

ANVERS-NORD: LA FORMATION INFORMATISEE

"Lattes, petites-longues-plates, la Martens, la De Vos, le 2 x 8, patins, rangées de calage et le Joe". Qu'est-ce que ces mots ont en commun ? Anvers-Nord.

En bon français, il s'agit de trains, de locomotives de manoeuvre, de voies, de sabots de frein, ... et "le Joe", c'est le batonneur Joël De Vos.

tique à celle du point le plus profond de l'océan.

Dans le faisceau de départ, les wagons sont de nouveau accouplés, visités. Prêts à quitter Anvers-Nord.

L'intégralité du système est commandée depuis le poste du block 9. Même les locomotives de triage. Un système informatisé avec oeil électronique et radar règle la vitesse des wagons

erreur peut engendrer jusqu'à 24 heures de retard. Le nombre d'avaries occasionnées aux wagons dans la formation est en baisse. Chaque année, à Anvers-

Nord, environ 750 constats d'endommagement sont recensés dans le faisceau B, contre 35 seulement dans le faisceau C. Toutefois, les données de triage

mémorisées dans l'ordinateur permettent d'en imputer encore une vingtaine en moyenne à d'autres causes.



Une terminologie distincte, un monde à part, la plus importante formation de notre réseau ferroviaire belge qui, à elle seule, déplace quelque 50 % du transport marchandises SNCB.

Entièrement automatique

Anvers-Nord est une formation moderne, informatisée. On pourrait même dire que les manoeuvres y sont "entièrement automatiques". La formation comprend principalement trois faisceaux, complètement séparés. Le faisceau D pour les trains homogènes directs. Les faisceaux B et C pour le trafic diffus. Le faisceau C pour les trains à l'arrivée triés dans le faisceau puis dirigés vers les clients du port, le faisceau B pour les trains port-hinterland. Quelque 2.200 wagons sont reçus, triés et envoyés quotidiennement dans les faisceaux B et C.

Depuis 1993, le faisceau C est entièrement automatisé. Les trains en provenance de l'embranchement Schijn pénètrent dans le faisceau C où la réception est identique à celle d'une autre formation: le personnel de factage effectue d'abord son contrôle, puis les démaillieurs accomplissent leurs tâches, ensuite les locomotives de manoeuvre poussent les wagons à la bosse. Entretemps, le batonneur réceptionne un bulletin de l'ordinateur de tri situé au poste du block 9, reprenant la composition du train, les coupes et la destination des wagons. Tout en grimpant la bosse, il effectue sa mission et décroche les attelages avec son bâton (d'où le nom de batonneur). Les wagons dévalent la bosse et l'ordinateur veille à ce qu'ils atteignent la bonne voie et le bon train de départ. Lors de la descente, ils franchissent trois lignes de frein: le frein de bosse, le frein en aval et le frein de voie du triage. Ce dernier veille à ce que le (les) wagon(s) s'attelle(nt) correctement aux wagons déjà présents sur la voie. Opération capitale parce qu'elle réduit au minimum les chocs et donc, les dégâts éventuels. Il s'agit ici de freins hydrauliques à pression de 180 bars. Une pression iden-

lors de la descente de la bosse. Tout y est pris en compte: chargement, poids par essieu, vitesse et direction du vent, distance entre les wagons, etc. La capacité de triage théorique du système s'élève à deux cents wagons l'heure. En pratique, l'équipe de nuit, l'équipe la plus sollicitée du faisceau C, peut trier entre 800 et 1.000 wagons, en fonction de la composition des trains et de la nature des marchandises. Cependant, grâce au système informatisé, des marchandises dangereuses comme le chlore liquide peuvent aussi être triées par gravité. Le système classique ne le permet pas. Le nouveau système est particulièrement fiable, il y a très peu "d'erreurs d'envoi". Ce qui vaut mieux d'ailleurs, car une telle

Caler, une question d'instinct

Les caleurs seront encore là jusqu'à la fin des travaux dans le faisceau B et probablement après, non plus pour le triage des wagons par gravité, mais pour le travail au block 12. Nous avons parlé au chef de triage-caleur Jef Verbruggen: "Caler" dit-il "c'est quelque chose que l'on ne peut pas vraiment apprendre. Nous pouvons enseigner les principes de base aux nouveaux venus, mais le reste est une question d'instinct et cette qualité, on la possède ou on ne la possède pas. Caler doit se faire au bon moment: si on place le patin trop tôt, on arrête le wagon trop rapidement, si on le place trop tard, le wagon a encore trop de vitesse quand il vient buter

plus sûr. Autrefois, nous grimpons la bosse à côté des wagons



contre les wagons déjà triés, avec le risque de dégâts ou d'endommagement aux marchandises.



et devons souvent les suivre dans la descente pour tout décrocher. Les wagons devaient aussi être décrochés un à un. Maintenant, ils descendent souvent par coupes. Tout est décroché à la montée. Sur la bosse, tout doit être dételé". Joe préfère le métier de batonneur à celui de caleur, "à risque" dit-il. Dans le faisceau C automatisé, le métier de caleur appartient au passé.

Nous travaillons généralement avec deux lignes de calage. On dispose de peu de temps pour décider et cependant on doit tenir compte de tant d'éléments: le poids des wagons, la vitesse et des conditions atmosphériques telles que la pluie, la neige ou le gel. Certains craignent de le faire car c'est tout de même impressionnant de voir arriver cette masse sur soi, certains n'ont pas peur, mais n'ont pas l'instinct qu'il faut. Mieux vaut donner à ces agents du triage autre chose à faire. Et le plus dangereux du métier, c'est lorsque des agents qui en sont capables, le font depuis des années, deviennent imprudents. On nous prévient régulièrement. Mais quand-même... Et là, on risque gros."

Deux métiers à Anvers

Le batonneur: un travail plus rapide et plus sûr

L'agent du triage Joël De Vos, batonneur depuis des années à la bosse du faisceau C, était jadis caleur. Déjà présent avant l'automatisation de 1993, il est l'homme capable de percevoir la différence: "Actuellement, tout va plus vite: trier un train prend la plupart du temps de 7 à 8 minutes. En équipe de nuit, nous coupons 250 fois en moyenne" dit-il, "mais c'est aujourd'hui beaucoup

Anvers-Nord est une formation en pleine expansion. Nous reviendrons amplement sur les travaux qui s'y déroulent, la transformation d'Anvers-Nord en centre de services, la spécificité de la politique du personnel, l'ambiance d'un service SNCB dans un port accueillant de nombreuses multinationales et la relation clientèle.