

niement d'espèces et laisse des traces vérifiables après coup pour le redressement éventuel des erreurs.

Une application avantageuse des comptes chèques a été mise en vigueur depuis quelque temps dans l'agglomération bruxelloise, à l'intention de la clientèle affiliée à l'Office des chèques postaux et qui n'a pas de relations assez importantes avec le chemin de fer pour utiliser le régime des comptes courants.

Pour les marchandises prises à domicile et expédiées aux frais de l'envoyeur, il suffit que celui-ci remette au camionneur une feuille de virement, remplie dans toutes ses parties, sauf le montant à virer, qui est à déterminer par la

gare de départ après l'établissement des taxes. L'expéditeur est informé le lendemain par bordereau spécial du détail des frais de transport dont son compte postal a été débité.

Ce mode de paiement ne peut causer aucun préjudice à la clientèle, la S. N. C. B. assumant la responsabilité complète des opérations de virement. Il supprime les inconvénients résultant des encaissements après coup et il n'est d'ailleurs pratiqué que dans l'éventualité où le camionneur n'est pas à même de déterminer les frais.

Cette procédure est surtout avantageuse pour les clients qui se déplacent à la saison des végétations. Ils en ont usé largement en 1938.



## RÉPARTITION DES WAGONS

par Louis VER ELST

L'AUTRE jour, vous étiez à la gare bien avant l'heure d'arrivée de votre train.

C'était une petite gare de province, paisible et coquette. Que faire pour passer le temps ? Rester à la salle d'attente ?

Elle était propre, confortable, attrayante avec ses belles affiches touristiques. La réclame « de porte à porte » n'y manquait pas. Mais être seul ! Enfin, après que le tableau horaire vous eut confirmé que vous aviez le temps, vous vous êtes dirigé vers un endroit que vous ne connaissiez guère : la cour à marchandises.

Vous y voyez décharger un wagon; vous y voyez charger un autre. D'où vient le premier ? Où ira le second ? Deux wagons sont vides. Pourquoi stationnent-ils ? S'occupe-t-on d'eux ? Un wagon doit coûter cher et on ne conçoit pas que le capital qu'il représente reste improductif. Sait-on en haut lieu que ce matériel est là ?

Autant de questions, très sensées, auxquelles la réponse restait due.

Si vous aviez pensé à vous adresser à qui de droit, on vous aurait volontiers expliqué que l'un des wagons vides allait être chargé à la gare et que l'autre serait envoyé par le train de l'après-midi à la station de X.

« Mais, auriez-vous riposté — croyant embar-

rasser votre interlocuteur — pourquoi n'a-t-il pas été expédié par le train que j'ai croisé en arrivant ; il serait parti plus tôt ? »

Et le chef de répondre :

« Parce que ce train aurait éloigné le wagon du centre de chargement auquel il est en fin de compte destiné. »

Quelle complexité !

Vous voyant intrigué, le chef vous aurait confié qu'il est en possession d'une instruction indiquant tout ce qu'il doit faire pour se débarrasser des wagons qu'il a en trop et pour obtenir ceux dont il a besoin. Il vous aurait parlé de la répartition permanente finale, des courants permanents de wagons vides, de stations répartitrices, de bureaux répartiteurs, du bureau central répartiteur, bref de toute l'organisation du service de la répartition des wagons.

Maintenant, si vous voulez connaître plus de détails sur ce service, qui intéresse au plus haut point la vie économique du pays, ayez la curiosité et la patience de nous lire jusqu'au bout.

Nous commencerons par vous donner quelques notions sur ce que nous appelons en terminologie ferroviaire les fournitures, la rotation et l'effectif.

Supposons le réseau réduit à deux stations A et B. Dans la station A on charge journallement un wagon pour la station B. Celle-ci le renvoie, après déchargement, à la station A.

La mise à disposition d'un wagon en A s'appelle « fourniture ».

Si pour faire le circuit ABA le wagon met cinq jours, il faudra pour fournir journallement un wagon en A, cinq wagons différents. En effet, le wagon fourni le premier jour est réutilisable le sixième; celui fourni le deuxième jour est réutilisable le septième et ainsi de suite.

La durée de cinq jours, soit le temps qui s'écoule entre deux utilisations successives d'un même wagon dans une station de la Société Nationale, s'appelle « rotation ».

Les cinq wagons différents qui sont nécessaires pour fournir journallement 1 wagon ayant une rotation de cinq jours s'appellent « effectif ».

Plus réduite sera la rotation et plus contracté sera l'effectif à mettre en œuvre pour assurer un trafic déterminé. Si dans l'exemple ci-dessus, le wagon fourni en A revenait régulièrement au bout de quatre jours, l'effectif nécessaire ne serait plus que de quatre wagons.

On charge tous les jours sur le réseau de la Société Nationale de quinze à vingt mille wagons dans plus de mille stations.

Ces wagons sont envoyés à des stations du réseau ou à des stations d'autres réseaux. Ces autres réseaux les rechargent pour des stations de la Société Nationale ou les restituent vides aux points d'échange, c'est-à-dire aux gares où les wagons passent du réseau propriétaire à un réseau étranger et inversement. Dans l'ensemble donc, le nombre de wagons chargés d'une part et le nombre de wagons déchargés ou restitués vides aux points d'échange d'autre part, doivent être les mêmes à très peu près.

Passons maintenant au détail et examinons les stations séparément.

Ici, nous pouvons constater un déséquilibre complet entre le nombre de wagons à décharger et le nombre de wagons à charger. Ce qui est vrai pour l'ensemble du réseau, ne l'est plus pour ses parties. C'est compréhensible : les régions de consommation et de production d'un produit ne sauraient coïncider. Bref, telle station décharge plus de wagons qu'elle n'en charge; telle autre a une situation inverse. Certai-

nes stations devront donc se débarrasser des wagons qu'elles ont en trop; elles le feront évidemment au profit de celles qui n'en ont pas assez.

C'est dans l'organisation méthodique de ces transferts que consiste la tâche du service de la répartition.

Le problème n'est pas nouveau; il est vieux comme le chemin de fer lui-même. Mais son aspect a changé et les solutions qui y ont été données ont évolué sous l'influence de circonstances diverses.

Au début, on pouvait suivre les wagons individuellement; il y en avait peu et les réseaux étaient encore peu développés.

Mais les réseaux se fusionnèrent, s'étendirent et le nombre de wagons à répartir s'accrut dans des proportions considérables. La méthode suivie devint à ce point laborieuse qu'il fallut l'abandonner.

On créa alors la méthode des « dépôts ». On divisa le réseau en dix-neuf zones; à la tête de chacune se trouvait une station principale. Celle-ci faisait la distribution des wagons dans sa zone et recevait en dépôt les wagons en trop, après répartition. Les stations dépôts se signalaient leurs disponibilités et s'entr'aidaient en cas de besoin.

Cette méthode eut le grand inconvénient de ne pas toujours réaliser une répartition équitable et d'augmenter considérablement les circulations de wagons vides. Un wagon vide envoyé de la station dépôt à une autre station de la zone repassait souvent par le même itinéraire que celui suivi quelque temps auparavant pour aller rejoindre le dépôt.

En 1871, on substitua à la méthode des dépôts celle des bureaux répartiteurs, établis au siège des onze groupes d'exploitation. A ce moment, l'effectif était de 19.600 wagons et la fourniture moyenne journalière de 2.500 wagons. Le réseau avait un développement de 1.400 km. et comprenait 300 points de chargement.

Les bureaux répartiteurs travaillaient sous la responsabilité directe du chef de service, plus intéressé que les stations dépôts à la distribution équitable des wagons. Leur action s'étendait à un plus grand nombre de stations. Les wagons en trop sur les groupes n'étaient plus dirigés vers un dépôt; ils restaient autant que possible sur place en attendant de pouvoir être

utilisés dans une station voisine. Il en résulta une réduction importante des circulations de wagons vides.

Tout comme les stations dépôts, les bureaux répartiteurs s'offraient — après avoir servi complètement leur propre groupe — les wagons qu'ils avaient en trop. Aucun organisme n'avait pour mission d'intervenir pour éviter les abus qui devaient inévitablement se produire.

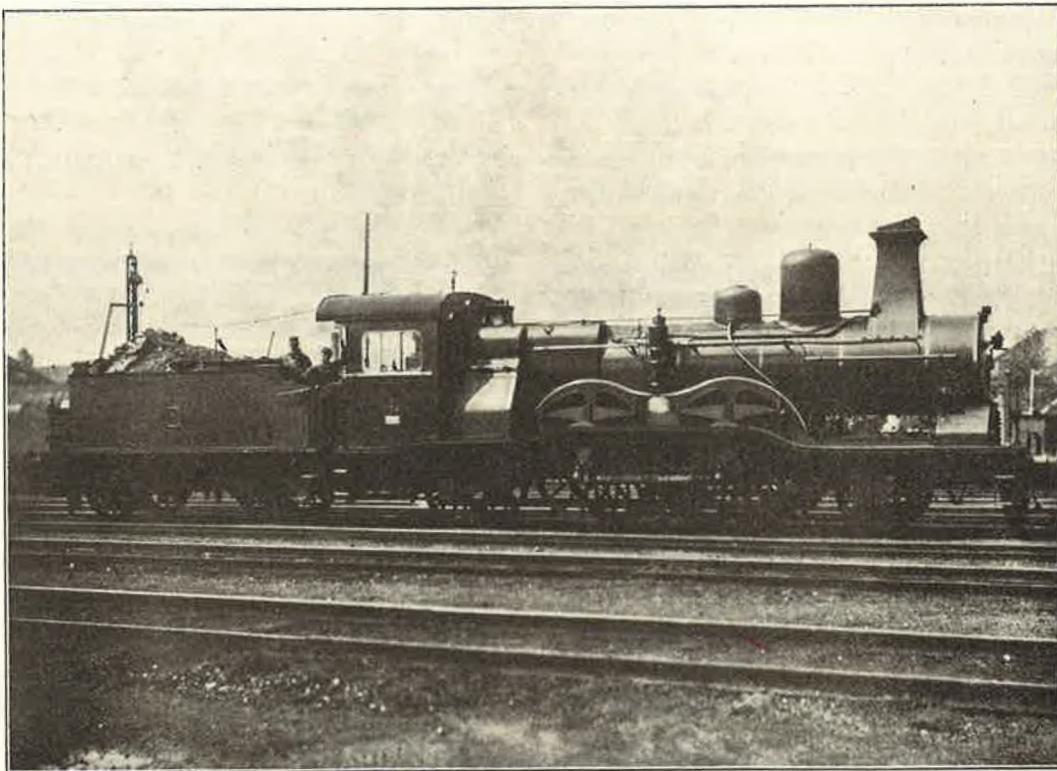
Ce manque de coordination provoqua de très vives critiques lors d'une pénurie de wagons qui sévit en 1879-1880. C'est de cette époque que date la création d'un bureau central répartiteur. L'effectif était alors de 34.600 wagons et la fourniture moyenne journalière de 6.000 wagons. Le développement du réseau atteignait 2.800 km, et le nombre de points de chargement, 600. Le bureau central répartiteur devait répartir

entre les groupes et réaliser l'unité de commandement.

Le système de répartition ne subit plus aucun changement de structure par la suite. Cependant des modifications profondes devaient être apportées aux modalités d'application.

Une heureuse conception, datant d'avant la guerre, fut celle qui prévoyait l'approvisionnement des stations à consommation régulière par des courants permanents de wagons vides. En d'autres termes, certaines stations désignées expédiaient d'une manière permanente les wagons qu'elles avaient en trop vers les stations qui en avaient régulièrement trop peu. Ainsi le stationnement en gare était réduit au minimum et comme le temps passé en gare est une partie de la rotation, celle-ci devait s'améliorer en conséquence.

(A suivre.)



L'ancienne locomotive type 12, construite il y a 50 ans  
par la Société Cockerill.