

LE SERVICE DES MESSAGERIES

par L. DISCRY

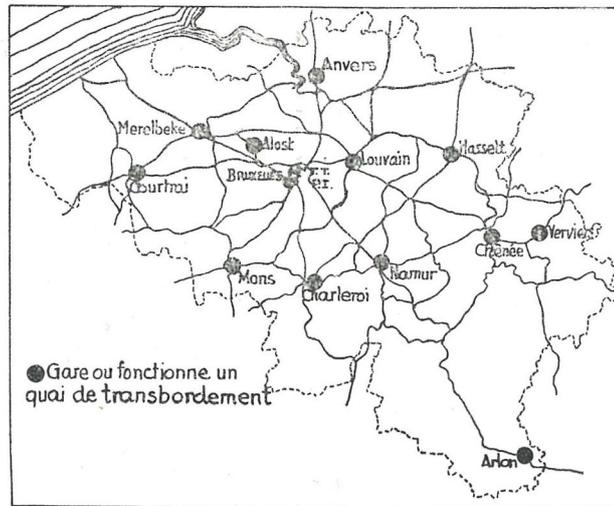
ACCEPTÉ aujourd'hui, livré demain ! n'est pas un vain slogan que la Société Nationale des Chemins de fer belges a lancé, depuis cinq ans déjà, pour caractériser le transport des colis de messageries.

Quelle organisation a-t-il fallu mettre au point afin de résoudre économiquement ce problème et assurer avec une précision quasi mathématique l'arrivée à destination avant 13 heures aujourd'hui, de toutes les expéditions de messageries confiées au transport hier ?

Avant 1934, les colis étaient acheminés de la station de départ vers la station d'arrivée par la voie la plus courte, d'où il résultait, sauf pour les transports entre les grands centres desservis par trains de marchandises directs, de nombreux changements de trains. Ces changements occasionnaient de multiples manipulations réparties sur tout le réseau, manipulations nécessitant et de la main-d'œuvre et des pertes de temps dans l'acheminement. Dans bien des cas, le délai d'acheminement qui est de 3 jours pour les colis expédiés en petite vitesse était atteint et l'on pouvait dire que le colis roulait 1 jour et en perdait 2 dans les gares de coïncidence où il devait changer de train.

Afin de se rendre compte des difficultés du problème que la Société Nationale a eu à résoudre, il convient de fixer par quelques chiffres l'importance du trafic des messageries et les conditions optima à remplir afin de donner à la clientèle pleine et entière satisfaction.

Le service des messageries comprend le transport de toutes les expéditions dont l'acheminement ne nécessite pas l'emploi exclusif d'un wagon, c'est-à-dire tous les colis qui peuvent être groupés pour être transportés. Exception toutefois doit être faite pour les colis express

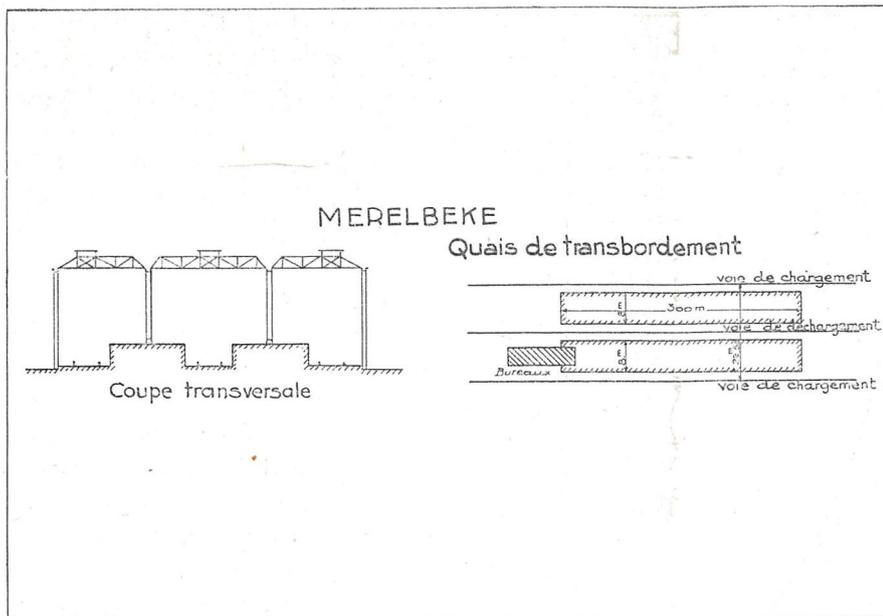


et postaux qui sont acheminés par train de voyageurs. Ce trafic représente pour l'ensemble du réseau environ 120 mille colis à acheminer journellement dont 90 mille sont présentés dans nos gares par quelques 10.000 expéditeurs, les 30.000 autres nous parvenant soit de l'étranger, soit des sociétés concédées. Le tonnage total est de l'ordre de 3.600 tonnes par jour.

Quant aux desiderata de la clientèle, ils peuvent être résumés en deux points :

L'expéditeur désire, en général, présenter ses colis à l'acceptation assez tard dans l'après-midi, soit entre 16 et 18 heures. Cette façon de procéder permet d'écouler le travail de la journée et de satisfaire aux commandes reçues le jour même. Quant aux destinataires, la majeure partie désire recevoir les colis dans la matinée soit que les marchandises reçues doivent être mises en œuvre au plus tôt, soit qu'il y ait des dispositions à prendre pour enlever ces marchandises l'après-midi. Il se fait donc qu'afin de satisfaire au mieux les exigences de la clientèle, une organisation qui permet de livrer avant 13 heures des marchandises expédiées la veille, réduira pratiquement le délai d'acheminement à 20 heures si l'on ne veut obliger l'expéditeur à se présenter en gare avant 17 heures. De plus, dans bien des cas, afin d'alimenter nos services de camionnage pour la prise et la remise à domicile qui fonctionnent à partir de 8 heures et se terminent à 19 heures, le délai d'acheminement sera compris entre 19 heures et 8 heures le lendemain, soit exactement 13 heures.

Il ressort des éléments mêmes du problème que le transport des messageries doit être effectué uniquement la nuit; cette condition est favorable à une saine exploitation; les lignes



étant moins chargées la nuit, la circulation des trains de messageries en est facilitée.

La grosse question à résoudre était celle de la manipulation. Il est apparu immédiatement qu'une seule solution était possible afin de respecter ces délais d'acheminement très courts; il fallait que la manipulation des colis, au lieu d'être disséminée sur tout le réseau, fût concentrée dans quelques stations bien situées géographiquement et pourvues d'installations de transbordement.

C'est pour cette raison qu'en 1934 ont été mis en service 14 quais de transbordement, soit un dans les stations d'Alost, Anvers, Arlon, Charleroi, Liège, Hasselt, Courtrai, Louvain, Gand, Mons, Namur, Verviers et deux dans les stations de l'agglomération bruxelloise.

Chaque quai dessert un ensemble de lignes appelé zone. Tous les colis en provenance de la zone sont concentrés au quai qui joue alors l'office de quai de concentration; inversement le quai de transbordement reçoit et distribue tous les colis destinés à sa zone et fait alors l'office de quai de distribution.

Afin de fixer les idées, notons qu'il circule journalièrement pour tout le réseau 131 trains collecteurs destinés aux quais de transbordement et 131 trains distributeurs formés par ces mêmes quais. De plus, tous les quais sont reliés entre eux par 66 trains de jonction. L'organisation de ces trains de jonction est telle qu'un colis ne doit être, au maximum, manipulé que deux fois, c'est-à-dire qu'il doit aller sans

transbordement du quai de concentration au quai de distribution.

Enfin, l'organisation complète du service des messageries exige la mise en route journalière de plus de 3.300 wagons fermés, chacun de ces wagons ayant son affectation bien définie.

D'après le principe même de l'organisation des quais, chaque colis doit transiter par deux quais. Il ne passera cependant que par un seul quai si le colis chargé dans une zone est destiné à une station de la même zone. Dans d'autres

cas, afin d'éviter des manipulations inutiles et lorsque le volume du trafic le permet, une station pourra former un wagon direct pour une autre station ou encore un quai de concentration formera un wagon direct pour une station dépendant d'un autre quai de distribution. On compte qu'en moyenne 30 % des colis sont acheminés directement, 40 % sont manipulés à un quai et 30 % à deux quais.

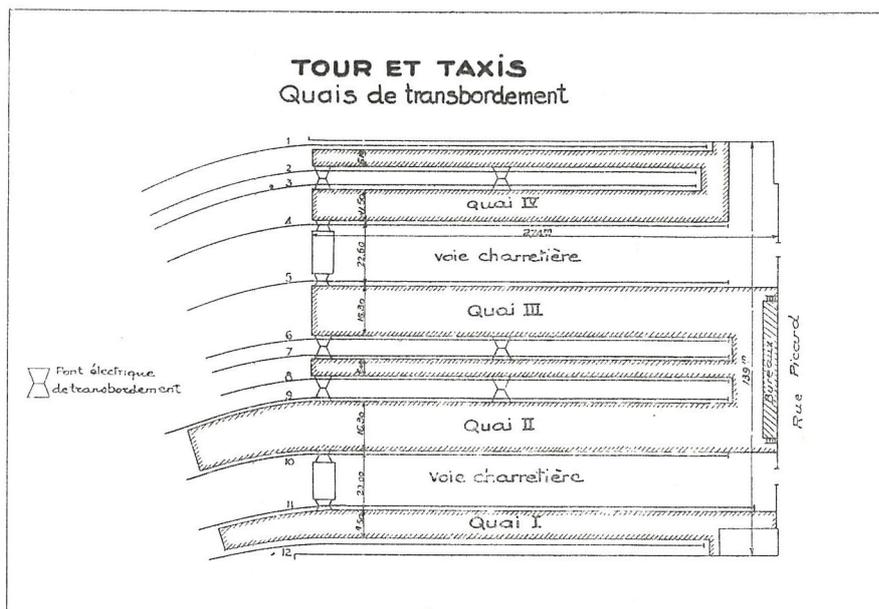
L'exemple pratique d'un colis de 30 kg., à transporter de Rochefort à Adinkerke-Panne, fera mieux ressortir le principe même du travail des quais.

L'expéditeur s'est présenté à 17 h. 30 et a acquitté la taxe minimale de 9 francs pour ce transport effectué sur une distance de 260 km.

La station de Rochefort dépend du quai de Namur et son trafic est suffisant pour former journalièrement un wagon à destination de ce quai. Le colis sera donc remis dans ce wagon qui est enlevé à Rochefort à 19 h. 53 et parvient à Jemelle à 20 h. 3 par le train de marchandises omnibus desservant la ligne Tamines-Jemelle.

A 20 h. 57, ce wagon est remis par Jemelle à un train de marchandises à grande vitesse reliant Arlon à Bruxelles (Tour et Taxis) et déposé au passage à Namur à 21 h. 52.

Vers 22 h. 15 au quai de Namur, le wagon parvenant de Rochefort est complètement vidé et le colis destiné à Adinkerke est remis dans un des deux wagons formés journalièrement par Namur pour le quai de Merelbeke, qui assure la distribution de tous les envois destinés à Adinkerke.



Les wagons de Namur pour Merelbeke sont acheminés par deux trains de jonction, le premier quittant Namur à 23 h. 53 pour arriver à Bruxelles (Tour et Taxis) à 1 h. 23, le second quittant Bruxelles (Tour et Taxis) à 2 h. 27 pour atteindre le quai de distribution de Merelbeke à 4 h. 21. Les deux wagons parvenant de Namur sont complètement vidés et le colis destiné à Adinkerke est remis dans un wagon que forme journalièrement Merelbeke pour Adinkerke.

Ce wagon quitte Merelbeke à 5 h. 40 pour atteindre Adinkerke à 8 h. 27, par un train de distribution.

Cet exemple fait ressortir d'une façon frappante la rapidité et la précision avec laquelle les colis sont acheminés grâce, d'une part, aux quais de transbordement et, d'autre part, à une organisation rationnelle des trains de marchandises desservant les quais. En effet, dans l'exemple choisi, en 12 h. 30, le colis est acheminé par 5 trains différents sur une distance de 260 km. et est transbordé deux fois.

Si l'on veut se rendre compte du travail à effectuer sur un quai de transbordement, il convient de distinguer deux sortes de quais : ceux qui ne font que du transbordement et ceux qui assurent en plus un service local d'arrivée et de départ. Dans la première catégorie se range l'installation de Merelbeke; dans la seconde, celle de Tour et Taxis.

A Merelbeke, l'installation comprend deux quais couverts longs de 300 m., larges de 8 m. et desservis par trois voies ferrées; la voie inté-

rieure sert au déchargement des wagons destinés au quai, les deux voies extérieures servent au placement des wagons à former par Merelbeke. Une telle installation permet de transborder chaque nuit 350 tonnes de marchandises, soit environ 10.000 colis. Le travail se fait en deux phases bien distinctes : dans la première phase, soit entre 17 et 24 heures, la station reçoit de sa zone 92 wagons à décharger et forme 66 wagons à destination des 13 autres quais ou de stations desservies par ces 13 quais.

La deuxième phase de travail commence à minuit pour se terminer à 7 heures du matin.

Pendant cette phase, la station reçoit des autres quais par les trains de jonction, 65 wagons et forme 70 wagons pour sa zone.

Comme on le voit, dans chaque phase de travail, tous les wagons au départ peuvent être placés à quai au début de la phase, tandis que les wagons à décharger sont évacués et renouvelés sur la voie centrale au cours du travail de la phase.

Un quai de cette importance est desservi par 10 employés et 60 ouvriers travaillant en brigades, la main-d'œuvre est déterminée d'après chronométrage, chaque ouvrier transbordant en moyenne 6 tonnes de colis au cours d'une prestation de 8 heures. Certains de ces 60 ouvriers sont spécialisés pour le chargement des wagons et portent le nom d'arrimeurs. Ils touchent une prime journalière pour le bon conditionnement du chargement et subissent des retenues dans le cas où l'on constate un déplacement du chargement, une avarie ou un dévoyé de marchandises.

Il ne nous reste plus qu'à exposer brièvement le fonctionnement d'un quai de transbordement à service local important.

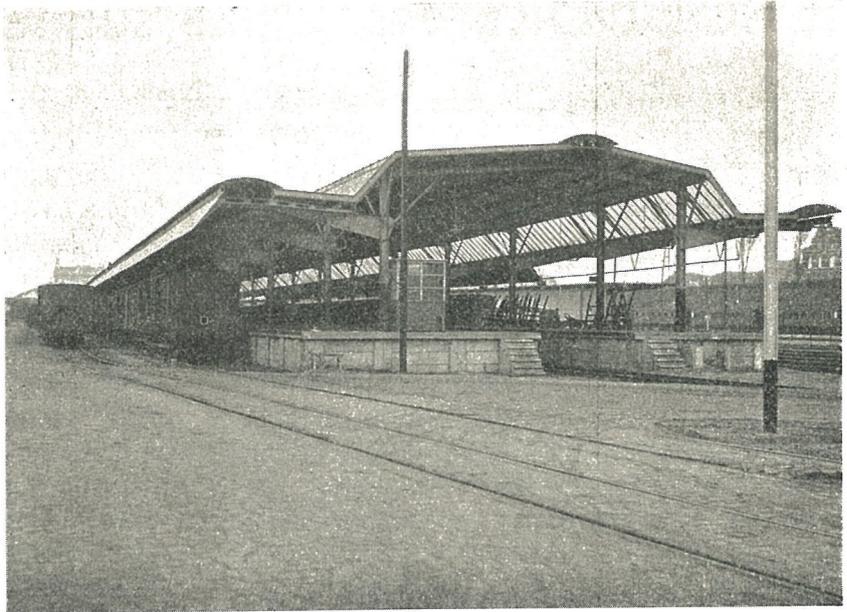
Poursuivant son effort en vue de réduire les charges financières d'exploitation tout en améliorant ses installations, la Société Nationale a décidé de concentrer à Bruxelles (Tour et Taxis) le trafic de transbordement traité actuellement dans les deux gares de l'agglomération bruxelloise : Bruxelles (Tour et Taxis) et Bruxelles (Petite Ile).

Les économies résultant de la concentration du trafic dans une même gare sont importantes. Elles justifient les travaux actuellement en cours et qui doteront Bruxelles d'une installation moderne — la plus importante du pays. Cette installation permettra d'assurer tant à l'arrivée qu'au départ un trafic de 1.000 tonnes par jour dont 500 tonnes pour le service local et 500 tonnes pour le trafic de transbordement.

La grosse question à résoudre était le placement simultané à quai dans l'après-midi d'environ 200 wagons en dehors des voies charretières utilisées pour l'acceptation du service local. Cette question a été résolue par la création d'entre-quais de chargement larges de 6 m. et desservant chacun deux voies ferrées.

Une autre question était le reliement entre eux des différents quais coupés par les voies le placement de 10 passerelles électriques charretières. Cette question a été résolue par le placement de 10 passerelles électriques enjambrant les voies après mise en place des wagons.

Ce reliement entre eux des différents quais permet de banaliser complètement l'installa-



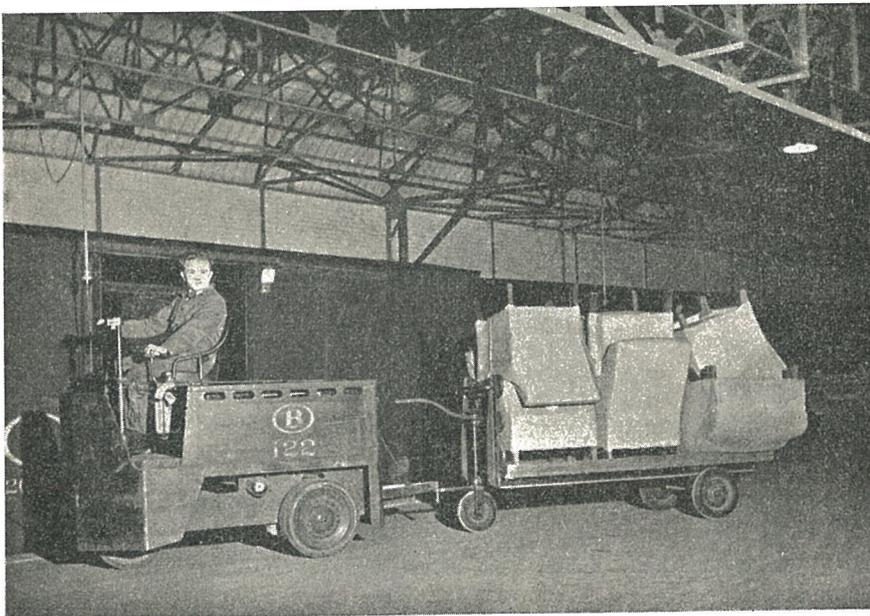
Quai de transbordement de Louvain

tion, ce qui procure une augmentation de capacité tant au point de vue de l'utilisation des wagons que de l'utilisation du front d'accostage.

La largeur des quais d'accostage est de 11 m. 50 et 16 m. 30, ce qui permet la mécanisation de la manutention par l'emploi de tracteurs électriques pour la remorque des tricycles.

L'installation sera desservie par 65 bascules d'acceptation.

Ce rapide coup d'œil sur l'organisation du service des messageries permettra à nos lecteurs de se rendre compte que la Société Nationale ne s'est pas contentée de mettre au point un service que l'on peut qualifier de « presque parfait », la perfection n'étant pas de ce monde, mais qu'elle cherche continuellement à améliorer ce service de façon à augmenter les facilités données à la clientèle, tout en réduisant ses charges d'exploitation.



Tracteur et tricycle utilisés pour la manutention

