

Un essai renversant

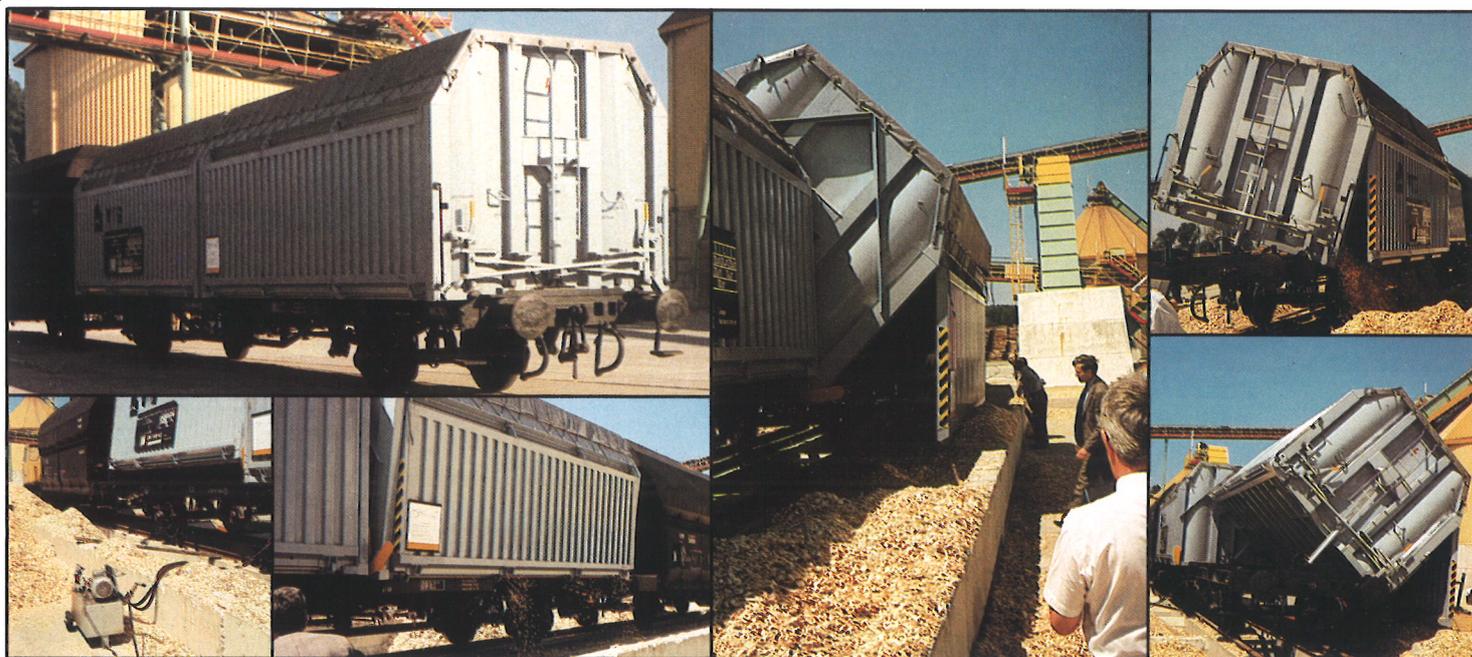
quons-le en nous référant aux quelques photos que nous reproduisons.

Le wagon se compose de deux bennes à plancher plat, montées sur le châssis. Chaque benne est équipée en about d'un vérin qui lui permet de basculer latéralement. Les flancs de chaque benne sont fixés au sommet et calés à la base par quatre forts crochets.

Le wagon placé au-dessus de la fosse de déchargement, on branche sur son système hydraulique un agrégat (une pompe) qui produit une pression de 200 bar, au départ d'une alimentation électrique en 380 Volts. Au moyen d'un levier en about du wagon, les quatre crochets de fixation de la porte latérale sont débloqués (du côté où la benne sera manoeuvrée). L'agrégat est mis en marche et la benne se lève rapidement. Le flanc reste vertical et dégage une ouverture qui s'élargit au fur et à mesure que l'angle formé

Les copeaux de bois sont une matière relativement légère. Et de fait, s'il a été conçu spécialement pour ce type de transports, le wagon peut aussi bien acheminer des produits dont le poids spécifique ne dépasse pas 0,350. C'est un wagon à deux essieux, d'une longueur de 14 mètres, qui présente un volume utile de 90 m³, et peut être construit en deux versions : 20 ou 22,5 tonnes par essieu.

La réalisation d'un trafic régulier en Belgique (qui pourrait se chiffrer en dizaines de milliers de tonnes) dépendra bien entendu de la disponibilité d'un nombre suffisant d'unités sur base d'une location à long terme. A l'heure actuelle, tous les wagons VTG de ce type sont en rotation pour un fabricant de papier allemand. Mais la firme peut en faire construire une série dans des délais vraiment courts. La location est, rappelons-le, une formule avantageuse pour l'expéditeur et le destinataire,



Le 30 juin, la société Algeco Belgique a procédé, en présence des techniciens spécialisés de la SNCB, à un essai réellement "renversant" de déchargement sur le raccordement des Papeteries de Belgique à Langerbrugge.

Dans la fabrication de la pâte à papier entrent des copeaux de bois soigneusement calibrés et qui doivent être d'une grande propreté pour garantir la qualité de la cellulose. Certaines entreprises préparent elles-mêmes ces copeaux, au départ de rondins préalablement écorcés. D'autres les achètent à des entreprises spécialisées. C'était le cas ce 30 juin.

Pour réaliser l'approvisionnement par chemin de fer, il fallait trouver un wagon approprié. La firme disposant d'une fosse de déchargement, on pouvait imaginer l'acheminement

des copeaux en wagon autodéchargeur. Il est apparu toutefois que la masse de copeaux se tassait et que l'ouverture des flancs du wagon choisi était insuffisante pour l'écoulement de la matière. Il fallait trouver un autre matériel.

La société allemande VTG, qu'Algeco représente en Belgique, a fait construire pour ce genre de trafic des wagons à deux bennes basculantes, déjà utilisés en Allemagne. On pouvait toujours essayer ...

Un chargement de copeaux fut donc réalisé, les bennes bâchées (opération qui, de l'avis des utilisateurs habituels, n'est pas nécessaire), et le wagon amené sur le raccordement des Papeteries de Belgique. Le déchargement, effectué en présence des responsables du trafic de la firme et des spécialistes de la SNCB, fut un plein succès. Expli-

par la benne augmente. La marchandise s'écoule sans problème dans la fosse au fond de laquelle une vis sans fin la dirige vers une bande transporteuse qui la hisse au sommet d'un silo de stockage.

La conception même du wagon permet d'utiliser un équipement en fosse latérale, l'écoulement se faisant sur le côté. Ce peut être une fosse mixte, accessible également aux véhicules routiers.

Le déchargement est très rapide. Les seules manoeuvres requises consistent à placer le wagon au-dessus de la fosse, à raccorder les flexibles de l'agrégat et à décaler les crochets du flanc. En quelques minutes, le déchargement est terminé, et le seul ralentissement peut provenir de la capacité d'évacuation de la fosse.

qui se servent du matériel loué comme s'il leur appartenait en propre (et peuvent donc en programmer les mouvements en toute liberté) et obtiennent sur le prix de transport un abattement qui correspond à la part d'amortissement du matériel roulant supportée lorsque le trafic est réalisé en wagons-réseau.

L'essai du 30 juin fut tout-à-fait probant. La technique étant au point, reste à envisager le trafic sous l'angle commercial. Les délégués de la SNCB vont s'y employer, de concert avec ceux d'Algeco. En cas de succès, nous reviendrons sur le sujet lorsqu'un trafic aura été mis en route. ■