

Echange international des wagons à marchandises

par E. FOSSOUL

JOUR et nuit, à travers le monde, les wagons de chemins de fer circulent ! Certains transportent des voyageurs, d'autres des marchandises. Ils se suivent, se dépassent, se croisent, roulent vers des destinations souvent inconnues pour ceux qui les regardent fuir à travers l'espace !

Bien peu songent à l'organisation complexe de ces prodigieuses randonnées et aux lois et conventions qui régissent le déplacement de ce matériel cosmopolite.

Nous voudrions ici vous entretenir particulièrement des wagons à marchandises.

Vers quelle destination s'en va celui que vous venez de voir passer, d'où vient-il, à qui appartient-il ?

Ah ! si l'expéditeur et le destinataire habitaient le même pays, quelle simplification de transport ! Mais le plus souvent, il s'agit d'importation, d'exportation ou encore de transit.

À l'origine des chemins de fer, les wagons ne quittaient pas leur réseau : les marchandises étaient déchargées à la gare extrême, transportées jusqu'à la gare du réseau voisin où elles étaient rechargées sur des wagons de ce réseau.

Que de manutentions onéreuses et que de temps perdu ! Et quel dommage n'en résultait-il pas souvent pour les marchandises !

Aussi fallut-il bientôt songer à remédier à ces grands inconvénients. On en vint à créer, entre réseaux, des gares communes dans lesquelles les marchandises furent transbordées directement de wagon à wagon.

Mais, d'une part, le trafic s'accroissait de plus en plus, d'autre part, on se rendait bien compte que ces opérations de transbordement nuisaient au développement du commerce international.

Aussi, dès 1847, les chemins de fer s'efforcèrent-ils de réaliser des accords pour permettre le passage des wagons d'un réseau sur un autre sans devoir recourir au transbordement.

Tout d'abord, on se borna timidement à des conventions entre réseaux voisins. Mais les dispositions de ces accords étaient très variables et devant l'extension que prit le trafic par fer, la nécessité se fit sentir d'uniformiser les règles d'emploi des wagons entre chemins de fer et de créer une sorte de législation internationale en cette matière.

Bientôt fut généralisée « l'emploi réciproque du matériel » entre toutes les administrations de chemins de fer à voie normale. De grandes Unions furent fondées : le « Verein » allemand, l'Union Internationale que présidaient les chemins de fer de l'Etat belge, les Conventions françaises, le Règlement belgo-allemand-suisse-italien, le Règlement austro-hongrois-suisse-français.

Cependant les règlements de ces Unions différaient encore en de nombreux points. En outre, dans une même Union, des administrations avaient entre elles des conventions spéciales.

La diversité de ces conventions rendait leur application très difficile et leur interprétation donnait lieu à de multiples controverses.



Wagon couvert à 3 compartiments, 9 T., pour transports par trains de voyageurs



Wagon tombereau 20 T., à caisse en bois, type allemand modifié

Lorsqu'après la Grande Guerre se posa le problème de rétablir entre les chemins de fer les relations interrompues, on chercha à grouper les réseaux en une seule Union. En 1921, 105 administrations de chemins de fer continentaux adoptèrent le « Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international », règlement qui fut appelé R. I. V.

Mais quelles étaient donc les difficultés qui empêchaient ou rendaient malaisé le transit des wagons? Difficultés d'ordre technique, difficultés d'ordre administratif.

C'est pour remédier aux premières qu'il a fallu réaliser l'*Unité technique des chemins de fer*.

En vue de faciliter les échanges, des principes ont été établis. La condition préliminaire essentielle au trafic d'échange entre les différents réseaux de chemin de fer était évidemment l'écartement uniforme des rails. La largeur de la voie fut fixée à 1435 m/m. Tous les pays d'Europe admirent cette condition, excepté la Russie et l'Espagne qui, par raison politique, renoncèrent aux bienfaits qu'allait apporter cette décision reconnue si nécessaire par toutes les autres administrations.

Bien d'autres détails encore ont été réglementés : largeur et épaisseur des bandages des roues, écartement extrême et hauteur des boudins des roues, appareils de choc et de traction, freins, graissage, etc...

Quand fut créée l'Unité technique, les Ferry-Boats n'existaient pas et, isolée du Continent, l'Angleterre n'intervint pas dans les conférences qui élaborèrent les conventions d'échange.

Pourtant la largeur des voies dans ce pays est aussi de 1435 m/m., mais là les entrevoies et les espaces libres entre les voies et les diverses installations qui les longent : quais, bâtiments, etc..., sont plus étroits; les dimensions transversales des wagons anglais sont donc moins

grandes que celles des wagons continentaux. Ces derniers ne pouvaient par conséquent circuler en Angleterre.

Quand naquit l'idée de transporter, sur des navires appropriés (Ferry-Boats), nos wagons belges et ceux qui nous sont envoyés en transit, il fallut construire un matériel qui pût passer sur les voies anglaises. Des conventions d'échange furent alors conclues entre la Société belgo-anglaise des Ferry-Boats et des administrations adhérentes à l'Union R. I. V.

Les wagons franchissent les frontières et passent les douanes. A cet effet, ils doivent être construits de telle sorte qu'ils ne cèlent rien de leur contenu, mais aussi que les marchandises qu'ils renferment ne puissent être enlevées ou échangées sans effraction ou sans qu'il reste de ce fait des traces visibles.

Dès qu'un wagon passe d'un réseau sur un autre, il est considéré comme pris en location par l'administration cessionnaire.



Wagon tombereau 20/25 T., à caisse en tôle E B - Flamme

Or quand on loue un bien, il est d'usage de faire un état des lieux. S'imagine-t-on la paperasserie formidable qu'il y aurait aux gares de transit si pareille formalité devait être accomplie, par exemple pour les 140.000 wagons belges et étrangers que la Société Nationale des Chemins de fer belges échange chaque mois avec les réseaux voisins.

On sait que les chemins de fer ont poussé très loin leur organisation en vue d'effectuer les transports sans complications. Ils ont reconnu qu'il était de toute nécessité d'observer exactement les prescriptions des conventions et ils ont placé à la base de celles-ci le grand principe de la confiance réciproque. C'est en application de ce principe qu'on a pu simplifier la reconnaissance des wagons et renoncer à établir des constats minutieux pour chacun d'eux.



Wagon plat à 2 essieux 15 T., type Etat-Belge à parois rabattantes

L'Unité technique a prescrit notamment de revêtir de la marque **T**, les wagons à marchandises qui, sans vérification spéciale de leurs dimensions transversales, peuvent circuler sur toutes les lignes ouvertes au trafic international. Il ne reste donc à chaque administration qu'à examiner si les wagons ne présentent aucune avarie qui puisse occasionner des accidents ou détériorer la marchandise.

La simplification des opérations techniques d'échange amenée par cette procédure a permis d'accélérer l'acheminement des wagons, leur rotation et par conséquent la rapidité des transports.

Mais il n'a pas suffi d'aplanir les difficultés d'ordre technique, il a fallu aussi régler les questions d'ordre administratif : des dispositions

réglementant l'emploi réciproque du matériel ont été prises.

Les chemins de fer sont obligés d'accepter les wagons qui leur sont présentés par les réseaux voisins et qui satisfont aux conditions fixées pour l'admission. Ils se sont mis d'accord sur le lieu et les heures de livraison et d'acceptation. Par exemple, dans nos relations avec la France, c'est le moment de l'arrivée des wagons dans la gare de l'administration cessionnaire qui détermine leur prise en charge.

La prise en charge n'est toutefois effective que si les wagons sont accompagnés de tous les documents nécessaires à leur acheminement : lettre de voiture, pièces exigées par les douanes, les autorités fiscales ou de police.

Tout cela étant en ordre, voilà le wagon accepté et prêt à continuer sa route. Sauf en cas d'impossibilité — avarie, accident —, il doit obligatoirement être acheminé jusqu'à la gare de destination. — Il faut prévoir son retour !

Le réseau qui le reçoit a pour obligation de le restituer au réseau propriétaire. Il doit le renvoyer gratuitement, de préférence à charge plutôt qu'à vide, car la traction à vide occasionne des dépenses qui ne sont couvertes par aucune recette. Mais on ne trouve pas toujours un chargement pour le réseau propriétaire. Aussi les possibilités de réutilisation ont-elles été élargies en évitant cependant qu'un réseau cessionnaire ne soit tenté d'utiliser les wagons d'autres réseaux, comme les siens propres. On a ainsi admis le rechargement pour d'autres gares que celles de l'administration propriétaire pourvu que le nouveau transport emprunte une section de ligne de cette administration ou rapproche le wagon de cette dernière.

Des sanctions ont été prévues à l'égard des administrations qui réutilisent un wagon contrairement aux dispositions du règlement. Chaque emploi irrégulier est pénalisé d'une amende de 20 francs-or ou de 200 francs belges.

A défaut de chargement, le wagon doit revenir à vide à son réseau d'origine. Quelle voie devra-t-il suivre? Il faut éviter que les parcours

à vide dépassent les parcours à charge ou soient effectués sur des réseaux qui n'ont pas participé au transport du wagon chargé. En règle générale, le wagon vide doit être renvoyé par la même voie que celle suivie à l'aller. Des exceptions ont été prévues dans les cas de réexpédition du transport primitif et pour les gares de déchargement d'un wagon réutilisé au retour.

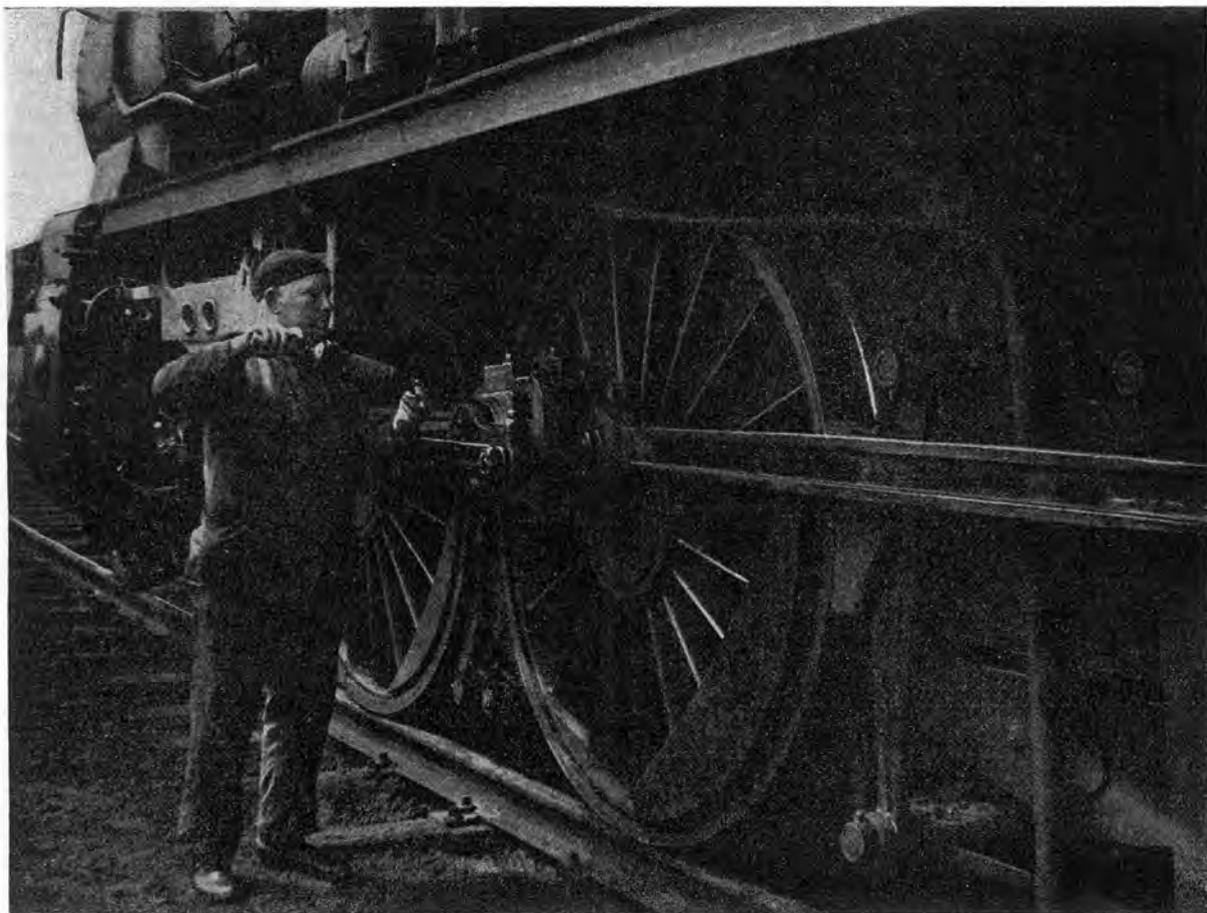
Mais comment déterminer la route suivie à l'aller? Lorsque le wagon se dirige vers sa destination, au moment de passer d'un réseau sur un autre il est muni par la gare d'échange de l'administration cessionnaire, d'étiquettes de transit qui, portant le nom de cette gare et la date d'entrée, indiqueront cette route au personnel.

Pour en faciliter la lecture aux cheminots des pays de langue différente que le wagon

traverse, les étiquettes sont imprimées et remplies en caractères latins.

Le voyageur qui stationne sur le quai d'une gare et qui voit passer un train de marchandises, peut aisément se rendre compte du trajet effectué par les wagons qu'il observe, les étiquettes de transit étant collées sur les parois des wagons de gauche à droite par rapport au lecteur dans l'ordre des dates. Ces étiquettes ont une très grande importance, car si elles viennent à disparaître et si le wagon est renvoyé à vide via un chemin de fer qui n'a pas participé au transport à charge, l'administration fautive doit payer à ce chemin de fer, une indemnité de fr.-or 0,10 par Km. Cette indemnité semble peut-être minime; cependant s'il s'agit d'un parcours d'un millier de Km., c'est 100 francs-or ou 1.000 francs belges qu'il faut payer!

(à suivre)



L'amour du métier

Photo Vitis