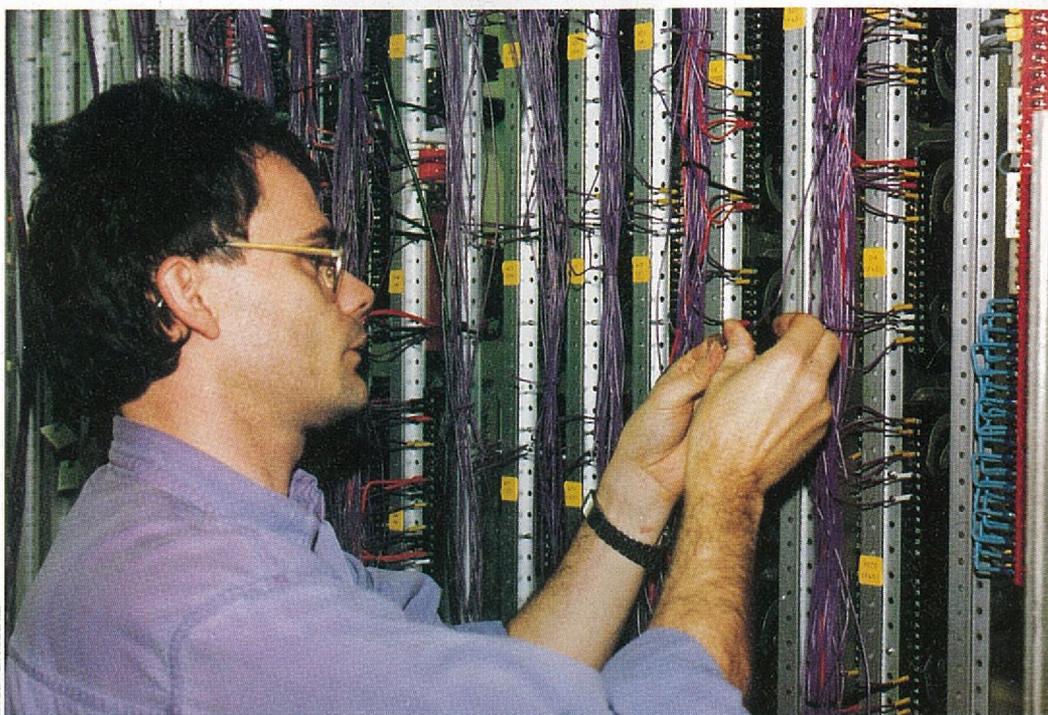


BRUXELLES NORD

LES COULISSES DE L'EXPLOIT
RENÉ DANLOY

La gare du Nord, le
4 décembre 1995.

Aux petites heures, un incendie se déclare dans les installations et se propage rapidement. Les dégâts sont considérables et engendrent de lourdes conséquences pour le trafic car les cabines de signalisation I et II sont entièrement détruites. À la cabine III – celle qui est située côté Schaerbeek –, là aussi, on craint le pire quand on voit apparaître de la fumée. Mais les pompiers se veulent rassurants : en effet, celle-ci provient des caniveaux. Pour plus de sûreté, les câbles vers la cabine III sont enlevés...



SNCR/D. MOIRIL

Dans des conditions extrêmement difficiles pourtant, les cheminots ont immédiatement réagi face à la plus grave perturbation d'exploitation qu'ils aient eu à subir depuis plusieurs décennies.

Scénario catastrophe, et... pour de vrai, car plus rien ne fonctionne! Ni le téléaffichage, ni la sonorisation, pas plus que les circuits de liaisons téléphoniques et de transmission de données. La circulation des trains, quant à elle, est fortement affectée. Nombre d'entre eux sont limités aux gares du Midi, du Quartier Léopold ou Schuman, à Schaerbeek et Jette. D'autres sont détournés via Simonis. Tout est mis en œuvre pour acheminer les voyageurs à destination. Grâce à une étroite collaboration entre la SNCB et la STIB, ceux-ci peuvent rejoindre l'endroit où ils doivent se rendre en empruntant qui le métro, qui le tram ou l'autobus, et cela, gratuitement.

De leur côté, les hommes du rail se mobilisent. Il s'agit de prendre des mesures, et vite! Chacun met la main à la pâte

et les efforts du personnel sont récompensés dès le premier jour car quelques trains peuvent déjà circuler dans la jonction!

PEU À PEU, ON S'ORGANISE...

Les équipements de signalisation qui ont ainsi brûlé étaient électriques, du type «Manage». La cabine I commandait la circulation des trains depuis la sortie de la jonction jusqu'à l'entrée des quais et vice-versa tandis que la cabine II prenait les trains en charge, dans les deux sens, depuis la sortie des quais jusqu'à la moitié du «gril» en direction de Schaerbeek, là où la cabine III prend le relais. Dans un premier temps, il fallut immobiliser tous les aiguillages au moyen de griffes et se limiter à trois entrées et trois sorties de la jonction. On dut également avoir recours au système d'annonces des trains selon le block par téléphone (BSRTF). Au début, on fut en outre contraint de délivrer des ordres de franchissement des

signaux aux trains mais, bientôt cependant, on put manœuvrer ces mêmes signaux en petit mouvement et ce, depuis les quais, à l'aide d'un interrupteur.

Jusqu'au 10 décembre, les limitations de trafic restèrent malgré tout assez importantes mais, dès le lendemain, le service des trains était déjà plus étoffé. Et, à partir du 18, c'est alors le système de téléaffichage qui fut remis en service tandis que, progressivement, les télécommunications internes étaient à nouveau possibles, même si ce ne fut parfois que de façon provisoire.

UNE VÉRITABLE PERFORMANCE

Six voies sur douze sont donc utilisables et la gare de Bruxelles Nord est réduite à jouer les seconds rôles, en tant que gare de passage. Trop peu de voies, et en même temps un personnel en nombre pour surveiller les circulations, mais aussi la crainte que ne survienne un incident engendrant

inmanquablement des retards en cascade : à cette situation, il faut trouver une issue le plus rapidement possible. La gageure est de taille mais les cheminots relèvent le défi. On décide donc de construire une cabine provisoire. Mais, vu l'urgence, il est évidemment impossible de construire un tableau de contrôle optique (TCO) classique, de même que les pupitres de commande correspondants ainsi que de réaliser les câblages de liaison requis. On opte donc pour une salle de commande à gestion informatique du type EBP (elektronische bedienpost) mais à relais. Car, pour ce qui est du système de contrôle, les trop brefs délais ne permettent pas d'installer une cabine du type EBP-PLP (poste à logique programmable) qui, elle, n'utilise plus de relais. Qu'à cela ne tienne, on installera une salle à relais dans un conteneur spécialement aménagé! L'objectif? Rendre cette cabine provisoire opérationnelle à la date du 2 janvier, soit un petit peu moins d'un mois après l'incendie!

LE FILM DES ÉVÉNEMENTS

4/12/95



Vers 1 h 45, le feu ravage les cabines I et II, qui ne sont dès lors plus opérationnelles. Les membres du personnel de l'Infrastructure et du Transport sont rappelés. Ils joignent leurs efforts pour griffer et trefonner les aiguillages afin de pouvoir admettre des trains aux quais 3, 5 et 11 à partir des voies 1, 3 et 5 de la jonction. Les quais 4, 9 et 12 serviront pour le départ des convois vers Bruxelles Central via les voies 2, 4 et 6 de la jonction. La cabine III dirige les circulations entre Jette, Schaerbeek, Schuman et le Nord. Le service des trains est très réduit. Cependant, quelques-uns passent dans la jonction au cours de la journée. Tous les autres sont limités aux gares périphériques ou détournés. Les voyageurs peuvent utiliser les transports en commun de la STIB gratuitement.

5/12/95



Les limitations du trafic demeurent importantes mais un maximum de trains sont acheminés via la jonction. Six voies sur douze sont remises en service à la gare du Nord, en prolongement de la jonction. Les équipes d'entretien de Bruxelles Nord enlèvent les câbles entre les cabines II et III ainsi qu'entre la cabine I et la jonction. Le block par téléphone est instauré avec la cabine III et la gare centrale, grâce à un puissant émetteur-récepteur hertzien installé par le service de téléphonie.

6/12/95



On note une nette amélioration du service des trains en fin de journée, depuis que les brigades travaux de Namur, Bruxelles Midi et Gand ont installé à quai des interrupteurs permettant d'ouvrir les signaux en petit mouvement. Ce travail avait débuté la veille.

7/12/95



Mise en place, au bout du quai I, du conteneur destiné à recevoir la salle à relais provisoire. Commence également l'installation de nouvelles armoires aux signaux.

8/12/95



La sonorisation est progressivement remise en service. Les travaux de

maçonnerie et d'aménagement de la cabine provisoire sont entamés. Le week-end des 8 et 9 est mis à profit par les brigades travaux pour placer les câbles entre les armoires des signaux et la salle à relais.

11/12/95



Un service des trains plus étoffé est mis en vigueur. Tous les câbles étant posés, on peut entreprendre alors le câblage de la salle à relais et la programmation des ordinateurs de la cabine.

14/12/95



Les locaux sont terminés. Pupitres, écrans et ordinateur de la salle de commande sont livrés.

18/12/95



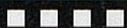
Le système de téléaffichage est de nouveau en activité.

19/12/95



Fin du montage de la cabine provisoire.

20/12/95



Essais de sécurité de la cabine provisoire (concordance avec les plans, coupures, etc.).

21/12/95



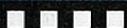
Établissement du planning pour le lendemain.

22/12/95



Mise en service par phases de la cabine. L'opération se termine à 16 h 30. Les délais sont respectés.

2/1/96



Les douze voies de la gare sont accessibles via six aiguillages commandés par la cabine provisoire. Les circulations des trains sont encore accrues pour atteindre la quasi-totalité des possibilités antérieures mais sans réserve de capacité. Un nombre très limité de trains doit faire l'objet d'une adaptation d'horaire ou d'itinéraire.

ROGER, DOMINIQUE,
LUDO, PATRICK,
JEAN-CHRISTOPHE,
JOHAN ET LES AUTRES...

Et, ce que l'on aurait pu prendre pour une mission impossible se révéla finalement un pari tenu! Dominique, l'un des six électromécaniciens du service d'entretien de Bruxelles Nord n'en revient pas encore! «C'est vraiment miraculeux! Pensez donc : réaliser les plans aussi rapidement! Quant au montage interne de la cabine, il a commencé le 11 décembre, pour se terminer huit jours plus tard!» Grâce à leur vitesse de réaction et à leur engagement total, les cheminots ont donc montré ce dont ils étaient capables, répondant à ce que l'on attendait d'eux. Les équipes techniques de la SNCB, assistées de plusieurs entreprises extérieures, se sont ainsi employées jour et nuit à remettre en activité les divers équipements. Dès le 8 décembre, les travaux de maçonnerie et les aménagements spécifiques à une cabine ont été entrepris. Six jours après, les locaux étaient prêts, tandis que les pupitres de travail, les écrans et l'ordinateur de la salle de commande étaient livrés. Tous les services techniques ont apporté leur pierre à l'édifice. Les ateliers d'Etterbeek ont été chargés du montage des châssis destinés à recevoir les relais alors que le câblage était confié aux équipes spécialisées du district Centre, assistées par celles d'autres districts. Dès le 5 décembre, les brigades des travaux s'étaient jointes au personnel d'entretien. Nul ne songeait à se plaindre ni à rechigner sur quoi que ce fût. L'important était de remplir une mission exceptionnelle. Devant l'ampleur de la tâche, les heures supplémentaires ne comptèrent guère dans la balance et, le jour de l'incendie, des techniciens travaillèrent même dix-sept heures d'affilée! Pendant les travaux, à la cabine III, un électromécanicien de la brigade d'entretien demeurait d'ailleurs de garde jusqu'à 18 heures, en cas de pépin durant les heures de pointe. En outre, il fallut encore initier le personnel à une technique nouvelle, en organisant des cours. Techniciens et agents du mouvement se retrouvèrent sur les bancs de l'école : en semaine, le samedi, même le dimanche, et, pour ceux du mouvement, sur un simulateur! Chapeau bas, messieurs : sans nul doute mériteriez-vous de figurer dans le «Livre des records». Quant à Dominique, qui a entamé une carrière à la SNCB depuis peu, il se souviendra longtemps encore de son baptême... du feu! □