

# Ca roule avec les agents "tous risques"

Le train de relevage est principalement destiné à remettre sur les rails des véhicules ferroviaires déraillés et ainsi rouvrir le plus rapidement possible les lignes à la circulation des trains. Train de secours et puis de relevage ! La raison de ce changement d'appellation est d'éviter un amalgame possible avec un train de secours pour personnes éventuellement blessées.

## Avec ou sans grue...

Les ateliers de traction de Monceau, Stockem, Anvers-Nord, Merelbeke, Hasselt, Schaerbeek et Kinkempois disposent tous d'un train de relevage mais tous ne possèdent pas une grue. Kinkempois et Anvers-Nord sont équipés de grues d'une capacité de 55 tonnes tandis que Monceau et Schaerbeek peuvent déplacer jusqu'à 100 tonnes.



L'ancienne dénomination TRAIN DE SECOURS a été abandonnée et remplacée par TRAIN DE RELEVAGE. Question de sécurité ! C'est ainsi que la SNCB dispose de moyens importants pour rétablir une situation normale le plus vite possible.

# Train de relevage

(SUITE)



Chaque atelier a une zone d'intervention géographique mais rien n'empêche des interventions hors zone si cela s'avère utile. Dans certains cas, l'utilisation simultanée de 2 grues est nécessaire.

## Tâches principales

On sort le train de relevage dans certains cas de travaux de génie civil (installation de ponts,...) ou d'entretien (entretien de frein de voie en gare de triage, démontage de voie,...), de dépannages difficiles (changement de bogies ou d'essieux en ligne, mise sur lories,...), de déraillements et d'accidents. Le train de relevage, long de 80 m, se compose du wagon de câblerie, du wagon pour le personnel et le matériel (vérins, cales, poutres,...) et dans certains cas, d'une grue, le tout accroché à la locomotive.

## Les volontaires de Monceau

A Monceau, 2 brigades de 6 hommes et 3 réserves - rien que des volontaires - dirigés par un con-

tremaître se relayent pour assurer une garde permanente. Ces équipes sont appelables 24 heures sur 24 et doivent être opérationnelles dans les 30 minutes durant les heures de service et 90 minutes hors service. C'est le dispatching qui réquisitionne les agents et trouve une loco et un conducteur. La coordination générale des opérations s'effectue sous les ordres d'un fonctionnaire dirigeant voire du directeur du district concerné.

## Un homme du relevage

Un de ces volontaires, Dominique Noël, agent d'électricité à l'atelier de Monceau, nous raconte: "A l'atelier, mon travail de base est la réparation électrique des machines. Réquisitionné par le contre-



maître, je délasse mes tâches quotidiennes pour remettre les trains en bonne voie.

Notre mission relève de l'imprévu, ce n'est jamais deux fois la même chose. A chaque fois, nous cotoyons d'autres personnes: les hommes de la caténaire, les agents de la voie...

C'est un travail d'équipe. Pour être efficaces sur le terrain, nous avons tous suivi une formation de découpage et personnellement, j'ai aussi une formation de grutier. Sur place, je m'occupe de la distribution d'outillage depuis le wagon, je découpe quand c'est nécessaire, je câble les machines ou je manie la grue. J'étais fasciné par le métier de pompier. C'est sans doute pour cette raison que depuis 17 ans, je suis en service sur le train de relevage.

Parfois, les fréquences d'intervention sont si rapprochées que même en réserve, nous sommes rappelés mais nous avons toujours le choix d'accepter ou non. Mais si l'équipe n'est pas complète, la question ne se pose plus, je répons présent."

# Une course contre la montre



On ne peut pas dire que le train de relevage d'Hasselt soit de la dernière génération. Un nouveau véhicule est attendu. Quoiqu'il en soit, Robert Stulens, sous-chef de secteur technique, et les 10 volontaires de



l'atelier en font bon usage.

Robert Stulens accompagne depuis bon nombre d'années

le train de relevage et il le fait volontiers: "En moyenne, nous sommes appelés une fois par mois dans la zone d'Hasselt (de Mol à Lanaken, Tongres, Landen, Louvain et Aarschoot) pour relever du matériel déraillé. Le Limbourg est un coin perdu et Anvers n'est pas au centre du district nord-est contrairement à Gand au nord-ouest. Pour ces raisons, Hasselt peut intervenir vite et efficacement".

Le train de relevage dont dispose Hasselt n'est pas équipé de grue. Cela comporte aussi certains avantages explique Robert Stulens: "Nous travaillons avec des vérins et des poutres de ripage. Nous les utilisons dans de nombreuses interventions sauf lorsque le matériel déraillé est fortement

éloigné de la voie. En principe, c'est possible. En pratique, nous faisons appel à la grue d'Anvers. Son inconvénient, c'est sa mise en place entre les caténaires. Ça prend du temps".

Une équipe est constituée de 6 hommes: 1 électro-mécanicien pour l'électrique et 5 ajusteurs-mécaniciens pour la soudure et le découpage au chalumeau. S'ajoute à l'équipe, le sous-chef de secteur technique qui est responsable de la sécurité. "Je dois m'assurer, en collaboration avec les sous-chefs de gare, de la mise hors service des voies et hors tension de la caténaire, et de la pose des drapeaux et des pétards".

C'est le dispatching qui appelle le train de relevage. Toutefois, dans certains cas, c'est le fonctionnaire EC de garde sur place qui décide à qui (Hasselt, Anvers, parfois avec Schaerbeek en renfort) la tâche doit être confiée.

Robert Stulens en connaît un bout à ce sujet: "La durée d'une intervention varie très fort: 8 heures est souvent un minimum. Lors de certaines interventions, qui nous tiennent 36 heures d'affilée, nous faisons appel aux quatre réserves. Notre premier souci est de rétablir le plus rapidement possible la voie et ainsi limiter les inconvénients pour les voyageurs. Une vraie course contre la montre".



Les trains de relevage ne sont pas tous équipés d'une grue. Il est évident que toute intervention ne nécessite pas sa présence. L'utilisation de vérins, de poutres de ripage permet avec doigté et expérience de faire glisser le véhicule ferroviaire déraillé à l'endroit où il doit se trouver. La SNCB dispose de deux types de grues dont les levées de charge sont respectivement de 55 et 100 tonnes et la vitesse en convoi de 80 et 100 km/h. Ces vitesses permettent un déplacement rapide et par conséquent une intervention dans les délais les plus brefs.



## Ruban tricolore à La Louvière-Sud



Premier coup de pioche en août 97, la gare vient de révéler début février 99 toute son architecture originale alliant confort et convivialité. Située sur la dorsale wallonne, la gare de La Louvière Sud arbore désormais des allures résolument modernes. Depuis mai 98, l'offre vers Charleroi et Mons a doublé. Cette nouvelle gare louvieroise fera le bonheur des 2.500 voyageurs qui y défilent quotidiennement.