

EN VOIE DE DISPARITION

La signalisation mécanique à deux positions

G. FINET

Le 15 septembre dernier, les signaux mécaniques de la signalisation à deux positions étaient remplacés en gare de Lessines (sur la ligne Ath — Grammont) par des signaux lumineux.

Les jeunes générations de cheminots sont peu familiarisées avec ce système mécanique : ils en ont tout au plus une connaissance livresque.

Alors de quoi s'agit-il ?

Les signaux mécaniques ont été les premiers à régler l'espacement des trains et donc à assurer la sécurité des circulations sur le réseau Etat.

En voies principales, cette signalisation présentait au faite d'un mât ou d'un chandelier un signal d'arrêt en forme de rectangle avec bout arrondi d'environ 70 cm de longueur sur 20 de largeur.

Il était de couleur rouge avec une raie verticale blanche inscrite à une vingtaine de centimètres de son extrémité.

Au passage, ce signal se trouvait en position oblique à 45°, d'où le nom de signalisation à « deux positions » (la « trois » positions apparut beaucoup plus tard).

La nuit, les deux positions — arrêt et passage — étaient confirmées par l'apparition de feux rouge ou vert.

Il existait également un signal avertisseur : de même forme rectangulaire mais de couleur jaune avec double raie noire et terminé par une flèche double.

Ce signal indiquait l'arrêt du signal répété en position horizontale ou le passage en position oblique (45°). Les feux de nuit étaient, c'est selon, jaune ou vert.

Ces signaux datent de la fin du siècle dernier, alors que l'Etat absorbait les compagnies privées et uniformisait les règlements d'exploitation.

ET AUJOURD'HUI ?

Au 1^{er} juin 86, on comptait quelque 2 200 km de lignes électrifiées avec signalisation lumineuse, bloc automatique, voire même la signalisation de contre-voie.

Elles s'inscrivent dans un total d'environ 2 880 km de voies principales pour les services voyageurs et marchandises dont près de 800 sont exploitées en traction autonome ; quelques unes parmi ces dernières sont déjà équipées de la signalisation lumineuse (Lichtervelde — La Panne, Enghien — Braine-Le-Comte — Comines — Poperinge, par exemple).

D'autres lignes sont équipées d'une signalisation mécanique réduite par mesure d'économies : ce sont des lignes « marchandises » dites « à exploitation simplifiée ».

Au 1^{er} juin 86 toujours, outre la gare de Lessines, on relevait encore un certain nombre de lignes avec signalisation mécanique à deux positions (1) et parcourues par des trains de voyageurs ;

□ Herentals — Geel (gares d'about exceptées) ;

□ Mol — Beringen (gares d'about exceptées) ;

□ St-Chislain — Quiévrain (gares d'about exceptées) ;

□ Mariembourg — Couvin (gares d'about exceptées) ;

□ Waterschei — Eisden (sauf Waterschei).

Ce système séculaire existe aussi dans quelques gares en cul-de-sac, affectées au seul trafic marchandises (Quenast notamment) et en relation directe avec des lignes principales.

A Lessines toujours, fonctionnent une cabine de type « Saxby » (2) plus que centenaire et deux cabines « Siemens », un tantinet plus récentes.

Ces installations seront remplacées en septembre 87 par une cabine « tout relais » après l'électrification de la ligne.

Notons, pour l'anecdote, l'existence dans le sud du pays d'une ligne à double voie dont l'aspect évoque encore les années 20 !

(1) Il y a aussi la « 3 » positions.

(2) On peut compter sur les doigts d'une main, les « Saxby » encore en service sur les grandes lignes.



G. FINET



G. FINET

Il s'agit de la ligne Athus — Meuse (3) longue de 140 km, desservant des régions peu peuplées entre Athus et Dinant.

Les sections Dinant — Beauraing et Athus — Halanzy, les gares de Bertrix, Meix, Latour et Virton plus récemment sont toutes équipées de la signalisation lumineuse. Les autres gares de la ligne rappellent pour beaucoup d'entre nous le « bon vieux temps » : Ponderôme, Vonnèche, Gedinne, Paliseul, Florenville, St-Vincent, Bellefontaine...

Toutes abritent encore des cabines de signalisation Siemens, commandant de vieux signaux à deux positions soumis aux règles du bloc-system par téléphone... Comme dans les années 20... voire encore plus tôt!

Avis aux amoureux de ce qui devient, au fil du temps, un musée ferroviaire. □



G. FINET



G. FINET

(3) La ligne Athus — Meuse est desservie par un service « voyageurs » L (omnibus) bi-horaire entre Dinant et Virton. Mais une vingtaine de trains de minerais (sous-charge ou à vide) la parcourent journellement en raison de son profil plus favorable que celui de la ligne électrifiée Namur — Arlon.