

**VOYAGE AU CŒUR DE L'ACIER**

**LA GARE DE TRIAGE  
DE MONCEAU**

# Charleroi-Ouest - Monceau: dites "260"

## Un siècle déjà !

La ligne 260 a été mise en service entre Monceau et le charbonnage de la "Blanchisserie" à Dampremy le 20 juillet 1882. Le prolongement de cette ligne vers la gare de Dampremy (sur la ligne 140) fut réalisé le 15 juillet de l'année suivante. Cette ligne industrielle à voie unique de 5.300 mètres relie actuellement Charleroi-Ouest à la gare de triage de Monceau et longe les raccordements ferroviaires de la Division Ouest de Cockerill-Sambre.

## Equipement et desserte de la ligne

La régulation du trafic de la ligne 260 est assurée par un "Chef de ligne", le sous-chef de gare qui dessert le block 4 situé au faisceau "Blanchisserie", à l'extrémité est de la ligne. La commande des aiguillages et des signaux s'effectue à partir de trois postes de signalisation:

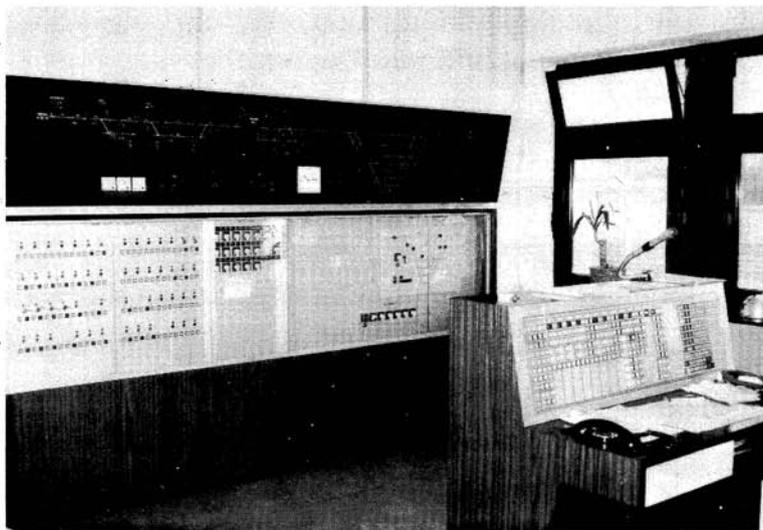
- le poste de block 4 de la "Blanchisserie", pour la partie est de la ligne;
- le poste de block 3 situé à la bifurcation de la "Tréfilerie", pour la partie centrale;
- le poste de block 18 de Monceau, pour l'accès ouest de la ligne.

Dans le courant de 1989, le poste de block 4 de la "Blanchisserie" se substituera au block 3 et partiellement au block 18 pour assurer la commande entière de la ligne.

La desserte des raccordements de la ligne 260 est assurée en permanence par une locomotive diesel série 51 de 1.760 chevaux et une locomotive de manœuvre de la série 73. Les samedis et dimanches, le service est réduit ou supprimé, selon les besoins de la sidérurgie.

Les charges maximum autorisées des trains circulant sur la ligne s'élèvent:

- dans le sens Monceau/Charleroi-Ouest à 1.740 tonnes pour les locomotives série 51 et 900 pour les locomotives série 73;
- dans le sens Charleroi-Ouest/Monceau, à 1.290 et 920 tonnes respectivement.



## Le Faisceau “Blanchisserie”

Le groupe Cockerill-Sambre est dans la zone de Charleroi le client le plus important de la SNCB. L'un des soucis majeurs de cette entreprise sidérurgique est l'approvisionnement régulier de ses hauts-fourneaux en matières premières et principalement en minerai. L'acheminement du minerai, au départ des ports d'Anvers et Gand, nécessite la mise en œuvre de moyens ferroviaires importants et suppose des installations adaptées aux particularités de ce trafic.

Aussi, pour affiner la qualité de son service, la SNCB a construit un nouveau faisceau de réception des trains de marchandises à l'extrémité est de la ligne 260. Cette nouvelle installation est opérationnelle depuis le 25 septembre 1988.

Distante seulement de quelques centaines de mètres du lieu de déchargement du minerai, elle permet de mieux rencontrer les besoins de Cockerill-Sambre. Elle accélère la rotation des rames, augmente la fiabilité de l'acheminement et autorise une meilleure utilisation des moyens de traction par l'augmentation de la charge unitaire par train (qui a pu être portée de 1.600 à 2.000 tonnes).

Le faisceau “Blanchisserie” compte actuellement cinq voies à double issue d'une longueur utile de 300 à 355 mètres. Dans l'optique d'une souplesse d'exploitation encore accrue, l'élargissement d'un ouvrage d'art côté Monceau permettra dès 1989 la mise à double issue de deux nouvelles voies actuellement en impasse.

## Raccordements et trafic

Outre le faisceau "Blanchisserie" qui appartient à la SNCB, six raccordements appartenant à la S.A. Cockerill-Sambre viennent se greffer sur la ligne 260. Chacun a une activité bien spécifique. Dans le sens Charleroi-Ouest - Monceau, on rencontre:

### **Le raccordement Cockerill-Sambre TMP n° 9:**

Ce complexe de voies dessert les installations du "Train 3" de la division ouest de Cockerill-Sambre qui traite 100.000 tonnes/an de billettes ainsi que des fils et des ronds à béton.

### **Le raccordement Cockerill-Sambre TMP n° 8:**

Ce raccordement implanté en pleine voie, entre le faisceau "Blanchisserie" et la bifurcation de la tréfilerie, est exclusivement réservé à la réception et au déchargement des minerais en provenance des ports belges. Le volume de minerai reçu sur ce raccordement avoisine 2,8 millions de tonnes/an, ce qui représente un échange de près de 48.000 wagons ou une moyenne de 180 trains/mois.



### **Le raccordement Cockerill-Sambre TMP n° 7:**

Le raccordement TMP n° 7, situé en milieu de ligne, dessert les hauts-fourneaux de Marchienne qui produisent 875.000 tonnes/an de fonte liquide. La fonte en fusion est acheminée principalement vers la Division de Cockerill-Sambre Marcinelle via la ligne 260 et Charleroi-Ouest par des trains composés de wagons-poches spécialement conçus pour ce type de trafic et remorqués par des locomotives de Cockerill-Sambre. En fonction des besoins, des trains de fonte sont également expédiés vers la Division liégeoise de Cockerill-Sambre. Dans ce cas, la SNCB en assure la traction. Ce raccordement reçoit aussi chaque année 263.000 tonnes de coke en provenance des cokeries de Haren.

#### **Le raccordement Cockerill-Sambre TMP n° 4:**

Ce raccordement est à double issue. Il est réservé à la réception et au déchargement sur fosse des charbons destinés aux hauts-fourneaux. Le charbon est ensuite dirigé vers ceux-ci par une bande transporteuse aérienne de plusieurs centaines de mètres de longueur. Les quantités de charbon reçues annuellement sur ce raccordement sont de l'ordre de 980.000 tonnes (en moyenne 2 trains/jours).

#### **Le raccordement Cockerill-Sambre TMP n° 3:**

Ce raccordement n'est actuellement pas utilisé; il est maintenu comme raccordement de secours en cas de perturbations ou de travaux interdisant la réception et le départ des fontes en fusion du raccordement TMP 7.

#### **Le raccordement Cockerill-Sambre TMP n° 1:**

Une voie unique qui se greffe sur la ligne 260, côté Monceau, relie la gare de Monceau au faisceau de Marchienne-au-Pont appelé le "Groupe Nord". Cette installation alimente le "Train 600" de Cockerill-Sambre par le raccordement TMP 1. Son trafic, très important (320.000 tonnes de billettes et 350.000 tonnes d'aciers marchands par an), occupe en permanence deux agents et une locomotive SNCB, qui assurent l'acheminement des wagons de et vers le triage de Monceau.

## **La ligne 260 A**

La ligne industrielle 260 A relie la gare de Monceau à l'ancienne station de La Docherie établie sur la rive opposée du canal Charleroi-Bruxelles.

Cette ligne, longue d'environ 1.500 mètres, quitte la gare de Monceau, côté sud. Parallèle à la ligne 260 sur plusieurs centaines de mètres, elle franchit successivement les lignes 124 et 124 A ainsi que le canal Charleroi-Bruxelles par des passages supérieurs pour arriver en gare de La Docherie.

Le bâtiment et le poste de signalisation de cette gare ont été démolis voici quelques années. Dans le prolongement du faisceau marchandises se trouve le raccordement ferré de la Centrale électrique d'Amersœur.

A l'autre extrémité, une voie part de la gare vers le canal. Elle passe sous la ligne 260 A, débouche sur un faisceau de trois voies et se termine par un raccordement nommé le "Port de Dampremy".

L'essentiel du trafic de la ligne 260 A est constitué d'une part de rames de charbon destinées à la Centrale d'Amersœur, d'autre part de marchandises diverses (produits sidérurgiques, mitrilles, laitier, etc...) en provenance ou à destination du port de Dampremy. La desserte de la ligne est assurée journalièrement par une locomotive de manœuvre type 73 de Monceau qui admet une charge maximale de 940 tonnes dans le sens Monceau/La Docherie et 580 tonnes dans l'autre sens.





# **MONCEAU: 1.800 wagons par jour**

## **A l'ouest du bassin**

La gare de triage de Monceau est située en bordure ouest du bassin industriel de Charleroi. Installée dans l'angle dessiné par la ligne Charleroi-Bruxelles et la ligne Charleroi-La Louvière-Mons, elle couvre une superficie de 62 ha.

Ses installations sont dessinées selon un modèle classique:

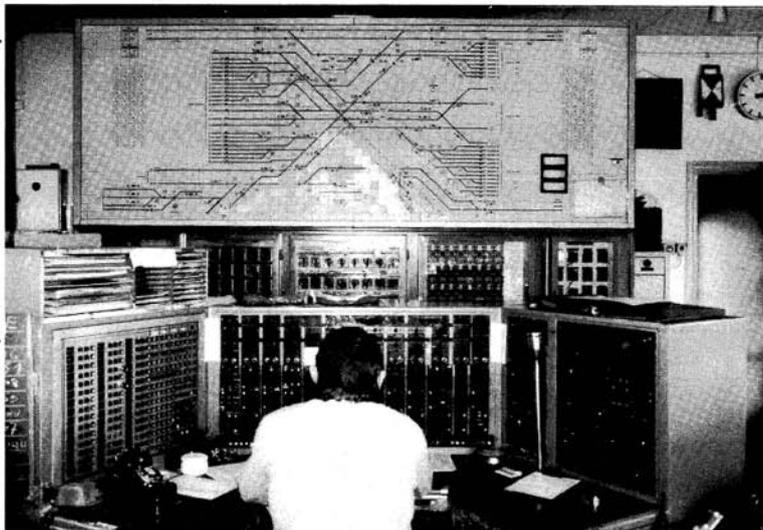
- un faisceau de réception de 23 voies électrifiées, de 300 à 650 mètres (faisceau R);
- un faisceau de triage situé dans le prolongement du faisceau de réception et constitué de 32 voies de 570 à 680 mètres réparties en quatre pinces (faisceau T);
- un faisceau de départ de 13 voies électrifiées de 370 à 590 mètres;
- un faisceau de relais et de départ de 8 voies électrifiées de 460 à 600 mètres. Ce dernier faisceau, parallèle à la ligne Charleroi-Bruxelles, est plus spécialement affecté aux échanges de locomotives des trains complets circulant vers la ligne industrielle 260 pour les besoins de l'approvisionnement en matières premières de la division "Ouest" de Cockerill-Sambre.

A proximité directe de la gare de triage de Monceau existent un centre de réparation rapide des wagons (CRR) ainsi que l'important atelier de traction diesel qui fournit les locomotives nécessaires à la remorque des trains et au service des manœuvres dans la région carolorégienne.

## **Postes de signalisation**

Les circulations des trains, rames et locomotives dans la gare de Monceau sont contrôlées par trois postes de signalisation du type "tout relais":

- le block 16 situé en tête du faisceau "R" côté nord, entre ce faisceau et la gare voyageurs de Roux;
- le block 17 (poste principal) situé au centre de la gare entre le faisceau "R" et le faisceau "T" au pied de la bosse de triage;
- le block 18 implanté en tête du faisceau "T" côté sud, entre ce faisceau et la gare voyageurs de Marchienne-au-Pont.



## Le triage

Le triage des wagons amenés par les trains de diverses origines s'effectue par gravité via une butte de débranchement à deux voies établies entre le faisceau de réception et le faisceau de triage. Cette butte a une hauteur de 3,825 mètres, calculée pour donner aux wagons une vitesse suffisante pour dégager rapidement la zone des premiers aiguillages et obtenir ainsi une cadence de triage élevée.

Après préparation au faisceau de réception, les rames sont poussées, à une vitesse d'environ 4 km/h., vers la butte où les "coupes" sont dételées par un agent "bâtonneur". Ensuite, le freinage des "coupes" s'effectue en deux phases:

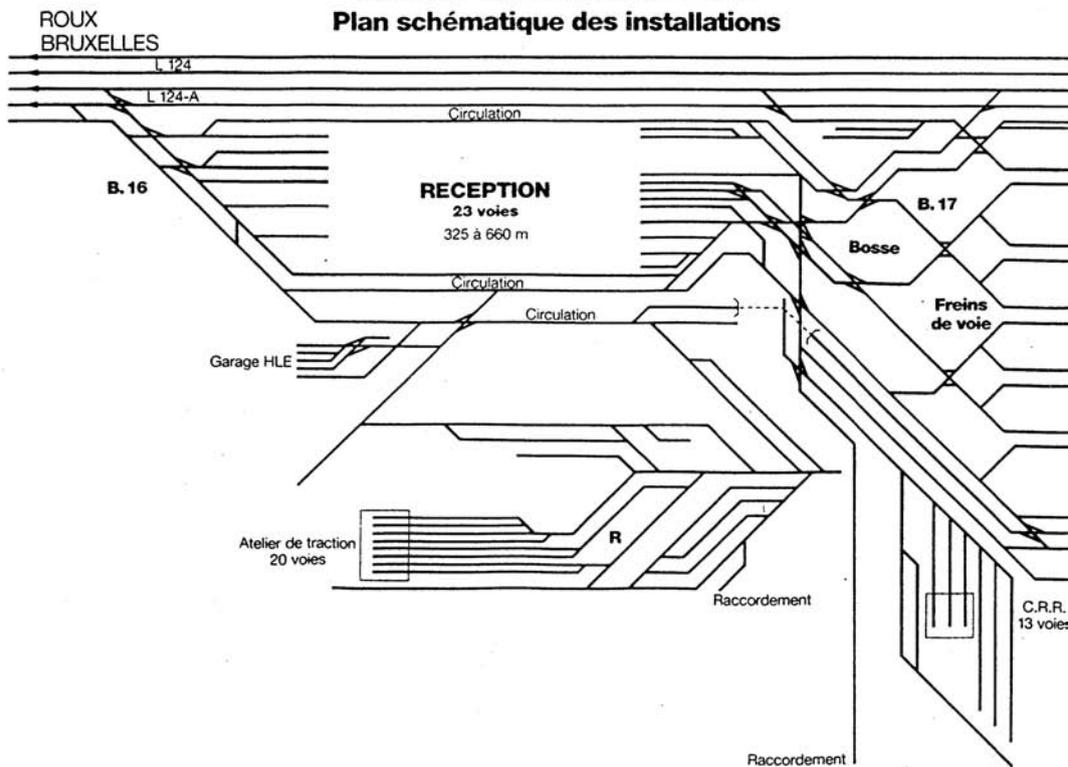
- le freinage de première ligne est obtenu par quatre freins de voie électropneumatiques (un par pinceau de 8 voies);
- le freinage de deuxième ligne est obtenu à l'aide de sabots d'enrayage placés par des agents de triage.

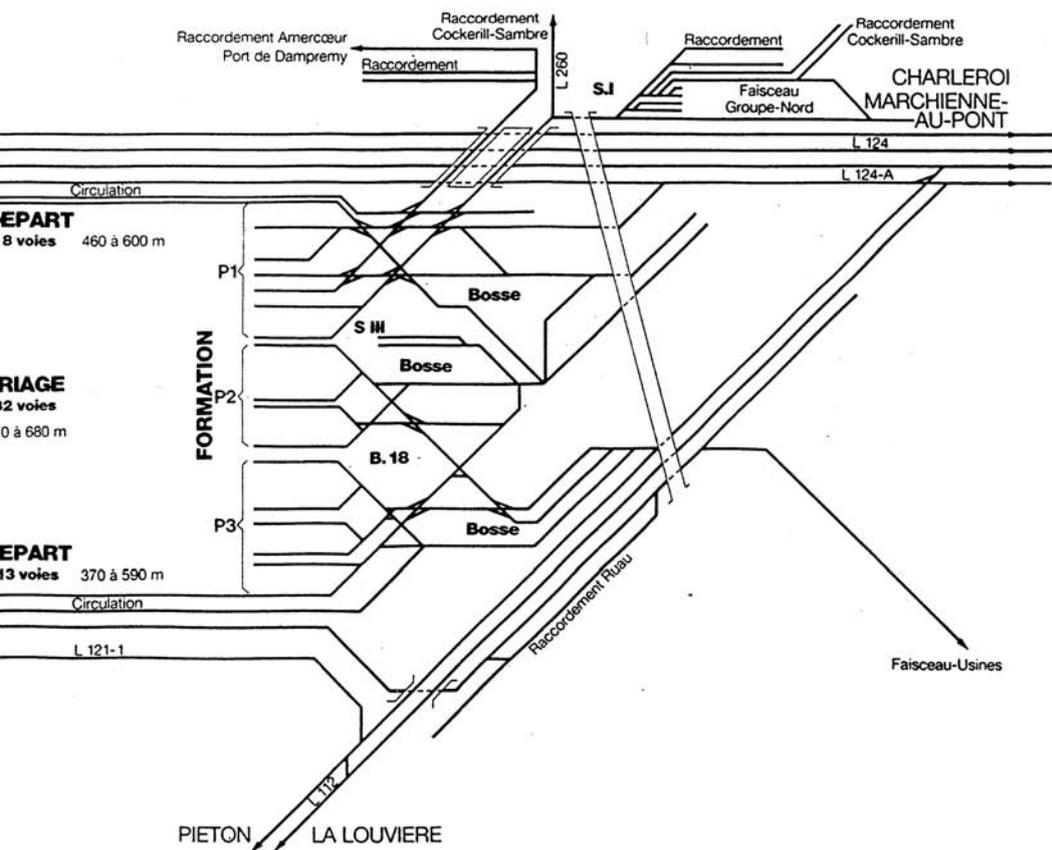
## La formation des trains

Le "chantier formation" s'étend côté Charleroi du faisceau de triage. Il a pour mission principale de former les trains à expédier composés de wagons triés et de les transférer ensuite sur le faisceau de départ. Toutefois, les trains locaux à faible composition prennent leur départ directement du faisceau de triage sans être transférés systématiquement sur le faisceau de départ.

# GARE DE MONCEAU

## Plan schématique des installations





## **Le trafic et la zone d'influence du triage de Monceau**

La zone de desserte de Monceau déborde largement du bassin industriel de Charleroi. Elle inclut Piéton, Erquelines, Aulnoye (SNCF), Walcourt, Mariembourg, Luttre, Nivelles, Waterloo, Marcinelle, Châtelet, Fleurus, Tamines, Auvélais, Ronet, Ottignies et Gembloux.

Actuellement, une moyenne de 1.800 wagons sortent chaque jour de Monceau. De ce lot, la gare en a trié 1.200 pour 73 destinations différentes. Le personnel de la gare de Monceau compte plus de 300 agents, non compris le personnel de l'Atelier de réparation des wagons. Le triage s'effectue les après-midi et les nuits du lundi au vendredi ainsi que le samedi après-midi.

### **Organisation générale du travail**

Lorsqu'un train quitte une gare à destination de la gare de Monceau, l'ordinateur transmet à celle-ci une série de renseignements concernant les wagons qui le composent: numéro, poids, caractéristiques de freinage, destination, nature de la marchandise, expéditeur, destinataire, particularités de construction du wagon ou du mode de chargement, ordre de classement dans le train, etc. Chaque wagon est donc déjà personnalisé dès avant son arrivée à Monceau. Il est en quelque sorte fiché.

Un agent de triage procède ensuite au "démaillage". Cette opération consiste à vider les réservoirs à air des freins automatiques des wagons, à préparer les coupes en désaccouplant les boyaux de frein et en desserrant au maximum les attelages pour faciliter le décrochage ultérieur des wagons. Le train est alors prêt à être trié.

Le système informatique, qui a en mémoire l'affectation de chacune des voies de classement du faisceau de triage, édite (sur simple introduction d'un programme) un bulletin de triage en plusieurs exemplaires. Ces exemplaires distribués aux agents intéressés contiennent tous les éléments utiles pour réaliser avec efficacité le triage du train.

Celui-ci est alors poussé vers la butte de triage par une locomotive de manœuvre afin d'y être débranché coupe par coupe. Le triage terminé, l'ordinateur reçoit l'information de sa bonne exécution et met ses mémoires à jour. Toutes ces informations à l'ordinateur sont données par les agents du factage via les téléscripteurs installés sur les diverses aires de la gare.

Après avoir subi une dernière visite par un agent spécialisé et un essai de freinage avec la locomotive de remorque, le train ainsi formé est expédié vers sa gare de destination.