

LA GARE DE TRIAGE
DE RONET
VOUS INVITE



ORGANISATION DU SERVICE
DES MARCHANDISES
EN CHARGES COMPLETES

LA GARE DE TRIAGE DE RONET VOUS INVITE

La gare de triage de Ronet est une gare importante de la région de la Bourgogne. Elle est située à l'extrémité sud-est de la ligne de Paris à Dijon. Elle est desservie par les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

La gare de triage de Ronet est une gare importante de la région de la Bourgogne. Elle est située à l'extrémité sud-est de la ligne de Paris à Dijon. Elle est desservie par les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

La gare de triage de Ronet est une gare importante de la région de la Bourgogne. Elle est située à l'extrémité sud-est de la ligne de Paris à Dijon. Elle est desservie par les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

La gare de triage de Ronet est une gare importante de la région de la Bourgogne. Elle est située à l'extrémité sud-est de la ligne de Paris à Dijon. Elle est desservie par les trains de voyageurs et les trains de marchandises.

LA GARE DE TRIAGE
DE RONET
VOUS INVITE

La Société Nationale des Chemins de fer Belges a été créée le 23 juillet 1926 et célèbre donc en 1976 son cinquantième anniversaire. A cette occasion, plusieurs festivités sont organisées.

En vue de permettre au public de jeter un regard dans les coulisses et lui montrer des activités qu'il ignore, des journées portes ouvertes sont organisées à Ronet.

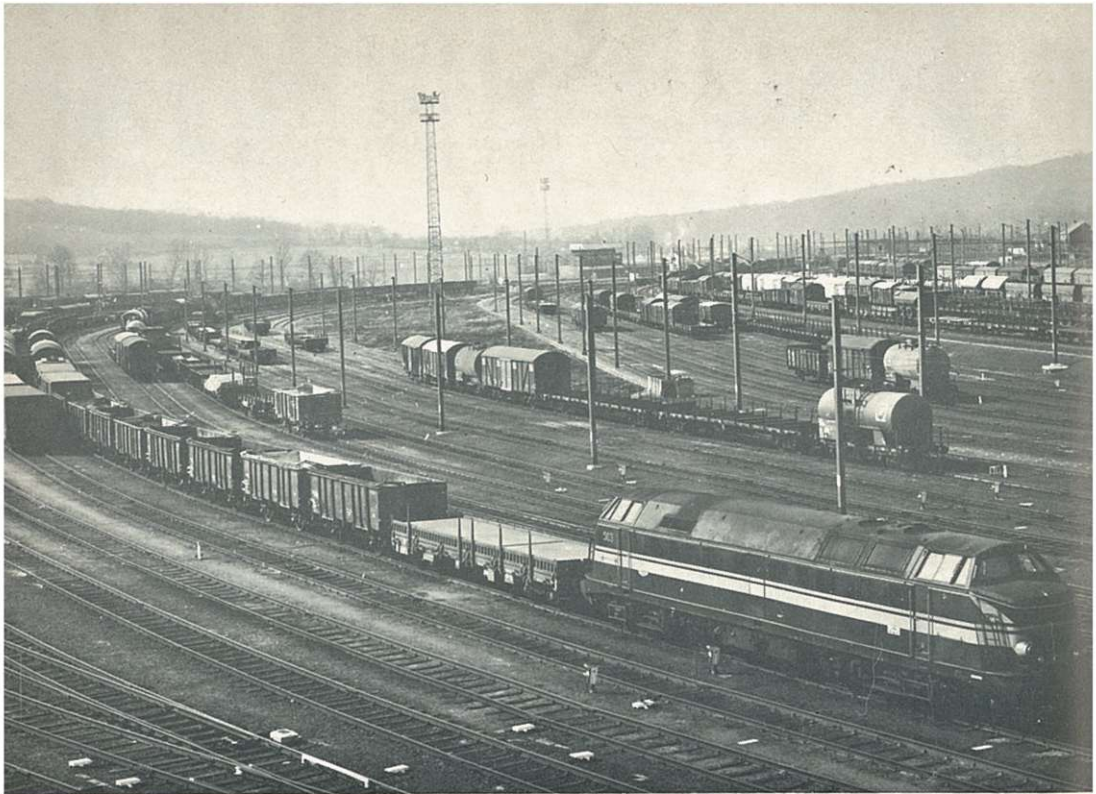
ORGANISATION DU SERVICE DES MARCHANDISES EN CHARGES COMPLETES

On appelle charge complète, un wagon chargé, par opposition à un chargement de colis, dénommé charge incomplète.

L'organisation du service des charges complètes est très peu connue du grand public. L'opération «Portes Ouvertes» en gare de Ronet a pour but de faire découvrir cette activité de la SNCB et le rôle joué par la gare de Ronet dans cette partie du service.

Le réseau qui couvre à peu près tout le pays, compte environ 600 gares ouvertes au trafic des charges complètes.

Le réseau compte 13 gares de formation (dont Ronet) desservant chacune une zone de desserte. Toute gare de chargement dirige à la faveur d'un train collecteur tous ses wagons vers la gare de formation dont elle dépend.



The photograph shows a busy railway yard with a diesel locomotive pulling a freight train. The yard is filled with tracks, freight cars, and tank cars. In the background, there are utility poles and hills.

La gare de formation trie les trains reçus de son hinterland en les classant par gare de formation desservant la gare destinataire du wagon.

Chacune des 13 gares de formation dispose en principe d'un ou plusieurs trains vers les 12 autres gares de formation du pays.

Dans les gares de formation de distribution, les trains originaires des autres formations seront triés et les wagons classés et expédiés vers les gares de destination à la faveur de trains distributeurs.

Chacune des gares de formation joue le rôle de gare de concentration et de distribution pour sa zone de desserte. Par les trains distributeurs, sont également expédiés les wagons vides dont les gares ont besoin et par les trains collecteurs sont réexpédiés vers la gare de formation, les wagons après déchargement.

Telle est schématiquement l'organisation en vigueur.

Il existe cependant des trains qui vont directement de leur point d'origine au point de destination : c'est le cas des trains à charge homogène tels les trains de minerai, de charbons destinés aux raccordés importants ou aux gares privées et les trains de frontière à frontière (France, Allemagne, Hollande, Luxembourg).

ROLE DE LA GARE DE RONET DANS L'ORGANISATION GENERALE

La gare de Ronet est située au croisement des lignes 130/125 (dorsale wallonne) et des lignes 25/161,162 (Anvers - Bruxelles - Luxembourg).

Elle est en outre reliée à la France par la ligne 154 (Namur - Givet).

Par trains collecteurs et distributeurs, elle dessert les gares et points de chargement de l'hinterland.

Elle intervient comme gare de relais dans le trafic :

- du bassin lorrain vers le bassin de Charleroi (minerai);
- du coke du Marly et d'Axel vers Athus et le Grand-Duché;
- des raffineries de Gand et Feluy vers le Grand-Duché;
- des produits laminés du Grand-Duché vers Anvers et Gand Maritime;
- du minerai d'Anvers vers le Grand-Duché;
- international de France vers l'Allemagne et vice-versa.

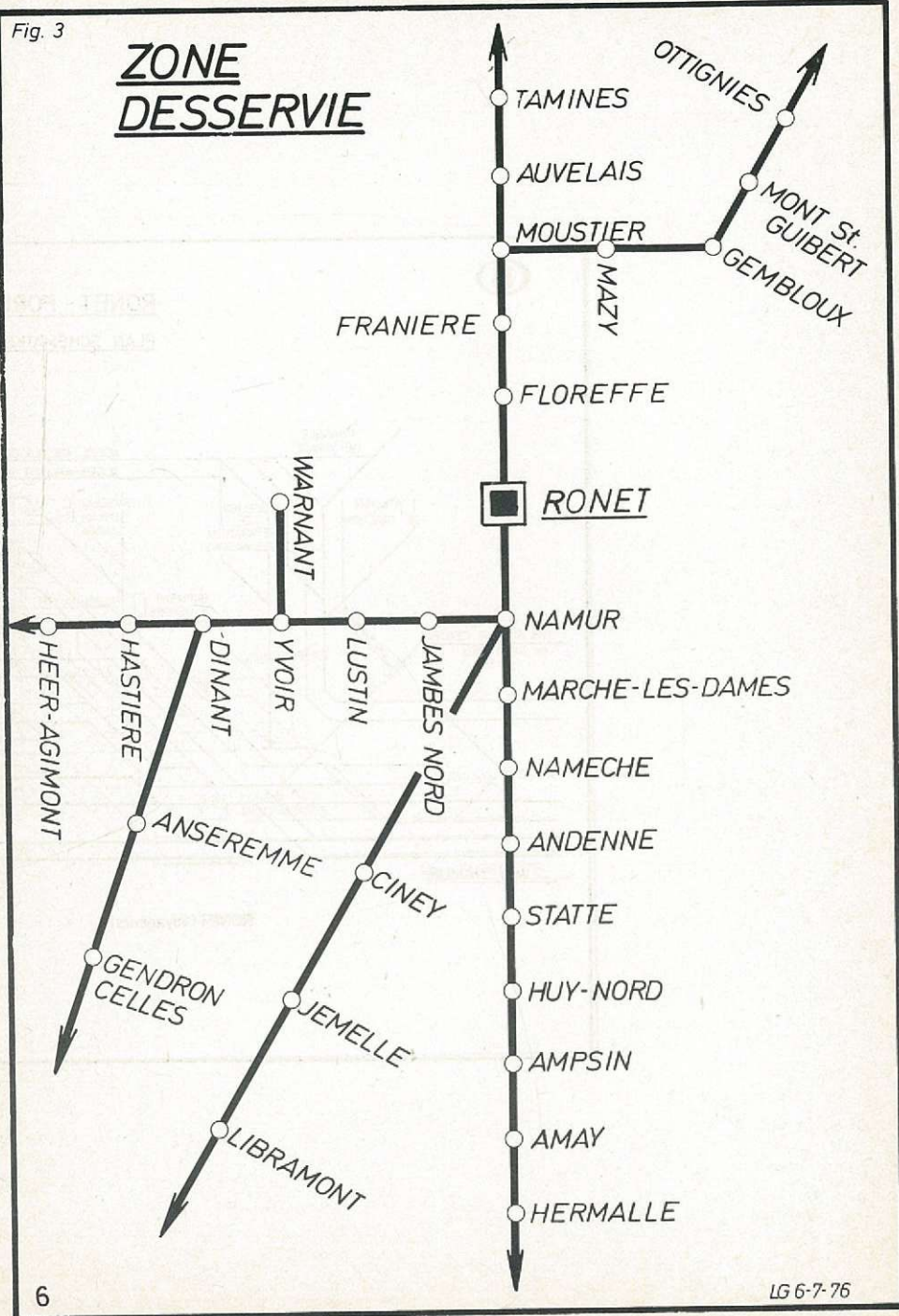


ORGANISATION SCHEMATIQUE DU TRAVAIL EN GARE DE RONET

1. Tout train reçu en gare de Ronet au faisceau de réception a fait l'objet d'un bordereau mécanographique reçu préalablement. Ce listing transmis par téléimprimeur donne entr'autres les renseignements suivants pour chaque wagon : numéro, poids, freinage, origine, destination.
2. Le train reçu est traité à l'arrivée :
 - a) par un agent du matériel dénommé visiteur qui repère éventuellement les avaries et les chargements non-conformés;
 - b) par un agent du factage qui vérifie la composition annoncée et apporte certaines précisions nécessaires pour le triage; à la suite de cette visite, il émet un message de confirmation à l'ordinateur via un téléimprimeur;
 - c) par un ouvrier dénommé démailleur dont la mission consiste à détacher les boyaux de frein, desserrer les tendeurs d'attelage et vidanger les organes de frein.

Fig. 3

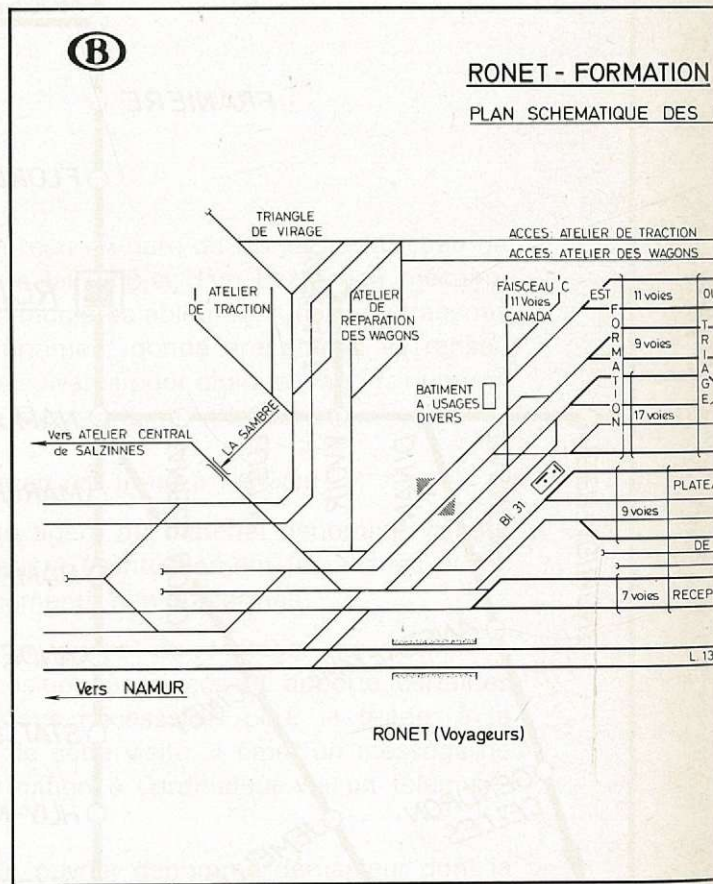
ZONE DESSERVIE



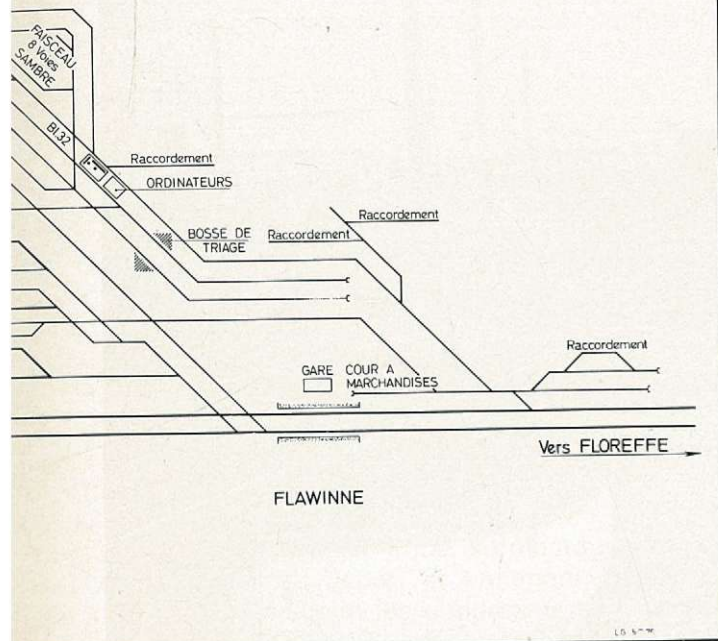
(B)

RONET - FORMATION

PLAN SCHEMATIQUE DES I



51
INSTALLATIONS





3. A la demande du sous-chef triage côté Ouest, l'ordinateur émet un bulletin de triage pendant que la locomotive de manœuvre emmène le train vers une voie en impasse donnant accès à la butte de triage située côté Ouest.

4. Le train (rame) est refoulé à la bosse à une vitesse moyenne de $\pm 2,7$ km/h. La rame est morcelée en coupes par un agent.

5. Par déclivité, les coupes successives gagnent les voies affectées à une destination précise. La vitesse de ces coupes est modérée par enrayage à l'aide des blocs d'arrêt placé sur le rail par des caleurs.

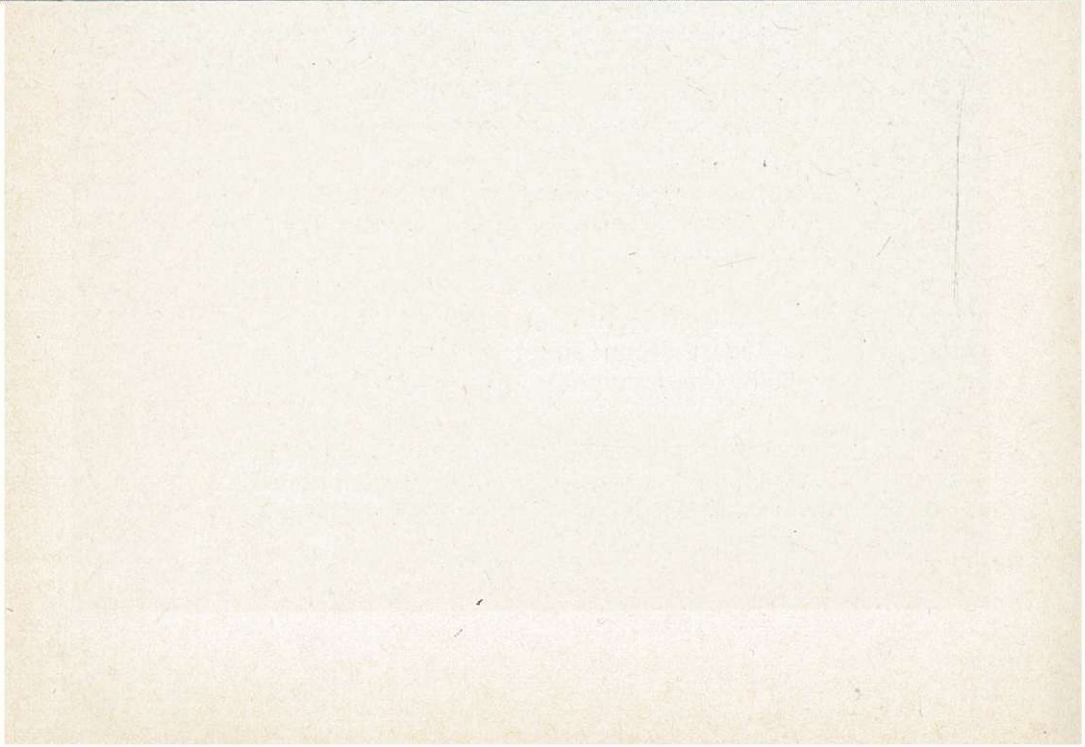
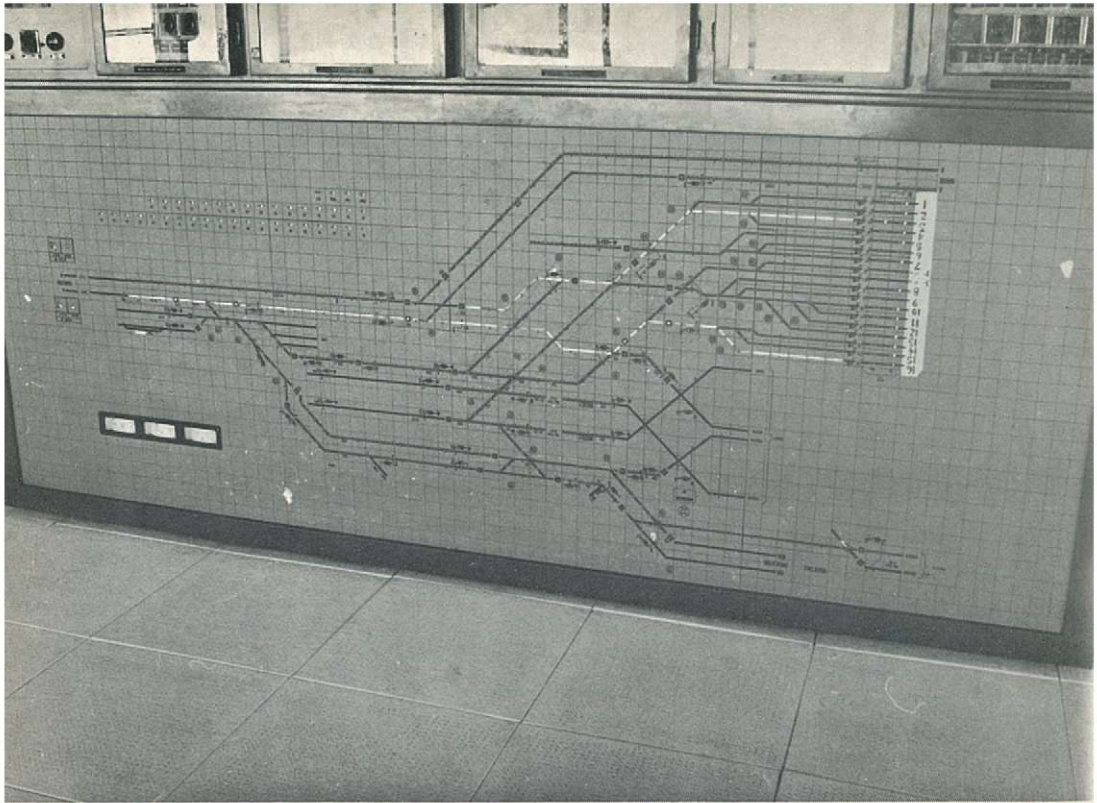
L'ordinateur est alors informé de l'exécution du triage.

6. Les gares faisant partie de la zone de Ronet sont trop nombreuses pour disposer chacune d'une voie propre. En conséquence, les wagons y destinés sont groupés sur 7 voies.

7. Sur ces 7 voies dénommées voies de route une locomotive de manœuvre classe les wagons par ordre géographique.

8. Sur demande, l'ordinateur sort le listing du train au départ et un agent du factage classe et y adjoint les documents de transport.

9. La locomotive de remorque est accrochée et après un essai destiné à vérifier la continuité de la conduite de freinage, le train est prêt au départ.



Pour assurer les activités qui viennent d'être décrites, la gare de Ronet dispose des moyens ci-après :

INSTALLATION DE VOIES.

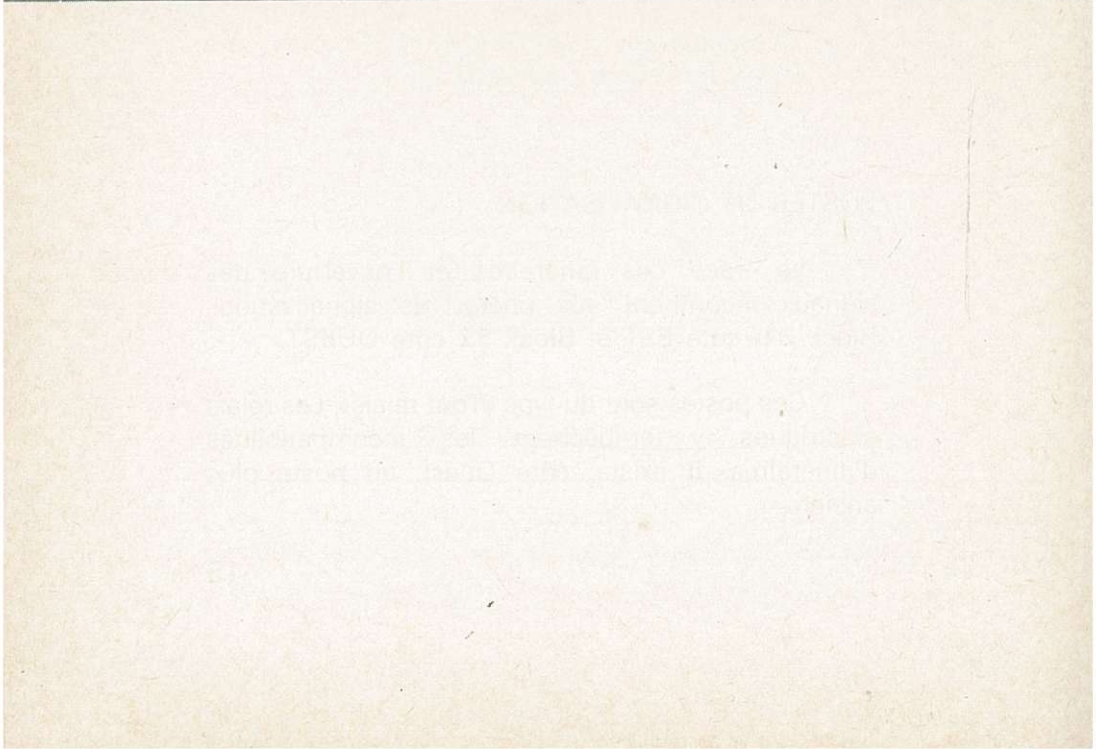
Les installations de la gare de Ronet comprennent :

- un faisceau de réception de 16 voies électrifiées (faisceau P);
- un faisceau de triage de 37 voies partiellement électrifié (faisceau A) et accolé au faisceau précédent;
- un faisceau de départ de 11 voies côté EST (faisceau C) partiellement électrifié;
- un faisceau mixte triage/départ de 8 voies côté OUEST partiellement électrifié.

POSTES DE SIGNALISATION.

Le tracé des itinéraires et l'ouverture des signaux incombent aux postes de signalisation : Block 31, côté EST et Block 32 côté OUEST.

Ces postes sont du type «Tout relais». Les relais électriques y empêchent les incompatibilités d'itinéraires. Il existe, côté Ouest, un poste plus ancien.



BUTTES DE TRIAGE.

La butte de triage, côté Ouest, comportant deux voies est utilisée pour le débranchement des trains reçus.

La butte de triage, côté Est, comportant également deux voies est utilisée pour le triage des wagons devant être remaniés en vue de la formation des trains.

La butte de triage, côté Ouest, présente une dénivellation de 2 m 65 depuis le sommet jusqu'au niveau des voies de classement. La butte côté Est présente une dénivellation de 2 m.

Une déclivité aussi accentuée est nécessaire pour donner aux coupes une vitesse suffisante pour dégager rapidement la zone des premiers aiguillages qui seront occupés dans un intervalle très bref par la coupe suivante. Ensuite la vitesse est réduite par enrayage.

Ce freinage par bloc d'arrêt s'effectue sur deux zones distinctes appelées première et deuxième ligne.

TRIAGE AUTOMATIQUE.

La création par l'ordinateur du bulletin de freinage est accompagnée de la production d'une bande perforée qui est introduite dans le lecteur du bâti automatique de triage.

Les mémoires emmagasinent les voies de destination. L'itinéraire de la première coupe est immédiatement réalisé sur le terrain.

Les arrivées successives des coupes dans la zone de l'aiguillage de tête sont détectées chacune à la fois par une section de rail isolé qui englobe cet aiguillage et par deux cellules photoélectriques.

La progression du programme permet le positionnement des aiguillages pour la coupe suivante. Ce positionnement ne pourra toutefois avoir lieu qu'au fur et à mesure de la libération de l'itinéraire par la coupe précédente.

Ce fonctionnement est basé sur une connaissance continue de l'occupation des aiguillages et de la position des coupes. Dans ce but, à chaque aiguillage, est associé un équipement électrique qui en empêche la manœuvre sous les roues d'un wagon ou entre les essieux.

TELECOMMUNICATIONS.

Les locomotives de manœuvre et les cabines de signalisation sont équipées d'un poste émetteur récepteur de radio permettant aux agents de surveillance de donner des ordres aux conducteurs qui en accusent réception.

Les opérations de factage à l'arrivée sont également traitées par radio. L'agent en campagne est équipé d'un poste portatif qui lui permet de communiquer avec un correspondant installé au local du factage côté Est de la gare.

Le chantier est également pourvu de la sonorisation. Des haut-parleurs sont implantés aux endroits névralgiques. Les micros sont installés en cabine, mais des colonnes-micros implantées sur le terrain permettant aux agents en campagne de correspondre avec les agents de surveillance.

ORDINATEUR.

Cet important chapitre fait l'objet d'une brochure séparée.