

LA POLITIQUE TARIFAIRE BELGE EN TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les envois de détail

(suite)

Après avoir entretenu nos lecteurs du service des colis postaux, notre intention est de leur exposer l'organisation et la tarification des expéditions express et de grande vitesse.

Ces dernières constituant le service de base du transport des envois de détail, nous y consacrerons la première partie de notre analyse.

Le territoire a été réparti en une quarantaine de circonscriptions, desservie chacune par une gare-centre routier.

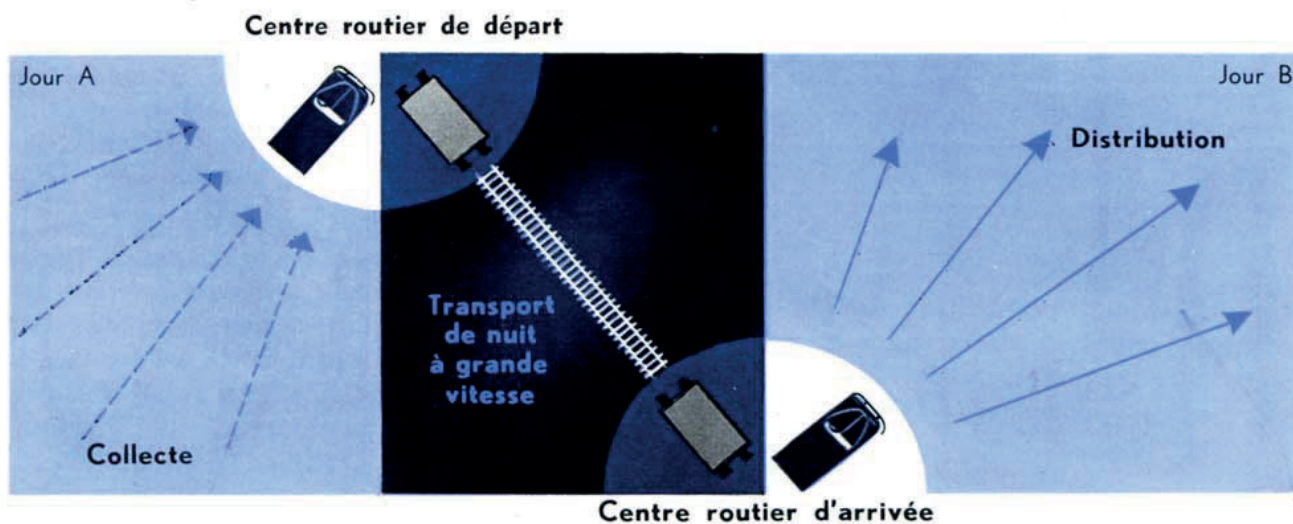
Cette gare est équipée de camions assurant, dans les limites de la circonscription, le ramassage et la livraison des colis.

Les envois ainsi collectés affluent à la gare-centre routier dès la fin de l'après-midi, où ils sont triés par destination et chargés en wagons.

Le centre routier forme des wagons à destination des divers autres centres. Cependant, si la quantité de marchandises recueillie pour une destination est insuffisante pour constituer le chargement d'un wagon, les envois seront expédiés vers un centre plus important (centre de transbordement — en général Bruxelles TT) où s'effectue un regroupement.

Les wagons, formés en trains de messageries de grande vitesse, circulent de nuit et atteignent avant le jour le centre routier auquel ils sont destinés.

SCHEMA I



LES EXPÉDITIONS DE GRANDE VITESSE.

A. Organisation.

Le transport « en grande vitesse » prévoit un délai maximum de 48 heures, non compris le jour de l'acceptation pour que la marchandise soit rendue à destination à la gare (envois bureau restant) ou chez le destinataire (envois à remettre à domicile). Comment le chemin de fer s'est-il organisé pour faire face à cet engagement ?

Là se poursuit le processus d'acheminement, mais en sens inverse de ce que nous venons de décrire. Les opérations sont schématisées aux figures 1 et 2. Le chargement minimum que s'est fixé le chemin de fer pour la formation d'un wagon direct (c'est-à-dire sans transbordement intermédiaire) est tel que la très grande majorité des envois bénéficient du schéma I.

Cet acheminement, particulièrement rapide, n'est

interrompu que par les dimanches et jours fériés et, depuis le 1er janvier 1963, par les samedis. Il peut encore se produire que les camions du centre routier d'arrivée ne desservent la localité de destination que tous les deux jours si celle-ci est éloignée et peu importante.

B. Tarification.

La tarification des expéditions de grande vitesse est calquée sur l'organisation que nous venons de décrire :

Le barème donne les prix de transport de chaque centre routier vers tous les autres.

Ces prix ne sont pas liés directement à la distance qui sépare les centres routiers entre eux, car il est tenu compte dans chaque relation de l'importance du trafic laquelle influence le prix de revient du transport.

Ces prix ne sont pas non plus proportionnels au poids, mais dégressifs; aussi le barème comporte-t-il une série de taux.¹

Enfin l'importance des opérations de prise et de remise à domicile influence encore le prix de transport.

Comme nous l'avons mentionné, le territoire national est réparti en une quarantaine de centres routiers c'est-à-dire un peu plus de quatre, en moyenne, par province.

Ceci implique un rayon de desserte de plusieurs

résulte qu'à chaque relation correspondent 3 séries de prix :

— de la zone A de départ vers la zone A d'arrivée;
— de la zone A de départ vers la zone B d'arrivée (ou vice versa);

— de la zone B de départ vers la zone B d'arrivée.

Une liste annexée au tarif des envois de détail énumère toutes les localités desservies et indique le centre routier dont elles relèvent ainsi que la zone (A ou B) dans laquelle elles sont rangées.

C. Le trafic international d'envois de détail en grande vitesse.

1. Le Tarif général européen des envois de détail (TGED)

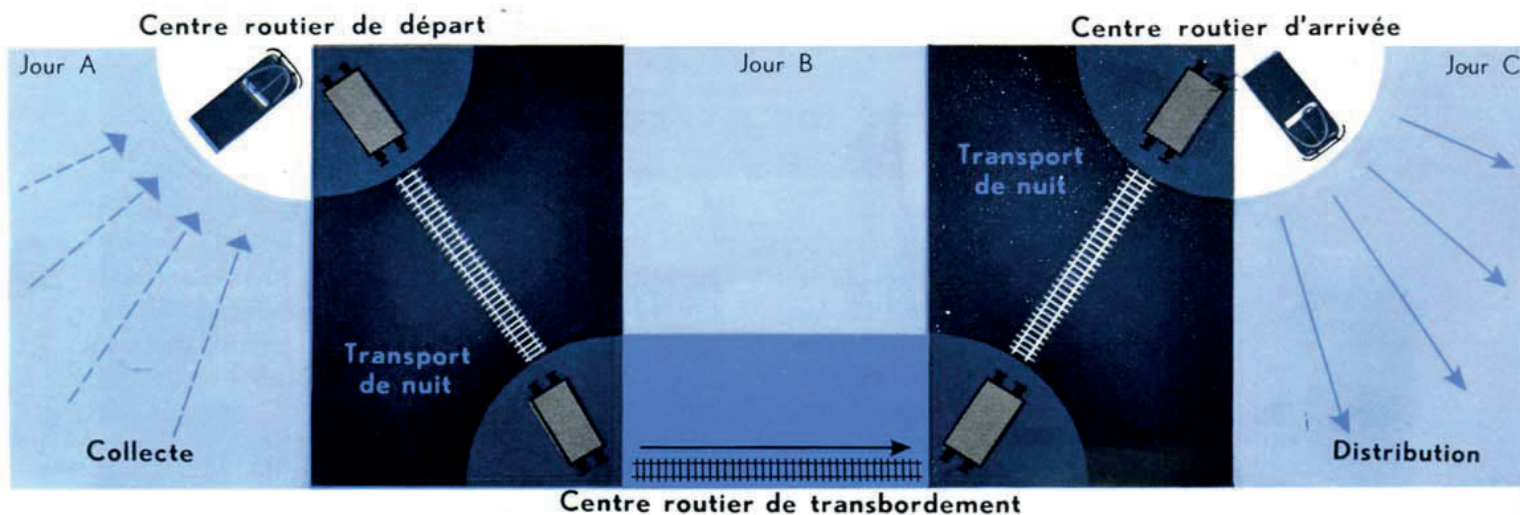
Instauré en 1956, ce tarif est applicable d'office aux expéditions de détail remises au transport entre la Belgique, d'une part, l'Allemagne et la France, d'autre part. Indépendant des conditions des tarifs intérieurs, il puise dans ses principales caractéristiques, de réels avantages.

Ses prix de transport, exprimés en francs-or, sont généralement inférieurs à ceux obtenus jadis par la soudure des taxes intérieures de chacun des pays intéressés.

Grâce à lui, l'expéditeur connaît d'emblée le montant total des frais grevant son envoi jusqu'à destination, sans devoir se livrer au calcul et à l'addition des taxes de plusieurs réseaux ferroviaires.

Les prix de ce tarif comprennent les frais de remise

SCHEMA II



dizaines de kilomètres. Aussi chaque circonscription a-t-elle été divisée en deux zones. Celle qui entoure immédiatement la gare centre (zone A) bénéficie évidemment de conditions plus favorables. Il en

à domicile. Deux barèmes sont prévus : le premier pour les envois jusqu'à 500 kg et le second pour les envois d'un poids supérieur.

Les pays participants sont divisés en zones. Les prix sont établis de zone à zone et basés sur la distance séparant les centres des zones intéressées.

Les expéditions entre deux zones déterminées sont obligatoirement acheminées par un itinéraire unique, indiqué au tarif et qui constitue la voie la plus rapide.

¹ Des prix tout faits sont prévus pour envois de 10 kg, 20 kg, 30 kg, 40 kg, 50 kg. Ensuite il est prévu un prix par 10 kg pour envois de 60 à 90 kg, de 100 à 490 kg, de 500 à 990 kg, de 1000 kg et plus.

Les poids réels sont majorés dans le cas de marchandises encombrantes c'est-à-dire pesant moins de 250 kg au m³.

Les envois doivent être accompagnés d'une lettre de voiture internationale de petite vitesse. L'expéditeur peut néanmoins revendiquer le régime de grande vitesse¹ ou encore un itinéraire différent de celui imposé par le tarif; toutefois, dans chacun de ces deux cas, le prix de transport subit une majoration de 50%.

L'expéditeur a la faculté d'acquitter lui-même les frais de transport ou de les faire supporter, en tout ou en partie, par le destinataire, puisqu'il peut, à son gré, utiliser diverses mentions d'affranchissement².

¹ Dans ce cas, le délai de transport est de 24 heures par 300 km, à augmenter de 12 heures de délai d'expédition; par contre, dans le cas de la petite vitesse, le délai de transport et accessoires qui peuvent être déterminés par la 24 heures pour le délai d'expédition.

² « franco de tous frais », si l'expéditeur prend à sa charge tous les frais (transport, douane et autres);
« franco », si l'expéditeur prend à sa charge les frais de transport et accessoires qui peuvent être déterminés par la gare expéditrice au moment de la remise au transport;
« franco de douane », si l'expéditeur prend à sa charge les droits de douane ainsi que les frais dus au chemin de fer pour le dédouanement;
« franco pour... », si l'expéditeur prend à sa charge une somme déterminée.

La mention « franco » peut être complétée éventuellement par les mots « jusqu'à X » (X désignant un point frontière).

Les expéditions peuvent également se faire en port dû.

Nous croyons également utile de souligner que ce tarif s'applique aussi aux transports effectués en containers de 3 m³ et moins, la taxe étant, dans ce cas, appliquée sur le poids réel de la marchandise et compte tenu d'un minimum de 200 kg par container.

2. L'application des tarifs nationaux.

Pour les pays où le Tarif Général Européen des envois de détail n'est pas d'application, le prix de transport est obtenu par la soudure des tarifs en vigueur dans chacun des pays intéressés.

D. Conclusion.

Le trafic de grande vitesse est, en poids, le plus important parmi les envois de détail. Il représente une masse annuelle de plus de 500.000 tonnes de marchandises réparties en 8,5 millions d'expéditions. Nous terminerons notre exposé sur les envois de détail dans le numéro prochain, en vous entretenant de l'organisation et de la tarification des envois express.

Mouvements dans nos agences commerciales



Mr. Dury

Monsieur Dury qui a représenté les Chemins de fer belges à Londres depuis 1955 est passé à notre agence de Luxembourg en remplacement de Monsieur Vanderperren qui occupait ce poste depuis 1945, et est atteint par la limite d'âge.

Nous espérons que le monde des affaires luxembourgeois et de l'Est de la France favorisera notre nouveau délégué de la même sympathie dont il entourait son prédécesseur.

La Direction Commerciale présente à ce dernier ses remerciements les plus chaleureux pour les très grands services qu'il a rendus au Chemin de fer.



Mr. Vanderperren



Mr. Mestdagh

Le remplacement de Monsieur Dury à Londres est assuré par Monsieur Mestdagh précédemment inspecteur à la Direction Commerciale de la S.N.C.B.

Nous souhaitons à Monsieur Mestdagh une brillante carrière de représentant commercial.

Parmi les nouvelles figures de notre représentation commerciale en Belgique, nous signalons l'arrivée de Monsieur Musyck qui est venu remplacer dans la circonscription de Louvain, son collègue Konix.

Nous adressons nos meilleurs vœux de succès à notre nouveau représentant.



Mr. Musyck