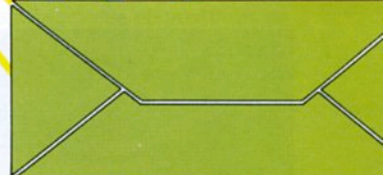
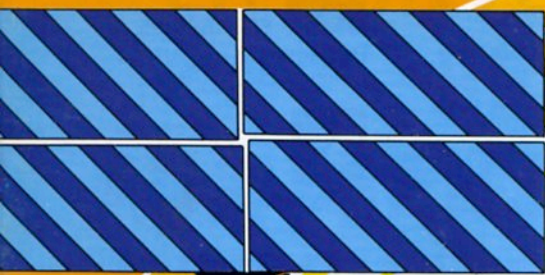


P.P.I.	7	45
5000 NAMUR 1		

Publication mensuelle
sauf les 1^{er}, 4^{er}, 7^{er}, 8^{er}
et 10^{er} mois



PAUL FUNKEN



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

Editeur responsable:
A. Lanckman - Bruxelles

Rédaction:
Rue Ravenstein, 36, bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 62 40, poste 3635
Conceptions: P. Funken, Bruxelles
Impr.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Membre **fppb**

Photos
De Pauw: 2
Van der Elst: 8
Philips: 12
SNCB: 5 - 9 - 10 - 11 - 13

SOMMAIRE



NOUVELLES B

Résultats 1984: 4
Concours créatif 2035: 9



EQUIPEMENT

Hbis, wagon nouveau: 5



COLIS

La VPC en Belgique: 6

Colis SAL, longue distance, bon prix: 10
Camion direct: 14
Client depuis 114 ans: 15



ENTREPRISE

Premier train au LAR: 10
Philips et la SNCB: 12



TARIF

La nouvelle COTIF: 14



*Il suffit d'une petite déconnexion, d'un fil qu'on déplace...
et vous sonnez dans le vide: votre correspondant
devient un abonné absent.*

*C'est peut-être le cas depuis quelques semaines pour
le chef de produit de la SNCB dont vous avez noté les
références dans votre répertoire téléphonique.*

*La magicien du central a, d'un coup de baguette, transformé
en 36 tous les 221. Expliquons-nous par un exemple.
Notre rédaction, qui répondait au numéro intérieur 22135,
a maintenant pour poste le 3635. Vous aurez remarqué
que les deux derniers chiffres restent les mêmes.*

*De la même façon, le 22149 est devenu 3649, le 22189 s'est mué
en 3689, le 22148 en 3648, et ainsi de suite.*

*Notez en passant que l'on n'a pas touché aux numéros de
quatre chiffres commençant par 26. Là, pas de correction
à faire: vous y trouverez bien le correspondant que vous espérez.*

SOS téléphone



150 ans et l'avenir en point de mire

Le chemin de fer a 150 ans cette année, mais il se sent dans un nouveau printemps. Et il fonde encore beaucoup d'espoirs dans l'avenir. C'est en tout cas l'esprit dans lequel il travaille à l'intérieur de nos frontières, où il restructure, réforme, réactive sa mission de transporteur de marchandises; et sur le plan international, où il s'efforce de jouer un rôle dynamique pour que se réalise une authentique intégration ferroviaire européenne et que le marché s'ouvre davantage à notre technique de transport.

Pays de petite superficie, dont l'activité industrielle est axée sur la transformation, la Belgique est en tout premier lieu, pour le chemin de fer, un pays d'échanges internationaux. Il l'est d'autant plus qu'il possède dans ses ports des ouvertures très larges sur le monde entier, et que le rail y est présent sans doute plus que dans les autres ports du continent.

Bien sûr, ces deux caractéristiques sont également avantageuses pour les autres modes de transport terrestre. Mais le rail possède d'incontestables avantages sur les longues distances. On le constate sans peine lorsqu'on étudie les parts de marché selon que celui-ci est évalué en tonnages ou en unités de trafic, les tonnes-kilomètres.

Les Belges ont toujours été à la pointe de l'internationalisme ferroviaire. En 1885, ils étaient parmi les fondateurs de l'Association Internationale du Congrès du Chemin de Fer, l'AICCF, dont ils ont accueilli le siège social. De même, ils ont installé à Bruxelles les sièges sociaux d'Interfrigo et d'Intercontainer, qu'ils ont contribué à fonder.

Nos préoccupations vont toujours dans ce sens, non seulement parce qu'il existe un énorme potentiel à conquérir, mais aussi parce que le chemin de fer dispose d'atouts utiles pour le faire. Cette conquête nous oblige à mettre en place des moyens bien adaptés, aussi souples que possible pour suivre de très près l'évolution des besoins, des méthodes, et devenir les tenants d'une logistique plus que les propriétaires d'un outil de travail.

Notre effort se déploie sur tous les plans. Sur le plan du service, que nous aménageons pour rencontrer les besoins de la clientèle tout en restant dans le créneau qui nous convient parfaitement. Sur le plan tarifaire, pour améliorer l'image du transporteur que les expéditeurs peuvent avoir, et par conséquent notre compétitivité. Sur le plan technique, pour disposer de moyens toujours plus adéquats et garantir à nos clients un haut niveau de sécurité, un coût de manutention modeste et une cadence de travail satisfaisante.



F. De Haeck
Directeur commercial
SNCB

DES RESULTATS ENCOURAGEANTS

En 1984, la SNCB a donc refranchi le cap des 70 millions de tonnes transportées, frolant, à un dixième près, les 12 % d'augmentation globale par rapport à 1983.

Une étude rapide des chiffres ventilés par secteur montre que

- les secteurs en hausse procurent 86 % du trafic;
- les baisses (car il y en a) les plus amples touchent, à une exception près, des segments qui interviennent pour moins de 1 % dans le volume global traité.

Trois classements donnent le profil général du trafic et les tendances observées en 1984. A chaque fois, nous avons limité l'énumération aux dix secteurs de tête.

Baisses sectorielles de trafic les plus amples en 1984

Secteur	% de baisse
Matières radioactives	58.6
Aciers bruts	39.2
Coke de pétrole	38.6
Produits lourds	33.7
Emballages	30.6
Matériaux de construction divers	23.8
Ciment, klinker	21.3
Gaz	19.2
Aliments pour animaux	18.4
Verre creux et divers	15.2

Les dix hausses classées sont celles de secteurs qui, cumulés, représentent près de 23 % du trafic, et les dix

Composition du trafic - secteurs les plus importants

Secteur	Tonnage	Part du trafic
Houille	12.454.852	17.6 %
Minerais ferreux	10.875.116	15.4 %
Demi-produits	6.553.017	9.3 %
Produits finis	6.345.940	9.-%
Cokes	4.322.264	6.-%
Grands containers	4.018.064	5.7 %
Ferrailles	2.382.919	3.4 %
Produits pétroliers légers	2.190.557	3.-%
Fonte liquide	2.187.270	3.-%
Céréales	2.138.520	3.-%
TOTAL	53.468.519	75.5 %

Dans cet ensemble de secteurs, on relève huit hausses par rapport à 1983. Parfois, elles sont très importantes, comme celle des cokes ou celle des demi-produits sidérurgiques. On note aussi deux baisses de faible ampleur, dans les secteurs des produits pétroliers légers et des céréales.

Hausses sectorielles de trafic les plus amples en 1984

Secteur	% de hausse
Containers nouveaux	119.3
Matériel ferroviaire sur ses roues	48.1
Craies, pierres calcaires dolomie	47.2
Engrais liquides	40.8
Munitions	38.9
Betteraves	36.4
Cokes	35.5
Chaux et dolomie frittée	33.7
Fonte liquide	30.2
Demi-produits	29.1

baisses recensées touchent au total moins de 4,5 % du trafic.

A la lecture des résultats, on note également la bonne tenue des trafics combinés: le container remonte sérieusement, et le ferroutage poursuit sur sa lancée, avec une augmentation de tonnage de 18,2 %.

Il est peut-être un peu tôt pour prétendre que ces bonnes nouvelles sont un premier aboutissement des efforts de redéploiement et de rénovation commerciale déployés par la SNCB. Elles auront toutefois un effet dynamisant dans la réalisation du programme d'envergure qui a été entamé.



Hbis :
créativité,
polyvalence,
modernité,
sécurité.

En quatre mots, le profil "verbal" du nouveau wagon Hbis.

Créativité pourrait paraître ésotérique dans le technico-industriel. A tort. Car la créativité n'est pas réservée exclusivement aux secteurs culturel ou électronique. Partant d'un wagon qui présentait déjà de grands avantages grâce à ses panneaux en multiplex et ses coussins caleurs, la SNCB a imaginé et créé un véhicule de transport tout-à-fait nouveau et bourré de ces qualités dont on rêve quand on est expéditeur.

1. Des abouts renforcés qui maintiennent bien les marchandises.
2. Des panneaux caleurs fixes et solides, qui soutiennent les charges par tranches et évitent le tassement lors des accélérations et décélérations intenses.
3. Une manœuvre aisée des portes et des panneaux caleurs en vue de réduire le temps de manutention et ainsi de comprimer les frais fixes du transport de bout en bout.

La polyvalence du wagon va de soi. Accepter n'importe quelle charge palettisée, ou simplement colisée, c'est ouvrir le créneau à une quantité indéfinie de marchandises. Ajoutant que tous les standards de palettes sont admis, grâce à la finesse de réglage des panneaux caleurs, nous pouvons conclure que ce wagon conviendra à toutes les entreprises, petites, moyennes et grandes, de tous les secteurs de production et de distribution.

La modernité du Hbis nouveau tient notamment à ce qui vient d'être expliqué. Mais aussi au fait qu'il convienne bien au régime international et que d'autres réseaux s'orientent vers un matériel de mêmes caractéristiques. Dans un contexte économique où les échanges entre pays jouent un rôle majeur, une telle caractéristique mérite d'être relevée.

La sécurité engendrée par la conception du wagon pourrait passer pour une donnée accessoire. Elle s'inscrit au contraire au premier plan. Transporter n'est pas le tout. Encore faut-il mener les marchandises à bon port. Les sollicitations - essen-

tiellement les mouvements imposés au chargement par les accélérations ou les freinages - ont un effet sur l'état des marchandises à l'arrivée. La chose est valable dans tous les modes de transport terrestre.

Dans le wagon Hbis, les charges réparties par groupes homogènes de 5 tonnes au maximum sont peu sujettes au tassement, voire à l'écrasement. Réparties sur une largeur de plus de 2,50 m, elles ont, dans l'axe du wagon, la possibilité de supporter les mouvements importants sans en souffrir. N'en tirons pas pour conséquence que des marchandises fragiles puissent être chargées sans précaution aucune: l'emballage joue, quelles que soient les qualités du wagon, un rôle toujours important.

Certains trouveront peut-être le verbalisme facile. Les mots ne coûtent rien, effectivement. Mais dans le cas précis du wagon Hbis nouveau, la critique ne repose sur aucune base valable. Si la SNCB a commandé 750 unités de ce type, en y engageant une part substantielle de crédits d'investissements, très comptés dans la conjoncture actuelle, c'est parce que la matière grise a généré un outil de grande qualité, qui répond idéalement aux besoins modernes de transport et se place, de ce fait, en bonne position parmi les techniques d'avenir, au même titre que les technologies sophistiquées qui font la une des publications.



Un phénomène commercial

Le Groupement de la Vente par Correspondance (VPC) a lancé en septembre dernier une vaste et forte campagne de publicité concrétisée par un spot TV très dynamique (un véritable clip) et 6.500 affiches réalisées en association avec la poste et le chemin de fer. Thème de cette campagne: l'achat par correspondance est facile, pratique, moderne.

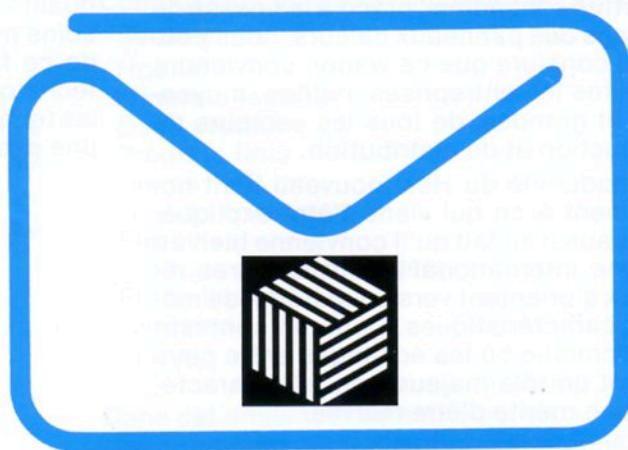
Le Groupement marque de cette façon sa vingtième année d'existence. Mais l'action repose sur d'autres raisons encore.

Même si l'on estime qu'en période de crise économique la vente par correspondance connaît un regain d'intérêt auprès du public, l'année 82 avait été assez sombre pour ce secteur (comme pour bien d'autres). Une relance a caractérisé 1983, et le Groupement a voulu battre le fer... "Nos sociétés" précise l'un de ses responsables "ne peuvent en aucun cas stagner; elles doivent progresser en permanence. Il fallait donc soutenir la relance observée". De fait, un potentiel existe réellement, qui apparaît clairement si l'on compare la VPC belge avec ses homologues des pays voisins. Alors qu'en Allemagne et en Angleterre la VPC s'adjuge respectivement 4,8 et 7,8% du marché des produits non alimentaires, en Belgique, elle n'en détient encore que 1,4%.

Le profil que nous traçons - en encadré - de la branche et du Groupement (qui rassemble pour sa part 79% de cette activité) donne quelques indications utiles pour juger de ce qui se vit en Belgique.

Mais que vend-on par correspondance? Beaucoup de culture: livres, disques, cassettes, timbres, médailles, magazines, cours de

LA VPC EN BELGIQUE



langues, photographie; des assurances et des produits financiers; de l'habillement, de l'ameublement, des articles de jardin et de ménage; et bien d'autres choses regroupées sous le vocable "assortiment général". Dans cette dernière catégorie, un même catalogue vous proposera le klaxon à cinq notes, la boîte de 300 outils, les dix plats gigogne qui vont au four, la montre à quartz en pendentif, toute la gamme des vêtements dernier cri, celle des jouets à la mode... bref, un choix hétéroclite d'objets et de "nippes" que vous ne trouverez présentés ensemble dans aucune boutique.

Le succès de la formule provient sans doute en bonne part de cette manière de faire. On imagine aisément une famille achetant, d'un seul coup de fil ou d'un seul bon de commande, le peignoir molletonné pour maman, la foreuse à treize accessoires pour papa, la boîte de dix jeux électroniques pour le fiston et la poupée qui chante et danse pour la cadette. Tout sera livré à domicile: facile. Le catalogue éclate de couleurs: charmeur. Et pas besoin de passer en ville dans les boutiques: pratique! Sans compter le facteur chance. Depuis quelques années, des milliers (sinon des millions) de familles reçoivent de temps en temps une lettre alléchante, assortie d'offres d'achat diverses mais non obligatoires, les assurant qu'elles participent à un grand tirage de tombola et gagneront peut-être une luxueuse voiture, un quota de propriété dans un appartement au soleil, un voyage autour du monde, une vidéo complète ou l'un des innombrables colifichets qui sont, tout simplement, des cadeaux publicitaires.

Certains s'en indignent. D'autres tentent leur chance. Le Groupement a rédigé un code de déontologie auquel chaque membre adhère et qui permet de régler aimablement les litiges éventuels.



La profession édicte ses règles, offre ainsi des garanties à l'acheteur prospecté, et table sur la confiance qui doit en découler pour accroître son volume de ventes et conquérir peu à peu une part de marché comparable à celle de ses homologues des pays voisins.

Un partenaire naturel

La VPC est un partenaire naturel du chemin de fer et de la poste. Ces deux services publics remplissent en effet pour elle une importante mission de distribution. Car ils sont en mesure de toucher à des prix abordables n'importe quel habitant du pays, c'est-à-dire n'importe quel client réel ou potentiel des entreprises de vente par correspondance.

Dans les rangs de celle-ci, la SNCB recrute d'excellents clients messageries. Elle leur propose des contrats qui prévoient des procédures bien adaptées à leur distribution.

Naturels... J'irais plus loin, je dirais partenaires obligés. Monsieur Waterloos, président, et monsieur Olivier, secrétaire du Groupement, ouvrent ainsi un entretien au cours duquel ils vont mettre au clair pour nous les caractéristiques des entreprises de VPC et de leur partnership avec la SNCB.

Partenaire obligé

Partenaire obligé, oui, parce que tout comme la poste, le chemin de fer est un moyen de contact de la VPC avec sa clientèle. Les entreprises qui vendent par correspondance sont comparables tantôt à des grands magasins, tantôt à des magasins sur papier. Sur papier parce que leur seul moyen de faire offre, c'est un ca-

talogue, un dépliant, ou tout au moins le courrier. De ce fait, une vente par correspondance ne se réalise pas sans franchir trois murs.

Premier mur: l'offre. Seul un imprimé dialogue avec le client prospecté, mais il n'y a pas de réel contact humain. Deuxième mur: la commande. Un formulaire, une enveloppe, un timbre, ce n'est pas davantage un contact humain; et si le téléphone permet d'enregistrer de 15 à 20 % des commandes, il ne favorise pas plus le véritable contact personnel: au plus, il s'agit de noter des références et une adresse de livraison. Dernier mur: la livraison. Ce n'est pas un employé de l'entreprise qui entre en contact avec le client (ou plus souvent la cliente), mais un agent des postes ou de la SNCB.

D'où une série de souhaits des Vépécistes: que cet agent soit sympathique, souriant, avenant, pour bien faire passer le produit vendu; que les points de distribution soient nombreux: *une suppression de service entraîne pour nous une difficulté, un frein*; que la distribution soit rapide et souple: le problème des retours est aigu pour les Vépécistes.

Vitesse, souplesse

Un achat en VPC, à l'heure actuelle, c'est en général l'affaire de cinq à six jours. Le délai commence lorsqu'un acheteur remplit son bon de commande et le poste. *Nous le recevons après un jour, un jour et demi. Comptons deux jours pour le dépouillement du courrier, le travail administratif et la confection de l'envoi. Ensuite, dans la toute grande majorité des cas, le chemin de fer ne prend pas plus de 48 heures pour livrer à domicile. Cela, bien sûr, dans les bons cas. Dans les pires, le délai s'allonge, pour toutes sortes de raisons, et pas à cause du chemin de fer, d'ailleurs.*

Un délai, c'est une pénalisation. Pour le client, qui attend le produit choisi et peut s'impatienter de ne l'avoir pas déjà en mains. Pour le vendeur, qui risque de perdre le client si la livraison est retardée (notons ici que le chemin de fer n'en porte pas la responsabilité s'il n'a pas pris de retard de son côté).

La technique particulière de vente engendre aussi un flux de retours. La clientèle des Vépécistes pourrait avoir une propension à commander par exemple cinq articles pour en choisir un sur pièce et retourner les quatre autres. Les firmes s'efforcent de limiter ce mouvement, mais doivent l'accepter, pour des raisons de déontologie. En Belgique, le volume de retours va, selon le cas, de 3 à 15 % des livraisons. C'est une bonne situation en regard de la Hollande où ce volume atteint environ 30 %.

Si la clientèle nous retourne des envois, elle doit pouvoir le faire facilement. Faute de quoi elle délaisse notre formule et nous la perdons. Les chemins de fer peuvent donc mettre un frein à notre distribution en ne réglant pas idéalement ce problème.

Deux progrès essentiels

Dès les premières lignes de notre explication, le lecteur aura perçu le lien étroit noué entre la SNCB et les entreprises de vente par correspondance. Deux partenaires ainsi liés agissent en interaction l'un sur l'autre. Chacun recherche ce qui, de son côté, pourrait développer et améliorer l'activité de l'autre, ce dont il tire également profit.

Dans l'ensemble, on peut dire que cette concertation a amené, au cours des dix dernières années, deux progrès importants.

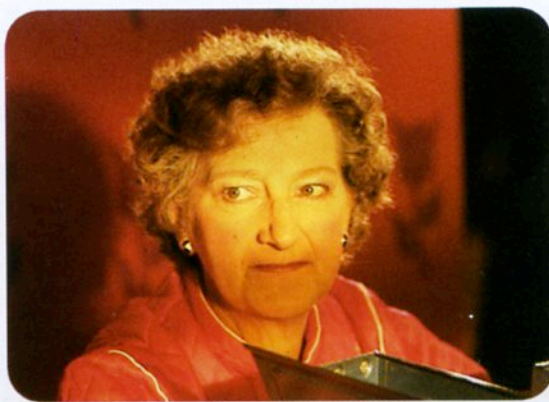
Sur le plan de la tarification, le chemin de fer, manipulant des centaines de milliers d'envois pour les entreprises du Groupement, a proposé l'élaboration de prix uniques basés sur une pondération de poids annuelle. C'est une taxation par unité expédiée et non selon le poids variable de chaque unité. Pour les "généralistes", dont le catalogue compte des dizaines de milliers d'articles, comme pour le chemin de fer qui vise à la rapidité d'exécution, il s'agit là d'un progrès de gestion incontestable. L'échange de statistiques permet de nuancer d'une année à l'autre et ainsi d'adapter la taxation au volume de transport réalisé.

La SNCB et les entreprises de vente par correspondance étant informatisées, il était intéressant également de se servir des ordinateurs pour simplifier et accélérer les procédures administratives et, par conséquent, abaisser le prix de revient au niveau du producteur. Tous les Vépécistes n'ont pas encore établi la "magnetic connection" avec l'informatique des chemins de fer; ceux qui ont engagé le processus en tirent un bénéfice incontestable.

Un outil opérationnel

L'ordinateur est, pour les entreprises qui vendent par correspondance, un outil opérationnel indispensable. *Nous ne raisonnons pas en termes d'informatique pour la gestion seule, mais pour être vraiment opérationnels.*

Prenons un vendeur d'assortiment général. Sa clientèle potentielle, c'est toute la population du pays, autrement dit les 3,5 millions de ménages répartis selon la langue qu'ils emploient (car l'expérience prouve que seul un catalogue unilingue produit l'effet recherché). Une liste d'adres-



ses, c'est une chose vivante, à entretenir soigneusement pour ne pas perdre de vue les gens qui déménagent, ou par exemple les femmes célibataires qui changent de nom en se mariant.

Parallèlement, il y a un listing des articles, qui compte facilement de 50 à 80.000 références (un sous-pull en quatre versions de taille et trois coloris prend douze références à lui seul). Chaque jour ouvrable peut apporter jusqu'à 50.000 lettres, volume qui comprend les commandes et un certain pourcentage de courrier relatif à des problèmes particuliers: réclamations, dialogue à propos de commandes à modifier, etc.

Vendre à n'importe quel moment n'importe lequel des 80.000 articles à n'importe lequel de ces 3,5 millions de clients potentiels, c'est inhumain. Si la VPC s'est développée depuis les années 60 alors qu'elle avait pu être présentée à un certain moment comme un moyen archaïque, c'est l'informatique qui l'a permis.

Il était donc logique, pour le chemin de fer, maillon à part entière de la chaîne de distribution, de rechercher avec ses partenaires de la VPC les moyens les plus appropriés pour faire dialoguer efficacement les ordinateurs respectifs et améliorer ainsi jusqu'au bout la facette opérationnelle de la distribution.

Et demain?

Demain est bien sûr un autre jour. Mais les Vépécisites s'y préparent. Leur objectif: égaliser les scores de leurs homologues des pays voisins dans le marché de distribution.

Les entreprises qui arriveront aux chiffres des autres pays seront de plus en plus généralisées. Si à l'heure actuelle nous faisons en Belgique 0,9 % de la distribution, il ne faut pas perdre de vue que certains secteurs font plus. Dans le livre, par exemple, la VPC détient 25 % du marché, et le textile est également à un haut niveau. Au fur et à mesure de leur développement, les affaires iront vers d'autres produits, plus pondéreux. Elles ne pourront être acheminées que par l'intermédiaire du chemin de fer, qui se taillera la part du lion en matière de colisage.

Pourquoi ce développement vers des produits plus pondéreux? Et comment? *J'ai connu dans mon jeune âge le moment où on discutait d'un frigo en fonction de sa marque. Maintenant, on vend le frigo d'après le nombre d'étoiles et le cubage. A partir du moment où un produit se vulgarise à ce point, il n'y a plus de raison de se déplacer en voiture pour aller en ville voir l'appareil. Une simple photo, les données souhaitées et un bon de garantie suffisent pour l'acheter. Donc, la VPC se développera de plus en plus vers ce que nous appelons le hard alors qu'elle l'avait fait jusqu'ici dans*

le soft. Et elle ressentira moins le stress du délai, car elle se trouvera, dans cette gamme de produits, sur le même plan que les magasins de détail, obligés eux aussi de livrer à domicile des produits de cette taille.

La VPC voit donc le chemin de fer comme un partenaire d'avenir et veut entretenir avec lui les meilleurs rapports de sorte que le développement, de part et d'autre, se fasse en harmonie. A la SNCB, le point de vue n'est guère différent. Il ne serait en effet pas logique de mésestimer une clientèle aussi porteuse de perspectives!

Le profil de la VPC

Chiffre d'affaires en 1983:
13,5 milliards de francs (dont 10,7 pour le Groupement)

Nombre de clients:
5,5 millions (dont 5 pour le Groupement)

L'âge des clients:

- moins de 36 ans: 45%
- de 36 à 50 ans: 34%
- plus de 50 ans: 21%

La profession des clients:

- employés: 33%
- ouvriers: 27%
- indépendants: 24%
- non actifs: 16%

Où résident-ils?

- en milieu urbain: 53%
- en milieu rural: 25%
- en zone industrielle: 22%

Le personnel de la VPC:
2.700 personnes employées (dont 2.550 pour le Groupement).

Le Groupement compte 39 membres.

D'entre eux, 30 sont effectivement des entreprises de vente par correspondance, et 9 des entreprises associées à cette activité, qui s'occupent de routage, de location d'adresses, de marketing.

Parmi les 30 vendeurs par correspondance,

- 16 travaillent dans les branches culturelles
- 7 proposent l'assortiment large
- 2 vendent des assurances et produits financiers
- 2 sont spécialisées en ameublement et équipement de la maison
- 1 propose de l'habillement seul
- 1 vend des articles de jardin et de ménage
- 1 est spécialiste des cosmétiques.



Wagon couvert à parois coulissantes



Hbis



Le Hbis est un wagon de conception moderne, à parois coulissantes, laissant une grande latitude pour la manutention. L'espace rendu disponible par l'ouverture de la paroi coulissante permet à un élévateur à fourche ou à un transpalette de pénétrer dans le wagon et d'y manœuvrer les charges palettisées. Si l'entreprise ne dispose pas de quais, le chargement à partir du sol est également possible au moyen d'un élévateur à fourche.

La plupart des unités Hbis sont équipées d'un système de cloisonnement, spécialement conçu pour le transport de charges palettisées : sacs, boîtes, caisses, matières réfractaires, etc. On en distingue de deux genres, qui portent des codifications un peu différentes :

- le Hbikks-tt (types 2213 A3 et A4), à cloisons amovibles rigides ;
- le Hbis (type 2213 A0), à panneaux amovibles et coussins gonflables.

Hbikks-tt : cloisons amovibles rigides

Ce wagon (le plus récent de la SNCB) comporte 6 cloisons qui peuvent être verrouillées à n'importe quel endroit de la longueur de chargement.

Compte tenu de l'épaisseur des cloisons, on dispose d'une longueur utile de chargement de 12,5 mètres au maximum. Le poids de la marchandise disposée entre deux cloisons successives ne doit pas dépasser 5 tonnes.

Il est possible de réaliser un chargement qui n'occupe pas toute la surface du plancher et de charger des marchandises, même non palettisées, ne supportant pas la poussée longitudinale.

Hbis : panneaux et coussins (système Daberkow)

Deux rangées de 12 panneaux mobiles en multiplex suspendus à des rails longitudinaux viennent s'intercaler entre les différentes unités. Il suffit de gonfler les coussins en fin de chargement ; la pré-

compression transforme le chargement en une masse quasi rigide.

Compte tenu de l'épaisseur des panneaux et coussins gonflables, la longueur totale du chargement doit être comprise entre 12 et 12,40 mètres.

Pour obtenir de bons résultats, les conditionnements doivent résister à la poussée issue du dispositif pneumatique et la charge doit atteindre une hauteur suffisante. Pour des envois fragiles ou facilement compressibles, il faut veiller à ce que la marchandise ne dépasse pas la palette (elle peut éventuellement être chargée en léger retrait), et à ce qu'une palette soit disposée au-dessus de l'unité palettisée de manière à former un ensemble indéformable.

Adressez-vous aux spécialistes

Avant de choisir ce wagon, informez-vous. Convient-il vraiment au transport de vos marchandises ? Est-il le plus indiqué d'entre tous ? Ces questions, et d'autres, d'ordre technique ou commercial, posez-les à nos spécialistes :

Le service Manutention-Transport
Division 13.1
Putterie 25
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 80 80
Postes 22470 et 22471

La Direction commerciale
Division 62.3
Rue Ravenstein 60 bte 24
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 62 40
Poste 2619 ou 2661

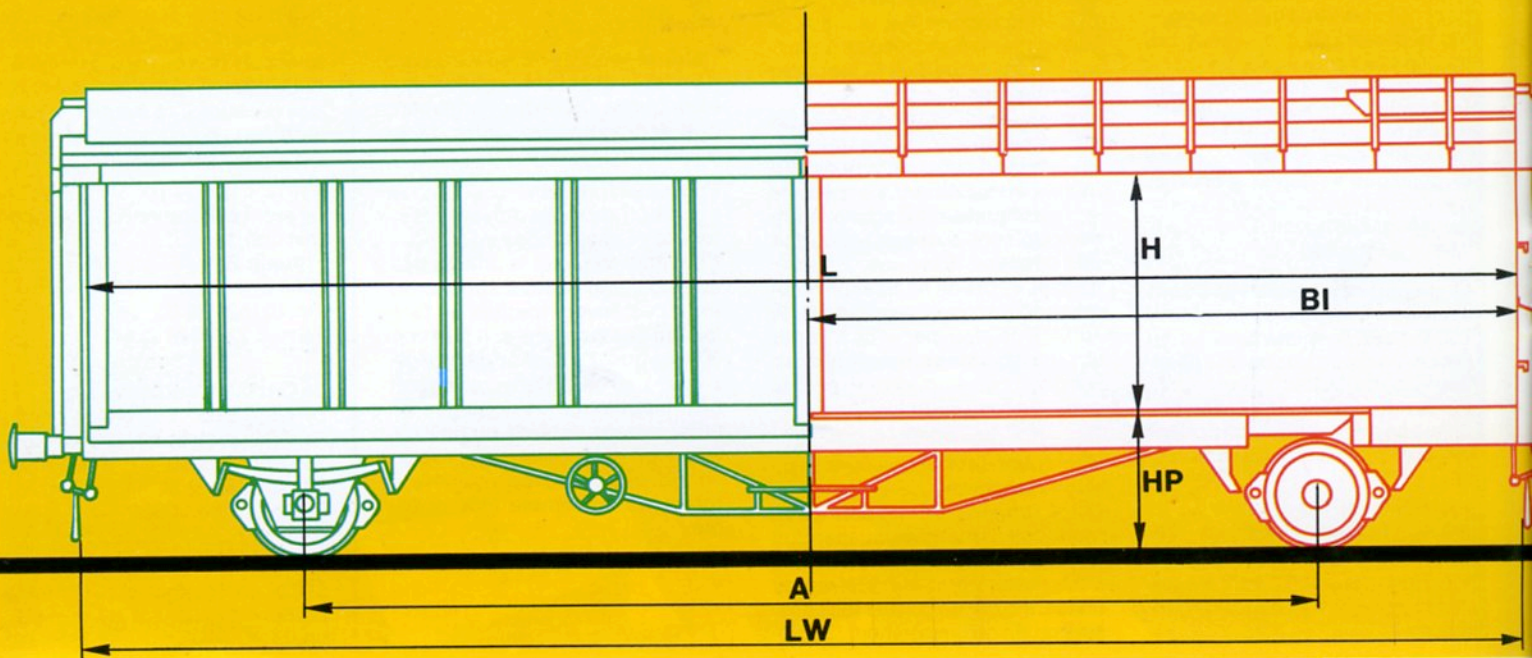
Les agences commerciales de la SNCB en Belgique ou à l'étranger peuvent également vous renseigner.

H

b à grand volume (plus de 70 m³)
i à parois ouvrantes
kk charge utile de 20 T ou plus, et inférieure à 25 T.
s apte à circuler à 100 km/h
tt avec cloisons rigides amovibles

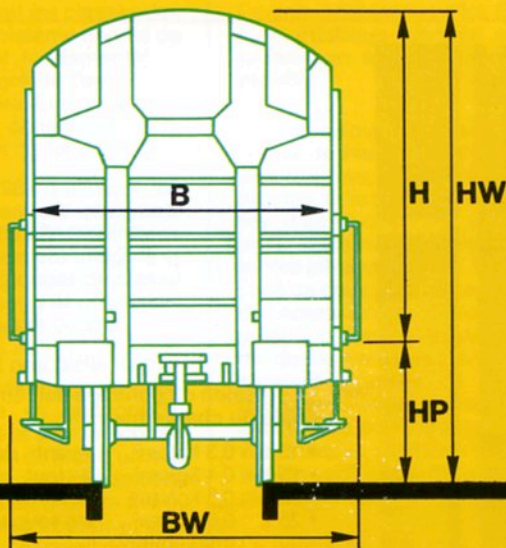
2

1 Code - lettres UIC		Hbis Daberkow		Hbis					
2 Type		2213 A0		2213 A1					
3 Nombre		85		565					
4 Numéro du wagon	code international	21 88		01 88					
	numéro de série	235 0 000-a 099-a		225 0 000-a 599-a					
5 Année de construction		1975		1976					
6 Longueur hors butoirs = LW	mm	14.220		14.220					
7 Distance entre essieux = A	mm	9.000		9.000					
8 Largeur hors tout = BW	mm	3.055		3.055					
9 Hauteur hors tout = HW	mm	4.270		4.270					
10 Hauteur du plancher = HP	mm	1.200		1.200					
11 Longueur du plancher = L	mm	12.776		12.776					
12 Largeur utile = B	mm	2.670		2.670					
13 Hauteur utile = H	mm	2.250		2.250					
14 Superficie	m ²	34		34					
15 Volume	m ³	75		75					
16 Passage à la porte	hauteur = HI	2.200		2.200					
	largeur = BI	6.378		6.378					
17 Tare moyenne	T	15		14,5					
18 Charges autorisées	T	A	B	C	A	B	C		
		17	21	25	17,5	21,5	25,5		
		S	17	21	25	S	17,5	21,5	25,5
19 Charges concentrées maximum		m		t		m		t	
		aa	1,5		14	aa	1,5		14
		bb	3		16	bb	3		16
20 Rayon de courbe minimum	m	120		120					
21 Dispositif de protection de la marchandise		panneaux + coussins		—					
22 Nombre de panneaux ou cloisons mobiles		2 x 12		—					
23 Nombre d'anneaux d'arrimage sur plancher		2 x 6		2 x 6					
Pour renseignements techniques: Service manutention - Transport (Dir. E 13-1)		Tél. 02-523.80.80 Ext. 22471							





Hbikks-tt					Hbikks-tt				
2213 A3					2213 A4				
500					250				
21 88					21 88				
237 2 000-a					237 2 500-a				
499-a					749-a				
1985					1985				
14.220					14.220				
9.000					9.000				
3.058					3.058				
4.270					4.270				
1.200					1.200				
12.776					12.776				
2.670					2.670				
2.200					2.200				
34					34				
75					75				
2.200					2.200				
6.318					6.318				
16					16				
A B C D					A B C D				
S	16	20	24	28	S	16	20	24	28
120 km/h					120 km/h				
00					00				
m t					m t				
aa	3		12		aa	3		12	
bb	6		16		bb	6		16	
120					120				
cloisons rigides amovibles					cloisons rigides amovibles				
6					6				
—					—				

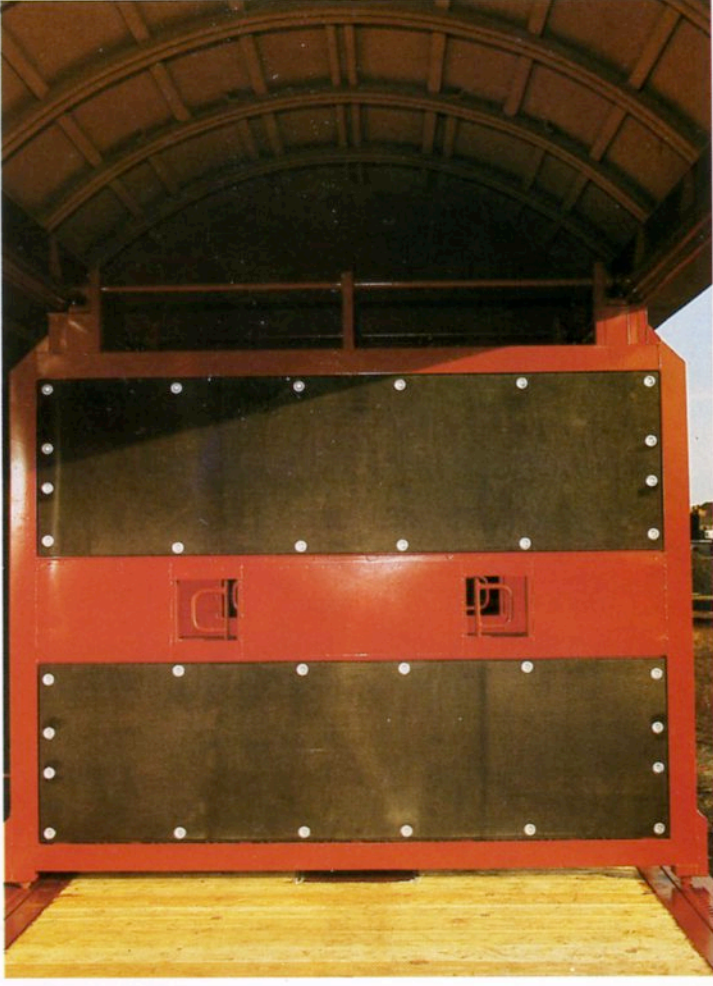




Wagon Hbikks-tt avec cloisons rigides amovibles

- Disposer les cloisons suivant un plan parfaitement transversal avant de les verrouiller: la commande des verrous s'effectue par les poignées prévues dans les faces des cloisons ou éventuellement par les leviers latéraux.

- Après chargement et déchargement, vérifier que les verrous sont correctement introduits dans les encoches au-dessus et en-dessous (leviers latéraux en position basse).
- En cas de non utilisation des cloisons, regrouper celles-ci et les verrouiller par trois à chaque extrémité du wagon.

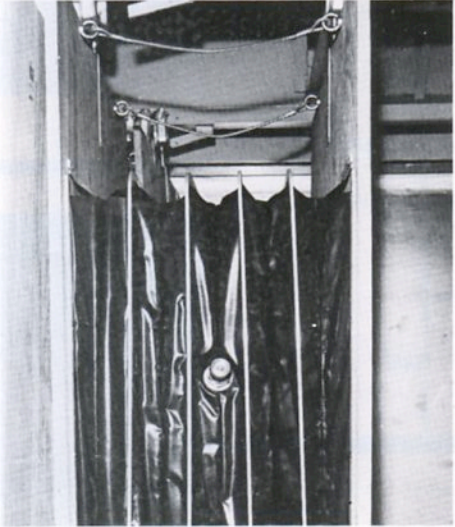


Wagon Hbis avec panneaux et coussins gonflables (système Daberkow)

Attention aux coussins !

Avant d'effectuer le chargement, il convient de vérifier le serrage des soupapes de part et d'autre des deux coussins.

Les coussins sont équipés d'une valve semblable à celle des pneus de camion. On peut y brancher un flexible venant d'une installation fixe, d'un compresseur ou d'une bouteille d'air comprimé.



La pression du gonflage doit être adaptée au poids du chargement:

- 10 t. 0,3 kg/cm²
 - 15 t. 0,4 kg/cm²
 - 20 t. 0,5 kg/cm²
 - 25 t. 0,6 kg/cm² (maximum)
- Avant déchargement, il faut dégonfler les coussins en desserrant les soupapes à la main.

EN BREF

EN BREF



24 CHEMINS
DE FER
DU FUTUR



En septembre/octobre 1984, à l'aube de l'année scolaire en cours, la SNCB avait invité toutes les écoles du pays à participer à un concours créatif, en avant-première des manifestations programmées pour célébrer le cent cinquantième anniversaire du chemin de fer en Belgique. L'invitation concernait les classes des deuxième et troisième degrés de l'enseignement fondamental et du premier degré de l'enseignement secondaire. Elle portait sur des créations collectives montrant le chemin de fer en 2035.

Le 31 octobre 1984, quelque 4.385 créations avaient été envoyées. Autrement dit, 85 à 90.000 enfants de 8 à 13 ans avaient imaginé et représenté en groupes de classe le chemin de fer qu'ils utiliseront à l'époque de leurs 60 ans.

Le sujet n'était pas facile, la méthode pas davantage (une création collective en concours!), mais la liste des prix annoncés (une valeur totale de près d'un million de francs) a certainement encouragé plus d'un titulaire à mobiliser ses petites troupes et réaliser avec elles ce travail de création.

Après avoir écarté - selon la lettre du règlement - les créations hors format et les travaux anonymes, le jury s'est fixé trois lignes d'appréciation. L'exploitation du sujet, c'est-à-dire le train et son infrastructure dans leur environnement. Le caractère futuriste, car il s'agissait bien de se projeter dans l'avenir, à 50 années d'ici. Et la valeur artistique, donnée par les techniques et les couleurs employées.

Les jurés émanaient de trois horizons: le Palais des Beaux-Arts de Bruxelles, le monde des graphistes, et la SNCB. Trois manières d'approcher les créations, donc, mais six sensibilités différentes (chaque groupe était composé de deux personnes), et en fin de compte une seule voix pour la sélection. Car au lieu de coter individuellement des créations qui seraient passées de main en main, les jurés ont réalisé, comme les classes participantes, un travail collectif, méthode sans doute plus contraignante, mais aussi plus féconde.

Le palmarès présenté le 30 janvier, en présence du Ministre des

EN BREF

EN BREF

Communications et du Directeur général de la SNCB, comprenait 24 classes (12 de chaque grande communauté linguistique), récompensées collectivement, et bien entendu les 415 élèves qui y sont inscrits, que la SNCB a récompensés individuellement.

Les 24 créations lauréates seront exposées avec des travaux d'artistes professionnels sur le même thème au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles du 4 mai au 2 juin,



dans le cadre de la grande exposition anniversaire. Les classes lauréates seront invitées par la SNCB à visiter tout-à-fait gratuitement (voyage en 1ère classe compris) cette exposition. Des reproductions photographiques de ce même capital artistique seront également présentes dans les deux trains-expositions qui silloneront la Belgique de fin mai à fin octobre.

Mais ce n'est pas tout: le hall d'animation du Palais des Beaux-Arts, antichambre de l'exposition, sera animé par d'autres dessins, que le jury n'a pas retenus en dernière instance, mais qui méritent toutefois un coup de chapeau.

Les prix décernés consistaient en bons d'achat de matériel audio et visuel pour les classes, et bons d'achat de livres pour chaque élève.

La collaboration attentive de Philips et des librairies Standaard Boekhandel, J. Bellens et ALG-Lecture Générale avait permis à la SNCB de rassembler une gamme de prix de qualité, bien adaptés à la personnalité et aux aspirations des lauréats, tout en accordant à ces derniers une liberté de choix qui rendait la participation plus attrayante encore.



Le centre de transports L.A.R. de l'Intercommunale Leiedal entre progressivement en phase active. Lorsque nous l'avons présenté à nos lecteurs il y a un an environ, il était encore dépourvu de toute infrastructure ferroviaire. Les voies sont à présent développées, et le premier wagon expédié du L.A.R. a pris le départ le 19 décembre dernier.

L'infrastructure ferroviaire comprend un faisceau réservé au

poids unitaire de 60 à 200 kilos, pour le compte de la société Alfa Carpet, de Menin (Rekkem). Ensemble, ces wagons à parois et toiture coulissantes ont emporté 36 tonnes de marchandises.

Ces wagons avaient été choisis pour leur caractéristique essentielle: la possibilité d'y charger des marchandises volumineuses et légères. En effet, l'ouverture de la toiture dégage quasi la moitié de la longueur utile de chargement et permet de travailler ver-



LAR: COUP D'ENVOI A COUP DE TAPIS

transport combiné rail-route, une voie pour les transports conventionnels et deux voies posées entre quais surélevés. Ce complexe, d'une longueur totale de 3.600 mètres, est raccordé à la ligne Courtrai-Mouscron via la gare de Lauwe. Le matériel de manutention pour transport combiné en est encore absent, mais les choses évolueront rapidement.

Le 19 décembre 1984, donc, une rame de 3 wagons Tbiiks a été chargée de tapis en rouleaux d'un

ticalement. De même, les parois une fois ouvertes, c'est aussi la moitié de la longueur utile qui est offerte au chargement horizontal.

Certes, on n'a pas déroulé le tapis rouge le 19 décembre. Encore qu'on pouvait en trouver un dans le chargement. Mais quelques photographes ont fixé pour la postérité ce premier acte ferroviaire dans la zone du L.A.R. encore en devenir. Le nôtre en était.



Concurrentiel et avantageux

COLIS

SAL

SURFACE AIR LIFTED



Nouveau créneau pour longue distance

Colis-avion, colis de surface? C'était jusqu'à présent l'alternative unique pour l'envoi des colis postaux à travers le monde. Entre les deux existait un créneau vide. La SNCB vient de le remplir en proposant sa formule





Surface Air Lifted,
qui combine des avantages très intéressants: un prix inférieur à celui du colis-avion et une rapidité de voyage supérieure à celle du colis de surface.

De quoi mieux répondre à votre attente, dans un rapport prix/vitesse plus satisfaisant.

La formule colis de surface... aéroportés sélectionne le meilleur de chaque formule traditionnelle. Les colis sont acheminés séparément et rapidement

- par trains de voyageurs et en camionnette jusqu'à l'aéroport de

Bruxelles-National, comme les colis-avion;

- par avion jusqu'à l'aéroport du pays de destination (les colis-avion restent toutefois prioritaires);

- par train ou camionnette de l'aéroport à leur destination finale, comme les colis de surface.

Votre avantage, vous le saisissez

mieux encore en comparant les prix calculés pour un colis de 5 kilos dans les trois régimes:

Pays de destination	Colis-avion	Colis-S.A.L.	Colis de surface	Poids maximum
Afrique du Sud	2.602	1.682	694	20 Kg
Algérie	1.120	840	529	20 Kg
Canada	1.784	1.064	543	10 Kg
Etats-Unis d'Amérique	2.315	1.355	804	20 Kg
Grèce	1.130	920	567	20 Kg
Israël	1.234	1.064	552	15 Kg
Japon	2.541	1.461	704	10 Kg
Maroc	1.000	830	533	20 Kg
Singapore	2.479	1.369	497	10 Kg
Tunisie	950	840	547	20 Kg
Turquie	1.160	850	528	20 Kg
Zaïre	2.120	1.310	582	20 Kg

Dans un premier temps, le service S.A.L. est limité à ces douze pays. Il sera prochainement étendu à d'autres destinations.

Votre avantage, vous le saisissez, passe par le S.A.L.

Informez-vous davantage, sans hésiter. Pour cela, prenez contact avec une gare ouverte aux envois de détail ou avec

SNCB-COLIS
Bureau 61.33
Rue Ravenstein 36 bte 7
1000 Bruxelles
Tél. 02/523 62 40, poste 3657





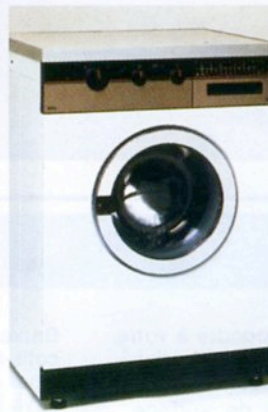
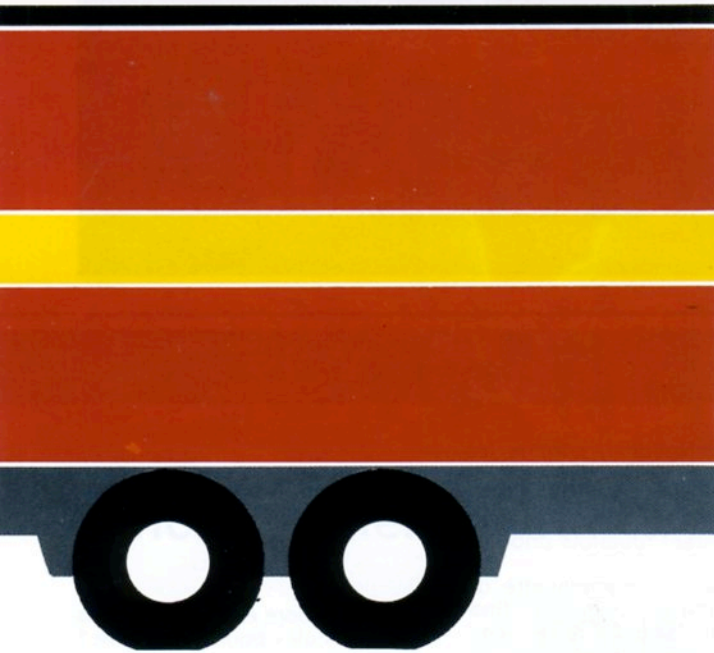
Philips et la SNCB :

Quevaucamps.

Une commune hennuyère, quasi à mi-chemin entre Mons et Tournai, à quelques encablures de Blaton. Région agricole, passé houiller et textile. Communications routières facilitées par la proximité de l'autoroute de Wallonie.

aux détaillants. D'où une organisation spécifique des acheminements, selon le destinataire et aussi selon la démarche commerciale adoptée.

A l'égard des grossistes, Philips développait, depuis le début des années 70, une politique de vente qui lui épargnait la charge du stockage. Les grossistes commandaient à terme - un délai de trois mois - des quantités correspondant à un wagon à deux essieux rempli complètement d'un même type de matériel. Le wagon était acheminé d'usine à destination finale, sans passage par un bâtiment de Philips, et le grossiste se chargeait du stockage des appareils avant livraison à ses propres clients. Cette procédure, fort pratique pour Philips, valait au grossiste un prix particulièrement étudié. La bonne logique commerciale !



LE GROS BLANC A TRAVERS LA BELGIQUE

A Quevaucamps, depuis une vingtaine de mois, Philips organise, avec la collaboration de la SNCB, la distribution de son "gros blanc" à travers tout le pays.

"Gros blanc" n'est pas une expression ésotérique: cette appellation recouvre l'ensemble des gros appareils électroménagers qui s'intègrent, au titre de mobilier "actif", dans la cuisine ou la buanderie: cuisinière, surgélateur, frigo, lessiveuse, sèche-linge, essoreuse, lave-vaisselle... Ce blanc est gros par ses dimensions, mais en général relativement léger par rapport à son volume. Il sort d'usine emballé dans de grands cartons et muni de protections diverses requises par la manutention et le transport.

Philips Belgique vend du gros blanc à la fois aux grossistes et

Mais les choses ont évolué, de part et d'autre. Les grossistes ont commencé à considérer que la contenance d'un wagon complet dépassait leurs besoins et leur capacité de stockage. Il est vrai qu'au fil des ans, le loyer accru de l'argent a renchéri la gestion des stocks, en même temps que le marché se faisait plus âpre.

De son côté, Philips avait découvert l'avantage des grands wagons à bogies: leur grande capacité comprime le prix par unité de gros blanc transportée. La société entendait donc se servir de ces géants (de plus de 20 mètres de longueur) pour l'importation des produits fabriqués à l'étranger.

Transport meilleur marché en grand wagon, stockage plus coûteux à destination... c'était un problème d'économies, à résoudre

dans l'intérêt de toutes les parties et, bien entendu, du volume d'échanges.

Philips a cherché des solutions. L'une d'entre elles s'imposait entre toutes: reprendre en charge le stockage et offrir en distribution des quantités mieux adaptées aux besoins nouveaux. Il lui fallait donc trouver un magasin assez spacieux, fonctionnel, et raccordé au réseau ferroviaire. Ce magasin recevrait sur raccordement les livraisons des usines. Les livraisons aux clients en partiraient par camions complets pour les grossistes (une commande mensuelle et des livraisons hebdomadaires fixes) et au détail pour les autres. Pour satisfaire davantage encore les gros clients, les camions complets pourraient être "multi-produits", c'est-à-dire que leur chargement se composerait d'appareils de différents types.

loin de la frontière française. Reconvertir l'usine en magasin s'avérait possible. Et on pouvait aisément construire un raccordement parfaitement adapté aux nécessités.

Certes, Quevaucamps est particulièrement décentré mais une étude montra que le transport routier au départ de cette localité coûterait à peine plus qu'au départ de Bruxelles, grâce à la proximité immédiate de l'autoroute de Wallonie. D'autre part, l'acheminement ferroviaire au départ de Turin - la toute grosse majorité du trafic - pouvait être rendu plus direct, et partant, plus avantageux. Si l'on ajoute que la propriété du magasin peut être en termes de gestion moins onéreuse que la location, on pourra conclure que l'affaire en valait la peine.

L'idée prit forme fin 1982. En jan-

gros blanc pour l'ensemble du pays. En moyenne, trois grands wagons (de plus de 130 m³) arrivent chaque semaine sur le raccordement, wagons fermés, à parois coulissantes, ou wagons du type "débach'vite", expédiés principalement par l'usine italienne de Turin. Ils sont remis sur accordement par la gare de Blaton, à la satisfaction du destinataire.

Chemin de fer à l'entrée, camion à la sortie... Certes, Philips charge des camions entiers de produits divers pour les grossistes qui ont commandé un mois plus tôt. Mais le chemin de fer intervient aussi dans la distribution de détail, pour les quantités plus réduites. Ses camions retirent les marchandises à Quevaucamps et les conduisent au centre routier de Saint-Ghislain où elles entrent dans le cycle ferroviaire pur. Quelque 25 à 30 % des livraisons sont



Une telle proposition devait satisfaire les acheteurs. Philips se mit donc en quête d'un magasin. Première hypothèse: son centre de distribution d'Evèr. Mais cette possibilité fut immédiatement écartée: ce centre n'est ni raccordé, ni raccordable, pour des raisons géographiques, sauf pour un prix composé de 9 chiffres, si pas 10.

Le champ de recherches s'étendit à l'agglomération bruxelloise entière. Sans succès toutefois. En allant plus loin encore, Philips trouva une opportunité à Senefte: un bâtiment bien raccordé, avec possibilité de stockage sur une hauteur de 6 mètres. Mais les 40.000 m² de superficie dépassaient les besoins réels.

Puis se présenta l'opportunité d'une usine Philips fermée à la production, à Quevaucamps, non

vier 83, le département transports de Philips entamait une négociation avec la SNCB, en vue du raccordement de l'usine au réseau national. Et en juillet de la même année, ce raccordement était opérationnel. Le premier wagon y arriva en août.

Les responsables de Philips se félicitent de la célérité de la procédure, de l'aide que la SNCB - service commercial et départements techniques - leur a apportée. Etudier le projet, dessiner les plans, poser un raccordement principal puis des voies privées en résolvant des problèmes parfois délicats, le tout en un semestre, c'est une performance qu'il convient effectivement de saluer.

Depuis une vingtaine de mois, donc, Quevaucamps joue son rôle de centre de distribution du

faites sous cette forme. Philips recherche bien entendu les moyens d'un rendement encore supérieur en se servant de divers transporteurs et en combinant des livraisons diverses sur un même axe. Mais le chemin de fer reste, de l'avis des responsables de Philips, le moyen le plus puissant de par sa présence géographique très dense, la rapidité et les prix étudiés de son service.

Camion direct: l'alternative nouvelle

Philips possède aussi un centre de distribution à Evère, d'où partent, à l'inverse de Quevaucamps, toutes sortes d'appareils et composants de sa gamme.

Ce centre est systématiquement lié à SNCB-COLIS pour ses envois de détail (nous en avons parlé en 1982). Mais tout ne part pas en train. Depuis le 12 septembre 1984, des camions complets directs assurent aussi la distribution à domicile.

Le principe est très simple. Si un camion peut être rempli de ce qui a été commandé par 5, 10, 15, 20, 25 clients d'une même région, pourquoi le charger à Evère, le décharger à Tour & Taxis, puis en recharger un autre en bout d'acheminement ferroviaire pour la remise à domicile? Toutes ces opérations intermédiaires coûtent et prennent du temps.

Lançons donc des camions complets, qui effectueront le trajet Evère - région destinataire le jour même de leur chargement, et assureront ainsi un acheminement encore plus rapide, à des conditions égales à celles que pratique habituellement le service de messageries de SNCB-COLIS.

Du 12 septembre au 31 décembre, on a pu compter 72 jours de travail. Au total, 270 camions ont été chargés au centre de distribution de Philips, soit une moyenne de 3 à 4 par jour.

Ensemble, ces camions ont couvert 80.441 kilomètres, c'est-à-dire en gros 1.117 par journée. Cela correspond bien à la moyenne individuelle de 298 kilomètres quotidiens par camion en cycle Evère - distribution - Evère. On remarque toutefois que les distances parcourues vont de quelques dizaines de kilomètres à un record de 466 kilomètres. Au total, ces prestations ont fourni 3.066 heures de travail.

Aujoutons que si Philips constitue un bon exemple pour illustrer la formule "camion direct", celle-ci est ouverte à tout client qui remplit une condition fondamentale: remplir un camion-remorque entier pour une clientèle concentrée dans une région qui correspond au champ d'action d'un centre routier de SNCB-COLIS.

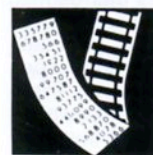
Les records et les moyennes:
- nombre de camions: 3 à 4/jour.
Record: 6 le 29 novembre.

- les distances: 298 km/camion dans une fourchette de 20 à 466 kilomètres.

- vitesse de distribution: quelques heures au lieu des 24 à 48 heures prévisibles en général. Mais il faut programmer.

Pour en savoir plus: SNCB-COLIS, tél. 02/523.62.40, poste 22480.

EN BREF



NOUVELLE CONVENTION INTERNATIONALE

Le 1er mai, une nouvelle COTIF est entrée en vigueur.

COTIF? Convention relative aux transports internationaux ferroviaires.

Cette nouvelle convention remplace la CIM, la CIV et la convention additionnelle à la CIV. Elle a été signée en mai 1980 à Berne; elle est désormais d'application pour tous les transports ferroviaires internationaux de voyageurs et de marchandises.

En ce qui concerne les marchandises, plus particulièrement, on peut dire que la COTIF est caractérisée en ordre principal par une simplification du texte légal, la rationalisation et la modernisation du contrat de transport, et l'amélioration de la position de l'utilisateur.

Voyez, encartés dans ce bulletin, les commentaires utiles à ce sujet.

EN BREF

EN BREF

EN BREF

EN BREF



FRANCOIS JANSEN:
114 ANS
DE FIDELITE

150 ans de chemin de fer en Belgique! Un bail! Il existe sans doute des clients de longue tradition. Informations SNCB en a retrouvé un, fidèle depuis ses débuts, voilà 114 ans.

Cette firme reçoit à Bruxelles, en charges complètes, des marchandises de groupage en provenance de Paris. Elle les distribue en Belgique par transport routier propre ou par les services de messageries de SNCB-COLIS.

Tous les jours arrive à Bruxelles Tour & Taxis un wagon (deux parfois) dont le contenu est transféré dans le camion de la firme pour distribution immédiate. Si l'on compte 240 jours de travail par an, cela nous mène à 27.360 jours de réception au moins depuis la fondation de la société. Au moins, répétons-le, car il est vrai que dans des temps pas encore si anciens, on travaillait aussi le samedi. Et n'oublions pas les jours à deux wagons, qui permettent aussi de gonfler le chiffre.

ANCIENNES



Messageries François Jansen



Fondées en 1871

MESSAGERIES INTERNATIONALES

SOCIÉTÉ ANONYME

PARIS

BUREAUX :

9, Rue du Caire, 9

AGENCIOS DE FUERBIA :

5, Place du Maroc, 5

Même maison et agences

Bruxelles-Amsterdam-Rozendaal-Utrecht-Varsovie-Alexandrowo-Thorn

Transports terrestres et maritimes, Industriels et de Messageries. - Douanes. Camionnages.

Emmagasinages de marchandises par toutes quantités.

Speditionen aller Art. - Verzollung. - Lagerung. - Assecuranz. - Frachtübernahmen nach und von allen Richtungen zu festen Sätzen. Sammelladungen.

Русская Транспортная Контора. - Сухопутная Морская и Рѣчная. - Отчисления въ таможенныхъ. - Инкассо и хранение товаровъ.

Vervoer te land en ter zee. - Industriële transporten. - Inklaringen. - Goederenbesteldiensten.

Opslag van koopmansgoederen bij alle hoeveelheden.

Beau soleil à bon prix

Rapide et reposant : le train direct de nuit.

Il suffit d'une bonne nuit. Vous vous installez douillettement et dès le lendemain matin, vous voilà à destination.

Où désirez-vous aller? Costa-Brava, Côte d'Azur, Provence, Camargue, Languedoc, Roussillon, Aquitaine, Lot et Garonne, Bretagne, Italie du Nord ou du Centre, Vorarlberg, Tyrol, Canton de Vaud, du Valais, Grisons ou Bavière? A vous de choisir! Pour atteindre chacune de ces régions, la SNCB met à votre disposition, dès le début des vacances, des trains directs, rapides et confortables. Et si nous parlons des prix? Ils dépendent, bien sûr, de votre destination, mais ils sont tous "spéciaux". Ils comprennent le voyage aller-retour, le confort de nuit (places-lits ou couchettes), et souvent le petit déjeuner. Si vous vous contentez d'un peu moins de confort, vous voyagerez plus économiquement encore en place assise.

Tous les détails se trouvent dans notre brochure "Direct vers le soleil", disponible dans les gares. Pour les voyages à forfait Railtour et FTS, consultez votre agent de voyage.

Bien informé, vous pourrez calculer avec précision votre budget de vacances. Vous découvrirez alors à quel point il est réellement plus avantageux de partir en vacances en train. Surtout si vous profitez d'une des formules suivantes:

- "Déplacement en petit groupe de 6 personnes maximum" qui accorde une réduction plus importante encore à partir du 3e voyageur;
- "Déplacement en famille" à 50% du prix normal dès la 2e personne, pour autant que l'on voyage au moins à trois.
- L'avantageuse formule "Rosarot 85" pour ceux qui se rendent en Allemagne du Sud ou en Autriche;
- Et des réductions pour les titulaires d'une carte Rail Europ Senior.

Comparez et choisissez la formule la plus économique.

Comme vous le voyez, les chemins de fer ont fait preuve d'imagination pour vous permettre - malgré la crise - de partir en vacances au soleil. Profitez-en!



LA CONVENTION RELATIVE AUX TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (COTIF)

Le 9 mai 1980 fut signée à Berne une nouvelle Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), qui entrera en vigueur le 1er mai 1985, en lieu et place de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) et de la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), ainsi que de la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures des voyageurs (CA).

Il nous est dès lors paru utile de rédiger à l'intention de notre clientèle un petit mémento qui résume les principales dispositions de cette nouvelle réglementation. Notre objectif n'est pas de présenter une étude juridique exhaustive mais une simple information commerciale.

Structure générale de la COTIF - Systématique

La nouvelle Convention (COTIF) du 9 mai 1980 comprend :

- La Convention proprement dite ;
- Le Protocole sur les privilèges et immunités de l'organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ;
- L'Appendice A qui contient les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) ;
- L'Appendice B qui contient les Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et ses annexes :
 - Annexe I. Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) ;
 - Annexe II. Règlement concernant le transport international ferroviaire des wagons de particuliers (RIP) ;
 - Annexe III. Règlement concernant le transport international ferroviaire des conteneurs (RiCo) ;
 - Annexe IV. Règlement concernant le transport international ferroviaire des colis express (RIEx).

Le texte officiel de la Convention est le texte français.

Il fait seul foi. A ce texte sont jointes des traductions officielles en allemand, anglais, arabe, italien et néerlandais. Il s'agit de langues communes à plusieurs Etats membres.

Ainsi se trouve assurée l'uniformité d'interprétation et d'application des Conventions dans les pays qui se servent de la même langue.

La Convention a prévu la possibilité de recours à l'Arbitrage pour trancher les litiges notamment entre entreprises de transport et entre usagers. Une liste d'arbitres est établie et tenue à jour par l'Office Central.

Les Etats membres peuvent formuler des réserves à la Convention dans deux cas expressément prévus ; la compétence du tribunal arbitral et la responsabilité du chemin de fer à l'égard des voyageurs victimes d'accidents lorsque ceux-ci sont des ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Seuls les Etats membres sont compétents pour adresser des propositions de modification de la Convention à l'OCTI qui les porte à la connaissance des autres Etats.

Les Conventions anciennes (CIV, CA et CIM) étaient soumises à un système de révision générale obligatoire et périodique (tous les 5 ans). La procédure de mise en vigueur était très lourde.

La nouvelle Convention (COTIF) abandonne le système de révision générale périodique obligatoire et simplifie fortement la procédure de mise en vigueur.

Elle répartit les articles en deux catégories : d'une part, les articles fondamentaux qui sont soumis à la compétence de l'Assemblée générale avec une procédure de mise en vigueur classique, c'est-à-dire ratification par les Etats ; et d'autre part, les articles touchant principalement au contrat de transport (à son exploitation), qui sont soumis à la compétence de la Commission de révision avec mise en vigueur automatique sauf objections d'un certain nombre d'Etats.

L'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF)

Statut et but de l'OTIF

L'Organisation intergouvernementale (OTIF), qui succède à la vieille Union d'Etats de Berne créée le 14 octobre 1890, est dotée de la personnalité juridique et jouit de privilèges et immunités spécifiques.

Le passage du stade "Union d'Etats" à celui d'Organisation intergouvernementale permet de mettre sur le même pied d'égalité l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) et ses consœurs de l'aviation civile (OACI), de la navigation maritime (OMCI) ou même de l'Union postale universelle (UPU).

L'Organisation a essentiellement pour but d'établir et de faire évoluer un régime de droit uniforme applicable au transport des voyageurs, des bagages et des marchandises en trafic international direct entre les Etats membres.

Ce régime, prévu principalement pour les lignes ferroviaires, peut être étendu aux transports internationaux directs empruntant, en sus des lignes ferroviaires, des lignes sur les voies terrestres et maritimes et les voies d'eau intérieures. Cette dernière possibilité répond aux besoins des transports mixtes fer-mer, fer-route, fer-navigation intérieure qui se développent constamment, grâce à l'accroissement et au perfectionnement des moyens de transport multimodaux: conteneurs, palettes, fer-routage, etc...

Structure et fonctionnement

Le fonctionnement de l'Organisation est as-

suré par l'Assemblée générale, le Comité administratif, la Commission de révision, la Commission d'experts pour le transport des marchandises dangereuses et l'Office Central des transports internationaux ferroviaires (OCTI).

Les langues de travail sont le français et l'allemand.

Toutefois, la 8^e Conférence de révision a chargé l'OCTI d'étudier le problème de l'introduction éventuelle de langues de travail supplémentaires, notamment les langues anglaise et arabe.

L'Assemblée générale. Organe suprême de décision, l'Assemblée générale est composée de tous les Etats membres. Elle se réunit une fois tous les cinq ans ou à la demande d'un tiers des Etats membres. Elle se prononce sur les questions les plus importantes.

Le Comité administratif. Elu pour cinq ans, le Comité administratif est composé de onze Etats membres; il est présidé par la Suisse. Il remplit le rôle d'un organe de surveillance administrative et financière, analogue à celui d'un Conseil d'Administration dans les Sociétés.

Il se réunit deux fois par an. Les procès-verbaux des sessions sont envoyés à tous les Etats membres.

La Commission de révision se compose des représentants des Etats membres. Elle se prononce sur les propositions de modifications relatives aux dispositions des règles uniformes CIV et CIM soumises à un régime de révision simplifiée ou accélérée.

La Commission d'experts pour le transport des matières dangereuses. Celle-ci se compose des représentants des Etats membres et se prononce sur les propositions de modification relatives aux dispositions du Règlement concernant le transport international des marchandises dangereuses (RID).

L'Office Central des Transports Internationaux ferroviaires (OCTI). Composé d'une vingtaine d'agents, l'OCTI assure le secrétariat de l'Organisation.

Parmi les tâches de l'OCTI figurent notamment:

- l'établissement et la mise à jour des listes des lignes soumises aux Conventions;
- le recueil et la publication des renseignements intéressant le service des transports internationaux;
- les interventions en vue de faciliter les relations financières entre les divers chemins de fer;
- la préparation et l'organisation des Conférences des Etats membres et des sessions des différentes commissions préliminaires;
- l'instruction des propositions de modification présentées par les Etats membres;
- la publication du Bulletin des transports internationaux par chemin de fer;
- la publication du fichier de jurisprudence CIM.

Le siège de l'Organisation.

Le siège de l'Organisation est fixé à Berne et les relations entre l'Organisation et l'Etat du siège sont réglées dans un accord de siège.

Questions communes CIV-CIM

Dans ce chapitre, qui ne correspond pas à une partie spécifique de la COTIF, nous avons regroupé l'étude des principales notions communes aux Règles uniformes CIV et aux Règles uniformes CIM.

Champs d'application

Les Règles uniformes CIV et CIM s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages ou de marchandises effectués avec des titres de transport internationaux (CIV) ou une lettre de voiture directe (CIM), établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux des Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste des lignes soumises aux Conventions.

Alors que l'application de la CIM n'est pas subordonnée à l'existence d'un tarif international sur la relation considérée, il n'en est pas de même en trafic voyageur international; dans ce dernier domaine, les tarifs internationaux fixent les relations pour lesquelles des titres de transport internationaux sont délivrés.

Pour l'exécution du trafic international voyageurs, des chemins de fer ont élaboré le "Tarif commun voyageurs (TCV)" qui fixe les conditions générales et spéciales d'un tel trafic.

Obligation de transporter

Le chemin de fer est tenu, sous certaines conditions, d'accepter au transport toutes les marchandises, tous les voyageurs et bagages qui lui sont offerts.

Cette obligation souffre cependant de certaines limitations:

— lorsque l'autorité compétente décide de supprimer ou de suspendre le service, en totalité ou en partie (CIV/CIM);

— lorsque l'autorité compétente décide d'exclure certains envois ou de les admettre seulement sous certaines conditions (CIM);

— lorsque les chemins de fer se mettent d'accord pour concentrer le transport des marchandises, dans certaines relations, sur des points frontières et sur des pays de transit déterminés (CIM);

Dans les deux cas (CIV et CIM), certains objets sont exclus du trafic ou ne sont admis que sous certaines conditions.

Tarifs - Accords particuliers

Le chemin de fer est tenu d'établir les tarifs et de les publier dans les délais déterminés.

Les tarifs doivent être appliqués à tous aux mêmes conditions. Cependant, le chemin de fer peut conclure des accords particuliers non publiés dans la mesure où des conditions comparables sont consenties aux usagers qui se trouvent dans les situations similaires.

Unité de compte

Les difficultés rencontrées par plusieurs Etats membres pour convertir le franc or en monnaie nationale avaient conduit à l'adoption en novembre 1977 d'une Disposition Complémentaire des Etats qui permettait une telle conversion en passant soit par les Droits de tirage spéciaux (DTS) soit par le franc UIC (Union Internationale des chemins de fer).

Cette mesure avait été conçue comme une mesure provisoire, en attendant la révision ordinaire des Conventions.

En ce qui concerne l'unité de compte, la nouvelle Convention a adopté des dispositions analogues à celles adoptées pour les Conventions internationales relatives aux autres modes de transport.

Ces dispositions, connues sous le nom de "formule de Londres", prévoient comme unité de compte:

- Le Droit de tirage spécial (DTS) pour les Etats membres du Fonds Monétaire International (FMI) et pour ceux qui, sans être membres, peuvent néanmoins l'appliquer;
- le franc-or pour les Etats non membres du FMI et dont la législation ne permet pas d'appliquer le DTS.

Pour maintenir un certain parallélisme entre les deux unités de compte, il fut décidé que le DTS équivaldrait à 3 francs-or et que la conversion en franc-or devrait exprimer en monnaie nationale une valeur réelle aussi proche que possible de celle qui résulte de la conversion à partir du DTS.

Dispositions complémentaires

La Convention ne prévoit pas tous les détails de l'exécution du contrat de transport. Il est parfois nécessaire de la compléter par des dispositions d'exécution.

C'est ainsi que deux ou plusieurs Etats, ou deux ou plusieurs chemins de fer peuvent établir des "dispositions complémentaires" pour l'exécution de la Convention. Ces dispositions complémentaires doivent être compatibles avec les règles prévues par la Convention sauf exceptions prévues par celle-ci.

Droit national

A défaut de stipulations dans la Convention, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux, le droit national est applicable. Par droit national on entend le droit de l'Etat où l'ayant droit fait valoir ses droits, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Il existe ainsi une hiérarchie dans les textes: Convention, Dispositions complémentaires, tarifs internationaux et enfin droit national.

Le droit national joue donc le rôle d'un droit supplétif et s'applique dans la mesure où la Convention, les dispositions complémentaires et les tarifs internationaux ne prévoient rien au sujet de la question considérée.

Dans le domaine de la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, une norme spéciale s'applique, le droit national est celui de l'Etat sur le territoire duquel l'accident survenu au voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois. En effet, la règle générale de la responsabilité solidaire des chemins de fer n'est pas applicable dans ce cas.

Reclamations

Avant de recourir à un tribunal, l'ayant droit peut toujours utiliser une démarche administrative qui s'appelle la réclamation.

A l'heure actuelle, la plupart des litiges entre

usagers et chemins de fer sont réglés par la voie administrative de la réclamation.

La réclamation reste cependant facultative. Le droit de présenter une réclamation appartient aux personnes qui peuvent actionner le chemin de fer.

Elle doit être adressée par écrit, accompagnée des pièces justificatives nécessaires, au chemin de fer contre lequel une action peut être intentée.

Règles uniformes CIV

En ce qui concerne les règles spécifiques au contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages, le fait marquant de la 8^e Conférence de révision aura été assurément la fusion entre la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer et la Convention additionnelle à la CIV relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

Les Règles uniformes CIV permettent ainsi d'établir une quintuple distinction:

La Responsabilité pour les bagages

La définition des bagages admis au transport a été précisée par la formule "objets affectés à des buts de voyage".

Compte tenu de la création d'un nouvel article 41 réglementant la responsabilité du chemin de fer pour les véhicules automobiles accompagnés, il a été décidé de citer expressément parmi les objets que les tarifs internationaux peuvent admettre comme bagages sous certaines conditions "les véhicules automobiles accompagnés" remis au transport avec ou sans remorque.

L'exclusion ou la limitation du transport des bagages dans certains trains ou certaines catégories de trains doit ressortir des tarifs ou des horaires.

La liste des objets exclus du transport comme bagages a été complétée par deux nouvelles catégories: les marchandises destinées au commerce et les objets encombrants ou d'une masse excessive.

En plus de l'indemnité en fonction de la masse prévue par la CIV en 1970, les Règles uniformes CIV comportent une indemnité alternative par colis, le mode d'indemnisation étant déterminé par les tarifs internationaux.

Responsabilité pour "véhicules automobiles accompagnés"

La 8^e Conférence de révision a introduit une réglementation spécifique en ce qui concer-

ne la responsabilité du chemin de fer pour le transport de "véhicules automobiles accompagnés". Elle peut se résumer comme suit:

- en cas de dommage prouvé par suite du retard dans le chargement ou la livraison d'un véhicule, le chemin de fer doit payer une indemnité ne dépassant pas le prix de transport du véhicule;

- lorsque l'ayant droit renonce au contrat de transport par suite du retard dans le chargement, le prix de transport du véhicule et des voyageurs est remboursé; l'ayant droit peut aussi réclamer une indemnité pour le dommage prouvé ne dépassant pas le prix de transport du véhicule;

- en cas de dommage prouvé par suite de la perte du véhicule, le chemin de fer doit payer une indemnité calculée d'après la valeur usuelle du véhicule et ne dépassant pas 4.000 unités de compte. Une remorque est considérée comme un véhicule;

- pour le reste, les véhicules automobiles accompagnés sont assimilés aux bagages.

Responsabilité pour les colis à mains

Le chemin de fer n'est responsable que du dommage causé par sa faute. Pour le reste, le droit national s'applique. Une nouveauté a été introduite: la responsabilité du chemin de fer pour les objets que le voyageur porte sur lui, même lorsque ce dernier n'est pas victime d'un accident corporel.

Le voyageur est responsable de tout dommage causé par les objets ou les animaux qu'il prend avec lui dans la voiture.

Responsabilité en cas de retard, suppression d'un train ou correspondance manquée

La responsabilité du chemin de fer pour le dommage reste soumise aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit. A défaut d'une réglementation internationale dans la CIV, six chemins de fer, à savoir les NS, DB,

SNCF, SNCF, CFL et CFF, sont convenus d'un accord dénommé Accord d'Utrecht (1969) prévoyant des règles uniformes relatives aux mesures à prendre par les chemins de fer et à l'indemnité à verser aux voyageurs en trafic international. Les DSB ont également souscrit à cet accord en 1975.

Responsabilité en cas de mort et de blessures de voyageurs

La Convention additionnelle à la CIV de 1966 relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures des voyageurs a été intégrée dans les Règles uniformes CIV.

Ces dispositions s'appliquent aux "voyageurs" qui empruntent les lignes CIV et aux convoyeurs même s'ils empruntent une ligne uniquement CIM.

Elles ne s'appliquent pas aux transports sur les lignes de service automobile ou de navigation sauf aux transports ferry-boat.

Chaque Etat contractant peut se réserver le droit de ne pas appliquer ces dispositions lorsque l'accident est survenu sur son territoire et que le voyageur est son ressortissant ou a sa résidence habituelle dans cet Etat.

Ces règles de responsabilité s'appliquent aux accidents en relation avec l'exploitation ferroviaire survenus pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sorte.

Il s'agit d'une responsabilité causale, stricte.

Le chemin de fer ne peut se décharger de sa responsabilité que dans des cas bien déterminés.

En cas de mort ou de blessures, il n'y a pas de responsabilité collective des chemins de fer.

Est seul responsable le chemin de fer qui exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. L'action de dommages-intérêts ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

Règles uniformes CIM

Les modifications apportées à la CIM par les nouvelles Règles uniformes peuvent être regroupées sous cinq rubriques:

- simplification du texte légal;
- rationalisation et modernisation du contrat de transport;
- accroissement de la sécurité du droit;
- libéralisation de la condition du chemin de fer;
- amélioration de la position de l'utilisateur.

Simplification du texte légal

A propos de la simplification des textes, il suffit de souligner qu'elle n'a d'autre effet que de ramener au niveau des prescriptions d'exécution, des dispositions de détail qui n'ont guère leur place dans une convention internationale, fût-ce dans un appendice de cette convention.

Il s'agit essentiellement de précisions relatives à l'admission d'objets au transport sous

condition (art. 5 paragraphe 1), à la teneur de la lettre de voiture (art. 13), à la modification du contrat de transport par l'expéditeur ou par le destinataire ainsi qu'à l'exécution de ces modifications (art. 30, 31, 32).

Rationalisation et modernisation du contrat de transport

Parmi les mesures de rationalisation, nous retiendrons en premier lieu la suppression de l'obligation de transporter les envois de détail. L'article 3 paragraphe 1 limite en effet désormais l'obligation de transporter aux transports par wagons complets. Toutefois, les réseaux membres de l'UIC continueront à accepter et à acheminer les envois de détail en petite vitesse sur base des nouvelles Règles uniformes CIM et de leurs dispositions complémentaires (DCU).

Autre mesure de rationalisation ou de modernisation: celle qui prévoit désormais que deux ou plusieurs Etats, par des accords, ou deux ou plusieurs chemins de fer, par des dispositions complémentaires ou des clauses tarifaires, peuvent convenir de conditions dérogeant aux Règles uniformes pour les envois effectués sous le couvert d'un instrument servant à la transmission automatique des données (art. 8 par. 4 lettre g).

L'évolution des procédés mécanographiques d'enregistrement et de comptabilisation, dont la mise en œuvre est d'ailleurs moins problématique que la transmission automatique des données de transport, a conduit le législateur à admettre que la conclusion du contrat de transport pourra aussi être attestée par l'indication de la machine comptable, qui tient lieu de l'apposition du timbre à date (art. 11 par. 1).

Accroissement de la sécurité du droit

L'article 3 paragraphe 1 lettre b) des Règles uniformes précise désormais que l'obligation de transporter est subordonnée à la condition que le transport soit possible non seulement avec les moyens de transport normaux mais aussi avec le personnel permettant de satisfaire les besoins réguliers du trafic. Cette adjonction ne conduira cependant à aucun assouplissement de l'obligation de transporter, telle qu'elle est interprétée depuis longtemps.

Plus importante apparaît, du point de vue de la sécurité du droit, la modification de la disposition qui concerne la portée juridique des inscriptions figurant sur la lettre de voiture (art. 11 paragraphe 4).

La règle inéquitable de la CIM en vigueur, selon laquelle le chemin de fer est d'emblée libéré de sa responsabilité lorsqu'il est évident qu'aucun manque effectif ne correspond à la différence de poids ou de nombre des colis, est supprimée. Elle est remplacée par une disposition qui ne se rapporte qu'à la force probante des énonciations de la lettre de voiture et qui réserve à l'ayant droit la faculté d'établir, le cas échéant, la preuve contraire.

Comme exemple de cette présomption, les Règles uniformes citent la présence sur le wagon de sceaux d'origine intacts. L'amendement du texte n'aura toutefois nullement pour effet de supprimer tous les litiges sur la question de savoir si les allégués de l'ayant droit suffisent à renverser la présomption.

Selon l'article 20 paragraphe 5, l'apposition des sceaux est réglée par les prescriptions en

vigueur à la gare expéditrice et l'expéditeur doit inscrire sur la lettre de voiture le nombre et la désignation des sceaux qu'il appose.

Pour l'accomplissement des formalités administratives par le chemin de fer, les Règles uniformes ne se contentent pas de renvoyer comme la CIM ancienne à la responsabilité du commissionnaire, ce qui n'aboutissait à aucune unification du droit.

L'article 26 paragraphe 2 institue une responsabilité pour faute du chemin de fer ou de son mandataire, l'indemnité éventuelle étant limitée à celle qui est prévue en cas de perte de la marchandise.

Autre innovation qui doit contribuer à l'élimination de divergences d'opinion sur le plan juridique: l'institution des délais dits garantis, fondés sur des plans de transport et non sur la distance à franchir par l'envoi dans un laps de temps déterminé.

Le but des dispositions nouvelles des articles 27 paragraphe 1, et 43 paragraphe 6 est en effet de mettre fin aux incertitudes qui ont surgi sur la question de savoir si les délais garantis constituent réellement des délais fixés par les règlements entre chemins de fer ou par les tarifs internationaux au sens de l'article 11 paragraphe 1 de la CIM ancienne, et surtout si la violation ou le non-respect des délais garantis peut entraîner l'application de règles d'indemnisation différentes de celles qui sont prévues en cas de dépassement du délai de livraison maximal.

Toujours dans le domaine des conséquences de l'inobservation du délai de livraison, il sera désormais bien établi, comme l'admet déjà aujourd'hui la doctrine dominante, que les indemnités pour avarie et pour dépassement du délai de livraison ne peuvent se cumuler que si l'avarie ne résulte pas du dépassement du délai (art. 43). Les divergences de la jurisprudence sur ce point devraient dès lors cesser et l'on peut même espérer qu'un vieille source de litiges entre les parties au contrat de transport tarira par le fait même.

Libéralisation de la condition du chemin de fer

Allègement de la procédure de la concentration du trafic, dû à la suppression de l'approbation gouvernementale des mesures prises par les chemins de fer eux-mêmes (article 3 paragraphe 5).

Suppression de la tutelle des gouvernements pour la conclusion d'accords particuliers (article 6 paragraphe 4).

L'application des tarifs internationaux pourra désormais être obligatoire sans conditions, à l'exclusion des tarifs intérieurs (article 6 paragraphe 5).

La suppression de la procédure d'approbation gouvernementale pour le modèle de la lettre de voiture arrêté par les chemins de fer constitue sans doute un autre allègement bienvenu (article 12).

Parmi les améliorations au bénéfice du chemin de fer, il convient de retenir la décision de supprimer la disposition de l'article 34 paragraphe 1 de la CIM en vigueur qui a le caractère d'une peine conventionnelle et qui constitue une sorte de curiosité juridique du contrat de

transport ferroviaire propre à la CIM et à quelques droits nationaux.

Amélioration de la position de l'utilisateur

La réduction du délai de transport pour les wagons complets consistant en la suppression du palier initial actuel de 300 km par 24 heures pour la grande vitesse et de 200 km pour la petite vitesse constitue un modeste pas en avant; elle présente en outre l'avantage de simplifier le calcul des délais.

L'institution des délais dits garantis (art. 27 paragraphe 1 al. 1) apparaît comme une mesure bien adaptée aux besoins de certains trafics et aux conditions d'exploitation fort différentes des réseaux et des lignes.

Le montant de l'indemnité maximale en cas de dépassement des délais de livraison légaux a été relevé de 50%; il sera donc du triple du prix de transport (art. 43 paragraphe 1), ce qui ne signifie nullement que le chemin de fer ne sera plus amené à consentir d'indemnités supérieures lorsque l'exigent l'équité ou des considérations commerciales particulières. Dans le cas des délais garantis, la nouvelle règle de l'article 43 paragraphe 6 permet d'instituer par la voie des tarifs internationaux ou des conventions spéciales, un régime d'indemnisation approprié lorsque le chemin de fer ne respecte pas la garantie de l'acheminement. Ce régime devrait pouvoir être négocié entre les parties, sans qu'il soit porté atteinte à la règle selon laquelle l'ayant droit conserve la faculté de demander le versement du triple du prix de transport, de préférence à l'indemnité du tarif ou à la convention spéciale, dans les cas où les délais de livraison maximaux sont dépassés.

Toujours dans le domaine de l'établissement des délais de livraison, il convient de souligner que les chemins de fer seront tenus, sous l'empire des nouvelles Règles uniformes CIM, de déterminer la durée des délais supplémentaires qu'ils entendent fixer dans les cas limitativement prévus à l'article 27 paragraphe 4.

Indépendamment des amendements apportés au régime de responsabilité applicable en cas de dépassement du délai de livraison, la situation de l'ayant droit s'est encore améliorée sur un point précis: désormais le chemin de fer ne pourra plus invoquer, pour décliner sa responsabilité, l'état défectueux du wagon, même si le vice était apparent pour l'expéditeur.

L'article 33 paragraphe 9 n'autorisera à l'avenir le chemin de fer à percevoir des droits de stationnement du wagon en cas d'empêchement au transport que s'il n'a lui-même pas commis de faute.

Remarques

Les exemplaires de la CIV, de la CIM peuvent être obtenus auprès du bureau 61-12 de la Direction Commerciale, Shell Building, rue Ravenstein 60/24, 1000 Bruxelles. Pour toutes informations concernant les Règles uniformes CIV, il faut s'adresser au bureau C 63-14, même adresse, tandis que celles relatives aux Règles uniformes CIM peuvent être obtenues auprès du bureau C 61-23.