

DES WAGONS POUR TRANSPORTER DES VEHICULES ROUTIERS

Dans le concert européen des transports à longue distance, le ferroutage prend une importance croissante. Combinaison du rail et de la route pour un transport de bout en bout, le ferroutage peut être vu, schématiquement, en trois phases:

1. Chargement de marchandises dans un véhicule routier, à l'usine même et départ pour un centre de transport combiné;
2. Chargement de la semi-remorque routière sur wagon et transport de celle-ci par train complet spécial vers un autre centre de transbordement où elle sera remise sur parking;
3. Acheminement de la semi-remorque par route jusque dans les installations d'une manufacture où la marchandise sera déchargée.

Il s'agit d'un porte-à-porte réalisé en partie par route et en partie par chemin de fer, mais sans transbordement de la marchandise.

Dans chacun des pays où existe cette formule de transport originale, une société organise le trafic. Elle constitue le seul client des chemins de fer, l'interlocuteur unique qui négocie les horaires, obtient des réseaux des prix de traction qui entrent, finalement, dans des prix plus globaux étudiés de telle sorte que la chaîne complète de transport ne soit pas plus onéreuse de cette manière que s'il s'était agi d'acheminement routier pur.

En Belgique, TRW - Transport Route Wagon - joue ce rôle de centralisateur et de prospecteur des sociétés de transports routiers. TRW exploite les centres terminaux de manutention, à Anvers, Ostende, Zeebrugge, Bruxelles, Charleroi et Liège. TRW traite essentiellement du trafic international, la Belgique étant un pays trop petit pour que la formule, en transport intérieur, présente quelque intérêt et trouve quelque chance de déve-

loppement. En effet, il faut compter, pour que soit "racheté" le coût des opérations terminales ferroviaires, sur un parcours en train assez long.

Chaque pays, à l'origine, a développé sa propre technique de ferroutage. Les Français avaient choisi un wagon à poche mobile, surbaissée, où vient se loger le train de roues du véhicule routier. Les Allemands, bénéficiant d'un gabarit plus généreux, partaient d'un wagon simplement surbaissé, à plancher mobile, où pouvaient être chargées des semi-remorques à peine modifiées lors de leur construction. On parlait alors de chargement et déchargement horizontaux, puisqu'une rampe mobile et un tracteur spécial étaient nécessaires pour la manutention des véhicules rouliers.

Depuis, des techniques verticales ont été mises au point. Dans ce cas, c'est un engin de levage

qui opère: il soulève les véhicules routiers au moyen de pinces dont on a équipé les cadres de manutention. La solution ne manque pas d'intérêt pour notre pays, qui traite avec toute l'Europe et peut ainsi simplifier son équipement.

Les perspectives du ferroutage sont bonnes: le trafic n'a cessé de se développer, malgré la crise économique, et présente des atouts dont un nombre croissant de transporteurs routiers feront sûrement usage en raison du renchérissement des produits pétroliers, entre autres.

A trafic croissant, besoin grandissant de matériel roulant. Les grandes sociétés de ferroutage des pays voisins se constituent des parcs privés de wagons qui leur confèrent une plus grande souplesse dans l'organisation du trafic. Cette politique bénéficie de l'appui des pouvoirs publics, conscients de l'intérêt de la formule pour toute la communauté.



A



C



B



D

En Belgique, une même démarche vient d'être faite par TRW, avec l'appui de la société CAIB qui a mis en construction 100 wagons à poche fixe pour le transport de semi-remorques, et caisses mobiles. Les premiers exemplaires de ces wagons sont sortis des ateliers de Gregg d'Europe vers la fin de mars. Nous sommes allés assister à ce petit événement, parce qu'il s'agit d'un pas important dans l'utilisation de ce créneau nouveau ouvert au rail et à la route. Souplesse du camion et puissance du chemin de fer conduisent ces deux partenaires, dans le respect mutuel des libertés de chacun, à une collaboration étroite dont les instances officielles reconnaissent et appuient la valeur économique. Qui plus est, faire construire ces véhicules ferroviaires entre Bruxelles et Halle, c'est offrir à l'industrie belge des heures de travail profitables. L'opération mérite donc toute notre attention.

Ce type de wagons est comparable à celui qui existe déjà en France et en Allemagne, et dont

Gregg a obtenu une licence de fabrication. Le bureau d'engineering de Gregg a adapté les caractéristiques de construction aux exigences du client et dessiné les plans définitifs d'un wagon qui semble devoir être adopté par l'UIC comme standard de base.

Fabriquer un tel wagon, cela demande 620 heures de travail, en plusieurs étapes.

D'abord, les tôles, passées au grenailage dès leur entrée dans l'atelier, sont découpées aux bonnes formes; les longerons sont montés puis assemblés avec les abouts et des traverses. Le châssis réalisé de la sorte passe entre les mains des soudeurs qui lui ajoutent quelques équipements. A ce moment, il est, pour ainsi dire, à plat ventre. On le retourne, pour qu'il prenne sa position normale, et il passe alors au gabarit.

Pour la première fois, des agents de la SNCB interviennent dans la chaîne; leur souci principal est de vérifier la flèche formée par les longerons: elle doit être telle qu'une fois chargé, le wagon pré-

sente un profil parfaitement horizontal. Les derniers accessoires sont ensuite montés pour que le wagon passe en chambre de peinture. Enfin, il fera l'objet de nouveaux tests, en présence, pour la deuxième fois, de techniciens des chemins de fer - à ce moment, toute leur attention va au système de freinage.

Châssis orange et bogies noirs, l'enfant s'en va, alors, faire son entrée sur le réseau. Il passera sa vie dans les trains complets internationaux de ferroutage.

Gregg a d'abord fabriqué un petit train de cinq véhicules, afin de bien mettre au point la technique de fabrication, et de produire les 95 autres en un trimestre, dans d'excellentes conditions. Le centième véhicule devrait être mis en service à la fin juin.

Notre petit tableau donne les principales caractéristiques métriques de ce wagon nouveau, codifié Sss. Il faut ajouter que la charge maximale par essieu est fixée à 16 tonnes.

Les photos montrent clairement les détails de construction: la poche, avec ses cales amovibles, qui viennent se placer entre deux roues du véhicule routier, la sellette d'appui, commandée manuellement d'un côté du wagon, pour prendre la position idéale, les points de fixation pour containers et caisses mobiles, etc.

On peut charger sur ce wagon plusieurs types de matériels:

- une semi-remorque; ou bien
- une caisse mobile de 12,20 mètres à 13,50 mètres;
- deux caisses mobiles de 7,15 mètres;
- deux caisses mobiles de 8,05 et 6,25 mètres.

Notons encore que la charge maximale est limitée à 37 tonnes, que le wagon roule à 100 ou 120 km/h.

Le premier exemplaire se trouvait à Zeebrugge, le 28 mars, à l'occasion de l'inauguration officielle du nouveau terminal pour transport combiné rail/route, établi à proximité de l'Ocean Container



| | |
|--|-----------------------|
| Longueur hors tout | mm 16.440 |
| Longueur du châssis | mm 15.200 |
| Distance entre pivots de bogies | mm 11.200 |
| Largeur du châssis | mm 2.980 |
| Longueur de la poche fixe | mm 7.950 |
| Hauteur de la poche au-dessus du rail | mm 338 environ |
| Vitesse maximum | km/h 120 |
| Rayon de courbe minimum | m 75 |



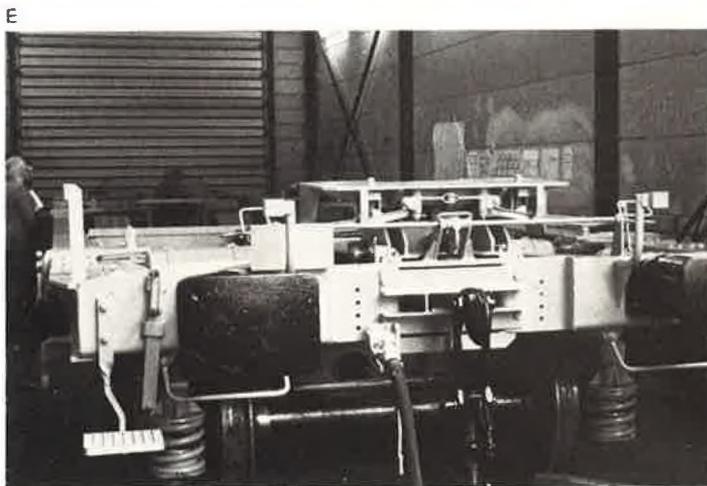
A. Finition des abouts

B. Le châssis à plat ventre

C. Contrôle de gabarit

D. Avec la collaboration de CAIB

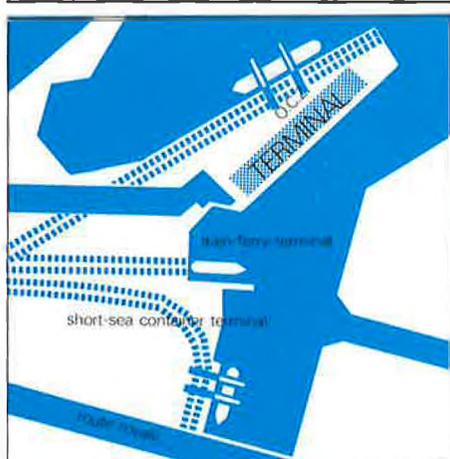
E. La sellette mobile



terminal Zeebrugge, dont nos lecteurs ont déjà entendu parler dans ces pages. Notre photographie a saisi quelques moments de cette cérémonie.

Il y avait un fameux crachin ce vendredi 28 mars, à Zeebrugge - comme dans tout le pays, d'ailleurs. Cela n'aura gêné que les invités de TRW et de la SNCB, car le chargement des semi-remorques routières et des caisses mobiles ne craint pas les intempéries.

Dans son allocution, Monsieur De Vos, président de TRW, a précisé que le terminal de Zeebrugge serait le point de départ de trains dirigés sur l'Allemagne, la France, la Suisse, l'Autriche, l'Italie, l'Espagne et la Yougoslavie, ainsi que d'autres destinations actuellement à l'étude dans la cadre de l'Union Internationale des Sociétés de Transport combiné Rail/Route.



A



C



D



B

Et plutôt que de parler longuement, Monsieur De Vos fit projeter pour les invités un film montrant les différents aspects de cette technique de transport encore mal connue.

Notons que le terminal de Zeebrugge est exploité en manutention verticale, au moyen d'un engin de levage mobile que nos photos montrent bien.

- A-B. L'engin mobile au travail
- C. Un bien beau wagon
- D. La poche où se logent les pneus
- E. Les invités attentifs