

Chroniques d'hiver

Dans un souci constant de mieux informer ses clients à propos de ses opérations, l'AMT traitera en profondeur certains aspects techniques vous permettant de comprendre davantage la mécanique derrière les trains de banlieue.



L'opération démythifiée : le système d'aiguillage

Dans le monde des chemins de fer, des branchements, aussi appelés aiguillages, sont nécessaires pour faire passer un train d'une voie vers une autre. L'aiguillage est un appareil de voie ayant des rails mobiles permettant donc de diriger les trains dans des directions différentes. Aiguiller un train, c'est lui donner une autre direction.

Si le train suit une voie et qu'il y a discontinuité dans son trajet, qu'il a le choix entre deux voies sécantes vers lesquelles se diriger, l'aiguillage assure le guidage de la roue sur le rail, au niveau de ce qui est appelé le cœur de croisement. L'acier du cœur est extrêmement robuste, car le passage des roues provoque des chocs répétés. « En temps normal, les aiguillages sont manœuvrés électriquement, à distance depuis le centre de contrôle ferroviaire (CCF) des opérateurs CN et CP. En hiver, la

neige, la glace et le froid peuvent cependant empêcher le mécanisme automatique de fonctionner. Dans ce cas, le chef de train doit attendre que le CCF lui donne l'autorisation de manipuler l'aiguille à la main, ce qui prend en moyenne de 10 à 15 minutes », explique Josée Roy, chef Infrastructures ferroviaires à l'AMT. Pour réduire le risque de gel des aiguilles, qui immobilisent alors tout le système d'aiguillage, des réchauffeurs sont en cours d'installation sur 40 systèmes d'aiguillage du réseau de CP. Le réseau du CN est également équipé de réchauffeurs d'aiguilles ou de systèmes à air sur l'ensemble de ses systèmes d'aiguillage automatique. Le réchauffeur d'aiguille permet de faire fondre la neige ou le verglas dès que la précipitation touche l'aiguille. Le système à air permet le déblaiement de l'aiguille en poussant la neige à l'aide d'un souffle d'air. Tous deux ne sont cependant jamais assez puissants pour empêcher la neige et la glace de s'accumuler sur les aiguilles lors de fortes précipitations, ce qui entrave la bonne marche du système.

Pour en savoir plus,
rendez-vous au
amt.qc.ca/hiver



Esprit festif ? Transport collectif.

