



Triage des colis et reconnaissance par les livreurs avant le chargement dans les camions

la gare de bruxelles tour et taxis

D'où vient ce nom bizarre ?

Des noms de gare comme Anvers-Central, Bruxelles-Nord, Gand-Est, Dottignies ou Montaignu s'expliquent facilement : ils sont empruntés à la situation de la gare où à la localité qu'elle dessert.

La grande gare de marchandises de l'agglomération bruxelloise porte un nom bizarre, qui prête souvent à confusion : la gare de Bruxelles-Tour et Taxis. La plupart des cheminots écrivent Bruxelles T.T. : c'est plus court et cela demande moins de temps ; peu savent, cependant, que cette appellation, formée du nom de la capitale et du patronyme de la grande famille lombarde des „ maîtres de postes“, provient de ce que les bâtiments de la gare ont été construits, en 1907, sur les terres marécageuses d'une vaste plaine, dite de Tour et Taxis, ayant appartenu à cette lignée dont François, le plus illustre, avait sa résidence à Bruxelles.

Un ensemble impressionnant.

Les installations de la gare occupent une superficie de 25 ha. Elles comprennent :

- LA FORMATION, partiellement électrifiée, avec ses 5 faisceaux, ses 42 raccords, ses 2 cabines et ses 5 postes à terre ;*
- LA HALLE A MARCHANDISES, qui comporte 6 quais garnis chacun de 2 voies ainsi que le centre mécanographique avec l'ordinateur électronique qui taxe et comptabilise les envois de détail au départ ;*
- BRUXELLES-MARITIME, dont les chantiers industriels, situés sur les deux rives du port de Bruxelles, sont desservis par des voies de chemin de fer ;*
- BRUXELLES-ENTREPOT, avec ses 26 voies et ses bâtiments appartenant à la S. A. du Canal et des Installations maritimes. Ils sont occupés par les services du Cadastre, de la Douane, des Accises, du*

Factage, de l'Agence en Douane du chemin de fer, des membres de la Chambre syndicale des Transports et d'autres commissionnaires expéditeurs.

DES DEPENDANCES.

Bruxelles T. T. gère aussi les bureaux intérieurs de Bruxelles-Chartreux, Bruxelles-Duquesnoy et Bruxelles-Saint-Gilles, ainsi que le point d'arrêt de Bruxelles-Pannenhuis.

Les activités de la gare.

Bruxelles-Tour et Taxis est une gare de marchandises aux activités très diverses et, comme telle, une des plus grandes d'Europe. Ces activités portent sur cinq champs différents :

1) LA FORMATION OU LE MOUVEMENT.

26 trains réguliers et 4 facultatifs amènent chaque jour environ 700 wagons chargés. Au départ, 26 trains réguliers et 2 facultatifs enlèvent autant de wagons chargés.

2) BRUXELLES-ENTREPOT.

Cette dépendance reçoit et expédie des marchandises qui sont sous régime douanier. Notre agence établit environ 900 déclarations en douane par jour et remplit toutes les formalités que requièrent ces opérations.

Les chiffres suivants illustrent du reste l'importance de Bruxelles-Entrepôt :

— Charges complètes : arrivée 65 wagons ; départ 30 wagons ; transit 20 wagons.

— Messageries et groupages : arrivée 55 wagons ; départ 15 wagons.

3) LA COUR A MARCHANDISES ET LES RACCORDEMENTS.

Dans ce secteur sont traitées les charges complètes : 250 wagons à l'arrivée et 340 au départ.

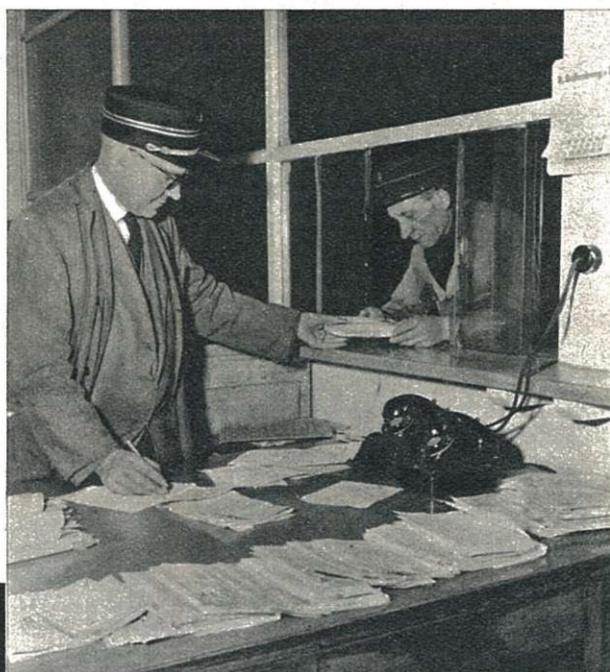
La cour à marchandises, équipée de trois engins de levage, assure aussi le trafic exceptionnel qu'apportent les expositions, les foires commerciales, les concours de bovidés, etc.

Dans ce trafic par charges complètes s'insère le mouvement des primeurs et agrumes, qui atteint bon an mal an 100.000 t.

LE RAIL.



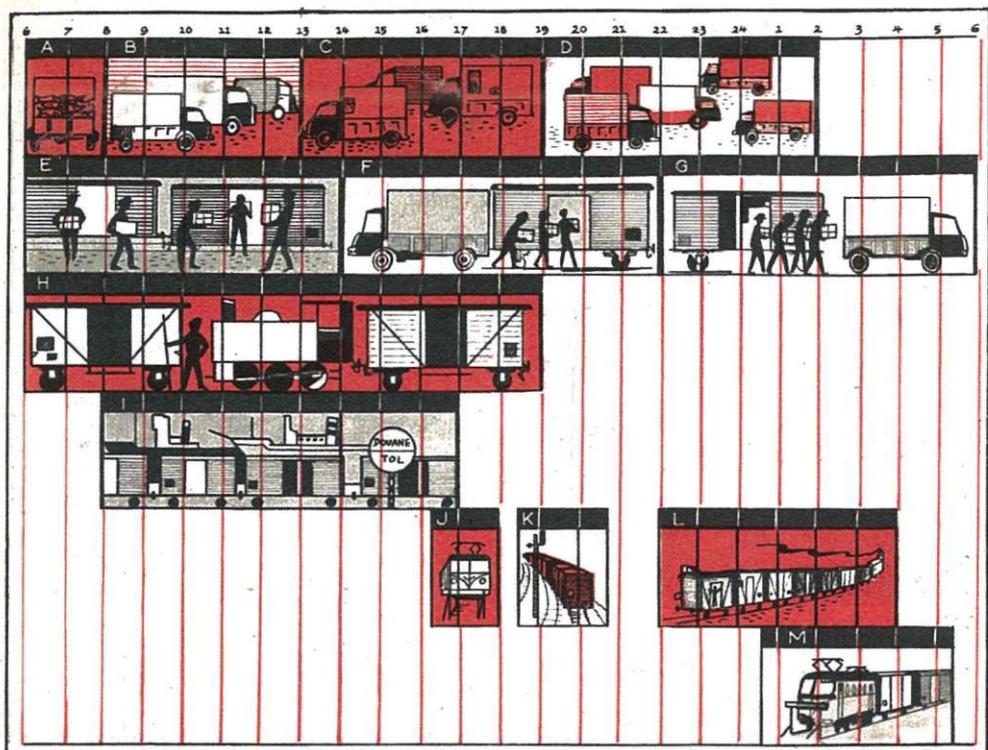
Le centre mécanographique



Un facteur de gare remet à un chef chargeur les bordereaux des colis à décharger



Manipulation de charges « palettisées »



L'ÉVENTAIL DES PRESTATIONS DE LA GARE

- A. — De 6 à 8 h. : déchargement des colis de poissons.
- B. — De 8 à 13 h. : départ des camions (remise et prise à domicile).
- C. — De 13 à 19 h. : rentrée des camions.
- D. — De 19 à 2 h. : service navette entre les gares bruxelloises.
- E. — De 6 à 14 h. : déchargement et enlèvement du « transbordement ».
- F. — De 14 à 22 h. : déchargement et enlèvement de la prise à domicile.
- G. — De 22 à 6 h. : déchargement des wagons et enlèvement dans les boxes (remise à domicile).
- H. — De 6 à 19 h. : placement et retrait des wagons.
- I. — De 8 à 17 h. : charges complètes, magasin, agence en douane et envois spéciaux.
- J. — De 16 h. 20 à 18 h. : arrivée des trains.
- K. — De 18 h. 30 à 20 h. 30 : départ des trains.
- L. — De 22 à 4 h. : départ des trains.
- M. — De 0 h. 30 à 5 h. 30 : arrivée des trains.

et qui ravitaille les marchés matinaux d'une grande partie de la Belgique.

4) LA HALLE A MARCHANDISES.

Pour assurer le service des messageries, notre réseau est subdivisé en une quarantaine de centres routiers. Bruxelles-Tour et Taxis en est, non seulement le plus important, mais aussi le principal quai de transbordement.

Le travail dans la halle est ininterrompu et s'effectue en trois phases : arrivée, transbordement et départ.

Les arrivages destinés au centre routier de Bruxelles représentent en moyenne 80 wagons ; ils sont déchargés pendant la nuit.

Le transbordement consiste à décharger les colis contenus dans les wagons reçus des autres centres routiers et à les recharger dans les wagons formés pour les centres routiers destinataires. Il a lieu le matin et concerne en moyenne une bonne centaine de wagons.

Le départ des marchandises collectées dans le centre routier de Bruxelles se fait dans l'après-midi et la soirée. C'est de loin la phase la plus impor-

tante ; chaque jour, plus de 30.000 colis sont manipulés rien que pour cette partie du service. Ces colis sont acheminés sur notre réseau par 200 wagons.

La S.N.C.B. s'est armée pour l'avenir en dotant ce service d'un ensemble mécanographique axé sur un cerveau électronique qui traite tous les jours les quelque 15.000 documents nécessaires. Quant à la manutention,

Les conducteurs de camionnettes sont constamment en communication par radio avec un bureau de la gare qui leur indique l'adresse où des colis sont à prendre à domicile



elle se mécanise progressivement par l'usage de plus en plus intensif des palettes et par l'emploi d'élevateurs à fourches. Elle traite au total (arrivée, départ et transbordement) environ 1.100 tonnes de marchandises par jour.

5) CAMIONNAGE.

Certains envois sont apportés en gare par les expéditeurs, mais la majeure partie des colis est enlevée ou remise à domicile par le service de camionnage.

A cet effet, celui-ci dispose de 194 véhicules : 6 camions de 6 tonnes, 23 camions de 5 tonnes, 124 camions de 4 tonnes, 22 camionnettes de 1.200 kilos équipées de radio, 11 remorques, 2 tracteurs Austin, 5 tracteurs D.A.F., 1 tracteur Bovy Pipe. En plus, la gare loue une vingtaine de camions de 4 tonnes dans le secteur privé.

Chaque jour, le camionnage transporte en moyenne 29.500 envois — 725 tonnes — répartis comme suit :

- Remise à domicile : 7.600 envois - 210 tonnes ;
- Prise à domicile : 21.900 envois - 515 tonnes.

Il faut noter cependant que ces chiffres accusent des pointes certains jours de la semaine et au cours de certains mois. Ainsi, les envois augmentent le jeudi et le vendredi, non seulement à cause des colis de poissons comme on pourrait le croire, mais surtout parce que beaucoup d'expéditeurs ne travaillent pas le samedi et que bon nombre de commerçants aiment être approvisionnés en marchandises pour le début de la semaine. Les pointes dans les envois de septembre à fin décembre sont provoquées par le retour des estivants, par les colis de primeurs et par l'expédition des cadeaux de Saint-Nicolas, de Noël et de Nouvel an.

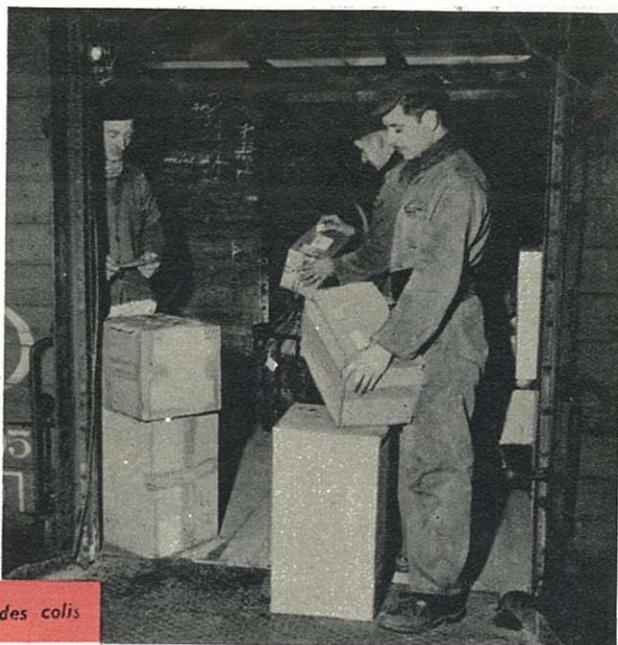
Le service du camionnage dessert une vaste superficie de 543 kilomètres carré, comprenant 65 communes, 7.000 artères et 1.150.000 habitants ; le rendement des camions se situe néanmoins à 180 envois ou 4 tonnes 05 par camion utilisé durant 8 heures.

Actuellement plus de la moitié des envois de détail de toute la Belgique est collectée par la gare de Bruxelles T.T. (Réseau : 43.200 envois par jour ; gare de Bruxelles T.T. : 21.900 envois).

Le personnel.

Ces chiffres montrent combien est active cette fourmilière forte de 1.460 unités. 895 ouvriers et 565 employés et fonctionnaires, nuit et jour sur la brèche, font en sorte que cette gare a pu acquérir et conserver une place de premier plan dans la vie économique de la capitale et du pays.

R. CLOOT.



Pointage et déchargement des colis



« Pointeurs » et « enregistreurs » au travail



Les camions et les camionnettes attendent l'aube et une nouvelle journée de travail



Enlèvement des colis de poissons par les livreurs après le classement effectué par les chargeurs

À 22 h. pile aura lieu la relève. A mesure que cette heure approche, ceux qui feront partie de l'équipe de nuit affluent d'un peu partout. Sans arrêt, cyclistes et motoristes entrent par la grande porte d'entrée, tandis que des petits groupes de travailleurs s'acheminent à pied, venant, la plupart, de la gare de Bruxelles-Nord.

Dans les vestiaires, quel remue-ménage de tous les diables ! Tout à coup, dominant le vacarme, résonne le sifflement de la sirène. Le travail sur les quais s'arrête : les hommes de l'après-midi peuvent s'en retourner ; d'un large geste, ils saluent les camarades qui les relaient.

Rassemblement. Le chef de factage fait l'appel et donne les instructions. Le personnel est au complet ; la tâche peut commencer !

Les hommes, par équipes de trois (un chef chargeur et deux chargeurs) chargent les wagons qui partiront bientôt. Un facteur de gare par quai surveille le travail, tandis qu'un officier de police ne perd pas les manœuvres de vue.

Partout règne une activité fébrile. Les élévateurs jonglent avec les poids lourds et les bennes métalliques. Solidement accouplés, les tracteurs électriques remorquent une longue série de wagons chargés de marchandises les plus disparates provenant les unes du pays même, les autres de l'étranger. De temps en temps, on entend les haut-parleurs lancer des avis ou des ordres. De vibrantes locomotives diesel amènent et retirent des wagons. Les arrimateurs, les formateurs de rames de tricycles, les classeurs de colis (ceux qui classent les colis dans un box), tous des as dans leur métier, se démènent. Entre-temps, deux chauffeurs d'autos assurent le service de navette entre les principales gares de Bruxelles.

Dans les bureaux, des piles de bulletins d'expéditions sont préparées. Une estafette attend de porter les documents le plus tôt possible à la formation. La nuit durant, elle sera l'intermédiaire entre le factage et le bureau d'arrivée. De ses mains, l'annotateur recevra le bordereau des wagons à décharger.

Au milieu d'un bureau sont assis, alignés, les « pointeurs ». Ce sont des spécialistes ! Citez n'importe quelle rue de l'agglomération bruxelloise, et ils vous disent immédiatement le numéro du camionneur qui dessert cette artère. Suivant l'adresse, ils inscrivent le numéro du livreur sur le bulletin d'expédition. Au déchargement des wagons, le chef chargeur inscrit le numéro à la craie sur les marchandises. Celles-ci sont classées, par après, suivant cette indication dans les 96 cases qui se trouvent sur les quais, où elle sont chargées.

À côté des « pointeurs » se tient un agent, par les mains duquel,

Une nuit dans cette ruche



chaque nuit, glissent des centaines de bulletins. Il les classe convenablement dans un temps record et les pourvoit chacun d'un timbre à date.

Un peu plus loin travaillent, derrière une longue rangée de tables pourvues d'étagères numérotées, des « enregistreurs ». Ils classent et inscrivent les envois qui sont remis à domicile.

À 2 heures, c'est le moment du casse-croûte ; le personnel dispose de vingt minutes pour manger. Dans le grand réfectoire, les langues se délient. On discute, on raconte des blagues dans un brouhaha où se mélangent toutes sortes de dialectes ; on se croirait à la tour de Babel.

Entre-temps, les wagons, chargés de poissons de mer, attendent déjà pour être déchargés, et, peu après quatre heures, la gare est envahie par les maraîchers. Dans une véritable atmosphère de marché, les fruits importés sont déchargés sur les quais I et II, après le contrôle de la douane.

L'animation dans la gare varie suivant la saison et les activités de la capitale. D'importants événements commerciaux, tels que les foires internationales, les salons de l'auto, de l'agriculture et de l'alimentation influencent le travail.

Ici, pas question de monotonie ! L'arrivée régulière des bêtes vivantes donne — on s'en doute — une note pittoresque au travail : rats et souris destinés à servir de cobayes dans les laboratoires scientifiques, oiseaux à plumages divers, pigeons, chiens, singes, tortues... Le chemin de fer joue, dans ce domaine aussi, son rôle de transporteur international : deux pélicans magnifiques arrivent cette nuit tout droit de Moscou.

De temps à autre, le « colis vivant » provoque quelques sensations. Plusieurs anciens vous raconteraient, d'ailleurs, les aventures tragi-comiques de cette vache qui ébranla toute la formation et de ce cochon qui se promenait à son aise sur les quais...

Pendant la nuit, dans cette gare animée, se forment des chaînes de prestations bien remplies qui participent à la vie économique de la capitale. Bientôt partiront d'ici les camionnettes vertes dans toutes les directions de la ville pour délivrer leurs marchandises, tandis que les travailleurs de la nuit récupéreront de nouvelles forces pour pouvoir affronter la tâche suivante.

Eux, les nocturnes, de même que leurs collègues qui, à la pointe du jour, reprennent le har nais, tiennent haute la bannière de « Tour et Taxis » et font de cette gare une des principales artères, non seulement de Bruxelles, mais aussi de tout le pays.

A. GIES,
facteur de gare.



Déchargement des primeurs