

Plan de modernisation

La caténaire à Bruxelles retient toute l'attention

infra-
structure

La caténaire constitue un maillon essentiel d'un réseau ferroviaire moderne. De petits incidents peuvent très vite conduire à d'importants retards, particulièrement dans une zone dense comme Bruxelles où 1100 trains environ circulent chaque jour. Infrabel a, par conséquent, élaboré un plan de modernisation de la caténaire dans la zone de Bruxelles.

'En 2005 et 2006, nous avons été confrontés à une série d'incidents qui nous ont menés à la conclusion suivante: 80 à 90% de nos installations caténaïres étaient à remplacer', explique Julien Peeters, Chef de Zone Infrastructure pour la Zone de Bruxelles. 'C'est la raison pour laquelle nous investirons pas moins de 100 millions d'euros dans la rénovation des installations et la restructuration de l'entretien au cours des 10 prochaines années. Ce projet ambitieux sera supervisé par un groupe de travail au sein duquel on retrouve le département Courants forts représenté notamment par Messieurs Marcelis et Gilson, TUC

RAIL et la division Courants forts de la Zone de Bruxelles.'

Un plan en plusieurs phases

Dans un premier temps, Infrabel renouvellera principalement le fil de contact afin de garantir la fluidité du trafic. Dans un second temps, l'accent sera plutôt mis sur la réélectrification des nombreuses lignes ferroviaires qui ont été électrifiées dans les années '50 et '60. En la matière, les grands grils de Bruxelles-Midi et Bruxelles-Nord constituent des zones critiques: ce sont deux faisceaux importants et deux axes principaux de pénétration dans Bruxelles.

'En avril 2008, nous lancerons deux grands chantiers', explique Gert Schevernels, Chef de Zone adjoint Courant forts. 'Nous mettrons particulièrement l'accent sur la rénovation des fils de contact et sur le réglage de la caténaire afin d'en accroître la fiabilité en cas de chaleurs extrêmes. En septembre et décembre prochains, notre filiale TUC RAIL



Julien Peeters (à gauche) et Gert Schevernels



entamera aussi deux grands chantiers visant à renouveler la caténaire: la modernisation complète de la caténaire entre la jonction Nord-Midi et les quais de Bruxelles-Nord et la rénovation totale de la caténaire dans les faisceaux importants de Schaerbeek-Formation figurent au programme.’

En 2007, Infrabel et TUC RAIL ont déjà beaucoup œuvré. C’est ainsi que le fil de contact de la ligne 25 entre Bruxelles-Nord et Schaerbeek a été totalement renouvelé. Entre Schaerbeek et Vilvorde, les installations caténaïres de la ligne 25 ont également été complètement rénovées. Sur la ligne 124, le fil de contact a déjà été renouvelé à 75%. A Bruxelles-Midi, le gril d’entrée est à présent terminé tandis que le gril de sortie l’est à 75%.

‘Grâce aux efforts soutenus des services de Monsieur De Ganck, et du service chargé de la Coordination des travaux et du trafic en particulier, nous disposons de périodes dépourvues de trafic plus étendues qui per-

mettent une avancée rapide du renouvellement’, ajoute Gert.

‘2011 sera pour nous une année charnière’, déclare Julien Peeters. ‘A ce moment là, toutes les installations caténaïres devront être fiables. Nous souhaitons ainsi garantir et améliorer encore la ponctualité du trafic ferroviaire dans la zone de Bruxelles ! Au-delà de 2011, nous poursuivrons la modernisation. Pour 2016, les axes secondaires et les voies accessoires feront également l’objet d’un renouvellement.’

Une approche intégrée

Julien Peeters: ‘Notre plan de modernisation vise une approche intégrée. Les grands travaux d’infrastructure constituent bien sûr une partie essentielle du plan, mais sans les moyens humains adéquats, nous n’arriverons à rien. Par conséquent, nous devons d’abord engager du personnel supplémentaire, principalement des ingénieurs et des techniciens’.

‘L’entretien constitue un second pilier essentiel du plan. Nous avons donc modernisé en profondeur notre centre d’entretien et le matériel qui s’y trouve, ainsi que notre autorail ES500. La sécurité de notre personnel occupe en outre une place centrale. Nous accordons d’ailleurs beaucoup d’importance à la formation de nos collaborateurs, aux fiches de travail et de sécurité, ainsi qu’aux conférences de sécurité. Nous récoltons déjà maintenant les premiers fruits de ces efforts’, dit Gert.

‘Immédiatement après l’incendie de la sous-station de Bruxelles-Midi, en décembre 2006, nous avons déjà réalisé une grande campagne d’entretien. Fort heureusement, nous avons pu compter sur l’aide de nos collègues des quatre autres districts. En un temps record, ils ont pris en charge pas moins de 80 km de lignes dans la zone de Bruxelles et y ont réparé ou détecté les points les plus critiques. Nos collègues méritent donc bien, eux aussi, un petit coup de chapeau’, sourit Julien Peeters.