

UN AGENT DE TRIAGE N'EST PAS L'AUTRE

DE PONCE À PILATE

||| ||| ||| Raymond Rombout

Dans notre survol des métiers du rail, nous ne pouvons bien sûr pas oublier les agents de triage. Nous en avons rencontré deux: Willy Van Campe et Ludo De Herdt. Le premier, chef de triage, est pensionné; le second travaille à Anvers-Central, au triage des trains de voyageurs.

Nous tombons bien avec eux: ils sont intarissables! Il faut que je vous précise que notre photographe Léo Goossenaerts a exercé lui-même le métier de conducteur de manœuvre, dès lors la conversation va bon train ... mais sans moi. Nos trois compères papotent comme s'ils se connaissaient depuis toujours et rafraîchissent mutuellement leurs souvenirs. Je profite de la tasse de café qu'on nous offre au bout d'une demi-heure pour intervenir.



© Groupe SNCB/L. Goossenaerts

Willy Van Campe s'est marié le 6 décembre 1958 et c'est aussi un 6 décembre qu'il est entré aux chemins de fer, mais six ans plus tard. En 1972, il devient chef de triage. Il travaille à Anvers-Dokken jusqu'en 1981 puis il est muté à Gand-Port où il reste six mois. Il rejoint ensuite la gare de Saint-Nicolas où il termine sa carrière en 1997.

Le Rail: en quoi consiste la tâche quotidienne d'un agent de triage?

Ludo: l'agent de triage doit mener à bien le processus de triage. Tout est consigné sur une fiche de travail qui reprend les heures de

service ainsi que la tâche du jour: le nombre de trains à accoupler ou à désaccoupler, quels trains il faut conduire à quai. En hiver, il doit aussi régler le chauffage, pour les trains de voyageurs s'entend. Il modifie aussi la composition des rames. Il fait fréquemment la navette avec des wagons qui ont été désaccouplés pour être examinés le matin mais qui doivent réintégrer l'après-midi leur train d'origine. Un même train peut ainsi effectuer le même jour plusieurs trajets avec des compositions différentes selon le moment de la journée. On peut désaccoupler quelques wagons du train pour Essen aux alentours de 10h et les accoupler à nouveau plus tard dans la journée, après 16h par exemple.

Le Rail: parlez-nous, Willy, du triage des trains de marchandises.

Willy: trier un train de marchandises est tout autre chose que trier un train de voyageurs. Les trains complets, où tous les wagons doivent être livrés au même client, sont directement conduits d'un faisceau à l'autre¹ par le conducteur. Mais, en général, les trains qui arrivent sont composés de toutes sortes de wagons qu'il faut trier.

Ces wagons sont préparés au faisceau de réception B2 à Anvers-Nord. Le s/chef de gare du block MN9 réceptionne les wagons des différentes sections du port et organise la composition des trains. Il en avise notamment le s/chef de gare du block L9. Les wagons sont alors poussés par une locomotive vers la butte de débranchement, communément appelée « la bosse ». Un ou plusieurs agents de triage travaillent à cet endroit. Quelques minutes plus tôt, une série de numéros de wagons leur a été faxée par le s/chef du block MN9 avec les indications relatives à la composition des trains. L'agent de triage sait ainsi quels wagons il doit désaccoupler, parfois seuls, parfois par deux, trois ou plus, en fonction de leur nature ou de leur destination.

Comme ils ont été poussés sur la butte, les wagons se trouvent à proximité les uns des autres. L'agent de triage peut ainsi facilement à l'aide de son outil (un simple bâton) enlever la manille du tendeur d'attelage hors du crochet de traction et désaccoupler les boyaux de la conduite générale du frein automatique. L'opération ne prend que quelques secondes par wagon. Une fois au sommet de la bosse, les wagons descendent tout seuls sous l'effet de leur propre



¹ Il existe différents faisceaux au sein d'une gare de triage selon les opérations qui s'y déroulent: faisceau de réception, de triage et de départ.

pois. Ils sont dirigés sur leurs voies respectives par le signaleur dans la cabine. Tous les paramètres comme le poids, la charge, le nombre d'essieux, la vitesse du vent, etc. sont calculés par ordinateur afin de les ralentir correctement dans leur descente. Ils doivent arriver en bas à allure modérée. Ensuite, une autre locomotive les pousse les uns contre les autres dans le faisceau de départ afin d'être à nouveau accouplés, sorte par sorte, ou client par client.

Ludo : dans les petites gares, on ne travaille pas de la même façon. C'est au conducteur qu'incombe le triage. Sous l'effet de la poussée de la locomotive, les wagons sont envoyés à leur place. C'est assez impressionnant à voir.

Le Rail : qu'est-ce qui est difficile dans le triage ?

Willy : la sécurité ! La sienne, celle des collègues et du matériel. Il faut constamment adapter la vitesse. Si vous poussez vingt wagons, vous ne pouvez pas le faire à toute allure car il faut compter avec leur poids. Il faut aussi bien connaître le matériel, nous utilisons entre nous un jargon particulier. Les uns apprennent endéans les deux mois, d'autres endéans les deux ans. Question d'aptitude. Le client passe sa commande au factage². Le s/chef de gare vérifie combien de wagons du type demandé il dispose dans le faisceau et combien il faut en ajouter. Il communique ces informations à l'agent de triage.

Ludo : le plus difficile dans le triage des trains de voyageurs, c'est que tout doit être fait dans la minute. Trier des trains de marchandises est plus compliqué mais vous avez davantage de temps.

Le Rail : dans quelle mesure le métier a-t-il évolué ?

Ludo : avec les nouvelles rames, les conducteurs peuvent accoupler de manière automatique au moyen de pédales. Nous veillons alors à ce que l'opération se déroule en sûreté. L'agent de triage n'intervient plus dans les voies que pour les anciennes rames.

Auparavant, nous devions aussi placer sur chaque wagon un écriteau avec la destination du train. Mais cette époque est révolue ! Les chefs de triage conduisaient également les trains à quai. Sa tâche consiste maintenant à signaler les voitures à changer ou celles qui doivent être révisées. On nomme cela l'inspection des voitures.

Willy : l'évolution a été plus importante pour les trains de marchandises. Comme je l'ai dit tout à l'heure, il y a maintenant un système de freinage automatique. Ce système date d'une dizaine d'années seulement.

Les agents de triage utilisaient auparavant un sabot qu'ils disposaient devant les roues du wagon alors qu'il était encore en mouvement. Encore fallait-il le placer judicieusement sous peine de le voir jaillir tel un projectile de métal ! Les agents de triage intervenaient à trois endroits pour freiner le train. Il fallait bien connaître son métier ! Tout

l'art consistait à le placer à temps et au bon endroit. Un art que l'on acquerrait avec l'expérience. Il y avait relativement peu d'accidents cependant. Il est vrai que la moindre inattention était vite réprimée par les collègues plus anciens.

On est rarement seuls à travailler dans des installations aussi importantes : des ouvriers d'autres firmes sont présents également.



© Groupe SNCB/L. Goossenaerts

Ludo De Herdt est engagé à la SNCB comme poseur de voie temporaire le 17 avril 1979. Quelques mois plus tard, il présente l'examen pour devenir agent de triage. En octobre 1979, il est installé à ce grade à Anvers-Nord. Il arrive à Anvers-Central en 1984. Avec la scission de la société, son grade est transformé en « assistant clientèle principal ». Depuis peu, il travaille à Lierre, mais il dépend toujours d'Anvers-Nord.

Le Rail : comment s'est déroulée votre formation ?

Willy : j'ai suivi quatorze jours de formation théorique. Puis j'ai accompagné un collègue pendant deux, trois jours, c'est tout. Quand je suis arrivé, on m'a demandé de faire un test de frein. J'ai répondu : « un test de frein... comment faites-vous ? ». Ils m'ont montré. On apprend tout sur le terrain. Même chose pour la manœuvre d'aiguillage : de gauche à droite, de Ponce à Pilate.

Ludo : j'ai suivi un écolage à Anvers-Sud. Aujourd'hui, il dure vingt jours pour un agent de triage. Comme assistant clientèle principal, vous recevez treize jours de formation supplémentaire.

Le Rail : rappelez-nous les grades !

Willy : de mon temps, nous étions agent de triage, chef de triage puis visiteur de matériel.

Ludo : il existe maintenant ce nouveau grade d'assistant clientèle principal pour les trains de voyageurs uniquement. Et les agents de triage des trains de marchandises sont devenus des opérateurs Cargo. Leurs tâches ont été considérablement étendues.

² Aujourd'hui, le client s'adresse à une filiale commerciale comme Expedis ou Rail-Force qui s'occupe de la composition des trains.



© Groupe SNCB/L. Goossenaarts

▲ Deux locomotives sur la bosse

Le Rail : comment communiquez-vous entre agents de triage ?

Ludo : par sifflement et par gestes selon les normes européennes. De courts sifflements répétés veulent dire : stop ! Un long sifflement, « approcher », et s'il est répété deux fois de suite, de le faire plus rapidement. Et la nuit, nous disposons bien sûr de signaux optiques. Le conducteur ne voit évidemment rien avec vingt wagons devant son nez et la bosse au-dessus.

Willy : nous travaillons la nuit avec une lanterne au carbure. C'est une lanterne avec un bec de gaz et un réservoir à eau. Il fallait l'entretenir tous les jours, autrement on n'y voyait plus rien. Un bloc de carbure, une allumette et le tour était joué. On pouvait se réchauffer et allumer sa cigarette par-dessus le marché !

Le Rail : qu'est-ce qui vous a attiré dans ce métier ?

Willy : l'aventure.

Ludo : j'ai quitté un job mieux payé à la commune pour entrer aux chemins de fer, pour la sécurité d'emploi.

Le Rail : à quelle vitesse les locomotives circulent-elles au sein des installations ?

Willy : la vitesse maximale autorisée est de 40 km/h pour un convoi ; 20 km/h pour une locomotive seule et 5 km/h le long des quais. Si la voie croise une route, la vitesse est réduite à 5 km/h mais la locomotive a la priorité. Quelqu'un la précède en courant pour arrêter les voitures avec un C-3, le panneau de signalisation routière d'interdiction (cercle rouge).

Le Rail : comment faites-vous pour vous orienter dans les installations d'Anvers-Nord ?

Ludo : Anvers-Nord est la deuxième gare de triage la plus grande d'Europe après Maschen, au sud de Hambourg. Elle compte 96 faisceaux de voies contre 112 pour Maschen. C'est au Nebraska qu'on trouve la plus grande gare de triage au monde avec 114 faisceaux. Les trains peuvent avoir trois kilomètres de longueur !

Willy : les installations sont divisées en sections qui portent des noms de pays ou de contrées. Dans toutes les sections, la voie 1 est celle qui longe l'Escaut sauf au « Far-West » et au « Congo ».

Le matin, vous pouvez commencer au Groenland et poursuivre en Sibérie l'après-midi, par exemple. Comment nous y retrouvons-nous dans cet enchevêtrement de voies ? Le truc le plus simple consiste à regarder les caténaires qui surmontent chacune un certain nombre de voies.

Le Rail : une anecdote ?

Ludo : j'ai reçu un jour un curieux appel d'un collègue : « Ludo, veux-tu bien venir ? ». Je lui demande pourquoi mais il répète chaque fois la même phrase. Il était bloqué dans une porte et pouvait juste atteindre son émetteur pour m'appeler.

Willy : j'ai sauvé un jeune garçon de la mort en le tirant par les cheveux pour éviter une locomotive en mouvement. Il n'a pas perdu la vie mais ses cheveux, si, par contre !

