

LA GARE
DE STOCKEM
VOUS INVITE

1926

1926

1926

1926

1926

B

B

B

B

B

LA GARE
DE STOCKEM
VOUS INVITE

Si l'ambiance d'une gare à voyageurs, telle qu'Arlon, vous est familière, les sujétions d'une gare à marchandises traitant des wagons complets vous sont certainement moins connues, surtout qu'il s'agit du trafic marchandises entre les différents pays d'Europe.

Afin de mieux faire connaître cette partie des activités du chemin de fer, la gare de STOCKEM vous ouvre ses portes.

SITUATION.

La gare de Stockem est située à l'extrême Sud du Pays, le long de la ligne internationale Bruxelles-Luxembourg-Bâle, en bordure des frontières belgo-luxembourgeoise et belgo-française. Elle assume les liaisons rapides entre Anvers et Gand d'une part, les bassins industriels du Sud du G.-D. de Luxembourg, de l'Est de la France et le centre de l'Europe d'autre part.

MISSION.

Pour mieux vous faire comprendre le rôle d'une gare de triage et de formation, on pourrait comparer l'acheminement des marchandises par wagons à l'acheminement de votre courrier. Le wagon chargé dans une gare quelconque ou votre lettre déposée dans une boîte postale suivent des itinéraires similaires et sont traités de façon identique.

A titre d'exemple, les wagons expédiés de la région d'Arlon vers les destinations les plus diverses sont concentrés sur la gare de Stockem, tout comme le courrier est concentré sur un centre de tri. C'est à partir de ce moment que commence réellement le travail de la gare de Stockem. Ces wagons, comme tous ceux de la zone de desserte de Stockem, sont triés suivant leur destination et incorporés dans des trains qui les acheminent directement vers leur point final ou vers d'autres gares de triage proches du lieu de déchargement.

Le même processus est appliqué en sens inverse, pour les wagons de l'hinterland de Stockem.

En résumé, le travail d'une gare de formation consiste essentiellement à recevoir des trains de marchandises, à les trier pour en reformer d'autres.



En dehors de cette fonction normale de gare de formation, Stockem remplit aussi la mission particulière de gare-frontière. Le trafic en transit constitue 80 % de son activité journalière.

Dans cette optique, les industries luxembourgeoises et lorraines sont des clients de choix pour les produits métallurgiques et les matières premières nécessaires à leur fabrication.

A cela s'ajoutent l'acheminement des minerais d'Anvers vers les usines métallurgiques de la Sarre et le transport de produits finis - électro-ménager, machines, outillage ... vers les pays du Centre et de l'Est de l'Europe.

Nul n'ignore non plus que la Belgique est un des premiers pays d'Europe spécialisés dans le montage des véhicules routiers. Pour sa part, la gare de Stockem garantit l'acheminement régulier de ces transports, qu'ils proviennent de Mulhouse, de Montbéliard ou de Genk, Ans, Bruxelles et environs.

Un dernier trafic enfin nous tient à cœur : c'est celui des primeurs et agrumes de l'Italie pour la Belgique et l'Angleterre et celui des endives de Bruxelles vers l'Italie.

INSTALLATIONS DE VOIES.

Les installations de Stockem comprennent essentiellement :

- côté Arlon, un faisceau de réception de 16 voies entièrement électrifiées (faisceau A);
- côté Marbehan, un faisceau de triage constitué de 27 voies partiellement électrifiées (faisceau B).

Ce faisceau constitue également le chantier de formation et de départ de tous les trains vers l'intérieur du pays et vers les frontières.

- Une bosse de triage vers laquelle convergent ces deux faisceaux A et B.
- Des voies de circulation ceinturant toute la gare et réservées aux circulations des trains et locomotives.



INSTALLATIONS DE SIGNALISATION.

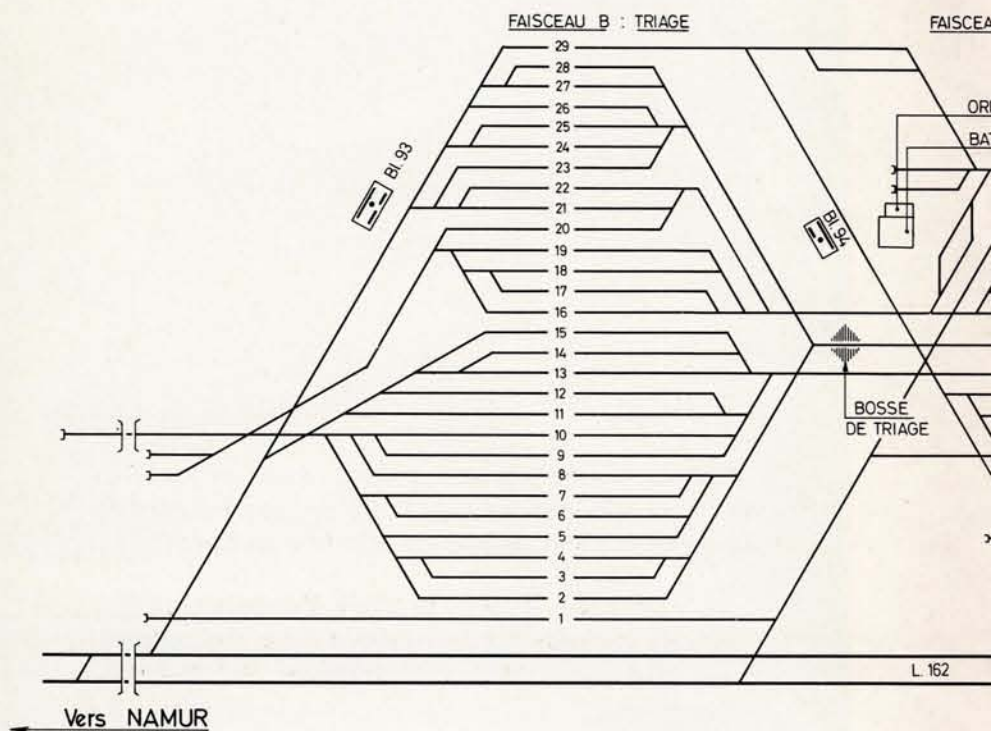
Les circulations des trains, rames et locomotives sont commandées et contrôlées par 3 postes de signalisation. Ces postes de commande sont :

- Au centre de la gare le block 94 du type «tout relais» où tous les enclenchements mécaniques ont disparu et sont remplacés par des sécurités électriques.
- Aux deux extrémités les blocks 93 et 95, type électro-mécanique où des appareils mécaniques subsistent sous le contrôle de sécurités électriques.

(B)

STOCKEM 62

PLAN SCHEMATIQUE DES IN

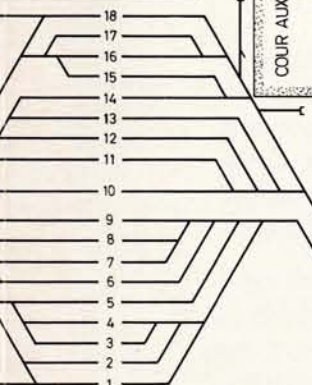


INSTALLATIONS

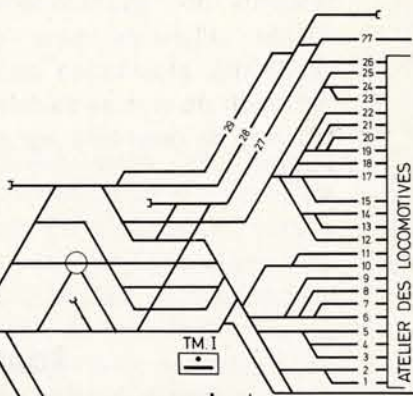
EAU A : RECEPTION ET RELAIS

DINATEUR

BATIMENT A USAGES DIVERS



COUR AUX MARCHANDISES



Locomotive

Locomotive

Locomotive

Locomotive

GARE VOYAGEURS

Bl 95 Passage à niveau 156

Passage à niveau 158

Vers ARLON

STOCKEM

VIVILLE

CHANTIER DE TRIAGE.

Les wagons sont triés par la gravité, c'est-à-dire que la locomotive de manœuvre les pousse vers le sommet de la bosse où ils sont décrochés et à partir de laquelle ils se dirigent vers la voie désignée, sous le simple effet de la vitesse acquise par la différence de niveau (3 m. 47) entre cette bosse et le faisceau de triage. Cette façon de procéder garantit un rendement élevé à la locomotive de manœuvre.

La vitesse acquise par les wagons dans la descente doit éventuellement être réduite, tout en restant suffisante pour garantir un dégagement rapide des aiguillages de la tête du faisceau. Cette réduction de vitesse se fait en deux phases appelées freinage de première ligne et freinage de deuxième ligne.

FORMATION DES TRAINS.

Les wagons sont rassemblés par la locomotive de manœuvre sur les voies de triage et maintenus l'un contre l'autre par le serrage de freins à vis dont sont munis certains véhicules. Ils sont accouplés par nos agents du triage et constituent ainsi les trains au départ.

TRIAGE AUTOMATIQUE.

L'automatisation réalisée dans ce secteur contribue largement à faciliter la tâche et à accroître la productivité et la sécurité. En triage automatique, un clavier permet l'enregistrement préalable du programme de travail. Toute la tête du faisceau de triage est couverte, côté bosse, de circuits de voie qui permettent de contrôler la progression des wagons et de provoquer la commande des aiguillages selon le programme enregistré. De plus, ces circuits de voie immobilisent les moteurs actionnant les aiguillages aussi longtemps que ces derniers sont occupés par des véhicules. Ce sont donc les wagons eux-mêmes qui déclenchent, au fur et à mesure de leur cheminement, les opérations de modification des itinéraires pour la coupe suivante.



TELECOMMUNICATIONS.

L'échange rapide des informations et la transmission immédiate des ordres sont deux conditions essentielles du travail d'une gare de formation.

Toutes les locomotives de manœuvre et les cabines de signalisation sont équipées d'un poste émetteur-récepteur de radio permettant rapidement des informations de routine, des directives particulières ou des ordres d'exécution aux conducteurs des engins de traction et d'organiser ainsi le déroulement des opérations de triage et de formation.

Toutes les opérations de factage à l'arrivée sont également faites par radio.

Des haut-parleurs extérieurs sont installés sur tous les chantiers. Les agents de surveillance informent les agents du triage des mouvements et manœuvres à effectuer. Des colonnes-micros, judicieusement réparties sur le terrain, permettent aux agents en campagne de donner des informations ou de réclamer des directives en appelant le poste de surveillance.

Les cabines de signalisation sont toutes reliées entre elles par des liaisons d'interphonie pour garantir un échange rapide et aisé des informations de service.

FACTAGE.

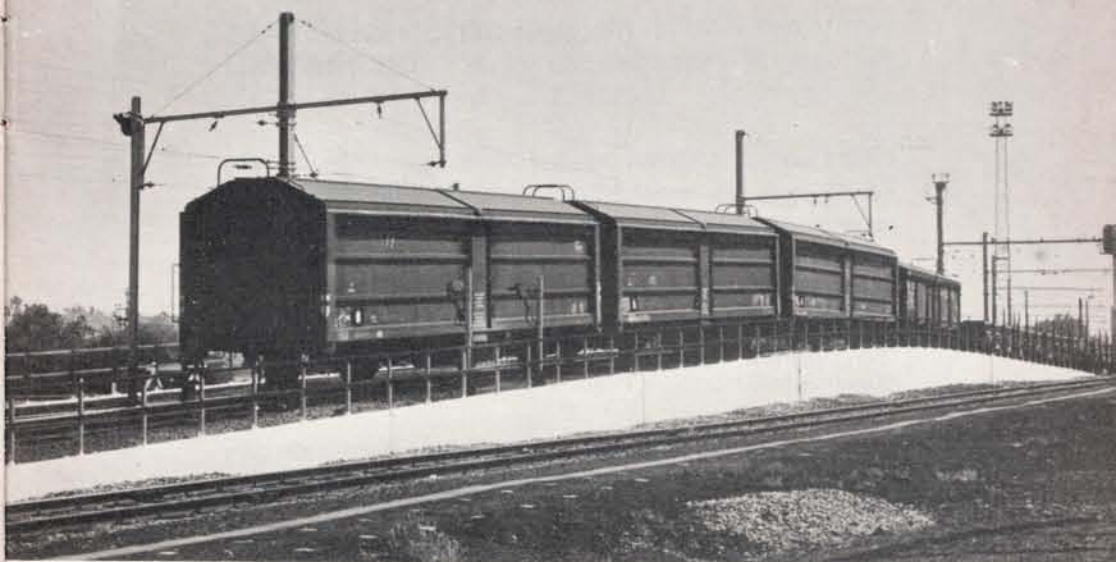
La composition de chaque train est consignée sur un bordereau.

Les wagons chargés sont suivis pour respecter les règles d'acheminement découlant du lotissement. De même, le mouvement des wagons vides est surveillé et ordonné pour satisfaire aux demandes de la clientèle.

Toutes ces opérations d'enregistrement et de contrôle sont de nature comptable. Elles incombent au service du « factage ».

Au cours de ces dernières années, chaque gare de triage fut équipée d'un ordinateur; chaque chantier de la gare lui transmet les informations par téléscripteur.

Tous ces ordinateurs sont reliés entre eux.



ORGANISATION GENERALE DU TRAVAIL.

Lorsqu'un train quitte une gare de triage, l'ordinateur transmet à celui de la gare de destination tous les 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...

Toutes les données recueillies sur le terrain dès l'arrivée du train sont introduites dans l'ordinateur.

Chaque wagon est donc déjà personnalisé dès avant son arrivée, il est en quelque sorte fiché.

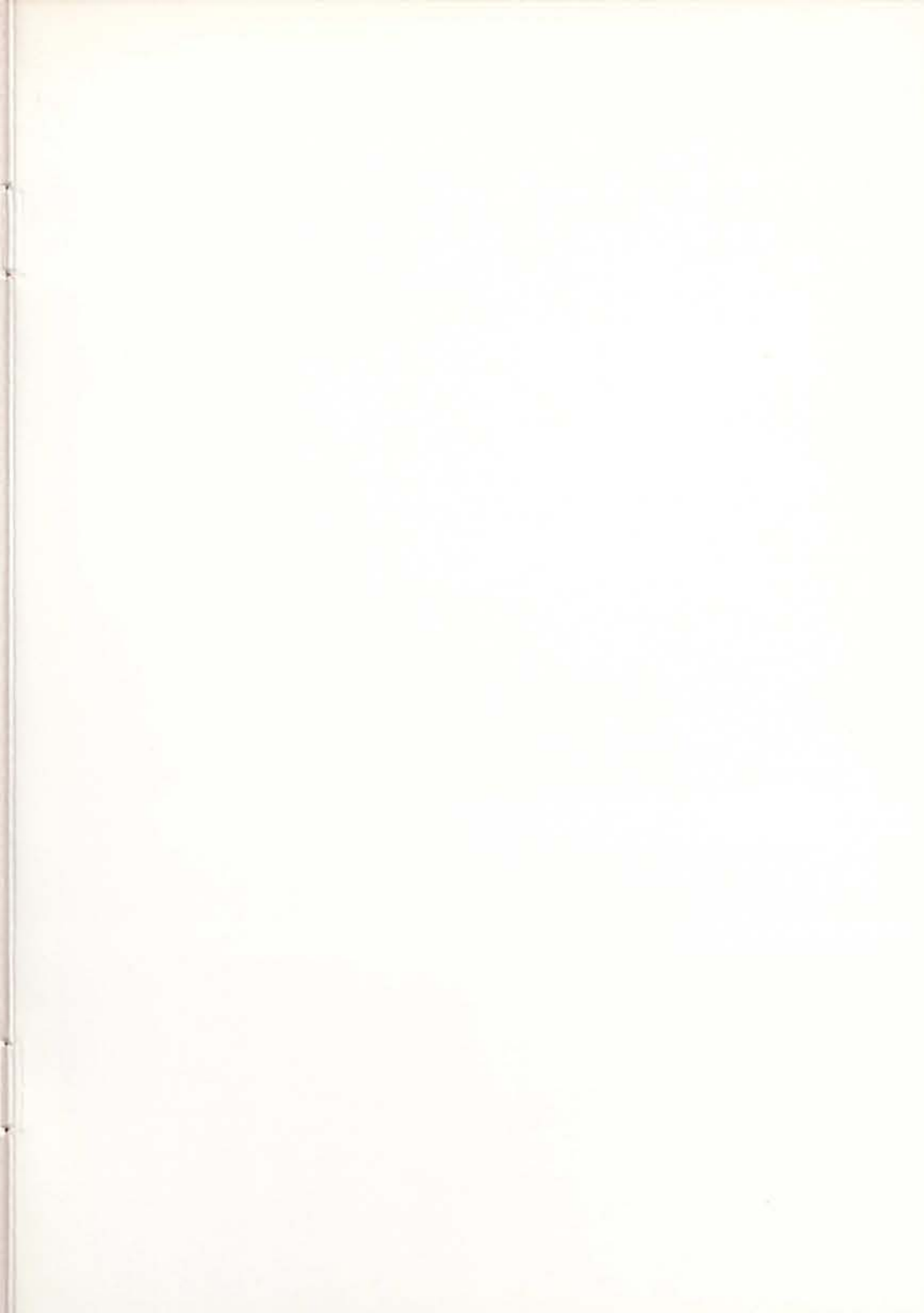
Un agent de triage procède ensuite au « démailage », opération qui consiste à vider les réservoirs à air des freins automatiques des wagons et à préparer les coupes en désaccouplant les boyaux de frein et en desserrant au maximum les attelages pour faciliter le décrochement ultérieur des wagons. Le train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

L'ordinateur ayant 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 à tous les agents intéressés contiennent tous les éléments utiles pour réaliser avec efficacité le triage du train.

Dès 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 faites par les commis de factage desservant les téléscripteurs installés sur les divers chantiers de la gare.

Après avoir subi une dernière visite par un agent du Matériel et un essai de freinage avec la locomotive, le train sera expédié.



1926

1926

1926

1926

1926

