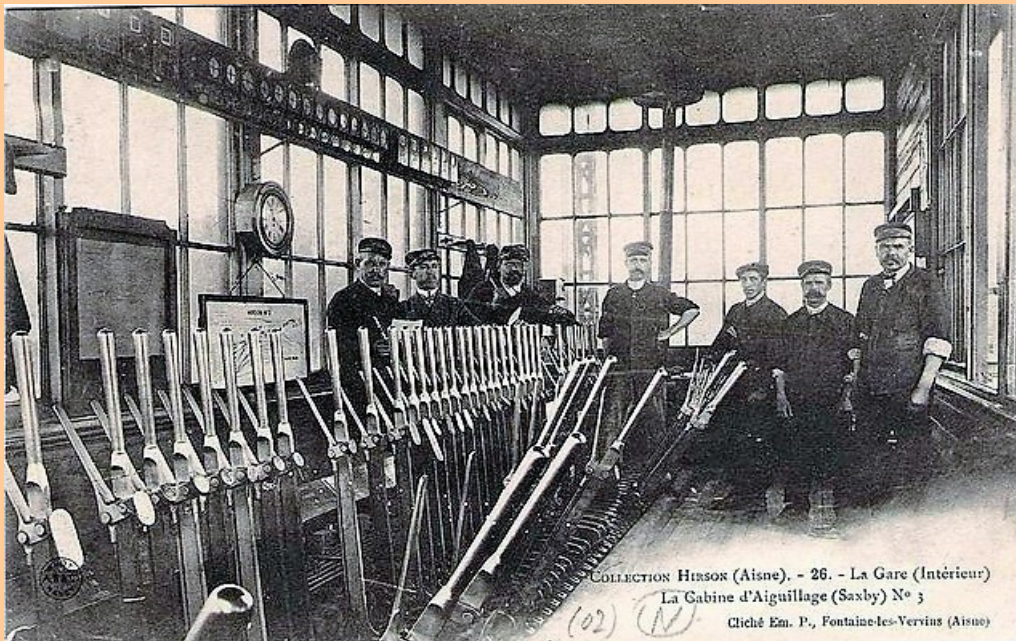


Aiguilleur de trains



Dans les chemins de fer français, l'aiguilleur est l'agent chargé de la manœuvre de signaux ou d'appareils de voie.

Le rôle de l'aiguilleur est de manœuvrer les signaux et appareils de voie qui sont sous sa responsabilité, afin d'assurer la fluidité du trafic ferroviaire. L'aiguilleur est aussi responsable de la sécurité des agents travaillant sur les voies, en fermant la partie de voie concernée par les opérations de maintenance. Il est sous la responsabilité d'un agent de circulation ferroviaire. Habilité à la manœuvre des installations, celles-ci peuvent aller du levier à transmission rigide (mécanique et ancien) jusqu'à la clé informatique sur les postes les plus récents.



En raison de sa fonction de responsable de la manœuvre des signaux permettant d'arrêter un train, l'aiguilleur est le premier garant de la sécurité des circulation. Pour se faire, il a autorité sur les autres agents (manœuvre, conducteurs...) pour ce qui concerne le domaine de la sécurité ferroviaire.

Un autre rôle appelé aussi aiguilleur était l'aiguilleur de dépôts. Celui-ci consistait à signaler au chef de feuille, responsable des machines dans les dépôts, les machines rentrant aux dépôts et à signaler au service exploitation les machines prêtes à prendre le service.



Avant 1880 : C'est Pierre Auguste Vignier (1811-1891) qui a mis au point les premiers enclenchements mécaniques vers 1850 (des tocs entre levier d'aiguille et de signal). Ce sont les Britanniques John Saxby et Stevens qui ont développé une recherche importante dans le domaine des enclenchements mécaniques en mettant au point des tables d'enclenchements, sorte de grilles imbriquées, permettant des combinaisons d'interdiction ou d'autorisation entre organes de commande.

Les différentes compagnies ont recherché le moyen de rationaliser l'exploitation des nœuds ferroviaires par des postes plus importants. C'est à la fin du XIX^e siècle que sont apparus les premiers postes électro-mécaniques... avec comme principale innovation les postes à leviers d'itinéraires et l'apparition de tableaux de contrôle optique .

Le XX^e siècle a vu l'apparition des premières commandes centralisées permettant de gérer une portion de ligne. Ce fut par exemple le cas de la ligne Paris-Dijon.

La constitution de la SNCF a entraîné une recherche de standardisation et de simplification qui s'est accélérée avec la reconstruction du réseau après la Seconde Guerre mondiale : c'est la naissance des postes mécaniques unifiés type MU 45 et électromécanique type EMU 45.

La réelle modernisation fut le poste d'aiguillage tout relais à transit souple (PRS) qui apparut dans les années 1950. Les organes de commande sont constitués de boutons associés à des voyants lumineux. Cependant son installation était réservée aux lignes équipées de bloc automatique lumineux (BAL)... Une des déclinaisons fut le PAR (poste d'aiguillage et de régulation) qui non seulement gère une ou des gares mais aussi une ligne comme les LGV ou bien la CCVG

(commande centralisée voie de gauche : commande centralisée d'une ligne à voie unique avec croisements dans des établissements sur la voie de gauche). Aujourd'hui, on s'oriente vers des postes à grand rayon d'action, où de leur "cabine", les aiguilleurs ont la maîtrise de plusieurs postes télécommandés à accès sécurisé et sont assistés, pour la gestion des divers points d'arrêt (parfois une dizaine), d'agents d'information voyageurs.

Une évolution du poste d'aiguillage tout relais à transit souple (PRS) : le poste d'aiguillage tout relais à câblage géographique ou PRG.

Les PRG sont apparus à la fin des années 1960. Pour l'aiguilleur, c'est la fusion du TCO et du pupitre de commande : c'est la table de commande et de contrôle.

C'est en 1984 que fut exploité en France le premier poste à relais à commande informatique : le pupitre du PRG est remplacé par un clavier et un moniteur. Pour les postes importants un tableau de contrôle optique (TCO) complète l'équipement. L'intérêt du PRCI est la programmation : l'aiguilleur peut programmer des séquences d'itinéraires sur un service complet, ce qui lui permet de se concentrer sur la gestion des conflits de circulations et, entre autres, de gérer un secteur toujours plus important. Outre les déclinaisons en PIPC (Poste Informatique à technologie PC) ou PAI qui ont vu disparaître les relais électro-mécaniques, c'est l'Interface Homme Machine (ou IHM) qui fait l'objet des dernières recherches : ou comment rendre le dialogue Homme/ Machine plus aisé. Mais la multiplication d'écrans ne simplifie pas toujours le métier !

Le métier d'aiguilleur est amené à disparaître d'ici 2035-2040 lorsque l'ensemble du réseau ferré sera géré depuis des centres de commandement régionaux, au lieu des actuelles postes d'aiguillages. Les agents seront alors des agents de circulation, sur des postes informatisés et télécommandant les aiguillages de toute une région. En plus des missions de l'aiguilleur, ces agents auront une mission de gestion du trafic, souvent assisté par des chefs de circulations ou des régulateurs.



Postes d'aiguillages

