

Un nouveau wagon "chasse-feuilles" pour la SNCB



Il est sans doute inutile de vous rappeler les difficultés vécues lors de la chute des feuilles au cours l'automne 1998. Face aux retards dus en partie aux feuilles mortes transformant les rails en patinoire, les voyageurs se sont plaints dans les gares, les trains ou par téléphone. Un début de solution va voir le jour, grâce à notre nouveau wagon-nettoyeur de voie, un véritable "chasse-feuilles".



Sous l'arc-en-ciel généré par l'eau projetée par l'engin, le rail est nettoyé.

"C'est Monsieur Raviart qui a voulu en avoir le cœur net et trouver la vraie cause des problèmes de la fin de l'année dernière. Il nous a chargé d'étudier dans le détail les fameux dépôts dits de feuilles mortes." C'est ainsi que Ghislain

Ruelle, chimiste principal adjoint du Laboratoire de Schaerbeek commence à nous raconter le début d'une solution. Grâce aux in-

vestissements en matériel de pointe réalisé dans le labo, les chimistes maison ont pu décorti

Un nouveau wagon "chasse-feuilles"

(suite)



quer à l'extrême la matière brunâtre prélevée sur les tronçons les plus critiques du réseau.

Pas si simple !

"Dès le premier coup d'œil dans le microscope, cette matière nous est apparue bien plus complexe qu'elle ne le semblait de loin. Les feuilles étaient bien présentes mais seulement comme une trame de base permettant aux autres particules de se fixer sur le rail. Sur cette trame, nous avons retrouvé des particules dures, essentiellement les grains de sable projetés sur les rails pour accroître l'adhérence, et des poussières grasses résidus de diverses pollutions qui vont malheureusement en augmentant. Ce mélange, variable selon les endroits, présente la particularité de devenir très glissant dès qu'il pleut. Or, je ne dois pas vous dire quelles sont les conditions au mois de novembre dans notre pays, qu'il s'agisse de l'humidité matinale ou de la pluie. Ce n'est que lorsque l'eau est vraiment très abondante que le mélange se dilue et disparaît."

Que d'eau, que d'eau !

Une fois le diagnostic posé et vérifié auprès de nos collègues allemands qui avaient mené une enquête similaire récemment, il restait à trouver une solution. Entraide internationale des cheminots oblige, elle nous fut suggérée par les spécialistes de la DB et de la SNCF qui nous ont suggéré l'idée d'un train-nettoyeur de rails spécialisé. Après étude, il a été décidé de passer commande auprès de la société française Geismar pour la construction d'un train composé d'une part d'un wagon plat fourni par la SNCB sur lequel ont été montées une pompe, une petite citerne de 6.000 litres d'eau et une cabine de commande et, d'autre part, d'un wagon-citerne d'une contenance de 60.000 litres d'eau. Retenons pour les techniciens que la pompe est entraînée par un moteur de 300 Kw et délivre une pression de 1.000 bars à raison de 7,8 m³ par heure. Sur le terrain, cette combinaison assure une autonomie de 8 heures, soit un nettoyage de 300 à 400 kilomètres de voies. L'investissement représente 12,6 millions de francs.

Où et quand ?

Guettez la première pluie et foncez au sud de Bruxelles pour aller voir ce nouvel engin ! Plus sérieusement, Daniel Fontaine, ingénieur principal nous explique comment le parcours du train spécial a été défini : "Nous avons dressé le relevé le plus précis possible des endroits de patinage, ce qui nous a permis de tracer trois groupes de zones sur le réseau : rouges, oranges et jaunes. C'est évidemment au niveau des zones rouges que nous allons intervenir, soit en aller-retour sur les lignes Gembloux-Ciney, Ottignies-Charleroi, Bruxelles-Midi-Linkebeek, Liège-Landen. Le wagon sera entretenu par l'Atelier Central de l'infrastructure à Schaerbeek."

Comme il n'est bien entendu pas question d'attendre les premières glissades pour le faire circuler, le train-nettoyeur de rails circulera dès le 1^{er} octobre et jusqu'en décembre deux fois par semaine sur les trajets indiqués ci-dessus, ce qui ne devrait pas l'empêcher d'intervenir ailleurs en cas de nécessité. "Après plusieurs essais, nous pouvons affirmer que le nettoyage



est très efficace à condition d'utiliser une vitesse adaptée, soit entre

30 et 60 km/h", conclut Daniel Fontaine.



Aux feuilles mortes se fixent des particules et des poussières grasses dues à la pollution. Pour en venir à bout, l'engin projette de l'eau à très grande pression grâce à la pompe et au moteur dont il est équipé.

