

# La bataille des wagons en janvier 1940

par L. VER ELST

---

**S**I la bataille des wagons fut dure en octobre-novembre 1939, celle qui s'est livrée en janvier 1940 l'a été bien davantage.

En 1939, le succès était pour ainsi dire assuré d'avance, parce qu'il ne dépendait que de mesures rationnelles d'organisation que la Société Nationale sut prendre et exécuter en temps opportun.

En 1940, la lutte présentait un aspect très différent : cette fois, il fallait combattre un hiver exceptionnellement rigoureux et son cortège de glace, de neige et de verglas. Pendant plusieurs semaines, les intempéries n'ont cessé de s'attaquer aux organes vitaux de l'activité ferroviaire pour la désorganiser.

Mais le chemin de fer résista avec une vigueur remarquable et sortit une nouvelle fois victorieux de la bataille, grâce à la vigilance de sa direction et à la volonté courageuse et énergique de ses services d'exécution.

Il serait évidemment puéril de prétendre que l'exploitation s'est faite avec la même aisance et la même régularité qu'en période normale. Des incidents étaient inévitables par une température de 19 degrés sous zéro. Mais nul ne dénierait à la Société le mérite d'avoir fait tout ce qui était en son pouvoir pour sauver l'activité industrielle du pays, compromise par la déficience des voies navigables où les transports étaient complètement arrêtés.

Le chemin de fer disposait évidemment en 1940, pour assurer un trafic moins important, du même effectif que celui employé en 1939.

Cet effectif, se dira-t-on, aurait donc dû être plus que suffisant; or, les faits ont démontré qu'il n'en a pas été ainsi. La réponse à cette remarque est simple : c'est que la durée de rotation a augmenté dans une proportion considérable en 1940, par suite d'un ralentissement

dans les opérations de chargement et de déchargement et dans l'acheminement des transports.

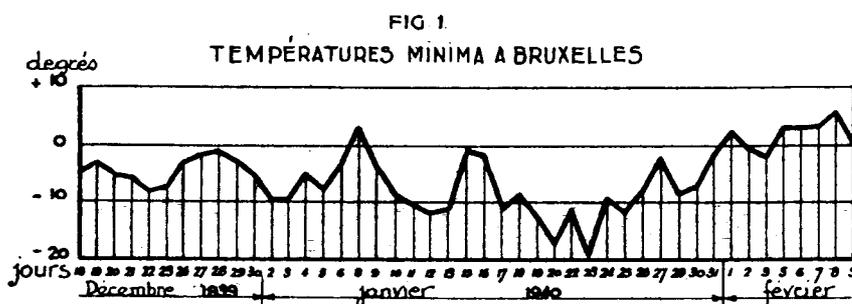
La rapidité plus ou moins grande du chargement et du déchargement dépendait du client. Or celui-ci se heurtait à de grosses difficultés : souvent les marchandises à décharger formaient bloc et il fallait commencer à les dégeler au moyen de braseros ou dans des hangars spécialement chauffés ou bien les désagréger à la pioche, voire même à l'aide d'explosifs. Malgré les efforts déployés le nombre de wagons restés sous charge s'est maintenu à un niveau très élevé pendant toute la durée du gel, comme le montrent les figures 3 et 5.

Quant au ralentissement dans l'acheminement des transports — ralentissement consécutif aux difficultés dans les gares et aux incidents de route — il en résulta une perte d'environ 10.000 wagons comparativement à 1939.

La Société dut, pour sauver la situation, faire travailler le dimanche dans les gares de formation et instaurer le service de nuit sur certaines lignes aboutissant aux centres industriels importants.

Les résultats obtenus permettent d'apprécier l'effort accompli.

Le diagramme fig. 1 indique les températures minima à Bruxelles depuis le 18 décembre 1939.



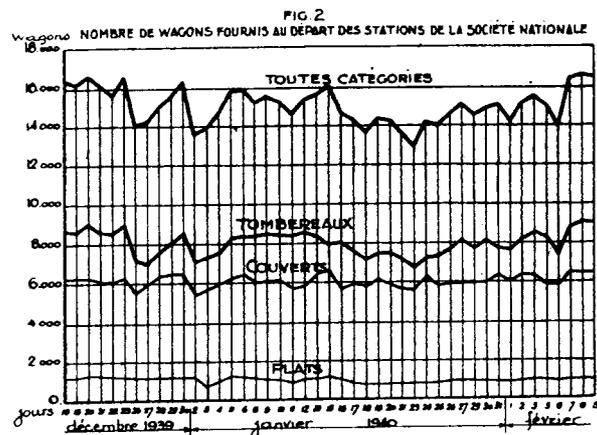
Le diagramme fig. 2 montre l'importance des expéditions.

Constatons le parallélisme entre la courbe des températures et celles des fournitures.

Remarquons aussi qu'aucun wagon n'a fait défaut jusqu'au 15 janvier.

Après cette date, les fournitures baissent et atteignent leur niveau le plus bas le 23 janvier : à ce moment le thermomètre indique  $-19^{\circ}$ . Après le 23 janvier, un redressement progressif se manifeste et aboutit, dès les premiers jours de février, à une situation complètement normale.

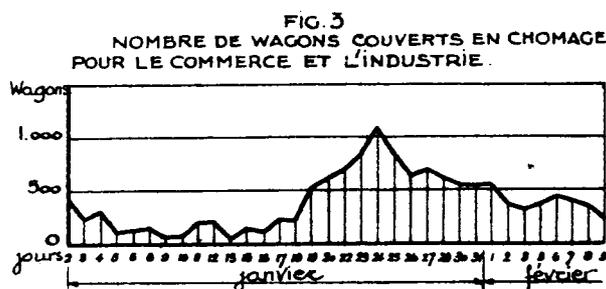
— 4 —



On peut se demander si la dépression observée du 16 janvier au 1<sup>er</sup> février fut due à l'insuffisance de wagons? La réponse à cette question résultera des considérations ci-dessous.

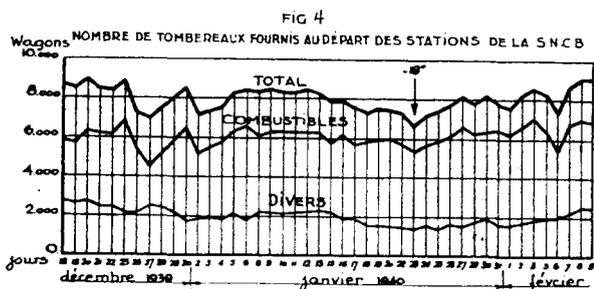
Cette réponse est nettement négative pour les *wagons plats*. Au contraire, il se produisit une surabondance dans cette catégorie de matériel. La raison s'en trouve dans l'arrêt de certaines industries travaillant à ciel ouvert qui utilisent surtout ce genre de wagons. On ne manqua d'ailleurs pas de tirer parti des wagons en excédent : ils servirent à remédier dans une certaine mesure à la disette en tombereaux.

Il s'est produit quelques retards dans la mise à disposition de *wagons fermés*. Mais ces retards étaient provoqués moins par les difficultés du chemin de fer que par celles de la clientèle elle-même. En effet, comme le montre le diagramme fig. 3 il eut suffi de maintenir à son niveau normal le nombre de wagons en retard de déchargement pour pouvoir fournir journellement quelque 200 wagons de plus. Par son intervention persuasive auprès de la clientèle, la Société obtint une libération accélérée de son matériel fermé à partir du 24 janvier.



La baisse des fournitures fut plus accentuée en *tombereaux*.

Le diagramme fig. 4 indique outre les fournitures totales, les fournitures effectuées pour les combustibles et les transports divers.



Peut-on dire qu'il y eut insuffisance de matériel pour les transports divers, c'est-à-dire pour les expéditions autres que les combustibles?

Notons à ce sujet que les 1.500 tombereaux fournis pour ces transports comprennent :

55 % de wagons chargés sur les raccordements;

21 % de wagons chargés dans les ports;

9 % de wagons chargés sur les cours à marchandises;

13 % de wagons chargés par les services de la Société;

2 % de wagons chargés par l'armée.

Or, la plupart des raccordements reçoivent plus de tombereaux qu'ils n'en chargent. Ils peuvent donc se servir eux-mêmes sans aucune difficulté.

Les fournitures dans les ports et les cours à marchandises sont également assurées par prélèvement sur les ressources locales généralement plus élevées que les besoins.

Enfin, les wagons nécessaires aux services de la Société et de l'armée ont été fournis par priorité.

La dépression dans l'allure de la courbe du trafic divers correspond donc avant tout à une diminution des besoins ou des possibilités de la clientèle.

Nous en venons maintenant à la question des combustibles qui fut tout spécialement l'objet de l'attention inquiète du public. Examinons donc comment évoluèrent les fournitures de wagons pour ces marchandises.

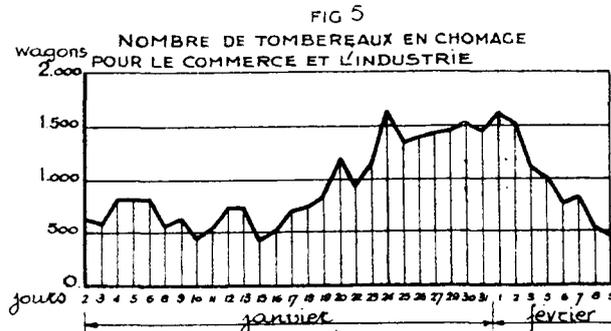
Nous constatons d'abord qu'au début de janvier, elles oscillent autour de quelque 6.200 wagons, soit au niveau des plus hautes fournitures réalisées en 1939.

A partir du 15 janvier, nous les voyons diminuer sans descendre toutefois au-dessous du niveau moyen de 5.800 wagons. La journée la plus faible est celle du 23 janvier où le thermomètre marque  $-19^{\circ}$  et où la fourniture descend à 5.274 wagons; mais dès le lendemain le redressement se marque et le niveau du début de l'année est rapidement rejoint.

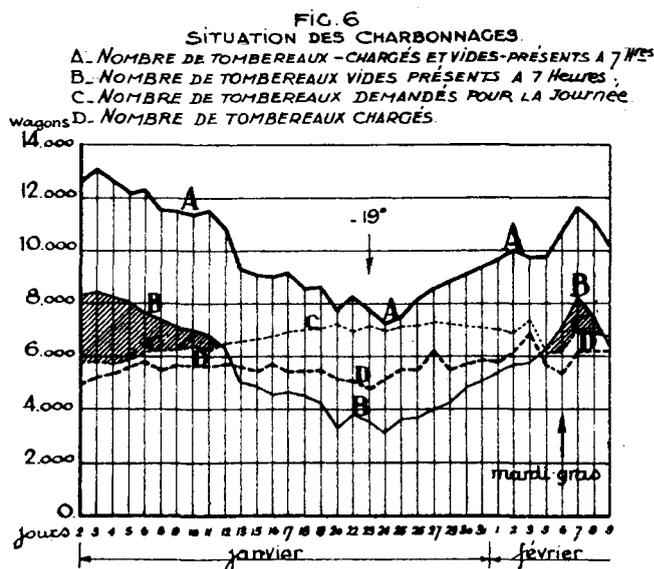
Il est incontestable que si durant la période comprise entre le 15 et le 27 janvier, le nombre de wagons mis à disposition avait été plus considérable, le nombre de wagons chargés aurait été plus élevé.

A quelles causes faut-il attribuer qu'on ne parvint pas à pousser davantage les expéditions de combustibles?

Tout d'abord, comme le montre le diagramme fig. 5, le nombre de wagons en retard de déchargement enlevait à la Société la disposition de 1.500 tombereaux.



Une autre cause réside dans les facilités que certains charbonnages continuaient à s'octroyer en matière de délai de chargement. Le diagramme fig. 6 est suggestif à cet égard.

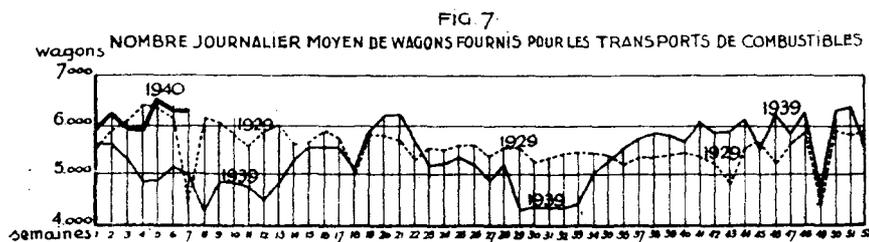


Il montre que le nombre de wagons présents à 7 heures dans l'ensemble des charbonnages n'a été à aucun moment inférieur à la demande pour la journée; que le nombre de wagons présents à 7 heures représentait encore, aux plus mauvais jours, 164 % des restitutions de wagons chargés pendant la journée, enfin que, pendant la période du 2 au 11 janvier, alors que le nombre de wagons vides présents à 7 heures couvrait largement les demandes, les restitutions de wagons chargés restaient inférieures à celles-ci. Ceci semble montrer que les charbonnages étaient souvent impuissants à utiliser tous les wagons dont ils avaient prévu le chargement.

Le diagramme fig. 7 montre comment évoluèrent les fournitures de wagons pour combustibles au regard des années 1939 et 1929.

On voit que les fournitures de la cinquième semaine de 1940 dépassèrent celles de la semaine correspondante de 1939 de 32 %, et que les fournitures de 1940 atteignirent au niveau le plus élevé de 1929.

Constatons en passant que pendant la 7<sup>e</sup>

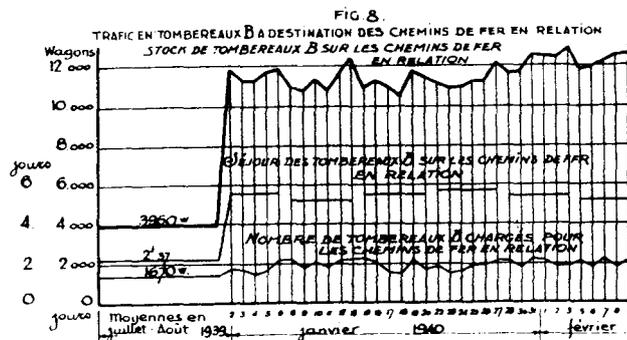


semaine de 1929, durant laquelle s'étaient également produites de fortes gelées, les fournitures pour combustibles descendirent à 4.639 wagons.

\* \* \*

Malgré les difficultés auxquelles elle s'est heurtée, la Société n'a mis aucune entrave au trafic d'exportation par terre.

Le diagramme fig. 8 indique les tombereaux expédiés vers d'autres réseaux, le séjour moyen des wagons sur ces réseaux et le nombre de wagons y séjournant journalièrement. Constatons que 13.000 tombereaux belges étaient utilisés en janvier sur d'autres chemins de fer alors que ce chiffre n'était que de 4.000 en juillet-août.



D'autre part, comme le montre le diagramme fig. 9, l'emploi de tombereaux belges par les réseaux étrangers ne s'est pas ralenti; malgré nos difficultés intérieures, ces réseaux ont pu continuer à user très largement des ressources en wagons belges que la Société leur envoyait pour le bien de l'économie nationale.

Nous pouvons maintenant conclure.

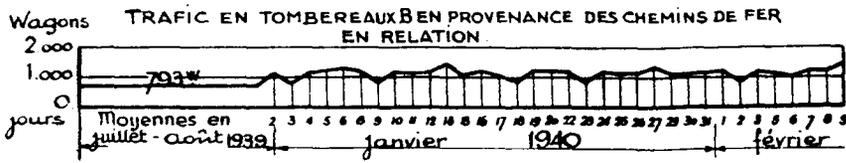
Malgré les réelles difficultés auxquelles elle s'est heurtée, la Société Nationale peut affirmer, sans crainte de contradiction, qu'il n'a pas manqué de matériel en janvier 1940, ni pour les transports en wagons plats, ni pour ceux en wagons fermés, ni même pour les transports divers en tombereaux.

Si à certains jours, les fournitures de tombereaux auraient pu être plus élevées pour les expéditions de combustibles, il n'en reste pas moins vrai que le nombre de wagons livrés à l'industrie et au commerce a dépassé le plus fort chiffre moyen enregistré dans le passé, même en remontant jusqu'à l'année de prospérité de 1929.

Ce résultat est d'autant plus remarquable que la Société Nationale n'a mis aucun obstacle à la sortie de ses wagons chargés de produits belges pour l'étranger et qu'elle n'a pas davantage entravé la réutilisation de ses wagons par les réseaux étrangers, permettant ainsi à l'industrie belge de se procurer des matières premières qui, sans cela, lui auraient fait défaut.

Or, il est clair qu'en apportant des restrictions à l'emploi de ses wagons pour les courants de trafic internationaux, la Société aurait pu aug-

FIG. 9.



menter le nombre de ses wagons présents sur ses lignes et se faciliter la tâche. Mais une telle politique n'aurait pas servi les intérêts de la communauté.

