

GARE DE TRIAGE DE MONCEAU

L'ART DU TRIAGE

S'étendant sur une superficie de 62 hectares, la gare de triage de Monceau est située à l'angle de la ligne 124 Charleroi – Bruxelles et de la ligne 112 Charleroi – La Louvière-Sud – Mons.

Débordant largement du bassin industriel de Charleroi, sa zone de desserte couvre pratiquement toute la partie sud-ouest du pays.

Sa situation géographique très centrale place la gare de triage de Monceau au cœur d'un réseau ferroviaire la mettant en connexion directe avec d'importants centres industriels comme les installations portuaires de Gand, d'Anvers ou de Zeebrugge, mais aussi avec les pays étrangers.

De 1.300 à 1.500 wagons y sont triés quotidiennement par 280 agents hautement qualifiés, l'industrie sidérurgique représentant la part la plus importante des activités.



LA GARE EN QUELQUES CHIFFRES

La circulation des trains, des rames, des locomotives et les opérations de triage sont réglées par quatre postes de signalisation du type « tout relais » qui assurent entre autres la commande des freins de voie hydrauliques, des aiguillages et des signaux du faisceau de triage.

- Faisceau de réception :
23 voies électrifiées longues de 300 à 650 mètres
- Bosse de triage : 3m85 de hauteur
- Faisceau de triage : 32 voies de 570 à 680 mètres
- Faisceau de formation : 13 voies électrifiées de 370 à 590 mètres
- Nombre de wagons triés : de 1.300 à 1.500 par jour
- Personnel : 280 agents

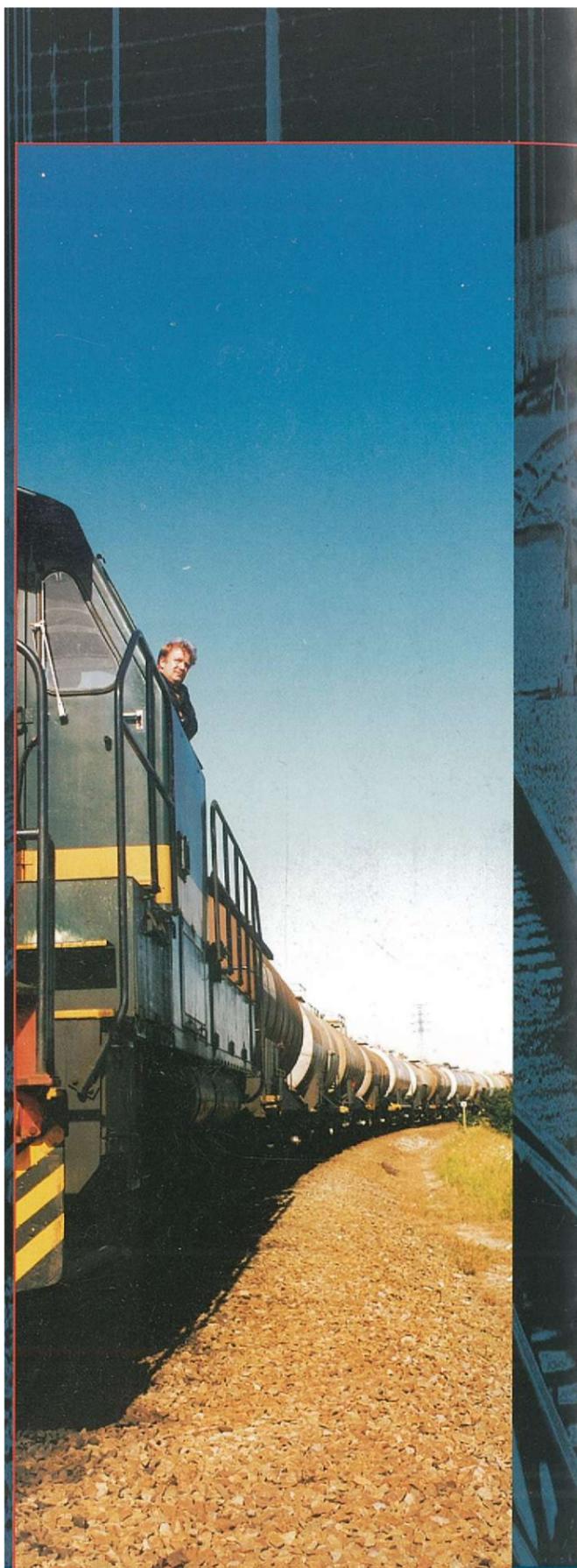


Monceau GARE DE TRIAGE



CHEMINS DE FER

BELGES



GARE DE TRIAGE



GARE DE TRIAGE DE MONCEAU

Des opérations complexes

Le rôle d'une gare de triage est on ne peut plus évident : il s'agit de regrouper sur une même voie et, selon leur destination, tous les wagons - qu'il soient vides ou remplis - devant être expédiés vers un endroit précis, à un client donné. Mais si le principe peut sembler très simple, les opérations qui y sont effectuées revêtent une grande complexité et ne laissent place à aucune improvisation. La gare de Monceau est équipée pour rendre ce travail aussi rapide et performant que possible.

En bon ordre...

Dès qu'un train quitte une gare, un bulletin est transmis par voie informatique à la gare de destination avec mention de tous les renseignements utiles : poids, longueur, nombre et types de wagons, ordre de classement, contenu, provenance, destination finale, etc. Arrivés à la gare de triage, les convois de marchandises se présentent dans un premier temps au *faisceau de réception*. Les wagons y font l'objet d'une brève inspection à l'occasion de laquelle les freins sont désactivés. Une fois désolidarisés, ils sont alors prêts à être poussés par une locomotive de manoeuvre jusqu'à une rampe appelée *bosse de triage*. Surplombant de plus de trois mètres le reste des installations, cette bosse permet le décrochage successif des wagons et leur triage vers les différentes voies de formation. Aussitôt la crête franchie, les wagons, uniquement mus par la force de la gravité, redescendent la pente formée par la bosse de triage.

Après avoir été freinés pour ralentir leur élan, ils s'en vont alors rejoindre le *faisceau de formation* pour y composer les convois selon les instructions données. Assez spectaculaires, ces opérations se succèdent à une cadence très élevée uniquement rendue possible par le recours à des aiguillages automatiques.

Freinage : une question de dosage

Le freinage des wagons représente certainement le côté le plus délicat dans l'activité d'une gare de triage. Le faisceau où sont assemblés les convois comprend 32 voies réparties en 4 groupes (ou « pinces ») de 8 voies. Chacune de ces « pinces » est équipée d'un premier dispositif de freinage hydraulique permettant de ralentir les wagons propulsés depuis la bosse de triage. Un deuxième freinage, manuel celui-ci, est ensuite effectué sur chaque voie en vue d'ajuster de manière plus fine la vitesse des wagons, de manière à ce qu'ils poursuivent leur course jusqu'à l'endroit approprié.

Tout l'art des opérateurs (appelés « signaleurs ») réside dans leur capacité à juger de la vitesse à attribuer à chaque wagon afin que celui-ci conserve un élan suffisant pour rejoindre son convoi, tout en veillant à ce que le contact avec les wagons déjà rangés s'effectue en douceur.

Une fois assemblés, les convois sont alors prêts à rejoindre leur destination finale, parfois située à des milliers de kilomètres...

