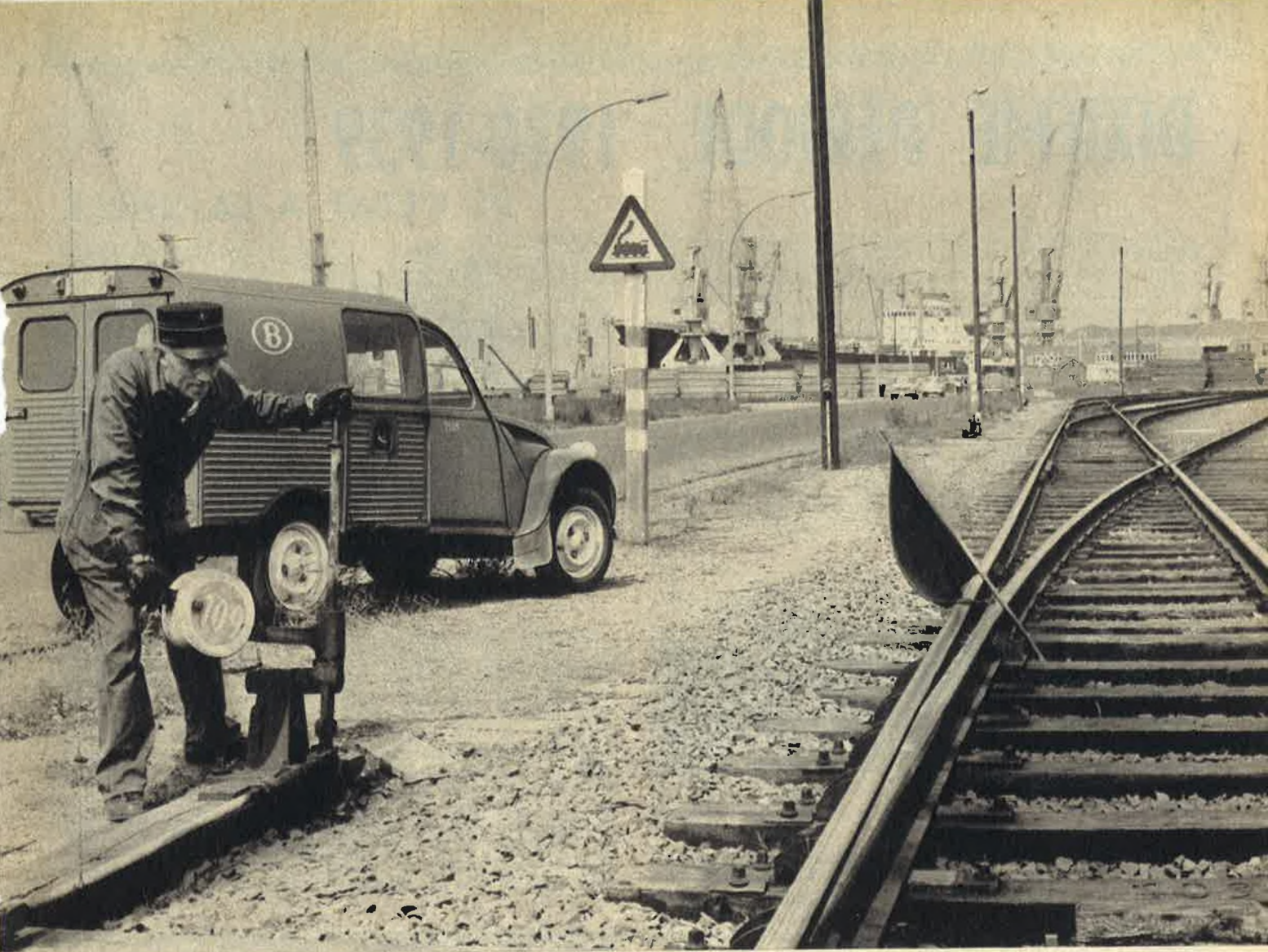




LES SIGNALEURS MOBILES D'ANVERS B.E.

SANS doute savez-vous déjà que des signaleurs mobiles se déplacent aujourd'hui en auto dans les installations ferroviaires du port d'Anvers. C'est là un des aspects de l'organisation inédite qui, à la suite de l'expansion du rail dans la zone portuaire, a été mise au point pour la manœuvre des signaux et des aiguilles. Cette nouvelle preuve de l'adaptation du rail et des cheminots mérite bien quelques mots d'explication.

Les wagons de marchandises à destination du port passent d'abord par la gare de formation d'Anvers-Nord où ils sont triés avant d'être acheminés par des locomotives de remorque vers les différents faisceaux de réception de la gare d'Anvers Bassins et Entrepôt. Un processus inverse assure le retour. Les locomotives de remorque suivent constamment un circuit fermé entre Anvers Nord et Anvers B. E. et, dans cette dernière gare, les locomotives de manœuvre suivent aussi des circuits de va-et-vient entre les faisceaux de réception et les voies de quai où les wagons sont chargés ou déchargés.



Entre Anvers Nord et Anvers B. E., les voies sont équipées de signaux automatiques. Dans les installations d'Anvers B. E., on a concentré le plus grand nombre de commandes dans deux grandes cabines de signalisation (les blocks B6 et B2) et dans un poste satellite (le block 15). Mais il reste à desservir de nombreux postes à terre. Ces postes à terre ne sont pas utilisés d'une façon régulière parce que le trafic dans les faisceaux est tributaire des navires : il règne parfois une grande activité dans certains faisceaux alors que d'autres, au même moment, sont inactifs. Pour adapter le cadre, non plus au nombre de postes à desservir, mais à la quantité de manœuvres à effectuer, on a mis sur pied des brigades volantes de signaleurs qui se déplacent en auto. Pourquoi ? On aurait pu faire accompagner chaque locomotive de remorque par un signaleur qui serait allé manipuler les leviers après un arrêt du convoi devant chacun d'eux. C'est pour éviter l'inconvénient de ces ralentissements dans le travail que les signaleurs mobiles se déplacent, non pas avec le travail à

faire, mais avant lui et qu'ils précèdent en auto l'arrivée des trains dans les faisceaux ou leur départ de ceux-ci.

Ces signaleurs mobiles sont dirigés par un agent du mouvement installé au block 6. Les communications entre eux se font par radio. Quelques aiguilleurs seulement sont maintenus, suivant les circonstances, sur certains postes et à certaines heures, qui les uns comme les autres, sont généralement les mêmes.

Cette organisation économique plaît aux hommes : loin de les laisser des heures entières dans une oisiveté forcée, elle leur permet de participer activement à l'adaptation du rail au monde moderne.

J. JOTTIER.