

L'ITE céréalière d'Alland'Huy

UN EXEMPLE POUR UNE MAQUETTE

Pour reproduire ou même évoquer une installation terminale embranchée céréalière, il est bon de l'ausculter et d'en comprendre le fonctionnement. C'est ce qu'Aurélien Prévot nous propose.

Texte et illustrations: Aurélien Prévot



Vue générale des installations ferroviaires du silo d'Alland'Huy. Au centre, la trémie de déchargement. À gauche, le silo. À droite, l'ancienne gare d'Alland'Huy aujourd'hui résidence privée. On distingue les quais devant la voie.

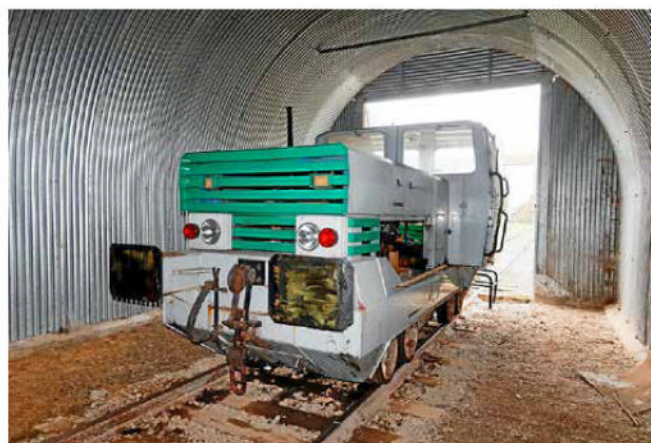
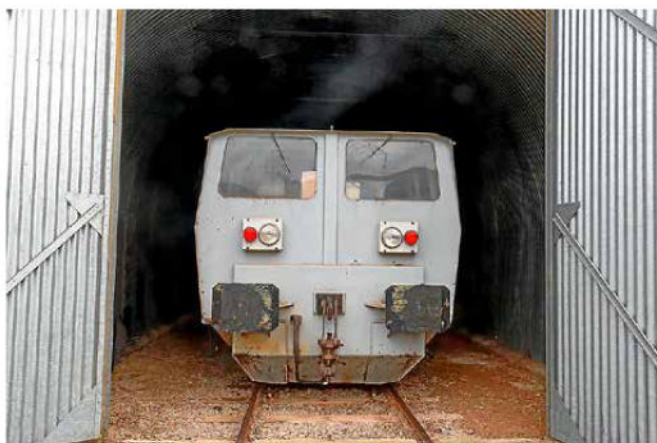
Scène de chargement à Alland'Huy. Un locotracteur assure la mise en place des wagons sous le silo.

L'été laisse sa place à l'automne, les moissons viennent de s'achever et les silos sont désormais bien remplis. Il est très important de les vider tout au long de l'année afin de libérer de la place pour la récolte de l'année suivante. Le transport de céréales reste encore un trafic où le rail reste pertinent en raison des volumes à transporter et des installations existantes déjà raccordées au rail. Rendons-nous au silo d'Alland'Huy, sur la ligne d'Amagne-Lucquoy à Revigny, dans les Ardennes, aujourd'hui en grande partie fermée à la circulation et déclassée. Les onze kilomètres séparant la gare d'Amagne-Lucquoy et celle d'Attigny ont cependant été rachetés en 2021 par les communautés de communes du Pays Rethélois et des Crêtes ►►





FIGURE 1. Plan



Les manœuvres font normalement appel à ce locotracteur sagement garé dans sa petite remise.



Le locotracteur du site étant en panne et en attendant une réparation, Vivescia, exploitant du site, a dépêché sur place un engin rail-route pour assurer les manœuvres. À l'arrière-plan, le BV Reconstitution type Est d'Alland'Huy.



Le locotracteur détache entre trois et cinq wagons vides de la rame et place le premier sur la bascule, sous la trémie. Chaque wagon est désattelé et les tampons sont desserrés pour ne pas fausser la balance: le wagon doit pouvoir être entièrement libre de ses mouvements pour que le poids soit bien mesuré.

►► Préardennaises pour permettre le maintien de la desserte du silo d'Alland'Huy et le développement du trafic ferroviaire (marchandises et touristique). 1,2 million d'euros ont été investis (remplacement de traverses, stabilisation, fiabilisation de la signalisation), ce qui a permis de relever la vitesse de circulation des trains et donc diminuer les

temps de fermeture des passages à niveau. La ligne reste exploitée sous la forme d'une Voie Unique au Trafic Restreint. Les passages à niveau sont soit protégés par un simple panneau, soit sont équipés d'une Signalisation Automatique Lumineuse à Franchissement Conditionnel, c'est-à-dire déclenchés depuis la cabine de la locomotive.

Visite du site

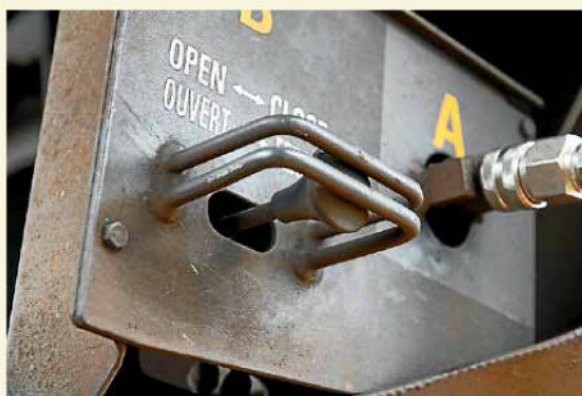
Il faut environ une journée pour charger une rame. Au petit matin, une UM de BB 61000 ou une BB 75000 dépose 22 wagons vides sur l'une des voies de l'Installation Terminale Embranché d'Alland'Huy. Pour cela, elle dépasse le passage à niveau puis refoule la rame à partir de l'aiguille installée



Les différentes trappes de vidanges sont vérifiées, fermées si besoin puis plombées.



Un tuyau d'air comprimé est branché sur le wagon...



... la manette, soigneusement protégée, est basculée vers la gauche...



... ce qui permet d'ouvrir les capots supérieurs.



La suite du chargement se poursuit à l'étage. Les têtes des déversoirs de grains sont abaissées au plus près des wagons grâce à un système de poulies et de contrepoids. Six déversoirs chargent rapidement le wagon, lui-même cloisonné en plusieurs compartiments.

juste avant l'ancien bâtiment voyageurs, désormais converti en propriété privée. L'embranchement comporte deux voies parallèles. La plus proche des silos sert à recevoir les wagons vides. L'autre accueille les wagons qui viennent d'être chargés. Cette disposition permet d'échanger directement une rame vide contre une rame pleine lorsque la demande est très forte. Les machines ►►

RÉALITÉ



Un wagon plein ne doit pas dépasser 90 tonnes. Comme il pèse environ 21 tonnes à vide, il est possible de charger environ 68 tonnes de céréales. La bascule pèse en temps réel le wagon et le résultat s'affiche numériquement au-dessus de la table de travail.



Il est bien sûr possible de commander chaque trémie séparément pour homogénéiser le chargement.

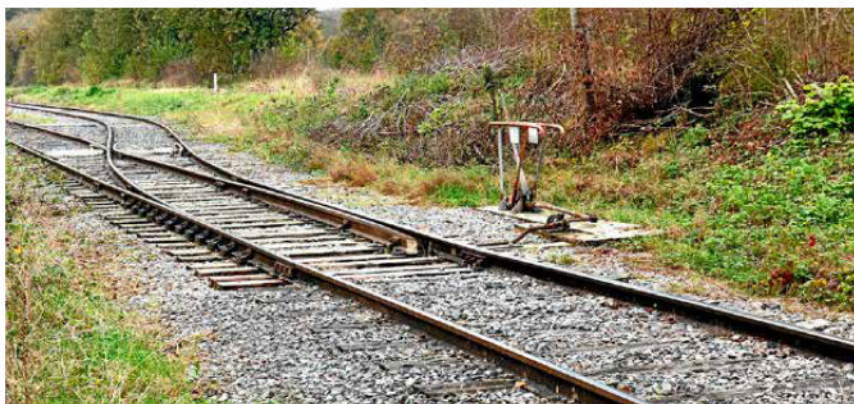
► repartent ensuite vers Amagne-Lucquy. Il ne reste plus qu'à charger les wagons grâce au locotracteur qui attend son heure sous la remise. Je vous propose de suivre la scène de chargement en images.

Quelques heures plus tard, une locomotive viendra chercher la rame. Elle entrera directement par l'autre entrée de l'ITE puis repartira vers Amagne-Lucquy. Un peu plus de 1451 tonnes de maïs arriveront quelques heures plus tard à l'usine Roquette de Lestrem dans le Pas-de-Calais pour être transformés en amidon. ■



Le chargement achevé, les têtes des déversoirs sont relevées.

Le capot est refermé et le wagon réattelé afin que la rame puisse avancer sur le tiroir devant la remise à locotracteur pour pouvoir charger le wagon suivant. Les opérations recommencent.



Après avoir manœuvré l'aiguille...



...le locotracteur refoule
enfin les wagons chargés
sur la voie dédiée.



Puis le locotracteur
regagne son
stationnement,
devant la remise.