

Une boucle

Un transport qui passe par Welkenraedt et prend la direction de Ciney, nous le verrions logiquement passer par Liège, Huy et Namur. Et bien non. Pour des raisons de sécurité, la ligne droite ne fut pas choisie cette fois. Le transfo a décrit une boucle par Tongres, Hasselt, Diest, Aarschot, Louvain, Ottignies et Gembloux. C'est que le chargement entamait sérieusement le gabarit: 5 m 16 de large pour une «fenêtre» de 3 m 15 sur le réseau belge. Par ailleurs, la longueur totale de la charge — 51 m d'un bloc indivisible — obligeait à emprunter des courbes dont le rayon ne pouvait être inférieur à 75 ou 140 mètres selon les désaxements.

de l'itinéraire: des manœuvres particulières lui permettent de négocier les courbes et de franchir les obstacles en toute sécurité.

Accompagné

Un tel transport, on l'imagine, devait faire l'objet d'une surveillance constante et de grandes précautions.

En premier lieu, il ne pouvait croiser aucun autre convoi. Ensuite, sa vitesse était plafonnée à 40 km/h et, en des endroits précis, selon les désaxements opérés, elle devait tomber à 15, 10 et même 5 km/h.

Le convoi a été accompagné de bout en bout par une équipe technique chargée des manœuvres

Bien sûr, des transports de ce genre, tout en étant d'exception, sont parfaitement dans les cordes du chemin de fer. Celui dont nous venons de parler, de par ses dimensions particulières, méritait une mention. Il faut savoir qu'à certains endroits, le chargement passait à quelques centimètres à peine des obstacles et installations fixes.



Un transformateur pour Ciney



Et voilà un nouvel exemple de transport exceptionnel à se mettre sous la dent. Il présente un aspect tout différent de celui que nous présentions dans notre précédent numéro.

Une pièce massive — un transfo de 210 tonnes et 13 mètres de long — a été chargée à Bad Honnef (Allemagne) sur un wagon à 24 essieux. Entré en Belgique à Walheim-Raeren pour terminer son périple ferroviaire à Ciney, ce chargement a dû se plier à des impératifs précis.

L'étude de transport a été effectuée par les chemins de fer allemands. La SNCB, cependant, a dû autoriser le transport sur le réseau belge et cela a donné lieu à une étude particulière dont la principale conséquence a été l'établissement d'un itinéraire obligatoire.

48 roues

On ne peut le nier: c'était bien un chargement exceptionnel, sur un wagon peu ordinaire.

Ce wagon — allemand — se compose de deux parties jumelles, deux super bogies composés chacun de trois bogies de 4 essieux. Au total 48 roues pour un véhicule mesurant 38 mètres et tarant 215 tonnes.

Le transfo y a été suspendu en 4 points à sa base et a trouvé son équilibre par la pression de 4 tampons en son sommet.

Chaque partie du wagon est telle que les bras porteurs puissent être désaxés de plusieurs façons; avec ou sans changement de pivots, abaissés ou surélevés. Autrement dit, le chargement ne garde pas la même position d'un bout à l'autre

spéciales. Mais tout au long de l'itinéraire, des contre-maîtres attachés aux services régionaux ont supervisé le déroulement des opérations.

De fait, un tel déplacement ne va pas sans une série de mesures destinées à sauvegarder le chargement et l'infrastructure, bien sûr, mais aussi la sécurité des hommes au travail. Pour la petite histoire, disons que l'itinéraire complet était détaillé dans l'étude, d'un appareil de voie à l'autre, avec mention de chaque opération à accomplir, de chaque limitation de vitesse (sur des tronçons de quelques dizaines de mètres, parfois), de chaque arrêt (minuté) pour déplacement de la charge. Cette nomenclature occupait 11 pages de dactylographie bien serrée.

