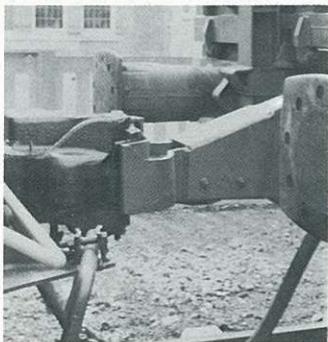
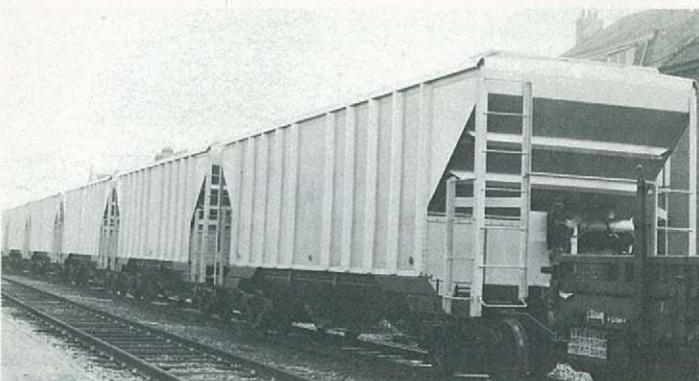
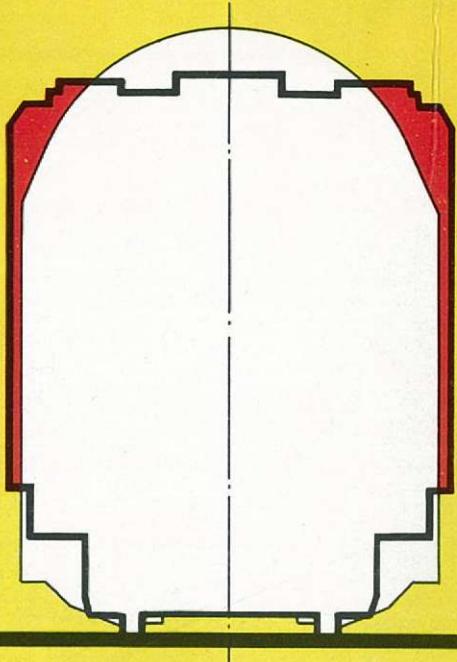


wagons belges pour l'Arabie



Des transports exceptionnels, il n'y en a pas tous les jours. L'exception est quand-même fréquente: il ne se passe pas de quinzaine sans que notre rédaction soit avertie d'une expédition de ce genre.

Les suivre tous serait fastidieux. Aussi, sans verser dans le sensationnel, il nous a paru judicieux de sélectionner de temps à autre un de ces transports pour son caractère particulièrement spectaculaire. Nous appelons spectaculaire un ensemble de conditions qui obligent:

- à acheminer très lentement;
- à éviter tout croisement avec un autre convoi;
- à opérer certaines manœuvres précises pour la sauvegarde de l'infrastructure et du chargement.

Narcissisme? Non. Notre but est strictement informatif. Nous voulons montrer que le chemin de fer peut mener à bien des missions de transport délicates, et cela sans gêner la circulation des autres usagers. C'est un aspect peu connu et pourtant fort intéressant de l'activité ferroviaire.

Le choix présent nous est dicté par trois caractéristiques précises. Il s'agit de l'acheminement de Lot (près de Halle) à Anvers Bassins de 108 «Hopper Cars», des wagons à 4 essieux fabriqués par Gregg d'Europe et destinés à l'Arabie Saoudite.

1. Première caractéristique: ces véhicules se déplacent sur leurs propres roues. Pas besoin, donc, de wagon spécial pour leur transport. Expédiés par groupes d'une dizaine, ils sont encadrés de deux wagons plats de la SNCB. Pourquoi? Simplement parce que ces «Hopper-Cars» sont équipés d'attelages automatiques. Les engins plats sont donc mixtes: attelage automatique d'un côté et de l'autre, attelage normal en vue de l'accouplement avec une locomotive.

2. Ces wagons entament le gabarit. En effet, leur largeur (3 m 25) excède de 10 centimètres (5 de chaque côté) celle du profil belge. En hauteur, c'est dans les lucarnes qu'apparaît la difficulté. Le gabarit belge tolère au total 4 m 60. Mais en fait, à partir de 3 m 23, le profil prend la forme d'un arc de cercle. Ces wagons de 4 m 027 ont une section réellement rectangulaire. Ils présentent donc, par rapport au

gabarit, des excroissances triangulaires importantes. Notre montage photographique le montre clairement.

3. Ces dimensions exceptionnelles ne rendent pas l'acheminement impossible mais imposent des mesures particulières de prudence:

- le rayon de courbure des lignes empruntées ne peut être inférieur à 50 m;
- le convoi ne peut en aucun cas en croiser un autre;
- la vitesse maximale de circulation est fixée à 60 km/h. En général, elle se situe aux environs de 50 km/h, mais sur certaines sections, elle descend jusqu'à 5 km/h;
- à un cheveu près, ces véhicules de 13 mètres de long et de grandes dimensions n'auraient pas pu emprunter le réseau belge: il a fallu étudier un itinéraire particulier — et donc obligatoire — pour mener à bon terme cet acheminement; si, pour des raisons imprévues, l'itinéraire fixé ne pouvait être suivi, une nouvelle étude serait indispensable;
- un contre-maître spécialisé doit accompagner le convoi de Lot à Anvers pour effectuer les contrôles nécessaires au départ, superviser les manœuvres de déviation et surveiller le passage du chargement (à 5 km/h) à des endroits précis.

Le lecteur aura compris que ce n'est pas d'un transport exceptionnel qu'il s'agit, mais de toute une série d'expéditions qui réunissent à chaque fois toutes les conditions prévues dans l'étude. Si ces dernières sont à ce point contraignantes, c'est qu'il y va de la sécurité des wagons expédiés mais aussi des installations fixes du réseau.