



que l'évolution économique et technique, si rapide depuis un quart de siècle, pose quelques problèmes aux gestionnaires des réseaux ferroviaires. De plus en plus, le rail ne peut investir le marché - ou tout au moins certains secteurs de celui-ci - que s'il est en mesure de fournir un matériel très spécialisé, à haute rentabilité. En pratique, ce grand emballage des marchandises qu'est un wagon doit tout à la fois donner les meilleures garanties de sécurité et favoriser la compression des coûts dans le domaine du chargement et du déchargement. Ce qui oblige à suivre l'évolution technologique, c'est-à-dire à renouveler plus fréquemment certaines tranches du parc. En même temps, il doit disposer d'un

en quantité - à un cinquième du parc de la SNCB. Et il permet de réaliser une part plus importante encore du trafic total de marchandises. Les wagons loués sont utilisés par les expéditeurs comme s'ils étaient leur propriété. Ils entrent dans des programmes de trafic parfaitement adaptés aux besoins, effectuent des rotations rapides, et atteignent ainsi un niveau de rentabilité élevé.

La haute spécialisation de tels wagons permet au chemin de fer de s'aligner avec efficacité sur des segments de marché d'où il serait exclu à défaut de cet appoint technique. Et par la même occasion, le réseau ferroviaire peut se dispenser d'investissements la plupart du temps prohibitifs.

riels modernes, porteurs d'avenir, que trois sociétés privées mettent à la disposition des expéditeurs belges. Y était inclus aussi un wagon de la coopérative Interfrigo, créée par les réseaux ferroviaires pour organiser les transports sous température dirigée. Le wagon Hbis, dernière "coqueluche" de la SNCB, complétait la rame; la présence de ce wagon conçu pour une gamme de transports plus large exprimait l'idée de l'étroite complémentarité entre le réseau et les loueurs de wagons, une complémentarité définie avec un clin d'œil dans le titre donné au train-exposition: B & C°.

## LES VOIES DE LA COMPLEMENTARITE

Créé pour servir le secteur économique, le chemin de fer se comporte comme un partenaire ouvert aux initiatives, et prêt à des collaborations qui servent sa vitalité en permettant le développement d'entreprises privées à haute spécialisation. Nous parlons ici des sociétés qui constituent et gèrent des parcs de wagons additionnels de ceux des réseaux. Ces sociétés sont indispensables à l'activité ferroviaire, pour des raisons qu'il est facile de comprendre.

Le matériel de transport ferroviaire a une espérance de vie de 25 à 30 ans. Il est donc évident

matériel qu'on pourrait appeler "tout venant", pour assurer des trafics dans lesquels les exigences sont moins poussées. Et nous touchons là le nœud véritable du problème: comment y parvenir dans les limites des budgets d'investissement disponibles?

La solution est, paradoxalement peut-être, assez simple. De tous temps, des entreprises spécialisées ont possédé en propre des wagons dont elles demandaient au chemin de fer d'assurer l'acheminement. Et depuis près d'un siècle existent sur notre territoire des sociétés de service qui gèrent des parcs privés tout en proposant aux entreprises des formules de location.

Grosso modo, le parc privé ainsi utilisé en Belgique correspond -

Les sociétés de location de wagons, qui agissent comme de réels **auxiliaires** des réseaux, poursuivent en partie le même but que ces derniers: attirer un maximum de clientèle au trafic ferroviaire. Elles ont favorisé - et continuent à le faire - la pénétration de secteurs industriels dont les réseaux étaient traditionnellement absents et de segments nouveaux, apparus au cours des dernières décennies. Comme tout particulièrement le secteur de la chimie, celui des céréales et celui des automobiles.

Il était donc important d'associer les loueurs de wagons à la célébration du 150<sup>ème</sup> anniversaire du chemin de fer en Belgique. Le train-exposition présenté à la fin de l'été se composait de maté-





# CAIB

Fondée en 1881, la Compagnie Auxiliaire Belge de Chemins de Fer possédait à l'origine 300 wagons-tombereaux et wagons plats. Déjà à cette époque, leur construction répondait à une demande de l'industrie qui manquait de matériel pour transporter sa production.

Le rôle d'auxiliaire des Chemins de fer était ainsi créé avec l'ancêtre de notre actuel wagon "P". L'écho favorable donné à cette initiative tant par l'industrie que par les chemins de fer entraîna un développement rapide de la société et la création de filiales dans de nombreux pays d'Europe. Pour la société mère, c'était le moment de changer sa raison sociale. La **Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemins de Fer** naquit alors.

Pendant une cinquantaine d'années, la majorité des wagons gérés sont restés des wagons plats et des wagons tombereaux. Aux environs de 1910, le wagon-citerne qui s'était d'abord présenté sous la forme d'un wagon-jarre a été construit sous une forme pres-

que actuelle mais, bien sûr, avec les moyens de l'époque. C'est à la fin de la seconde guerre mondiale que l'on a vu se répandre le wagon-citerne destiné aux transports de produits chimiques, pour aboutir finalement au stade du wagon pour le transport de gaz liquéfiés, type de wagon qui constitue d'ailleurs la majeure partie du parc actuel de CAIB (environ 70%).

Se sont ajoutés ensuite des wagons de type "pulvérisants", des wagons-trémies, des wagons porte-autos, des wagons pour le transport de véhicules utilitaires et pour le transport de produits divers, palettisés ou non et de faible densité. En fait, ces quelque 30.000 unités constituent deux grandes familles de wagons: les wagons dits "Débach'Vit", ce qui signifie à bache amovible; et les wagons à parois coulissantes. Ces différents wagons ont tous été définis en étroite collaboration avec la clientèle spécialisée. Leur construction leur permet d'être aussi polyvalents que possible, tout en respectant les prescriptions usitées par les Chemins de fer pour ce qui concerne l'infrastructure et selon la réglementation R.I.D. pour ce qui concerne la superstructure.

La majeure partie de ces 30.000 wagons est gérée en location à court terme ou à long terme avec la clientèle. CAIB assure l'entretien périodique de ce matériel dans des ateliers de son groupe ou dans des ateliers du chemin de fer, voire dans des ateliers privés, en fonction des possibilités, des disponibilités et des conditions économiques rencontrées.

Pour offrir à la clientèle un service toujours plus poussé, CAIB, qui est une société de services à part entière, a développé un service que l'on peut définir comme un transport "all in". Cette prestation implique la mise à disposition du wagon, le paiement des frais de transport au réseau concerné et le suivi de la marchandise, sans oublier bien entendu

d'avertir le client de l'arrivée de sa marchandise. Ce genre de service est organisé soit avec du matériel CAIB, soit avec du matériel géré par le client; parfois même, CAIB assure simplement la logistique de ces transports.

Toujours soucieux d'améliorer la qualité des services offerts à la clientèle, les responsables de CAIB ont créé un petit réseau de

réparation rapide sur place, dans les installations du client, pour autant que celui-ci y consente, bien entendu.



**Wagon-trémie à toit basculant à déchargement central réglable (CAIB)**  
n.b. ce wagon peut être équipé d'un revêtement intérieur  
produits: pondéreux  
capacité: 65 m<sup>3</sup>  
tare: 22,5 t  
charge maximale: 57,5 t  
longueur hors tout: 15,44 m  
écartement entre pivots: 10,40 m



**Wagon silo à déchargement pneumatique (CAIB)**  
n.b. ce wagon peut être pourvu d'un revêtement intérieur  
produits: pulvérisants divers  
capacité: 63 m<sup>3</sup>  
tare: 21,5 t  
charge maximale: 58,5 t  
longueur hors tout: 15,24 m  
écartement entre pivots: 10,20 m



**Wagon fermé à parois coulissantes - ferry-boat (CAIB)**  
produits: légers emballés palettisés ou non  
capacité: 84,7 m<sup>3</sup>  
tare: 16,5 t  
charge maximale: 23,5 t (en 20 t/essieu) ou 28,5 t (en 22,5 t/essieu)  
longueur hors tout: 15,20 m



**Wagon-trémie ouvert à déchargement bilatéral instantané (CAIB)**  
produit: minéral de fer  
capacité: 40 m<sup>3</sup>  
tare: 21,25 t  
charge maximale: 58,7 t  
(peut être adapté pour 22,5 t/essieu)  
longueur hors tout: 11,04 m  
écartement entre pivots: 6,00 m



**Wagon citerne en acier inoxydable, réchauffeur extérieur et isolation (CAIB)**  
produits: liquides chimiques tels que inflammables, corrosifs et toxiques  
capacité: 70 m<sup>3</sup> tare: environ 23,6 t  
charge maximale: 56,4 t  
nature acier: Inox 1.4541 - AISI 321  
isolation: 100 mm - réchauffeur: 8 m<sup>2</sup>  
vidange: par gravité et par pression  
longueur hors tout: 15,24 m  
écartement entre pivots: 10,05 m



**Wagon Débach'Vit fermé à bache amovible (CAIB)**  
produits: légers emballés palettisés ou non  
capacité: 200 m<sup>3</sup>  
tare: 25 t  
charge maximale: 55 t  
longueur hors tout: 27 m  
écartement entre pivots: 2x9 m



**Wagon citerne pour gaz liquéfiés (CAIB)**  
capacité: 111 m<sup>3</sup>  
pression d'épreuve: 25,5 bars  
tare: 34 t  
charge maximale: 46 t  
longueur hors tout: 19,20 m  
écartement entre pivots: 14,10 m



# INTERFRIGO

Société coopérative internationale fondée en 1949 par huit réseaux de chemin de fer européens, Interfrigo a reçu pour mission de gérer un parc de wagons spécialisés en vue du transport de marchandises sous des températures dirigées.

Elle compte aujourd'hui 24 réseaux membres et entretient des liens - sur base de conventions - avec d'autres réseaux encore, de sorte que son champ d'action s'étend à toute l'Europe et au Moyen-Orient. Elle possède 6.500 wagons spécialisés qui s'ajoutent aux 13.800 qui appartiennent en propre aux réseaux.

Interfrigo propose à la clientèle une gamme de services assez vaste, qui va de la simple location jusqu'à la prise en charge de tout le transport, de bout en bout. Elle s'avère tantôt auxiliaire des réseaux ferroviaires en fournissant des wagons pour des trafics acquis par ces derniers, et tantôt partenaire-client, lorsque, contractant général, elle demande aux réseaux de fournir tout au plus la traction des wagons à acheminer.

Pour améliorer sa position sur le marché fortement bouleversé ces dix dernières années par la spé-

cialisation accélérée du matériel routier, Interfrigo a fait transformer un certain nombre de ses wagons frigorifiques. Les portes d'accès ont été agrandies, afin de laisser passage à des charges palettisées de 2,20 mètres de hauteur; en même temps, le caillbotis qui recouvrait le plancher pour permettre la circulation de l'air autour du chargement a été supprimé; l'utilisation de palettes procure le même effet qu'un caillbotis, et cette suppression permet de gagner un peu de hauteur.

Ce problème de la hauteur utile est important dans le transport de fruits et légumes: le poids spécifique global des marchandises chargées étant assez faible, une utilisation optimale du volume est indispensable pour rentabili-

ser pleinement le transport. Un wagon adapté de ce type était présenté dans le train-exposition.

La Direction générale d'Interfrigo est installée à Bâle. C'est de là que la coopérative contrôle tous les mouvements de marchandises sous température dirigée. Mais elle dispose dans chaque pays d'une représentation qui prend en charge les problèmes techniques et commerciaux de ces transports. La représentation d'Interfrigo en Belgique est assurée par Interferry, filiale de la SNCB.



**Wagon réfrigérant INTERFRIGO de très grande capacité (TGC)**  
produits: principalement périssables voyageant à des températures supérieures au point de congélation  
capacité: 54 m<sup>3</sup>  
charge maximale: 25,5 t  
longueur hors tout: 14,02 m  
écartement entre essieux: 8,00 m  
équipement réfrigérant: 2 bacs à glace  
d'un volume total de 8 m<sup>3</sup>  
ventilation électrique





Paris et VTG Hambourg sont devenus partenaires. Ce fut la naissance du groupe VTG-Algeco, lui-même filiale du très important groupe Preussag. Algeco Belgique est donc actuellement filiale de l'ensemble VTG-Algeco qui dispose, au total, de 23.000 wagons-citernes. Son activité s'étend également au Grand Duché de Luxembourg.

Algeco loue les wagons du groupe principalement aux industries chimiques, pétro-chimiques et pétrolières. On aura pu remarquer dans le train-exposition un wagon citerne en acier inoxydable pour le transport de matières corrosives ou toxiques, ainsi qu'un wagon pour le transport de gaz liquéfiés sous pression.

Grâce à une étroite collaboration avec les chemins de fer belges et européens, le nombre de wagons loués dans la circonscription d'Algeco Belgique n'a cessé d'augmenter. Cet engouement pour le wagon-citerne est sans doute lié à la très grande fiabilité du rail pour le transport des matières dangereuses. Le chemin de fer est en effet - et restera - incontestablement le mode d'acheminement le plus sécurisant et effectivement le plus sûr.

Algeco Belgique dispose également de quelque 600 unités de construction mobiles destinées à l'industrie et aux chantiers, et concentre aussi ses efforts sur la location de ce matériel préfabriqué.

Depuis 7 ans, le groupe s'est spécialisé dans l'opération de conteneurs-réservoirs ISO. Algeco Belgique y participe activement, car le tank-container est le complément idéal pour le chemin de fer notamment lorsque le récepteur n'est pas raccordé au réseau.



**Wagon-citerne pour pulvérulents (VTG)**  
produits : granuleux et pulvérulents  
longueur : 18,64 m  
capacité : 71 m<sup>3</sup>  
tare : 24 t  
distance en pivots de bogies : 13,40 m  
charge maximale : 56 t en C, 66 t en D



**Tank Container de 20 pieds (VTG)**  
produits : produits chimiques  
capacité : 20 à 24 m<sup>3</sup>  
isolation : 50 mm  
tare : 3,5 à 4,2 t selon modèle  
charge maximale : 24 t



**Wagon inox calorifugé et réchauffé (ALGECO)**  
produits chimiques divers  
longueur hors tout : 15,30 m  
capacité : 600 hl  
tare : 24 t  
distance entre pivots de bogies : 10,26 m  
charge maximale : 56 t en C



## ALGECO

L'activité d'Algeco consiste en la location de wagons-citernes et spéciaux dont est propriétaire un groupe international. Algeco Belgique fut fondée en 1964. A cette époque, la société était filiale d'Algeco Paris. En 1970, Algeco



## CITA

Suite à une enquête de marketing effectuée par la SNCB en 1972, la Compagnie Auxiliaire Internationale de Chemin de Fer (CAIB) et les Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux de Paris (T.M.F.) ont décidé en 1974 de mettre en commun leurs qualités, l'un comme wagonnier européen, l'autre comme opérateur de longue date sur le marché français des céréales.

Cette convergence de moyens mis en œuvre fut le départ de la C.I.T.A. pour opérer sur le marché belge. Certaines industries, raccordées au chemin de fer, furent rapidement intéressées par un approvisionnement à partir des

ports belges, par wagons, ou même par trains complets. Les silos portuaires, qui ont joué un grand rôle dans le développement du trafic ferroviaire, ont tout de suite adapté leurs installations pour charger ou décharger les wagons. Ainsi, à chaque maillon, la chaîne de distribution se renforce pour apporter aux industriels un service nouveau, fiable et compétitif. La preuve en est fournie par une augmentation remarquable du tonnage transporté par fer au départ de nos ports.

Dans les pays voisins, la C.I.T.A. a continué à mettre en place des filiales qui permettent d'assurer à la clientèle, bien souvent interna-

tionale, un transport de bout en bout en ayant toujours, comme premier devoir, celui de rendre le plus de services et de redonner au chemin de fer la place qui lui revient.



**Wagon pour gaz liquéfiés sous pression (VTG)**  
produits : LPG  
longueur : 17,74 m  
capacité : 107 m<sup>3</sup>  
charge maximale : 46,7 t en C,  
(54,7 t en 22 t/essieu)  
tare : 33,3 t  
distance entre pivots de bogies : 11,80 m



**Wagon fermé de type ferry-boat (VTG)**  
produits : tous produits palettisés ou non  
longueur : 22,20 m  
capacité : 116 m<sup>3</sup> (20,94 x 2,44 x 2,40 m)  
tare : 26,7 t  
distance entre pivots de bogies : 16,66 m  
charge maximale : 54 t en C  
surface utile : 51 m<sup>2</sup>



**Wagon trémie pour pulvérulents en vrac (CITA)**  
produits : céréales, dérivés et sucre  
revêtement alimentaire - déchargement axial  
tare : 22 t  
capacité : 93 m<sup>3</sup>  
charge maximale : 58 t  
longueur hors tout : 17,40 m



**Wagon trémie pour vrac (CITA)**  
produits : céréales et dérivés  
déchargement axial  
tare : 20 t  
capacité : 96 m<sup>3</sup>  
charge maximale : environ 60 t  
longueur hors tout : 15 m





# LOMATFER

## L'Union Professionnelle des Loueurs de Matériel de Chemin de Fer

d'équipements spécialisés taillés à la mesure du marché.

A travers l'Europe roulent environ 200.000 wagons P, généralement de type moderne, dont un peu plus de la moitié appartiennent à des sociétés de service spécialisées. Les propriétaires de ces wagons sont regroupés au sein d'associations nationales elles-mêmes rassemblées au sein de l'UIP - Union Internationale des Propriétaires de wagons de particuliers - fondée en 1950. La Belgique est représentée à l'UIP par LOMATFER.

Lomatfer vit le jour en 1946 avec comme objet principal à l'époque de trouver des solutions aux problèmes posés aux propriétaires-loueurs pendant et après la deuxième guerre mondiale. Depuis, son rôle a bien évolué et consiste essentiellement à dialoguer au sein de l'association in-

ternationale avec l'UIC pour rendre le rail plus fiable, plus efficace et toujours plus sûr.

Aujourd'hui, Lomatfer regroupe 2.000 wagons, soit tous les wagons P immatriculés auprès de la SNCB, à l'exception des wagons appartenant aux industriels de la sidérurgie, qui se sont regroupés au sein de la FEB.

Lomatfer participe activement aux travaux de l'UIP (son président siège au comité directeur de l'union internationale), notamment par sa présence au groupe de travail commun UIC-UIP qui a à son actif un nombre important de délibérations, de règlements et de décrets déterminants pour l'acquisition de tonnages au transport ferroviaire.

Les propriétaires de wagons de particuliers sont de véritables auxiliaires des chemins de fer; ils l'ont prouvé maintes fois par leur sérieux, leur compétence, leur

présence active. Ils sont aussi d'incomparables serveurs de l'industrie: il n'existe quasiment pas d'industrie en Europe qui ne fasse appel au wagon P pour ses transports ferroviaires.

Conscients de leur rôle vital, les propriétaires auxiliaires désirent être plus que jamais aux côtés des réseaux et de l'industrie pour prendre part à cette nouvelle "bataille du rail" - bien pacifique heureusement.

Le wagon "P", wagon de particulier, est bien connu de tous ceux qui vivent près des chemins de fer. Propriété des entreprises privées, ce wagon a un statut presque aussi ancien que le chemin de fer lui-même. Depuis des décennies, les wagons P ont apporté aux réseaux européens - et surtout à leurs clients - le soutien d'un partenariat efficace, en apportant d'énormes capitaux et beaucoup de savoir-faire à la conception et à la mise sur rails

## Un wagon-instruction "produits dangereux"

Si le train-exposition B & Co comprenait un wagon-instruction français dans lequel sont présentés des équipements et organes des matériels de transport des produits dangereux, c'est bien parce que la SNCB et ses partenaires loueurs de wagons accordent une importance primordiale à ce type de problème.

Le transport de marchandises dangereuses (produits chimiques, gaz inflammables et explosifs...) est régi par des dispositions légales précises et de très stricte application. Le RID, règlement international pour l'acheminement de marchandises dangereuses, doit être respecté dans tous les cas, et la non observance entraîne des mesures légales.

Sans entrer dans tous les détails des réglementations, on peut dire en tout cas que les wagons destinés au transport de produits dangereux doivent être munis de marquages spéciaux: une bande



de couleur orange sur toute la longueur du flanc et une feuille autocollante également de couleur orange, indiquant la nature du produit transporté.

Ces wagons sont d'office soumis à un contrôle officiel tous les quatre ans. Tous leurs organes et tous leurs dispositifs sont, à cette occasion, soumis au diagnostic des experts désignés par les gouvernements.

Mais quelles que soient les dispositions ainsi décrétées non seulement pour attirer l'attention de toutes les personnes concernées mais aussi pour rendre immédiatement efficace l'intervention éventuelle d'équipes de secours, les réseaux et les propriétaires de ces matériels n'ont pas cru devoir s'en tenir à cela seul. Aussi ont-ils décidé de recycler un wagon-citerne pour porter sur les lieux mêmes où travaillent les agents

des chemins de fer et toutes les autres personnes intéressées une information détaillée et parlante sur cet aspect délicat du trafic ferroviaire.

Le wagon-instruction équipé par Simotra est un outil du plus grand intérêt pour les équipes d'ouvriers et de contremaîtres du réseau.

Chacun peut s'y familiariser avec les dispositifs qu'il rencontrera, le cas échéant, dans l'exercice quotidien de son activité. Une information spécifique peut ainsi être donnée à tous ceux qui, de près ou de loin, sont amenés à contrôler un chargement ou à prendre des mesures d'urgence, quelles qu'elles soient. A ce titre, ce wagon avait incontestablement sa place dans le train-exposition B & Co. Il y apportait le témoignage du sérieux avec lequel réseaux et exploitants de parcs privés abordent la question.

## B & Co MARCHANDISES

Les loueurs-exposants

### ALGECO

Rue Royale 172, bte 17  
1000 Bruxelles  
Téléphone 02/218 15 24  
Télex 24 569

### CAIB

Square de Meeûs 18  
1040 Bruxelles  
Téléphone 02/513 86 16  
Télex 23 095

### CITA

Square de Meeûs 18  
1040 Bruxelles  
Téléphone 02/347 07 17  
Télex 23 985

### INTERFERRY

Zomerweg 26  
2030 Anvers  
Téléphone 03/541 69 50  
Télex 32 529