





## PRIX DE TRANSPORT DES MESSAGERIES ET MARCHANDISES ENCOMBRANTES.

La presse s'est fait l'écho des protestations de certains industriels et commerçants à propos des mesures tarifaires mises en vigueur le 1er août dernier concernant les envois de détail.

La S.N.C.B. a immédiatement mis au point le cas particulier des souscripteurs de tarifs spéciaux en leur assurant, en conformité d'ailleurs avec l'engagement qu'elle a conclu avec eux, l'application des anciennes conditions jusqu'au 1er octobre.

Pour ce qui concerne les nouvelles règles de „cubage” un adoucissement a été mis en vigueur. Il a fait l'objet d'une circulaire à toute la clientèle. Ceux de nos lecteurs qui ne l'auraient pas reçue peuvent en réclamer un exemplaire au représentant commercial de leur circonscription.

Nous sommes persuadés que les hommes d'affaires qui traitent journellement avec le chemin de fer et qui connaissent les conditions dans lesquelles il doit assurer le transport des messageries auront compris la raison des mesures prises. Nous tenons cependant, à l'intention de nos lecteurs moins familiarisés avec l'entreprise ferroviaire, à exposer les mobiles qui ont dicté notre attitude. Le transport des colis de détail est, avec le service des voyageurs, un des gros postes déficitaires dans l'exploitation du chemin de fer.

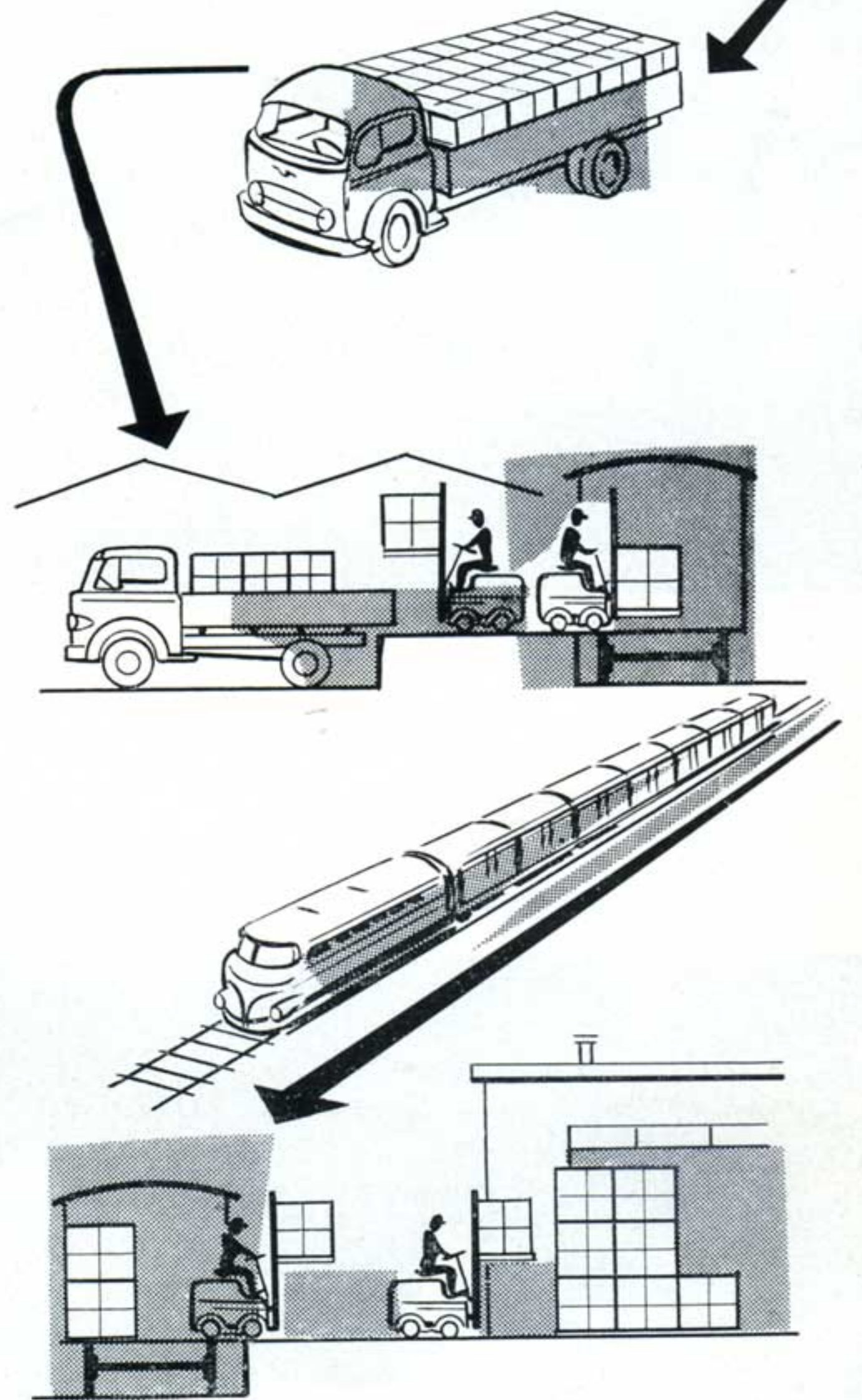
En 1960, la charge moyenne d'un wagon de messageries n'a atteint que 1,8 t alors que sa capacité de chargement est de 20 t et sa tare de 10,5 t.

Outre que ce trafic se concentre sur quelques heures de la journée seulement — la fin de l'après-midi pour la collecte ou départ et la matinée pour la distribution à l'arrivée — il donne lieu à plusieurs manutentions individuelles en raison de sa composition hétérogène.

Le coût de toutes ces opérations — terminales et en cours de route — est nécessairement très élevé.

Imaginez, si vous le voulez bien, la chaîne des opérations, *manuelles* la plupart du temps, que doit subir un colis parmi le „tout venant” que constitue le trafic confié au chemin de fer et vous comprendrez aisément les raisons de cette cherté : enlèvement à domicile et chargement sur camion, déchargement au centre routier et lotissement en vue de l'introduction des colis dans les wagons appropriés, chargement en wagon et expédition vers le quai de concentration, transbordement de la marchandise dans un wagon pour le centre routier de destination, déchargement à destination et triage des marchandises par course de camion, chargement sur camion, puis enfin seulement, livraison au client dans des endroits souvent peu accessibles.

Vous pouvez vous représenter aisément ce que cet en-



semble de manipulations peut coûter. C'est pourtant le schéma type des opérations que subissent les marchandises d'un trafic éminemment dispersé, le seul que bien souvent on consent à confier au chemin de fer.

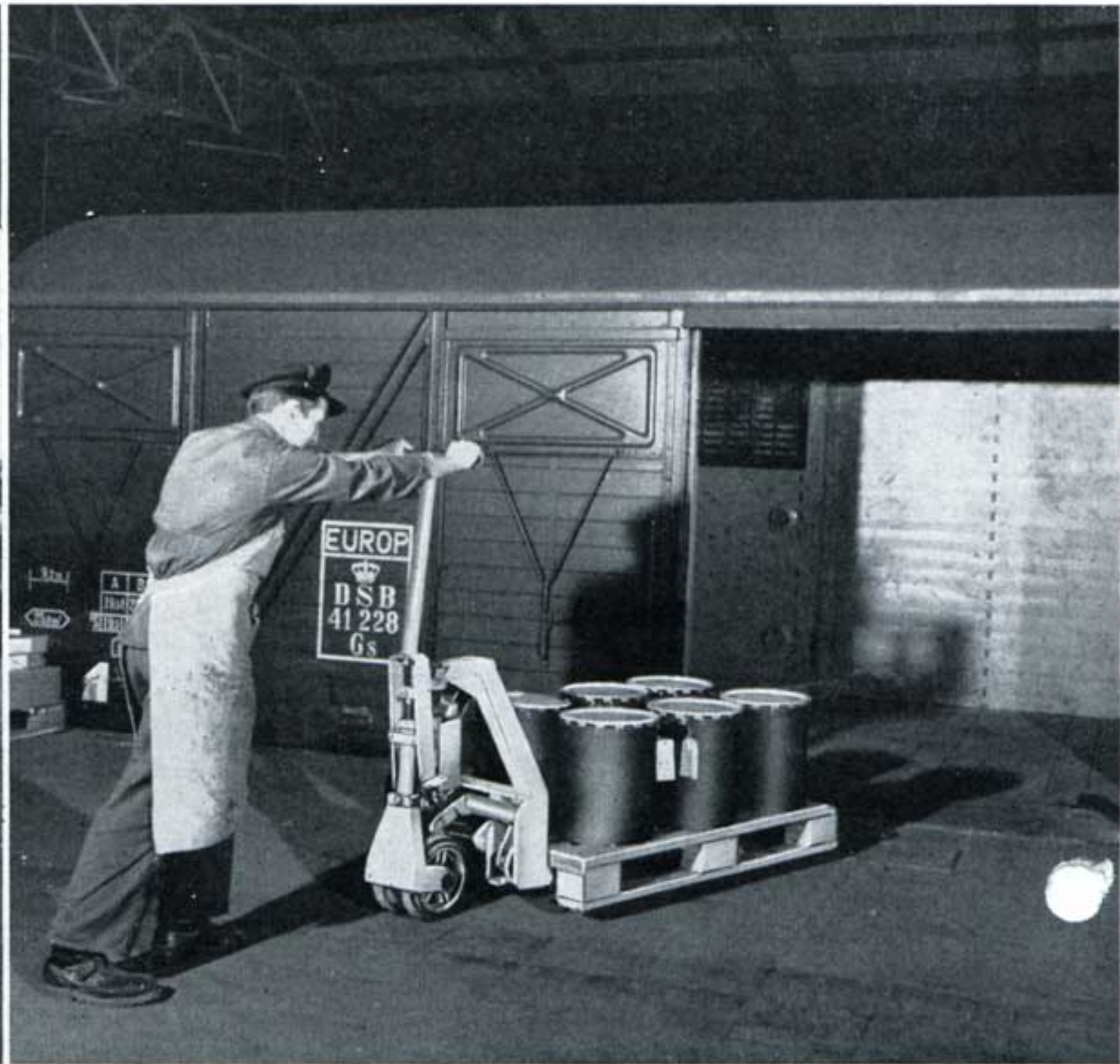
Devant le déficit, le chemin de fer a deux possibilités :  
1) mécaniser la manutention;  
2) nuancer et adapter les prix en fonction du coût des prestations fournies.

Le chemin de fer fait tous les efforts de rationalisation possibles, de manière continue, dans les divers domaines de son activité.





Envoi de pneus, transporté en palette-caisse.



Bidons de lubrifiant palettisés, chargés au moyen du transpalette.

Toutes sortes de marchandises peuvent être palettisées.

Gerbage des colis palettisés dans le wagon au moyen du chariot élévateur.





Depuis plusieurs années, il a progressivement rationalisé les opérations de chargement, de transbordement et de déchargement dans les gares mêmes.

L'ensemble du trafic a été concentré sur une quarantaine de gares centres routiers et la délimitation de leurs zones d'action respectives, déterminée en tenant compte:

- de l'emplacement de la gare du point de vue des dessertes tant ferroviaire que routière;
- de la nécessité de limiter au minimum les aménagements à apporter aux hangars à marchandises;
- de la nécessité d'obtenir des centres ayant suffisamment de trafic pour former des wagons directs et éviter ainsi l'intervention de quais de transbordement.

teurs. Citons en passant le remarquable succès qu'a remporté la palettisation à l'étranger (Allemagne, France, Suisse, Pays-Bas) où l'on s'est rapidement rendu compte qu'il s'agissait là d'une technique moderne génératrice d'économies aussi bien dans l'entreprise, qu'au cours du transport.

Cependant tout l'effort de rationalisation de la S.N.C.B. n'a pas suffi, et de loin, jusqu'à présent, à combler le déficit occasionné par ce trafic.

Il ne reste donc au chemin de fer que l'autre solution, le rajustement des prix et leur nuancement judicieux. Le rajustement, c'est-à-dire la tendance vers l'équilibre des recettes et des dépenses, est absolument indispensable. Il serait malsain de maintenir des prix artificiels. Ces pratiques finiront d'ailleurs par devoir disparaître

Le gerbage de la  
marchandise palettisée.



Aux anciennes méthodes manuelles, il a substitué autant que possible, l'emploi de palettes (plateaux en bois) ou de palettes-caisses sans couvercle qui présentent l'avantage de créer des unités de chargement dont la manutention peut être mécanisée.

Les marchandises amenées par les camions du centre routier ou acceptées aux quais des gares sont, après triage, placées sur des palettes ou dans des palettes-caisses pouvant être chargées ou déchargées aisément et rapidement au moyen de chariots de levage à fourche. Le système de palettisation des marchandises présente d'autant plus d'intérêt que le nombre de manutentions à effectuer en cours de route est élevé.

Soulignons que cet effort de rationalisation pourrait être appuyé très efficacement par les usagers eux-mêmes qui contribueraient ainsi directement à la réduction des prix de transport. En effet, la chaîne du transport palettisé ne doit pas commencer dans le hall à marchandises de la gare mais dès la fabrique ou le magasin des expédi-

sous la pression de la Communauté Economique Européenne qui veut qu'on laisse parler la vérité économique. Et celle-ci ne nous contestera certainement pas qu'il faille faire payer un service ce qu'il coûte.

La période où le chemin de fer pouvait opérer des compensations entre services bénéficiaires et déficitaires est révolue.

Cette période, celle du monopole, celle où des abus auraient pu être craints, appartient au passé.

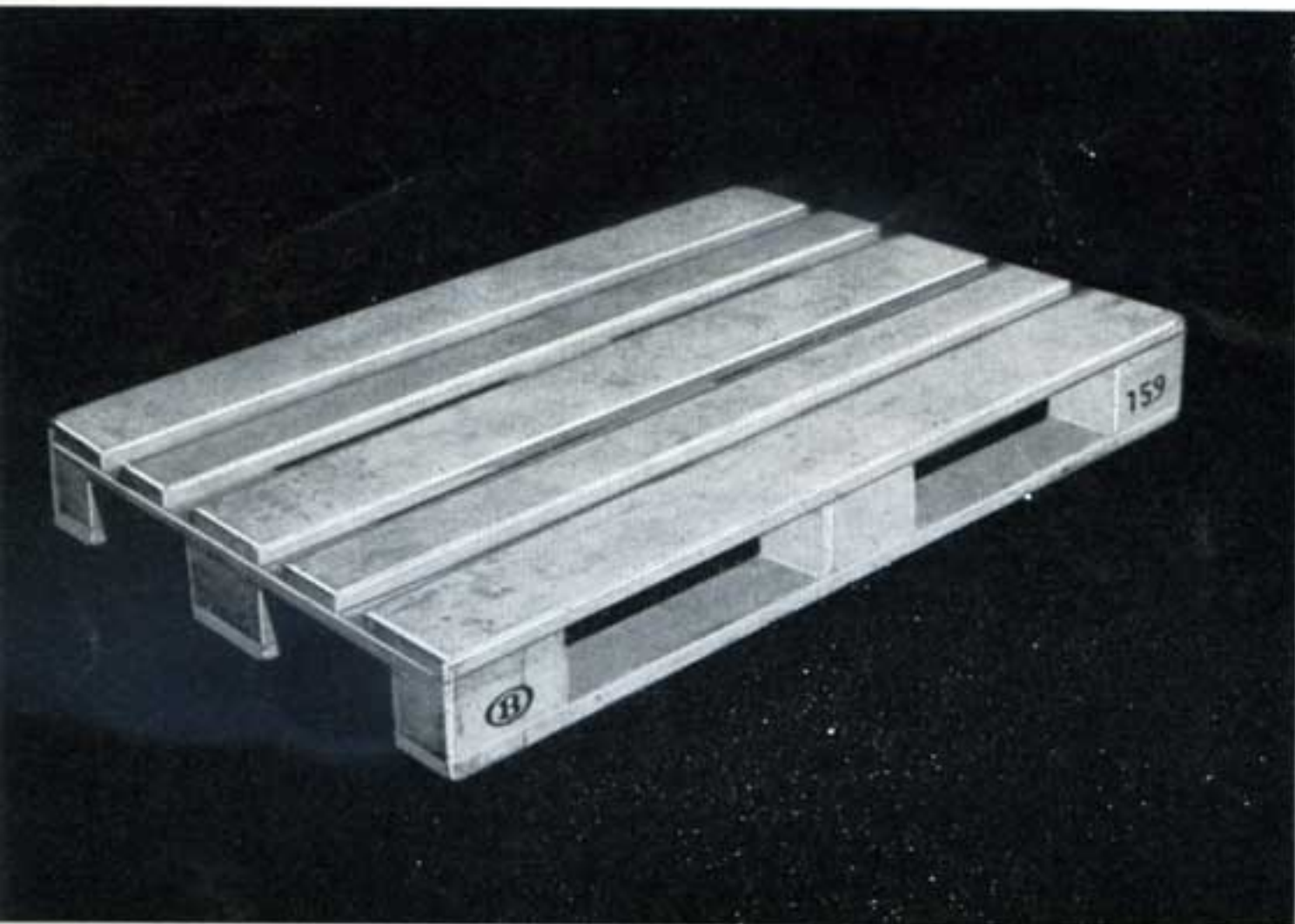
Le chemin de fer doit être géré comme une entreprise industrielle; sa loi fondamentale le déclare. Ajoutons qu'il est une entreprise industrielle concurrencée. Il n'a donc pour finir, plus qu'un principe directeur: l'équilibre des recettes et des dépenses, sur la base du prix de revient des prestations.

Ce principe est sain et il agit dans le sens de l'intérêt public.

A la lumière de ces principes l'augmentation générale des prix de transport pour envois de détail est justifiée.



La palette en bois aux dimensions standardisées 1,20 m x 0,80 m.



La palette-caisse: 1,20 mx0,80 mx0,94 m.

D'ailleurs elle n'a suscité, à notre connaissance, aucune protestation. En réalité, les difficultés ont surgi sur un autre point. Et ceci nous amènera à parler du „nuancement” des prix de transport.

Le trafic des colis de détail s'est fortement amenuisé depuis quelque années (plus que 600.000 t contre 750.000 à 800.000 il y a une dizaine d'années).

Pourquoi le trafic disparaît-il ?

Parce que, de plus en plus, chaque entreprise s'organise pour assurer par ses propres moyens la partie de „bon” trafic que lui offre l'exercice de son activité : les bonnes relations à trafic abondant, équilibré, régulier. Eventuellement, si le volume n'en est pas suffisant, elle confiera ses marchandises à un transporteur routier, qui n'étant pas soumis aux servitudes de service public, sera bien plus apte que la S.N.C.B. à individualiser les problèmes et à coter des prix adaptés aux cas particuliers. Ensuite, le reste seulement va au chemin de fer, c'est-à-dire le trafic dans les relations excentriques, les marchandises encombrantes, les trafics dispersés.

Le même phénomène de sélection à rebours est particulièrement grave et accentué en ce qui concerne les produits encombrants.

Devant de tels faits, le chemin de fer a été obligé de réagir.

Il a donc pris les mesures que vous savez, adoucies cependant ultérieurement, et qui tendent à renforcer la sévérité du traitement des marchandises pouvant être qualifiées d'encombrantes. Ce régime est cependant encore libéral.

Que font les compagnies de navigation maritime ou fluviale ? Elles appliquent généralement un double tarif au poids et au m<sup>3</sup> et choisissent celui qui donne la taxe la plus lourde. La taxe au volume l'emporte généralement. En effet, il est notoire que les entreprises fluviales belges pratiquant le service des messageries taxent les 40 pieds cubes (= 1,132 m<sup>3</sup>) à 1,016 kg (1 tonne anglaise) soit pratiquement 900 kg au m<sup>3</sup>.

Pour prendre un autre exemple, citons celui des chemins de fer néerlandais. Ceux-ci exigent un minimum de 300 kg par m<sup>3</sup> d'encombrement, pour tout envoi de messageries ordinaires.

Notons encore qu'à la S.N.C.B. le nouveau régime est devenu pour certaines marchandises plus avantageux que celui d'avant le 1er août. Antérieurement à cette date, les coefficients 1,5 ou 2 étaient appliqués à une série de marchandises nommément désignées. Certaines d'entre-elles pouvaient approcher du poids spécifique de 200 kg/m<sup>3</sup>. Elles étaient donc taxées sur 400 kg au m<sup>3</sup>. Actuellement si l'expéditeur prend soin de mentionner leur poids par m<sup>3</sup> d'encombrement dans le document de transport, elles ne paieront pas pour plus de 250 kg/m<sup>3</sup>.

Nous osons exprimer l'espoir que ce plaidoyer aura intéressé nos lecteurs et contribué à les éclairer sur les conditions difficiles de l'exploitation ferroviaire.

Nous sommes persuadés que, même si les mesures que nous avons été forcés de prendre leur ont été quelque peu douloureuses, ils reconnaîtront, après réflexion, qu'elles étaient dans la ligne d'une évolution qui n'est pas voulue mais subie par le chemin de fer.