SAUVEGARDE DU PATRIMOINE FERROVIAIRE RENNAIS

Le meuble à billes du Poste A au triage de Rennes

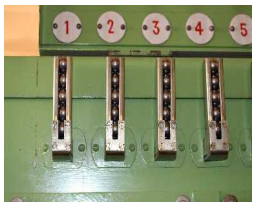
Ce meuble à billes conservé dans le poste A de la gare de Rennes n'est plus en fonction aujourd'hui, il est remplacé par d'autres technologies. Avec le pupitre de commande de freins de voies et la table géographique (voir photographies), il assurait le triage des trains de marchandises.
En excellent état de conservation, il serait un « outil majeur » dans la mise en valeur de ce patrimoine.

Comment ça marche ?

-Les trains de marchandises arrivaient des triages de la SNCF (Villeneuve St Georges, St Pierre des Corps, Trappes...). Le tri à l'arrivée consistait à regrouper les wagons en fonction des destinations (Brest, Quimper, embranchements particuliers de Rennes...).
-Les trains arrivaient sur le plateau de Baud où une fois la locomotive évacuée, les wagons étaient préparés (desserrage des freins, dételage). Ensuite ils étaient poussés avec une locomotive de manoeuvre vers la bosse de débranchement d'où ils descendaient seuls par gravité vers le plateau de Villebois. Des freins de voies étaient commandés par un opérateur pour les ralentir si nécessaire. Ensuite des hommes appelés « caleurs » (7 pour l'ensemble des voies) posaient un « sabot d'enrayage » pour arrêter le wagons juste aux tampons du wagon précédent. Ainsi regroupés par lots, cela formait de nouveaux trains pour la destination définitive. Pour les trains venant de Bretagne, l'opération était identique.

-C'est au moment du débranchement qu'intervient le meuble à billes avec la commande automatique successives des aiguilles par des contacts électriques créés par le cheminement par gravité d'une bille métallique dans le circuit correspondant à l'itinéraire demandé (principe du « flipper ») dans une table verticale dite combinateur à billes ». Ce poste a été construit par ASTER mis en service à Rennes en 1936 et commande les itinéraires sur un faisceau de 32 voies différentes. Cette technique était utilisée pour les opérations de formation des trains de marchandises dans les gares de triages. Aucun train de voyageurs ne peut circuler dans la zone du poste.

-Un agent présent sur la butte pour diriger les opérations au sol et dans le poste A, un agent freineur et un aiguilleur. Toutes ces personnes communiquaient par radio.C'est parfois plus de 1000 wagons qui passaient à la butte dans une journée. Le tri par gravité était dangereux, la baisse du trafic marchandises a permis sa suppression à Rennes en 2005. Aujourd'hui, pour les manoeuvres, les wagons sont attelés à une locomotive.



Le pupitre de commande des freins de voies

La table géographique