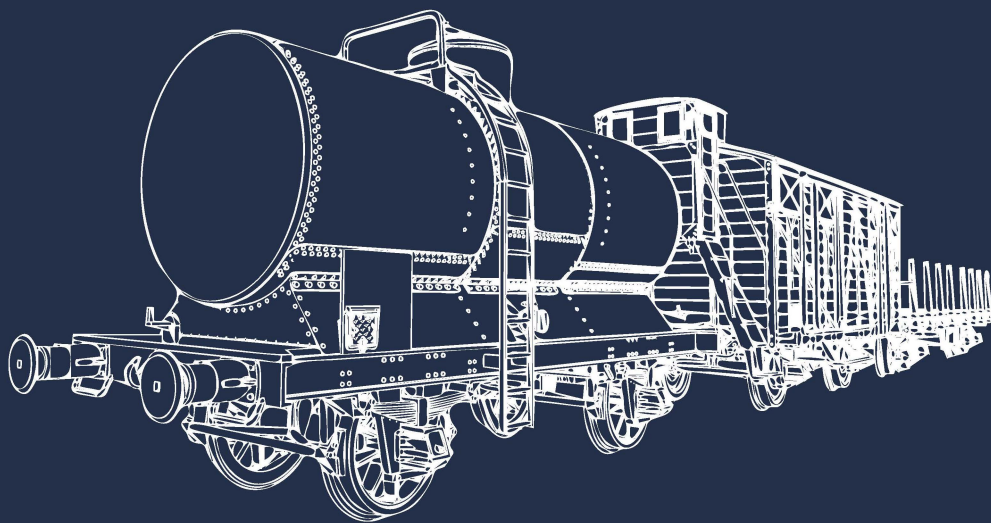


MARCHANDISES ANCIENS RÉSEAUX




REE
MODELES

Le coffret marchandises anciens réseaux



Ce coffret présente 6 wagons immatriculés dans chacun des 6 grands réseaux qui composaient la carte ferroviaire française avant la nationalisation.

Avec deux wagons unifiés OCEM, deux wagons particuliers sur châssis unifié, un TP ex-USA et un wagon régional du PLM, le coffret est représentatif de la diversité du matériel pouvant circuler entre les réseaux.

Beaucoup de modélistes hésitent à panacher les matériels des anciennes compagnies. Pourtant, la logique économique a toujours prévalu dans le transport des marchandises. Une marchandise est rendue à destination avec le même wagon, évitant tout transbordement au passage d'un réseau à un autre. En 1930, 50 000 wagons sont échangés par jour entre les réseaux. Certains, comme le Nord et le PLM, organisent des trains de retour de matériel à vide quotidiens.

Au 31 décembre 1930, les réseaux totalisent environ 515 100 wagons tous types, dont 266 600 de 20 t et plus, comme c'est le cas pour la série des unifiés OCEM. Ce sont donc en permanence 10 % du parc qui se situent ou circulent en dehors de son réseau d'origine.

En modélisme, où l'on cherche entre autres à caractériser fortement les situations, il est possible en toute vraisemblance de faire figurer sur le lieu ou sur la région représentée, jusqu'à 20% de wagons d'origine extérieure.

Ce livret raconte l'histoire des échanges inter-réseaux. Il est illustré de photographies témoignant de ces échanges, la plupart présentant du matériel régional plus ancien que les séries OCEM. Il aurait été très difficile de présenter uniquement des photos du matériel OCEM dans de telles situations, bien qu'il soit le seul quasiment disponible en modélisme.

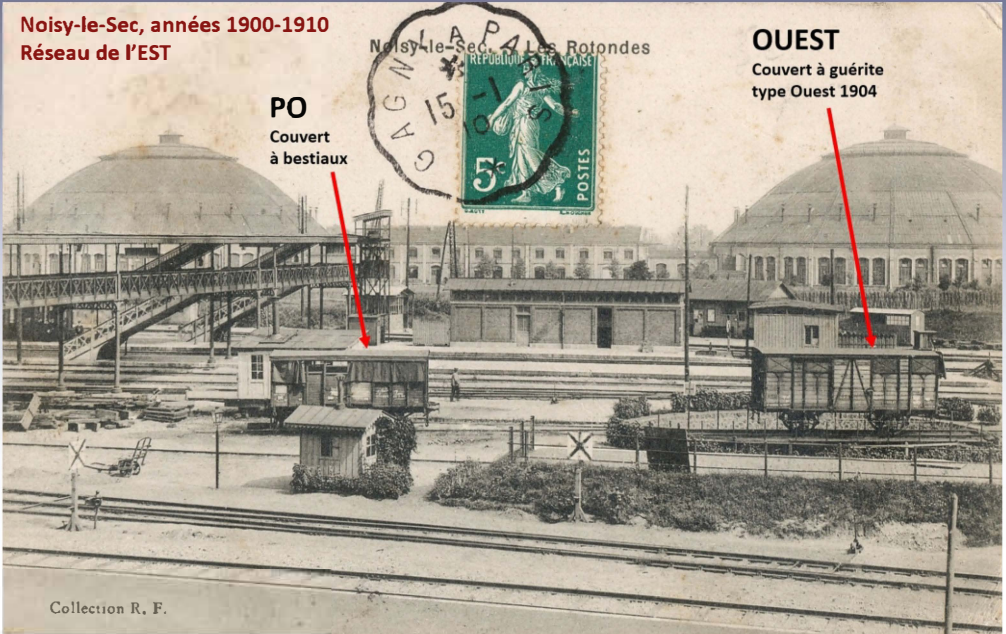
Petite histoire des échanges de matériel à marchandises entre les réseaux



Carte des six anciens réseaux vers 1935. L'épaisseur des axes indique l'importance du trafic.

Laisser continuer d'un réseau à un autre les wagons porteurs de marchandises apparaît une évidence dès l'aube du chemin de fer. Dès lors que les lignes des diverses compagnies primitives sont raccordées entre elles et desservent des régions à industries et commerces différents, on laisse les wagons rejoindre la destination finale des marchandises qu'ils transportent. C'est une nécessité commerciale.

Il faut en effet éviter à la clientèle les dépenses importantes occasionnées par le transbordement des marchandises à la gare de contact. Il faut aussi s'affranchir des retards en résultant et se prémunir des risques d'avarie aux marchandises pouvant intervenir lors des transbordements. En d'autres mots, il faut assurer un service aussi rapide et aussi sûr que possible à la clientèle du rail.



Noisy-le-Sec, réseau de l'EST, vers 1905-1910. Un couvert ancien à rideaux du PO et un couvert à guérite type 1904 de l'OUEST, moderne pour l'époque, stationnent devant les rotondes du dépôt.

collection D. Vauvillier.

La pratique a d'ailleurs précédé la règle. Il devient rapidement nécessaire de fixer comment comptabiliser les sorties et échanges pour indemniser chaque réseau de la jouissance de son matériel. Il faut aussi éviter aux réseaux les plus pauvres en matériel la tentation de retenir, plus que nécessaire, une partie des wagons envoyés par les réseaux voisins.

On constate ainsi dès l'origine du chemin de fer que l'échange de wagons entre réseaux est courant, voire quotidien et généralisé sur tout le territoire. Il intervient pour une part significative dans les mouvements de wagons. Toutefois, aucune archive ne permet à ce jour d'illustrer quantitativement la situation de ces échanges aux origines.

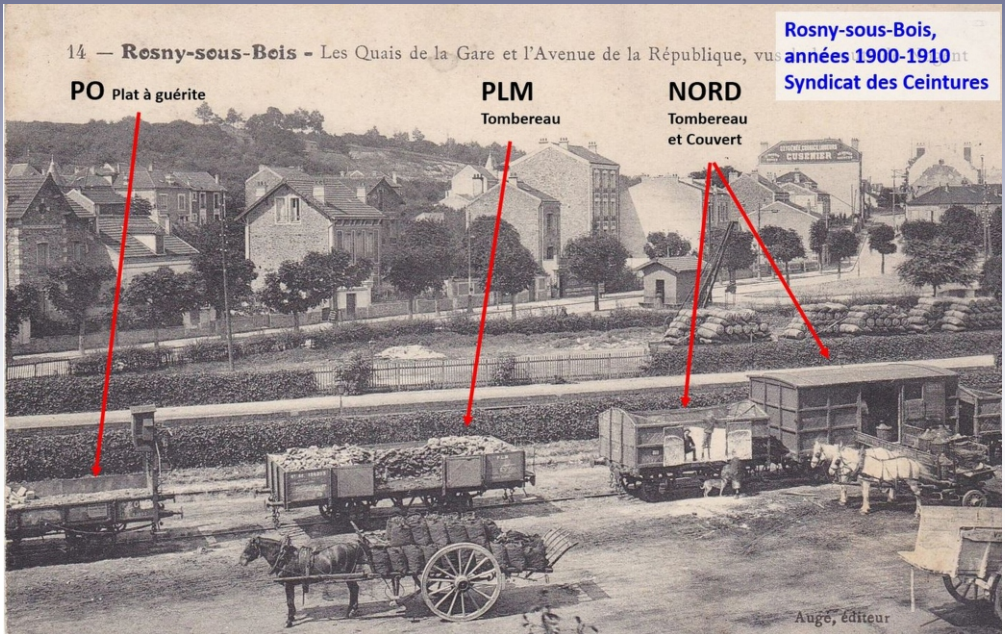
Des origines à 1914

Jusqu'à la Première Guerre mondiale les réseaux français disposent de leur matériel en toute indépendance. L'objectif de chacun d'entre eux est

d'exploiter au maximum sur ses lignes le matériel lui appartenant en propre, bien adapté aux besoins de son trafic, et de restituer à ses voisins le matériel que les courants de trafic ont conduit hors de leur réseau propriétaire.

Pour ces échanges, on décompte de façon élémentaire les wagons individuellement par des relations de réseaux deux à deux. Le véhicule d'un réseau, utilisé par un autre, donne droit à une redevance en argent, soit journalière, soit basée sur le parcours effectué. Le système demande une administration soigneuse et oblige chaque réseau à correspondre avec tous les autres, sauf exception.

Des conventions spéciales existent entre les réseaux frontaliers et les administrations étrangères. Ces réseaux sont responsables des wagons étrangers qu'ils passent aux autres réseaux français. De même les wagons français des autres réseaux sont livrés aux administrations étrangères par les réseaux frontaliers comme appartenant à leur propre réseau.



Grande Ceinture côté Est. Deux wagons Nord, un tombereau PLM et un plat PO stationnent sur la voie de débord de la gare de Rosny-sous-Bois pour des opérations de transbordement.

collection D. Vauvillier.

Chaque réseau applique ses propres procédés pour suivre cette comptabilité individuelle.

Trois procédés ont cours. L'un est basé sur des étiquettes renseignées à la gare d'entrée, collées sur le wagon, un autre consiste en la tenue de registres d'échange dans les gares faisant frontière entre deux réseaux, le dernier s'appuie sur des bulletins de parcours qui suivent le wagon et sont renseignés au fur et à mesure.

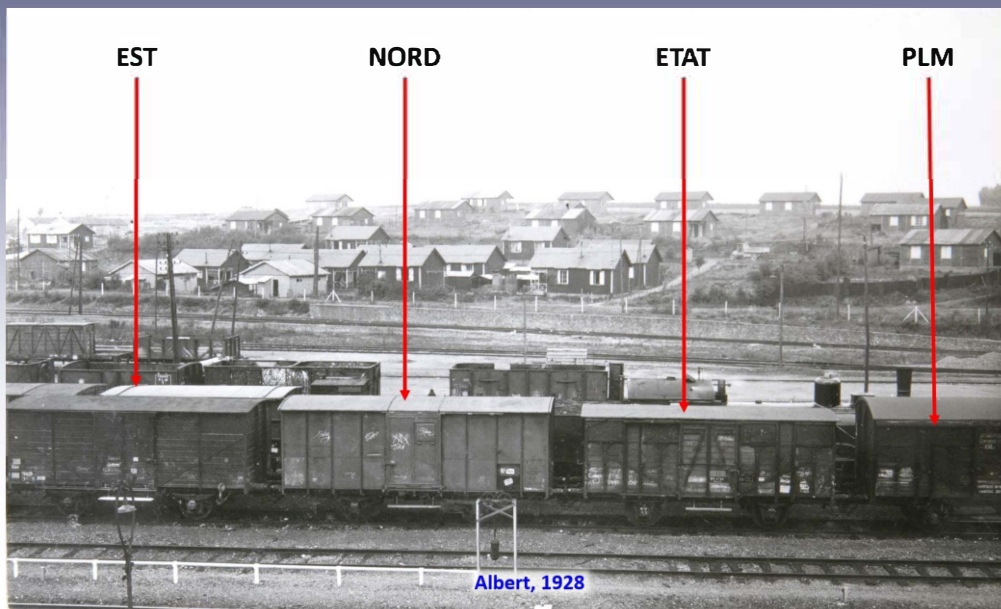
Tous ces procédés se valent et comportent les mêmes risques d'erreur et d'omission provenant de relevés de terrain inexacts, de recopies successives et de pertes de documents. Le système est faillible. Il est aussi peu efficace car il impose des indemnités et remboursements en cascade, aucune règle de mutualisation n'étant mise en place.

Les enseignements de l'exploitation de guerre

Pendant la guerre, le matériel des réseaux est considéré comme banalisé. La comptabilité d'échange est suspendue durant toute la période des hostilités.

En revanche le suivi sur le terrain des wagons semble maintenu, ne serait-ce que pour des raisons pratiques. Le matériel, très spécifique à chaque réseau, devant être réparé dans ses propres ateliers d'origine. Et comme toujours en temps de guerre, des innovations apparaissent. L'observation des photographies montre que la normalisation du schéma de pose des inscriptions sur les véhicules, commence à évoluer dès 1917 vers une mise en cartouche encadrée des informations principales, apposées à l'extrémité droite des véhicules.

Après la guerre, les réseaux s'engagent sur la voie de la mise en commun des parcs de matériel leur appartenant. La création d'un Office central des wagons est décidée en 1920 pour suivre les



Albert, 1928

En 1928, en gare d'Albert (Somme) stationnent quatre couverts appartenant à quatre réseaux différents. Les cartouches, peu visibles sont à droite.

collection GEHF.

évolutions entre les réseaux des véhicules utilisés en commun. Il s'agit de connaître avec exactitude la répartition du matériel roulant entre tous les réseaux et d'établir le compte exact des redevances d'emploi de matériel entre ces mêmes réseaux.

La mise en commun du parc et la comptabilité différentielle

L'Office Central des wagons (OV) est ainsi créé en 1920 quelques temps avant la reprise des comptes réguliers d'échanges en petite vitesse (P.V.) et un inventaire général du matériel est établi pour servir de base à la nouvelle organisation. Avec les destructions de guerre, le déclassement des séries anciennes, l'introduction massive de matériel neuf de surplus (wagons TP d'origine américaine) et de matériel allemand livré en masse du fait des conventions d'Armistice, et enfin la mise en service de matériel neuf unifié, une renumérotation de tout le parc est engagée. Elle affecte les lettres de série permettant de classer le matériel et organise

les tranches de numérotation affectées aux différents types dans les réseaux.

C'est le procédé de la fiche par véhicule existant, qui est employé pour établir les comptes de redevance d'emploi entre les réseaux. La fiche est de forme et de couleur différente par type de véhicule (couvert, tombereau, plat) et par réseau propriétaire. Chaque fiche comprend le numéro du véhicule, sa capacité et sa catégorie. Des colonnes permettent d'enregistrer les indications d'arrivée, séjour et départ à l'aide des renseignements fournis par les gares d'échange. Les fiches sont gérées au siège de l'OV à Paris. On centralise ainsi la connaissance globale pour chaque réseau de la présence des wagons propres au réseau ou appartenant à d'autres.

Le fonctionnement normal est atteint en 1921 après quelques difficultés initiales. L'office modernise et mécanise ses méthodes : appareils Roule-class (manipulation rapide) pour les fiches de wagons français et machines à perforer,

trier et tabuler pour le matériel étranger. Simultanément, les méthodes de relevé par les gares d'échange sont modifiées pour faciliter le travail de l'OV. Elles vont pourtant rester longtemps distinctes par réseaux propriétaires des wagons.

Les règles régissant les comptes d'échanges de matériel subissent à partir de 1920 d'importantes modifications. En 1930, elles sont régies par les principes suivants :

- Les wagons livrés à un réseau peuvent être utilisés par ce dernier en trafic intérieur mais sont de préférence chargés en trafic direct vers le réseau propriétaire ou incorporés vides dans un train de remise de vides à destination de ce réseau.
- Deux réseaux quelconques peuvent convenir de mouvements équilibrés d'échanges de vides pour faciliter le retour des wagons à leurs parcs respectifs.
- Des comptes entièrement distincts sont établis pour chacune des catégories de wagons : plats, tombereaux et couverts.
- Dans chaque catégorie, les wagons entrent en compte après application d'un coefficient

déterminant une valeur d'usage du wagon. Pour chacune des trois catégories et pour chaque réseau, cette valeur d'usage du véhicule moyen est une pondération par rapport à une unité-type adoptée dénommée « unité-véhicule ». La journée d'unité-véhicule est dénommée « journée-véhicule » et sert de base aux décomptes.

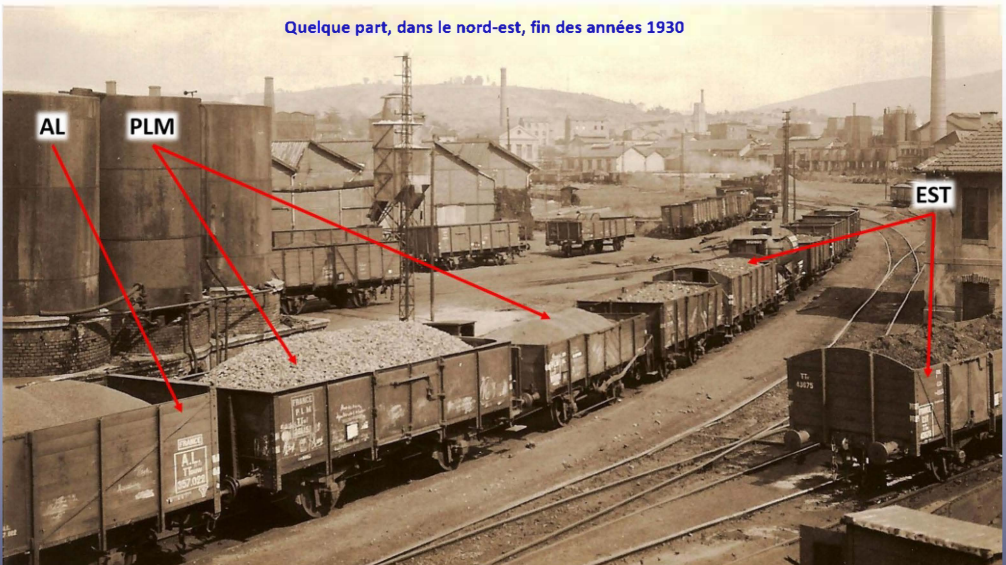
Sur le plan pratique, chaque réseau a droit, en matériel français et pour chaque catégorie de wagons, à la jouissance journalière d'un nombre d'unités-véhicules représentant sa contribution en matériel au parc commun.

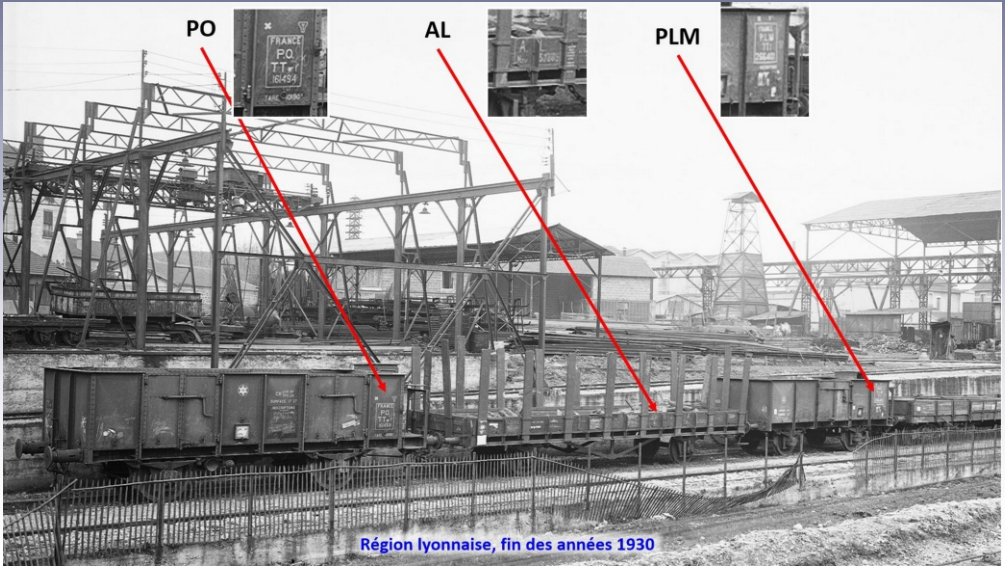
Cette part fait l'objet de pondérations complexes, notamment via des taux « saisonniers » liés aux périodes de tension dans l'emploi du matériel.

Avec la solidarité financière des réseaux, l'idée de supprimer complètement les comptes se fait jour, en prévoyant uniquement des pénalités pour la non-exécution des mesures prises par la Commission de contrôle et de surveillance de l'OV.

Fin des années 1930, un embranchement particulier présente de nombreux tombereaux, AL, PLM et EST. Sur plusieurs wagons, les cartouches des inscriptions principales sont placés à gauche, un changement intervenu à partir de 1933-34.

collection J. Willigens.





**En région lyonnaise, deux tombereaux PO et PLM encadrent un plat à rancher de l'AL.
Cliché DR, collection Bibliothèque Municipale de Lyon.**

Certains wagons spéciaux servant à des transports déterminés disposent d'un régime spécifique obligeant l'OV à suivre ces wagons de façon particulière. Ils donnent lieu à l'établissement de comptes spéciaux.

La Commission de contrôle et de surveillance est composée d'un représentant de chaque réseau. Elle est chargée de suivre l'observation des principes d'échange par les réseaux, la répartition des véhicules utilisés en commun en assurant de façon aussi équitable que possible l'équilibre entre les parts de chaque réseau et les existants en wagons français constatés sur ce réseau.

La Commission organise quotidiennement les mouvements des vides de chaque catégorie à effectuer à chaque frontière de réseau.

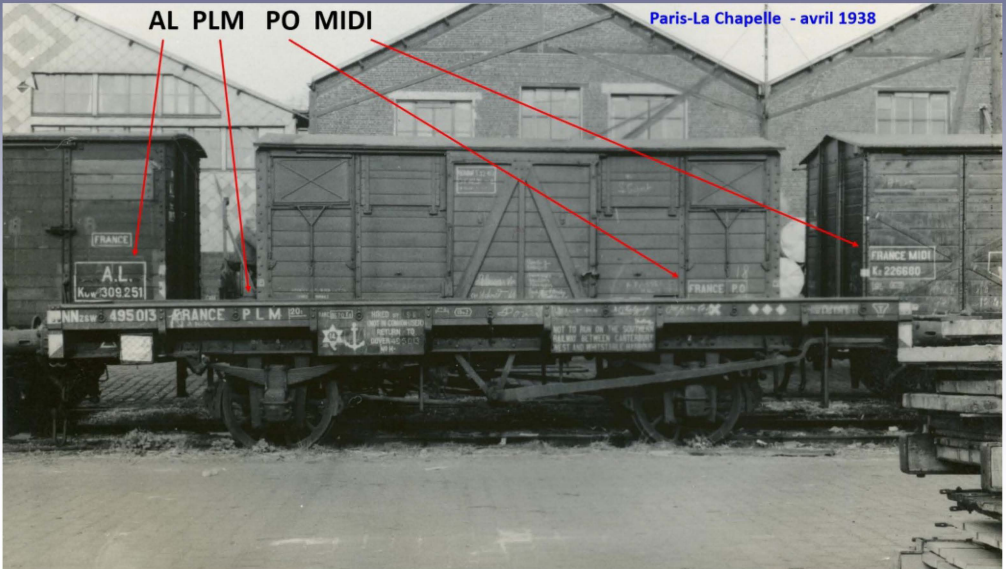
En vue de l'établissement des comptes, l'OV établit périodiquement pour chaque réseau et chaque catégorie de wagons la différence entre les totaux des apports et des existants réels en unités véhicules pour chaque journée dans une période donnée. La différence constitue le crédit ou le débit de chaque réseau en journées-véhicules pour

le compte considéré. On est ainsi passé d'une comptabilité véhicule par véhicule à une comptabilité différentielle pondérée appliquée à chacune des 3 catégories de wagons.

Des dispositions analogues sont prises pour les échanges internationaux de matériel.

Les imperfections de la remontée d'information du terrain

Tout le système repose sur les relevés effectués sur le terrain par les agents des gares d'après les indications portées sur les parois des véhicules. C'est un système fragile générant des erreurs et des omissions. Erreurs sur les numéros, les catégories, les compagnies ; mauvaises lectures, mauvaises recopies, parfois dans des conditions atmosphériques et d'éclairage défavorables. Les omissions proviennent des modifications dans la composition des trains entre le moment du relevé et le départ du train. Sa composition peut être modifiée par exemple pour cause de dépassement du tonnage remorqué autorisé sur la ligne ou de changement de type de la machine affectée.



Un cliché tout à fait exceptionnel. À La Chapelle, réseau du Nord, stationne au premier plan un plat PLM au gabarit anglais. Sur la voir parallèle, trois couverts appartenant respectivement à l'AL, le PO et le Midi complètent ce tableau inter-réseaux.

Cliché Kenneth Hunter.

Au bilan, cela induit 3 % d'erreurs. Rapportés aux 50 000 wagons échangés par jour (en 1930), cela représente 1 500 enquêtes journalières pour clarifier la situation des wagons sujets à erreur. S'en suivent des rectifications continues dans les chiffres présentés à la Commission de contrôle et de surveillance.

De ce fait, jusqu'à la nationalisation, et même au-delà avec la régionalisation du réseau SNCF, le relevé de la composition des trains sur le terrain reste une opération capitale et fragile, base de la documentation concernant le suivi du mouvement des trains et la comptabilité d'échange.

Cependant, de 1925 à 1939, les premières machines à cartes perforées viennent suppléer le traitement manuel. La mécanographie classique se développe ensuite, de 1939 jusque dans les années 1950. La radio est déployée sur le terrain. C'est, plus tard, l'informatique qui prend la relève...

Les wagons particuliers

Simplement gérés par les réseaux et exploités par leur propriétaires, ces wagons, agréés, circulent sur les réseaux sans compensation.

Daniel Vauvillier, GEHF

Sources :

- Cours supérieur d'exploitation des chemins de fer, Mouvement. Document PO, 1930.
- M. Richet, les échanges de matériel entre les réseaux, conférence au CdF du Nord, 1931.
- Cours des chemins de fer, partie V, Répartition et échanges du matériel.



Wagon couvert type unifié 1919 de l'OCEM. La teinte générale est foncée, témoignant du brun PO N°2.
Cliché DR, collection J. Willigens.

LA COULEUR DES WAGONS DU PO

Dans la première moitié du XX^e siècle, les wagons du PO sont bruns !

Les récents travaux du Groupe d'Études pour l'Histoire Ferroviaire pour la série d'ouvrage Wagons de France (en préparation) ont conduit à quelques découvertes sur la couleur des wagons de marchandises. Ces recherches à la source, aujourd'hui facilitées par les moyens informatiques et Internet, bousculent parfois les connaissances fragmentaires parvenues jusqu'à nous et entérinées par les années. C'est absolument le cas au PO.

Les travaux reposent sur les documents techniques de la compagnie et plusieurs éditions du répertoire de l'association des chemins de fer allemands. Ils sont confortés par les fiches manuscrites du spotter britannique Kenneth Hunter, témoin visuel direct d'au moins 30 wagons PO entre 1919 et 1938. Tous ces documents et témoignages, contemporains du matériel, convergent exclusivement sur des nuances de brun plus ou moins foncées, aucun n'évoque le gris. Le brun PO, appelé brun N° 2 par la compagnie, semble avoir inspiré le brun unifié du cahier de charges N° 36 modifié en 1933. La fusion en 1934 avec la compagnie du Midi n'a aucune influence sur la couleur des parcs respectifs des deux compagnies qui conservent aussi leurs inscriptions.

Il n'est certes pas totalement exclu que certains wagons puissent avoir été peints en gris et aient conservé cette couleur longtemps, c'est même une réelle possibilité pour ceux construits avant 1890.

LES ÉCHANGES DE MATÉRIEL À MARCHANDISES ENTRE LES RÉSEAUX

Cette étude a été réalisée à l'été 2022 dans l'esprit des travaux approfondis que conduisait le CHRF jusqu'alors. Des travaux fouillés et référencés faisant la synthèse des connaissances sur un sujet.

Depuis lors, en novembre 2022, le CHRF a choisi de privilégier la diversité et satisfaire dans chaque numéro de sa revue, le maximum de centres d'intérêt, privilégiant une ligne éditoriale basée sur un rubricage étendu.

Afin de conserver la liberté de produire des études poussées et inédites et préserver le caractère approfondi et scientifique des sujets proposées, une partie des auteurs a préféré prendre sa liberté et fonder une nouvelle association, le Groupe d'Études pour l'Histoire Ferroviaire (GEHF),

Ce livret reflète le travail poursuivi jusqu'à présent. Il a été réalisé par un ancien membre du CHRF ayant désormais rejoint le GEHF, mais compte des documents et des sources appartenant à chacune des associations.

Il semble naturel d'informer l'amateur de façon complète et de lui procurer les références des deux associations.



**CERCLE HISTORIQUE DU RAIL FRANÇAIS
(CHRF)**

Revue Rails d'Autrefois

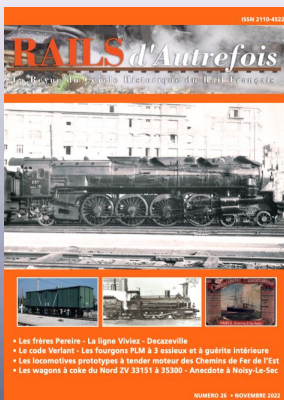
www.chrf.fr



**GROUPE D'ÉTUDES POUR L'HISTOIRE
FERROVIAIRE (GEHF)**

Revue Histoire Ferroviaire

www.gehf.fr





REE MODELES
Service commercial - SAV
46, route de Paris
77370 - NANGIS

Tél : +33(0)1.64.00.31.20
Email Commercial: info@ree-modeles.com
Email SAV : sav@ree-modeles.com

www.ree-modeles.com