

Informations S.N.C.B.

BULLETIN
DE LA DIRECTION
COMMERCIALE
DES CHEMINS DE FER
BELGES

PUBLICATION
BIMESTRIELLE
OCTOBRE

ⓑ

474



EDITORIAL

Mort le charbon ?

Pas du tout.

Là où les optimistes voyaient les fuels s'installer en maîtres absolus, la houille, aujourd'hui, continue la lutte.

Les charbons arrivent par bateaux, des pays américains; l'Allemagne et la Pologne en fournissent également d'importantes quantités.

Et ce n'est pas seulement la sidérurgie qui utilise ce combustible dit „traditionnel”: les centrales électriques, elles aussi, font parfois la nique au pétrole.

Le charbon n'est pas mort, et s'il n'occupe plus la première place, il est toujours apprécié, car il lui arrive de coûter moins cher.

On verra même, dans ce numéro, comment une entreprise a décidé de s'équiper d'une façon moderne et efficace pour recevoir, dans l'avenir, bien plus d'un million de tonnes de charbon par an.

SOMMAIRE



CONTAINER

Prochainement : un terminal à Charleroi : p. 10
Yokohama - Bruxelles, 13.000 km : p. 14.
900 wagons nouveaux : p. 14



ENTREPRISE

Le coke hennuyer en progrès : p. 3 à 5
Des wagons qui ne chôment pas : p. 10



NOUVELLES B

Série de plaquettes locomotives : p. 15.
L'UIP a un président belge : p. 15.



TARIFS

Attention à la case 27 : p. 6 à 8.
Agences en douane SNCB : p. 11



TOURISME

VL, un voyage gratuit : p. 9
TEE à votre service : p. 12
Pour les vacances d'hiver, en voiture : p. 13
Barcelone-Talgo : p. 15



le coke hennuyer en progrès

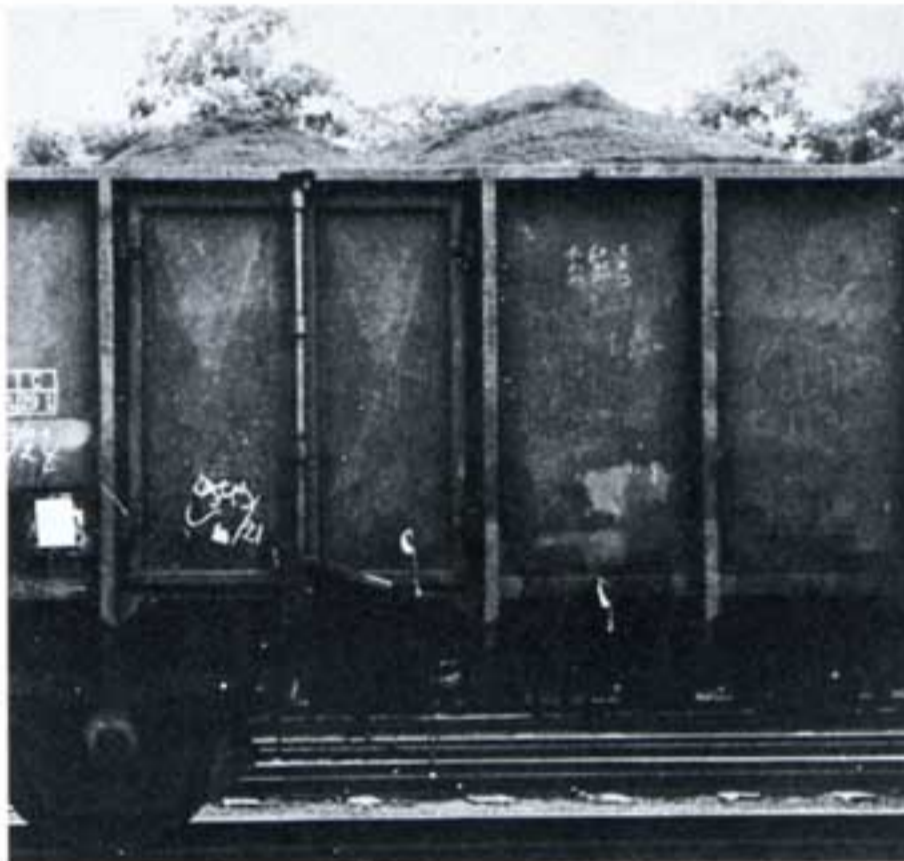


Tertre, au cœur du Hainaut. Des entreprises, une vie active, un destin que certains voyaient sombre, mais quand même, un bel espoir de progrès.

La Carbonisation Centrale est une cokerie, liée au groupe Hainaut Sambre, comme les cokeries du Marly, à Vilvorde.

On y transforme le charbon dans quatre unités qui fonctionnent jour et nuit, portant la matière de base à très haute température et la distillant pendant près de 18 heures.

LE COKE HENNUYER EN PROGRES



emplacement de la fosse ●●●●●●●●
installations anciennes ■■■■■■■■

Dix qualités de charbon

L'approvisionnement en fines à coke est assuré par le chemin de fer. Ainsi, des trains complets arrivent à Tertre de Zolder, Eisdén, Waterschei, Beringen et Winter-slag, formés au charbonnage même. D'autres proviennent d'Allemagne. Mais de plus en plus, d'importantes quantités venues d'Amérique et de Pologne sont transbordées dans les ports de navire sur train pour être dirigées vers la cokerie. Avec l'épuisement des veines campinoises, ces importations ne feront qu'augmenter. Pour l'instant, un total d'un million de tonnes de charbon entrent chaque année à Tertre, qu'on répartit et qu'on stocke selon neuf à dix qualités différentes.

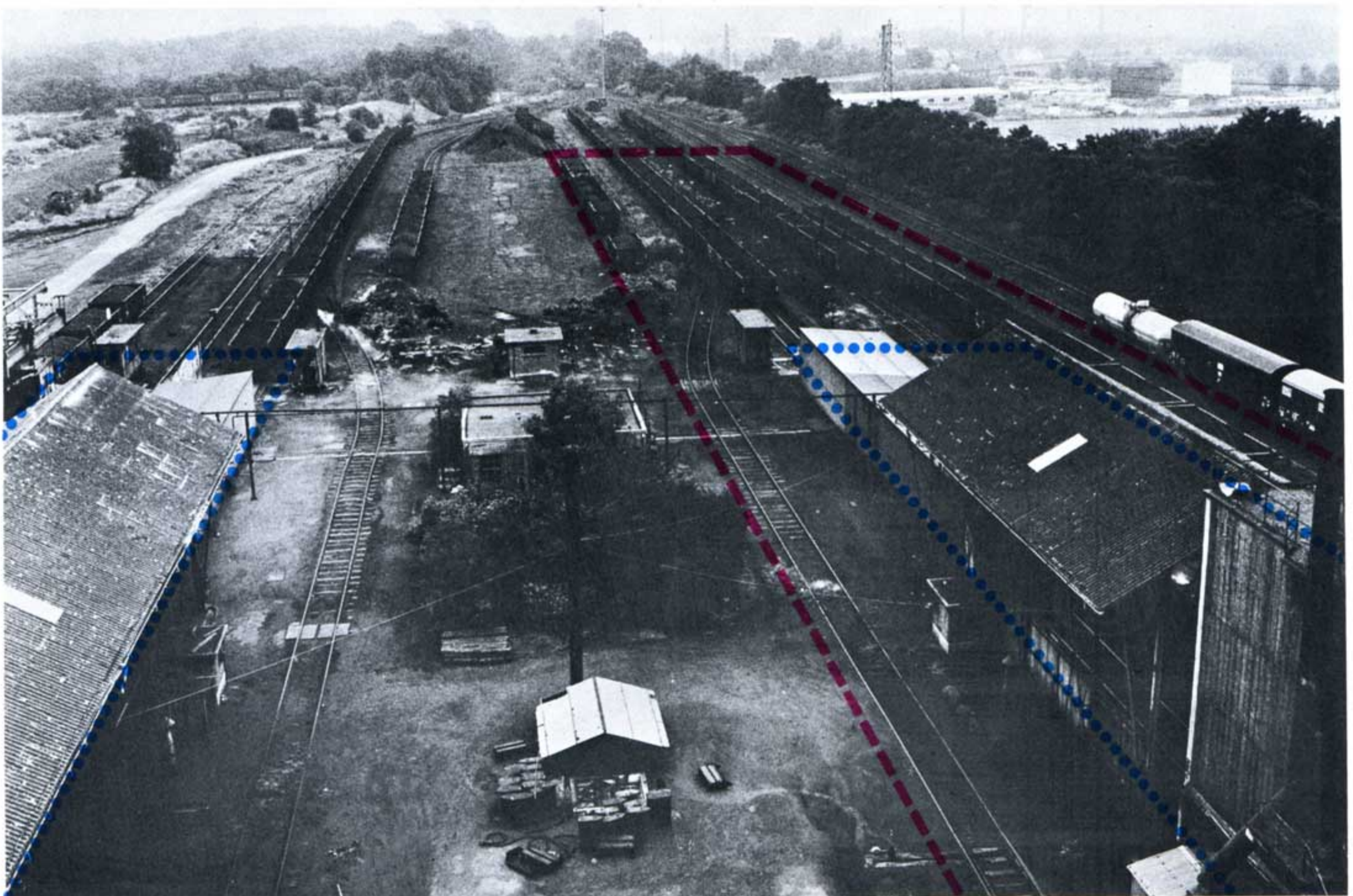
Culbuter les wagons

Lorsque les trains arrivent, les wagons sont décrochés un à un et engagés sur deux des quatre culbuteurs capables chacun de traiter 250 tonnes à l'heure. Les culbuteurs mis en action, la marchandise s'écoule dans une fosse où deux bandes transporteuses la dirigent vers les 28 silos de stockage.

Distribuer le coke

Le coke, une fois sorti des fours et éteint, est, après criblage, chargé dans des wagons spéciaux affectés exclusivement à son transport. Wagons de grande capacité, bien sûr, puisqu'il s'agit d'une marchandise aussi volumineuse que légère.

Deuxième intervention du chemin de fer : celui-ci est chargé de transporter le coke produit, de sorte qu'annuellement, quelque 750.000 tonnes de combustible quittent l'entreprise par train.



Des projets d'extension

La Carbonisation Centrale ne veut pas en rester là : le coke est toujours, pour un certain nombre d'entreprises, un combustible de choix; et l'on peut prévoir, avec un développement nouveau de la sidérurgie, un accroissement certain des besoins.

Aussi les responsables de l'entreprise ont-ils mis en projet la construction d'une cinquième unité et envisagent-ils encore d'autres développements.

Recevoir en souplesse

Qui dit création de nouvelle unité — avec sans doute une capacité de production plus grande — dit aussi développement des installations de réception. Que l'on amène 300.000 tonnes de charbon en plus chaque année, et le point d'arrivée risque d'être rapidement engorgé.

Il fallait donc trouver une solution : donner à la réception des marchandises un maximum de souplesse.

Wagons Fads

Le chemin de fer, on le sait, possède des wagons — de type Fads — à déchargement rapide par gravité : les flancs s'ouvrent et la marchandise s'écoule dans la fosse de réception. Voilà un matériel à tous égards intéressant.

La Carbonisation Centrale a donc engagé le processus de modernisation sur cette base. Une fosse de 600 m³ au fond de laquelle un transporteur à haut débit évacue un millier de tonnes à l'heure, une voie de déchargement de 300 mètres, établie à cheval sur la fosse, voilà qui permettra de recevoir des trains complets et de les décharger dans les plus brefs délais. Plus besoin de décrocher les wagons un à un, de les engager sur les culbuteurs puis de reformer la rame; les seules opérations nécessaires consisteront à placer le train en position ad hoc, à ouvrir les flancs des wagons et, le déchargement terminé, à reconduire la rame hors raccordement.

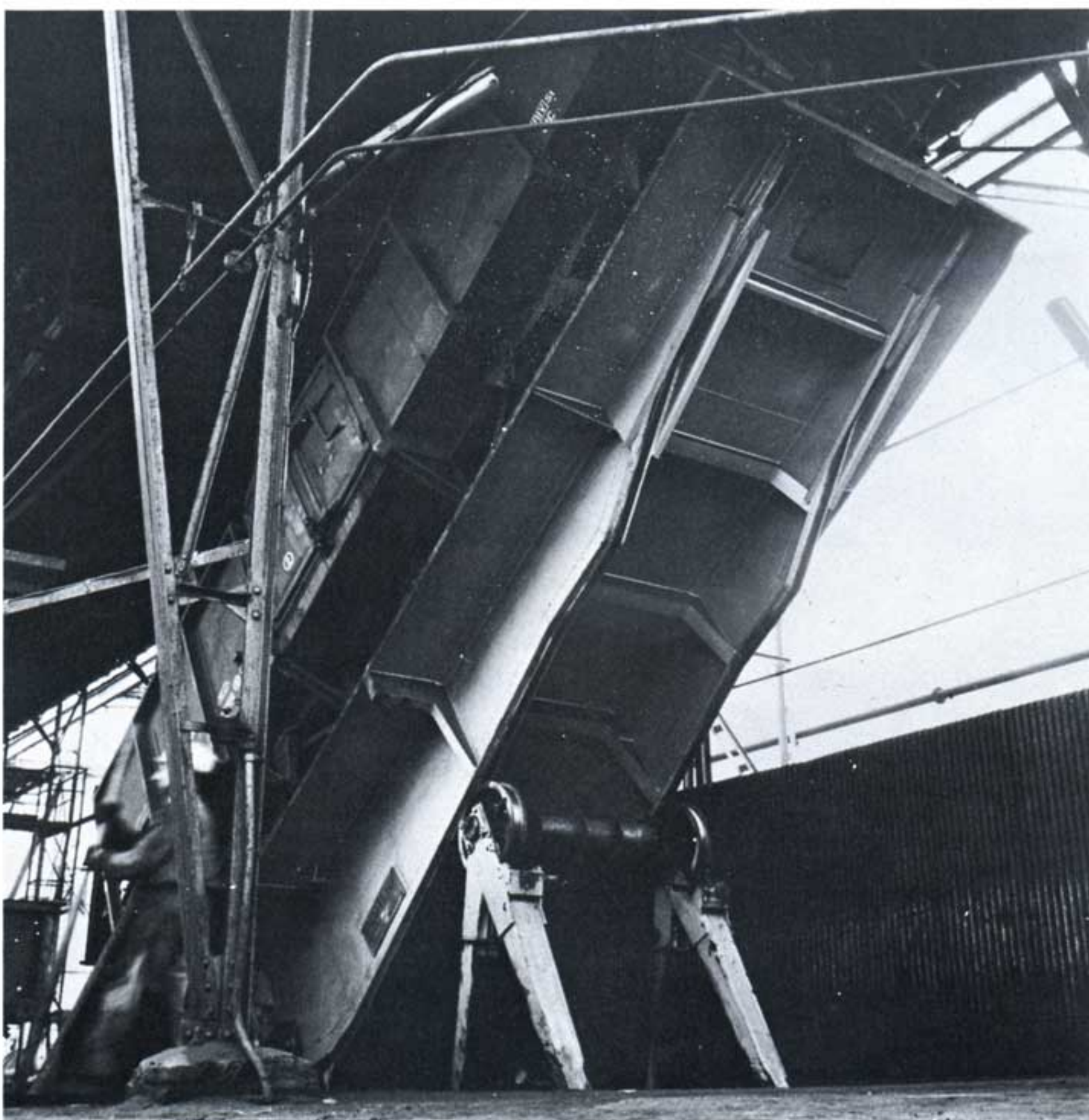
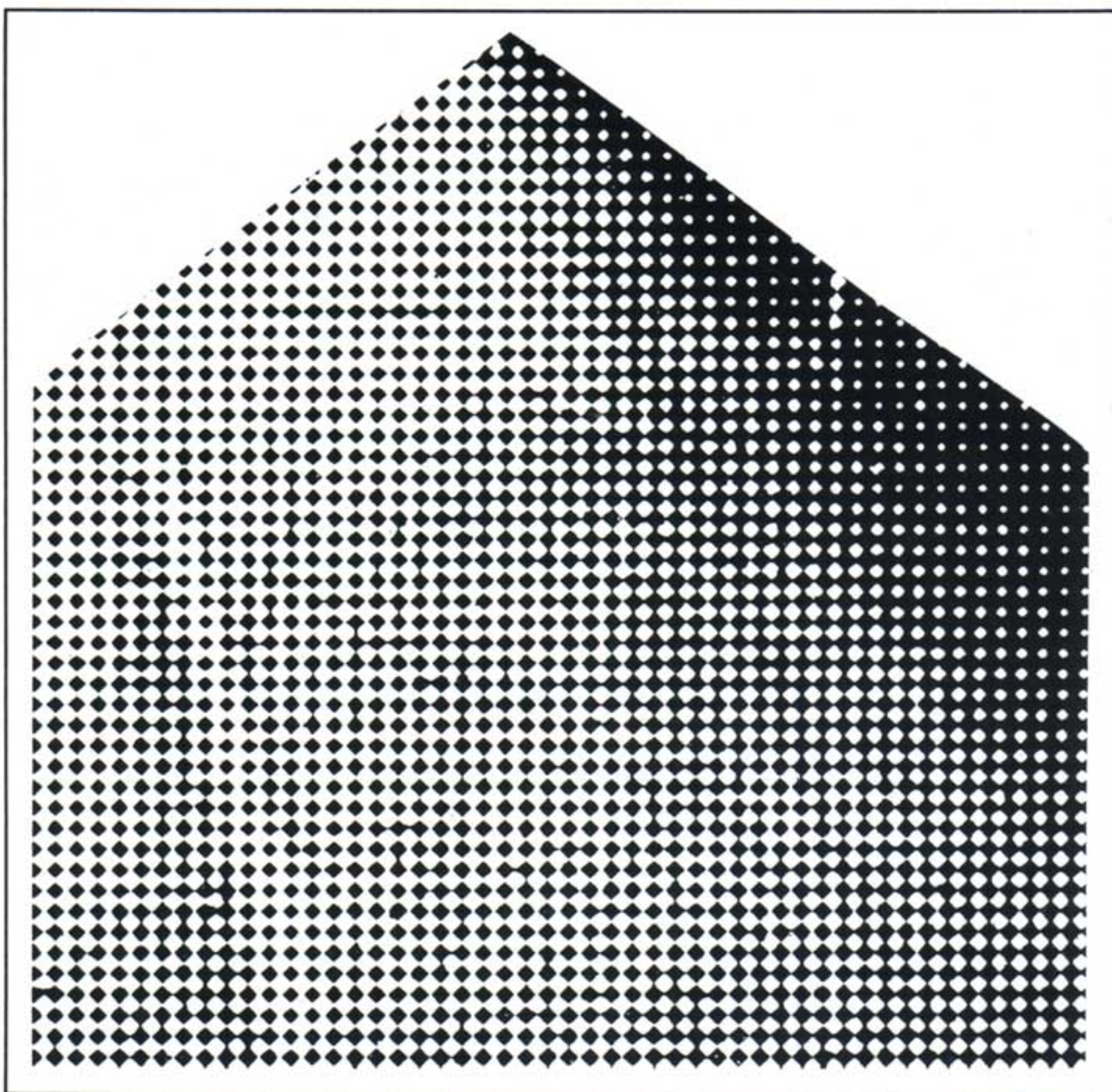
Faire face aux « pointes »

Avec ces nouvelles installations, l'entreprise pourra faire face aux pointes de réception. Si le charbon campinois est fourni avec une absolue régularité, de l'ordre de trois trains quotidiens, celui qui arrive d'outre-océan via les ports représente des lots de 5.000 à 15.000 tonnes qu'il faut décharger et entreposer le plus rapidement possible pour éviter le chômage des wagons.

Les importations prendront d'autant plus d'importance que la nouvelle unité créera de nouveaux besoins. Il ne s'agira plus d'absorber un trafic fluide avec quelques surcharges occasionnelles mais de recevoir des masses importantes et par à-coups sans créer d'embouteillages.

Répondant à ces deux impératifs contradictoires : l'arrivée en masse et la souplesse, la Carbonisation Centrale va jouer le jeu de la modernisation. Les nouvelles installations sont déjà en chantier; elles deviendront opérationnelles d'ici moins d'un an.

Nous suivrons pas à pas leur construction.



attention

à la case 27



Le transport international de marchandises représente une partie importante des missions remplies par le chemin de fer. Chaque expédition est accompagnée de documents spéciaux qui donnent au transporteur toutes les indications utiles quant à la destination, au régime de transport, à la quantité de marchandises transportées...

Mais qui paie le transport ?

Oui, qui paie le transport ? L'expéditeur ? Le destinataire ? Ou bien se partagent-ils les coûts, et dans quelle proportion ? Qui prend en charge le dédouanement, la location de bâches, de palettes... autrement dit, les frais accessoires ?

Toutes ces indications devraient figurer clairement dans la case 27 de la lettre de voiture. Pourtant, des litiges, des difficultés surviennent fréquemment parce que les mentions portées dans cette case sont incomplètes ou ne correspondent pas à ce qui était convenu entre expéditeur et destinataire.

Précision

Combien de contretemps, de mauvaises surprises et de frictions n'éviterait-on pas si l'on voulait éliminer ces imprécisions, remplir correctement et clairement la case 27 ! Dans l'intérêt de tous, transporteur et clients.

Nous avons voulu attaquer le problème de front, en même temps que nos voisins : la difficulté se présente dans tous les pays, d'autant plus épineuse que, parfois, des mentions fantaisistes libellées dans des langues inconnues des préposés à la réception compliquent la tâche de ces derniers.

Le remède, le seul, l'unique, consiste à prendre accord avec le correspondant étranger et à compléter correctement le document de transport.

Les frais à couvrir

L'expéditeur doit faire savoir au chemin de fer (dans la case 27 de la lettre de voiture) quels sont les frais qu'il entend prendre en charge. Il ne jouit pas en cette matière d'une liberté totale. La CIM (convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer)

lui donne cependant le choix entre plusieurs formules de règlement parmi lesquelles il prendra celle qui lui convient le mieux.

Ces frais sont répartis en quatre grandes catégories.

Les frais de port résultent bien entendu de l'application des tarifs.

Les frais accessoires rémunèrent les prestations autres que le transport proprement dit; par exemple, l'utilisation de bâches, palettes, containers, l'accomplissement des formalités de dédouanement par le chemin de fer, etc.

Des dépenses extra-tarifaires peuvent être engagées par le chemin de fer entre l'acceptation de la marchandise et sa livraison : des frais de camionnage au départ, par exemple, ou bien des frais de réfection du conditionnement des marchandises en cours de transport.

On appelle frais de douane les sommes perçues par la douane à titre de droits ou à d'autres titres, hormis la TVA. Celle-ci est souvent perçue par la douane sur la valeur de la marchandise mais est considérée comme une catégorie de frais différente.

Mentions exactes

Tous ces frais seront bien entendu portés à charge de l'expéditeur ou du destinataire, et pour leur comptabilisation, c'est la case 27 de la lettre de voiture qui fera loi. Il convient donc de libeller exactement ce qu'on veut y dire.

Supposons que l'expéditeur désire prendre en charge les frais dus à l'accomplissement des formalités douanières par le chemin de fer. Une phrase comme « y compris douane » n'apprend rien de précis aux réceptionnaires; elle deviendra « y compris formalités en douane par le chemin de fer »; ainsi, il n'y aura pas de confusion.

Si l'on se réfère à la liste des codes que nous reproduisons plus loin, on remplacera les mentions en toutes lettres par des chiffres. L'usage de cette codification n'est pas obligatoire; il est pourtant vivement recommandé : valables dans tous les pays qui adhèrent à la CIM, les chiffres remplacent avantageusement les phrases; le personnel des chemins de fer en connaît la signification et les directives de l'expéditeur ne peuvent donc être mal comprises ou mal interprétées.

Sept cas possibles

Sept grandes formules d'affranchissement sont prévues par la CIM. En-dehors de celles-ci, on ne peut en utiliser d'autres, sous peine de voir la totalité des frais facturés au destinataire.

Le plus simple est peut-être de détailler ces cas au moyen d'un exemple concret. Supposons donc que vous ayez confié au chemin de fer le transport de marchandises destinées à votre correspondant de Creil, en France. Le parcours ferroviaire — c'est toujours une hypothèse — ira de Bruxelles-Ouest à Creil, en passant par Erquelines frontière.

Disons encore que pour cette expédition, il faudra tenir compte d'un camionnage, entre les ateliers et la gare de départ (frais de camionnage, code 24) de la location d'une série de palettes appartenant aux chemins de fer (code 06), des droits de douane (code 60) et de la taxe d'accomplissement des formalités de douane par le chemin de fer (code 28).

1. Franco de port

Vous payez le prix de transport de la gare de départ à la gare d'arrivée et cela uniquement : franco de port.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich	▶
tot / : jusqu'à / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)	▶

Le destinataire paiera tous les autres frais : codes 24, 06, 60 et 28 y compris.

2. Franco de port y compris...

Vous payez le prix de transport sur la totalité du parcours, mais en plus, vous prenez à votre charge la taxe d'utilisation des palettes, le camionnage au départ et les droits de douane : franco de port y compris 06, 24 et 60.

27 Frankeringsvoorschrift - Prescription d'affranchissement Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco vracht - met inbegrip van Franco de port - y compris Franko Fracht - einschliesslich	▶ 06, 24, 60
tot / : jusqu'à / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco alle kosten Franco de tous frais Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco voor (bepaald bedrag) Franco pour (somme déterminée) Franko (bestimmter Betrag)	▶

Le destinataire paiera le résidu (entre autres la taxe pour dédouanement, code 28).

3. Franco de port jusqu'à...

Vous payez le prix de transport sur le parcours belge uniquement : franco de port jusqu'à Erquelines frontière.

27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich	▶ ERQUELINES frontière
- jusqu'à / tot / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)	▶

Le destinataire paiera le transport sur le territoire français et les frais accessoires : 06, 24, 28 et 60.

Attention : pour diviser ainsi le prix de transport, vous ne pouvez pas choisir n'importe quelle gare. Voyez les remarques que nous faisons plus loin (Jusqu'à ... où ?).

4. Franco de port y compris ... jusqu'à ...

Comme dans le cas précédent, vous payez le transport sur le parcours belge et vous désirez couvrir en plus les frais pour camionnage et ceux pour accomplissement des formalités douanières par le chemin de fer : franco de port y compris 24 et 28 jusqu'à Erquelines frontière.

27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input checked="" type="checkbox"/> 1.	Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich	▶ 24, 28
jusqu'à / tot / bis ▶ ERQUELINES frontière		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)	▶

Le destinataire paiera le parcours en territoire français et les autres frais : 06 et 60.

Attention :

1. la prescription d'affranchissement «franco de port y compris... jusqu'à X» implique que l'expéditeur supporte tous les frais indiqués localisables depuis le lieu d'expédition jusqu'à X.

2. on ne divise pas au prorata des parcours des frais tels que location des bâches, palettes, containers. Ces frais sont considérés comme forfaitaires.

5. Franco de tous frais

Si vous payez absolument tout, transport complet, frais accessoires, droits de douane... inscrivez une croix dans le deuxième carré de la case 27 : franco de tous frais.

27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input type="checkbox"/> 1.	Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich	▶
jusqu'à / tot / bis ▶		
<input checked="" type="checkbox"/> 2.	Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten	▶
<input type="checkbox"/> 3.	Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)	▶

Le destinataire, dans ce cas, n'aura rien à payer.

Attention : nous apportons cependant une restriction. Si le destinataire demande, de son côté, un entreposage de la marchandise avant livraison, c'est lui qui en supportera les frais.

6. Franco pour...

Vous avez calculé sommairement le montant total des frais à couvrir et vous estimez que vous ne pouvez pas tout prendre à votre charge. Votre intervention sera, par exemple, de 5.000 francs : franco pour 5.000 francs.

27 Prescription d'affranchissement - Frankeringsvoorschrift Frankaturvorschrift (voir - zie - siehe CIM Art. 17 § 2)		
<input type="checkbox"/> 1.	Franco de port - y compris Franco vracht - met inbegrip van Franko Fracht - einschliesslich	▶
- jusqu'à / tot / bis ▶		
<input type="checkbox"/> 2.	Franco de tous frais Franco alle kosten Franko aller Kosten	▶
<input checked="" type="checkbox"/> 3.	Franco pour (somme déterminée) Franco voor (bepaald bedrag) Franko (bestimmter Betrag)	▶ 5000 F

On établira la liste des frais, on en calculera le total, on retranchera les 5.000 francs que vous payez de votre côté, et le destinataire acquittera le solde.

7. Tout à charge du destinataire

Vous avez peut-être pris accord avec votre correspondant pour qu'il règle la totalité des frais (transport et autres). Ne voulant rien payer vous-même, n'inscrivez rien dans la case 27 : tout sera réglé comme vous le désirez.

D'autres cas

La CIM ne prévoit pas d'autres cas.

Pourtant, il vous plairait peut-être de payer les droits de douane, et rien d'autre. Rien, dans la réglementation, n'est prévu pour la circonstance. Pas plus que si vous désirez ne payer que le camionnage au départ ou la location de palettes sans pour autant intervenir dans les frais de transport.

Il existe dans ce cas une solution pratique : informez-vous auprès de la gare expéditrice ou de la douane du montant des frais que vous désirez couvrir et portez cette somme dans le troisième carré : franco pour...



ATTENTION A LA CASE 27 !

Des exceptions

Toute bonne règle a ses exceptions, c'est bien connu. Dans notre cas, ce sont les tarifs internationaux qui entrent en ligne de compte.

Lorsque vous demandez l'application d'un tarif international, ou lorsqu'un tel tarif est susceptible d'être appliqué d'office, votre choix est plus limité : vous ne pouvez affranchir votre envoi que conformément à une des prescriptions d'affranchissement autorisées par ce tarif.

La restriction est la même, parfois, sans pour autant qu'il soit fait usage d'un tarif international. Pas question d'affranchir l'envoi « jusqu'à » dans les trafics avec l'Irak, l'Iran, la Syrie, la Tunisie, la Turquie et l'URSS.

Tout problème de ce genre peut, bien entendu, être résolu par la gare expéditrice.

Jusqu'à... où ?

On pourrait croire qu'il est possible de choisir une gare quelconque et de limiter l'affranchissement des envois... par exemple à Mons.

Qu'on se détrompe : la répartition des frais entre expéditeur et destinataire n'est admise que de part et d'autre d'un point où se fait la soudure entre deux tarifs, c'est-à-dire un point frontière. Dans l'exemple que nous avons développé, ce point de soudure ne peut être qu'Erquelinnes frontière.

S'il vous arrivait d'expédier des marchandises en Italie via la France, vous pourriez avoir le choix entre Erquelinnes et Modane, par exemple.

Pas de surcharges

N'inscrivez jamais plus d'une croix dans la case 27. Si vous le faites, les préposés à la réception porteront la totalité des frais au compte du destinataire — c'est la CIM qui le prescrit.

Cela se comprend aisément : devant des indications contradictoires, ils ne peuvent décider à votre place laquelle fera loi. Il serait dommage de vous attirer les mauvaises grâces d'un client en lui faisant endosser des frais auxquels il ne s'attend pas.

Voilà beaucoup d'explications pour une petite case de la lettre de voiture. Nous avons voulu vider l'abcès en espérant que, la bonne volonté aidant, le nombre de litiges diminuera progressivement.

LES CODES

Les pays adhérents de la CIM ont établi une liste de codes unifiés représentant les frais accessoires, droits de douane et autres frais.

Nous reprenons ici la liste — avec les codes — des frais qui peuvent être affranchis par l'expéditeur.

- 01 taxe d'utilisation de conteneurs
- 02 taxe d'utilisation de bâches
- 03 taxe d'utilisation d'agrès de chargement
- 04 taxe d'utilisation de wagon spécial (plateforme surbaissée, etc.)
- 05 taxe d'utilisation d'appareils de levage
- 06 taxe d'utilisation de palettes
- 07 taxe d'utilisation de wagon de protection
- 08 taxe d'utilisation de truck ferroviaire
- 09 taxe d'utilisation de remorque porte-wagon
- 10 taxe d'utilisation d'appareils de chauffage
- 12 taxe de manœuvre à la gare expéditrice
- 13 taxe d'arrêt de wagons en cours de route
- 14 taxe de pesage
- 15 taxe d'embranchement particulier à la gare expéditrice
- 16 taxe de comptage ou d'examen des marchandises ou des animaux
- 17 taxe d'affouragement, d'abreuvement des animaux, de fourniture de litière ou d'approvisionnement en eau
- 18 taxe de chargement, de déchargement ou de rectification de chargement
- 19 taxe de transbordement ou de transvasement
- 20 taxe de stationnement des wagons
- 21 taxe d'immobilisation de matériels autres que des wagons
- 22 taxe de magasinage
- 23 taxe de convoyage
- 24 taxe de camionnage au départ
- 25 frais portuaires
- 26 taxe d'assurance ou de déclaration de valeur
- 27 taxe d'intérêt à la livraison
- 28 taxe d'accomplissement des formalités de douane
- 29 taxe d'accomplissement d'autres formalités administratives
- 30 taxe d'avance ou de débours
- 31 taxe de remboursement
- 32 taxe d'avis de livraison
- 33 frais de gare
- 34 taxe pour la réexpédition de wagons complets en provenance ou à destination de l'étranger
- 35 taxe de changement d'essieux
- 36 taxe de désinfection
- 37 taxe pour passage par bac
- 56 autres frais accessoires non spécifiés ci-dessus
- 57 autres dépenses (selon art. 9 par. 4 de la CIM) non spécifiés ci-dessus
- 58 frais de glaçage ou de réglage
- 60 droits de douane et autres sommes perçues par la douane, à l'exclusion de la taxe selon code 61
- 61 taxe sur la valeur ajoutée (TVA) perçue par la douane
- 62 sommes perçues par d'autres autorités administratives
- 65 taxe sur la valeur ajoutée relative au prix de transport et aux frais accessoires du parcours français ou du parcours britannique
- 66 taxe de manœuvre à la gare destinataire.
- 67 taxe d'embranchement particulier à la gare destinataire
- 68 taxe de remise à domicile



UN VOYAGE GRATUIT EN VOITURES-LITS

Les réseaux ferroviaires font un cadeau à leurs clients fidèles en voitures-lits, et cela sous forme d'un voyage gratuit. Vous voyagez souvent en voitures-lits. Demandez alors la carte d'abonnement. C'est une carte nominative sur laquelle peuvent être inscrits également le conjoint ou les enfants mineurs qui accompagnent le titulaire en voyage.

Que fait-on de cette carte ?

A chaque voyage, présentez votre carte-abonnement au conducteur de la voiture que vous occupez. Il y portera les indications nécessaires : date du voyage, trajet, numéros de voiture et de compartiment, classe, montant du supplément VL payé.

Pour chaque membre de la famille inscrit sur la carte et qui vous accompagnera, le conducteur remplira aussi une ligne. En d'autres termes, il validera autant de voyages qu'il n'y a de voyageurs.

Voyage gratuit

Les dix voyages prévus dans chaque abonnement une fois accomplis, vous aurez droit à un parcours gratuit. Cela signifie qu'à l'achat des billets pour un onzième voyage, on vous fera grâce du supplément VL.

Bien sûr, on posera quelques conditions pour cela. Les dix voyages auront dû avoir lieu dans un délai d'un an à partir de la date du premier voyage. Le onzième voyage devra être effectué dans les six mois qui suivront le dixième. Il faudra choisir la classe (single, double ou tourist) dont vous aurez le plus fait usage lors des voyages précédents. Et si vous désirez voyager dans une classe supérieure, on vous demandera d'acquitter la différence entre les suppléments.

Une restriction

Ce voyage gratuit est une « prime de fidélité ». Il est donc évident que les voyages à prix réduits (en groupe, par exemple) n'entreront pas en ligne de compte dans l'abonnement. Seuls ceux où vous aurez payé le prix complet du bulletin VL seront valables, de même que les voyages à prix globaux (fer + lit).

Partout ?

L'abonnement est valable sur l'ensemble des relations gérées par les réseaux allemand (république fédérale), autrichien, belge, danois, français, italien, luxembourgeois, néerlandais et suisse. En clair, vous pourrez aller partout dans ces pays — et en revenir. Certains services s'étendent même au-delà de la zone ainsi définie (Londres, Stockholm, Lisbonne).

Voilà. Reste à dire que l'abonnement peut vous être délivré dans tous les bureaux de vente des bulletins VL ou par le conducteur de la voiture lui-même. Bon voyage.





AGENCE EN DOUANE SNCB A ROULERS

Un entrepôt public s'ouvre à Roulers, dans un complexe de bâtiments attenant à la nouvelle gare de marchandises. Le dédouanement des envois internationaux est donc maintenant autorisé dans cette ville.

La SNCB a voulu compléter ses services à la clientèle en ouvrant là une agence en douane. Cette agence pourra accomplir toutes les formalités nécessaires à l'importation comme à l'exportation des marchandises. Elle s'ouvrira bientôt et recevra la clientèle tous les jours ouvrables entre 8 et 17 heures.

DES AGENCES EN DOUANE QUI SE PORTENT BIEN



UN NOUVEAU TERMINAL POUR CONTAINERS

Après Zeebrugge, Anvers et Liège, la région de Charleroi possèdera bientôt son terminal pour containers.

En gare de Châtelineau, un espace d'environ 3.000 m² sera réservé à ce mode de transport largement répandu. Pour l'instant, on construit les voies nécessaires à la circulation des rames de wagons, ainsi que les rails sur lesquels le portique pourra se mouvoir.

Le portique viendra ensuite, et, une fois monté, subira des essais techniques. Essais importants, qui demanderont plus de temps peut-être que d'habitude, car le terminal ne sera pas exclusivement réservé aux containers. On y traitera aussi le

trafic rail-route Kangourou. Pour cela, le portique sera équipé de bras et pinces permettant de soulever les semi-remorques routières afin de les déposer sur les wagons. En plus, grâce aux verrous tournants du cadre de manutention, le portique pourra prendre en charge un palonnier pourvu en son centre d'un crochet de 25 tonnes. Sur les 2.000 m² de stockage, on entreposera bon nombre de containers, semi-remorques et marchandises sous emballage ordinaire.

Il faut noter, parmi les améliorations techniques, l'augmentation de la capacité du portique par rapport aux installations qui existent déjà. La charge maximale admise a été portée à 35 tonnes pour les containers et les semi-remorques, ce qui classe le nouveau terminal parmi les mieux équipés d'Europe.

Après les essais, le terminal sera mis à la disposition des industriels carolorégiens, leur permettant d'organiser d'une manière différente et sans doute plus rationnelle leurs expéditions internationales.

En temps utile, nous reviendrons sur le sujet afin de donner toutes les précisions nécessaires aux intéressés.



Les gares de Bruxelles Midi et Anvers Central possèdent toutes deux une agence en douane spécialisée dans le dédouanement des bagages et colis express internationaux.

On sait que les colis express sont acheminés par trains de voyageurs : ils arrivent donc dans deux des grandes gares internationales de Belgique.

Une déclaration en douane — les habitués ne nous contrediront pas — n'est pas une bagatelle : il s'agit de donner à l'administration des douanes toutes les précisions utiles pour qu'elle puisse enregistrer et vérifier les envois avant de les libérer.

Sur des formulaires d'un modèle imposé, le déclarant doit donner un certain nombre de renseignements : nature exacte de la marchandise, numérotation selon le code de la nomenclature douanière et statistique, origine, poids, valeur, montant des droits de douane (s'il y a lieu) et d'accises, montant de la T.V.A.... Il doit encore joindre toutes les pièces utiles, entre autres la facture.

La SNCB, dans ses agences douane, met à la disposition des destinataires un personnel spécialisé dans l'accomplissement de ces formalités. Bien sûr, quiconque le désire peut accomplir lui-même ces démarches. Pour que la SNCB prenne celle-ci en charge, elle doit être mandatée par le destinataire.

Comment cela se passe-t-il ?

Dès l'arrivée des marchandises, les services ferroviaires transmettent au destinataire un avis d'arrivée. Très souvent, cela se fait par téléphone — il s'agit de colis express. Mais l'avis peut aussi être expédié par la poste.

Si le client souhaite confier le dédouanement au chemin de fer, il donne à l'agence en douane toutes les instructions nécessaires. Il lui faut entre autres préciser le genre d'opération à accomplir : déclaration en consommation, admission temporaire, transit...

Les documents établis par le déclarant de l'agence, le bureau des Recettes enregis-

tre la déclaration, perçoit les redevances, droits et TVA et valide les documents. Le vérificateur contrôle alors la conformité des marchandises avec la déclaration et donne la main-levée.

Là s'arrête la mission de l'agence. Si le destinataire n'a pas donné d'avis contraire, le service de prise et remise à domicile prend en charge la marchandise pour la dernière étape : la livraison.

Dans la plupart des cas, le processus prend vraiment peu de temps : 48 heures maximum s'écoulent entre l'arrivée des colis et leur livraison à domicile. Ce délai est encore plus réduit pour les importateurs réguliers (plusieurs envois par semaine) qui ont donné des instructions permanentes à l'agence en douane.

Bien des clients ont compris l'intérêt du système et le nombre d'envois dédouanés par les deux agences ne cesse de croître. A Bruxelles Midi, par exemple, il a presque doublé en moins de quatre ans.



DES WAGONS QUI NE CHOMENT PAS

Mais un arrêt de 60 jours, cela représente aussi le chômage de quelque 75 wagons spécialisés, ceux qui, en navette, approvisionnent sans discontinuer le dévoreur de minerais.

Le chômage du matériel, on le sait, est la bête noire des responsables des services de transport. Il est vrai que des parcs entiers de véhicules condamnés à l'immobilité pendant un certain temps, cela porte un coup sérieux à la rentabilité de l'entreprise. Pour le chemin de fer aussi, le chômage apparaît comme une maladie dont il faut sans tarder enrayer les effets.

Les 75 wagons à minerais de Cockerill n'ont pas chômé. D'autres entreprises pouvaient utiliser ces véhicules Fad de type Arbel. Et les responsables de la Direction Commerciale n'ont pas perdu de vue cet élément important.

Pas de vacances pour ce matériel spécialisé : les forges de Thy Marcinelle et Hainaut Sambre ont saisi au bond la balle qui leur était lancée. Ces sociétés ont utilisé les 75 wagons pendant leur période de disponibilité afin de reformer des stocks qu'une excellente conjoncture avait quelque peu entamés. Les travaux terminés à Ougrée, tout ce matériel reprit l'inlassable navette établie entre l'usine et les ports. L'histoire valait un écho : à ce jeu, tout le monde a gagné. Pour l'utilisateur, pas de frais de chômage; pour les bénéficiaires, gain de stock, un gain qu'on aurait pu difficilement réaliser sans cette heureuse disponibilité de matériel roulant; pour le chemin de fer, le trafic était maintenu, sur d'autres relations, mais dans des proportions semblables.

La collaboration transporteur-clients ne pouvait trouver de meilleure application.

Soixante jours dans la vie d'un haut fourneau. Une paille. Deux petits mois, cela représente-t-il quelque chose dans une vie ? Certainement, quand on sait qu'un haut fourneau avale en huit semaines quelque 150 à 200.000 tonnes de minerais. Soixante jours, pour le haut fourneau B des installations Cockerill à Ougrée, ce fut aussi, à partir du 15 juillet, le temps d'une petite mort, d'un arrêt provisoire, le temps d'une réparation.

On peut imaginer ce que représente ce travail, orchestré par un maître d'œuvre, préparé par des ingénieurs, exécuté par un entrepreneur et quantité de techniciens aussi compétents que possible. Aujourd'hui, la planification du travail est confiée aux ordinateurs. Ceux-ci dégorgent chaque jour des bilans provisoires, des états d'avancement des travaux et une équipe bien rodée peut en confiance remettre son destin entre les mains — les mémoires ! — de ces machines électroniques.





nouvelles relations TEE pour l'homme d'affaires d'aujourd'hui



BRUXELLES - PARIS :

en plus des TEE existants,
deux * TEE de **grand matin**
avec retour en soirée

	Bruxelles M	Paris N	Paris N	Bruxelles M
RUBENS*	6.42	9.05	6.45	9.05
OISEAU BLEU	7.30	10.00	7.20	9.43
ETOILE DU NORD	11.43	14.06	11.40	14.03
BRABANT	17.18	19.44	17.42	20.05
MEMLING*	18.40	21.00	18.45	21.05
ILE-DE-FRANCE	20.45	23.08	20.30	22.59

* à partir du 29.9.1974. Du lundi au vendredi, sauf jours fériés.

BRUXELLES - ZURICH :

maintenant **deux** TEE
par jour dans chaque sens

	Bruxelles M	Zürich
IRIS	7.01	13.54
EDELWEISS	16.13	23.11

	Zürich	Bruxelles M
EDELWEISS	7.05	14.04
IRIS	15.37	22.34

BRUXELLES - COPENHAGUE :

une relation **de jour** dans chaque sens

Correspondance immédiate à Cologne

	Bruxelles M	Cologne	Copenhague
DIAMANT	8.16	10.39	
MERKUR			11.00 20.09

	Copenhague	Cologne	Bruxelles M
MERKUR	9.50	19.05	
DIAMANT			19.40 22.03



Le ski, c'est l'affaire du train.

Et le train vous conduira cet hiver dans toutes les stations où vous pourrez pratiquer les sports de neige.

Par trains spéciaux — le Ski express, l'Alpina express et le Franc'Alpe express — vous pourrez rejoindre sans problème le lieu de villégiature que vous aurez choisi.

Les trains Railtour et FTS vous conduiront dans les stations où ces deux grossistes auront tout préparé pour vous recevoir : logement, sport, détente.

Les programmes complets de Railtour et FTS sont disponibles, dès maintenant, dans les agences de voyage accréditées. Vous y choisirez en France, en Autriche ou en Suisse, la station et la formule « tout compris » les mieux adaptées à un voyage de détente vraiment sans soucis. De la chambre à l'appartement, pension complète ou repas libres, vous organiserez sans difficulté les vacances qui vous conviennent.



INTERCONTAINER ACHETE DES WAGONS

Pour faire face à l'augmentation constante du trafic, Intercontainer a décidé d'accroître sensiblement son parc de wagons porte-containers.

Huit cents wagons de 60 pieds à 2 bogies et cent wagons de 80 pieds articulés à 3 bogies iront donc compléter le parc actuel dans le cours des prochains mois.

Les unités de 60 pieds sont de type standard et pratiquement identiques aux wagons en service. Il faut cependant signaler que, comme les 80 pieds, ils seront équipés d'un système d'arrimage à cheilles rabattables qui permettra de simplifier les opérations de manutention.

Les wagons de 80 pieds, pour leur part, constituent un type de matériel tout-à-fait inédit. Leur mise au point a fait l'objet d'une étude et d'une standardisation au sein de l'Office de Recherche et d'Essais de l'UIC.

La livraison des wagons débutera en juin 1975 pour se poursuivre jusqu'en septembre 1976, au rythme moyen de 80 wagons par mois pour les 60 pieds et, en fin de période, à la cadence de 30 par mois pour les 80 pieds.

Au fur et à mesure de la livraison, ce nouveau matériel sera mis en service sur les lignes du réseau Trans Europ Express Container.

YOKOHAMA-BRUXELLES: 13.000 KM EN TRAIN

LA MER OU LA TERRE

En fait, pour établir la liaison entre Japon et Europe, il existe plusieurs voies. Ou bien les containers prennent la mer, par navires spéciaux, très lourds, et font, pour rejoindre nos rivages, un long détour par le Cap.

Une autre solution connaît depuis quelque temps un succès croissant. Des navires porte-containers établissent la liaison entre Yokohama et Nakhodka, par exemple, un trajet court qui amène la cargaison dans l'un des ports extrêmes du continent asiatique. A Nakhodka, on forme des trains blocs qui traversent tout le continent, arrivent à Brest Litovsk, où un transbordement est nécessaire étant donné la différence d'écartement des voies; un ou plusieurs trains conduisent alors les containers à destination, au cœur de l'Europe occidentale.

13.000 KILOMETRES

De Yokohama à Bruxelles, le voyage est long : les marchandises parcourent 13.000 kilomètres en train. L'acheminement, partie maritime comprise, prend environ une trentaine de jours.

Il est vrai que certains tronçons de lignes sibériennes sont à voie unique. Le croisement des convois demande une étude précise des horaires et des périodes d'attente. Mais l'URSS voyant croître le trafic transsibérien, met en chantier le doublement des voies, et les intéressés savent déjà que, ces travaux terminés, on gagnera à coup sûr 7 jours sur le délai d'acheminement.

La route fut donc longue, mais ce premier container est arrivé à bon port. La firme Kühne et Nagel, chargée du transport de bout en bout, avait confié au chemin de fer l'acheminement terrestre de son chargement de casques pour motocyclistes.

Le pli étant pris, d'autres containers suivront certainement ce pionnier, pour rejoindre Bruxelles en profitant d'une relation pratique et d'un service de qualité - et vice-versa.



BARCELONE-TALGO

Depuis le nouvel horaire d'été, un nouveau train de wagons-lits, le «Barcelone-Talgo», circule entre Paris et Barcelone. Dans l'une et l'autre gares, départ à 21 heures, arrivée à 8 h 50.

Du point de vue technique, aux avantages connus du train Talgo (guidage automatique des essieux, placés sous les passerelles de communication entre les voitures, changement automatique de leur écartement au passage d'un réseau à l'autre, centre de gravité très bas, conditionnement d'air, etc.) s'ajoutent la suspension pneumatique et une disposition intérieure très fonctionnelle.

Les qualités techniques se traduisent par un minimum de bruit et de vibrations pour le voyageur, qui trouve, au surplus, dans la cabine à un, deux ou quatre lits disposés en oblique par rapport à la voie, un décor élégant, attrayant et original. Des services de repas ou de boissons sont assurés soit au wagon-restaurant ou au wagon-café, soit sur plateau dans les cabines. Quant aux contrôles de douane et de police, ils se font dans le train.



L'UIP A UN PRESIDENT BELGE

L'Union Internationale des associations de propriétaires de wagons de particuliers, UIP, regroupe des organismes dont le but est de défendre les intérêts des entreprises qui possèdent leurs propres wagons. Seize associations syndicales ou de défense issues de onze pays différents adhèrent à cette union et y représentent les propriétaires de quelque 130.000 wagons. Lomatfer et la F.E.B. sont les membres belges de l'UIP. Ensemble, ces organismes valent un parc de 3679 wagons. Que l'UIP soit un partenaire important des réseaux ferroviaires, il ne faut pas le démontrer. Des contacts sont d'ailleurs établis au plus haut niveau entre cette union et l'UIC.

Lors de son assemblée générale de juin dernier, à Hambourg, au moment d'entrer dans sa vingt-cinquième année d'existence, l'UIP s'est choisi un nouveau président, un Belge, Monsieur Jacques De Bruyne, président de l'Union professionnelle des loueurs de matériel ferroviaire (Lomatfer) et vice-président administrateur délégué de la Compagnie Auxiliaire Internationale des chemins de fer. Cette dernière est un groupe belge qui patronne, dans plusieurs pays, un parc de près de 18.000 wagons. Nul doute, donc, que le nouveau président de l'UIP soit vraiment compétent en la matière.

PLAQUETTES LOCOMOTIVES

Une nouvelle série de plaquettes murales locomotives est parue, vu le succès que la première avait connu.

On peut y voir la Belpaire type 1, de 1864, la Pacific type 10 de 1910, la Atlantic type 12 de 1939 et la CC quadricourant série 18, dernière née des locomotives belges.

Pour recevoir le jeu de plaquettes, il suffit de verser 280 francs (TVA comprise) au CCP 1010 de la SNCB à Bruxelles, en indiquant sur le talon du versement « pour le bureau 63.33, section 62, jeu de plaquettes locomotives série 2 ».

La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et de 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

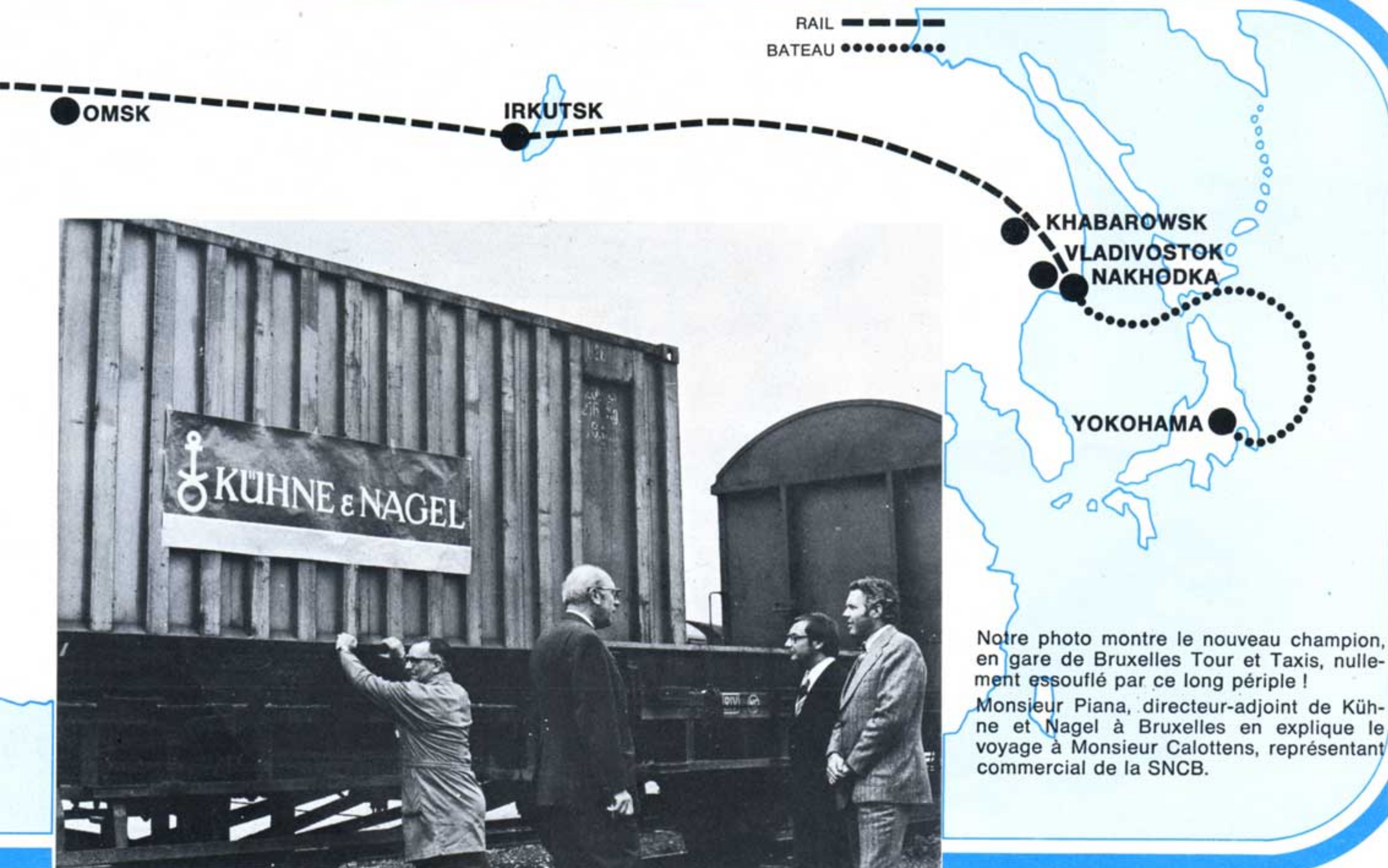
Imprimerie: S.A. Erasmus, Ledeborg

Photos:

Cinéphoto S.N.C.B.: 10, 14

Publicité S.N.C.B.: 2, 3, 5, 10

Martin: 1, 9



Notre photo montre le nouveau champion, en gare de Bruxelles Tour et Taxis, nullement essoufflé par ce long périple!

Monsieur Piana, directeur-adjoint de Kühne et Nagel à Bruxelles en explique le voyage à Monsieur Calottens, représentant commercial de la SNCB.

en 1973

75.000.000 T.

CHEMINS DE FER BELGES

