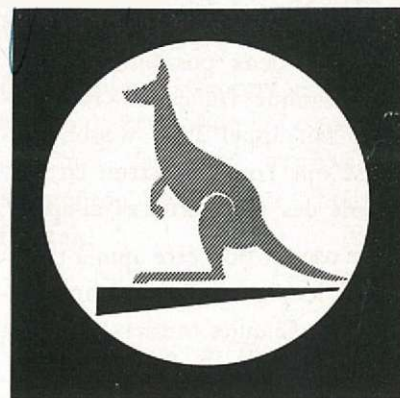


Quand les camions montent en train...



Dans notre numéro précédent nous avons inséré en dernière minute la photo d'un transport d'essai de semi-remorques routières de Paris à Rotterdam, par la nouvelle technique « Kangourou ».

Bien que le problème n'intéresse jusqu'à présent notre réseau que pour le transit, il est à prévoir que la participation active de l'économie belge au transport de camions par chemin de fer n'est qu'une question de temps.

Nous nous faisons un plaisir de reproduire en le résumant quelque peu un article publié par l'organe Spoor-Nieuws-Dienst des chemins de fer néerlandais, à propos de cette intéressante évolution.

GENERALITES.

Dès avant la deuxième guerre mondiale, les chemins de fer recherchaient déjà comment assurer le transport de porte à porte des marchandises.

Dès après la guerre la tendance a

évolué nettement vers le transport par fer de véhicules routiers complets. Les chemins de fer américains ont été les pionniers de cette évolution. Le problème se présentait cependant sous un aspect plus complexe en Europe qu'aux U.S.A. C'est ainsi que le gabarit européen est plus réduit que celui des chemins de fer américains. Alors que ces derniers pouvaient se contenter d'un wagon plat et de matériel routier normaux, on se trouvait en Europe, devant l'alternative suivante :

- ou bien spécialiser le matériel ferroviaire dans le cas d'une utilisation de matériel routier normal;
- ou bien spécialiser le matériel routier dans le cas d'une utilisation de matériel ferroviaire normal;
- étant entendu que la forme d'exploitation (collaboration ou non avec le transport par route) exerce également une grande in-



La remorque « Kangourou » prend place sur le wagon (photo Van Gend & Loos).

fluence lorsqu'il s'agit de choisir entre ces deux possibilités.

La technique française « Kangourou » fait appel à un wagon spécialisé que l'on a construit en s'inspirant des trois critères ci-après :

— le wagon doit être apte à transporter le plus grand nombre possible de véhicules routiers existants;

— les adaptations qu'il serait éventuellement nécessaire d'apporter au véhicule routier, doivent être aussi minimales que possible;

— il a été tenu compte de l'évolution de la composition du parc routier vers un type déterminé (à savoir la semi-remorque).

La combinaison des transports routier et ferroviaire réunit les avantages des deux modes de transport. Sur les grandes distances les véhicules routiers sont acheminés par trains entiers. Ils conservent cependant toute leur mobilité pour les trajets routiers terminaux.

LA TECHNIQUE.

Le matériel ferroviaire :

Le wagon Kangourou comporte entre les longerons deux rails longitudinaux de guidage formant pont-levis; ces rails peuvent prendre deux positions :

— position haute afin de permettre la circulation des semi-remorques d'un wagon à l'autre;

— position basse abaissant la semi-remorque pendant le trajet ferroviaire afin de l'inscrire dans le gabarit.

Ces positions sont indiquées schématiquement à la figure 1.

Le chargement et le déchargement des semi-remorques sont opérés par un tracteur approprié, desservi par du personnel spécialisé.

L'accès au premier wagon à charge est réalisé par l'intermédiaire d'une



Convoi « Kangourou » prêt au départ (photo S.N.C.F.).

rampe mobile qui, tout comme le tracteur, appartient au chemin de fer.

Le matériel routier.

A l'exception de trois adaptations sur lesquelles nous reviendrons par après, tous les types normaux de semi-remorques peuvent être transportés, à condition qu'ils aient :

— des pneus jumelés et un écartement normal d'axe en axe des jantes;

— un attelage selon les normes S.A.E.;

— des pneus de type standard;

— des dimensions telles qu'elles n'empiètent pas sur le gabarit.

Les trois adaptations auxquelles nous avons fait allusion sont (voir figure 2) :

1. A l'avant de la semi-remorque, placement d'un dispositif auxiliaire d'attelage à rotule, nécessaire à l'accouplement au tracteur de manœuvre.



L'emblème du « Kangourou ».

2. Remplacement des entretoises des roues à pneus jumelés par des entretoises à profil spécial permettant la circulation sur les rails de guidage et de centrage équipant le pont-levis du wagon.
3. Un dispositif simple permettant d'escamoter les plaques sur lesquelles sont fixés les feux arrière, les feux stop et les signes distinctifs.

Le service.

Le service susceptible de répondre aux exigences de vitesse et de régularité imposées a été conçu par les administrations ferroviaires intéressées.

Il prévoit que les chemins de fer effectuent le transport la nuit, tandis que les heures de jour sont réservées aux trajets routiers terminaux.¹

Les chemins de fer considèrent la nouvelle formule comme un service au transport routier.

Celui-ci conserve la responsabilité du transport de porte à porte, ainsi que le contact commercial avec la clientèle.

EVOLUTION DU TRAFIC EN FRANCE.

Le graphique ci-contre donne un aperçu de l'évolution des transports effectués selon la technique Kangourou, en service intérieur français.

¹ N.D.L.R. Dans un film présenté à Bruxelles par la SNCF, le train « Kangourou » comportait une voiture-couchettes pour les « routiers ». Dans cette hypothèse, le chauffeur accompagnait son véhicule tout en étant « hors service ». D'autres types d'organisation peuvent être envisagés où la remorque voyage non accompagnée.

