

SOUS LES LOCOS... LA VOIE

Christine Opdecam



On a beaucoup parlé de locomotives et de voitures dans cette rubrique consacrée à *Train World* mais sans la voie et la signalisation, elles seraient condamnées à l'immobilité ! Réparons cette injustice en braquant cette fois notre projecteur sur les scénographies relatives à l'infrastructure ferroviaire. Notre guide du jour est Benoit Quitin, un collaborateur du service « Corporate & Public Affairs » d'Infrabel, en charge de *Train World*.



© François Schuiten

Ébauche de projet de scénographie pour la 'ligne'

Ces scénographies sont au nombre de cinq. Elles sont réparties dans différents endroits de *Train World*.

À tout seigneur tout honneur, commençons par les rails puisque ceux-ci préexistaient aux chemins de fer mêmes ! L'idée des rails remonte en effet à l'Antiquité, précisément aux chemins à ornières de pierre qu'empruntaient les chars.

Une section de voie d'une trentaine de mètres a été posée dans le premier hall de *Train World*, qui ouvre la visite. Destinée à illustrer l'évolution de la constitution d'une voie ferrée, elle est faite d'une succession de divers types de rails dont les plus vieux remontent à 1838 et 1856. Ils sont posés sur différents modèles de traverses : en bois, métalliques et en béton. Une partie d'un demi-aiguillage complète l'ensemble. Le matériel est d'origine, il a été trouvé à l'abri de musée de La Louvière-Sud et auprès d'Infrabel.

Il est intéressant de noter que la pose de la section de voie a été l'occasion de former des stagiaires. L'exercice pouvait se faire en toute sécurité, sans passage de trains et sans devoir mettre une ligne hors tension. Une véritable aubaine donc pour ces jeunes qui ont travaillé sous la supervision de Luc Harry, chef de secteur technique à Bruxelles-Nord, en collaboration avec

les équipes *Asset Management Maintenance Brussels-North* d'Infrabel.

Recouverte d'une dalle de verre, cette 'ligne' sera fermée d'un côté par une succession d'armoires contenant divers objets - des outils de voie, des bornes et des signaux de vitesse... - et de l'autre côté, par un mur sur lequel seront projetées des images en rapport avec les thèmes évoqués tout au long de la section de voie : l'évolution du rail, la construction d'une ligne, l'électrification - illustrée notamment par une section de caténaire - et la signalisation.

La 'ligne' sera prolongée fictivement par le biais d'un film représentant un défilement de voie de telle sorte que le visiteur qui parcourt la dalle sera complètement intégré dans cet univers particulier.

La signalisation est un des éléments de la sécurité ferroviaire. La scénographie précédente a mis en exergue ce que le voyageur peut apercevoir depuis un train : les signaux lumineux et les panneaux qui bordent les voies afin de guider le conducteur tout au long de son trajet. Mais aujourd'hui, la technologie a

évolué vers une signalisation dite « de cabine » qui permet aux conducteurs de recevoir toutes les informations nécessaires sur un moniteur d'écran se trouvant à bord du train. La fosse du hall 4 de *Train World*



Notre guide Benoit Quitin

sera consacrée à l'évocation de cette évolution, depuis les cabines de signalisation mécaniques jusqu'aux nouveaux postes de signalisation actuels qui assurent une gestion informatisée du trafic grâce à la technologie PLP (*Programme à logique programmée*).

Le système européen de contrôle automatique des trains (ETCS) constitue un autre élément de la sécurité ferroviaire. Il sera abordé ici aussi ainsi que le système TBL1+, via des consoles et autres tables tactiles.

projetées et de maquettes. Quant aux tunnels, ils feront aussi l'objet d'une scénographie qui comprendra des pièces d'une tête de foreuse de tunnelier, une maquette du tunnelier qui a creusé le Diabolo et, afin de se rendre compte de l'envergure de ce type d'engin, une image de la taille d'un tunnelier sera projetée sur écran. Un véritable 'voyage au centre de la Terre' digne de Jules Verne, lequel sera prolongé par des images d'archives de la Jonction Nord-Midi.



© Denis Moinil

Arrivée à Schaerbeek de la travée du Pont du Luxembourg

Voilà pour l'aspect technique de la sécurité. D'un point de vue pratique, celle-ci sera au cœur d'un dispositif interactif destiné aux enfants pour les sensibiliser aux dangers dans et aux abords des voies, dans les gares et aux passages à niveau.

Du hall 3, le visiteur ne pourra pas manquer de voir le pont métallique qui introduit une nouvelle scénographie consacrée aux ouvrages d'art. Ce pont n'est pas un décor mais une travée du 'Pont du Luxembourg' qui enjambait la Meuse à Namur jusqu'en 2011. Il devait être complètement rénové mais les coûts prohibitifs de l'opération ont conduit Infrabel à le remplacer par un nouvel ouvrage dans le cadre de la modernisation de la ligne Bruxelles - Luxembourg. Une aubaine encore pour *Train World* qui dispose ainsi d'un modèle de pont en treillis riveté qui n'est pas sans rappeler l'architecture d'Eiffel. Ce ne fut pas une mince affaire de le rapatrier jusqu'à Schaerbeek en convoi exceptionnel, et encore moins de remonter l'infrastructure ! Des équipes d'Eurostation et d'Infrabel, en particulier de la direction *Asset Management Civil Engineering* et de l'Area Sud-Est, ont assuré cet exploit.

D'autres ponts remarquables seront 'exposés', celui de Moresnet notamment, mais sous la forme d'images



© Denis Moinil

La travée est hissée sur son socle à *Train World*. On aperçoit à l'arrière plan la maison qui servait autrefois de logement de fonction au personnel.

De mois en mois, *Train World* continue donc de nous surprendre et nous n'avons encore rien vu !

Juste entr'aperçu des bribes d'un univers qui nourrit notre imaginaire depuis son avènement. Ses portes une fois ouvertes, il ne faudra pas oublier tous ceux qui l'ont fait advenir par leur engagement et leur travail. Le chemin de fer reste une histoire d'hommes et de passion !