

LE SERVICE DE « PORTE A PORTE »

LA Société Nationale des Chemins de fer belges a la préoccupation d'offrir à ses clients des services parfaits.

Ceux-ci ne sont pas toujours bien connus du public. Nous nous proposons donc de les signaler à l'attention de nos lecteurs.

Ce premier article sera consacré à l'organisation du service de transport des marchandises appelé communément le « Porte à Porte ».

Les Chemins de fer n'entendent pas rester confinés dans le rôle de transporteurs de « gare à gare » et laisser ainsi à la charge de leurs clients les inconvénients qui découlent de la nécessité d'avoir recours à un intermédiaire supplémentaire, pour amener la marchandise à la gare de départ ou pour l'enlever à la gare d'arrivée.

Enlever la marchandise au domicile de l'expéditeur et la déposer au domicile du destinataire, telle est la solution idéale que les transporteurs par rail ont pris pour tâche de réaliser dans la plus large mesure.

Que l'on ne s'imagine pas qu'il a fallu au rail l'exemple et la concurrence du camion pour retenir cet objectif.

En Belgique, à leur naissance presque, les Chemins de fer ont créé des services auxiliaires de camionnage.

A titre de curiosité, nous signalerons qu'en 1841 déjà, le Chemin de fer garantissait la remise à domicile, non seulement des marchan-

dises expédiées en colis, mais même des marchandises expédiées par chargements complets de wagons !

D'année en année, ces services se sont multipliés et, en 1926, époque à laquelle la Société Nationale fut constituée, ils existaient dans 174 agglomérations.

Depuis lors, 214 nouveaux services ont été établis et, à l'heure actuelle, 1.500 communes comportant une population de 5.600.000 habitants, soit près des 3/4 de la population totale du pays, sont régulièrement desservies.

A Bruxelles et à Anvers, le trafic traité chaque jour par les services représente 400.000 kgs; pour le restant du pays, le trafic manipulé s'élève à 1.200.000 kgs par jour.

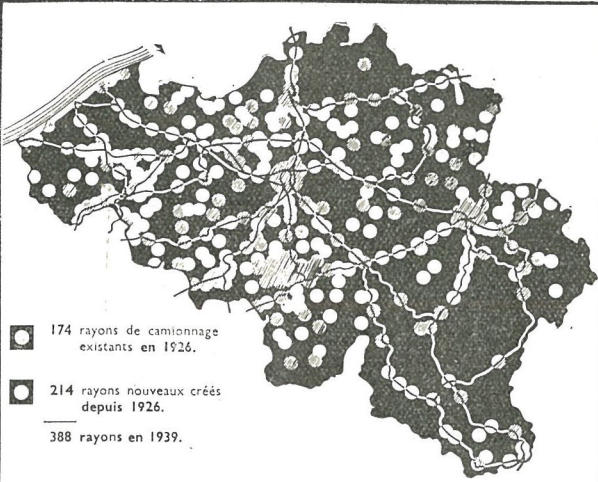
Ces chiffres témoignent de l'importance de l'organisation complémentaire que les chemins de fer belges mettent à la disposition du public.

Nos lecteurs comprendront qu'une organisation pareille ne saurait se maintenir et prospérer si elle n'obéissait à des règles d'exploitation imprégnées de préoccupations essentiellement commerciales :

a) Il convient de n'imposer au client qu'un minimum de formalités.

La Société Nationale est pénétrée de cette nécessité.

Les demandes de prise à domicile de la marchandise sont enregistrées sans aucune formalité; le personnel prête ses bons offices pour



174 rayons de camionnage existants en 1926.

214 rayons nouveaux créés depuis 1926.


388 rayons en 1939.

LE CHEMIN DE FER

TRANSPORTE

DE PORTE A PORTE

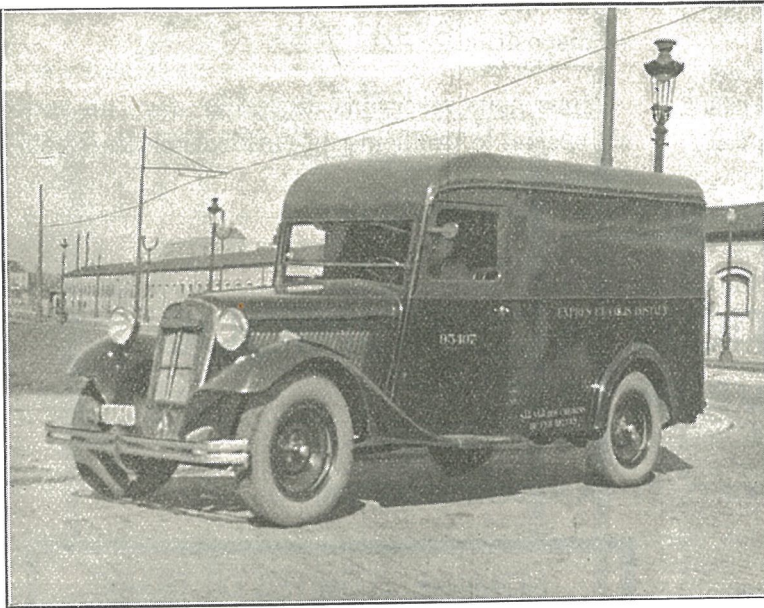
SES SERVICES DE CAMIONNAGE
PÉNÈTRENT CHAQUE JOUR D'AVANTAGE
DANS LES CAMPAGNES



**SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER BELGES**

l'établissement des documents nécessaires et les rédige lui-même, si le client en exprime le désir;

b) Le service auxiliaire ne peut se séparer du



Camionnette F. N. 0,8 tonne du service express à Bruxelles

service essentiel qui est le transport par chemin de fer.

L'un complétant l'autre, il importe que le délai d'exécution du transport soit considéré pour l'ensemble.

La Société Nationale n'a pas hésité à abandonner le régime de facilité que, sous le rapport du délai d'exécution des transports, lui laissent des textes réglementaires couverts par une loi vieille de près de 50 ans.

Pour les marchandises en colis, toute son organisation repose sur la formule : « Expédié aujourd'hui, livré demain. »

Une célérité particulière est garantie en outre dans certaines relations telles :

Bruxelles-Anvers,
Bruxelles-Gand,
Bruxelles-Liège,
Bruxelles-Charleroi,
Anvers-Liège,
Anvers-Gand.

A condition que la demande de prise à domicile soit introduite avant 11 h. 30, la Société Nationale assure la livraison à domicile de la marchandise le même jour encore.

Par ailleurs et pour les expéditions urgentes, la clientèle peut effectuer ses expéditions par « exprès » ce qui suppose l'enlèvement immédiat à domicile, l'expédition par le premier train de voyageurs en partance et la livraison immédiate dès l'arrivée à la gare de destination;

c) Le prix des opérations de camionnage doit être raisonnable. Ajouté au prix du transport proprement dit, il doit correspondre à la valeur des services fournis.

En consultant les tarifs, nos lecteurs pourront se convaincre qu'en l'espèce, le chemin de fer est resté dans de justes limites;

d) Quelle que soit la complexité de l'organisation des services de camionnage dans les grands centres, il convient de tenir compte, dans toute la mesure du possible, des desiderata de la clientèle quant à la détermination du moment le plus propice pour l'enlèvement ou la remise des marchandises.

Nombreux sont les arrangements que la Société Nationale a conclus dans cet esprit avec ses clients.



Camion F. N. 4 tonnes utilisé par le service de camionnage des marchandises de petite vitesse à Bruxelles

A l'organisation générale du « porte à porte » que nous venons d'esquisser, les Chemins de fer belges ont voulu apporter des avantages

complémentaires pour tenir compte de la nature particulière de certains trafics.

C'est ainsi que des services de « porte à porte » sont spécialement organisés durant la période estivale à l'intention des villégiateurs séjournant à la côte et en Ardenne.

Nous engageons nos lecteurs, que ces services intéressent, à se renseigner dans nos gares; ils obtiendront sur les conditions du chemin de fer, tous les renseignements désirables.

Notre étude serait certes incomplète si nous ne faisons allusion aux avantages que le public peut trouver pour l'exécution de transports de « porte à porte » en faisant usage des « containers » que les Chemins de fer belges mettent à sa disposition.

Nous nous réservons de traiter dans un article spécial le problème de l'utilisation des « containers ».

DOCUMENTATION ÉCONOMIQUE

FÉVRIER 1939

I. — LES TRANSPORTS ET LA COORDINATION

A. — EN BELGIQUE.

S. N. C. B. — En janvier 1939, les recettes accusent (chiffres définitifs) 214,6 millions contre 207,9 millions en janvier 1938, soit une augmentation de 3,2 p. c., due à la majoration des tarifs mise en vigueur depuis le 1^{er} janvier.

La situation comparée du trafic et des résultats financiers du premier mois 1938 et 1939 se présente comme suit :

(En millions)	1938	1939
Recettes d'exploitation .	207,9	214,6
Dépenses (charges financières comprises)	240,5	231,1
Résultats	— 32,6	— 16,5
Voyageurs-km.	496,7	495,5
Tonnes-km. grosses marchandises	452,3	433,9

Pour février 1939, selon les prévisions, les recettes seraient de l'ordre de 190 millions de francs, soit 2 1/2 millions de moins qu'en février 1938. Quant aux dépenses, elles seraient de l'ordre de 226 millions, y compris les charges financières. Le mali ressortirait ainsi à 36 millions contre 44 millions en février 1938.

