

Ausiliare



Schaerbeek, 7 novembre, 11 heures. Il pleut à torrents. Sous les parapluies, un groupe dense se dirige vers les rampes de chargement des Trains d'Autos Accompagnées. Dans le prolongement de la première rampe, les visiteurs découvrent deux wagons. L'un, à deux étages, ressemble - à la couleur près - à ceux que la gare place là à chaque départ de TAA. Le suivant, par contre, est entièrement fermé. C'est lui la vraie vedette du jour, amené d'Italie par Ausiliare pour une présentation aux expéditeurs belges d'automobiles.

Partant de son wagon ouvert traditionnel, Ausiliare a fait construire ce prototype aux flancs et abouts entièrement carrossés, et doté d'une toiture qu'on ouvre selon deux systèmes différents.

"De plus en plus, le marché automobile parle de qualité totale. Les constructeurs nous poussent à fournir un service toujours plus performant. C'est pourquoi nous avons pensé à un wagon complètement fermé".

Luciano Rampinelli, directeur général d'Ausiliare, connaît bien la demande: 30 ans de présence sur le marché en font un authentique spécialiste du transport ferroviaire d'automobiles. Et il prépare l'avenir. "Nous avons aussi pensé au passage dans le tunnel sous la Manche. Au stade actuel des discussions, il semble qu'on s'oriente, pour des raisons de sécurité, vers l'exigence d'utiliser des wagons porte-voitures complètement fermés". Les courants d'air de 110 à 120 km/h dans le tunnel justifient cette précaution.

Les voitures neuves bien emballées

Faire bouger la toiture

Ausiliare promène donc son prototype à travers l'Europe et le met à la disposition de ses clients pour des transports d'essai. "Nous verrons s'il existe un réel intérêt pour ce type de

matériel. Et nous pourrons, après évaluation, opter pour l'une des deux techniques d'ouverture du toit".

Le prototype est un wagon articulé. Chaque moitié possède une toiture particulière. D'une part, la toiture est soulevée d'un bloc et pivote au sommet de l'un des flancs. De l'autre, l'axe est médian, et deux demi-toitures se soulèvent pour former un angle à mi longueur.

"Le gabarit ferroviaire" explique encore L. Rampinelli "ne permet pas de charger et décharger des voitures sur le plancher supérieur sans abaisser ce plancher ou soulever la toiture. L'espace disponible ne serait pas suffisant pour les déplacements du chargeur. Abaisser le plancher et le relever après chargement serait une opération trop longue. Nous ne pouvons pas le proposer au marché. Nous avons donc choisi de faire bouger la toiture."

Evaluation en fin de parcours

Répondant à la question d'un invité, L. Rampinelli précise que si le prix de l'acheminement reste inchangé, le coût total du transport sera affecté par une élévation de 40 % environ de la location du wagon. Ce qu'on peut voir comme le prix d'une bien meilleure protection des voitures neuves. Cette information ne laisse pas indifférent. "La première question est celle du prix" nous dit R. Van den Broeck, Manager vehicle handling and distribution chez General Motors Continental. "Cela se justifie à mon avis uniquement pour des envois spéciaux: voitures de show ou modèles nouveaux par exemple".

T. Ledez, Supervisor vehicle shipping unit de Ford Genk, raisonne de la

même manière: "Pour des voitures de prix élevé, ce wagon est intéressant. Il l'est moins pour des voitures bon marché. Car le chargement nous coûtera également plus".

Chacun, en connaisseur, dégage pourtant des points positifs. R. Van den Broeck: "Le système de cales est vraiment très bien". Et T. Ledez: "Pour éviter le vandalisme, c'est un wagon extraordinaire".

La présentation ne s'est pas arrêtée à Schaerbeek. Ausiliare poursuit son tour d'Europe et les transports-tests pour ses clients. En fin de parcours, l'évaluation nous dira ce qu'il en est. B-CARGO News ne manquera pas d'en parler. ■

La ligne 27c

sous 3000 volts

Anvers-Central, 3 juin 1991.

"La SNCB a le plaisir de vous accueillir à bord de ce train spécial à l'occasion de l'électrification de la ligne 27c. Le voyage nous conduira jusqu'à Zandvliet, dans la partie septentrionale du port d'Anvers."

A bord du train inaugural: de hautes personnalités des chemins de fer, de la ville d'Anvers et de la société ABT-STOCATRA.

L'événement ne pouvait pas passer inaperçu, même sous une pluie battante: la ligne 27c devenait désormais accessible à la traction électrique avec tous les avantages que celle-ci offre.

AUSILIARE

Société italienne établie à Milan.

Membre du groupe Brambles.
Active sur le marché automobile depuis 1962.

Présente dans bien d'autres secteurs: pulvérulents et granulés, céréales, produits chimiques et minéraux, liquides et gazeux. Partenaire depuis quelques années du transport intermodal.

Parc propre de près de 2.500 wagons. Exploitation d'un millier de wagons dont ses clients sont propriétaires.
Offre très diversifiée: de la simple location au service complet de porte à porte.
En totalisant tous les départs, Ausiliare forme chaque jour une rame de wagons chargés de 6 kilomètres environ.

Le courant passe

Il n'est pas nécessaire de rappeler l'importance du rôle que jouent les chemins de fer dans toute activité portuaire. C'est particulièrement vrai pour le port d'Anvers où près de 1.000 kilomètres de voies ferrées permettent les très nombreux échanges de marchandises tant au départ qu'à l'arrivée.

En électrifiant la ligne 27c, réservée au trafic de marchandises, la SNCB réalise un gain de temps de l'ordre de vingt minutes sur un parcours d'à peine dix kilomètres: les trains qui l'empruntent peuvent désormais rouler à 90 km/h au lieu des 40 avant électrification. La rotation du matériel s'en trouve, elle aussi, avantageusement accélérée.

Située dans l'ensemble du complexe ferroviaire anversois, la 27c dessert la vaste zone de la darse Delwaide. Dès avant sa modernisation, elle voyait passer un trafic très intense, toujours croissant. L'investissement consenti pour l'électrification atteint 330 millions, qui s'ajoutent à une somme égale, précédemment payée pour les travaux de terrassement, la pose des voies, le gros-oeuvre d'une sous-sta-

tion de traction. La ligne électrifiée libère en outre une partie significative du trafic géré par la gare de formation d'Anvers-Nord, parfois à la limite de la saturation.

Répondre à la demande du client

La société ABT-Stocatra, une division de la s.a. Hessenatie, est une importante société de débardage qui s'occupe tant du chargement que du déchargement de vraciers à la taille toujours croissante. Face à un trafic en pleine expansion, ABT-Stocatra a investi dans des équipements toujours plus performants et offre une multitude de facilités.

Bien implantée à deux endroits "clés" du port - la darse Delwaide et le Canal Dock Terminal - cette société établit une véritable tête de pont vers les principaux centres industriels de l'Europe de l'Ouest. Elle fournit près de 13,4 millions de tonnes transportées par train, soit 45 % du trafic ferroviaire généré par Anvers.

Il est donc aisé de comprendre la profonde satisfaction ressentie chez ABT-Stocatra devant l'initiative de la SNCB. ■