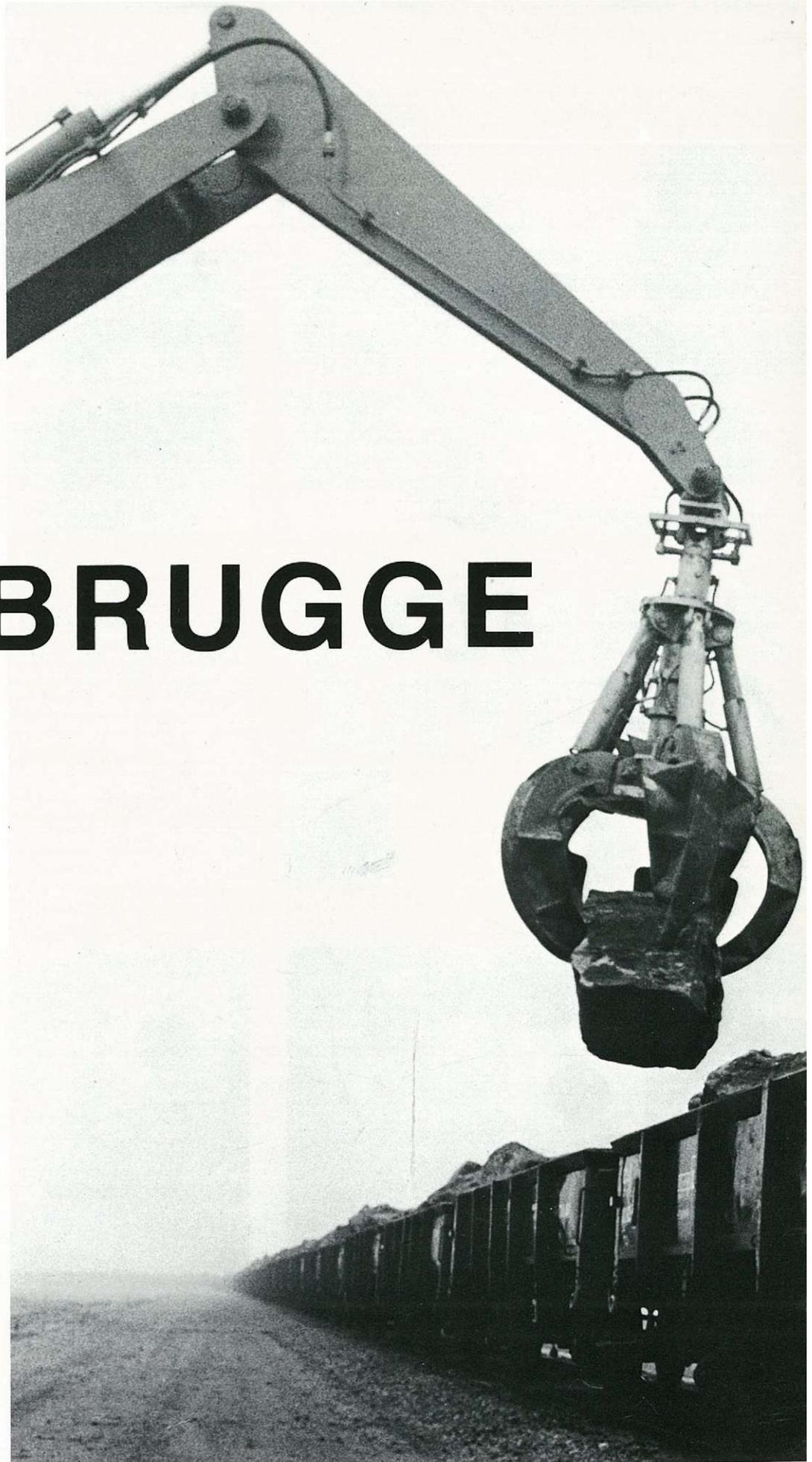


ZEEBRUGGE



20 tonnes de pierres par wagon



Partant de Knokke ou Heist, votre villégiature, vous pouviez, naguère, enfilez la Route Royale, rouler vers Zeebrugge et vous y arrêter, quasi à l'entrée du môle. La promenade vous conduisait en mer, et vous pouviez découvrir, de part et d'autre, une côte faite de plages, de hauts immeubles, un littoral tout voué au tourisme. Aujourd'hui, quel que soit l'angle, vous rencontrerez les prémices d'une zone industrielle, que l'on développe actuellement dans de grands travaux. La route est détournée, pour éviter l'écluse en voie de construction. Elle décrit d'ailleurs une boucle autour d'un terrain de 35 hectares, centre névralgique des nouvelles extensions du port. Nous en parlons ici parce qu'un trafic ferroviaire important vient de démarrer à cet endroit.

Il s'agit d'amener à Zeebrugge plusieurs millions de tonnes de pierres de tous calibres en vue de constituer une assise et un nouveau môle. Six entreprises de construction ont constitué une association momentanée, sous le nom de Zeebouv-Zeezand, chargée de mener à bien l'établissement du grand port de Zeebrugge.

Pour l'approvisionnement de ses chantiers, Zeebouv-Zeezand a chargé trois modes de transport d'effectuer des navettes bien cadencées. La voie d'eau et la route sont de la partie. Pour sa part, le chemin de fer a reçu mission d'acheminer vers Zeebrugge des pierres dont la masse dépasse une tonne. Ces pierres, la SNCB va les chercher à Havines, dans les carrières de la CCB, mais aussi dans les carrières de Quenast, de Lessines, et de Soignies. Havines sera incontestablement le fournisseur principal, et c'est de cette localité que sont partis les premiers trains. A Quenast, les capacités de chargement ne permettent pas de former un train complet chaque jour. Un demi train partira donc de là pour rejoindre son autre moitié à Lessines.

Jusqu'au 19 mars, Zeebrugge a reçu un train chaque jour; ensuite, jusqu'au 20 avril, les installations absorberont deux trains quotidiens; enfin, dès le 23 avril, trois trains seront déchargés toutes les 24 heures sur l'aire de stockage de Zeebouv-Zeezand. Et cela cinq jours sur sept.

Ces trains de 1100 tonnes se composent de deux types de wagons: des Eo transformés et des LI recyclés.

Les wagons Eo sont des tombeaux tels que nous les présentons dans la fiche du présent bulletin. Mais on en a coupé les parois latérales à mi-hauteur en même temps qu'on les équipait d'un double plancher, pour en améliorer la résistance.

Les wagons LI ont déjà fonctionné dans un trafic du même type, à destination d'IJmuiden. Il s'agit de wagons plats, au plancher également renforcé, et qui ont reçu, pour la stabilité du chargement, une sorte de rambarde qui en fait le tour complet.

Chacun de ces engins présente une surface de plancher de quelque 24 m², pour une charge limite moyenne de 20 tonnes. Un calcul rapide nous montre qu'un train complet se compose de 55 wagons environ. C'est la raison pour laquelle la SNCB a prévu d'ajouter les 80 wagons LI aux 280 wagons Eo transformés. En effet, avec une rotation de 48 heures, pour atteindre le rythme de trois trains par jour, il faut tabler sur 6 rames disponibles, soit 330 véhicules. Ajoutons-y 10 % de sécurité et nous arrivons à ce parc de 360 wagons. Une infrastructure spéciale a été construite sur le terrain de Zeebouv-Zeezand. Un petit réseau ferroviaire privé est raccordé à la ligne Ostende-Knokke. La voie décrit une boucle autour du terrain, pour permettre toutes les manœuvres nécessaires et se divise, près du raccordement, en cinq antennes qui pourraient, si nécessaire, recevoir simultanément cinq trains. Bien sûr, la voie ferrée n'occupe pas tout le terrain: il fallait aussi de la place pour les camions et pour l'entreposage des pierres arrivées. Ce réseau a été soumis à des tests de stabilité et de résistance, afin qu'aucun problème technique ne vienne entraver le bon déroulement du plan d'approvisionnement.

Le trafic devrait durer environ 15 mois et être suivi par d'autres trafics du genre. Quinze mois de rotation incessante (si ce n'est le week-end), au rythme d'un départ toutes les 48 heures. Les carrières travaillent le jour A au chargement de leurs 1100 tonnes de pierres. Le soir, le train démarre, pour atteindre Zeebrugge un peu après minuit. Zeebouv-Zeezand utilise le jour B pour décharger, après quoi les rames vides repartent de nuit pour recommencer le cycle. Toutes les 48 heures, donc, les wagons

reçoivent leur provision de pierres de 1 à 6 tonnes, réparties en deux catégories: 1 à 3 et 4 à 6, selon un plan de chargement précis.

Faisons maintenant un petit flash back sur la journée du 26 février, qui a vu l'inauguration officielle de ce trafic de masse.

Devant une centaine d'invités, Monsieur Simoen, Inspecteur Général des Travaux Publics, a coupé le ruban symbolique. Le premier train, entièrement composé de wagons Eo, amenait quelque 1100 tonnes de pierres tournaisiennes (dont 28 % de blocs de 3 à 6 tonnes).



Nous avons découvert à cette occasion un système de pesage électronique en marche (Railweight). Les wagons sont pesés individuellement en franchissant la bascule à une vitesse de 5 à 7 km/h — donc sans arrêt ni décrochage. C'est la première fois qu'une telle installation est placée en Belgique. A l'arrivée du train complet, on procède à un premier pesage. Au retour, le train — vide — est pesé une deuxième fois. Charge brute moins tare: la masse des pierres déchargées résulte d'une simple soustraction. La machine est programmée de telle sorte que la locomotive n'entre pas en ligne de compte, et sa marge d'erreur est de 0,065 %, soit, pour un train complet, une masse inférieure à celle de la plus petite pierre.

Une fois pesé, le train passe sur l'une des cinq voies latérales, où trois grues hydrauliques équipées de grappins de 800 litres (10 tonnes de capacité) se mettent au travail. Une grue est en réserve, pour parer à tout incident. Zeebouv-Zeezand table sur 9 heures de travail par train dans les premières semaines. Après le rodage, vers le 23 avril, 8 heures devraient suffire (de quoi décharger les trois trains quotidiens).

Les réserves de stock sont prévues de telle sorte que la construction puisse se poursuivre pendant 8 à 10 semaines après une éventuelle rupture d'approvisionnement.

Le personnel ferroviaire de Zeebrugge a dû s'adapter à ces nouvelles conditions de trafic. Notamment en installant un poste de visite et de factage sur la zone même de déchargement. Là, chaque wagon est contrôlé avant de reprendre la direction de la carrière. Un véritable centre d'échange de wagons Eo et LI fonctionne ainsi à cet endroit. Qu'un des wagons présente une déféctuosité, et on le remplace immédiatement par l'un des véhicules de réserve parqués à proximité. De cette manière, un incident technique ne peut retarder le planning: les trains roulent de toute façon.