

Transport ferroviaire

Comparé à d'autres formes de transport de marchandises, le transport ferroviaire est assez sûr. Le transport ferroviaire est capable de déplacer un grand nombre de passagers et de marchandises tout en maintenant l'efficacité énergétique, mais il est souvent moins flexible. Le transport ferroviaire coûte moins cher que le transport aérien ou routier, ce qui le rend extrêmement rentable pour le déplacement intérieur.

Termes courants dans le transport ferroviaire

Wagon	Tout type de conteneur préfabriqué conçu pour le transport de marchandises par locomotion ferroviaire. Les wagons ne sont pas motorisés et nécessitent un moteur pour les pousser ou les tirer. Il existe une grande variété de wagons conçus pour répondre à divers besoins d'expédition.
Moteur	Véhicule motorisé commandé par un pilote et utilisé pour pousser ou tirer des wagons sur de longues distances. Les moteurs peuvent être électriques ou alimentés par des combustibles fossiles.
Chargement complet	Volume de marchandises capable de remplir un wagon entier.
Chargement incomplet	Volume de marchandises inférieur au volume requis pour remplir un wagon entier.
Cour de triage ferroviaire	Grand espace ouvert le long des voies ferrées où les trains peuvent être garés ou réparés. Les cours de triage ferroviaire sont également le lieu des opérations de chargement et de déchargement des marchandises.
Transport lourd	Marchandises transportées par train qui sont considérées comme une cargaison en gros ou complète, par opposition aux véhicules ferroviaires pour passagers ou aux trains légers (généralement les transports publics du centre-ville).
Permutation	Action d'échanger des wagons entre un train et un autre.

Accords relatifs au transport ferroviaire

Conteneurisation - Tout comme pour le fret maritime, des marchandises conteneurisées peuvent circuler sur de nombreuses voies ferrées. Il n'y a pas de différence entre les [conteneurs utilisés pour le transport maritime](#) et ceux utilisés pour le transport ferroviaire. Le processus d'empotage et de scellement des conteneurs peut avoir lieu dans les installations de l'expéditeur, sur un point de consolidation ou dans les installations du transitaire. Les mêmes restrictions de volume et de poids s'appliquent au transport ferroviaire par conteneurisation et au transport maritime.

Expédition en vrac - Les expéditeurs peuvent souhaiter expédier moins que des chargements complets par voie ferroviaire ou ne pas avoir accès au transport intermodal par conteneurs par

la ligne ferroviaire souhaitée. Il est toujours possible d'expédier des marchandises en utilisant divers wagons. L'expédition de marchandises palettisées ou en vrac par voie ferroviaire est semblable à l'expédition de marchandises par une société de camionnage tierce : les marchandises sont chargées sur le train à l'aide de structures préfabriquées et généralement à parois rigides, et sont déchargées au point de réception. En général, les expéditeurs ne sont même pas autorisés à entrer dans la cour de triage ferroviaire pour participer au chargement/déchargement des wagons. Ils ne voient les marchandises que lorsqu'elles sont récupérées à l'extérieur de la cour de triage ou lorsqu'elles sont livrées sur leurs installations. L'expédition de marchandises en vrac par voie ferroviaire peut se faire par l'intermédiaire de n'importe quel transitaire ou courtier, et les compagnies ferroviaires peuvent même avoir un service à la clientèle direct.

Concepts propres au transport ferroviaire

Limites de l'infrastructure - Le transport ferroviaire a une portée très limitée par rapport à la plupart des autres formes de déplacement de marchandises. En réalité, le transport ferroviaire nécessite une infrastructure bâtie spécialisée (un réseau ferroviaire) qui exige de l'entretien et qui peut être facilement endommagée par des intempéries ou des conflits. Les expéditeurs qui utilisent le rail pour transporter des marchandises disposent de très peu d'options : la taille des wagons est limitée par la taille globale des voies, et les trains de marchandises ont un ensemble assez limité de destinations. Dans de nombreux contextes où plusieurs organismes d'aide travaillent et opèrent, il n'y aura probablement même pas de réseau ferroviaire opérationnel.

Manque de flexibilité - Le rail convient parfaitement au transport de charges de grande taille sur de longues distances, mais il ne présente pas la polyvalence et la flexibilité des transporteurs routiers puisqu'il fonctionne sur des voies fixes. Le rail ne peut fournir que des services de terminal à terminal, à la place des services de livraison de point à point offerts par le camionnage. Bien que le transport ferroviaire constitue un mode efficace de transport en gros, il peut être très lent, surtout si l'on tient compte du chargement, du déchargement et de l'ensemble des opérations dans la cour de triage.

Envoi de marchandises par voie ferroviaire

Documents pour le transport ferroviaire

Lettre de transport ferroviaire/lettre de transport de marchandises - Les documents relatifs au transport ferroviaire sont contrôlés par l'intermédiaire de la lettre de transport ferroviaire. Contrairement au connaissement maritime (BOL) ou à la lettre de voiture (CMR), la lettre de transport ferroviaire est un document non standard, au format non préétabli. Les lettres de transport ferroviaire sont généralement créées et fournies par la compagnie ferroviaire et contiennent des informations importantes et pertinentes au niveau local.

La lettre de transport ferroviaire est un document non négociable contenant les instructions données à la compagnie ferroviaire pour la manutention, l'expédition et la livraison de l'envoi. Aucun autre document n'est requis pour les expéditions intérieures, mais les expéditeurs peuvent souhaiter inclure des informations supplémentaires telles qu'une liste de colisage détaillée. Pour le transport international transfrontalier, les expéditeurs doivent être informés localement des documents nécessaires.

Exemple de lettre de transport ferroviaire/de marchandises :

CAR INITIALS AND NUMBER		KIND	LENGTH/CAPACITY OF CAR																														
			ORDERED	FURNISHED																													
STOP THIS CAR AT			CONSIGNEE AND ADDRESS AT STOP																														
TO STATION			FROM STATION																														
ROUTE			SHIPPER																														
RECONSIGNEED TO STATION			<table border="1"> <tr> <td rowspan="5">C.O.D.</td> <td>AMOUNT</td> <td>WEIGHED</td> </tr> <tr> <td>\$ PER</td> <td>AT</td> </tr> <tr> <td>\$ TOTAL</td> <td>GROSS</td> </tr> <tr> <td>\$</td> <td>FARE</td> </tr> <tr> <td>PICKUP SERVICE</td> <td>ALLOWANCE</td> </tr> <tr> <td>YES</td> <td>NO</td> <td>NET</td> </tr> <tr> <td colspan="3"> WHEN SHIPPER IN THE UNITED STATES EXECUTES THE NO-RECOURSE CLAUSE OF SECTION 7 OF THE BILL OF LADING, INSERT "YES". Indicate by symbol in Column provided ★ how weights were obtained for L. O. L. Shipments only. R—Railroad Scale. S—Shipper's Tested Weights. E—Estimated—Weigh and Corroborate. T—Tariff Classification or Minimum. </td> <td colspan="2"> IF CHARGES ARE TO BE PREPAID, WRITE OR STAMP HERE. "TO BE PREPAID." </td> </tr> <tr> <td colspan="3">ON C.L. TRAFFIC-INSTRUCTIONS</td> <td colspan="2">ON L.C.L. TRAFFIC TRANSFER STAMPS</td> </tr> <tr> <td colspan="3">NO. PKGS. DESCRIPTION OF ARTICLES</td> <td>★</td> <td>WEIGHT</td> </tr> </table>		C.O.D.	AMOUNT	WEIGHED	\$ PER	AT	\$ TOTAL	GROSS	\$	FARE	PICKUP SERVICE	ALLOWANCE	YES	NO	NET	WHEN SHIPPER IN THE UNITED STATES EXECUTES THE NO-RECOURSE CLAUSE OF SECTION 7 OF THE BILL OF LADING, INSERT "YES". Indicate by symbol in Column provided ★ how weights were obtained for L. O. L. Shipments only. R—Railroad Scale. S—Shipper's Tested Weights. E—Estimated—Weigh and Corroborate. T—Tariff Classification or Minimum.			IF CHARGES ARE TO BE PREPAID, WRITE OR STAMP HERE. "TO BE PREPAID."		ON C.L. TRAFFIC-INSTRUCTIONS			ON L.C.L. TRAFFIC TRANSFER STAMPS		NO. PKGS. DESCRIPTION OF ARTICLES			★	WEIGHT
C.O.D.	AMOUNT	WEIGHED																															
	\$ PER	AT																															
	\$ TOTAL	GROSS																															
	\$	FARE																															
	PICKUP SERVICE	ALLOWANCE																															
YES	NO	NET																															
WHEN SHIPPER IN THE UNITED STATES EXECUTES THE NO-RECOURSE CLAUSE OF SECTION 7 OF THE BILL OF LADING, INSERT "YES". Indicate by symbol in Column provided ★ how weights were obtained for L. O. L. Shipments only. R—Railroad Scale. S—Shipper's Tested Weights. E—Estimated—Weigh and Corroborate. T—Tariff Classification or Minimum.			IF CHARGES ARE TO BE PREPAID, WRITE OR STAMP HERE. "TO BE PREPAID."																														
ON C.L. TRAFFIC-INSTRUCTIONS			ON L.C.L. TRAFFIC TRANSFER STAMPS																														
NO. PKGS. DESCRIPTION OF ARTICLES			★	WEIGHT																													

S'ils n'utilisent pas de conteneurs de transport intermodal, les expéditeurs exercent généralement très peu de contrôle sur la façon dont les marchandises sont chargées, et il n'y a pas non plus beaucoup d'éléments particuliers à prendre en considération lors de l'emballage de la cargaison. La cargaison peut être expédiée sur palettes ou en vrac, mais il peut être dans l'intérêt de l'expéditeur de palettiser et d'étiqueter la cargaison autant que possible pour

limiter les pertes ou les vols pendant le transit. Les trains peuvent transporter des marchandises lourdes et volumineuses, et ne sont vraiment limités que par des articles excessivement surdimensionnés, tels que des équipements de construction surdimensionnés. Certains itinéraires peuvent être limités par des tunnels ou des passages souterrains. Les expéditeurs doivent donc se renseigner auprès de leurs transitaires sur les limites générales de l'expédition par une ligne ferroviaire spécifique.

Les principaux types de wagons utilisés pour l'expédition sont les suivants :

Wagon couvert - Forme la plus courante de wagon préfabriqué construit sur mesure. Les wagons couverts sont scellés de tous les côtés et possèdent des structures dures et rigides munies de portes verrouillables. Les wagons couverts doivent être chargés manuellement, comme le plancher d'un camion couvert.

Wagon plat - Wagon sans revêtement dur, utilisé pour transporter des marchandises larges ou hautes telles que des véhicules et des équipements de construction. Les wagons plats peuvent également accueillir des conteneurs d'expédition standard. Les wagons plats peuvent aussi être utilisés pour des marchandises ordinaires, mais ils exposent davantage ces dernières aux intempéries et au vol.

Wagon-trémie - Wagon couvert à toit ouvrant doté d'un support renforcé sous les bords longs. Les wagons-trémies sont utilisés pour transporter de grandes quantités de produits volumineux en vrac tels que des céréales, du sable, du minerai ou tout autre produit non liquide qui peut être déversé directement dans la caisse du wagon. Le déchargement peut se faire à la main ou à l'aide d'un équipement de manutention du matériel. Certains wagons-trémies peuvent basculer pour décharger rapidement des marchandises en gros en une seule fois.

Wagon-citerne - Peut être à basse pression (liquide) ou à haute pression (gaz). Idéal pour déplacer de grands volumes de liquide sur de longues distances. Il peut y avoir des restrictions sur les types de liquide et de gaz en raison des lois nationales et locales ainsi que des limitations sur la manipulation des marchandises dangereuses.