



TRAVAUX DE RENOUVELLEMENT L73

Travaux de voie entre DIXMUDE ET LA PANNE

Cet automne, entre le 23 septembre et le 15 novembre, Infrabel a réalisé des travaux de voie sur la L73 entre Dixmude et Coxyde.

Ces gros travaux ont nécessité de grosses machines !

Sur le tronçon de 16,5 km entre Dixmude et Coxyde, Infrabel a renouvelé les traverses et criblé le ballast. Douze passages à niveau ont été équipés d'un revêtement en caoutchouc silencieux facilitant l'entretien. Les voies à quai ont également été renouvelées dans les gares de La Panne et Furnes.

L'ingénieur David Van Hoey, fonctionnaire dirigeant, le chef de secteur technique Herman De Raedt et le sous-chef de secteur technique Rik Nollet, chefs de chantier, ont suivi les travaux de près. "Pour les travaux sur la L73, nous utilisons des trains de travaux spéciaux. Mais il a d'abord fallu préparer la zone de

chantier. Les installations de signalisation ont été démontées, une grue a évacué le ballast autour des traverses et les fixations entre les rails et les traverses ont été démontées."

Les grands moyens

Herman : "Le moment est ensuite venu d'utiliser les grands moyens ! Le train de renouvellement P93 (photo 1) soulève les rails, les écarte, soulève l'ancienne traverse et la remplace par une nouvelle. Vient ensuite le WP93 (2), un grand wagon de stock transportant du matériel de fixation. Sous cette machine, quatre hommes posent les isolateurs et les attaches Pandrol au bon endroit sur les traverses."

Après le passage de ces grosses machines, une équipe fixe les rails aux traverses (3). Deux grues passent ensuite pour remettre le ballast sur la voie.

Rik : "La cribreuse C75 (4) crible ensuite le ballast : elle élimine les pierres trop petites, tandis que les grosses pierres retombent sur la voie. Le SSP, une machine de profilage du ballast (5) vient alors répartir correctement le ballast sur la voie. Notre équipe de

"Pour ces travaux, nous utilisons différents trains de travaux spécialisés !"

David Van Hoey

infrastructure



**Herman De Raedt,
David Van Hoey
et Rik Nollet.**

mètres (6) effectue alors les relevés nécessaires et détermine la position souhaitée de la voie selon les plans."

Herman : "Après les relevés, nous envoyons la bourreuse (7) sur le tronçon. Sur base des relevés, cette machine place la voie dans la bonne position et tasse le ballast sous les traverses. Une équipe passe ensuite pour profiler le lit de ballast. Le train de ballast décharge un supplément de ballast là où il en manque. Pendant ce temps, les équipes Signalisation peuvent remettre leurs installations en place. Vient enfin le DGS, le train stabilisateur, qui fait vibrer la voie et le ballast afin de provoquer les tassements. Cette machine simule le passage de 70.000 tonnes sur les voies !"

Travail de soudure

David : "Après le passage des trains de travaux, les rails sont soudés. Une semaine après les travaux, l'équipe de mètres contrôle la position de la voie. L'équipe chargée du ballast, la bourreuse et le train de ballast corrigent les tassements éventuels. Ce n'est qu'après que les trains peuvent à nouveau rouler à pleine vitesse sur la voie." ■



La gare rénovée de Geel a été officiellement inaugurée.



Le point d'arrêt rénové de Olen.



Nouvelles infrastructures d'accueil À GEEL ET OLEN

Infrabel, la SNCB et la SNCB-Holding ont inauguré, le 2 octobre, les nouvelles infrastructures d'accueil du point d'arrêt d'Olen et de la gare de Geel. Ces infrastructures procurent plus de confort et de sécurité aux voyageurs.

A Geel, les travaux ont débuté fin mai 2012. Infrabel a allongé les quais jusqu'à 330 m, les a rehaussés à 55 cm et renforcés sur toute leur longueur. Les navetteurs profitent dorénavant d'abris supplémentaires et de bancs. Infrabel y a aménagé un couloir sous voies. Désormais, les voyageurs peuvent changer de quai rapidement et en toute sécurité, sans devoir emprunter le passage à niveau.

Point d'arrêt d'Olen

A Olen aussi, les deux quais ont été allongés et rehaussés. Précédemment, les longs trains se trouvaient en partie sur le passage à niveau de la gare, allongeant le temps de fermeture

de celui-ci. De plus, les voyageurs débarquant à Olen ne pouvaient pas prendre place dans les dernières voitures du train, qui n'arrivaient pas à quai.

A Olen (850.000 €) comme à Geel (1.500.000 €), cet investissement constitue une amélioration importante de la sécurité et du confort pour les voyageurs.

L'électrification entre Herentals et Mol dans les temps

Sur les quais d'Olen et de Geel, les premiers poteaux caténaires ont été installés dans le cadre du projet d'électrification de la ligne entre Herentals et Mol (20 km). Ces travaux se poursuivent activement et se déroulent comme prévu. Le projet devrait être achevé pour mi-2015. ■