

# AU C.E.I.



Voilà maintenant plus d'un an que quarante importateurs de fruits et légumes se sont groupés, à Bruxelles, en une coopérative, le Centre Européen d'Importation, CEI, qui dispose au Quai des Usines d'un hall marché, d'entrepôts frigorifiques et d'un raccordement au réseau ferroviaire. Nous avons présenté le CEI à l'occasion de son inauguration, dans une ambiance animée, en présence de bon nombre de personnalités. Nous avons expliqué son fonctionnement et exposé le rôle que le chemin de fer y joue. A ce moment, trois transitaires étaient en activité dans l'immeuble également occupé par la douane et la SNCB. Le quatrième a ouvert son bureau au CEI le 1er mai dernier. C'est la société Edmond Depaire, qui a installé là une antenne de son agence en douane. Mais Depaire, au lieu de limiter son activité à la fonction de transitaire, a voulu jouer aussi un rôle d'auxiliaire ferroviaire qui nous a incités à retourner au Quai des usines.

## Le transitaire



Peut-on mieux définir le transitaire que comme un tampon entre l'importateur et les différentes instances auxquelles il a affaire?

L'importateur est en fait un négociant, qui connaît parfaitement son produit et traite ses affaires autant par intuition que par des méthodes raisonnées. Il ne nourrit pas une passion débordante pour l'aspect administratif de son activité, et préfère donc confier à des spécialistes expérimentés ses contacts obligés avec la

douane et l'ONDAH, l'Office national des débouchés agricoles et horticoles, que l'Etat charge de contrôler la conformité des produits importés. Et puisque tout cela est lié au transport, le transitaire règle aussi les échanges avec les transporteurs. Enfin, il informe également son client sur l'état du marché, son équilibre, ses tendances, bien placé qu'il est pour en avoir une idée globale.

Le transitaire a-t-il une influence sur le choix du mode de transport? Est-il en mesure, jouant d'avantages tels que des ristournes, d'exercer une pression sur le choix de l'importateur? On peut se le demander. Certains coopérateurs du CEI proclament en tout cas leur parfaite indépendance dans ce domaine. Un seul élément peut modifier la question: le passage obligé par tel transitaire qui détiendrait un monopole sur les acheminements par un transporteur déterminé. La pratique quotidienne établit en effet entre partenaires une relation de confiance à laquelle d'aucuns craindraient de nuire en suivant ainsi une autre filière.

## Une journée avec Depaire



Quatrième transitaire depuis quelques mois, Depaire ajoute au rôle traditionnel diverses prestations appréciables pour la coopérative.

Comme ses confrères, le bureau Depaire entre en action tôt le matin.

A 4 heures, la gare de Schaerbeek a remis la rame chargée sur

les voies 1 et 2 du raccordement. Les documents ont été répartis entre les différents transitaires qui ont séance tenante commencé l'enregistrement et le dédouanement des arrivages.

A 4h30, les douaniers entrent en jeu, de concert avec les représentants de l'ONDAH, pour opérer les contrôles nécessaires, inscrire les importations et donner la main levée.

A 6 heures, les ventes commencent au marché. Les importateurs ont entamé le déchargement des camions et des wagons libérés par la douane. Les gerbeurs entrent dans une ronde, transportant les palettes de cageots entre les véhicules et les entrepôts frigorifiques.

Pendant ce temps, les transitaires accomplissent un certain nombre de tâches. Ils établissent les factures, remplissent les documents officiels de mise en consommation et dressent les acquits de TVA. Les transitaires paient pour leurs clients les frais de transport et avancent les montants de TVA. En fin de semaine, ils remettent l'ensemble des factures pour recouvrir les créances ainsi constituées.

Le bureau Depaire preste des services complémentaires l'après-midi.

Vers 14 heures, un chauffeur, au volant de son MB Trac, véhicule mixte rail/route, commence la manœuvre des wagons. Il rassemble les wagons vides sur les voies 9 et 10 du raccordement, afin que le locotracteur de Schaerbeek les emmène en fin de soirée. Pour libérer totalement les voies 1 et 2, où une nouvelle rame chargée arrivera la nuit suivante, il dispose sur les voies intermédiaires les wagons que

leurs destinataires n'ont pas complètement ou pas du tout déchargés. Des wagons restent là tous les jours parce que l'acquéreur de la marchandise n'a pas encore pu tout emporter ou que l'importateur n'a pas trouvé dans son entrepôt la place nécessaire pour stocker leur chargement.

Au CEI, le véhicule mixte peut le cas échéant tirer aussi des camions provisoirement immobilisés et, muni d'une lame spéciale, déneiger en hiver les zones de circulation et de manutention. En outre, sa présence au CEI permet de réagir très vite en cas d'urgence et ouvre la perspective d'autres services à envisager.

Ces autres services, et les initiatives que Depaire, auxiliaire ferroviaire, pourrait prendre, les coopérateurs du CEI les verraient sans doute d'un bon œil: tout ce qui peut faciliter le travail et organiser mieux encore la vie au quai des usines sera le bienvenu.

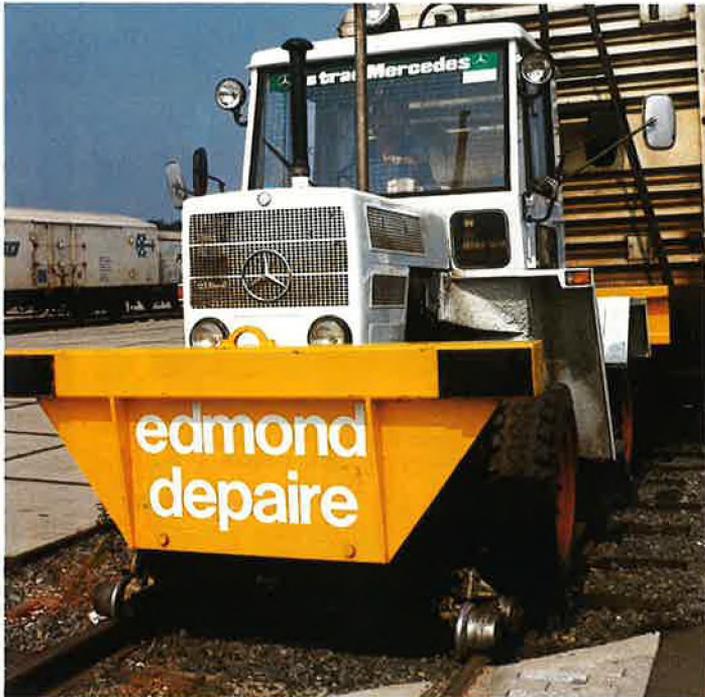
## La concurrence...



Quelle est maintenant la situation du chemin de fer au Centre Européen d'Importation? Elle est

complexe. Au cours des dernières années, les transporteurs routiers se sont dotés de véhicules spécialisés (en température dirigée) modernes et adaptés à la manutention actuelle. Ils se sont ainsi donné un avantage technique certain sur le chemin de fer. Les wagons frigorifiques et réfrigérants européens sont, pour la plupart, relativement âgés, et beaucoup sont peu pratiques pour le transport sur palettes: les

# AVEC DEPAIRE



tionale comme Interfrigo - sur des points qui concernent tous les occupants du marché.

Avec monsieur Anzellotti pour le seconder, monsieur Bellanca, cav. Carlemo, joue ce rôle de négociateur. Défenseur acharné du transport par chemin de fer, monsieur Bellanca reconnaît à ce dernier quelques beaux avantages. Les prix sont stables: tarifés, ils restent valables d'une saison à l'autre, à l'encontre des prix rou-

eux, testent de nouvelles pratiques, prennent de nouvelles habitudes et se tatent encore, à la recherche de la formule la plus intéressante. Si un transitaire comme Edmond Depaire, jouant de sa filiation à la SNCB, parvient à proposer une palette de services pratiques et avantageux, le chemin de fer, avec un matériel adéquat et un acheminement rapide, peut jouer au CEI un rôle important.



malgré tout imposer à leurs gerbeurs des trajets de plusieurs centaines de mètres par palette traitée, à moins que leur client gare son camion près des wagons mêmes. Recevoir le wagon à la porte de l'entrepôt serait un progrès considérable. La société Depaire étudie pour cela la mise en service d'une remorque portewagon, que son véhicule mixte ferait circuler un peu partout sur le terrain du CEI.

Le feroutage, autre formule mixte, aurait aussi sa place dans cet ensemble. Il suffirait qu'un tractionnaire transfère du terminal de Tour et Taxis - assez proche - au quai des usines les semi-remorques et caisses mobiles pour que les importateurs puissent décharger à l'entrée même de leur entrepôt.

## Les avantages



Les quarante coopérateurs ont désigné parmi eux un "délégué ferroviaire", chargé de toute discussion

avec le chemin de fer - que ce soit la SNCB ou une société interna-

tiers qui fluctuent en raison égale du volume à transporter. Le règlement des litiges s'avère plus facile; il repose sur une réglementation légale dont il n'existe quasi pas d'équivalent dans la discussion avec des routiers isolés. Moyennant paiement des frais de chômage, le wagon peut être une extension provisoire de l'entrepôt engorgé; c'est particulièrement utile en haute saison et impensable dans le cas d'un camion.

Monsieur Bellanca voit dans le bureau Depaire du CEI un auxiliaire précieux qui pourrait, en répondant à des besoins déterminés, par une gamme de prestations nouvelles, compléter l'acheminement pur par le chemin de fer et offrir de la sorte un service de transport complet et très satisfaisant.

## L'avenir



La situation évolue au CEI. Après de nombreuses années de co-hue à Tour et Taxis et au marché bruxellois des primeurs, les importateurs, installés sur leur surface à

Mais l'avenir ne se limite pas au MB Trac. Des idées germent dans le cerveau des exploitants, qui envisagent déjà de nouvelles améliorations du service offert aux coopérateurs, service ferroviaire ou service connexe, destiné à faciliter le travail au Quai des usines. La formule est intéressante: ce que la SNCB, confinée dans son rôle de tractionnaire, ne peut réaliser faute de moyens ou d'hommes, sa filiale routière s'en charge et l'offre ferroviaire, en définitive, devient dans son ensemble plus que comparable à celle de la concurrence. Cela ne devrait pas manquer de porter des fruits, comme tous les autres produits réalisés en commun par Depaire et la SNCB.

portes étroites gênent le mouvement des gerbeurs. Ils n'autorisent en général qu'une vingtaine de tonnes de charge utile. Seuls les wagons mamouths de Transfesa qui arrivent en Belgique à la saison des oranges espagnoles, avec une charge utile de 40 tonnes, attirent plus ipso facto la clientèle vers le rail. Gageons que les nouveaux wagons qu'Interfrigo a mis en fabrication donneront au rail un regain d'intérêt ou en tout cas de meilleures armes pour lutter contre la concurrence.

Le raccordement, implanté à un bout du terrain du CEI, est plus ou moins éloigné des entrepôts des importateurs. Les coopérateurs les mieux situés doivent