

# Fret ferroviaire : Accrocher le bon wagon



Un attelage réalise la liaison entre deux véhicules. En général, l'un des véhicules est tractant, l'autre est remorqué. Un attelage doit avoir des propriétés particulières. Il doit disposer d'une résistance mécanique à la traction pour transmettre l'effort de remorquage et éviter une rupture d'attelage. Il doit également transmettre les variations de vitesses et le dispositif doit aussi induire les décélérations. Ces critères règlementent tous les attelages ferroviaires européens afin que les wagons de chemin de fer disposent d'organes de choc et de traction donnant sécurité et cohérence aux convois. Qui dit convoi, dit composition de rames, ce qui entraîne une manipulation des attelages lors des manœuvres pour accrocher ou décrocher les véhicules. La manipulation fréquente des attelages demande une certaine légèreté qui fait de ces pièces l'élément faible des convois. Autre paramètre entrant dans la limite de résistance des attelages, c'est la composition des convois selon les profils de lignes. Le dispositif utilisé en France par les trains de marchandises est toujours issu du 19<sup>e</sup> siècle.

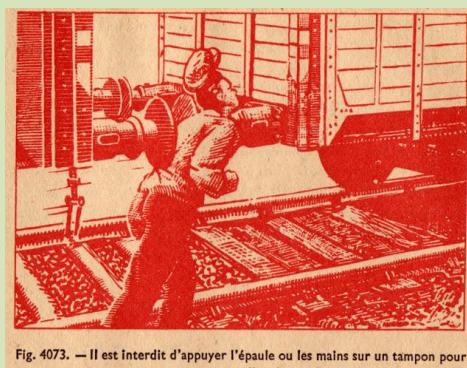


Fig. 4073. — Il est interdit d'appuyer l'épaule ou les mains sur un tampon pour pousser un véhicule.

Ces opérations d'attelage sont les opérations les plus pénibles et les plus dangereuses de l'exploitation ferroviaire. Dans les triages, les attelageurs ainsi nommés répétaient cette opération des centaines de fois pour traiter le trafic diffus. En service voyageurs, les rames réversibles et les rames automotrices à attelage automatique ont limité ces interventions. Tel n'est pas le cas en fret pour qui le taux d'accidentologie reste trop élevé.



Pourtant dès 1960, une grande ambition était affichée. Il s'agissait d'équiper les wagons européens d'attelages automatiques. Depuis, des sur coûts ont été imposés pour transformer les traverses d'attelage d'engins en service et intégrer dès la construction de nouvelles locomotives et de nouveaux wagons, les structures de châssis permettant de recevoir à terme un organe de choc et de traction automatique. Au moins trois générations d'engins moteurs profitèrent de ces nouveaux équipements de compatibilité qui malheureusement aujourd'hui sont déjà retirés du service ou au mieux en voie de retrait. Le fret ferroviaire Européen semble t'il a changé d'orientation préférant des trains complets transitant sans recomposition de leur point d'origine à leur point de destination. Cette vision sécuritaire et moins onéreuse a sonné le glas des wagons isolés, sacrifiés et oubliés par l'activité fret.

Cet abandon sécuritaire du wagon isolé tombait au moment où la concurrence faisait rage entre compagnie ferroviaire. Le recentrage réalisé sur les convois complets entre origines / destinations semblait être la solution de sauvegarde économique adaptée. Les branches mortes coupées, l'arbre reprend de sa vigueur et les jeunes pousses veulent être alimentées ; comment revenir sur le choix sécuritaire ? Tout simplement en externalisant cette tache pour la donner aux chargeurs directement ou alors aux OFP qui se veulent des outils de regroupement des trafics régionaux. Grâce à la requalification des attelageurs en agents opérant sur un registre de sécurité, ils peuvent encadrer le personnel des entreprises embranchées mis à leurs ordres pour corriger les défauts en particulier d'attelage. Idem pour les OFP qui aux ordres effectuent les multiples recompositions pour remettre la rame complète au départ à une EF nationale longue distance. Il s'agit donc d'un report des risques.



Intermodalite.com@Mars 2013

La productivité induite en partie par l'attelage automatique est pourtant mise en évidence dans des concepts très différents : USA, Australie, Chine, Russie. Cette approche a remis le fret ferroviaire en parfaite compétitivité quel que soit le système économique local. **En Europe, le développement ferroviaire s'appuie sur d'autres stratégies, la compétitivité du fret n'étant apparemment pas une priorité.**