

LES AIGUILLEURS
ROIS DE L'EXPLOITATION FERROVIAIRE
1830 - 2017

DIDIER JANSOONE

La vie du
Rail

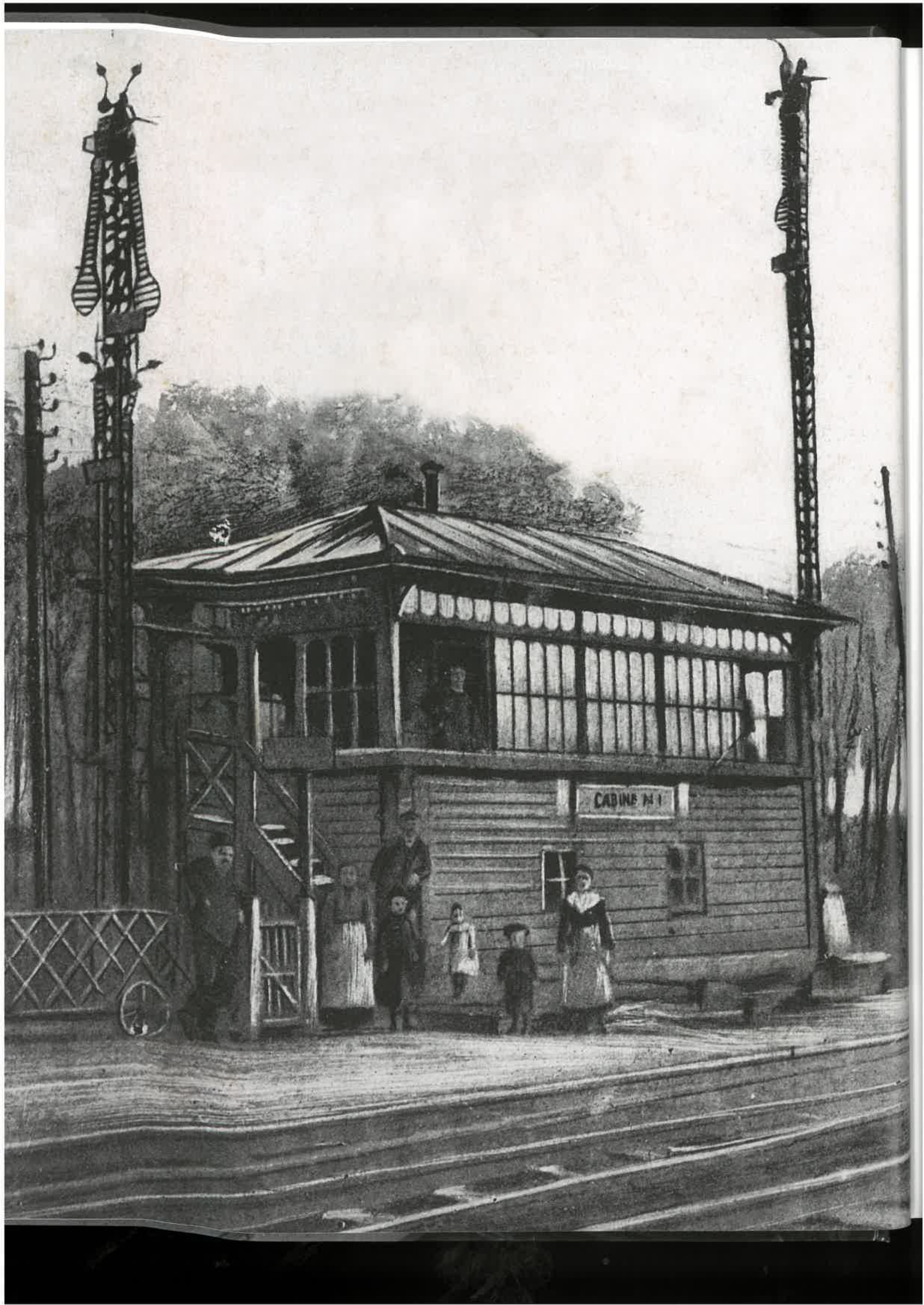


TABLE DES MATIÈRES

Avertissement de l'auteur	6
Préface de Jean-Claude Larrieu, Directeur Général Adjoint Circulation, SNCF Réseau	9
Avant-propos	10
Qu'est-ce qu'un aiguilleur ?	12
Chapitre I	16
Genèse et évolution d'un métier du rail	18
Chapitre II	42
La sécurité du trafic : le rôle clé de la cabine ou du poste d'aiguillage	44
Chapitre III	58
Etre aiguilleur aujourd'hui	60
Chapitre IV	72
Du poste Vignier au PCD : 180 années d'innovations au service de l'aiguilleur	74
Le vocabulaire de l'aiguilleur	144
Index thématique alphabétique	154
Bibliographie et sources de documentation	155

PRÉFACE

Le lecteur de cet ouvrage découvrira comment, grâce au progrès technologique, les missions de l'aiguilleur (« chargé de la manœuvre de signaux ou d'appareils de voie ») sont aujourd'hui souvent assurées par un agent circulation (« chargé du service de la circulation »). Passer de la manœuvre d'installations techniques, souvent pénible, à un service rendu aux utilisateurs du rail, sur une aire élargie, voilà qui pourrait résumer l'histoire des aiguilleurs que veut nous faire découvrir Didier Janssoone. Ce dernier n'est pas un historien professionnel, mais un praticien, passionné du métier qu'il a exercé et encadré, et dont la compréhension exige de connaître l'histoire.

L'histoire, c'est d'abord celle des technologies. Cet objet ingénieux et fragile qu'est l'aiguillage a été progressivement renforcé, sécurisé, pour être emprunté à grande vitesse en toute sécurité. Sa commande et celle des signaux qui lui sont liés s'est progressivement éloignée, d'un mètre à plusieurs centaines de kilomètres. Les techniques de traitement de l'information sont devenues aussi essentielles au chemin de fer que la métallurgie.

C'est surtout celle d'un service, dont l'auteur rappelle qu'il doit se rendre invisible, le conducteur ne rencontrant, si possible, que du vert à la traversée des postes commandés par les agents-circulation. C'est celle d'hommes, dans les coulisses, qui déploient l'habileté du métier : anticiper, combiner, organiser la circulation de façon que la manœuvre des installations soit transparente pour les trains. C'est celle d'un service public, dans

ses contraintes - en premier lieu la continuité qui impose des horaires décalés dans beaucoup de postes - et aussi sa grandeur, à travers une approche professionnelle de la sécurité que chaque génération modernise et transmet à la suivante.

L'histoire des hommes - et aujourd'hui des femmes - de la circulation est à la veille d'une nouvelle rupture technologique. La signalisation évolue rapidement et peut demain devenir invisible. Des échanges de données toujours plus rapides et denses entre le sol et le train assureront sécurité, débit, fluidité. La gestion des circulations, dont Didier Janssoone rappelle qu'elle doit beaucoup au dispatching, introduit par nos alliés américains il y a un siècle exactement, va bientôt s'appuyer en France sur des outils d'optimisation en temps réel. Demain sans doute, elle bénéficiera du traitement par l'intelligence artificielle des énormes données produites par les cinq millions de trains qui empruntent chaque année le réseau national. Est-ce la fin de ceux qui aiguillent les trains ? Je suis persuadé que non. Ils et elles seront toujours là pour réagir aux aléas et décider en dernier ressort, en utilisant ces nouveaux leviers, comme ils ont apprivoisé ceux de MM. Vignier et Saxby. Ils contribueront ainsi au nouveau souffle que SNCF veut donner au transport ferroviaire dans notre pays.

Jean-Claude Larrieu

Directeur Général Adjoint Circulation, SNCF Réseau

AVANT-PROPOS

Bon nombre d'excellents ouvrages concernant l'histoire du chemin de fer ont été publiés par les Editions La Vie Du Rail. Certains ont brillamment décrit l'épopée de la construction des lignes, leur exploitation suivant les différentes époques ou encore l'évolution de la signalisation mécanique et lumineuse. D'autres, plus techniques, se sont intéressés aux dépôts de locomotives, à leur histoire, à leur évolution, ou ont décrit avec bonheur les caractéristiques du matériel roulant - voitures voyageurs, couchettes, lits, postales et restaurant, locomotives à vapeur, thermiques et électriques. Quelques-uns, enfin, ont rendu hommage aux dévorants (mécaniciens et chauffeurs), mais aucun n'avait encore été consacré aux aiguilleurs, hommes de l'ombre exerçant leur métier dans les « coulisses » du chemin de fer.

L'aiguilleur reste, avec le chauffeur, le mécanicien vapeur ou le conducteur de TGV - sans oublier d'autres métiers de cheminot tout aussi nobles et prestigieux comme la garde-barrière, le brigadier de la voie, l'agent du matériel, le contrôleur ou le chef de gare -, le type même du cheminot exerçant un attrait particulier pour le profane et le ferroviophile. Ils ont en commun le respect de l'heure, le culte de la minute et une préoccupation de tous les instants : la sécurité.

Importante corporation parvenue à son apogée lors de la création de la SNCF, celle-ci est maintenant revenue, du fait de l'automatisation et des fusions successives de postes d'aiguillage, à des niveaux d'effectifs beaucoup plus modestes. Dans de très nombreuses gares, les gestes du métier se sont transformés en profondeur... Les postes où l'on « tire » sur un levier deviennent l'exception et ceux où l'on « ferme » un signal à l'aide d'un clic de souris se généralisent peu à peu, rendant même déjà obsolète la technologie PRS ! Ainsi, grâce aux progrès successifs permis par la fée Electricité et, aujourd'hui, par l'informatique et ses progiciels, le contenu du travail est devenu physiquement moins difficile, mais par contre beaucoup plus stressant en cas d'incident de circulation.

Malgré toutes ces innovations, telle que la commande à distance des aiguilles à moteur - parfois télécommandées à plus de 200 km depuis un PAR (poste d'aiguillage et de régulation) situé à Paris, Lyon et Marseille en ce qui concerne la LGV Méditerranée -, ce métier reste indispensable pour que les trains puissent continuer à circuler à vitesse réduite, voire « au pas » lors d'un dysfonctionnement des commandes d'aiguilles ou d'une panne de signalisation.

L'évolution de ce métier si particulier est telle que l'on est passé de l'« homme d'aiguille » des années 1930 - devant savoir manipuler rapidement et dans le bon ordre les nombreux leviers de sa cabine -, à l'agent mouvement polyvalent « presse-boutons » des années 1980 (polyvalent, car devant parfois exécuter simultanément des opérations de sécurité et des tâches commerciales comme les annonces sonores, la vente des billets et l'enregistrement des bagages) puis, aujourd'hui, à un opérateur sécurité hautement qualifié « pianotant » des dialogues sur un clavier informatique.

A une époque où les postes d'aiguillage vont, peu à peu, tous être informatisés, il devient nécessaire de garder la mémoire vive d'un savoir-faire ferroviaire théorique et pratique - qui s'apprenait sur le « tas » en 1850 - et qui s'est longtemps transmis par la voie du compagnonnage, puis en école de réseau grâce aux « instructeurs », cheminots soigneusement choisis pour leurs qualités pédago-



Le poste D de Paris-Masséna. Coll. Didier Janssoone

Le poste B de Voves.
Coll. Didier Janssoone

giques et ayant une bonne connaissance du « terrain ». Il devient également essentiel de garder le souvenir de l'usage de technologies ou d'équipements de sécurité traditionnels – aujourd'hui disparus pour certains ou en situation d'obsolescence pour d'autres –, sans omettre certains pratiques d'exploitation, aujourd'hui plus ou moins tombées en désuétude, comme la VUT (voie unique temporaire).

Dans cet ouvrage, j'ai voulu relater l'histoire de ce métier situé au cœur des activités du chemin de fer, métier à responsabilités ô combien complexe, riche et passionnant. Le relater de façon suffisamment rigoureuse pour permettre aux cheminots de tous grades et de toutes fonctions de parfaire leur culture ferroviaire. Parallèlement, j'ai voulu rendre cette histoire agréable et vivante afin de rendre l'ouvrage accessible à tous les passionnés du rail.

La genèse et la conception des postes ayant été décrites avec brio par Alain Gernigon dans son magnifique ouvrage Histoire de la signalisation ferroviaire française, il ne sera ici point question de technique pure, hormis quelques brefs rappels historiques ou précisions utiles au lecteur. Il sera par contre question de la vie dans un poste, des hommes (et des femmes) qui y exercent au quotidien leur métier en effectuant, de jour comme de nuit, des opérations de sécurité parfois complexes.

Ce livre s'appuie principalement sur mon expérience. En effet, durant ma carrière, j'ai eu l'occasion d'exercer mes fonctions dans des postes d'aiguillage de tailles et de technologies variées. D'abord dans un tout petit poste Saxby aujourd'hui disparu : le poste B de Voves (Eure-et-Loir) situé sur la ligne de Paris-Austerlitz à Tours (via Brétigny-sur-Orge – Dourdan – Châteaudun et Vendôme), ensuite au poste 1 de Dourdan, puis dans le grand PAR de Paris-Invalides, où j'ai "orchestré" la circulation dense des rames de la ligne C du RER. Après un bref passage aux postes A, D et N de Paris-Masséna (postes gérant les nombreuses manœuvres du chantier de formation des trains



partant de Paris-Austerlitz), j'ai quitté le terrain... avant de reprendre du « service » comme chef de circulation dans un grand PRS : le poste C de Paris-Austerlitz.

Cet ouvrage n'est donc, en aucune façon, un traité de sécurité ferroviaire... mais a cependant la modeste ambition de devenir l'ouvrage de référence sur le sujet, rédigé et illustré sous la forme d'une synthèse historique et technique vivante, susceptible de passionner le plus grand nombre d'amoureux du chemin de fer, dont le fil conducteur est la vie de l'aiguilleur au quotidien, un des piliers du chemin de fer en général et de la SNCF en particulier (n'oublions cependant pas les trois autres « piliers » que sont les mécaniciens, devenus « conducteurs », les agents d'entretien de la voie, des signaux et du matériel roulant, ainsi que les contrôleurs de route devenus les « ASCT »).

J'espère avant tout permettre aux lecteurs, cheminots ou ferroviphiles, de partager ma passion et qu'ils prennent avant tout du plaisir à découvrir ou redécouvrir ce métier peu connu du chemin de fer.

Bonne lecture à toutes et à tous...