

805LM3517

2322

(1938, 40-41)

V. D. 2012 : Location d'un wagon porte-remorque à la Reichsbahn

-
D. 5564 : Exploitation du wagon porte-remorque par la S.C.E.T.A.

Wagon rail-route (porte-remorque)

- Spécifications techniques
- Avantages et inconvénients

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	27. 5.38				
(s) C.A.	4.12.40	21	IV 1°		
(s) C.A.	19. 2.41	22	IV		

19 février 1941

2322

QU. IV - Service Commercial

Utilisation de wagon rail-route

(s) p. 22

M. TIRARD. - Avez-vous étudié les résultats obtenus en Allemagne par l'utilisation du wagon rail-route ?

M. LE BOURGEOIS. - Nous avions examiné cette question autrefois, mais nous l'avions abandonnée en raison des prescriptions du Code de la Route quant au gabarit des véhicules. Les modifications apportées maintenant au Code de la Route permettraient l'utilisation de wagons rail-route et nous avons repris l'examen de cette question.

M. BOUTET. - Je crois que, néanmoins, la généralisation du système rencontrerait encore nombre d'obstacles, car les routes suffisamment larges pour permettre la circulation des wagons sont relativement rares. De plus, le wagon rail-route ne peut être utilisé que sur des distances assez courtes et il comporte des risques d'accident.

M. LE BOURGEOIS. - Ce système tout différent de celui qui vous est présenté aujourd'hui ne pourra jamais être appliqu^é sur une faible échelle, par exemple pour suppléer un embranchement particulier à trafic restreint.

Si ce système s'est développé quelque peu en Allemagne, cela tient au mode d'établissement des voies aux abords ou à la traversée des agglomérations. En France, dans la traversée ou aux abords des villes, la plate-forme de la voie ferrée est restée, en général, au niveau même du sol et ce sont les routes qui, en tant que de besoin, ont été élevées ou abaissées pour la franchir sans point commun. Cette organisation facilite le raccord

des usines au chemin de fer et explique le développement important des embranchements particuliers.

En Allemagne, au contraire, les grands travaux se sont faits en élevant le chemin de fer au-dessus de la route. Mais cette succession de remblais rend très difficile le raccordement des industries au chemin de fer. C'est pourquoi le wagon rail-route s'est développé plus vite en Allemagne qu'en France.

4 décembre 1940

2322

QUESTION IV - Service Commercial

1°) Organisation de transports mixtes par fer et par route..-

Sténo (s) p.21

Wagons rail-route

.....

M. BOUTET - On avait envisagé, d'autre part, de transporter des wagons entiers sur route, grâce à un système spécial. L'utilisation de ce procédé n'avait pas été possible jusqu'à présent, mais sans vouloir étendre ce système, je crois qu'il peut rendre des services qui ne sont pas négligeables et qu'on pourrait en reprendre l'étude. Il apporterait sans aucun doute une solution à certains problèmes de transport particuliers, solution peut-être exceptionnelle, mais peut-être intéressante.

M. LE BESNERAIS - Il y a des cas, en effet, où les transports de wagons sur route sont intéressants. L'application de ce système a été gênée par les dispositions du code de la route, mais les modifications apportées à ce dernier permettent peut-être de reprendre la question. Je vais la faire examiner, car ce mode de transport peut être intéressant, par exemple, lorsqu'il s'agit d'une usine qui reçoit un wagon par jour ou tous les deux jours.

.....

Société Nationale
des
Chemins de fer français

Service Commercial

Paris, le 27 mai 1938

532.P.029004/I
38.23

Monsieur le Ministre,

La Société Anonyme des Etablissements J.J. CARNAUD et FORGES de Basse-Indre, productrice de fer blanc et de boîtes à conserves, dont le siège social est à Paris, 37, rue de Surène, utilise depuis la fin de l'année 1937, une remorque porte-wagons, d'un système nouveau, destinée à assurer le transport, sans aucun transbordement, entre la gare de Périgueux et son usine, et inversement, des wagons chargés de marchandises reçues ou expédiées par cet établissement.

Nous venons d'être informés que l'autorisation nécessaire, donnée le 28 octobre 1937, par l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées de la Dordogne, venait d'être retirée par la Direction Générale des Routes, les transports ne répondant pas aux prescriptions de l'article 14 du Code de la Route (transports exceptionnels).

Je me permets d'attirer d'une façon très pressante votre attention sur les conséquences regrettables du retrait de cette autorisation. L'expérience en cours présente un intérêt manifeste pour chemin de fer et, par conséquent, pour les finances publiques. Outre que l'utilisation de ces remorques porte-wagons permettrait de desservir, d'une manière à la fois économique et rapide, des établissements dont la situation topographique ne permet pas la construction d'embranchements particuliers, elle apporterait une très heureuse solution au problème du porte à porte.

Dans de nombreux cas, les services que ce dispositif peut rendre sont supérieurs à ceux offerts par les cadres; ils constituent donc, pour le chemin de fer, un progrès appréciable.

Monsieur le Ministre des TRAVAUX PUBLICS . - ...

Ce type de remorque porte-wagons a d'ailleurs rencontré en Allemagne, d'où il est originaire, un vif succès; il est utilisé par la Reichsbahn dans 85 villes; il a été ainsi livré, en 1937, plus de 8.000 wagons contre 6.000 en 1936; en outre, ces remorques se sont révélées capables de s'adapter avec une très grande souplesse aux situations les plus diverses.

Je pense qu'en raison de l'intérêt présenté par cet essai, vous voudrez bien surseoir à l'application de la décision prise, pour que l'expérience ne soit pas interrompue jusqu'à ce qu'un nouvel examen ait permis de mettre au point une réglementation de ces transports en harmonie avec les prescriptions du Code de la route.

L'expérience allemande montre que la circulation de ces véhicules ne présente pas, pour la sécurité générale, de très sérieuses difficultés et les obstacles à un accommodement paraissent d'autant plus faciles à surmonter ici que le parcours effectué par ces remorques entre la gare de Périgueux et l'usine des établissements J.J. CARNAUD ne dépasse pas 300 mètres, dont 100 mètres environ sur la route nationale.

D'un point de vue plus général, il nous semblerait opportun que des recommandations soient faites aux Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées pour que des expériences éventuelles, du genre de celles à laquelle procède la Société des établissements J.J. CARNAUD, ne soient pas interrompues par une interprétation trop étroite des règlements et soient, au contraire, facilitées dans toute la mesure du possible.

Veuillez agréer, Monsieur le MINISTRE, l'hommage de mon profond respect.

Le PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
Signé : GUINAND