30 milliards (+ 15,7 %).

Le total des charges réellement supportées a été réduit à ce montant grâce à la couverture par l'Etat d'une partie des dépenses que les autres modes de transport ne supportent pas dans la même mesure que le chemin de fer (charges d'infrastructure, charges financières, charges de pensions, etc.). Cette opération de « normalisation » représente la compensation d'une partie du handicap dont souffre le chemin de fer par rapport aux modes de transport concurrents.

Grâce au niveau élevé du trafic et aux mesures de normalisation que nous venons de citer, le solde passif de l'exercice a pu être maintenu à 49 millions de francs, malgré une augmentation de 450 millions de francs de la dotation du fonds de renouvellement et d'assurance. Mais ce ne sont pas là les seuls facteurs de l'équilibre financier.





Ce résultat n'a pu être atteint qu'à la faveur d'un effort particulier d'augmentation de la productivité du matériel et du personnel. C'est ainsi que le nombre moyen d'agents utilisés par million d'unités de trafic (voyageurs-km et tkm) qui était descendu de 3,18 en 1972 à 3,03 en 1973 a encore baissé et s'est établi à 2,88 en 1974 (accroissement de productivité de 5,3 % contre 4,7 % en 1973). Pour les quinze dernières années, le relèvement de la productivité a atteint 50 % ! Le rapport annuel à l'assemblée générale fait toutefois remarquer que pareil effort a des limites, eu égard à l'insuffisance considérable des investissements de modernisation.

Pas d'illusions !

Ces résultats favorables ne doivent donc pas faire illusion.

Si la Société a pu augmenter sa dotation de renouvellement, celle-ci reste encore largement en-deçà des besoins réels. En outre, du fait de l'insuffisance des dotations dans le passé, un arriéré énorme pèse sur l'exploitation. Rappelons, entre autres, que le parc de matériel à voyageurs compte encore 167 voitures internationales et 1104 voitures de service intérieur qui ont été construites avant la guerre de 1940.

A ce sujet, et bien que le fait ne se rapporte pas à l'année dont nous parlons, signalons que, en mai 1975, le gouvernement a marqué son accord pour que la SNCB émette des emprunts pour un montant de 8 000 millions de francs — la charge financière incombant à la Société — en vue d'accélérer le renouvellement du parc de matériel roulant, des voies et des traverses. La récession importante que connaît actuellement notre économie n'est pas étrangère à cette décision.

Les investissements.

En réalité, le renouvellement fait partie du problème plus vaste des investissements.

Nous avons déjà souligné que le chemin de fer avait dans ce domaine un grand retard par comparaison à la route et à la voie d'eau. Pendant les cinq dernières années, l'Etat a consacré les montants suivants aux investissements :

Routes	157 milliards
Voies hydrauliques et ports	57 milliards
Chemin de fer	7 milliards

Cette situation avait déjà conduit la SNCB à proposer en 1970 un plan décennal destiné à rattraper un arriéré considérable.

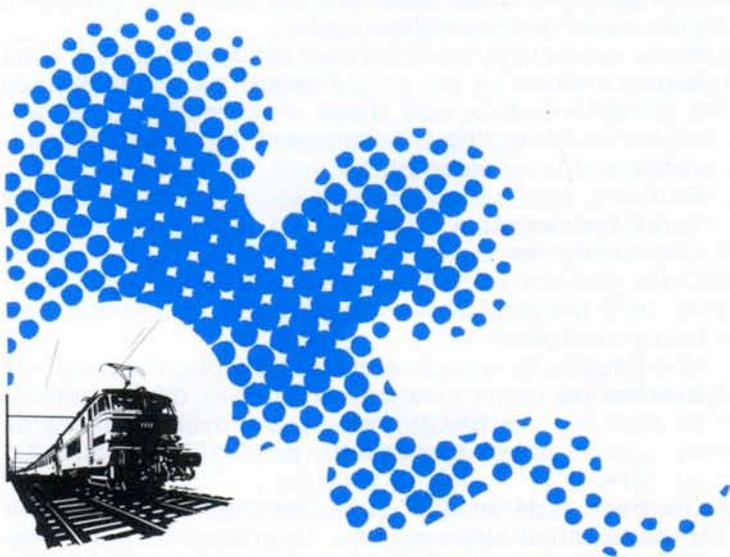
Une légère tendance à plus d'attention envers les besoins de modernisation du chemin de fer semble se dessiner : la SNCB s'est vu octroyer 2,5 milliards de crédits d'investissements pour 1975, contre 1,1 en 1974.

On peut espérer que cette tendance va s'affermir dans les prochaines années. La promotion des investissements dans les transports en commun est à l'ordre du jour. Nous attendons avec impatience la sortie du Plan gouvernemental 1976-1980 qui doit concrétiser dans les chiffres la revalorisation du chemin de fer.

je consomme moins, je pollue moins



le chemin de fer



Dans son rapport annuel à l'assemblée générale, le conseil d'administration de la SNCB évoque les problèmes posés actuellement par l'environnement, et situe le chemin de fer face à cette question. On y cite les quatre grandes catégories de nuisances:

- les pollutions d'origine chimique;
- les altérations du milieu de vie par des phénomènes physiques provoqués par l'homme (accidents, bruit, chaleur...);
- les consommations d'espace exagérées en regard de la satisfaction collectivement admissible des besoins;
- les consommations, dans le processus de production, de ressources naturelles irremplaçables ou, plus généralement, de ressources dont l'acquisition place la collectivité dans un état onéreux et aléatoire de dépendance envers le monde extérieur.

Nous l'avons déjà dit — dans une publication antérieure — le chemin de fer économise l'énergie. On sait donc quelle réponse la SNCB apporte au quatrième de ces points.

Aux autres questions, le texte du rapport annuel donne également des réponses claires. Suivons-le.

& l'environnement

SOCOMANEX



vité. Il leur fallait dès lors se ménager des possibilités d'expansion dans la région. Ils s'adressèrent à toutes les autorités intéressées pour réaliser un grand projet : ouvrir un entrepôt public à Herbesthal. Plusieurs d'entre eux firent union à cet effet.

Le choix de Montzen

La fermeture de la ligne d'Aachen Süd et le passage de tous les wagons par Montzen par suite de la modification des plans d'acheminement firent évoluer l'idée initiale.

De plus, à Herbesthal, ils se sentaient quand même à l'étroit. Pourquoi, dès lors, ne pas choisir Montzen et créer là, en coopération, un centre de réception-entrepôt-expédition géré en coopérative. On réunit autour d'une même table les commissionnaires-expéditeurs de la région, la SNCB, la commune de Montzen, et cela déboucha sur la constitution par cinq firmes privées d'une société immobilière, la signature avec les pouvoirs publics d'accords de collaboration, l'achat d'un terrain et la construction d'un bâtiment qui porte en lettres géantes le nom de la nouvelle société : SOCOMANEX. Passons sur les détails. Le bâtiment existe aujourd'hui, il est utilisé depuis le 15 oc-

tobre 1974, et le chemin de fer y est présent. L'entrepôt (y compris la partie publique) présente la forme d'un U. Entre les deux branches, deux voies ferrées pénètrent dans un hall couvert le long de quais dont la longueur totalise 600 mètres. Deux voies supplémentaires pourront être établies dans l'avenir.

Coopérative

En fait, qui occupe ces installations ? Les partenaires associés — les propriétaires — d'abord : Ziegler et C^o, l'Agence Continentale et Anglaise, Louis Ghémar, Mond et C^o et Jennesco, cinq investisseurs qui se sont réservé des surfaces proportionnelles à leur apport. La douane est là, installée dans des bureaux provisoires. Et le chemin de fer, nous l'avons vu, occupe une partie de la surface construite.

En pratique, la liste ne sera pas immuable. La constitution en société coopérative laisse à d'autres firmes la possibilité de se joindre au groupe actuel.

L'entrepôt ainsi constitué ne restera pas solitaire dans le décor de Montzen. La Société Provinciale d'Industrialisation a déterminé les limites d'un zoning d'entreprises de services dont il faut maintenant aménager les quelque 27 hectares. Cette société a d'ailleurs suivi étroitement la

naissance de Socomanex et y a joué le rôle qui revient à un organisme de ce genre.

Trafic

Le trafic est constitué aussi bien d'envois de détail que d'envois en wagons complets. A l'arrivée, ces envois proviennent pour une bonne part d'Allemagne et d'Autriche, mais encore des pays de l'Est : Bulgarie, Roumanie, etc. Ces échanges avec les pays du Comecon devraient d'ailleurs se développer encore, vu les efforts commerciaux accomplis dans ce sens par les pays occidentaux. Et n'oublions pas le trafic d'exportation, cependant moins important.

Socomanex voit aussi passer des transports à caractère exceptionnel. On peut citer dans ce genre les expéditions de matériel didactique vers l'Iran dont Louis Ghémar se charge, ou encore l'arrivée massif de 8 millions de bouteilles vides dont Ziegler et C^o dut, au début de l'année, entreposer une partie pour soulager les stocks du destinataire. Nous touchons ici un aspect non négligeable de l'activité de Socomanex : l'entreposage. C'est la raison pour laquelle les partenaires se sont partagé plus de 21.000 m² dont 8.500 sous douane, avec possibilité de stocker jusqu'à 4 mètres de hauteur.

En rodage

L'entrepôt public une fois construit (actuellement, les participants « prêtent » pour cela un peu de surface à la commune), les installations couvriront au total 40.000 m². Une route large de 35 mètres dont la construction a débuté en août créera autour du bâtiment un périmètre de manœuvre pour les véhicules routiers qui pourront charger ou décharger à hauteur de camion grâce aux niveleurs dont les quais périphériques sont équipés.

Les 3.000 tonnes « fer » traitées entre le 15 octobre et le 31 décembre 1974 ne sont rien à côté des possibilités de l'entrepôt. Le bâtiment était inachevé à l'époque; de la route périphérique, on ne voyait qu'un vague tracé dans le sable; et la commune attendait le déblocage des crédits pour donner le coup d'envoi à sa participation. L'outil commençait un rodage que la conjoncture économique n'a pas rendu rapide. Mais il existe, unique en son genre, adapté aux techniques et aux besoins modernes, né de l'initiative d'un groupe de sociétés, disponible pour d'autres partenaires... quatre avantages qui permettent tous les espoirs.



l'extrême Orient sous pavillon belge

Pavillon belge

En décembre de l'année dernière, après onze mois de négociation, Belgian Far Eastern Lines (composé d'Ahlens Lines, la Compagnie Maritime Belge et Bocimar) obtenait la reconnaissance en tant que membre de la Far Eastern Freight Conference (conférence maritime de l'Extrême Orient) qui régit le trafic entre l'Europe du Nord et le « Far East ».

Pour la première fois, donc, un armement belge pouvait établir avec ces pays lointains une relation maritime battant pavillon tricolore.

Les membres du groupe ne disposaient à cet effet que de navires « conventionnels », inutilisables pour le transport des containers. Or, la boîte que l'on connaît bien maintenant s'impose de plus en plus comme l'outil idéal de transport.

Après la constitution de la société « Services Franco-Belges » avec un grand armement français, la Compagnie Maritime des Chargeurs Réunis, les partenaires prirent des accords de « slot exchange » avec CY Tung, un armement oriental. En d'autres mots, la FBS dispose maintenant d'un certain espace dans des navires porte-containers pour y charger les marchandises qu'on lui a confiées.

Un grand consortium

Très vite, FBS conclut des accords avec la K Line (Kawasaki), Oriental Overseas Container Line (OOCL) et Neptune Oriental Line (NOL) pour former un grand consortium constitué récemment à Londres sous le nom « ACE group ».

Ainsi, quatre grands groupes d'armements se sont ménagés des possibilités nouvelles. D'abord, chacun apportera à une flotte commune un ou plusieurs navires porte-containers tout neufs. Les Services Franco-Belges en fourniront trois, CY Tung (OOCL) et NOL deux chacun et K Line un huitième. Tous, sauf celui de K Line (1950 unités) pourront embarquer environ 1500 containers de 20 pieds.

Cette flotte commune est un élément important : eu égard à la rotation des navires sur la relation Europe-Extrême Orient, de 60 à 70 jours, il faut bien disposer de 8 navires pour offrir un départ et un retour hebdomadaires, cadence indispensable pour répondre à la demande d'échanges entre ces deux régions du globe.

Autonomes quand même

Chacun restera propriétaire de ses navires et de ses containers. Disons plus : les partenaires garderont leur autonomie sur les plans technique et de marketing. L'intérêt du consortium réside dans l'extension des accords de répartition du chargement entre tous les membres : chaque semaine, les quatre armements disposeront d'une portion du navire en partance. Et cette union débouchera aussi sur l'utilisation de « terminals » communs dans les différentes escales.

En résumé, les membres du consortium « ACE group » entendent exploiter à fond les avantages de la containerisation : rapidité à la manutention, meilleures possibilités de chargement, service de « porte-à-porte » nettement accéléré, plus grande sécurité pour la marchandise, etc. La mise en commun des navires leur permettra d'offrir une meilleure cadence de départs et de satisfaire de la sorte le plus grand nombre d'expéditeurs.

Une reconversion importante

S'ils réduisent l'effectif de leur flotte con-

ventionnelle (11 navires pour les Services Franco-Belges actuellement) ils ne l'abandonneront pas totalement. Car il faut encore desservir les périphériques, c'est-à-dire les ports qui ne possèdent pas de containerterminal, et assurer l'acheminement des marchandises qui ne peuvent être expédiées en containers à cause de leurs dimensions.

La reconversion qu'ils entament implique de profondes modifications dans leur méthode de travail. Ils doivent d'abord posséder le matériel nécessaire, navires et containers (y compris les unités spécialisées). Nous avons vu qu'ils y travaillent activement.

Ensuite, ils ont besoin d'une structure terrestre adéquate, que ce soit au port pour le transbordement et le stockage, ou à l'intérieur du pays, pour encourager à la containerisation et rendre les opérations faciles et rapides. Les structures terrestres existent effectivement en Belgique : Anvers possède ses installations terminales, ses surfaces de stockage et un matériel susceptible de travailler vite; l'hinterland pour sa part n'est pas défavorisé.

Enfin, ils devront établir de nouveaux programmes de travail dans le but de suivre administrativement l'acheminement des boîtes et de donner à leurs départements commerciaux le punch indispensable pour remplir les navires.

La technique de containerisation n'est pas comparable à celle du transport conventionnel. Qu'on sache simplement qu'entre l'Europe et les USA, des relevés de position de chaque container sont donnés par ordinateur quatre fois par jour. Il est vrai qu'un container est un bien précieux : il coûte cher, il doit être considéré comme un authentique véhicule de transport, et, à cet effet, répondre à tous les critères utiles de solidité, de propreté, etc.

De grandes espérances

Anvers bénéficiera sans nul doute de l'ouverture de cette ligne maritime et de la présence du consortium sur ses quais. Déjà, grâce aux accords avec CY Tung, on a pu, jusqu'à présent, enregistrer un trafic satisfaisant. Mais on ne mesurera les pleins effets de l'opération qu'en 1977, lorsque les huit nouveaux bâtiments auront été mis à flot. Le pays entier devrait ressentir les effets de ce progrès, en ce qui concerne l'extension des échanges commerciaux mais également sur le plan du trafic. N'oublions pas que d'autres pays sont intéressés dans ces échanges.

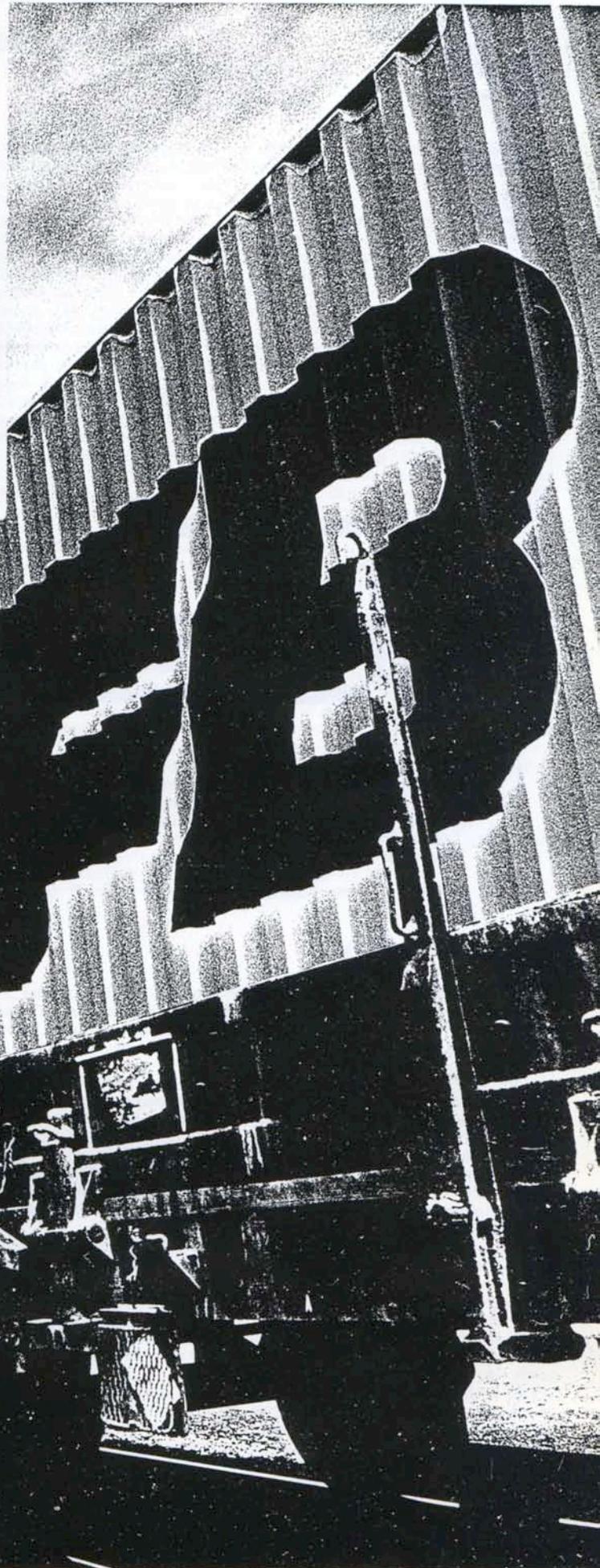
Le chemin de fer, pour sa part, voit là une promesse de trafic supplémentaire. Sa part de transport terrestre des marchandises échangées, il est à même de l'assumer. Il offre en effet de grandes possibilités. A Anvers, avec 800 kilomètres de lignes, il est présent sur chaque quai. Dans l'hinterland, ses terminaux connaissent — nous l'avons vu précédemment — une activité croissante; c'est dire que le service est apprécié par la clientèle.

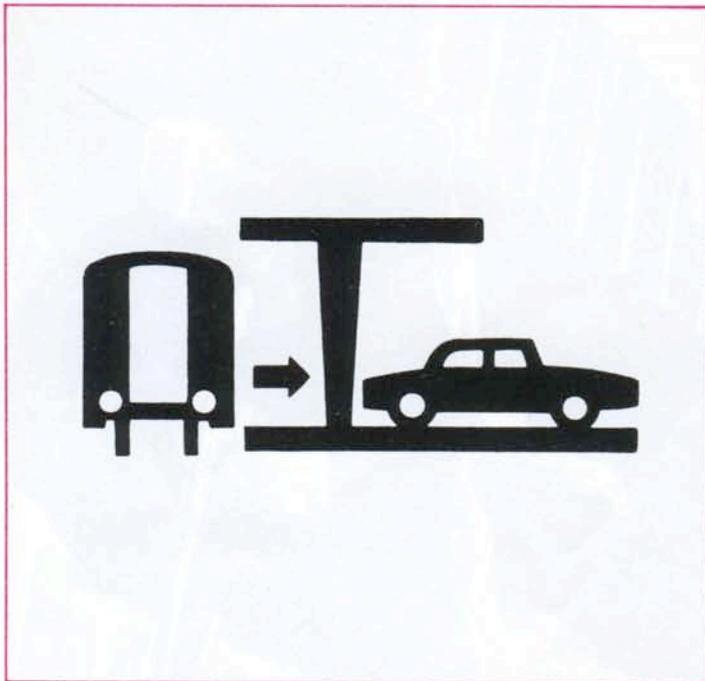
Les relations rapides par trains-blocs avec les pays voisins constituent un autre avantage. Avec la collaboration d'Intercontainer (24 réseaux membres) et de son délégué belge Interferry, la SNCB a pu donner à l'exploitation de ces lignes la rapidité, la souplesse et la sécurité qui en font un outil précieux pour l'organisation des parcours terminaux.

D'ailleurs, depuis l'apparition des premières boîtes, le chemin de fer a suivi de très près l'évolution du container : cette expérience peut être fructueuse pour tous ceux que le problème touche.

Ces containers orange portant la marque FB sont les premiers d'un lot considérable dont la livraison à Anvers a commencé dans les premiers jours de juin.

La Brugeoise et Nivelles avait en effet chargé le chemin de fer de conduire à destination un premier contingent des quelque 7.000 « boîtes » commandées par les Services Franco-Belges. Cette commande massive peut surprendre : 7.000 containers d'un coup... chapeau bas ! Elle entre, en fait, dans un programme d'envergure qui marque un événement dans le monde maritime.





Train + auto

Depuis longtemps, les hommes d'affaires — et les autres — connaissent bien le train. C'est normal. Pour eux, pas d'alternative : pour être frais à l'arrivée, le train convient mieux. L'ayant compris, les chemins de fer ont adapté horaires et confort à cette exigence élémentaire.

Ils ont vu plus loin encore : avec la formule « train + auto », ils proposent à leur clientèle un système de transport complet qui, aux avantages du train, ajoute celui de la mobilité.

Pourquoi ?

Parce que l'homme d'affaires trouve dans la voiture un outil indispensable. Ses horaires ne supportent pas de retard, l'agencement de sa journée exige une grande liberté de mouvement. En déplacement, chaque visite compte, chaque rendez-vous est important.

Et puis, c'est tellement plus facile. Ce client gastronome, vous l'emmenez dîner au volant de « votre propre voiture ». L'hôtel, vous y rentrez quand bon vous semble. Et ce coin admirable qu'on vous a renseigné, vous allez le voir, entre deux visites, pour vous détendre.

Avant le départ, au bureau d'information de la gare, vous réservez une voiture. La SNCB le fait savoir à AVIS. Et à l'arrivée du train, la voiture vous attend.

AVIS, le loueur, a bien entendu prévu tout ce qui peut arriver : la panne, l'accrochage... le contrat de location fait mention des mesures à prendre dans ces cas ; il donne toutes les précisions utiles à propos de l'assurance contractée, des contrôles qui seront effectués et des modalités de restitution du véhicule.

Les visiteurs — vos visiteurs — étrangers peuvent être très intéressés par cette formule. Vous aussi. Faites donc bon usage du petit feuillet encarté dans la présente revue. Il donne toutes les informations pratiques.

Réservation électronique des places

Le réseau s'étend à la Suisse et à l'Italie

Depuis 1971, nous pouvons réserver nos places dans les trains formés par cinq réseaux différents de la manière la plus simple. Et cela grâce au système EPA (Elektronische Platzbuchung Anlage) de réservation électronique. Nous en avons déjà parlé. Et nous disions à l'époque notre espoir de voir s'étendre la zone d'application du système. C'est chose faite : les chemins de fer suisses et italiens se joignent aux cinq premiers. Voici comment.

Jusqu'à présent, pour la Belgique, 11 gares (Bruxelles Nord et Midi, Anvers Central, Berchem, Hasselt, Gand-St.-Pierre, Ostende, Liège Guillemins, Namur, Charleroi Sud et Mons) et 35 agences de voyage sont reliées par un terminal électronique à la mémoire centrale du réseau EPA établie à Francfort.

Les opérations sont très simples. Lorsqu'un voyageur demande une place, le préposé codifie une carte de réservation, l'introduit dans le terminal qui en transmet les données à l'ordinateur. Celui-ci, au bout de quelque 10 secondes, envoie sa réponse. Place retenue ? On délivre la carte de réservation. Plus de place ? Le voyageur propose une solution de rechange et le dialogue se poursuit jusqu'à satisfaction.

Les avantages du système apparaissent clairement : gain de temps considérable, d'abord, puisqu'on évite tout échange de courrier, de communications téléphoniques ou de télex avec la gare gérante du train. Gain d'argent pour le voyageur, en même temps, puisque ces opérations peuvent coûter cher (voir le prix d'un télex). Par ailleurs, la réponse immédiate permet l'introduction instantanée de formules de rechange. C'est important lorsque les délais avant le départ sont réduits. Enfin, l'ordinateur ne se trompe pas. Les seules erreurs possibles ne peuvent se produire qu'à la codification des données.

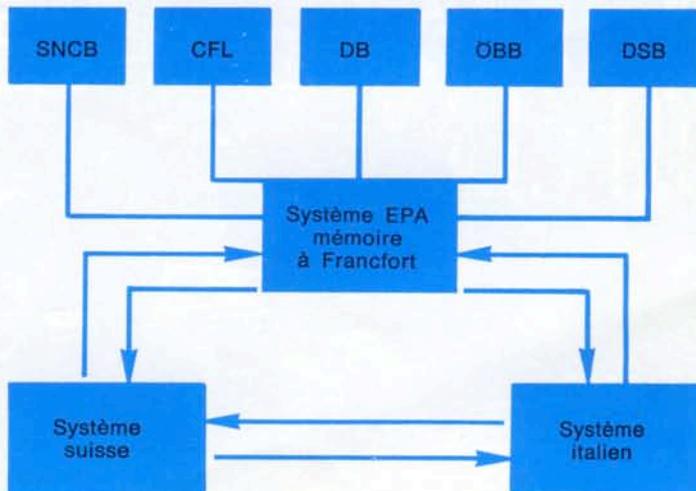
La nouveauté, aujourd'hui, provient de la connexion des systèmes suisse et italien à ce réseau. On peut donc réserver de cette manière des places dans les trains formés par les gares de sept réseaux européens.

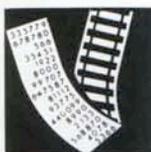
L'opération a exigé du temps et des études minutieuses ; il fallait rendre compatibles les langages informatiques des trois ordinateurs mis en liaison. Les informaticiens s'en sont acquittés.

Il faut signaler une réserve momentanée en ce qui concerne le système italien : on ne réservera, sur celui-ci, ni les places des petits groupes ni les places-lits ; par ailleurs, toutes les gares italiennes formant des trains internationaux ne sont pas encore équipées d'un terminal.

Mais on sait que des extensions et d'autres intercommunications sont actuellement à l'étude.

En pratique, pour réserver vite, adressez-vous au guichet d'une des 11 gares que nous avons citées ou à une agence de voyage. Pourtant, ne tardez pas : la rapidité de l'ordinateur n'empêche pas que parfois, toutes les places soient louées longtemps avant le départ du train.





Tarif direct franco-belge Nouveaux prix en octobre

Le 1 février dernier, le tarif direct entre la France et la Belgique entrant en application.

Ce tarif, nous l'avons souligné à l'époque, marque un grand événement dans l'univers de la taxation des transports par fer. Plus de frontière, une classification unifiée des marchandises (la Nomenclature Commune des Marchandises), un prix direct, exprimé dans les monnaies des deux pays intéressés, une seule adaptation des barèmes par an (sauf fluctuation des cours de change excédant 5%)... Voilà des avantages que les utilisateurs ont appréciés.

Nous savons que l'établissement de tarifs semblables avec d'autres pays est à l'étude. Autrement dit, le progrès se confirme. Dans l'avenir, sur les relations les plus couramment empruntées et pour une grande majorité des marchandises expédiées, chacun pourra facilement calculer le prix de son transport comme on le fait déjà pour les échanges entre gares belges et françaises. L'indication des prix dans les deux monnaies supprime le point d'interrogation que le change posait à l'expéditeur et au destinataire.

A ce propos, il faut signaler l'adaptation des barèmes qui intervient au 1 octobre pour le tarif franco-belge. La hausse a été fixée à 10% sur les montants en francs français. Par le jeu des cours de change, sur les prix en francs belges, elle est évaluée à 13,5% environ.

La prochaine adaptation est prévue pour le 1 octobre 1976. Seule une mesure gouvernementale (de dévaluation ou de réévaluation, par exemple) modifiant trop sensiblement le rapport pourrait faire déroger à cette règle. Il est bien entendu que nous en avertirions immédiatement nos lecteurs.

Nous ne possédons pas votre adresse exacte

Depuis le 1 juin, le numéro de votre boîte aux lettres doit figurer sur tout le courrier qu'on vous expédie... pour peu que vous habitiez un immeuble où il y a plus de quatre boîtes.

C'est le cas ?

Alors, faites-nous connaître ce complément indispensable.

C'est facile : sur simple demande, le bureau de poste de votre quartier vous fournira des cartes qu'il suffit de compléter et de nous envoyer sans affranchir. Cela nous aidera.

Vos messageries vers la France et au-delà

De nombreux expéditeurs ont développé leur trafic de messageries à l'exportation après avoir pris connaissance de notre brochure « Exporter par chemin de fer ».

Disons qu'avec cette brochure, la vie de la clientèle se trouve facilitée sur le plan des formalités à remplir; il nous restait, logiquement, à réaliser également dans le domaine de la rapidité de l'expédition un nouveau progrès substantiel.

Depuis le 5 mai 1975, c'est chose faite en ce qui concerne les envois de colis vers la France et au-delà. Une nouvelle organisation a été minutieusement mise au point par SNCB-COLIS et le SERNAM, Service National des Messageries de la SNCF.

Au départ de tous les centres d'acceptation de la SNCB, les envois sont concentrés, le jour même de leur expédition, à la gare de Bruxelles Tour et Taxis.

Cette gare est reliée journalièrement par trains directs avec huit gares-chantiers françaises desservant l'ensemble de l'hexagone : Paris la Chapelle, Saint-Quentin, Lille St-Sauveur, Rouen R.G., Toulouse Raynal, Lyon Guillotière, Strasbourg ville et Bâle SNCF. Cette dernière gare assure la continuation des envois vers la Suisse et l'Italie, tandis que Lyon Guillotière se charge de l'acheminement des colis pour les destinations Sud (Italie et Espagne).

Si les opérations douanières d'exportation n'ont pas été accomplies à la gare de départ, elles ont lieu à Bruxelles Tour et Taxis; la nouvelle organisation supprime en effet tout arrêt à la frontière.

Les formalités douanières d'importation en France sont accomplies dans les huit chantiers spécialisés qui dirigent ensuite les envois vers les centres routiers qui desservent la clientèle.

Il convient de noter qu'une organisation analogue fonctionne en sens inverse : concentration des colis français exportés vers la Belgique dans les chantiers qui, tous les jours, réalisent une liaison directe avec nos gares spécialisées de Mouscron, Erquennes, Bruxelles Entrepôt et Anvers Entrepôt.

Pour toute information supplémentaire, SNCB-COLIS se tient à la disposition des intéressés.

Deux adresses à retenir :

SNCB-COLIS, bureau C2

Rue de France, 85, 1070 Bruxelles. Tél. 02.523 80 80, poste 2824 et pour la brochure « exporter par chemin de fer » :

SNCB, Direction commerciale, bureau 61.22

Rue de France, 85, 1070 Bruxelles.

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

Editeur responsable :

P. SERGYSELS - BRUXELLES.

Rédaction :

Rue de France, 85

1070 Bruxelles

Tél. 02/523.80.80, poste 2299

Conception : P. Funken, Bruxelles

Imprimerie : S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos :

SNCB

Compagnie Maritime Belge : 13



**LE RAIL
VOIE
SÛRE
POUR VOS
MARCHANDISES**

Chemins de fer européens