

Les trams prennent le train pour Cologne

En septembre, un premier transport exceptionnel quittait les ateliers de BN à Bruges. En tout, ce sont 40 trams à plancher surbaissé qui vont partir pour Cologne.

Bombardier-Eurorail, dont BN est une division, regroupe et coordonne les activités des établissements de Bombardier, spécialisés dans le développement et la fabrication de matériel ferroviaire. Bombardier-Eurorail est une filiale de Bombardier Inc., une entreprise canadienne basée à Montréal. Actuellement, le groupe emploie 37.000 personnes à travers le monde. Il assure le développement, la production et la vente de matériel de transport, d'avions et de systèmes de défense, ainsi que de biens utilitaires motorisés. L'année dernière, ce groupe a réalisé un chiffre d'affaires de 5.943 millions de dollars canadiens (environ 130 milliards de nos francs). BN dispose d'installations à Bruges et à Manage.

Succès

Destinée à la Kölner Verkehrs Betrieb (KVB), la commande de 40 trams à plancher surbaissé - qui s'accompagne d'une

option pour deux fois 40 trams supplémentaires - constitue la percée de BN sur le marché allemand. Ce contrat a d'ailleurs poussé la ville de Saarbrücken à commander elle aussi 15 trams et à prendre une option sur 13 autres. A cette occasion, BN travaille, pour la première fois, avec une filiale viennoise de Bombardier-Eurorail, BWS. Le châssis, le toit, les parois et la cabine du tram sont construits à Vienne. Manage se charge des bogies et de plusieurs pièces importantes de la plate-forme articulée. Tous ces éléments arrivent par

conteneur à Bruges où l'assemblage, la finition intérieure et les tests sont réalisés.

KVB préférerait que les trams soient livrés par chemin de fer. B-Cargo a donc remis une offre concurrentielle le plus rapidement possible. Il faut savoir qu'une filiale de la KVB, HGK (Häfen und Güterverkehr Köln), gère un réseau ferroviaire privé et se consacre au transport de marchandises entre le port de Cologne et Bonn. L'occasion était donc toute trouvée pour assurer la promotion de ce réseau. Afin d'amener ces trams à bon port,





BN a fait appel à la division Transports exceptionnels de B-Cargo. Et c'est le département Matériel de la SNCB qui s'est chargé de trouver la meilleure solution de transport et qui a déterminé l'itinéraire et l'horaire des convois.

Solutions créatives

"La sécurité du transport est garantie", affirme André Robert, délégué commercial du service Transport exceptionnel de B-Cargo. Avec ses 29,20 mètres de long et ses 3,50 mètres de haut, le tram appartient

sans aucun doute possible à la catégorie des marchandises exceptionnelles. En fait, la hauteur des trams dépasse la limite permise. Il a donc fallu trouver des solutions créatives. Raison pour laquelle on a choisi des wagons les plus plats possible, en l'occurrence, des wagons S utilisés pour le transport de conteneurs. BN a loué 4 wagons de ce type du parc de B-Cargo. Sur les indications du service technique de B-Cargo, BN leur a apporté quelques modifications. Pour transporter un tram, il faut prévoir deux wagons. Le premier accueille un dispositif auquel le tram est solidement accroché. Sur le deuxième wagon, on a fixé des rails, sur lesquels la partie arrière du tram peut se déplacer. Enfin, plusieurs grues soulèvent l'imposante charge par huit points d'appui pendant que les wagons sont simplement glissés par dessous.

Livraison juste à temps

Les délais de livraison sont très stricts. Tous les trois jours ouvrables, un tram est expédié à Cologne. A partir du mois de novembre, on envisage de livrer un tram tous les deux jours ouvrables. Dans ce cas, BN devra louer deux wagons

supplémentaires. B-Cargo suit bien entendu l'opération en permanence afin de pouvoir résoudre immédiatement tout problème éventuel. "Le schéma minimum de transport, établi par contrat, assure que l'envoi arrivera à l'heure prévue, explique Roland Van Maldegem, délégué commercial de B-Cargo à Bruges. Même s'il n'existe pas, juridiquement parlant, de délais de livraison garantis pour les transports exceptionnels." Selon Alexandre Benoot, process engineer chez BN, transporter ces trams en train représente un défi particulier. Il faut organiser la collaboration entre trois réseaux de chemin de fer: la SNCB, la Deutsche Bahn A.G. et le réseau privé HGK. Par ailleurs, pour pouvoir respecter la cadence de livraison, une grande flexibilité est indispensable. On n'a pas encore déterminé si les trams destinés à Saarbrücken seraient expédiés par train, à cause de leur hauteur, plus grande encore que celle des trams de Cologne. Actuellement, cette possibilité est cependant à l'étude. □

