

	A	B1	B2	C
	39t	41,5t	51t	59t
S	39t	41,5t	51t	
SS	31t			

Tableau 3

Le principe.

Pour la circulation des wagons de deux à quatre essieux, les réseaux ferroviaires européens sont classés en six catégories, sur la base de deux critères: le poids maximal (tare et charge) admis par essieu et le poids maximal (tare et charge) autorisé par mètre courant de wagon.

Le tableau 1 donne les limites ainsi fixées.

Le poids du wagon chargé ne peut pas dépasser la plus basse des deux limites calculées sur la base du tableau 1.

Un exemple.

Un wagon à deux essieux, d'une longueur de 8 m (hors tampons), qui doit circuler sur une ligne classée en catégorie B 2, ne peut peser, tare + charge, ni plus de $18 \text{ t} \times 2$ ni plus de $6,4 \text{ t} \times 8$, soit donc au maximum 36 t. Le tableau 2 indique dans quelles catégories sont classées les lignes des principaux réseaux.

En pratique.

Que nos lecteurs se rassurent pourtant. Ils n'ont à effectuer aucun calcul pour déterminer le poids limite de leurs expéditions.

Tous les réseaux sont, en effet, convenus d'inscrire d'une manière uniforme les éléments utiles à la détermination de la charge admise sur tous leurs véhicules. Chaque wagon porte, sur ses deux parois, un tableau indiquant les charges qu'il peut recevoir selon les catégories de lignes à parcourir (A, B 1, B 2, C 2, C 3, C 4). Si la lettre B est utilisée sans indice elle couvre les catégories B 1 et B 2; de même la lettre C couvre C 2, C 3 et C 4.

Supposons que le tableau 3 figure tel quel sur les parois d'un wagon.

Pour en comprendre la signification, il convient de savoir que, au point de vue de la vitesse admise en trafic international, les wagons sont classés en trois catégories:

1. les wagons qui peuvent circuler à 80 km/h maximum;
2. les wagons pouvant circuler jusqu'à 100 km/h;
3. les wagons pouvant circuler jusqu'à 120 km/h.

Les wagons qui peuvent circuler à une vitesse supérieure à 80 km/h, tout en ne dépassant pas 100 km/h, portent la marque S.

Ceux qui peuvent circuler à une vitesse supérieure à 100 km/h, tout en ne dépassant pas 120 km/h, portent la marque SS.

L'accroissement de la vitesse entraîne une réduction de la charge autorisée; d'où la présence sur les wagons d'un tableau indiquant, par catégorie de ligne, les charges autorisées qui doivent être respectées dans les tranches de vitesse susdites.

La deuxième ligne horizontale du tableau indique que le wagon peut transporter par trains ordinaires un chargement de:

39 tonnes sur les lignes de la catégorie A;
41,5 tonnes sur les lignes de la catégorie B 1;
51 tonnes sur les lignes de la catégorie B 2;
59 tonnes sur les lignes des catégories C 2, C 3 et C 4.

La troisième ligne horizontale, précédée du signe S, indique que le wagon peut être incorporé dans un train atteignant au maximum la vitesse de 100 km/h, à condition que son chargement ne dépasse pas:

39 tonnes sur les lignes de la catégorie A;
41,5 tonnes sur les lignes de la catégorie B 1;

LIMITE DE CHARGE DES WAGONS

Le chemin de fer est, par excellence, un transporteur de masse. Il ne faut cependant pas en conclure que ses wagons peuvent porter n'importe quelle charge. Des limites existent, qui ne peuvent être franchies. Elles résultent principalement de la résistance des wagons d'une part, et de celle de la voie d'autre part.

Nous avons exposé la question dans notre revue de juillet 1966. A la demande de notre clientèle, nous la reprenons ici, en adaptant notre exposé à la situation actuelle.

Tableau 1

Catégorie	Poids maximal par essieu (tare + charge)	Poids maximal par mètre courant de longueur du wagon (hors tampons)
A	16 t	4,8 t
B 1	18 t	5 t
B 2	18 t	6,4 t
C 2	20 t	6,4 t
C 3	20 t	7,2 t
C 4	20 t	8 t

Tableau 4

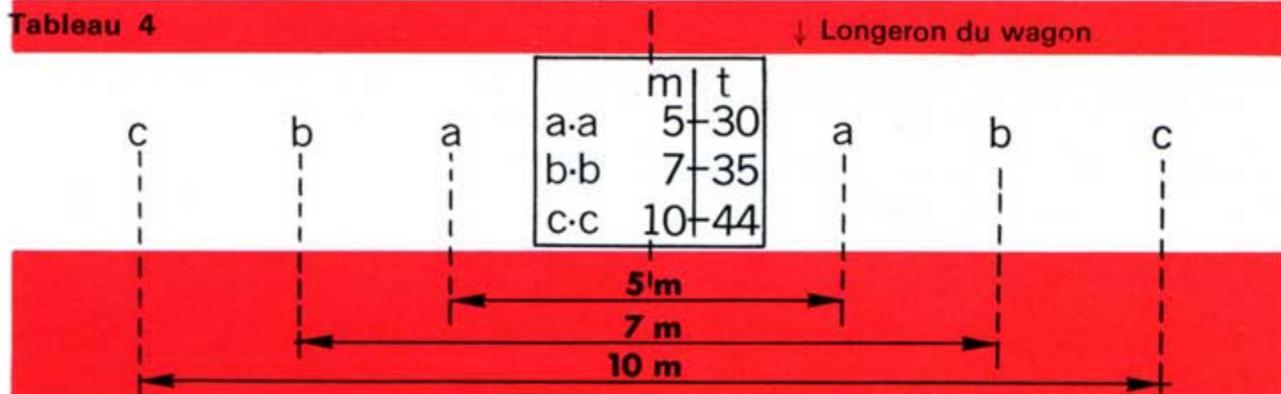


Tableau 2

51 tonnes sur les lignes des catégories B 2 et C.

La quatrième ligne horizontale, précédée du signe SS, indique que le wagon peut être incorporé dans un train atteignant au maximum la vitesse de 120 km/h, à condition que son chargement ne dépasse pas 31 tonnes sur les lignes de toutes les catégories.

Si le tableau ne porte pas l'indication S ou SS, le wagon ne peut pas circuler dans les trains à marche rapide.

Pour connaître le poids maximal qui peut être chargé sur un wagon, il suffit donc de déterminer, parmi les réseaux à emprunter jusqu'à destination, celui qui admet le tonnage le plus faible.

Sur les wagons plats, dont le plancher présente une longueur utile supérieure à 10 m, figure l'indication des charges concentrées admises pour trois longueurs différentes. (Voir le tableau 4.)

Les valeurs inscrites sont maximales et ne peuvent être dépassées.

DES CAS PARTICULIERS

1. Expéditions vers l'Autriche, l'Allemagne Occidentale, l'Allemagne de l'Est, la Hongrie, l'Italie, la France et la Tchécoslovaquie.

Afin de tirer le meilleur parti des wagons utilisés, il existe avec certains réseaux des accords particuliers dérogeant aux indications qui précèdent. C'est ainsi que l'Autriche, l'Allemagne Occidentale, l'Allemagne de l'Est, la Hongrie, l'Italie, la France et la Tchécoslovaquie admettent pour certaines gares ou certains parcours des poids par essieu et par mètre courant plus élevés que ceux résultant des catégories normales dans lesquelles sont classées leurs lignes.

Pour des transports empruntant plusieurs réseaux ferroviaires, de telles dérogations peuvent offrir des possibilités de chargement supérieures à celles qui apparaissent au tableau des charges admises (tableau 2).

Tel peut être le cas pour le trafic entre la Belgique (C 4) et l'Italie (B 2) via l'Allemagne (B 2) et la Suisse (C 3). Dans ce cas, en effet, la D.B. autorise le passage, sur la ligne du Rhin, de wagons chargés en catégorie C 2. De ce fait, le réseau allemand ne constitue pas un obstacle à l'expédition de wagons chargés à l'indice C 2 vers les gares italiennes à destination desquelles ce même indice est admis.

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus à ce sujet auprès des gares ou des agences commerciales de la S.N.C.B.

2. Expéditions vers le Danemark, la Suède et la Pologne.

Les lignes des Chemins de fer danois et suédois sont classées en catégorie C 2 (pour les wagons à 2 essieux seulement en ce qui concerne la Suède) et celles des Chemins de fer polonais en catégorie C 3. Les wagons chargés à destination de ces réseaux doivent, pour y parvenir, transiter pas les lignes classées dans une catégorie plus faible (B 2 pour la D.B. et la D.R., B 1 pour les C.S.D.).

Eu égard aux dérogations accordées par ces derniers, il est possible d'expédier, via des points d'échange déterminés, des wagons chargés à l'indice C 2 à destination du Danemark, de la Suède et de la Pologne.

Ces possibilités sont indiquées dans les tableaux qui suivent (tableaux 5, page 8).

Pays	Administrations	Catégories de lignes	Observations
Allemagne	DB	B 2	(Chemin de fer fédéral allemand). Extension: C 2 selon liste spéciale des gares.
	DR	B 2	(Chemin de fer de la République démocratique allemande). Extension: C 2 selon liste spéciale des gares.
Autriche	OBB	B 2	(Chemins de fer fédéraux autrichiens). Extension: C 2 selon liste spéciale des gares.
Belgique	SNCB	C 4	(Société nationale des Chemins de fer belges).
Bulgarie	BDZ	B 2	(Chemins de fer de l'Etat bulgare). <i>Limitation:</i> a. pour le passage des points frontières de Kardam et Kulata: poids par essieu 17 t, poids par mètre courant 3,6 t. b. parcours maritime Calafat - Port Vidin: poids par essieu 17 t, poids par mètre courant 3,6 t; l'échange de wagons à 4 essieux et plus est subordonné à l'accord préalable des BDZ et des CFR.
Danemark	DSB	C 2	(Chemins de fer de l'Etat danois).
Espagne	RENFE	B 2	(Société nationale des Chemins de fer espagnols).
France	SNCF	C 4	(Société nationale des Chemins de fer français).
	Anzin	C 2	(Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais).
Grande-Bretagne	BR	B 1	(Chemins de fer britanniques).
Grèce	CEH	C 4	(Chemins de fer de l'Etat hellénique). <i>Limitation:</i> a. Thessaloniki - Drama (Platania), Amyndéon - Messonission - Florina = poids par essieu 16 t, poids par mètre courant 4,8 t. b. Dikea - Pythion, Drama (Platania) - Alexandroupolis - Pythion = poids par essieu 14 t, poids par mètre courant 4,5 t. c. Pour le passage du point frontière de Messonission = poids par essieu 14 t, poids par mètre courant 4,5 t.
		B 2	(Chemins de fer de l'Etat hongrois). <i>Limitation</i> pour le passage des points frontières de Magyarboly, Rösztke = 16 t. <i>Extension:</i> C 2 selon liste spéciale des gares.
Hongrie	MAV	B 2	(Chemin de fer Györ Sopron Ebenfurti Vasut).
		B 1	(Chemins de fer local de Budapest).
Irak	IRR	A	
Italie	FS	B 2	(Chemins de fer italiens de l'Etat). <i>Limitation:</i> Parcours maritime Civitavecchia - Golfo Aranci (Sardaigne) = poids par essieu 16 t; poids par mètre courant 4,8 t. <i>Extension:</i> C 3 selon liste spéciale des gares.
		A	(Chemin de fer Nord Milano.)
Luxembourg	FNM	A	
Norvège	NSB	C 4	(Société nationale des Chemins de fer luxembourgeois).
		B 1	(Chemins de fer norvégiens).
Pays-Bas	RjB	B 2	Kornsjö - Oslo
		C 4	Vassijaure - Narvik
Pologne	NS	B 1	(Chemins de fer norvégiens).
		C 2	(Chemins de fer néerlandais).
Roumanie	CFR	B 1	Pour wagons de plus de deux essieux.
		C 3	(Chemins de fer de l'Etat de Pologne).
Suède	SJ	B 2	(Chemins de fer de la République populaire roumaine)
		C 2	(Chemins de fer de l'Etat suédois).
Suisse	SBB/CFF	A	Pour les wagons à destination de gares de lignes à voie étroite.
		C 3	(Chemins de fer fédéraux suisses).
Syrie	SP	C 3	(Communauté des Chemins de fer privés suisses).
		A	
Tchécoslovaquie	CFS	A	
Turquie	CSD	B 1	(Chemins de fer tchécoslovaques de l'Etat). <i>Extension:</i> C 2 selon liste spéciale des gares.
		A	(Chemins de fer turcs).
Yougoslavie	TCDD	A	
		B 2	(Communauté des Chemins de fer yougoslaves). <i>Limitation</i> pour le passage des points frontières de Beli Manastir, Horgos, Kikinda = poids par essieu 16 t, poids par mètre courant 4,8 t.
	JZ	B 2	

Tableaux 5

I. Expéditions vers le Danemark (DSB)**Points d'échange**

SNCB - DB	DB - DSB
Montzen - Aachen	Süderlügum - Tonder Flensburg - Padborg Puttgarden Mitte See - Rodby Faerge

II. Expéditions vers la Suède (SJ)**A. via l'Allemagne fédérale (DB) et le Danemark (DSB)****Points d'échange**

SNCB - DB	DB - DSB	DSB - SJ
Montzen - Aachen	Süderlügum - Tonder Flensburg - Padborg Puttgarden Mitte See - Rodby Faerge	Helsingor - Hälsingborg Kobenhavn - Malmö

B. via l'Allemagne fédérale (DB) et la République démocratique allemande (DR)

SNCB - DB	DB - DR	DR - SJ
Montzen - Aachen	Lübeck - Herrnburg Büchen - Schwanheide Vorsfelde - Oebisfelde Herzberg - Ellrich Bebra - Gerstungen Ludwigstadt - Probstzella Hof - Gutenfürst Helmstedt - Marienborn	Sassnitz Hafen Fähre - Trelleborg

III. Expéditions vers la Pologne (PKP)**A. via l'Allemagne fédérale (DB) et la République démocratique allemande (DR)****Points d'échange**

SNCB - DB	DB - DR	DR - PKP
Montzen - Aachen	Lübeck - Herrnburg Büchen - Schwanheide Vorsfelde - Oebisfelde Herseberg - Ellrich Bebra - Gerstungen Ludwigstadt - Probstzella Hof - Gutenfürst Helmstedt - Marienborn	Grambow - Szczecin Gumience Kietz - Kostrzyn Willem Pieck Stadt Guben - Gubin Forst - Zazieki
	Lübeck - Herrnburg Büchen - Schwanheide Herzberg - Ellrich Bebra - Gerstungen Ludwigstadt - Probstzella Helmstedt - Marienborn	Frankfurt (Oder) - Slubice

B. via l'Allemagne fédérale (DB) et la Tchécoslovaquie (CSD)**Points d'échange**

SNCB - DB	DB - CSD	CSD - PKP
Montzen - Aachen	Furth im Wald Domazlice Schirnding - Cheb	Kralovec - Lubawka Mezimesti - Mioszow Lichkov - Miedzylesie Mikulovice - Glucholazy Novy Bohumin - Chalupki Petrovice u Karviné - Zebrzydowice Cesky Tesin - Merklowice Orlov - Leluchow

N.B. Les wagons à deux essieux chargés pour un des réseaux ci-dessus peuvent également transiter via la Hollande.