

Atelier central de Gentbrugge

Création : 1881, mis en activité en 1884

Fin des activités : 2018

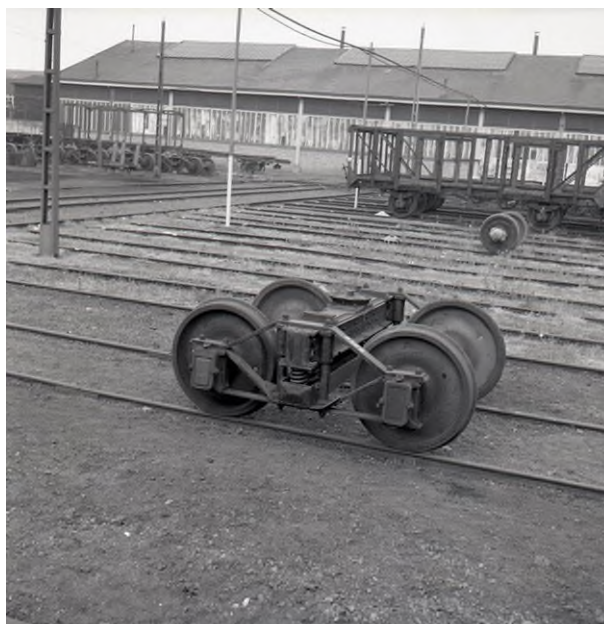
Emplacement : Situé sur un terrain rectangulaire de plus de 12 hectares à l'est de la ligne de ceinture de Gand il est bordé par la Oefenpleinstraat, la Brusselsesteenweg, la Jules-de-Saint-Genoisstraat et la Heidestraat

Activités :

- Entretien à long terme
- Travaux de modernisation, d'adaptation et de réparation des différents types de matériel roulant pour le transport de voyageurs.
- Réparation des essieux du matériel roulant.
- Gestion du stock, stockage et distribution des pièces détachées pour toutes les unités de la SNCB.
- Serres de la SNCB

Abréviation : FUG

En quelques mots : L'Atelier central de la SNCB, surnommé « l'Arsenal » était initialement appelé « Atelier central de réparation », il était responsable de la réparation des locomotives à vapeur et des wagons de marchandises.



Bogie dans l'atelier de réparation de wagons de Gentbrugge, 1960-1970 (Réf. Z06991)

Historique

Le 04/06/1881, le roi Léopold II ordonne la construction des ateliers de réparation de locomotives à Gentbrugge, à un emplacement exceptionnellement avantageux à la périphérie de Gand.

14 hectares de jardins et de terres agricoles vont être expropriés.

Les premières locomotives entrent dans l'atelier trois ans plus tard, en 1884. Populairement connu sous le nom de « Het Arsenaal », l'« Atelier Central de Réparation » avait pour mission d'effectuer la réparation de locomotives à vapeur et des wagons de marchandises.

C'est autour de cet atelier que se dessine rapidement le nouveau quartier « Gentbrugge-Arsenaal ».

Les installations de l'AC Gentbrugge



1884

*Een monumentale toegangspoort aan de Brusselse steenweg
markeert de ingang van de centrale werkplaats.*

Extrait du rapport final "Makerswijk Arsenaal - Eindnota conceptstudie »
(Réf. BIB_Z802964, p. 12)

Les plans de construction sont établis par l'architecte Stasino.¹ Cet architecte va également construire la gare de Gentbrugge-Zuid. Son dossier de construction, présenté le 30/07/1881 est accepté le 13/08/1881. Les travaux débutent le 11/10/1881.

Les premiers bâtiments à être construits sont : un atelier de réparation de locomotives, un atelier de tournage et une forge, un atelier de wagons, un atelier de roues principalement pour le renouvellement des bandages de roue.

Un atelier de peinture complète les départements de l'atelier.



Portail d'entrée de l'atelier central de Gentbrugge sur la Brusselsesteenweg 1939
(Réf. Z07093b)

En plus du bâtiment administratif, on trouve un portail d'entrée monumental qui faisait le lien entre la conciergerie et la salle à manger pour le personnel.

En 1936, la porte monumentale est détruite pour faire place au viaduc qui mène la Brusselsesteenweg au-dessus des voies.

¹ Maurice Stasino, né à Gand sous le nom de Maurice Clemens, le 28/08/1888.

En 1966 débutent les travaux de rehaussement de la ligne et la Brusselsesteenweg se situe dorénavant sous les voies. Le viaduc et la gare de Gentbrugge-Zuid sont alors détruits.

En 1976, sur les 12 hectares, 50 % était bâti et 25 % occupés par des espaces de garage des wagons et des serres (voir plus loin).

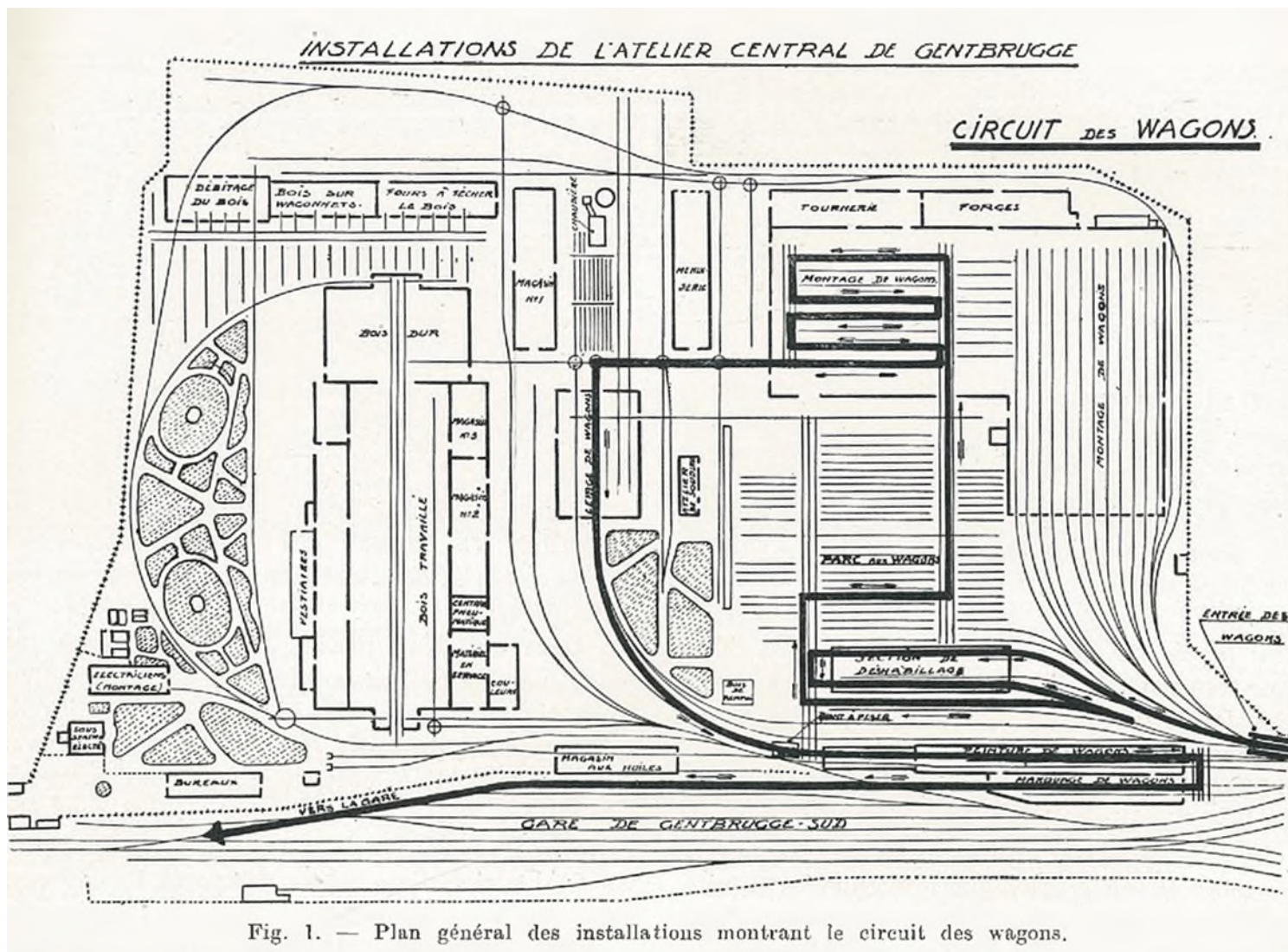


Fig. 1. — Plan général des installations montrant le circuit des wagons.

Extrait de l'article de OP 'T EYNDE G. : *L'organisation de la réparation des wagons à l'Atelier central de Gentbrugge de la S.N.C.F.B.* 1935 (Réf. BIB_K708691)

Outre l'atelier central proprement dit, l'arsenal disposait également d'un vaste faisceau de voies pour garer les wagons. Ce réseau ferroviaire interne assurait la liaison avec les gares de marchandises de Merelbeke et de Gand-maritime où se trouvait sa zone de stockage du bois (2 ha).

Le site, d'une grande envergure, conservait encore une partie de ses bâtiments d'origine, notamment ceux de la direction ainsi que plusieurs ateliers en briques construits selon le même principe architectural. On y trouvait également un entrepôt de pétrole, daté d'environ 1900, et divers équipements techniques.

En plus d'un vaste réseau ferroviaire facilitant l'approvisionnement en wagons et en matériaux, l'atelier central était équipé de dispositifs techniques spécifiques, tels que :

- Dans la première section, trois portiques de levage de pièces de wagons, fonctionnant entièrement manuellement par roues à aubes
- Une plaque tournante pour la manœuvre des wagons, située à proximité de la troisième section.
- Un pont-bascule et des transbordeurs dans le deuxième département.

Le complexe abritait également un petit château d'eau rond et des serres, proches de la rue Jules de Saint Genois.

L'ancien atelier est protégé au titre de patrimoine industriel.



Plaques tournantes. Photo prise en 1981 : Mieke Verbeeck (Réf. <https://id.erfgoed.net/afbeeldingen/205166>)

L'atelier comportait trois serres abritant des plantes et fleurs. N'oublions pas que la floriculture fait partie de l'ADN de la ville de Gand.

Une brigade spéciale de jardiniers avait en charge l'entretien de ces serres. Ils faisaient partie du service horticole. Ce service cultivait des plantes d'appartement pour les services administratifs et des plantes d'ornement (géraniums, bégonias, etc.) qui embellissaient les gares de toute la Belgique. Lors de manifestations ou de festivités, le service assurait la décoration des locaux au moyen de plantes ou délimitait les différents espaces en utilisant des lauriers en pot. Le service disposait de sa propre équipe de travail mobile qui veillait non seulement au transport des plantes, mais s'occupait d'elles également après leur livraison.

La brigade des jardiniers de FUG avait à ce titre accès à toutes les installations SNCB: c'étaient les seuls à avoir ce privilège !

En 2000, le service horticole de la SNCB a quitté les célèbres serres situées sur le terrain de l'AC Gentbrugge. Depuis lors, le service horticole de la SNCB a été supprimé...

Le travail à la chaîne

A son ouverture, l'atelier est utilisé pour la réparation des locomotives et des wagons.

En 1928, Narcisse Rulot², alors directeur Matériel et Traction, met en place une importante phase de réorganisation des ateliers ayant pour caractéristique principale leur spécialisation avec instauration du travail à la chaîne.

C'est ainsi que Gentbrugge se spécialise dans la réparation des wagons, adoptant en 1930 le principe du travail à la chaîne pour optimiser ce processus. Une analyse approfondie des différentes phases du travail a été effectuée pour déterminer les tâches à réaliser et les itinéraires à suivre. Chaque équipe de travail était désormais responsable d'une phase de la chaîne.

La réparation des wagons se divisait en deux catégories : la révision complète, tous les 12 à 18 ans, et la moyenne réparation, tous les 6 ans.

Au cours de la reconstruction, tant des pièces neuves que des pièces réparées étaient utilisées. Une fois le wagon reconstruit, il passait par une chaîne de levage pour retirer les organes de roulement et de suspension, avant de recevoir sa peinture et ses marquages.

Pour assurer la circulation fluide des wagons, plusieurs mesures logistiques ont été mises en place : adaptation des bâtiments, aménagement des voies, et installation de chargeurs et plaques tournantes.

De nouveaux entrepôts sont alors construits, comprenant une station de démontage et un département de peinture.

² Narcisse Rulot (1883-1978) a fait son stage de jeune ingénieur au sein du service matériel et Traction à l'AC Gentbrugge. Voir aussi la fiche historique consacrée à Narcisse Rulot : [Biographies - TrainWorld](#)

En 1935, Gaston OP'T EYNDE, ingénieur principal et directeur de l'Atelier central de Gentbrugge de la S.N.C.F.B, déclarera à propos de la réorganisation du travail : « Un homme de 1933 donne une production équivalente à celle de trois hommes de 1929. Ces améliorations de rendement ont été obtenues sans fatigue supplémentaire des ouvriers, grâce à une tâche tracée avec précision, et dans de meilleures conditions de travail, avec une amélioration de l'ordre et de la propreté. »



Vue du site de l'Atelier Central de Gentbrugge, années 1960 (Réf. Z06977a)

En 1935, l'Atelier Central de Gentbrugge employait environ 1000 ouvriers, qui assuraient les grandes réparations et les remises en état de près de 80 000 véhicules. La réparation des wagons était répartie à parts quasi égales entre l'Atelier Central de Gentbrugge et celui de Cuesmes.

Gentbrugge se concentrait sur la réparation des wagons fermés, des wagons plats, des fourgons, et des wagons spéciaux, tout en construisant également des wagons pour transporter du ciment, du sucre, ainsi que des wagons-trémies et des véhicules pour le transport d'automobiles et pour les « auto-couchette-express ». Cuesmes réparant principalement les wagons-tombereaux en tôle.

L'Atelier Central de Gentbrugge offrait également d'autres services comme le travail du bois, l'entreposage et la fourniture d'outils et d'huiles. L'atelier s'occupait également du stockage, de la réparation et de la distribution d'une variété d'objets dont des blocs d'arrêt, des ustensiles d'arrimage, des fûts, et des scies circulaires et à ruban. Il était aussi chargé de la fabrication et de la réparation de meubles, etc

En 1976, l'atelier gérait la révision complète de 10 000 wagons fermés, 15 000 wagons plats et 2 000 wagons de fret spéciaux de la SNCB. Il s'occupait également de la réparation et de la fabrication de pièces de rechange et du stockage de matières premières.

L'atelier central gérait également l'atelier de wagons de Merelbeke, où s'effectuaient des travaux d'entretien mineurs.

En 1999, l'activité principale demeurait la révision de matériel à marchandises, avec des collaborations avec l'AC Cuesmes pour la construction de wagons Shimmns.

Des projets plus spéciaux, comme la passerelle d'accès pour l'atelier- TGV de Forest, la construction et le montage des supports de caténaire au-dessus du viaduc d'Arbre et une série de transbordeurs de matériel pour l'atelier de Cuesmes et le nouvel atelier de traction d'Anvers-Nord faisaient partie de leurs tâches.

Cependant, l'activité de l'AC Gentbrugge va progressivement ralentir, l'atelier ne gérant plus qu'un millier de wagons de marchandises par an au début des années 2000, en raison de la baisse des activités fret.

En 2004, l'atelier central, en collaboration avec CHW Merelbeke et MWSH Zeebrugge, comptait 365 membres du personnel. À la fin de son activité, l'AC s'est vu confier des tâches telles que l'élimination de l'amiante et la préparation de la révision des automotrices quadruples.

En 2012, la locomotive à vapeur 18.051 (type 18) est restaurée à l'AC de Gentbrugge avant d'être transférée vers Train World. Parmi le matériel roulant restauré à l'AC Gentbrugge, on retrouve également les locomotives à vapeur 1152 (type 51), l'autorail 551.48 (Brossel), la draine type 7, la voiture GCI ainsi que de nombreux objets.



Restauration de la locomotive à vapeur 18.051 et 551.48 à Gentbrugge. Photo : D. Moinil, 2012 (Réf. D3819-31)

En 2015, l'atelier a innové en développant un système d'ouverture des portes des wagons, unique en Europe.

Toutefois, en 2017, les activités liées aux wagons de marchandises ont été transférées à la société Lineas. La SNCB a conservé l'entretien et la révision des voitures voyageurs mais en 2018, les dernières opérations de l'Arsenal ont été transférées vers le nouvel atelier polyvalent de Melle. le site a finalement été abandonné fin février 2019.

Une nouvelle ère pour le site

Laissé à l'abandon, le site de l'atelier sera vandalisé à plusieurs reprises avant d'être repris par 3PK, un consortium qui en devient le propriétaire officiel en avril 2022.

Un important incendie criminel va détruire une grande partie des bâtiments en mars 2022.

Les projets actuels pour la réhabilitation de l'AC Gentbrugge visent à préserver le riche patrimoine industriel du site tout en répondant aux besoins sociaux et spatiaux contemporains. Cette ambitieuse rénovation urbaine a pour but de concilier l'héritage historique avec une vision moderne et stratégique, transformant ainsi le site en un lieu de vie et de travail unique et innovant.

Catherine Walravens,
Septembre 2025

Bibliographie succincte

- Articles :** La SNCB a la main verte, *C'est à dire. Mensuel destiné au personnel de la S.N.C.B.* , n° 4 (2000), BIB_K710877
- AVONDS K. L'atelier central de Gentbrugge a fermé ses portes..., *Journal du Chemin de Fer*, Vol. 33, n° 230, 01- 08/09-2019, p.26-29, BIB_K708119
- MALISOUX Ch, VAN USSEL M. Het spoor vanuit de lucht (Deel 2) Merelbeke, Melle en Gentbrugge, *Spoorweg Journaal*, nr 253, 6/7-2023, p.58-61, BIB_K715563
- OP 'T EYNDE G. L' organisation de la réparation des wagons à l'Atelier central de Gentbrugge de la S.N.C.F.B. *Bulletin du CNBOS (Comité Belge de l'organisation Scientifique)*, n° 7, 15-07-1935, p.178-182, BIB_K708691
- STAES B. Arsenaal te koop : 30 miljoen euro voor 13 hectare midden Gentbrugge, *Nieuwsblad (Het)*, 30-03-2021, BIB_J711616
- VERPLANKEN G. Gentbrugge, *Rail (Le)* - *Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB* (01 09 1959), p.7-10, BIB_K20915
- Livres :** *De centrale werkplaats Gentbrugge nodigt u uit.* Brussel : NMBS, 1976, 19 p. BIB_A00129
- De centrale werkplaats Gentbrugge 1881 1985.* NMBS, 1985, 19 p. BIB_A702728
- DE CEUKELAIRE E. *Gent & architectuur langs de rails. Eindscriptie, 5de architectuur.* Gent : H.A.S.L.G., 1986, 145 p., BIB_C5321
- Internet :** <https://www.railtech.be/fr/infrastructure/2021/08/09/la-sncb-vend-son-ancien-site-de-gentbrugge/?gdpr=accept>
- <https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/26447>
- <https://press.nmbs.be/nmbs-verkoopt-het-arsenaal-in-gentbrugge-en-is-op-zoek-naar-tijdelijke-invulling>
- <https://hetarsenaal.gent/>
- <https://visit.gent.be/fr/voir-et-faire/le-site-de-larsenal>

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque : Atelier de Gentbrugge

Collection musée : Atelier de Gentbrugge