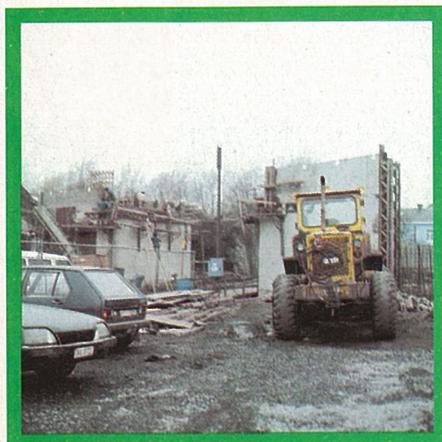
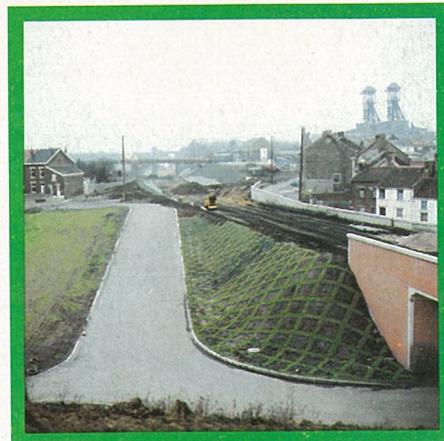


établissement de voies nouvelles



Notre réseau ne date pas d'aujourd'hui, puisque nous commémorerons dans deux ans le 150^e anniversaire de la première ligne.

Depuis la Libération, on peut compter sur les doigts d'une seule main les lignes nouvelles qui ont été établies dans notre pays.

C'est donc par une façon de paradoxe qu'en pleine récession économique, la Société est amenée à procéder à l'établissement de nouveaux tronçons de voies, qui constituent une amélioration de tracé de lignes existantes.

C'est de cet événement rarissime que nous avons demandé à Monsieur A. Rongvaux, ingénieur principal à la Direction de la Voie, de nous parler brièvement.

Il énumère ci-dessous les phases essentielles des travaux.

Le Rail.

Actuellement, le Service de la Voie gère des marchés de génie civil dans lesquels est prévue la pose de voies ferrées par entreprise.

Il s'agit notamment des tronçons de ligne suivants :

Ligne 94 – Enghien – Ath : 15 km

Ligne 112 – Piéton – Marchienne-au-Pont : 7,5 km

Préalablement à la pose de la voie, l'entreprise exécute des travaux de terrassement (déblais, remblais) en vue de créer l'assiette qui supportera les futures voies.

Un matelas de sable de 0,20 m étendu sur un géotextile anti-contaminant termine supérieurement cette assiette.

Lorsque celle-ci est prête, le surveillant opérateur procède à l'implantation de l'axe de l'entre-voie.

Cette ligne constitue le guide qui va orienter la pose des voies, sous la responsabilité de l'entrepreneur. Celui-ci pose un tronçon de la première voie de 100 m de longueur environ. A cette fin, il étend sur le sable, sous-couche de propreté, les traverses en béton DMD à la distance prévue de 0,60 m, l'une de l'autre.

Sur ces traverses, il dispose les rails de 27 m de longueur fixés aux traverses par attaches Pandrol. Ensuite, il monte un tronçon de la deuxième voie.

Les matériaux sont acheminés par train de route, poussé par une locomotive Diesel sur le tronçon de la première voie dont il est question ci-avant.

Successivement, on poursuit la pose de l'une et de l'autre voies, la première étant toujours en avance sur la seconde d'une certaine longueur. Les trains de route sont acheminés sur ce tronçon de voie de tête.

Les traverses et rails sont déchargés à partir de wagons plats.

Les traverses sont disposées dans un camion qui les amène à pied-d'œuvre où elles sont mises en place à l'aide d'un engin de manutention pourvu d'un palonnier saisissant quatre traverses.

Les rails sont tirés en place par un bulldozer.

Lorsqu'un tronçon de voie est prêt, un train de route composé de wagons trémies ou de wagons – tombereaux achemine le ballast. Celui-ci est déversé des wagons par passe de 10 cm maximum. L'épaisseur du ballast sous la



traverse est de 35 cm.
Ensuite on relève et bourre la voie à l'aide de la bourreuse MATISA. Le surveillant-opérateur vérifie alors le dressage de la voie. Ce dressage est amélioré en fonction des corrections qui sont définies par le surveillant-opérateur.
Lorsque ces opérations ont été

effectuées, les convois ferroviaires sont admis à circuler sur les nouvelles voies à la vitesse réduite de 40 km/h. Après une période de roulement de quinze jours calendrier, les voies sont à nouveau bourrées mécaniquement en vue de porter la vitesse à 90 km/h. Les trains circuleront sur les

nouvelles voies à cette vitesse pendant une période de deux mois environ. Les voies seront à nouveau contrôlées au point de vue dressage et bourrage. Finalement, les convois pourront circuler sur le tronçon de voie considéré à la vitesse maximum admise pour la ligne.