

# Le transcontainer et le chemin de fer

Dans notre numéro précédent, nous avons signalé l'arrivée au port d'Anvers d'un navire américain qui a été spécialement aménagé en vue du transport maritime de transcontainers. Le transport par terre de ces transcontainers intéresse grandement les chemins de fer.

L'union des chemins de fer européens suit cette évolution de près et des commissions internationales étudient et préparent des solutions afin d'assurer le transport par chemin de fer des transcontainers dans les meilleures conditions. Les objectifs les plus importants dans ce domaine sont :

- le transport rapide ;
- la prévention des chocs et avaries ;
- la mise à disposition de wagons appropriés ;
- la mise à disposition d'installations appropriées dans les centres européens importants en vue de faciliter les opérations terminales et la remise à domicile ;
- bref, une collaboration pressée, sur le plan inter-



national, avec les expéditeurs et les destinataires, en vue d'offrir le « service » le meilleur.

La S.N.C.B. également suit avec grande attention et beaucoup d'intérêt l'évolution de la containerisation du transport des marchandises, tant au point de vue technique que tarifaire.

\* \* \*

Ces derniers mois, de nombreux transcontainers ont déjà été acheminés par rail au départ d'Anvers vers l'étranger.

Il s'est avéré que ces transports ferroviaires ont donné entière satisfaction.

Il convient toutefois de donner encore quelques directives à notre honorable clientèle.

1. Les transcontainers doivent être chargés sur wagons plats à 2 essieux, du type U.I.C., longueur de la caisse 12,50 m, de la série nos 7727685 à 7728464. Ces wagons conviennent le mieux pour le transport de transcontainers, parce que leur plancher est relativement bas (1,238m au-dessus du plan des rails) et qu'ils sont équipés de tampons de choc à grande puissance d'absorption.

La charge maximale autorisée sur ces wagons est de :

en régime de transport normal

A	B	C
19,5 t	27,5 t	27,5 t

en régime de transport S

A	B	C
19,5 t	23,5 t	23,5 t

En règle générale, le chargement ne peut donc dépasser 23,5 t.

Suivant le poids brut des transcontainers et compte tenu de leur longueur, le chargement se composera de : 1 ou 2 containers de 20 t, ou 1 container de 30 t ou de 40 t.

2. Le chargement doit être tel que l'axe longitudinal du transcontainer coïncide avec l'axe longitudinal du wagon (donc au milieu). Les transcontainers seront calés des deux côtés, de manière à éviter le déplacement latéral sur le plancher du wagon. Un glissement dans le sens longitudinal au cours du transport est admissible, dans certaines limites.

Pour caler ces wagons, on ne peut utiliser ni chaînes, ni cordes. Les ranchers et les hausses du wagon doivent être placés en position normale.

Les chargements sont vérifiés chez l'expéditeur, avant le départ, par un délégué compétent du service du matériel des chemins de fer belges.

3. Les chargements sont considérés comme « marchandises fragiles » et traités

comme tels. C'est pourquoi les étiquettes réglementaire doivent y être apposées.

Ces envois sont d'ailleurs soumis à un contrôle spécial pendant leur transport.

4. L'attention des clients est en outre attirée sur la célérité du transport des transcontainers. Quelques exemples l'illustreront.

Les wagons, accompagnés des documents de transport requis, présentés au transport à Anvers B.E. avant 17 heures le jour 1, parviennent normalement à destination au jour et heure repris dans le tableau de bas de page.

5. Il y a, dans certains centres étrangers importants, des gares de marchandises qui sont équipées dès à présent de grues électriques d'une capacité de levage de 15, 20, 25 et même 30 tonnes.

Ces engins sont à la disposition des clients (vos correspondants) pour le transbordement des transcontainers du wagon sur véhicule routier et vice versa. Les chemins de fer belges sont tout disposés à rechercher, en collaboration avec les expéditeurs, leurs correspondants étrangers et les réseaux étrangers, une solution rationnelle aux problèmes que pose l'organisation du transbordement et des transports routiers terminaux à destination.

Signalons en passant qu'il existe des grues appropriées entre autres à Bâle, Berne, Chiasso, Zürich, Hambourg, Stuttgart et Munich.

Il suffira aux expéditeurs de nous signaler les centres qui les intéressent, pour que nous puissions examiner le cas avec nos collègues des autres réseaux.

6. Les transcontainers à dimensions I.S.O., c.-à-d. dont la largeur et la hauteur sont de 8 pieds (± 2,44 m) ne présentent aucune difficulté pour le chargement

et le transport par chemin de fer. En cas de chargement de transcontainers ayant une hauteur de 8' 6" (± 2,59 m) et de 8' 6" + bord inférieur faisant saillie (± 2,59 + 0,07 = 2,66 m), on doit surtout veiller à ce que le chargement du wagon ne dépasse pas le gabarit de chargement autorisé. Ce gabarit de chargement diffère de pays à pays et est le plus réduit sur le réseau français. Exemple : Les transcontainers ayant une hauteur de 8' 6", chargés sur les wagons du type U.I.C. mentionnés ci-dessus ne peuvent être admis sur le réseau français comme un « transport normal ». Sur d'autres réseaux voisins, les mêmes transcontainers sont parfaitement transportables « sans dépasser le gabarit de chargement ».

Les chemins de fer européens n'ont évidemment pas négligé les problèmes tarifaires relatifs aux transports en containers intercontinentaux.

Pendant une période d'expérimentation de plusieurs mois, ils ont recueilli des informations précieuses qui permettront d'offrir à la clientèle des services irréprochables, à des conditions qui peuvent se comparer avantageusement à celles qui sont pratiquées par les moyens concurrents.

Dans un délai très rapproché, les chemins de fer seront en mesure de proposer aux expéditeurs une tarification qui répond aux caractéristiques particulières du trafic en « transcontainers ».

Pour tous autres renseignements concernant le transport de transcontainers, notre service « Manutention et transport de marchandises » se tient toujours à votre entière disposition.

Adresse : rue de Louvain, 17, à Bruxelles 1. Tél. : 02/13.18.70, extension 3153.

Zürich (HB)	à 7 h	le jour 3,	via Montzen ou Sterpenich-Basel
Chiasso	à 11 h	le jour 3,	via Montzen
Chiasso	à 13 h	le jour 3,	via Sterpenich
Bern (HB)	à 6 h	le jour 3,	via Montzen ou Sterpenich-Basel
Bâle (SNCF)	à 16 h	le jour 2,	via Sterpenich
Basel (Bad)	à 16 h	le jour 2,	via Montzen
Basel (SBB)	à 23 h	le jour 2,	via Montzen
Basel (SBB)	à 17 h	le jour 2,	via Sterpenich
Nürnberg	à 19 h	le jour 2,	via Montzen
München	à 23 h	le jour 2,	via Montzen
Berlin Grunewald	à 24 h	le jour 3,	via Montzen-Helmstedt
Hamburg (Hbf)	à 3 h	le jour 3,	via Montzen
Stuttgart	à 2 h	le jour 3,	via Montzen
Frankfurt	à 1 h	le jour 3,	via Montzen
Essen (Allemagne)	à 18 h	le jour 2,	via Montzen
Milano (Farini)	à 6 h	le jour 4,	via Montzen ou Sterpenich.