



© J. Buchmann

DES WAGONS D'UN RÉSEAU À L'AUTRE

HISTOIRE DES ÉCHANGES AVANT 1937

À l'occasion de la sortie chez REE d'un coffret de wagons en HO aux couleurs des anciens réseaux, Daniel Vauvillier nous raconte l'histoire des échanges inter-réseaux. Découvrons qu'il est possible - et même recommandé - de varier les origines !

Texte : Daniel Vauvillier, GEHF



UN COFFRET ANCIENS RÉSEAUX PAR REE

Dans la série Collection, le coffret REE présente six références exclusives de wagons en HO, immatriculés à chacun des six grands réseaux qui composaient la carte ferroviaire française avant la nationalisation de 1937. Avec deux wagons unifiés OCEM, deux wagons de 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, il est le fruit d'une collaboration avec le Cercle Historique du Rail Français.





Noisy-le-Sec, réseau de l'Est, vers 1900-1910. Un couvert à rideaux ancien 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.

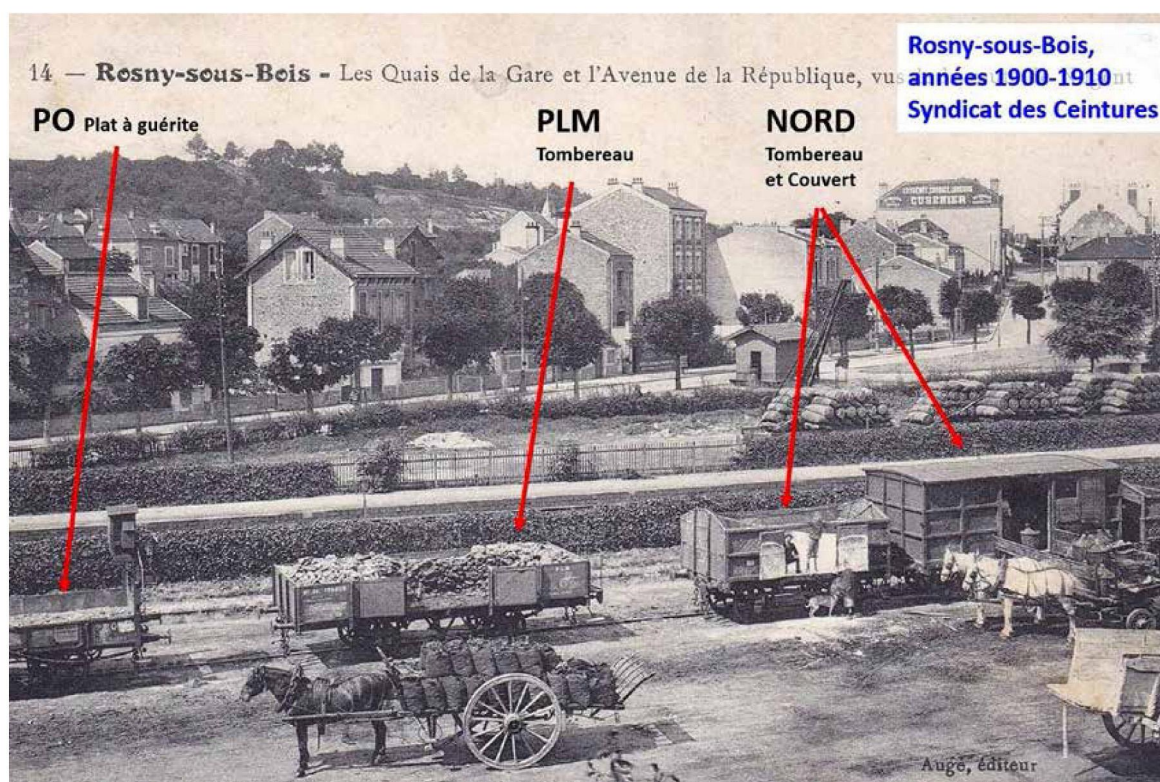
ou circulent en dehors de leur réseau d'origine. En modélisme, où l'on cherche entre autres à caractériser fortement les situations, il est possible en toute vraisemblance de faire figurer sur le lieu ou sur la région représentée, jusqu'à 20 % de wagons d'origine extérieure.

D'un réseau à l'autre, sans encombres

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

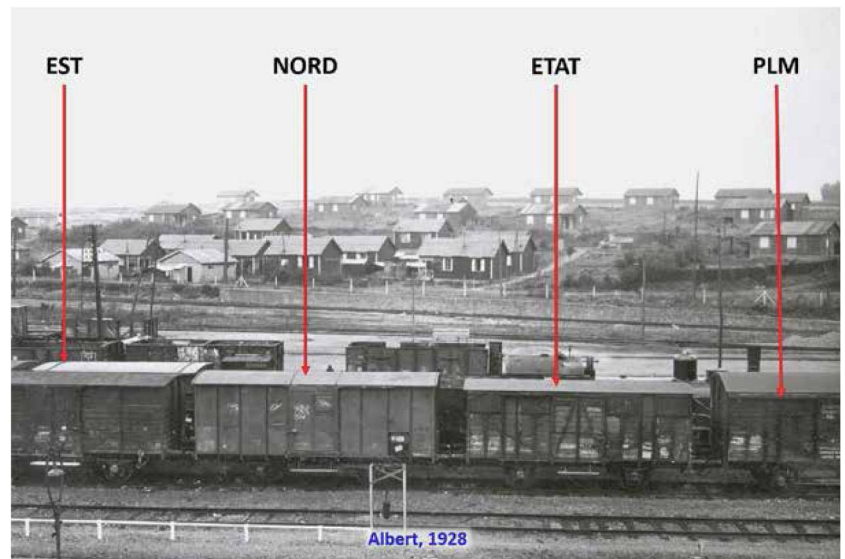
Beaucoup de modélistes hésitent à panacher les matériels des anciennes compagnies. Pourtant, la logique économique a toujours prévalu dans le transport des marchandises. Une marchandise est rendue à destination avec le wagon dans lequel elle a été chargée, évitant tout transbordement au passage d'un 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 de 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



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.

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



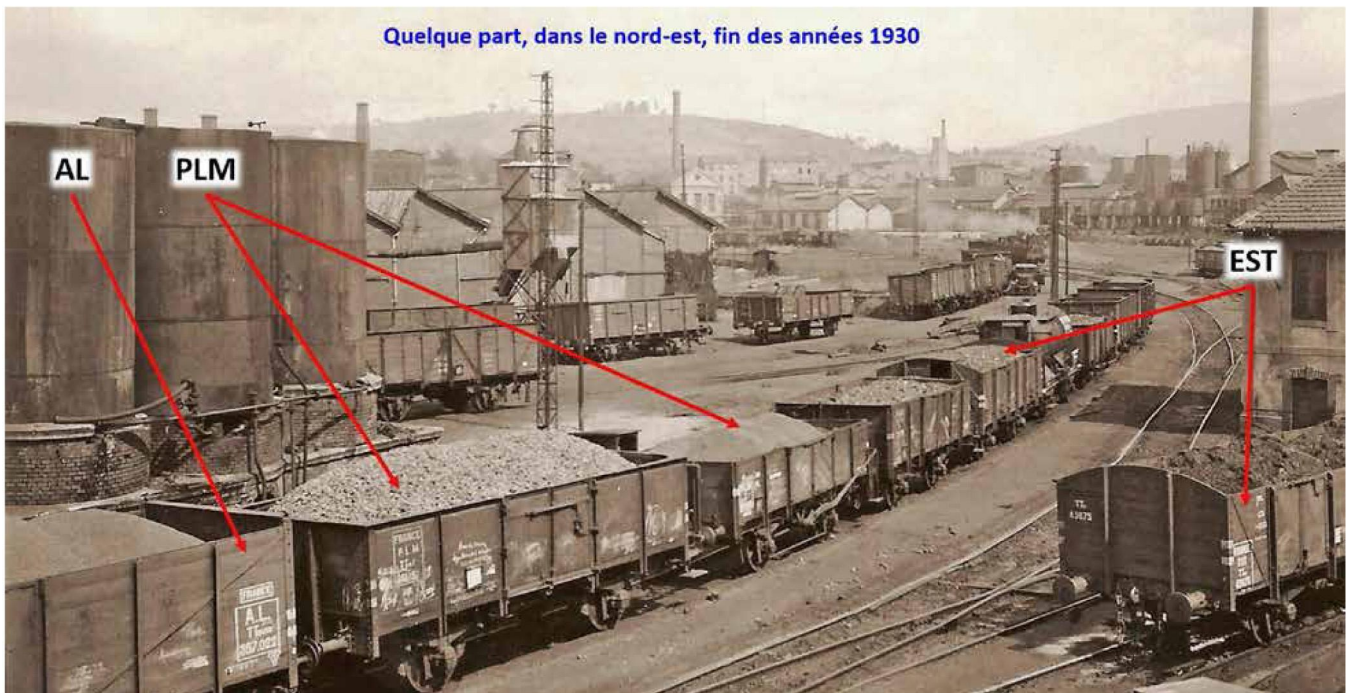
des retards en résultant et se prémunir des risques d'avarie aux marchandises pouvant intervenir lors des transbordements. En d'autres mots, il faut assurer un service aussi rapide et aussi sûr que possible à la clientèle du rail. La pratique a d'ailleurs précédé la règle. Il devient rapidement nécessaire 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 ►►

Quelque part, dans le nord-est, fin des années 1930



Fin des années 1930, un embranchement de particulier présente de nombreux tombereaux AL, PLM et Est. Sur plusieurs wagons, les cartouches des inscriptions principales sont passés de l'extrémité de droite à celle de gauche, un changement intervenu à partir de 1933-34. Collection J. Willigens.



© J. Buchmann

En modélisme comme en réalité, sur un réseau d'avant 1937, les wagons du PLM, du Nord et de l'Alsace-Lorraine se rencontrent au sein des trains.

► administration soigneuse et oblige chaque réseau à correspondre avec tous les autres, sauf exception.

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, tandis que 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 et peu efficient 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 encadré 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 de l'Office Central des wagons est décidée en 1920 pour suivre les évolutions entre les réseaux des véhicules utilisés en commun.

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 (PV). 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



© J. Buchmann

La rencontre des tombereaux OCEM du Midi, du Paris-Orléans et du Paris-Lyon-Méditerranée fait varier les livrées.

les tranches de numérotation attribuées 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. 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. Les remboursements ne se font que sur les différences. Des dispositions analogues sont prises pour les échanges internationaux de matériel. Les wagons de particuliers sont simplement gérés par les réseaux et exploités par leurs propriétaires, ces wagons, agréés, circulent sur les réseaux sans compensation.

Les imperfections de la remontée d'information du terrain

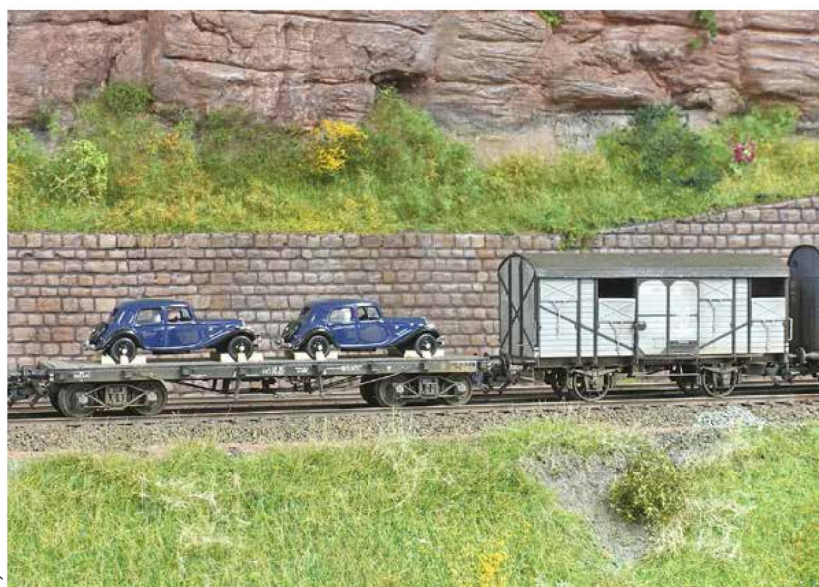
Tout le système repose sur les relevés effectués sur le terrain par les agents des gares d'après les indications portées sur les parois des véhicules. C'est un système fragile générant des erreurs et des omissions. Erreurs sur les numéros,

les catégories, les compagnies ; mauvaises lectures, mauvaises recopies, parfois dans des conditions atmosphériques et d'éclairage défavorable. Les omissions proviennent des modifications dans la composition des trains entre le moment du relevé et le départ du train. 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 compatibilité d'échange. Cependant, de 1925 à 1939, les premières machines à cartes perforées

viennent suppléer le traitement manuel. La mécanographie classique se développe ensuite, à partir de 1939, puis la radio est déployée sur le terrain. Et se sera, plus tard, l'informatique qui prendra la relève... ■

Sources

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



Ce plat de type TP immatriculé au réseau Est est attelé à un couvert typique du PLM.



POUR EN SAVOIR PLUS SUR L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER

Des origines aux débuts de la nationalisation

À l'heure où nous mettons sous presse, le **Cercle Historique du Rail Français (CHRF)**, qui a assuré le partenariat du coffret **Marchandises anciens réseaux avec REE**, vient d'opérer un changement de philosophie et modifie ses activités et la ligne éditoriale de sa revue *Rail d'Autrefois*. Nous avons été informés qu'une très grande partie des auteurs et contributeurs de cette excellente revue ne se retrouvent pas dans le changement d'orientation pris par la nouvelle équipe dirigeante. Ce groupe d'auteurs et contributeurs a fait connaître à RailExpo 2022 à Dreux qu'ils préfèrent fonder une nouvelle association pour perpétuer l'esprit de leurs travaux et études. Ils proposent une nouvelle revue semestrielle. C'est ainsi qu'est né le **Groupe d'Études pour l'Histoire**

Ferroviaire (GEHF) qui s'apprête à publier la revue **Histoire Ferroviaire**, qui va continuer la publication d'études historiques et techniques solidement étayées et illustrées.

Toute information complémentaire est à demander aux associations :

Cercle Historique du Rail Français : railsdautrefois@gmail.com

Groupe d'Études pour l'Histoire Ferroviaire : groupe.etudes.hf@gmail.com

