

I Des coils et des brames I

Nouveaux wagons polyvalents pour la sidérurgie

B-Cargo a commandé 200 wagons Shmms dédiés au transport de produits sidérurgiques. Ces wagons polyvalents seront livrés de mai à novembre de cette année. Ils peuvent aussi bien être chargés de brames que de coils noirs ou inox.

Ces nouveaux Shmms seront équipés de 5 berceaux avec calage automatique à touches de piano. Ils seront aptes au chargement en D5, soit 25 tonnes par essieu. Ils seront équipés d'un attelage renforcé et permettront de charger des marchandises pouvant atteindre une température maximale de 350°.

La peinture thermorésistante protégera le wagon et le système de freins. Une première pour B-Cargo: les blocs de frein sont en matériaux composites, ce qui réduit considérablement le bruit au freinage.

Ces wagons circuleront en trains complets programmés entre les gares de Châtelet et de Genk, là où la clientèle pourra tirer profit de leur polyvalence. Au total, 3 trains par jour et par sens circuleront entre les deux sites.

Ces 200 nouveaux wagons viendront renforcer le parc de wagons sidérurgiques de B-Cargo, parc qui compte au total 1.317 wagons Shmms pour transport de coils noirs, 2.393 Shimms bâchés ou à toiture télescopique pour coils à froid ou revêtus, 1.315 Remms pour transport de brames et 174 Smmns pour les brames plus lourdes.

Il s'agit d'un des parcs les plus importants de wagons dédiés à la sidérurgie d'Europe, et un des plus modernes.

Cette acquisition s'inscrit dans le plan de remplacement de 198 anciens Shmms construits en 1971 qui seront progressivement retirés.



I Autour de l'aéroport national I

Quand mobilité rime avec Diabolo

Le nom lui-même est synonyme de mobilité ! Le projet Diabolo est une alternative de choix pour permettre un meilleur accès ferroviaire à l'aéroport depuis l'ensemble du pays et fluidifier ainsi la mobilité à l'est de Bruxelles. En effet, la zone de l'aéroport est un pôle économique important qui gère des flux de trafic croissants.

Le Diabolo, c'est quoi exactement ? La gare de Bruxelles-National-Aéroport sera prolongée par une ligne ferroviaire souterraine reliée à une nouvelle ligne à double voie située sur la berme centrale de l'E19, entre Schaerbeek-Formation et Malines (voir schéma). La courbe de Nossegem, qui reliera la ligne Liège-Louvain-Bruxelles à l'aéroport, complète le projet.

Grâce au Diabolo, finalisé en 2010, les voyageurs à destination de l'aéroport gagneront de précieuses minutes de trajet. Grâce à la connexion entre l'axe Liège-Louvain-Bruxelles et l'axe Anvers-Malines-Bruxelles, il sera aussi possible de se rendre à l'aéroport par train direct au départ de Malines/Anvers et de Louvain/Liège. Le projet sera réalisé grâce à un partenariat public-privé qui sera le premier de cette ampleur en Belgique. Infrabel vient de lancer un appel d'offres public portant sur le financement de l'infrastructure du Diabolo. Le dossier d'adjudication pour le financement et la construction sera donc tout à fait scindé. Le budget total est estimé à 493 millions d'euros. Une structure privée (la «S.A. Diabolo») se chargera de la construction, du financement et des frais d'entretien de l'infrastructure sur le terrain de l'aéroport jusqu'à l'E19. La ligne entre Bruxelles et Malines via la berme centrale de l'autoroute sera, quant à elle, financée par Infrabel.

