

LA LOUVIERE - MAUBEUGE: UNE BONNE COLLABORATION



Il existe peu de cas où le matériel de traction ferroviaire franchisse une frontière et poursuive sa course avec, aux commandes, un conducteur du pays d'origine. En trafic marchandises de toute façon, cela n'existe pas. Les wagons seuls sautent allègrement les barrières douanières, parce que cela entre dans la logique des choses, l'objectif principal étant la rentabilité du transport.

Parfois, cependant, pour une pénétration peu importante en territoire étranger, et pour accélérer l'acheminement des marchandises transportées, la solution est adoptée de commun accord entre les réseaux concernés.

C'est le cas, depuis quelques mois, pour un trafic de produits sidérurgiques entre La Louvière et le nord de la France. Les usines Boël vont en effet livrer par fer à FFM - Maubeuge quelque 110.000 tonnes de marchandises par an, avec l'espérance d'un tonnage plus élevé à l'avenir.

Un train roule, chaque jour ouvrable, avec une charge nette de 450 à 650 tonnes. On peut donc lui donner le nom de Rapiège. Léger, il l'est, puisqu'il correspond à un demi train complet. Et rapide... qu'on en juge: départ de La Louvière à 18 h 10, arrivée à Maubeuge à 20 h 15. Cette rapidité, on a pu l'obtenir, notamment, grâce à la circulation en continu, sans arrêt intertempstif à la frontière.

Élément d'autant plus intéressant: la rame de wagons peut revenir à charge, amenant alors des marchandises destinées aux usines Boël.

Le trafic marche bien, mais ce fait n'est pas tellement exceptionnel. Nous relevons avec bien plus d'intérêt la manifestation d'un esprit réel de collaboration entre deux réseaux ferroviaires. Nous avons déjà souligné ce point en parlant des trains Rapiège en général. Et voici qu'un effort supplémentaire a été consenti. Plus que jamais, on sent ici que les réseaux, loin de ce particularisme dont ils faisaient leur règle autrefois, recherchent une souplesse, une adaptabilité qui les rendront plus compétitifs sur le plan du service, si ce n'est sur celui des prix. Tant à la SNCF qu'à la SNCB, les responsables commerciaux orientent leur politique d'acquisition dans ce sens. Les résultats ne se font pas attendre: ils restaurent ainsi la confiance que bon nombre d'expéditeurs avaient perdue à l'égard d'un chemin de fer incontestablement moins souple — et pour cause — que ses concurrents routiers. Dans cette ligne, il est évident que le chemin de fer possède un avenir bien plus brillant que ne l'envisagent les pessimistes de tradition.

EMBALLAGES ET MOYENS DE TRANSPORT: LES PETITS CONTAINERS



Les petits containers pour envois de détail sont des boîtes dont le volume n'excède pas 3m³. Il en existe deux types différents: les collicos (en aluminium, repliables) et les petits containers proprement dits (montés sur roulement).

Collicos

Il existe cinq modèles de collicos, selon le volume, qui va de 53 à 450 dm³. Légers, solides, et donc d'une manutention facile, les collicos présentent un autre avantage de taille: très peu encombrants à l'entreposage, ils constituent un emballage complet, rationnel, économique. Ils remplacent avantageusement l'emballage traditionnel, en carton ou en bois. Ils conviennent par conséquent au transport d'une gamme très étendue de produits. On les utilise pour expédier des denrées alimentaires, des tabacs et cigarettes, des produits de quincaillerie, du matériel électrique et électromécanique, des produits chimiques et pharmaceutiques, des jouets, des textiles, des plantes vivantes, etc.

Les expéditeurs louent les collicos à long terme, pour leur appliquer une rotation de 3 à 5 transports par mois. SNCB-colis retire chez l'expéditeur les collicos chargés et les remet chez le destinataire. Celui-ci les vide, les replie, et les restitue au passage suivant du camion, 24 ou 48 heures plus tard.

Petits containers

Les petits containers proprement dits se présentent tout autrement. Il s'agit de boîtes non démontables, équipées de roulements escamotables et de pieds destinés à la stabilisation.

Ils sont répartis en trois catégories, suivant leur contenance: de 1 à 1,2 m³, de 1,2 à 2 m³ et de 2 à 3 m³. Comme les collicos, ils peuvent servir d'emballage des produits à

transporter; et la gamme de ceux-ci est tout aussi étendue.

A côté des modèles à parois pleines, en bois, il en existe d'autres, avec parois à claire-voie ou en treillis, que l'on destine au transport de petit bétail et d'animaux de basse-cour. On peut aussi disposer de petits containers isothermes, d'une capacité de 1,4 ou 1,5 m³, pour le transport de denrées périssables.

La manutention de ces containers est simple, grâce à leur système de roulement. Un levier permet d'escamoter les roues et d'immobiliser les boîtes pendant le chargement, le déchargement et l'entreposage. Et n'oublions pas la présence, au sommet, d'anneaux destinés à la manipulation par des engins de levage.

Voilà donc deux moyens de transport pratiques — et deux emballages — pour les marchandises de détail. Les tableaux ci-dessous en donnent les caractéristiques essentielles.

L'expéditeur pourra, ainsi, fixer son choix en fonction de ses besoins de transport. Mais l'idéal, pour en savoir davantage, est de prendre contact avec SNCB-colis (tél. 02/523 80 80, postes 2830 et 2839) ou avec le centre routier le plus proche.





Collicos

Types	CA 35	CA 46	CA 47	CA 52	CA 63
Numéro	1	2	3	4	5
dimensions intér. (en mm)	610×290 ×300	820×380 ×400	750×460 ×375	1050×500 ×500	1250×600 ×600
volume (en dm ³)	53	125	129	262	450
tare (en kg)	10	14	13	22,5	28,5
charge max. (en kg)	150	150	150	150	150

Petits containers

Catégorie	A. — 1 à 1,200 m ³			B. — 1,200 à 2 m ³				C. — 2 à 3 m ³			
	pleines	pleines	treill.	pleines	pleines	pleines	treill.	pleines	cl. - voie	pleines	pleines
utilisables pour	tous transports		petit bétail	denrées ⁽¹⁾	périss. ⁽²⁾	tous transp.	petit bétail	tous transports			
lettres caract.	D	D	M	J	J	F	O	I	L	L	G
levage à la grue	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
longueur int. ut. (en m)	1,41	1,43	1,28 ⁽³⁾	1,46	1,41	1,65	0,94 ⁽³⁾	2,03	1,89	1,85	2,03
largeur int. ut. (en m)	0,80	0,83	0,78 ⁽³⁾	0,92	0,87	1,05	1,02 ⁽³⁾	1,05	1,10	1,10	1,05
hauteur int. ut. (en m)	0,89	0,96	0,51 ⁽³⁾	1,05	1,13	1,15	0,51 ⁽³⁾	1,32	1,42	1,39	1,39
capacité (m ³)	1	1,180	1	1,500	1,400	2	2	2,81	3	2,82	3
charge limite (kg)	1288	1240	1225	855	1050	1190	1105	1060	1120	1160	1150
tare (kg)	212	260	275	645	450	310	395	440	380	340	350
poids limite (charge + tare)	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500	1500
compartiments	1	1	2	1	1	1	4	1	1	1	1

⁽¹⁾ La réfrigération a lieu au moyen de glace.

⁽²⁾ La réfrigération a lieu au moyen de neige carbonique (toit décapotable).

⁽³⁾ Dimensions de chaque compartiment.