



DES REMORQUES ROUTIERES QUI PRENNENT LE TRAIN



Wagon Kangourou.

Wagon poche.

Deux termes courants en gare de Bruxelles-Ouest. Deux termes que nos lecteurs connaissent déjà et qui prennent une importance croissante dans les milieux de transport.

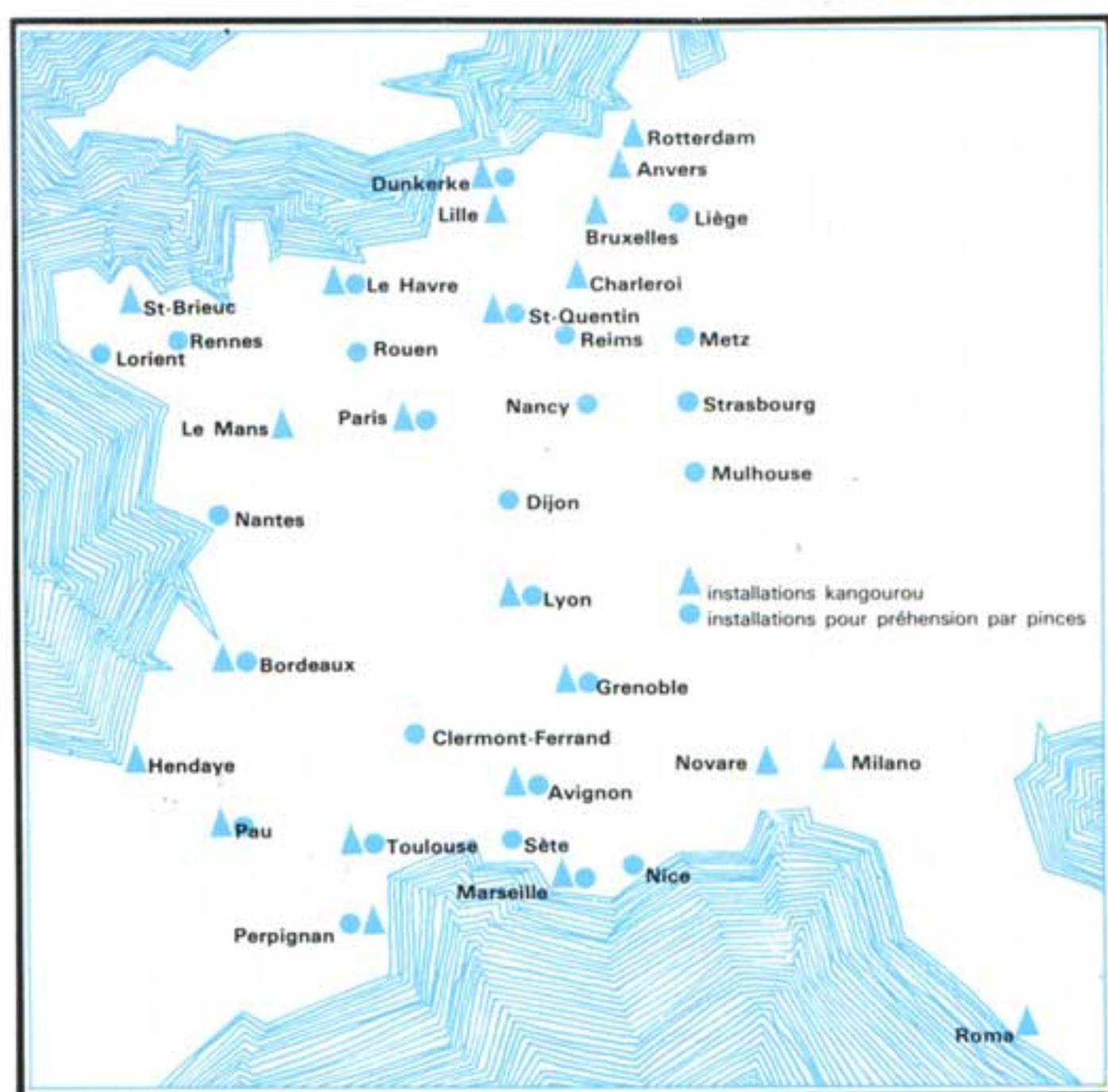
Le transport combiné a vu le jour pendant la dernière guerre. En un peu plus de vingt ans, la technique s'est développée, apportant toujours de nouveaux avantages. Qu'il s'agisse de remorques construites spécialement pour être chargées sur des wagons plats, tout en respectant le gabarit ferroviaire international; que l'on charge sur wagons plats des caisses de semi-remorques à bogie amovible; que l'on utilise — et nous touchons là les procédés en vigueur pour la Belgique — des wagons kangourou ou „poche”, les routiers disposent d'un système de transport sur grandes distances à tous égards avantageux.

En effet, le transport combiné rail-route, organisé par la société T.R.W., est une solution au problème des déplacements rapides à grande distance, d'autant plus intéressant qu'il préserve le service „porte-à-porte” qui, lui, caractérise le transport routier. Il laisse aux transporteurs toute leur autonomie en les dégageant de tout souci sur les longs parcours. Le trafic s'est à ce point développé qu'à l'heure actuelle, des trains complets chargés de semi-remorques circulent chaque jour sur de grandes relations internationales. Dans le numéro de septembre 1970, Informations S.N.C.B. a dévoilé chaque face du transport combiné, tant au point de vue technique qu'en ce qui concerne les aspects commerciaux. Nos lecteurs peuvent se reporter à cette relation détaillée.





Si aujourd'hui, nous revenons sur le problème, c'est pour faire le point sur l'évolution technique et voir comment, le long des grandes lignes internationales, le trafic a pris l'extension qu'on pouvait prévoir voilà quelques années. En plus de Bruxelles-Ouest et Anvers-Schijnpoort, T.R.W. a établi des centres de manutention à Charleroi Sud quais et Liège-Bressoux, au terminal containers récemment mis en service.



A Charleroi, les installations de chargement sont conformes à ce qu'on connaissait jusqu'à présent: rampe d'accès, tracteur spécial... A Bressoux, le chargement est opéré au moyen du portique équipé de bras et pinces; cette fois, donc, les semi-remorques sont chargées verticalement. Les pinces s'introduisent dans les espaces ménagés pour la circonstance et le portique soulève les véhicules de 30 à 35 tonnes, pour les déposer sur des wagons kangourou ou „poche". Ces derniers sont plus particulièrement adaptés à cette technique de chargement; les différents réseaux de chemin de fer intéressés et les firmes exploitantes se sont d'ailleurs mis d'accord pour en faire construire un lot que l'on mettra en service dans un avenir proche.

Les nouvelles installations du terminal ferroviaire d'Anvers sont telles qu'on puisse également opérer le chargement des remorques sur wagons „poche". Bien sûr, les véhicules destinés au chargement par pinces doivent être équipés de quatre plages légèrement renforcées pour recevoir les becs de pinces. Les renforcements doivent en fait être situés dans les zones de fixation des essieux routiers et des béquilles pour lesquelles se transmettent des efforts comparables à ceux relevés en position de parage.

Nous imprimons ci-dessous les horaires de circulation sur les grandes relations internationales ainsi qu'une carte schématique des principaux centres spécialement équipés selon l'un ou l'autre mode de chargement.

Les heures que nous donnons correspondent:

- pour le départ, à la limite de remise des remorques,
- pour l'arrivée, à l'heure à laquelle les remorques déchargées sont mises à la disposition des destinataires.

Notons que T.R.W. souhaite être averti des demandes de transport la veille du départ.

Notons encore, dans l'horaire 1: l'heure de départ à Paris-la-Chapelle est fixée à 16h30 au lieu de 19 heures le samedi.

Dans l'horaire 2: le lundi, les heures d'arrivée sont fixées comme suit:

Hendaye:	8.30
Pau:	7.00
Perpignan:	7.00
Toulouse:	7.00

	jour	départ		jour	arrivée
Anvers	A	18.00			
Bruxelles	A	18.30			
Charleroi	A	18.30			
Liège	A	18.30	Paris-la-Chapelle	B	6.30
Paris-la-Chapelle	A	19.00	Anvers	B	7.30
			Bruxelles	B	7.30
			Charleroi	B	7.30
			Liège	B	7.30
			Rotterdam	B	8.00
Anvers	A	18.00			
Bruxelles	A	18.30			
Charleroi	A	18.30			
Liège	A	18.30	Avignon	C	7.00
			Bordeaux	C	6.30
			Grenoble	C	8.00
			Hendaye	C	11.00
			Lyon	C	6.30
			Marseille	C	7.30
			Pau	C	9.30
			Perpignan	C	11.30
			Toulouse	C	7.45
			Novare	C	8.00
			Milan	C	9.00
Avignon	A	20.00			
Bordeaux	A	21.00			
Grenoble	A	18.30			
Hendaye	A	19.00			
Lyon	A	20.15			
Marseille	A	18.45			
Pau	A	18.00			
Perpignan	A	19.30			
Toulouse	A	20.30			
Novare	A	20.45			
Milan	A	20.15	Anvers	C	7.30
			Bruxelles	C	7.30
			Charleroi	C	7.30
			Liège	C	7.30
			Rotterdam	C	8.00

De la même manière, l'heure de départ est fixée exceptionnellement, le samedi à

Bordeaux :	20.00
Lyon :	15.00
Marseille :	16.30
Toulouse :	19.30
Novare :	12.45
Milan :	12.45



	jour	départ		jour	arrivée
Anvers	A	18.00			
Bruxelles	A	18.30			
Charleroi	A	18.30			
Liège	A	18.30	Novare	C	8.00
			Milan	C	9.00
			Rome	D	8.00
Novare	B	20.45			
Milan	B	20.15			
Rome	A	20.00	Anvers	D	7.30
			Bruxelles	D	7.30
			Charleroi	D	7.30
			Liège	D	7.30
			Rotterdam	D	8.00

Nombre de remorques transportées par an. Les chiffres parlent clairement; sans commentaire.

