



**BRITISH
STEEL**

Guide de manutention

BUILDING STRONGER FUTURES





British Steel - Manutention des rails

Le plus grand soin doit être apporté à l'entreposage et au transport des produits ferroviaires. Le voyage depuis l'unité de fabrication jusqu'à la destination finale pouvant être long et complexe, il est impératif que tout mouvement des produits soit planifié et géré avec le plus grand soin pour préserver l'intégrité du produit et la sécurité du personnel.

Le présent guide fixe les procédures de manutention recommandées pour tous les rails British Steel, des rails courts jusqu'aux longs rails soudés ainsi que pour les traverses en acier. Pour les cas particuliers (par exemple le transport de profils spéciaux), British Steel dispose d'experts en logistique à même de fournir les conseils les plus appropriés.

SOMMAIRE

Précautions générales	04
Présentation et conditionnement	07
Mise en pile et stockage	08
Manutention et techniques de levage,	10
Système Camlok	12
Longs rails soudés	14
Traverses en acier	14
Services offerts par British Steel	15

PRÉCAUTIONS GÉNÉRALES

Les principes généraux pour la manutention des rails sont définis ci-après. Des informations et des recommandations plus détaillées sont disponibles dans les autres sections de ce guide.

Protection de la rectitude du rail

Il est essentiel d'apporter un soin tout particulier aux opérations de manutention, de mise en pile et de transport afin d'éviter tout défaut de rectitude.

- Respecter les consignes de charges utiles et éviter les chocs brutaux ;
- Éviter de n'avoir qu'un seul point de préhension et s'assurer d'avoir au minimum deux points. Utiliser davantage de points pour les rails plus longs selon les cas ;
- S'assurer que les rails sont bien maintenus, horizontaux et droits lorsqu'ils sont levés ou déplacés. Éviter tout affaissement des extrémités et tout chevauchement des patins ;
- Prendre soin d'éviter des contacts inappropriés entre les rails durant la mise en pile. Aligner les rails uniformément, en évitant les chevauchements ;
- S'assurer que les rails de même longueur sont empilés ensemble sur une base nivelée et ferme offrant un soutien uniforme.
- Les différentes couches doivent être séparées par des intercalaires régulièrement espacés ou par des bois de même section alignés verticalement par rapport aux soutiens de base, conformément aux recommandations de la section relative à l'entreposage et au stockage.
- Toutes les précautions nécessaires seront prises pour protéger les extrémités des rails. Un soin tout particulier sera apporté aux rails longs.
- Pour le transport en navire de mer, les piles de rails sont protégées de tout mouvement latéral et longitudinal par des cales, un boisage, des étais, des cordages et des sécurités. Les ouvertures des panneaux du navire doivent être suffisamment longues pour permettre un contrôle sécurisé des opérations de levage et pour prévenir tout dommage au produit.
- S'assurer d'une stricte conformité aux instructions de la compagnie de transport sur les lieux de chargement, des dégagements et des systèmes d'attache dans le cas d'un transport sur deux wagons de chemin de fer (ou plus).

Pour éviter d'endommager les surfaces

Des entailles en surface de moins de 0.5mm se sont révélées être la cause de fractures en cours d'utilisation. Un soin insuffisant apporté aux opérations de manutention et de transport peut facilement conduire à de sérieux dommages sur la surface du rail. Pour les éviter, nous recommandons d'appliquer les procédures et précautions de manutention suivantes :

- Toute incision ou abrasion mineure ou légère peut être extrêmement dangereuse. Éviter tout impact ou abrasion des rails ou des paquets de rails contre les structures, bâtiments, panneaux de cale, wagons ou autres véhicules.
- S'assurer de l'alignement correct des extrémités de rail au niveau de chaque couche.
- Éviter tout chevauchement.
- L'utilisation de chaînes à mailles métalliques rondes est interdite. Les rails doivent être soulevés avec l'un des dispositifs suivants : moyens de levage électro-magnétique ou matériel de serrage spécialisé (ex. pinces Camlocks).
- En cas d'utilisation d'attaches conventionnelles, l'utilisation d'élingues en tissu (ex. polypropylène) est recommandée.

On peut également utiliser, comme alternative, des câbles métalliques ou des élingues plates revêtues. Il est important que tout support de rail, dispositif de manutention, de serrage et de transport n'ait aucun point de contact agressif avec la surface du rail.

Les rails revêtus doivent être manipulés de la même façon, des précautions supplémentaires doivent toutefois être prise pour éviter tout dommages. Ils doivent systématiquement être manipulés en sécurité en utilisant des pinces et des sangles.

Prévention des dommages métallurgiques

L'acier utilisé pour la fabrication des rails est thermo-sensible et des défauts métallurgiques peuvent se produire en cas d'exposition à une source de chaleur localisée. Durant les opérations de manutention et de transport, toutes les précautions devront être prises pour éviter ce genre de dommages. Il est donc particulièrement important d'éviter :

- De chauffer, souder ou découper au chalumeau sur ou à proximité des rails
- Tout contact avec des arcs électriques et des projections métalliques
- Une abrasion importante sur les rails

Dans le cas où l'on utilise des élingues plutôt que des pinces à rail pour déplacer des paquets de plusieurs rails en fardeaux, le sanglage de lattes de bois dur sous chacun des paquets est vivement recommandé.

Les lattes, placées à chaque point d'attache approprié, agissent comme des palettes de levage sous lesquelles on peut positionner les élingues. Cela permet de s'assurer que le paquet se maintienne bien à plat durant l'opération de levage.

Protection contre les substances corrosives

Une corrosion lente et graduelle est inévitable sur tout produit en acier non protégé. Les rails n'y font pas exception et ce processus naturel est généralement considéré comme acceptable. Cependant, une corrosion localisée rapide et profonde peut être très dangereuse. En conséquence, il est essentiel pendant la manutention et le transport des rails, de respecter les consignes suivantes :

- Eviter tout contact avec des substances préjudiciables à l'acier ;
- Aucun matériau potentiellement préjudiciable ne doit être placé sur ou à proximité des rails ;
- Le transport maritime est toujours effectué en cale fermée, sauf accord préalable de British Steel au moment de l'affrètement du navire ;
- Avant chargement, les cales du navire sont inspectées et garanties propres et exemptes de substances préjudiciables à l'acier ;
- Lors du stockage, les rails sont placés sur une base plane et bien drainée ;
- Le stockage longue durée doit être organisé de préférence sous site couvert ;
- Des consignes de sécurité particulières doivent être mises en place, notamment au voisinage de câbles et conducteurs électriques, pour éviter tout contact avec les rails ;
- Tout chauffage, soudure ou découpe au chalumeau sur ou à proximité des rails durant la manutention ou les opérations de transit, est interdit.

Minimiser les risques pour le personnel

Outre les contraintes statutaires des réglementations sanitaires et des codes de manutention applicables, il est recommandé de porter une attention toute particulière aux points suivants :

- L'utilisation de gants et de vêtements de protection efficaces pour réduire les risques de blessures. Les gants atténueront également les effets des températures extrêmes rencontrées lorsque les rails sont exposés à des conditions climatiques glaciales ou très chaudes ;
- Le port de chaussures de sécurité est recommandé ;
- S'assurer que le personnel porte bien les casques de sécurité et des vêtements à haute visibilité pour permettre une identification et une localisation faciles par les opérateurs d'engins de manutention ou de grues ;
- Eviter de se tenir sous des charges en suspension ;
- Eviter tout choc ou impact brusque sur les rails ;
- L'utilisation des ligatures de fardeaux pour le levage, la mise en suspension ou la manutention des paquets de rails ou des traverses en acier est interdite ;
- Lors de travail en hauteur des précautions doivent être prises pour protéger le personnel.



PRÉSENTATION ET CONDITIONNEMENT

Les méthodes de transport et de manutention proposées induiront, dans une certaine mesure, le choix de la présentation et du conditionnement des rails. Les principales options de conditionnement standard sont :



Rails en barres libres patins à plat en bas

Permettant une manutention économique et adaptée, ce type de présentation offre un choix important dans les techniques de manutention des rails. Dans la mesure où il s'agit de barres libres, un soin tout particulier doit être apporté aux opérations de manutention. Ce conditionnement est recommandé pour la majorité des livraisons. L'utilisation de pinces de levage de type Camlok est hautement recommandée. Veuillez noter que d'autres systèmes de pinces sont également disponibles sur le marché.

Rails patins à plat en bas et en fardeaux

Ce système réduit les risques de dommages aux rails causés par les chevauchements et les croisements. En outre, il répond de façon satisfaisante aux contraintes de transport et de déchargement du client. Cette méthode s'applique de façon optimisée aux rails courts jusqu'à 20 mètres de long. Les fardeaux de poids ou de nombre de rails convenu sont fixés avec des intercalaires en bois placés entre les champignons de rail adjacents. Les paquets sont ensuite ligaturés à l'aide d'attaches synthétiques plates sous tension. Les sangles en nylon ne doivent pas être utilisés pour le levage ou la mise en suspension des paquets de rails. Il est possible d'utiliser des sangles plates pour la manutention des paquets, mais l'utilisation de dispositifs type « pinces multi-rails Camlok » est considérée comme préférable et est donc recommandée.

Rails mariés en fardeaux

Les paquets sont formés de rails placés alternativement à l'endroit et à l'envers. Les rails sont en général conditionnés en deux barres champignons vers le bas, emboîtés dans trois barres champignons vers le haut, et sont attachés par des sangles métalliques ou synthétiques tendues. Il est recommandé de n'utiliser ce conditionnement que pour des rails de 20 mètres maximum. Les pinces multi-rails (Camlok ou autres) ne peuvent être utilisées pour la manutention des paquets de rails mariés. Il convient donc d'utiliser des systèmes d'attaches appropriés. Un soin tout particulier doit être apporté lors de l'ouverture des paquets de rails mariés en raison du risque de roulement des rails placés à l'envers.

Paquets sur demande du client

British Steel peut proposer des solutions alternatives de conditionnement et de manutention pour s'adapter, si nécessaire, aux contraintes individuelles du client.

MISE EN PILE ET STOCKAGE

Préparation de la base

La stabilité et la sécurité d'une pile sont entièrement déterminées par la qualité de la préparation de la base. La base doit être horizontale et plate, exempte d'aspérité et de préférence en béton. Si l'on utilise une base en terre, celle-ci doit être bien drainée, uniformément compactée et formée d'un matériau homogène.

Les supports de base et les intercalaires en bois dur doivent être régulièrement espacés au maximum de 3,5 mètres sur la longueur des rails, en commençant à 1 mètre maximum à partir de chaque extrémité de la pile.

Les rails formant la couche inférieure doivent être soigneusement alignés en prenant soin d'éviter tout croisement ou chevauchement.

Des règles sont également applicables pour le chargement des wagons ou des camions, plus particulièrement lorsque de longs rails sont disposés sur plusieurs wagons. Elles varient selon, entre autres, les itinéraires et la longueur des rails et tiennent compte de la réglementation et des lois en vigueur dans les pays traversés au moment de la réalisation des transports.

Constitution de la pile

Les consignes suivantes sont nécessaires à la bonne constitution d'une pile de rails :

- Respecter l'homogénéité des longueurs.
Les rails les plus longs ne doivent pas être placés sur des rails plus courts ;
- Regrouper les rails en fonction de critères spécifiques tels que le perçage et/ou la longueur des rails ;
- Éviter un empilement instable en plaçant les extrémités des rails (rails de la même longueur) en alignement vertical ;
- Ne pas croiser les couches si l'on utilise des intercalaires bois. Placer les rails en position longitudinale uniforme ;
- S'assurer du bon alignement vertical des intercalaires bois en les alignant au dessus des supports de base ;
- Les supports de base doivent être en matériau dur (bois dur, béton ou équivalent) ;
- La section dimensionnelle des espaceurs doit être :
 - 80 x 80 mm pour les rails en fardeaux
 - 50 x 80 mm au minimum pour les rails champignon vers le haut, en barres libres ou fardeaux
 - 50 x 100 mm pour les rails destinés aux Etats-Unis / Canada ;

- La hauteur maximum de l'empilement dépend de la section du rail et des conditions du sol ;
- Les intercalaires en bois doivent être de même épaisseur et de même qualité. En général, une section de 100 mm x 100 mm garantit la stabilité de la pile et permet le passage des élingues ou fourches de chariot-élévateur en toute sécurité. Le bois utilisé doit répondre aux exigences des diverses réglementations ou directives agricoles spécifiques en application dans le pays de destination des rails ;
- Dans la mesure du possible, toutes les couches de rails sont de la même largeur. A défaut, la largeur devient dégressive vers le haut de la pile.

Recommandations pour un stockage à durée prolongée

La rouille formée au cours d'une longue période peut endommager les rails. Pour atténuer ce phénomène, les recommandations suivantes doivent être strictement observées :

- Espacer les rails d'au moins 50 mm (entre chaque pied) ;
- Espacer chaque couche de rails d'au moins 50 à 100 mm ;
- Empiler tous les rails avec une légère pente entre les extrémités ;
- La pile doit être orientée en tenant compte de la direction du vent – quand cela est possible – afin de favoriser une bonne ventilation ;
- Les rails doivent être inspectés chaque mois pour détecter l'apparition de la rouille ;
- Les grosses plaques de corrosion qui auraient pu se former durant le transport dans les cales d'un bateau doivent être éliminées avant que les rails ne soient empilés ;
- Si une huile de lin est utilisée pour protéger de la corrosion, elle doit être disposée sur la couche supérieure de la pile.



TECHNIQUES DE MANUTENTION, LEVAGE ET ÉLINGAGE

Quelles que soient les techniques de manutention, levage ou élingage utilisées, toutes les précautions doivent être prises pour éviter d'endommager les rails.



Principes de base

L'utilisation de techniques de manutention et d'élingage appropriées est essentielle pour minimiser les risques de dommages aux rails. La rectitude et la qualité de surface du rail sont particulièrement exposées durant ces opérations.

1. Interdire le levage sur un seul point d'accrochage.
Cette méthode induit un risque important de cintrage et de dommage en surface et constitue en outre un danger pour le personnel opérant la manutention.
2. Utiliser deux points d'accrochage (ou plus). Deux points d'accrochage sont généralement suffisants pour la manutention des rails n'excédant pas 18,3 mètres de longueur ainsi que pour les rails lourds jusqu'à 24,4 mètres. Pour les rails plus longs, trois ou quatre points d'accrochage sont recommandés.
3. Utiliser des palonniers de levage munis de crochets, courroies et autres dispositifs de levage de longueur uniforme pour vous assurer que le rail demeure horizontal et droit.
4. Éviter tout porte à faux excessif aux extrémités des rails.
L'action de levier résultant d'un porte à faux excessif des extrémités au-delà des points de levage extérieurs peut provoquer un cintrage définitif des rails. Le porte à faux au-delà des points de levage extérieurs ne doit en principe pas dépasser la moitié de la distance entre les points de levage extérieurs.

Technique de levage magnétique

La technique électromagnétique de levage des rails est la plus adéquate. En fonction de la longueur des rails, deux aimants (ou plus) doivent équiper un portique de levage conformément aux principes de base de la manutention des rails déjà présentés ci-dessus. La manutention par aimants permet une manutention multi-rails et garantit le maintien des rails en position droite et horizontale tout en éliminant les risques de dommages en surface. Toutefois, il est possible dans certains cas que des réglementations statutaires ou des contraintes techniques locales interdisent l'utilisation de la manutention par système électromagnétique.

Technique de levage par pinces (Camlok)

Différents types de pinces sont disponibles pour la manutention des rails pour autant qu'ils soient en position champignon tourné vers le haut. Les pinces ne peuvent être utilisées lorsque les rails sont en fardeaux mariés. Deux pinces (ou plus) sont nécessaires, selon la longueur du palonnier. Un soin particulier doit être accordé à l'opération de verrouillage / déverrouillage des pinces afin d'éviter les accidents et les dommages aux rails.

Nous recommandons vivement l'utilisation de pinces automatiques, de préférence aux pinces individuelles de

type ciseaux. British Steel, en coopération avec Camlok, a développé la pince multi-rails Camlok, qui est un dispositif efficace, productif et sûr pour la manutention des rails. L'utilisation de pinces multi-rails Camlok élimine tout risque de dommage aux rails durant la manutention. On trouvera de plus amples informations sur cet équipement aux pages 12 et 13 du présent manuel.

Technique de levage conventionnelle

Nous portons la plus vive attention à ce que les équipements utilisés ne causent aucun dommage ou incision aux surfaces. Les chaînes à mailles rondes ne sont pas adaptées à la manutention des rails. En revanche, des câbles d'acier durs peuvent être utilisés s'ils sont revêtus. Les élingues en matière synthétique, comme le polypropylène, sont vivement recommandées. Il convient de prévoir des protections additionnelles sur la zone de contact avec le rail.

En cas de risque de mauvais positionnement sur la pile d'une levée de rails, il convient de poser cette levée au sol en vue d'une reprise individuelle de chaque rail. Les rails à reprendre devront être disposés sur des intercalaires bois en nombre suffisant de section 100 x 100 mm au minimum afin d'éviter des dommages de surface aux rails lors de la reprise.

Manutentions complémentaires au grutage

Pour le déplacement des rails après un grutage (dans les cales d'un navire ou pour constitution de piles isolées) des chariots élévateurs à fourche adaptés sont vivement recommandés. Les fourches des chariots élévateurs doivent être protégées à tout moment afin qu'elles n'endommagent pas les rails, notamment le dessous du patin. Leur épaisseur doit être inférieure à la hauteur des intercalaires en bois et leur base ne doit pas entrer en contact avec le rail. Un chariot élévateur à fourche peut être utilisé pour les rails de moins de 12 mètres, en fonction de la distance entre ses deux fourches et du profil du rail concerné. La manutention avec un chariot élévateur unique sera de préférence validée par un représentant de British Steel. Pour les rails d'une longueur maximum de 25 mètres, deux chariots élévateurs peuvent être utilisés.

Pour les rails d'une longueur supérieure à 25 mètres ou pour les rails revêtus, l'utilisation des chariots élévateurs est formellement interdite. La surface ou le sol sur lequel les chariots vont opérer doit être plat et exempt de toute ondulation. Quand des chariots élévateurs se déplacent sur une couche de rails déjà en place, par exemple dans les cales d'un navire, il est vivement recommandé qu'ils opèrent sur des plaques de tôles.

LE SYSTÈME CAMLOK

Le système Camlok offre :

- Une grande rapidité de manutention d'importantes quantités de rails
- Une totale sécurité
- L'intégrité des têtes de rails

La pince multi-rails a été spécifiquement développée pour faciliter le transfert rapide des rails à partir de wagons de chemins de fer ou de cales de navires. La mise en fardeaux des rails n'est pas nécessaire :

les pinces assurent la rigidité des rails patin contre patin, éliminant ainsi la nécessité de réajuster la position des rails lors de leur mise en pile ou de leur chargement sur les wagons.

Les pinces, qui sont normalement utilisées par paire, sont fournies avec un double verrouillage de sécurité pour prévenir toute chute de rail. Aucune marque ou dommage ne sera infligé à la tête de rail durant ces opérations, les parties en contact avec la surface étant revêtues de caoutchouc.

Les pinces peuvent être utilisées pour une quantité importante de rails dans la limite de la capacité des moyens de levage utilisés. Les rails ainsi levés peuvent être inclinés dans une limite de 25 degrés afin de permettre le passage par des panneaux de cale de longueur insuffisante.

Capacités du crochet Camlok

Modelet	SWL	Max. de rails	Poids de chq
MR3	5t	3	84kg
MR4	5t	4	108kg
MR5	5t	5	132kg
MR6	6t	6	156kg
MR7	7t	7	180kg
MR8	8t	8	204kg
MR10	10t	10	252kg
MR12	12t	12	300kg

N.B. Ces pinces sont fabriquées pour un profil de rail unique.

Utilisation correcte

Toutes les pinces doivent être certifiées pour utilisation correspondant au profil particulier des rails à lever, aucune pince n'est apte à la manutention simultanée de profils différents. Tous les rails doivent être disposés patins vers le sol et en contact les uns avec les autres.

Au moins deux pinces doivent être utilisées pour des longueurs de rails supérieures à 20 mètres, de façon à réduire la flexion des rails. Les deux pinces externes doivent toujours être positionnées face à face avec les poignées de fermeture dirigées vers les extrémités des rails. La distance recommandée entre les deux pinces externes est de 50 à 60% de la longueur du rail quand on utilise deux pinces, et de 65 à 75% quand on utilise trois pinces.

Fixation des pinces

1. Descendre la pince en la guidant de manière à ce que les têtes passent entre les champignons jusqu'à ce que la pince repose sur le rail.
2. Faire pivoter le levier de serrage de 90° jusqu'à entendre un déclic de verrouillage. Vérifier que le levier est bloqué en essayant de le remettre en position débloquée. Si la position de blocage correcte ne peut être obtenue, cela signifie qu'un ou plusieurs rails sont mal alignés. Ceux-ci devront donc être correctement replacés avant de verrouiller à nouveau les pinces. NE PAS PROCEDER AU LEVAGE DES RAILS SI LE MOINDRE DOUTE SUBSISTE QUANT AU BON VERROUILLAGE D'UNE OU PLUSIEURS PINCES.
3. Les rails peuvent être levés, déplacés, inclinés (angle maximum 25°) et être abaissés jusqu'au point de déchargement. Pendant le mouvement, tout contact doit être évité entre les rails et des structures fixes car un accident pourrait se produire.



Ouverture des pinces

1. S'assurer que les rails seront posés sur une surface plane et sécurisée (afin qu'ils ne puissent pas bouger après désengagement des pinces). Faire descendre jusqu'à ce que les pinces se trouvent en position d'arrêt total.
2. Soulever le crochet de sûreté et remettre la poignée de fermeture en position débloquée.
3. Une fois que toutes les pinces sont entièrement débloquées, soulever soigneusement pour empêcher un mouvement accidentel des rails.

Veuillez vous référer aux dernières recommandations sur www.camlok.co.uk incluant les versions de verrouillage automatique.

Procédure de maintenance/inspection

Inspection quotidienne

- Inspecter tous les dispositifs de fermeture à ressort
- Vérifier le bon fonctionnement des fermetures
- Vérifier que les mouvements des pieds pivotants ne soient pas excessifs
- Inspecter les tampons caoutchoutés de sécurité
- Inspecter toutes les soudures

Maintenance mensuelle

- Graisser régulièrement tous les points pivotants
- Ajouter de la graisse dans les boîtes de pivot supportant les pieds pivotants
- Inspecter les chaînes, ferrures, tenons de levage et pieds pivotants au niveau de l'usure



LONGS RAILS SOUDÉS

Les longs rails soudés nécessitent une manutention et des opérations de livraison hautement spécialisées. Le transport des longs rails soudés peut être assuré par British Steel. British Steel peut vous conseiller, si besoin, sur les contraintes de transport nécessaires pour une livraison et un déchargement en toute sécurité.

La livraison se fera par voie ferroviaire, à l'aide d'un train spécial entièrement équipé pour la manutention sécurisée des longs rails soudés



TRAVERSES MÉTALLIQUES

Les traverses métalliques sont conditionnées en fardeaux de 10/15 unités regroupées dans un ensemble de 330 traverses sur remorque de 12 mètres (équivalent à un transport de 85 traverses en béton).

Chaque fardeau de traverses est sécurisé par un sanglage en acier, qui ne doit pas être utilisé pour le levage, de même que les tenons des traverses ne doivent pas être utilisés comme points de levage.

Les tenons des traverses ne peuvent être utilisés que pour le levage d'une traverse individuelle. Les fardeaux de traverses doivent être manipulés par des sangles plates ou des chariots-élévateurs.



SERVICES OFFERTS PAR BRITISH STEEL

British Steel a une longue expérience en matière de transport et de manutention des rails et des traverses.

La compagnie utilise plusieurs modes de transport.

Rail - Une flotte de wagons permettant le transport de longs rails soudés est disponible.

Route - British Steel peut offrir un transport de bout en bout sans rupture de charge depuis l'usine de fabrication jusqu'au site de déchargement.

Péniche - Connexion directe vers différentes destinations européennes depuis l'usine British Steel d'Hayange pour les rails de longueur allant jusqu'à 72 mètres.

Mer - Navires transocéaniques chargeant dans plusieurs ports du Royaume-Uni et dans le port d'Anvers. Les conditions minimum suivantes sont prises en compte dans le choix des navires transocéaniques :

- Age maximum fixé à 25 ans
- Enregistré dans la classe la plus élevée d'un registre de bonne réputation
- Couverture complète P & I pour la durée du voyage
- De préférence un navire à cales parallélépipédiques avec de grandes ouvertures (supérieures à la longueur des rails)
- Le navire doit être agréé par British Steel ou son représentant au port de chargement
- Inspection par un représentant de British Steel ou son représentant avant le chargement (propreté / étanchéité / état général)
- Plan de chargement approuvé par British Steel ou son représentant
- Pas de produits corrosifs ou dangereux chargés avec les rails
- Arrimage / sécurisation des rails agréé par le représentant de British Steel

Le service Logistique offert par British Steel inclut les aspects spécifiques à la manutention, au stockage et au transport des rails. Au besoin, British Steel peut fournir une évaluation globale du projet de transit comprenant toutes les opérations de transport et activités associées depuis les installations de fabrication jusqu'à la destination finale.

Des équipements de levage comme les pinces multi-rails Camlok peuvent également être fournis par British Steel. Pour de plus amples informations, une assistance ou des conseils sur le transport et la logistique, veuillez contacter l'équipe de British Steel.



BRITISH STEEL

BRITISHSTEEL.CO.UK

France – Direction Commerciale

A | 2, avenue du Président Kennedy / 78100 Saint-Germain-en-Laye / France
T | +33 (0)1 39 04 63 00 **F** | +33 (0)1 39 04 63 44 **E** | rail@longssteel.com

France – Production

A | 164, rue du Maréchal Foch / 57705 Hayange cedex / France
T | +33 (0)3 82 57 45 04 **F** | +33 (0)3 82 57 45 44 **E** | rail@longssteel.com

Royaume-Uni - Direction Commerciale et Production

A | P.O. Box 1 / Brigg Road / Scunthorpe / DN16 1BP / United Kingdom
T | +44 (0)1724 404040 **F** | +44 (0)1724 403442 **E** | rail@longssteel.com

Toutes les attentions ont été prises pour s'assurer de la l'exactitude de son contenu, toutefois British Steel Holdings Limited et ses subsidiaires et entreprises associées (Ayant la signification exposée dans la Loi sur les sociétés 2006) ne pourront être tenus pour responsables des erreurs ou des informations pouvant induire à des erreurs.

Copyright British Steel 2016

British Steel Holdings Limited est enregistré sous le n° 10185111 son siège social se situe au 31 Hill Street, London, W1J 5LS.

BUILDING STRONGER FUTURES

GDM:FR:102016