

MODERNISATION

Adieu à l'ancienne cabine

La cabine mécanique (block 55), à l'extrémité de Charleroi, vers Namur, a vécu. Il y a quelque temps déjà que les démolisseurs lui ont donné le dernier coup de pioche, ou plutôt de scie, car cette cabine avait été construite, en 1927, suivant le style de l'époque : celui des cabines en bois, dites « démontables ».

Après avoir tenu, pendant plus d'un quart de siècle, un rôle important dans l'exploitation de la gare de Charleroi-Sud, elle a fait place à une cabine moderne du type « tout relais », véritable synthèse des progrès en matière de signalisation.

Cette ancienne cabine Saxby (1) comportait plus de 60 leviers reliés aux aiguilles par d'imposantes nappes de tringles ; le plus long tringlage s'allongeait sur 350 mètres environ.

Au cours de son existence mouvementée, elle avait subi de nombreuses modifications :

- En 1930, quand on substitua la signalisation « à trois positions » à la signalisation « à deux positions » ;
- En 1932, quand on établit, sur la ligne 130, la signalisation lumineuse, type « Charleroi-Namur » ;
- A d'autres périodes encore, notamment quand on rectifia le tracé des voies, quand on remplaça systématiquement les tringlages par des connexions bifilaires, quand on substitua progressivement des aiguilles « élastiques » aux aiguilles ordinaires, et quand on établit les sécurités électriques complémentaires.

Il fallait — on s'en doute — pas mal d'efforts pour manœuvrer, à longueur de journée, les lourds leviers et pour actionner à distance des aiguilles « élastiques » ou des signaux combinés.

La nouvelle cabine

La nouvelle cabine, dernier cri de la technique, est du type « tout relais ». Cette expression désigne — rappelons-le —



une cabine électrique, sans enclenchements mécaniques, dans laquelle toutes les conditions de sécurité sont réalisées exclusivement par des relais électriques.

On a fortement étendu son champ d'action :

- En concentrant, dans un seul poste de commande, les installations dépendant de l'ancienne cabine Saxby et de deux postes à terre voisins ;
- En rattachant, à ce même poste, la bifurcation de Charleroi-Sud-Quai, éloignée de 650 mètres environ.

Elle peut assurer ainsi de nombreux mouvements de trains et de manœuvres, en commandant 37 aiguilles et 30 signaux de la nouvelle signalisation lumineuse.

Le travail du signaleur est simplifié à l'extrême ; assis confortablement devant le pupitre de commande, il lui suffit, normalement, d'actionner deux clefs du type téléphonique (une de tracé de mouvement et une de sélection) pour tracer un itinéraire, assurer automatiquement la manœuvre des aiguilles et ouvrir le signal commandant cet itinéraire. Grâce au tableau de contrôle optique, placé devant lui, il peut suivre les indications lumineuses qui lui donnent tous les renseignements nécessaires sur l'itinéraire tracé, la commande des signaux et l'enregistrement du passage du train. En outre, il reçoit des indications optiques complémentaires, qui lui sont données automatiquement sur le pupitre de commande : direction du mouvement, obtention de l'accouplement, block, slot, etc.

La simplification de la desserte exige évidemment un appareillage complexe pour assurer la sécurité. Cet appareillage est logé dans une salle indépendante, qui ne comporte

(1) Elle avait remplacé une autre cabine mécanique, celle qui se trouvait au-delà du pont Saint-Roch, vers Namur, et qui fut détruite à la suite d'un déraillement.

DE LA SIGNALISATION

Un exemple

parmi d'autres :

CHARLEROI-SUD

pas moins de 412 relais intervenant dans de multiples circuits électriques.

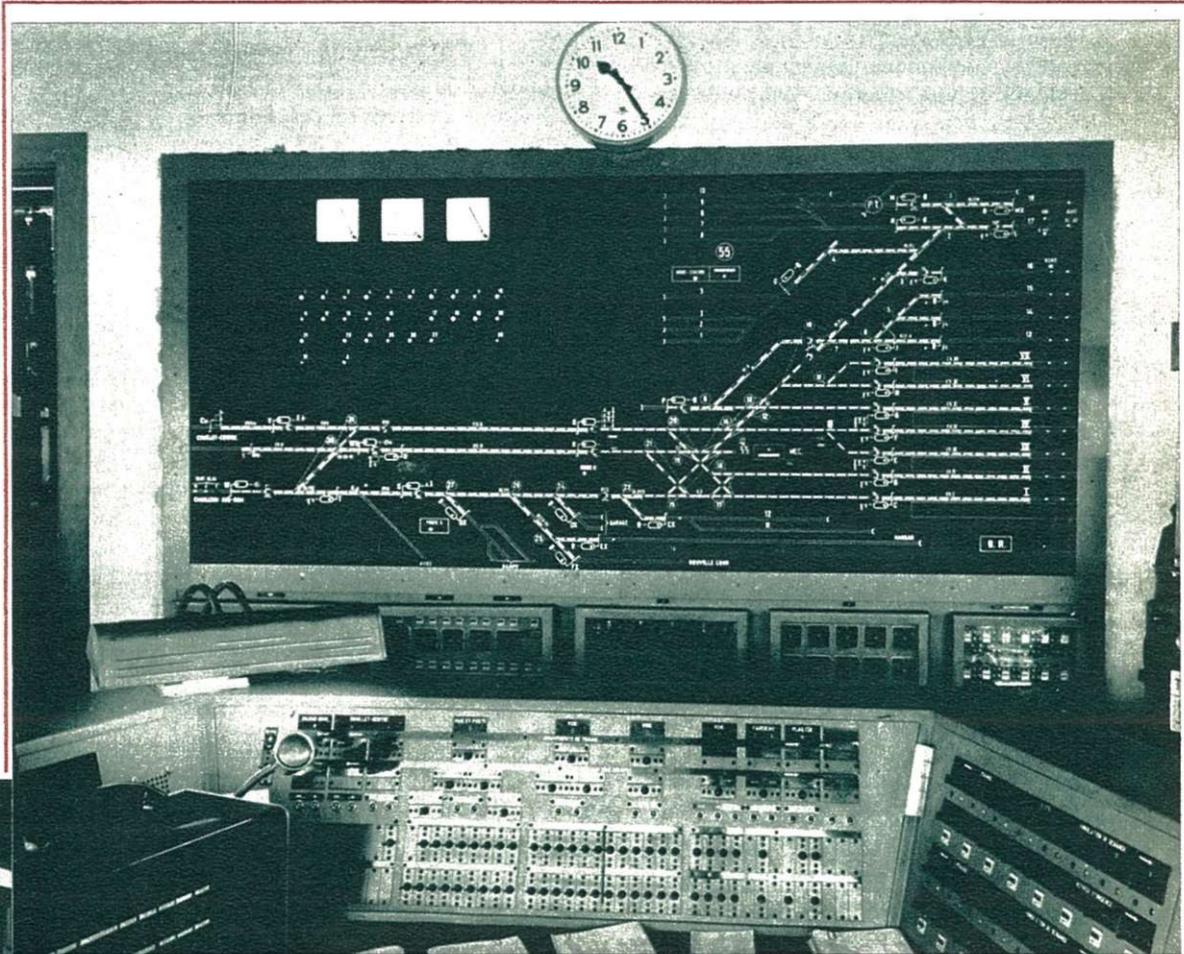
Le rez-de-chaussée comprend les locaux destinés à l'hygiène et au confort du personnel (vestiaires, lavabos, toilettes, etc.), la sous-station haute tension et la sous-station de signalisation, qui fournissent l'énergie électrique à la cabine « tout relais ». A l'étage, nous trouvons le local du signaleur et la « salle à relais ». La toiture, du type plate-forme, est recouverte de feuilles d'un métal à base d'aluminium.

Substitution des cabines

Les travaux pour substituer la cabine « tout relais » à l'ancienne cabine Saxby et pour rattacher les deux postes à terre ont été conduits de façon toute spéciale et ont marché de pair avec les travaux d'aménagement des voies, aménagement rendu nécessaire en vue de l'électrification de la ligne 130.

Habituellement, en pareil cas, on dissocie les deux genres de travaux, la substitution des cabines s'effectuant après l'aménagement des voies.

Une solution économique a été adoptée : rattacher directement et progressivement en cabine « tout relais » les ai-



guilles et les signaux nouveaux, à mesure de leur mise en service. Cela s'est fait par phases successives (pas moins de douze), pour passer du dispositif ancien des voies au dispositif nouveau, tout en maintenant les installations en service et en assurant la régularité du trafic en toute sécurité.

En fait, pendant les travaux, les deux cabines devaient intervenir simultanément dans le tracé des itinéraires, ce qui impliquait de nombreuses relations de « slots » entre la cabine mécanique et la cabine « tout relais », ainsi qu'une coordination parfaite dans l'exécution des travaux entre les différents services intéressés.

Les cheminots ont prouvé, une fois de plus, leur esprit d'équipe et leur savoir-faire.