

# ALGECO

## chaque produit

Faut-il encore en convaincre les usagers? Le chemin de fer peut vraiment tout transporter: l'adaptation du matériel aux besoins nouveaux en a fait un transporteur hautement spécialisé. Les possibilités nées de cette „mise à jour“ dépassent de loin ce que le grand public peut imaginer. Une récente exposition organisée en gare de Bruxelles-Midi en a donné la preuve.

La société Algeco Belgique présentait là 8 des 300 types de wagons citernes mis en location dans toute l'Europe par le groupe Algeco-V.T.G. Cette opération d'information visait autant le grand public (la presse quotidienne y a fait écho) que les spécialistes, expéditeurs comme personnel des chemins de fer. Aux uns et aux autres, Algeco expliqua comment le constructeur avait suivi les processus de modernisation et d'adaptation à l'économie moderne.

Pour le public, d'abord, il s'agissait en général d'une découverte. On peut voir passer mille camions-citernes sur les routes sans pour autant imaginer que de nombreux wagons-citernes établissent aussi des liaisons quotidiennes entre entreprises... Des wagons dont la capacité égale trois à quatre fois celle des camions (question de charge maximale autorisée).

L'homme moyen n'imagine pas davantage (et cela pour le camion comme pour le wagon) quelles mesures de sécurité ont été imaginées afin de protéger la biosphère autant que les chargements.

*N.D.L.R.*

*A cet égard — et on peut l'affirmer sans craindre l'erreur — le chemin de fer s'avère être le mode de transport le plus sûr. C'est que l'acheminement se fait en site propre et selon des normes de sécurité extrêmement sévères. La route, elle, est fréquentée par n'importe qui. Le chauffeur de poids lourd peut à tout instant être mis en difficulté par un conducteur imprudent; il mettra à rétablir la situation toute sa compétence, mais, parfois, l'événement dépasse l'homme et tourne au tragique.*

Sécurité, donc, mais aussi possibilité accrue, grâce aux recherches et aux investissements actuels, de couvrir toujours mieux les besoins du marché des transports, quel que soit le produit.

Pour les spécialistes, ce dernier point revêt une grande importance, particulièrement en ce qui concerne le transport de produits chimiques. L'acide sulfurique, le chlore, le phosphore, la soude caustique ne se transportent pas n'importe comment. Tel produit „attaquera“ la citerne, tel autre dégagera des vapeurs très nocives... Leur translation d'un point à l'autre nécessite une étude sérieuse et un matériel de haute qualité.

Aujourd'hui, grâce à la formule de location, chaque produit — ou presque — a son wagon. Expliquons-nous. Les études de conception ne vont pas sans un investissement lourd: la matière grise se paie cher. En étudiant le problème une fois pour toutes et en construisant des séries complètes sur un même modèle, séries qu'il propose en location sur une grande échelle, le constructeur a pu amortir les frais d'étude et réduire considérablement le prix de revient d'un véhicule, ce que, sans doute, les réseaux n'auraient pu faire dans la même mesure, étant, pour leur part, nettement plus limités sur le plan géographique.

Les expéditeurs européens disposent donc aujourd'hui d'un parc de wagons citernes très diversifié, où ils peuvent choisir, en fonction des caractéristiques de leurs propres produits (phase, pression, tensions et températures critiques...) les véhicules qui conviendront parfaitement. Pour le chlore, par exemple (wagon type 6869), les risques in-

### TYPE 6991

— pulvérulents légers comme le polystyrène  
— également produits alimentaires granuleux (maïs, féculents)  
Densité des produits admis: 0,35 à 0,55/m<sup>3</sup>

Plusieurs capacités possibles: 100, 80, 63 et 52 m<sup>3</sup>.

*Le 100 m<sup>3</sup>.*

Ce wagon se compose de deux compartiments de 50 m<sup>3</sup> équipés chacun de 3 cônes de déchargement sous la cuve. Cela permet éventuellement le transport simultané de deux produits différents.

Wagon à bogies, long de 18,74 m, il peut transporter, en catégorie C (réseau belge, par exemple) 52,6 tonnes de marchandises. Il est admis au régime S (100 km/h) en Allemagne moyennant un chargement identique.

La vidange se fait pneumatiquement, à une pression de 2,5 kg/cm<sup>2</sup>.

### TYPE 9088

Essence - diesel

Wagon de 88 m<sup>3</sup>, d'une longueur de 15,70 m, admis en catégorie C à un chargement de 59 tonnes.

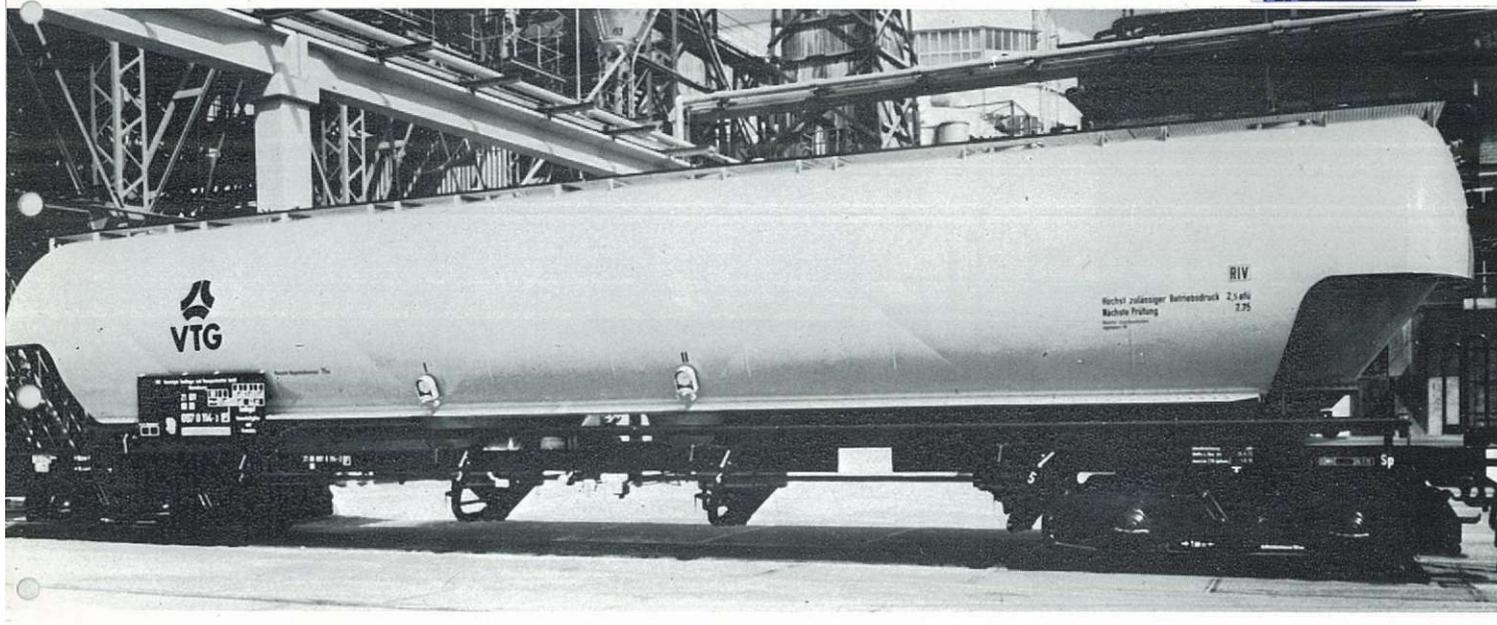
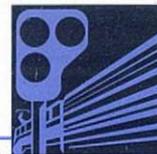
On le remplit par un trou d'homme situé au milieu de la citerne en son sommet. Pour le déchargement, la vanne de fond est couplée avec un clapet qui permet la mise à pression atmosphérique (pour éviter l'écrasement).

hérents au transport ont été pratiquement réduits à zéro: aucun orifice n'est situé sous le niveau du liquide, l'étanchéité est parfaite (éprouvée à une pression de 19 atmosphères)...

Pour le transporteur — et particulièrement pour ceux qui sont préposés au chargement ou au déchargement — le progrès vient également à point. Chaque découverte, chaque recherche, chaque perfectionnement technique conduisent à une simplification du travail et à l'élaboration d'équipements toujours plus fiables. Sur un wagon destiné au transport d'essence, par exemple, on a couplé avec la vanne de vidange un clapet placé au sommet de la citerne qui permet de porter l'intérieur à la pression atmosphérique pendant le déchargement. Ce perfectionnement peut paraître ridicule au non-initié; il offre cependant une garantie importante au transporteur: la wagon ne court aucun risque d'écrasement, un risque qui existait auparavant si le manutentionnaire omettait d'ouvrir la citerne au sommet.

Répetons-le, Algeco a trouvé pour chaque visiteur les argu-

# chimique a son wagon



ments qui convenaient. Et les wagons exposés à Bruxelles-Midi étaient parmi les plus récents et les mieux équipés de notre époque.

La société Algeco Paris est née en France, essayant très vite dans les pays européens. En 1964, en collaboration avec Eurolease, Gecifer ainsi que Brugeoise et Nivelles — entre autres — elle constitue une société anonyme du même nom établie à Bruxelles.

Quand la société allemande V.T.G. prend une participation importante dans Algeco Paris, en 1966, un groupe très puissant voit le jour. Puissant parce qu'avec un parc de 28.000 wagons, le groupe devient le premier loueur de matériel ferroviaire sur le marché européen.

Le groupe possède encore d'autres départements: fluvial (101 allèges, 21 bateaux pour l'approvisionnement des plates-formes de forage), stockage (8 installations totalisant 957.100 m<sup>3</sup>) et Chantier (10.000 constructions mobiles à louer).

En quelques mots, la mission d'Algeco Belgique consiste à rechercher pour le compte des commettants français et

allemands, des utilisateurs pour les wagons-citernes, et à leur proposer des véhicules conçus pour leurs transports spéciaux. Un intermédiaire qui, à la diversité du matériel offert, joint la qualité du service et de la conception.

## QUELQUES WAGONS CITERNES SPECIALISES

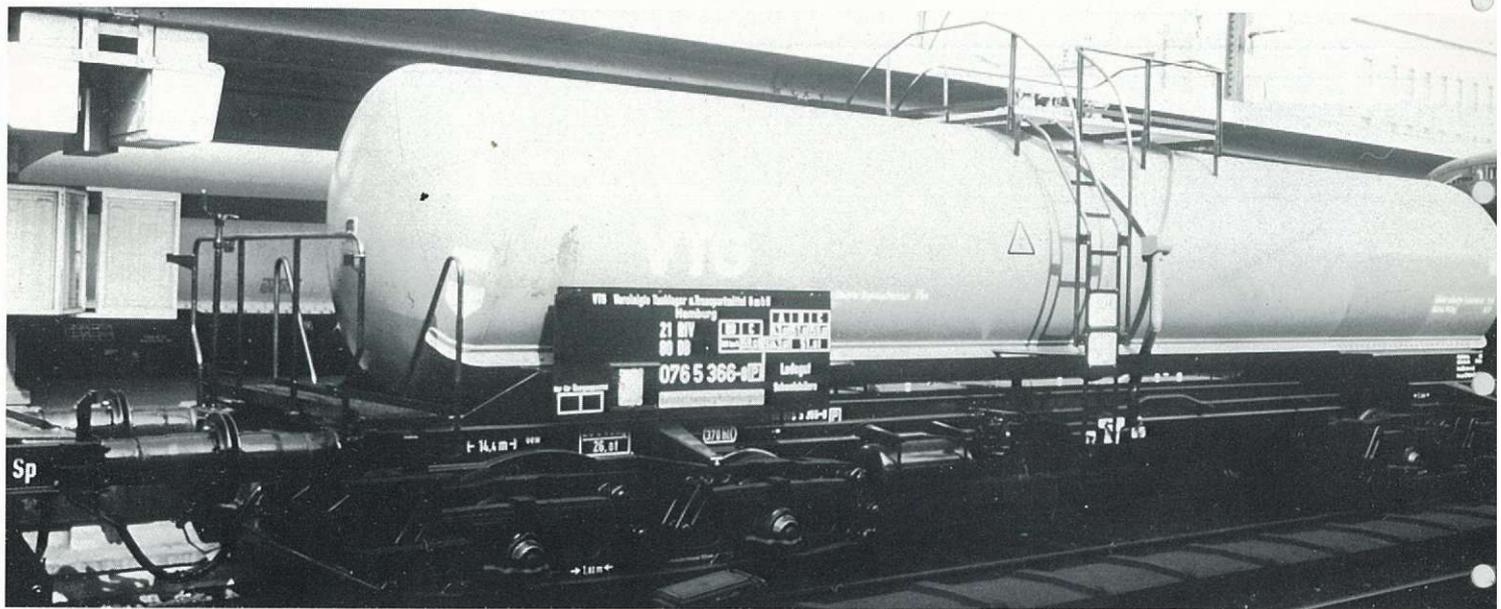
Sur tous ces wagons, de conception récente, on a prévu le montage de l'attelage automatique. Tous sont RIV, donc admis au trafic international. Tous peuvent circuler à la vitesse de 100 km/h (régime S), sous réserve de ne pas dépasser les limites de chargement.

Le „gadget” de l'exposition était une photo: celle d'un wagon à bogies pour le transport de phosphore.

La cuve, renforcée dans sa partie inférieure, repose sur un châssis monté sur bogies. Et les bogies ont ceci de particulier: en dix minutes, on peut en changer les essieux. Voilà un progrès important qui permettra le transport ininterrompu de phosphore vers l'Espagne où l'écartement des rails est différent.



CHAQUE  
PRODUIT  
CHIMIQUE  
A SON  
WAGON



**TYPE 6760**

Il s'agit là d'une citerne de 40 m<sup>3</sup> construite en acier doux très résistant, revêtue d'ébonite (couche intérieure) et équipée de réchauffeurs en acier inoxydable et d'un calorifuge de 100 mm d'épaisseur. En régime C, ce wagon court (14,4 m) peut transporter 57 tonnes de marchandise. Le déchargement se fait soit par gravité soit par tube plongeur à la pression de 3 kilos par centimètre carré.

Lessive de soude

**TYPE 6473**

Cuve d'acier doux très résistant, le wagon peut transporter 59,7 tonnes d'H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub> (37 m<sup>3</sup> maximum).

La citerne ne possède bien entendu pas d'organe de vidange inférieur. On utilise pour le déchargement un tube plongeur à la pression de 3 kg/cm<sup>2</sup>.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, l'intérieur n'est revêtu d'aucune matière particulière: l'acide sulfurique pur n'est pratiquement pas corrosif.

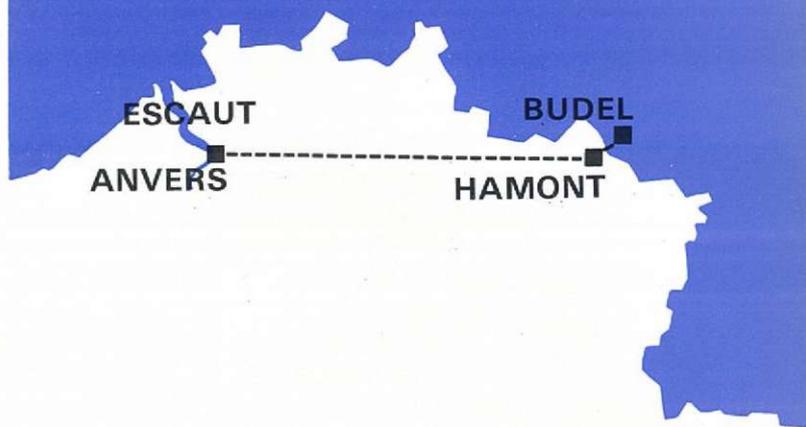
Acide sulfurique

**TYPE 6869**

Cette citerne de 47 m<sup>3</sup> peut transporter le chlore en phase gazeuse ou liquide (maximum 58 tonnes en catégorie C). Le remplissage se fait par une vanne au sommet de la cuve; la vidange se fait par une vanne voisine. Ces vannes sont équipées d'un système de sécurité pneumatique qui commande la fermeture immédiate en cas d'incident. En plus, le système de chargement-déchargement est équipé d'un clapet limitateur de débit.

La citerne a été éprouvée à une pression de 19 kg/cm<sup>2</sup>.

Chlore, et, après réaffectation, produits tels que le chlorure de méthyle



## nous y reviendrons...

Nous reviendrons plus en détail, en 1974, sur quelques trafics importants réalisés par chemin de fer. Importants, sans doute, par les quantités de marchandises transportées, mais encore par l'esprit de collaboration dans lequel ces trafics ont pu être mis sur pied.

Ainsi, entre Anvers et Budel, point frontière néerlandais voisin de Hamont, les chemins de fer belges vont transporter en un an 200.000 tonnes de minerai de zinc.

L'Australian Mining and Smelting Corporation a constitué avec la Kempensche Zink Maatschappij une société appelée Budelco b.v., qui exploite à Budel une usine de transformation du minerai de zinc. Celui-ci arrive d'Australie via Anvers, prenant le train pour la partie terminale de son trajet.

Ce trafic a pu être mis sur pied grâce à la collaboration exceptionnelle entre les chemins de fer belges et les Nederlandse Spoorwegen: il faut savoir que le matériel belge (traction et wagons) ainsi que le personnel pénètrent jusque dans les installations de Budelco pour le déchargement puis rentrent en Belgique — à vide — afin de réaliser la rotation de 24 heures.

Le minerai est transporté en wagons spéciaux conçus pour le déchargement par gravité. Les trains complets quotidiens sont constitués de 35 à 40 de ces wagons choisis en raison de leurs caractéristiques particulièrement adéquates pour ce genre de transport.

Ce trafic de 200.000 tonnes est la première affaire importante traitée par la SNCB dans le secteur des minerais non-ferreux. On peut espérer que les entreprises belges consentiront elles aussi l'effort voulu en vue de s'équiper pour la réception par fer de telles marchandises.

Elles ne pourront qu'en bénéficier: le transport ferroviaire réunit les meilleures conditions de souplesse, de rapidité et de sécurité qu'on puisse souhaiter. Et son expérience à Budel lui permettra d'améliorer encore le service.