

LES BBA: FORMULE MIXTE POUR LES TRANSPORTS DE PONDEREUX

**Une nouvelle collaboration entre
les producteurs d'électricité,
les transporteurs routiers et la SNCB.**



1



2



3

Avant de choisir le rail pour l'approvisionnement en charbon des centrales électriques, il est bon de classer celles-ci sur base de leurs équipements et de leur consommation. Nous arrivons à quatre grandes catégories de centrales:

- 1° celles qui, raccordées au réseau ferroviaire, consomment de grandes quantités journalières;
- 2° les centrales raccordées au réseau, mais de faible consommation;
- 3° les centrales non raccordées au réseau mais raccordable;
- 4° les centrales non raccordées et non raccordable.

Dans le premier cas, nul n'hésite: la construction d'une fosse pour la vidange des wagons auto-déchargeurs, aussi lourd que paraisse l'investissement, peut être amortie rapidement dans de bonnes conditions. Dans le troisième cas, si la centrale est grande dévoreuse de charbon, on peut tout à la fois la raccorder et l'équiper d'une fosse.

Dans le deuxième cas, par contre, et dans le quatrième aussi, pour autant que la centrale n'ait pas un gros appétit, la construction des équipements nécessaires pèserait trop lourd en regard du profit technique qu'on en tirerait. S'il veut assurer les approvisionnements de ces centrales, le chemin de fer doit trouver une autre solution.

Et bien cette solution alternative a germé un jour dans l'esprit d'un "commercial" de la SNCB, a séduit d'autres personnes, qui l'ont soumise à l'étude d'un groupe technico-commercial, lequel, dans des délais très courts, a pu la réaliser à la satisfaction, semble-t-il, de tous les intéressés.

Cette solution consiste tout bonnement en un transport mixte, chemin de fer et route, assuré,

pour ainsi dire, en triangle, par la SNCB, par un manutentionnaire et par un transporteur routier. Elle est appliquée pour l'instant à l'approvisionnement en charbon de deux centrales électriques, à Mol et à Auvélais.

En gros, voici de quoi il s'agit. Le manutentionnaire a chargé sur wagons des bennes basculantes amovibles - que nous appellerons désormais BBA - caisses ouvertes, de dimensions ISO, munies d'une porte basculante à l'une de leurs extrémités. Ces BBA sont remplies par le chargeur (actuellement SGM) de 25 tonnes de charbon. Le train complet ainsi chargé a pour destination la gare la plus proche de la centrale électrique. Là, le manutentionnaire transborde les BBA de train à camion (châssis de semi-remorque court, doté d'un moyen de bennage); le camion emmène les BBA à la centrale et benne le charbon dans une installation adéquate. De retour à la gare, les BBA sont replacées sur wagons et le train poursuit sa rotation.

Les bennes ont été choisies en fonction de la marchandise à transporter. Elles existent sur le marché et n'ont donc pas fait l'objet d'une conception spéciale. La société Edmond Depaire, filiale de la SNCB, qui joue le rôle du manutentionnaire dans ce triangle, en a acquis 200, destinées à travailler en deux groupes de 40 pour chaque centrale (rotation ferroviaire de 48 heures), avec une vingtaine d'unités en réserve dans chaque cas.

Un train complet se compose en effet de 20 wagons plats à bogies d'une charge limite de 56 tonnes. La tare des caisses, 2,5 tonnes, permet le chargement de deux unités par wagon, chacune portant 25 tonnes de charbon, limite idéale pour le transport routier terminal.

roviaires de 48 heures. En réalité, grâce au bon rendement du terminal de SGM, grâce aussi aux plans de circulation des trains établis par la SNCB, la rotation a pu être ramenée à 24 heures par train complet: déchargement pendant la journée, départ pour Anvers le soir, chargement pendant la nuit, mise à disposition de la rame rechargée le lendemain matin. Les BBA inutilisées ne sont qu'en attente: plusieurs autres trafics sont en cours de négociation; elles prendront donc du service dans les prochaines semaines.

Le trafic tourne rond. Les transporteurs routiers, qui assuraient auparavant la totalité de l'approvisionnement, n'ont pas vu tout le trafic leur filer sous le nez. La présence de grues Belotti permettrait, si nécessaire, d'utiliser les gares de Mol et Auvelais comme terminaux pour d'autres trafics en BBA ou même en containers. L'existence de la formule et les bons résultats qu'elle procure permettent aussi d'envisager d'autres applications, à des trafics sensés irréalisables par chemin de fer, mais où la collaboration avec la route ouvre des horizons nouveaux. Il ne faut pourtant pas se leurrer: jamais on ne choisira cette formule si le coût total dépasse celui d'une autre méthode. Mais quand le chemin de fer peut utiliser pleinement ses caractéristiques et ses possibilités dans des opérations aussi régulières, il s'avère aussi avantageux, et souvent plus, que d'autres modes de transport.

On peut tirer une leçon de ce qu'on vient de voir: lorsque la spécialisation du matériel ferroviaire n'a plus de réponse à donner aux besoins spécifiques des entreprises, le dynamisme et l'imagination peuvent prendre le relai pour acquérir au rail, même partiellement, des trafics qui entrent parfaitement dans ses cordes. Sans doute la formule mixte développée pour les électriciens n'aurait-elle eu aucune chance de voir le jour il y a dix ans. Le rapprochement actuel entre route et rail, concrétisé dans d'autres méthodes mixtes, a sans aucun doute facilité l'élaboration de la solution présente. Et l'on peut dire, sans craindre de se tromper, que nous ne sommes probablement pas au bout de nos étonnements: il suffit de quelques hommes entrepreneurs pour que s'imposent des solutions avantageuses.

Photos
 1-2 La grue saisit la BBA...
 3. ...la soulève...
 4. ...recule...
 5. ...et la dépose sur le camion
 6. Au retour, c'est l'inverse qui se produit.



Le groupe technico-commercial a étudié, dans chaque gare, les possibilités de manutention et les aménagements nécessaires pour travailler sans risque et sans gêne pour les autres usagers. Fin janvier, la surface prévue à Anvelais était encore en cours de transformation et les BBA étaient, pour cette région, transbordées au terminal SNCB de Châtelineau, situation provisoire mais obligée, qui a pris fin le 13 février.

La société Depaire a choisi, pour la manutention des BBA, d'acheter deux auto-grues Belotti, engins performants, mobiles, équipés d'un cadre de manutention qui saisit les bacs comme s'il s'agissait de containers.

Le plan de travail tient compte d'un réel souci d'économie. Même si les grues sont très mobiles, il ne faut pas s'en jouer sans égard pour la rentabilité de l'opération. La grue charge d'abord quatre camions (c'est bien là le parc prévu dans le cas de Mol) qui entament leur premier cycle. Elle se place, près du train, devant la quatrième place vide. Un premier camion revient, la grue le décharge, place la BBA vide près de la première BBA chargée qui, à son tour prend place sur le camion. Ainsi, la grue parcourt progressivement tout le train sans faire de grandes manœuvres sauf au retour des trois dernières BBA vides, qu'on replace, en fin de journée, tout au début de la rame.

Avec 5 kilomètres de route à parcourir, avec parfois un peu d'attente avant le bennage à la centrale, on peut estimer que le déchargement d'un train complet de 1.000 tonnes occupe une journée de 8 heures.

Il faut peut-être dire que le nombre de BBA achetées dépasse les nécessités actuelles. Le plan de base prévoyait des rotations fer-



4



5



6