

La période des forts transports en 1939

POUR le cheminot, ce titre évoquera une période de tension, d'activité et de dévouement.

Pour le client, il rappellera des alternatives d'appréhension et de soulagement.

Pour tous les deux, il signifiera une période de contact permanent, de compréhension réciproque, de collaboration étroite ayant conduit au but proposé : la fourniture complète et régulière du matériel de transport.

Mais qu'entend-on au juste par période des forts transports? Qu'y a-t-il de particulier à celle de 1939?

Il faut savoir que des expéditions saisonnières, dont l'intensité est plus ou moins marquée, se superposent aux transports habituels.

C'est ainsi que les transports d'engrais et de pommes de terre provoquent une demande plus forte en wagons fermés en mars-avril et en octobre-novembre.

Quant aux wagons plats, on constate régulièrement un accroissement des demandes de la métallurgie allant du 20 jusqu'à la fin de chaque mois.

Mais la variation la plus importante se manifeste dans les besoins en tombereaux: elle est due aux transports de betteraves et de pulpes qui se répartissent sur les mois d'octobre, de novembre et de décembre. C'est cette période que l'on appelle communément la période des forts transports.

Ajoutons tout de suite que tous les transports en tombereaux ne sont pas en augmentation durant le quatrième trimestre de l'année.

Certaines expéditions diminuent fortement par suite de la cessation de travaux de route, de construction, etc. Ainsi, les envois de produits de carrières, de sable, de gravier, de briques, de chaux, etc. sont en diminution appréciable en automne et ne reprennent leur niveau normal qu'au printemps.

Malgré ces réductions, il n'en reste pas moins que nous avons chaque année une rampe assez raide à gravir. Nous descendons la pente avec d'autant plus de satisfaction que nous l'avons montée sans incident.

* * *

Les périodes des forts transports font l'objet d'études préparatoires très minutieuses.

A peine une période est-elle finie que déjà on se préoccupe de la suivante. Et pour cause!

Chaque période qui se termine laisse, en effet, des enseignements dont on peut faire son profit lors de la période suivante.

Voyons en quoi consiste la préparation à la période des forts transports.

Au moment opportun, la Société s'informe, auprès du Ministère de l'Agriculture, de l'étendue des emblavements de betteraves et des prévisions de rendement. Elle en déduit si la période sera plus ou moins importante en comparaison de l'année précédente et prendra des mesures en conséquence. Ci-dessous quelques chiffres à titre documentaire.

An- nées	Superficie des emblavements (en Ha.)		Rendement à l'hectare	Rendement total (quintaux métriques)
	Prévision	Réalité	(en kg.)	
1933		52.354	28.953	15.157.000
1934		54.964	30.742	16.897.000
1935	52.657	51.488	29.815	15.351.000
1936	51.559	47.526	31.380	14.914.000
1937	47.751	48.160	28.571	13.760.000
1938	49.267	49.300	24.373	12.016.000
1939	54.032			

Après des prises de contact avec les représentants des sucreries en vue de compléter sa documentation, la Société entreprend l'étude systématique des courants de betteraves.

Elle réadapte l'organisation qui prévoit l'annonce des wagons de betteraves en route pour les sucreries, de manière que celles-ci puissent faire prendre opportunément toutes mesures utiles pour éviter l'encombrement dans les gares de destination ou d'amont.

Par lettre ou par la voie de la presse ou au cours de visites, les industriels, les négociants en charbon, les chambres de commerce et les administrations publiques, sont engagés à avancer le plus possible leurs transports et à les effectuer avant la fin de l'été plutôt que pendant le dernier trimestre de l'année.

La Société se doit évidemment de s'imposer à elle-même la discipline à laquelle elle invite ses clients : elle suspendra complètement une partie de ses propres transports et réduira fortement le reste.

La Société, qui accorde des facilités lorsque le matériel est abondant, prévient la clientèle, qu'à partir d'une certaine époque, elle pourra être amenée à suspendre ces facilités; elle demande aux industriels de collaborer à ses efforts en accélérant le chargement et le déchargement du matériel. Par ailleurs, la Société facilite le déchargement en dehors des heures réglementaires.

* * *

Ayant précisé la notion de la période des forts transports, voyons maintenant comment s'est déroulée celle de 1939.

Malgré l'accroissement prévu des expéditions de betteraves, la campagne sucrière ne donnait lieu à aucune inquiétude.

Survint la guerre!

Les conséquences en furent de nouveaux besoins, notamment pour l'Armée; un changement dans certains courants de transport; un accroissement dans les sorties de matériel vers certains pays par l'augmentation du trafic à l'exportation par terre.

Ces circonstances ne laissèrent pas de préoccuper la Direction de la Société. Toutefois, elle avait un but à atteindre : assurer la régularité des transports; elle avait un plan à appliquer: elle avait la volonté de le réaliser. Et son activité, résumée en ces trois mots : but, plan, volonté, se traduit par des mesures dont les résultats heureux sont analysés sous les rubriques :

EFFECTIF

ROTATION

FOURNITURES.

EFFECTIF.

A la veille de la campagne betteravière, 1.200 tombereaux de l'effectif commercial, la plupart vieux, étaient retirés du service et placés dans des garages d'attente. Dès qu'il apparut que l'effectif en ligne allait devenir insuffisant, ces wagons furent remis en service.

Tous les jours, un nombre plus ou moins grand de wagons sont retirés du service pour être graissés, entretenus ou réparés. Des mesures

furent prises pour réduire ce nombre au strict minimum.

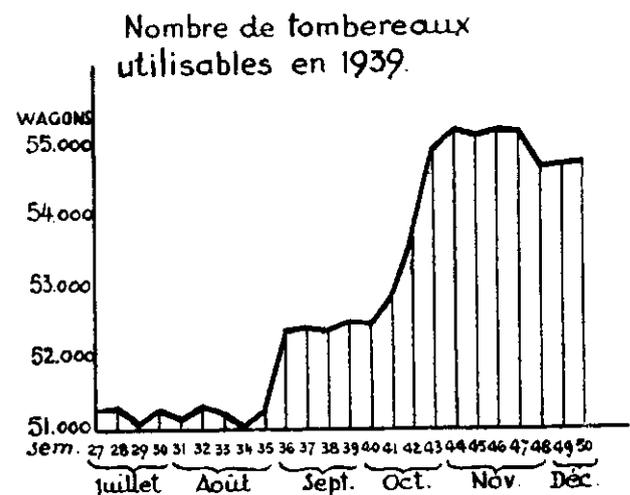
Un certain nombre de wagons sont en cours de transformation. Trois cents de ces wagons furent achevés rapidement et mis en service.

Un grand nombre de transports pour compte des divers services de la Société furent postposés et les wagons de service, affectés normalement à ces transports, devinrent disponibles pour les transports commerciaux.

Des wagons désaffectés, servant à l'emmagasinage et aux transports des cendrées et des déchets recueillis dans les gares, furent remis en service pour les expéditions payantes.

L'appoint d'effectif résultant des mesures ci-dessus apparaît dans le diagramme fig. 1.

FIG. 1.



Indépendamment de ces mesures, dont le but était d'augmenter l'effectif des tombereaux, on en prit d'autres qui tendaient à limiter l'utilisation de cet effectif aux expéditions qui l'exigeaient absolument. Citons-les.

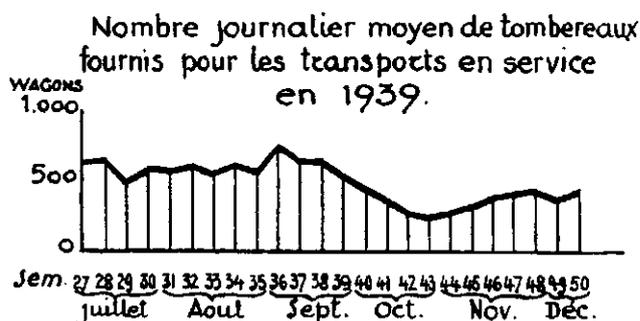
Environ 100 wagons loués ou détenus par les services de la Société pour des usages divers furent repris et affectés aux transports.

Outre que les transports en wagons de service furent réduits au minimum, les expéditions de service en wagons commerciaux furent également limitées au strict nécessaire. La Société s'entendit notamment avec les charbonnages pour réduire de moitié les transports de menus pendant une période de dix jours ouvrables dans le courant d'octobre.

Le diagramme fig. 2 montre l'importance des réductions des expéditions de service en octobre-novembre comparativement aux mois précé-

dents. Les 300 wagons fournis en moins par jour libéraient un effectif de 1.350 tombereaux qui devenaient disponibles pour le trafic commercial.

FIG. 2



Environ 550 wagons fermés furent réservés aux transports de briquettes destinées aux services de la Société.

Des wagons fermés et des wagons plats furent également substitués à des tombereaux pour des marchandises telles que la paille, le foin, les traverses, les objets en béton, les ressorts, les blocs de frein, etc. Le nombre de tombereaux ainsi remplacés atteignait à certains jours jusqu'à 340 unités, ce qui représentait un nouvel appoint d'effectif de 1.500 tombereaux utilisables pour le charbon, le coke, les agglomérés, etc.

En résumé, les mesures citées eurent pour effet de réserver au commerce, à l'industrie et à l'agriculture, un effectif supplémentaire d'environ 7.500 tombereaux. En d'autres termes, sans ces mesures, la Société aurait été réduite à fournir journalièrement environ 1.700 tombereaux de moins qu'elle n'en a transporté à l'époque la plus aiguë des forts transports. Le chiffre de 1.700 résulte de la division de 7.500 tombereaux par une rotation moyenne de 4,5 jours.

ROTATION.

Nous appelons « durée de rotation » ou « rotation » tout court, le temps qui s'écoule entre le moment où l'on commence à charger un wagon et celui où, ce wagon étant déchargé, il est mis à la disposition d'un nouvel expéditeur pour un autre chargement.

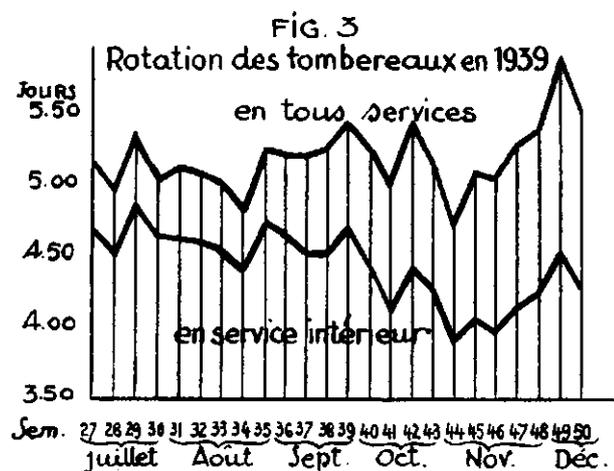
Il est clair que le rendement de l'effectif wagons sera d'autant meilleur que la durée de la rotation sera plus faible. Il faut donc s'efforcer, par tous les moyens, de diminuer la rotation.

Que fit la Société pour atteindre ce but ?

Avant de répondre à la question, remarquons qu'un wagon peut être chargé à destination d'une station de la Société, mais qu'il peut aussi être chargé à destination d'un autre réseau. Dans le premier cas — rotation entière sur le réseau de la Société — nous parlons de la *rotation en service intérieur*. Dans le second cas, la rotation se compose de la rotation en service intérieur et du séjour à l'étranger.

Pour l'ensemble des wagons, la rotation moyenne dérive du temps total de présence de ces wagons sur notre réseau entre deux chargements successifs et du temps total passé sur les réseaux étrangers. En divisant la somme de tous ces temps par le nombre de wagons fournis, on obtient la *rotation moyenne d'un wagon en tous services réunis*.

Le diagramme fig. 3 montre l'allure respective de la rotation en service intérieur et de celle en tous services réunis.



Constatons d'abord le manque de parallélisme entre les deux courbes.

Mors que la courbe de la rotation en service intérieur s'incurve à partir d'octobre pour atteindre son niveau le plus bas la première semaine de novembre, celle de la rotation en tous services réunis prend une allure ascendante à partir de fin août et se maintient à un niveau plus élevé qu'en juillet-août. Pourquoi? Parce que, comme nous le verrons plus loin, le séjour des wagons se trouvant sur d'autres réseaux fut en sensible augmentation.

Remarquons ensuite que la différence entre les deux courbes représente le temps passé par les wagons sur les réseaux étrangers, réparti entre tous les wagons fournis journalièrement sur le réseau. Cette différence qui ne représente

qu'un demi jour jusqu'à fin août, atteint plus d'un jour en novembre.

Un des éléments principaux de la rotation est le temps pendant lequel les wagons se trouvent à la disposition des expéditeurs. Pour réduire ce temps, la Société décida de supprimer les facilités accordées en temps d'abondance et d'appliquer strictement les frais de chômage; les taux de ces frais furent même doublés du 20 octobre au 2 décembre.

Au sujet de l'acheminement des wagons vides, signalons que dans certaines gares secondaires, il ne passe, dans le sens des courants de wagons vides, qu'un seul train par 24 heures. L'heure de passage ne peut se placer pour toutes les stations de la ligne au moment le plus propice de la journée, c'est-à-dire, dans la soirée à la fin des opérations de déchargement. La conséquence est que certains wagons, vides dans l'après-midi, ne sont enlevés que le lendemain. Pendant la période des forts transports, les wagons se trouvant dans ce cas furent signalés systématiquement aux services intéressés qui prirent les mesures nécessaires pour les faire arriver, dès la première heure du lendemain, dans les stations de chargement.

Les stations de concentration avaient comme consigne d'organiser des trains à charge limitée à 40 ou même 30 wagons — au lieu de 60 wagons — chaque fois qu'il y avait avantage à le faire. Par ailleurs, les wagons devaient avoir quitté les gares de concentration avant 6 heures de manière à se trouver en temps utile dans les centres consommateurs de wagons vides.

Les manquements à ces consignes apparaissaient dans les relevés que les gares de concentration devaient introduire journallement auprès de la Direction. Ces relevés indiquaient d'heure en heure, les wagons déposés et enlevés ainsi que le stock restant après chaque entrée ou sortie.

Les résultats obtenus prouvent que les dispositions prises ont été efficaces.

En fut-il de même en ce qui concerne les wagons utilisés sur les réseaux voisins?

Le diagramme fig. 4 montre ce que furent notre trafic avec les réseaux étrangers, ainsi que le stock et le séjour des wagons sur ces réseaux.

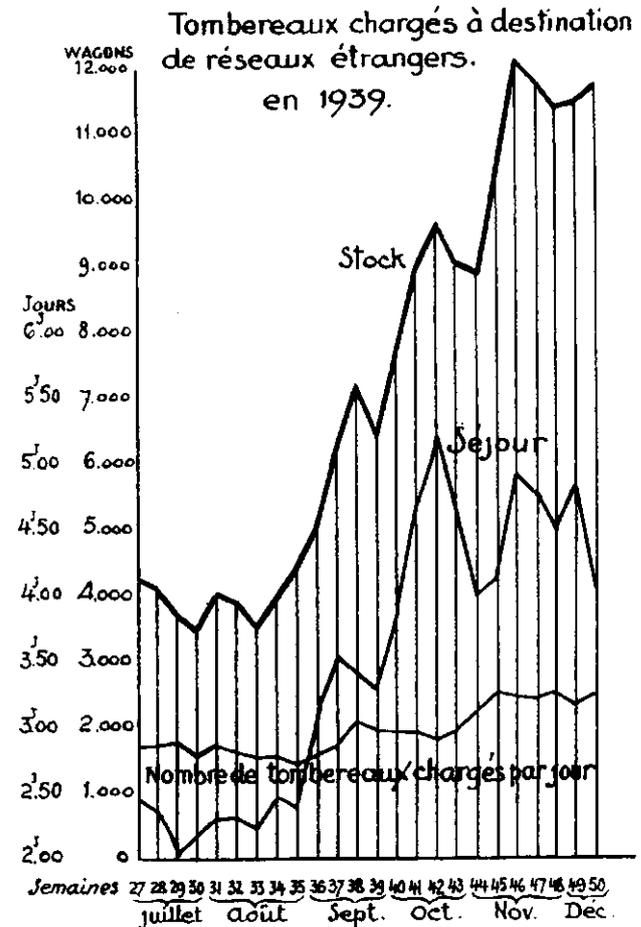
Le temps de séjour augmenta dans des proportions considérables : de 2,25 jours qu'il

était en juillet-août, il s'éleva à 5,20 jours en octobre et oscilla par la suite autour de 4,5 jours.

Était-ce normal? Oui et non.

Le nouveau trafic international devait inévitablement entraîner une augmentation du séjour moyen à l'étranger.

FIG. 4



Mais il n'en est pas moins vrai que les réseaux destinataires étaient incapables, à certains moments, d'absorber régulièrement tous les wagons et qu'une partie de ceux-ci devaient être retenus en cours de route, d'où augmentation anormale de leur séjour.

La Société, surveillant le trafic avec chaque réseau limitrophe, intervint auprès de ceux dont le séjour parut dépasser la normale. Mais elle ne put évidemment que se borner à faire appel à leur bonne volonté.

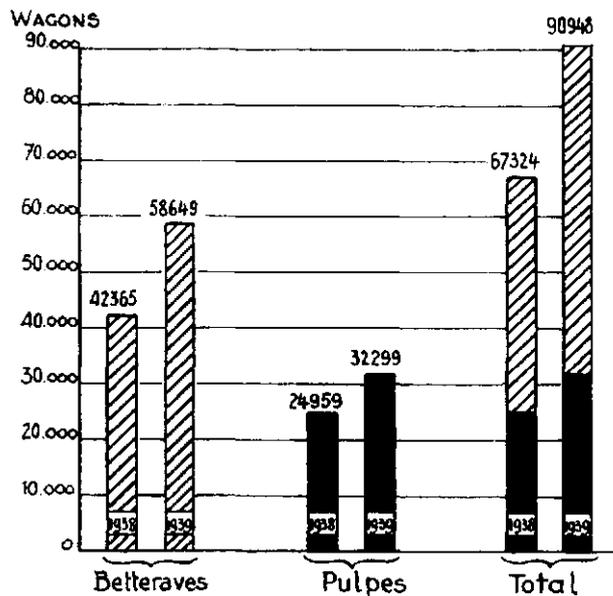
La courbe du stock des wagons, se trouvant en permanence sur les réseaux étrangers, donne une idée de l'effort qu'a dû accomplir la Société pour compenser l'exode de ses wagons et de la rapidité de cet effort. De 4.000 tombereaux

qu'il était au début du deuxième semestre de 1939, le stock hors réseau monta à 12.000 en novembre. La différence, soit 8.000 wagons, est à rapprocher du nombre de 7.500 tombereaux récupérés cité plus haut.

FOURNITURES.

Après avoir exposé l'effort accompli, voyons les résultats, c'est-à-dire les fournitures.

FIG. 5
Nombre de wagons fournis pour le transport des betteraves et des pulpes.



Par fournitures, nous entendons les wagons vides mis à la disposition des expéditeurs en vue d'être chargés.

Le diagramme fig. 5 montre l'importance relative du nombre de wagons fournis pour des transports de betteraves sucrières et de pulpes en 1938 et 1939.

Les expéditions de betteraves en 1939 dépassent celles de 1938 de 38 %.

D'autre part, les fournitures pour pulpes sont supérieures de 29 % en 1939 par rapport à 1938.

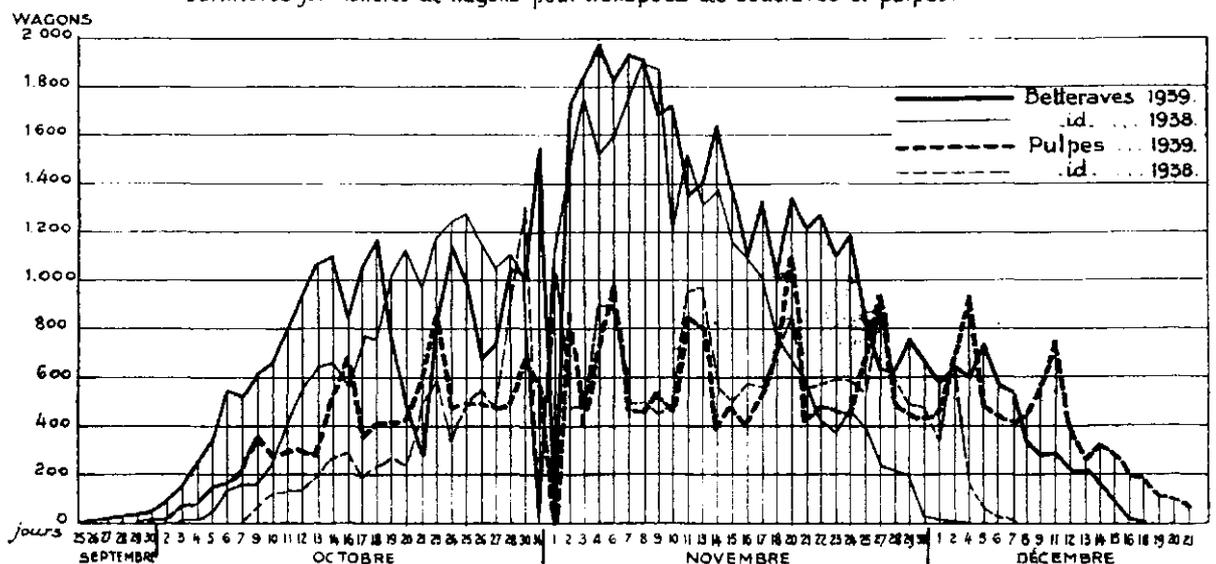
Le diagramme fig. 6 montre comment les transports de betteraves et de pulpes se répartissent au cours de la campagne.

Constatons que les transports commencèrent plus tôt et continuèrent plus longtemps en 1939 comparativement à 1938. La fourniture pour betteraves s'éleva un jour à 1.984 wagons.

Si la courbe des fournitures de betteraves est irrégulière, par contre celle des fournitures de pulpes présente une allure toujours égale. C'est que le travail de la fabrication du sucre est régulier tandis que l'arrachage des betteraves est influencé par les intempéries. Les fortes dépressions en fournitures de betteraves, observées notamment les 19, 20 et 21 octobre, correspondent à des jours de pluie abondante. Les pointes témoignent par ailleurs du désir des expéditeurs de regagner le temps perdu.

Les pointes observées chaque semaine dans la courbe des fournitures pour pulpes sont dues à l'addition des fournitures du dimanche à celles du samedi, les sucreries travaillant sans interruption durant toute la campagne.

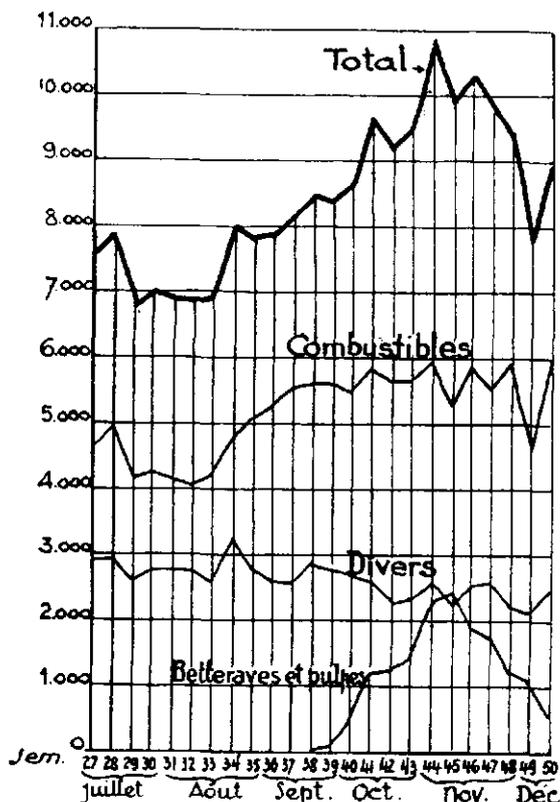
FIG. 6.
Fournitures journalières de wagons pour transports de betteraves et pulpes.



Quelques suspensions de transports furent décrétées d'accord avec les sucreries ayant leurs silos remplis.

Le diagramme fig. 7 montre l'importance des tombereaux fournis : pour combustibles, pour betteraves et pulpes, et pour divers, c'est-à-dire pour tous les autres transports. Il fait apparaître également l'importance des fournitures totales.

FIG. 7
Nombre journalier moyen de tombereaux fournis pour les transports taxés au départ des stations de la Société en 1939.



Notons que les courbes ne représentent que les wagons fournis au départ des stations de la Société pour les transports payants. Les expéditions en service ne sont donc pas comprises, pas plus que les transports effectués pour compte de l'Armée.

Nous observons que, dès la seconde quinzaine du mois d'août, les fournitures pour combustibles se relèvent considérablement.

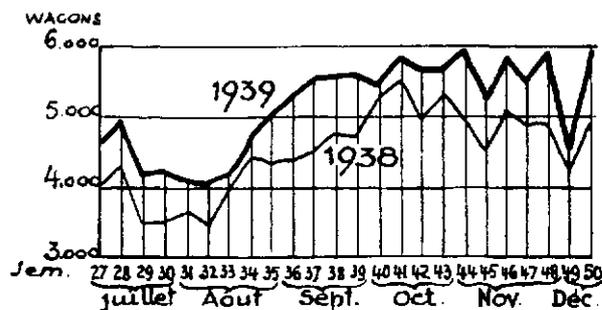
La courbe des fournitures pour les transports divers est descendante dès le mois de septembre. Cette constatation confirme ce que nous avons dit au début de cet exposé, à savoir : que certaines industries ralentissent leur activité dès le commencement de l'automne.

Pour nous donner une idée de l'importance du trafic de charbon en 1939 comparativement à 1938, nous nous référons au diagramme fig. 8.

* * *

Dans ce qui précède, nous n'avons envisagé que les chargements de tombereaux au départ des stations de la Société.

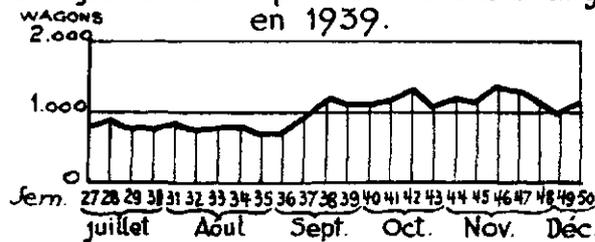
Fig. 8.
Nombre journalier moyen de tombereaux fournis pour les transports de combustibles.



Mais il existe également une fourniture en wagons belges sur les réseaux étrangers. Ceux-ci peuvent en effet utiliser au retour les wagons qui leur sont parvenus chargés; ils peuvent les recharger à destination de la Société propriétaire ou pour au delà en transit.

Des wagons belges peuvent aussi, dans les mêmes conditions, être envoyés vides à titre d'aide aux réseaux étrangers. Cette aide, nous l'avons pratiquée dans la mesure du possible dans l'intérêt même de la collectivité belge.

Fig. 9
Nombre journalier moyen de tombereaux chargés au retour par les réseaux étrangers en 1939.



Le diagramme fig. 9 montre l'importance de tombereaux belges chargés sur les réseaux étrangers. Constatons une augmentation de 100 wagons par jour, soit 50 %, à partir de septembre comparativement aux mois précédents.

* * *

Au cours de la période des forts transports de 1939, la Société n'a presque pas reçu de réclamations pour retard dans la fourniture du matériel.

Les cas très rares où des retards furent constatés étaient la conséquence de difficultés résultant de l'irrégularité dans la restitution des wagons par les réseaux étrangers.

Un fait qui mérite d'être signalé : alors que dans le passé la clientèle grossissait démesurément ses demandes en période de crise, elle a continué à ne demander en 1939 que les wagons correspondants à ses besoins journaliers. Elle a ainsi facilité grandement la tâche du service de la répartition et a permis à celui-ci de main-

tenir une distribution équitable des wagons entre tous les clients.

En conclusion, on peut affirmer que tous les wagons demandés ont été fournis dans les délais prévus et que la période des forts transports de 1939 s'est passée sans accroc.

Ce résultat fut atteint, grâce, d'une part, à l'activité réfléchie, consciente, toute entière dévouée aux intérêts de la nation, déployée par la Société, d'autre part, à l'esprit de pondération remarquable et à la collaboration effective de la clientèle.

L. VER ELST.