



Une fois les rails assemblés, ils sont placés sur le train à l'aide de grues spéciales.



Le train Röbel en action, lors du dernier remplacement en 2007.

SAVOIR-FAIRE

220 KILOMÈTRES DE RAILS POUR LE TUNNEL **sous la Manche !**

Saviez-vous que c'est à l'atelier Infrastructure de Schaerbeek que sont assemblés les rails qui équipent le tunnel sous la Manche ? Et qu'ils sont livrés par l'équipe du train Röbel ?

Notre réseau ferroviaire est composé en grande partie de rails d'une longueur de 300 mètres. Afin d'obtenir des rails aussi longs, des équipes de l'atelier Infrastructure de Schaerbeek les assemblent par soudage avec une grande précision.

Ce savoir-faire n'est pas passé inaperçu à l'époque de la construction du tunnel sous la Manche, dans les années 80 : "Nous avons été choisis pour assembler pas moins de 220 km de rails et les acheminer vers le tunnel", explique fièrement Raphaël Burniaux, sous-chef de secteur technique.

La première livraison a eu lieu entre 1991 et 1992. L'atelier Infrastructure de Schaerbeek a livré les rails uniquement pour la partie fran-

çaise du tunnel. Ces rails, de 243 mètres de long à l'époque, ont été acheminés par des wagons spéciaux.

Entre 30 et 40 allers-retours

Depuis la construction du tunnel, l'équipe du train Röbel, un train de travaux d'Infrabel, a déjà été chargée par deux fois d'acheminer de nouveaux rails, et d'évacuer les anciens.

"C'est une grosse opération, expliquent Dirk Alfvoet et Alain Colle, coordinateurs du train Röbel. "La première fois, c'était entre septembre 1999 et mai 2001. Nous avons fait pas moins de 30 allers-retours. Chaque chargement/déchargement nécessitait de deux à souvent quatre nuits consécutives. Entre 2005 et 2008, les rails ont de nouveau dû être remplacés et Eurotunnel a également fait appel à nous. Cette fois, ce sont 41 convois du train Röbel qui furent nécessaires."

15 degrés même en plein hiver

"Les conditions de travail sont quand même différentes de nos 'livraisons' habituelles : entre le briefing de sécurité et le début réel de notre tâche, il nous faut parfois attendre plusieurs heures. Une attente qui pèse sur le moral des troupes. Par contre, le gros avantage de tra-

"Le gros avantage de travailler dans le tunnel, c'est qu'il y fait constamment environ 15 degrés, même en plein hiver !"

Dirk Alfvoet et Alain Colle, coordinateurs du train Röbel

vailler dans le tunnel, c'est qu'il y fait constamment environ 15 degrés, même en plein hiver !"

Si Infrabel remporte l'appel d'offres en cours, ce sera alors la 4^{ème} fois que l'atelier de Schaerbeek assemblera les rails pour le tunnel sous la Manche, et la 3^{ème} fois que le train Röbel les y livrera.

Cela reste chaque fois un défi pour les équipes : l'atelier de Schaerbeek doit ainsi augmenter sa production de près de 50 % et l'équipe du train Röbel se préparer à passer plus d'une centaine de longues nuits dans le tunnel... ■

Des rails remplacés deux fois plus souvent

Les rails du tunnel s'abiment deux fois plus vite que s'ils étaient placés sur une ligne classique, et doivent donc être remplacés tous les 7 à 8 ans. Les raisons de cette usure précoce ? L'humidité dans le tunnel, et surtout le grand nombre de passages de trains très lourds (Eurostar, Shuttle, trains de marchandises...) sur des rails placés directement sur le béton (et donc sans ballast pour amortir les vibrations...).