

// Attention patinage!

Quand la chute des feuilles compromet l'adhérence...

// Le retour de l'automne marque aussi le retour des problèmes d'adhérence. Connect a rencontré l'une des équipes d'Infrabel qui utilisent l'engin spécial de nettoyage des rails à l'aide de jets d'eau sous très haute pression.

En automne, les fibres des feuilles écrasées entre les rails et les roues des trains au passage de ces derniers produisent sur le rail une empreinte caractéristique présentant la forme de taches noires. Lorsqu'un train passe sur celles-ci alors qu'elles viennent d'être humidifiées par la rosée du matin ou une petite pluie fine, les fibres résiduelles des feuilles écrasées qui composent ces tâches sont emportées par la roue du train et se redéposent partiellement un peu plus loin à chaque tour de roue. La reproduction de ce phénomène sur une zone déterminée, en fonction du nombre de feuilles qui y ont été écrasées, provoque le problème d'adhérence que rencontre parfois le matériel roulant.

A la découverte du "nettoyeur"

Chez Infrabel, un véhicule spécial, acquis en 2000, parcourt la ligne 15 Hasselt-Mol pour y nettoyer les rails et lutter contre le manque d'adhérence et les petits tracas que les feuilles mortes peuvent causer aux circuits de voie. Une machine qui, du reste, intervient également en d'autres endroits du réseau.

"Sur la ligne 15", explique Joseph Willems de la division I-I.911 qui nous conduit jusqu'à

l'engin stationné à Hasselt, "le problème d'adhérence est principalement dû au faible nombre de trains qui y circulent, à l'absence de trafic marchandises lourd et à la nature spécifique du matériel roulant moderne utilisé sur la ligne pour le trafic voyageurs. De mi-octobre à mi-décembre, trois nuits par semaine, notre équipe procède au nettoyage d'un tronçon de la ligne."

Alors que nous découvrons l'engin, Benny Menten, l'un des membres de l'équipe qui utilise le « nettoyeur » et qui veille à son entretien, nous fait faire le tour du propriétaire. "C'est de la cabine de commande, en tête du convoi, que l'on contrôle toutes les opérations de nettoyage," explique-t-il. "Notre compresseur projette l'eau claire contenue dans la citerne de 70.000 litres à une pression de 1.000 bars grâce à un moteur de 300 kw."

Nous montons à bord et faisons la connaissance de Geert Schepkens et Johnny Hensen. Machinistes pour Infrabel, ils vont nous emmener tester le « nettoyeur » dans le faisceau de voies non loin de là. Tandis que Geert rejoint la locomotive, Johnny s'empare d'une radio. C'est lui qui, depuis la cabine de commande, va guider Geert dont la locomotive, située en queue de convoi, pousse la machine pendant sa progression.

"Une fois l'eau sous pression projetée sur les rails, le convoi ne progresse plus qu'à 5 ou 10 km/h pour un nettoyage efficace", précise Tony Pollaris de I-I.NE.04, "et personne ne peut se trouver le long de la voie qui est d'ailleurs mise hors service. La pression est telle qu'un petit cratère apparaît dans le rail si l'engin restait stationnaire..."

La démonstration terminée, il est déjà temps pour nous de regagner le faisceau de garage et de nous séparer des hommes de l'équipe de Gui Klykens, Ingénieur responsable de la logistique pour la Zone Infrastructure Nord Est.



Le nettoyeur au travail

T. Pollaris, J. Hensen, B. Menten et G. Schepkens

