

Bruxelles, le 23 octobre 2018

## Le réseau ferroviaire en mode « automne-hiver » **De Bruxelles à Ciney en passant par Bertrix et Athus, les trains nettoyeurs de rails entrent en action**

**Pour lutter contre les pertes d'adhérence, surtout liées à la présence de résidus de feuilles mortes, Infrabel met en service chaque automne des trains de nettoyage des voies. Une technique, consistant à déposer sur les rails un gel composé notamment de grains de sable, a permis une nette réduction des minutes de retard des trains de voyageurs l'an dernier. Infrabel renforce donc ce dispositif. Il s'agit là d'une des nombreuses mesures préventives prises afin de limiter l'impact des conditions automnales/hivernales sur la régularité du trafic.**

### **Objectif : améliorer l'adhérence**

La perte d'adhérence d'un train est l'un des phénomènes les plus handicapants pour la régularité du trafic. Elle survient principalement en automne, en raison de l'humidité ambiante, dans les zones où le relief est prononcé. Elle est aggravée par la chute des feuilles mortes. Dès la mi-octobre, Infrabel met donc en circulation des trains de nettoyage. Pour ôter le film glissant qui apparaît sur le rail, diverses techniques existent... mais l'une d'entre-elles a particulièrement fait ses preuves : elle consiste à déposer sur les rails, deux fois par jour, **un gel composé de fécule de pomme de terre, de grains de sable et de particules métalliques (le « Sandite »)** juste avant et après les points d'arrêt. A ces endroits, il est essentiel d'avoir une adhérence optimale tant lors du démarrage que lors du freinage.

**L'hiver dernier, le nombre de minutes de retard pour les trains de voyageurs a été le plus bas enregistré en 3 ans. Cette année, Infrabel a donc décidé de renforcer le dispositif :**

- Le parcours du train « Sandite » circulant depuis 2016 en périphérie de Bruxelles (via Ternat, Termonde et Halle) est prolongé jusqu'à Nivelles (voir carte en annexe) pour atteindre 200km/jour ;
- Un second train « Sandite » est mis en service. Il circule, lui aussi, 5 jours par semaine entre Louvain, Ottignies, Namur et Ciney. Il parcourra 175km/jour ;
- Deux autres trains spéciaux (l'un raclant mécaniquement le rail, le second équipé d'un jet à haute pression) sont en circulation. L'un cible le sud du pays (« Ciney-Libramont-Bertrix-Athus ») ; le second parcourt le Limbourg. Ces trains circulent de nuit afin d'éviter de perturber le trafic.

**Les équipes techniques ont par ailleurs réalisé la taille des talus le long des voies. Une collaboration étroite avec les entreprises ferroviaires permet aussi de prendre diverses mesures préventives** telles la mobilisation de trains remorqueurs « de secours » ou encore la sensibilisation des conducteurs à un style de conduite adapté.

### **Prévisions et actions ciblées**

La phase de vigilance hivernale a démarré le 1<sup>er</sup> octobre dernier. Depuis cette date, les équipes d'Infrabel reçoivent, plusieurs fois par jour, des prévisions météorologiques spécifiques. Ces bulletins mettent en garde contre les phénomènes climatiques les plus susceptibles de perturber le trafic ferroviaire : chutes de feuilles, mais aussi vent, givre voire verglas et neige. En fonction de ces prévisions, diverses mesures préventives peuvent être prises.

**Des inspections ciblées des infrastructures permettent de mettre le doigt sur les éventuels points critiques des rails et de la caténaire susceptibles de se casser en cas de fortes variations de température.** Ces dernières semaines, les équipes de terrain ont également contrôlé le bon fonctionnement des installations de chauffage des aiguillages sur les voies principales. Ce chauffage sert à éviter que la neige et le verglas bloquent les aiguillages. La commande s'effectue de manière automatique depuis les cabines de signalisation et est par ailleurs peu énergivore, car son fonctionnement est réglé sur les mesures de température.

## Dégivrage de la caténaire et mobilisation des équipes de neige en hiver

La formation de givre sur la caténaire est également problématique en période hivernale. Le givre perturbe l'alimentation des trains électriques causant parfois leur immobilisation. Infrabel organise donc des **trajets de trains spéciaux pour racler le givre de la caténaire**, notamment en province de Liège et du Luxembourg, mais aussi à Bruxelles (sur la ligne à grande vitesse vers la France).

Autre défi pour notre réseau ferroviaire : les fortes chutes de neige combinées à un vent intense. Dans ces cas-là, le chauffage d'aiguillage n'est plus suffisant. Infrabel peut alors compter sur **la mobilisation de ses équipes « neige »** prêtes à déblayer la neige des voies, des aiguillages ou encore des passages à niveau. Elles font tout pour résoudre au plus vite les problèmes locaux en temps réel, 24h/24 et par tous les temps.

## Combattre ensemble les conditions hivernales pour servir nos clients

Contrairement à ce qui se fait dans certains pays voisins, le trafic ferroviaire n'a encore jamais été mis à l'arrêt en Belgique à la suite de conditions climatiques mauvaises ou extrêmes. Il est par contre possible qu'Infrabel décide, en concertation avec les opérateurs ferroviaires, de **limiter temporairement la vitesse sur certaines lignes ferroviaires ou d'adapter le service des trains** de manière à garantir, à tout moment, la sécurité.

Grâce aux efforts communs et permanents de milliers de collaborateurs, Infrabel peut faire rouler chaque jour, de manière sûre et fluide, quelque 4 000 trains au bénéfice de tous ses **clients** (opérateurs ferroviaires, mais aussi ports, aéroports, terminaux et 200 entreprises industrielles reliées à notre réseau) et des 800.000 voyageurs quotidiens.

