

# Louvain-Metz en série 13



Depuis quelques mois des type 13 tirent des trains de marchandises jusqu'à Metz.

Premier bilan.

Le 10 juin 2001, la première série 13 quittait Louvain pour acheminer des marchandises à la gare de triage de Metz-Sablou. Depuis, chaque jour une trentaine de trains font le trajet, en passant soit par Namur (lignes 139, 147 ou 161 et 162), soit par Angleur et Gouvy (lignes 36, 43 et 42).

Actuellement, 28 locomotives, des types "13" belges et des types "3000" luxembourgeoises, circulent sur l'axe Louvain-Metz. Les trains font le trajet Anvers-Novara et retour, transportant principalement des conteneurs et des remorques routières, des trains Eurailcargo "Interdelta" et "Belvetic", ainsi que des acheminements de produits pétroliers.

Les séries 13 SNCB et les 3000 CFL sont conduites aussi bien par des conducteurs des dépôts de Louvain, Ronet, Arlon, Luxembourg et Thionville.

## Objectif Anvers-Saint-Louis

L'objectif est d'arriver à terme à permettre aux trains d'aller d'Anvers ou de Zeebrugge à Saint-Louis, sans arrêt intermédiaire.

Et également en unités multiples (UM), c'est-à-dire en convoi tracté par plusieurs locomotives accouplées. La SNCF n'a à l'heure actuelle accordé d'autorisation d'accès aux série 13 qu'en traction simple (unités simples ou US), mais cette autorisation n'est plus pour longtemps.

La portion Anvers-Louvain n'est pas encore accessible aux série 13 tirant des trains de marchandises. Un tronçon d'une quarantaine de kilomètres entre

la gare de formation d'Anvers-Nord et Luchtbal (ligne 27A) et la ligne 15-16 doit être adapté au passage d'engins triphasés. Cela devrait être chose faite en décembre prochain.

En décembre également, l'Athus-Meuse devrait être mise en service et permettre aux trains de marchandises d'éviter de devoir emprunter les lignes 161 et 162 saturées.

Décembre 2002 sera décidément un mois important, puisqu'à ce moment-là les locomotives 13 devraient être autorisées à se rendre jusqu'à Saint-Louis, à deux pas de Bâle.

*"La planification du service des trains de marchandises via l'axe Athus-Meuse par BC.21 et R.223, en collaboration avec TR.11, n'entraînera pas nécessairement une réduction du temps de parcours",* explique Johan De Groot, inspecteur principal, chef de division à BC.21 (Organisation et planification des flux de trafic), *"mais bien une amélioration significative de la fiabilité et de la régularité, ainsi qu'une diminution des coûts de production (par exemple par l'élimination de plusieurs échanges de traction)."*

## Aboutissement d'un long travail

*"Il aura fallu près de trois ans, des premières études théoriques aux premiers trains en juin 2001, pour mettre en place ce trafic",* raconte Etienne Lips, inspecteur principal, chef de division à TR 11 (Etudes à long terme et étude des roulements) qui a participé activement à la genèse du projet. *"Les discussions ont été*



*longues pour régler les problèmes techniques, réglementaires, etc. Mais aujourd'hui tout fonctionne plutôt bien et les contacts entre responsables des trois pays sont bons."*

Il aura fallu, pour arriver au résultat obtenu, régler un autre problème: la langue "cheminote" propre à chaque pays. Ainsi celui que l'on nomme 'conducteur' en Belgique est un 'machiniste' au Luxembourg et un 'mécanicien' en France. L'abréviation employée pour la gare d'Arlon est 'LL' en Belgique, 'ARL' aux Luxembourg et 'ANB' en France. Ce que les cheminots belges appellent 'relais' (le changement de conducteur), leurs collègues français le désignent sous le terme de 'relève'. Quant au 'haut le pied' belge, c'est-à-

dire le déplacement effectué par un conducteur pour prendre son service, à la SNCF et aux CFL ce terme signifie 'parcours à vide d'une machine'. Le déplacement du conducteur se traduit en France par 'aller en voiture' et au Luxembourg par 'prendre un taxi'.

Pour nos collègues de TR, cela n'a donc pas été évident de comprendre un collègue français lui dire *"Le mécanicien a dû se rendre en voiture de BTG à ANB. La relève est prévue pour le haut le pied"* (1)...

N'oublions pas non plus que pour des jours fériés en semaine (très différents dans les trois pays) qu'il faut une très bonne coopération entre les réseaux. Coordination qui est dans les mains de BC 21 et TR 22.

## Interopérabilité ailleurs aussi

Ce trafic Anvers/Zeebrugge - Saint-Louis n'est pas le seul cas de circulations transfrontalières. Des série 25.5 belges (et des 6400 néerlandaises) circulent déjà entre Anvers et Rotterdam. Des série 12 SNCB (et des 67400 françaises) circulent entre Lille et Gand, tandis que des série 12 remorquent des trains entre Charleroi et Aulnoye, et des série 25.5 de Kinkempois à Sittard.

(1) Ce qui peut se traduire comme ceci: *"le conducteur a dû effectuer son haut le pied de BET à LL. Le relais est prévu pour le retour à vide de la machine."*