



*Malgré tout le chemin de fer a roulé...*

## *Avant qu'on ne l'oublie...*

Notre pays — et pratiquement toute l'Europe — vient de traverser l'hiver le plus dur du siècle.

Si nos industries de base, nos centrales électriques, nos cokeries, nos usines à gaz ont pu éviter les arrêts d'activité qui les menaçaient, si l'économie du pays a pu être maintenue à son niveau normal, si la population a pu être ravitaillée en combustible, c'est en grande partie au chemin de fer — et aux cheminots — qu'on le doit.

Pour lui — et pour eux — aussi, les températures

sibériennes que nous avons connues ont posé des problèmes d'organisation et d'endurance parfois quasi insurmontables.

Il est utile de faire le bilan des prestations fournies, afin que *tous* les intéressés en tirent les leçons et conclusions qui s'imposent pour l'avenir.

Dans le domaine des voyageurs, les chemins de fer belges ont régulièrement transporté leurs quelque 500.000 voyageurs par jour, dans des conditions de confort très supportables, malgré le fait que la température à l'intérieur des voitures devait être





Les gares de formation ont trié...

relevée de 20 à 30 degrés et cela avec une régularité attestée par les chiffres ci-après :

Période du 20 janvier au 16 février 1963.

	Nombre de trains	%	% de retard moyen par train
Trains arrivés à l'heure	62.000	63,4 %	} 3'
Trains arrivés avec 1 à 5' de retard	16.799	17,1 %	
Trains arrivés avec plus de 5' de retard	19.083	19,5 %	

Dans le domaine des marchandises aussi, le chemin de fer a dû faire face, dès le début des intempéries, à des difficultés de toute nature qui ont nécessité de sa part des mesures d'adaptation qui n'ont été possibles que grâce à sa forte organisation de base et au dévouement de son personnel. Citons :

— les déplacements massifs de courants de trafic provoqués, d'une part, par la paralysie de sa clientèle traditionnelle des carrières et de la construction et, d'autre part, par les appels à l'aide frénétiques d'industriels et de commerçants dont le système

d'approvisionnement et de distribution était normalement basé — en tout ou en partie — sur d'autres modes de transport;

— l'immobilisation brusque et parfois prolongée de milliers de wagons, dont le contenu était gelé à bloc;

— les difficultés dans lesquelles se débattaient la navigation maritime et les chemins de fer voisins;

— les épreuves techniques auxquelles étaient soumis ses propres moteurs, ses installations, ses appareillages, son matériel de transport, etc., sans compter les conditions parfois inhumaines dans lesquelles devaient se faire les triages nocturnes des trains dans les grandes gares de formation, exposées à tous les vents et ensevelies sous la neige.

Dans ces conditions, l'on peut considérer comme une performance insigne le fait d'avoir accepté au transport, soit à l'intérieur du pays, soit dans nos ports, soit aux frontières terrestres, pendant ces deux mois terribles, une moyenne *journalière* de 12.000 à 13.000 wagons chargés.

En ce qui concerne particulièrement le port d'Anvers, le chemin de fer a battu des records historiques en réalisant des moyennes de 300.000 tonnes par semaine, contre 175.000 tonnes en période normale.

Mais c'est incontestablement dans le domaine du transport des combustibles minéraux que le rôle du chemin de fer a été déterminant. C'est ainsi que les fournitures de wagons aux charbonnages de la Campine ont dépassé de 400 à 500 unités *par jour* les fournitures requises en période normale.





*Mais la peine de nos hommes était grande. Par  $-10^{\circ}$  ou  $-15^{\circ}$  dans la bise, la nuit comme le jour, le dimanche comme la semaine, ils ont accompli leur devoir sans défaillance.*

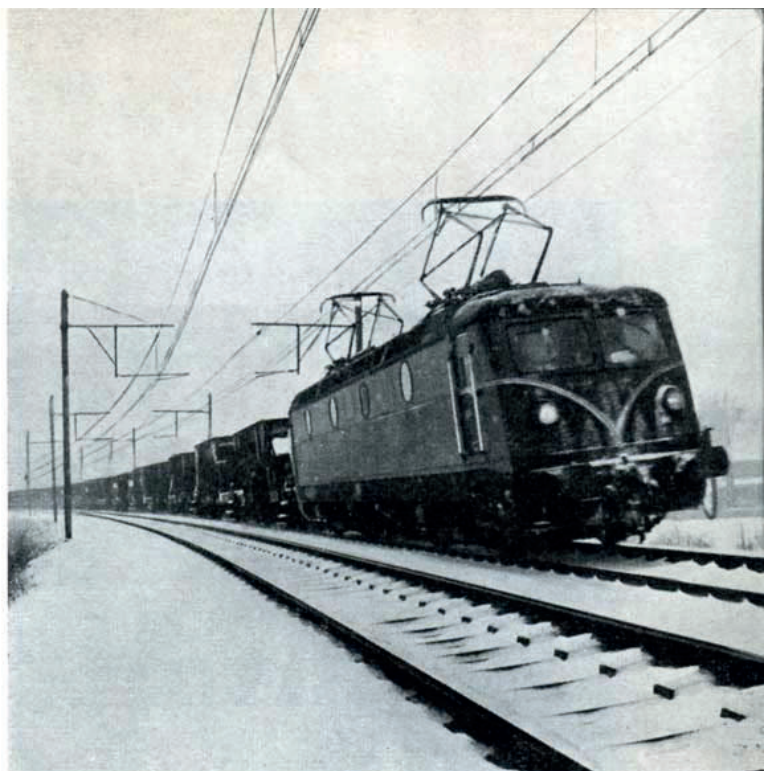
Quant aux importations de combustibles, le tableau ci-dessous en démontre l'importance primordiale :

Entrées	2 premiers mois de 1962	2 premiers mois de 1963
par Anvers	48.000 T	188.000 T
par Montzen	468.000 T	675.000 T
par Visé	261.000 T	271.000 T
par Lanaken	66.000 T	97.000 T
<b>Total :</b>	<b>843.000 T</b>	<b>1.231.000 T</b>

Certes, il y a eu des défaillances, des erreurs d'acheminement et des retards; mais tous les spécialistes en matière de transport conviennent qu'en présence du chaos résultant de l'élimination de la voie d'eau et des conditions climatiques sensationnelles que nous avons subies, le chemin de fer a prouvé qu'il est et reste le mode de transport le plus régulier et le plus adaptable, spécialement dans des pays fortement peuplés et industrialisés comme le nôtre.

A cet égard, nous tenons à remercier ici la clientèle qui, dans son ensemble, a montré de la compréhension pour les difficultés que nous avons eu à surmonter et a collaboré dans toute la mesure de ses moyens pour en atténuer les effets.

Les non-initiés pourraient croire que les chemins de fer ont largement profité, du point de vue financier, de ces afflux inattendus de trafic. Ici, l'on



*Grâce à eux, la vie des industries de base ne s'est jamais interrompue.*

touche du doigt la position extrêmement difficile dans laquelle nous sommes placés : d'une part, une opinion publique qui exige que le chemin de fer soit exploité comme une entreprise commerciale et industrielle et, d'autre part, cette même opinion publique qui considérerait comme absolument inadmissible que le chemin de fer agisse comme tel, en donnant une priorité à sa clientèle fidèle et en augmentant ses prix pour les... outsiders.

En réalité, *tous* les transports que le chemin de fer a assurés pendant ces dernières semaines l'ont été aux tarifs les plus favorables pour la clientèle, alors que les frais d'exploitation ont augmenté parfois dans des proportions très importantes.

En fait, les chemins de fer belges ont, en l'occurrence, rempli leur rôle d'entreprise fonctionnant dans l'intérêt général de la communauté belge. Cette constatation mérite d'être portée à l'attention des Pouvoirs publics, des milieux industriels et de l'opinion publique en général.

Une autre constatation mérite d'être examinée plus spécialement par les dirigeants d'entreprises. Il a été démontré qu'une entreprise industrielle de quelque importance ne peut, sans s'exposer à des aléas et à des frais pouvant même mettre en danger son fonctionnement pendant certaines périodes de l'année, faire abstraction, dans la conception et l'exploitation de ses usines, de ses magasins ou de ses chantiers, de la nécessité de prévoir un raccordement adéquat aux lignes du chemin de fer. C'est un investissement dont la rentabilité a été prouvée par les récents événements.