

Atelier central de Malines

Création : 1836

Emplacement : Malines

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.

Abréviation : CWM

En quelques mots : L'AC Malines est le plus ancien des ateliers de la SNCB et vraisemblablement aussi de tous les chemins de fer sur le continent. Il est aussi aujourd'hui le plus important des ateliers centraux de la SNCB¹. Il est chargé de l'entretien à long terme, des travaux de modernisation, d'adaptation et de réparation des différents types de matériel roulant pour le transport de voyageurs. Il s'occupe aussi de la réparation de pièces de rechange et des essieux du matériel roulant. Enfin, l'AC Malines veille à la gestion du stock, au stockage et à la distribution des pièces détachées pour toutes les unités de la SNCB. Il forme également les conducteurs de train sur simulateur de conduite.



Atelier central de Malines (Réf. B0075-60)

¹ En 2022, la SNCB dispose de 3 ateliers centraux (Malines, Salzinnes et Cuesmes) qui sont responsables de l'entretien à long terme et de la modernisation du matériel roulant. Elle dispose également de 9 ateliers de traction (AT Anvers-Nord, AT Arlon, AT Charleroi, AT Schaerbeek, AT Hasselt, AT Kinkempois, atelier polyvalent de Melle, AT d'Ostende et atelier TGV de Forest). Ceux-ci se chargent de l'entretien et des réparations à court terme.

Historique

Le 5 mai 1835 a lieu l'inauguration de la première ligne de chemin de fer public du continent européen entre Bruxelles et Malines.

Malines devient ainsi le point de départ des diverses lignes qui formeront le réseau belge, C'est donc là, à proximité de la gare que, naturellement, on décide de créer les premières installations de réparation et d'entretien du matériel.

L'histoire de l'atelier central est tumultueuse : il a été construit, agrandi, démoli, détruit et reconstruit tout au long de son histoire !

Les débuts : 1836-1839

L'atelier est primitivement installé dans un ancien couvent de Dominicains, converti en arsenal militaire depuis la Révolution française, ce qui lui donnera plus tard son surnom de « l'Arsenal ».

Une première remise du matériel est construite derrière les voies de la gare, en 1836, ce qui permet de quitter l'ancien couvent. L'atelier compte en 1835 environ 200 ouvriers.

La direction des ateliers est confiée à Pierre Ragheno, ingénieur mécanicien des chemins de fer de l'Etat belge, qui va occuper ces fonctions jusqu'en décembre 1850. En 1851, son fils, Willem, fonde les Etablissements Ragheno qui vont construire des wagons pour les chemins de fer belges.

L'effectif du matériel de l'Etat comprenait à cette époque quatre locomotives : L'Eléphant, La Flèche et Stephenson, acquises en Angleterre et la locomotive Le Belge, construite dans les installations Cockerill.

Il comprenait également une centaine de voitures à voyageurs : voitures de 1^{re} classe (diligences), voitures de 2^e classe (chairs à bancs) : construites en Angleterre ainsi que les voitures de 3^e classe (wagons ouverts), construites par le personnel des ateliers de Malines.



Carte postale de l'atelier central de Malines (Réf. Z00936)

Le personnel initial avait été choisi parmi les travailleurs d'élite des établissements Cockerill à Seraing. Dans les années qui suivent, la main-d'œuvre provenait encore pour 60 % de travailleurs venant d'autres régions que Malines dont une grande partie en provenance du bassin industriel liégeois. Des étrangers de différentes nationalités venaient également trouver de l'emploi à l'Arsenal et s'en retournaient chez eux après avoir acquis une précieuse expérience..

La gestion du personnel

Cette grande concentration de main-d'œuvre à Malines va modifier le tissu urbain et va changer les conditions du marché du travail. L'Arsenal est devenu une véritable ville dans la ville !

Le travail en son sein est alors régi par un texte paru au *Moniteur belge*. Un règlement de police du travail de l'Arsenal est même publié dans les documents parlementaires. On y traite de la discipline avec la police dans des ateliers, les heures de travail et les punitions et amendes.

Dans le domaine social, des facilités sont accordées aux travailleurs avec la mise en place d'une caisse de pensions et d'une caisse de secours créée pour les cheminots. Tous ces efforts consentis en faveur du personnel vont contribuer largement à établir un climat de confiance, un esprit de groupe et une culture d'entreprise.

Evolution de l'Arsenal

Le développement constant du réseau de l'Etat va entraîner l'extension progressive du cadre du personnel des ateliers de Malines qui, en 1855 passe à un effectif de 700 ouvriers environ qui, 10 ans plus tard sera de 1700 ouvriers.

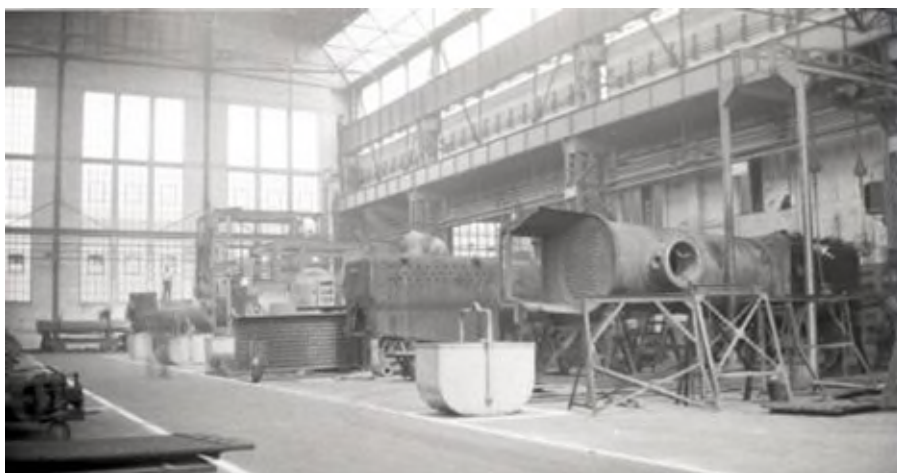
Suite à l'Arrêté royal du 1^{er} mai 1843, organisant le fonctionnement et le cadre de l'administration des chemins de fer, l'Arsenal est divisé en deux parties distinctes : les ateliers des locomotives et les ateliers des voitures. Cette organisation sera maintenue jusqu'en 1882. En 1880, l'atelier compte 2574 ouvriers et peut traiter en un an une centaine de locomotives, une cinquantaine de tender, plus de 2000 voitures et 750 wagons!

En 1865, l'entrée principale est déplacée de la Stationsstraat à la Leuvensesteenweg.

L'atelier des locomotives était chargé de tous les travaux de réparation relatifs au matériel de traction en général (locomotives, tenders, freins-traineaux, wagons-grues) et comprenait également



Photo d'un groupe de ferblantiers et de lampistes de l'atelier central de Malines (Réf. Z12597)

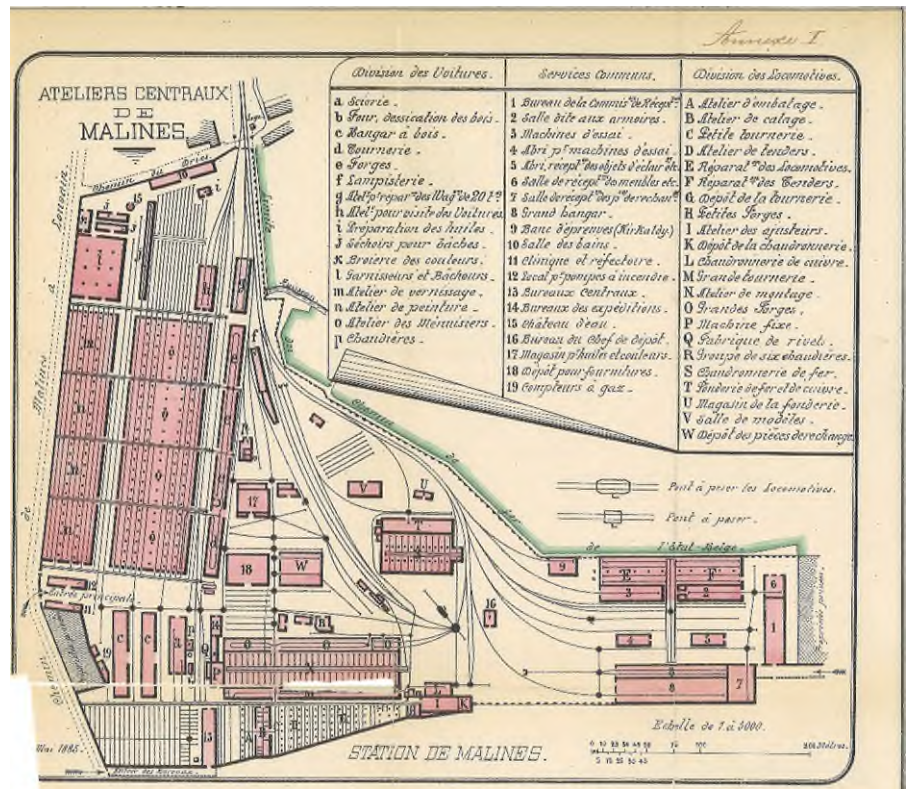


La chaudronnerie de l'atelier central de Malines (Réf. Q0682)

une chaudronnerie, forges et fonderies.

Petit à petit, l'atelier central s'agrandit de nouveaux bâtiments et hangars. La période 1885-1926 est caractérisée par une expansion considérable de l'Arsenal dont la superficie des installations passe de 25 hectares en 1885 à 48 hectares en 1901 et qui voit la construction de quatre grands ateliers.

L'atelier des voitures traitait les travaux de réparation du matériel à voyageurs et également la démolition du matériel. Il comprenait en outre un atelier de fabrication des bâches -en exclusivité- , une broierie des couleurs² et une lampisterie³. En outre, l'atelier central a également construit du matériel ferroviaire dont 42 locomotives à vapeur et en a reconstruit pas mal d'autres.



Plan extrait de l'ouvrage de Teugels & Roussel : Notice sur les installations du chemin de fer de l'Etat à Malines, 1885 (Réf. B00814)

Les deux ateliers centraux comprenaient en commun :

A : un service de santé comportant une clinique, une salle de bains et le réfectoire

B : un service général d'expédition et de manutention

C : un service de surveillance de nuit

D : un service d'incendie

De vastes magasins, situés au centre des ateliers contenaient les matières premières et les pièces de rechange utiles aux ateliers centraux et aux ateliers secondaires du réseau;

L'entre-deux guerres

La guerre de 1914-1918 ne provoquera pas de gros dégâts aux installations mais va entraîner malgré tout des travaux de modernisations importants.

En 1929, la SNCB décide la centralisation administrative de ses ateliers de réparations ainsi qu'une réorganisation technique du travail avec aménagement des bâtiments.

La réorganisation avait pour but de fusionner les ateliers et services qui existaient en double dans les deux divisions -voitures et locomotives- comme les forges, tourneries, ateliers d'outillages, de créer un

² Une broierie est la zone de l'atelier où l'on procède à la mise en état d'application des peintures

³ Lieu où l'on entrepose et répare les appareils d'éclairage.

service d'organisation chargé de l'étude des méthodes de réparations et de l'organisation rationnelle du travail et enfin de supprimer les difficultés provenant de la différence des régimes appliqués au personnel.

Lors de la construction des nouveaux ateliers, on va adapter les installations aux exigences du travail à la chaîne qui, généralisé, va améliorer considérablement le rendement. Le site va également disposer de routes bétonnées et sera agrémenté d'arbres et de parterres de fleurs.

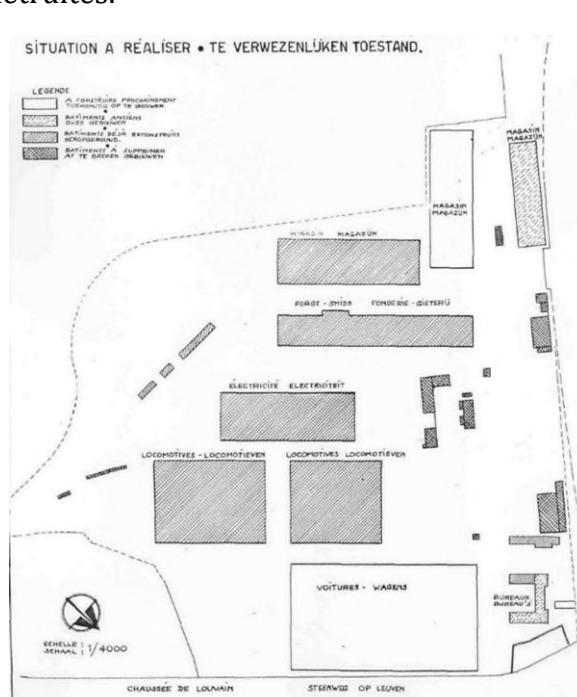
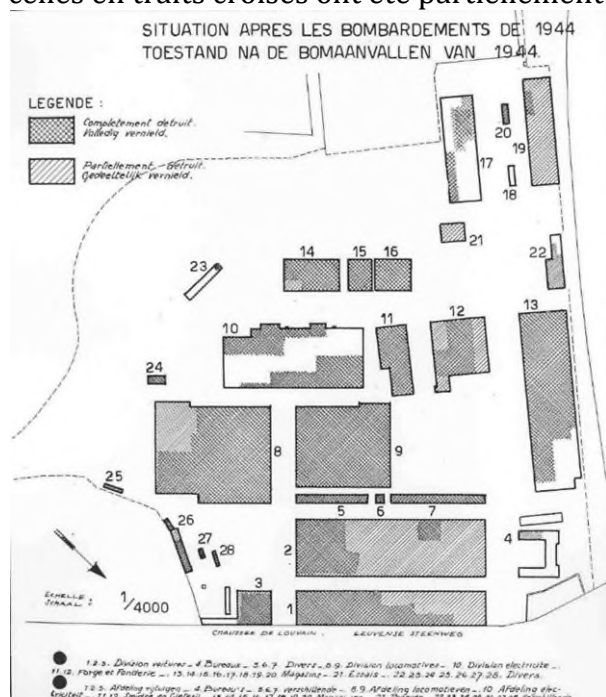
Tout en se spécialisant pour les opérations de grand entretien et de réparations importantes des locomotives et des voitures à voyageurs, l'atelier se développe progressivement et adapte ses équipements à l'évolution des techniques : bâtiments d'entretien des voitures à bogies en 1924, hall de chaudronnerie et de montage en 1932, nouveau complexe de bureaux en 1935.

En 1940, l'AC Malines occupe 2300 ouvriers et employés et est sans conteste la plus importante entreprise industrielle de la région. Les installations couvrent à ce moment 40 hectares, dont 14 sous toit !!!

L'Après-guerre

Durant la Seconde Guerre mondiale, les bombardements vont gravement endommager les installations de l'Arsenal. Les trois quarts des bâtiments sont fortement touchés durant le conflit.

Sur le plan de gauche ci-dessous, les parties simplement hachurées ont été complètement détruites et celles en traits croisés ont été partiellement détruites.



Extrait de : *La reconstruction de l'Atelier Central de Malines* (Réf. K37327)

Extrait de : *La reconstruction de l'Atelier Central de Malines* (Réf. K37327)

A la fin de la guerre, les installations vont être remises en état et reconstruites selon le plan montré ci-dessus, à droite : Les parties hachurées sont déjà reconstruites en 1951 et les parties en blanc le seront ultérieurement. Les parties hachurées en croix ne seront pas reconstruites.

Jusque dans les années 1950, Malines a assuré le gros entretien et les réparations lourdes sur les locomotives à vapeur dont la toute dernière quittera l'Arsenal le 24 janvier 1956.

L'Arsenal s'est ensuite occupé des mêmes opérations d'entretien et de réparation pour les locomotives électriques jusqu'à ce que l'atelier de Salzennes ne prenne le relais.

ET APRÈS...

Aujourd'hui, près de 1360 agents travaillent dans les installations qui s'étendent sur une superficie de 36 hectares dont environ un tiers est bâti.

A côté des grandes révisions, réparations et modernisation des voitures et automotrices, l'atelier central assume également la mission de mise à disposition d'équipements. Cela consiste en la réparation de pièces diverses, de réapprovisionnement de stockage et distribution de pièces d'équipement de la fabrication de telles pièces⁴.

L'atelier se modernise constamment avec de nouvelles installations qui répondent à l'évolution des techniques ferroviaires.



Peinture d'une automotrice "Break" dans l'atelier central de Malines (Réf. D3706)



Modernisation d'automotrices série 09 à l'atelier central de Malines (Réf. D3716)

⁴ Plus de 125 000 pièces détachées sont réparées par an. La gamme en est très variée, comportant des bogies, des moteurs de traction, des équipements de frein, de l'appareillage électronique, des composants électriques, des sanitaires, des pièces mécaniques ou encore, des équipements de garnissage en matière synthétique. Les «clients» de cette activité sont les chaînes d'assemblage de l'atelier mais aussi les autres ateliers de la SNCB et même des entreprises extérieures à la Société.

Travaux spéciaux

L'important équipement industriel dont dispose l'Atelier Central permet, pendant les périodes de programmes de reprise réduits, d'employer le personnel disponible pour construire des équipements ferroviaires modernes. Ainsi, pendant la période de remplacement de la traction à vapeur par la traction électrique et diesel, les séries suivantes y ont été construites: environ 1200 conteneurs, 170 wagons métalliques, 32 motrices électriques doubles, 7 motrices diesel en trois parties, 8 motrices à double poste, 150 wagons marchandises, plusieurs voitures spéciales (voitures d'essai, voitures sanitaires, voitures d'exposition, voitures de bar - dancing, voiture de cinéma,...).

Le réseau de l'AC Malines

L'atelier central dispose d'un important complexe ferroviaire interne. Environ 7 km de voies d'atelier et plus de 15 km de voies d'accès, dont un tronçon électrifié de 2,6 km permet d'amener le matériel électrique aux ateliers par ses propres moyens et d'effectuer les essais à vitesse limitée sur un tronçon rectiligne de plusieurs centaines de mètres de long.

Les apprentis et les maquettes

La création de maquettes permettait aux apprentis de se familiariser avec le fonctionnement du matériel roulant. Cela nécessitait de nombreuses heures de patience et une grande précision.



"Le Belge" et "Pays de Waes", à Malines (Q0034)

Déjà, en 1885, à l'occasion du cinquantième anniversaire des chemins de fer en Belgique, les apprentis de l'Arsenal vont réaliser la réplique à l'échelle 1/1 de la locomotive *Le Belge*. Elle sera détruite lors de la Première Guerre mondiale. Suite à la Seconde Guerre mondiale, c'est encore l'Arsenal qui, sur base de morceaux épars de répliques va reconstituer la locomotive *Le Belge* exposée dans le Book Shop à Train World.

D'autres maquettes d'apprentis sont exposées à Train World en provenance de l'ancien musée des chemins de fer situé à la gare du Nord.

L'AC Malines et son environnement

L'Arsenal a favorisé également l'éclosion de nombreuses entreprises annexes qui se sont spécialisées dans la fabrication du matériel ferroviaire, des pièces de rechange,... A mi-chemin entre Bruxelles et le port d'Anvers, l'Arsenal a favorisé l'essor de l'industrie locale. Des usines comme Ragheno ou l'Atelier

de Construction de Malines (ACOMAL) vont s'installer à proximité de l'Arsenal et produire du matériel roulant pour chemins de fer et tramways.

Un bon nombre de ces entreprises seront également raccordées au rail.

Catherine Walravens

Juin 2022

Bibliographie succincte

- Articles :** DE WULF, M. Comment naquit et se développa l'atelier des réparations électriques de l'A.C. Malines. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-12-1961, K24124
- GILLIEAUX L. AC Malines. Le grand spécialiste des voitures et automotrices. *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-09-1997, p.8-13, K19071
- GILLIEAUX L. CW Mechelen. Specialist onderhoud (motor)rijtuig. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1997, p.8-13, K19071
- JACOBS, P. L'encombrante colonne milliaire. *En Lignes*, 01-09-1999, p.49-50, K30840
- LENFANT, H. De wederopbouw van de Centrale Werkplaats te Mechelen. *Treinen*, Vol. 6, n° 2, 01-06-1951, p.27-37, K705528
- LENFANT, H. La reconstruction de l'Atelier Central de Malines. *Trains (Fr)*, Vol. 6, n° 2, 01-06-1951, p.27-37, K37327
- Malines en avant ! *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 15-04-1940, p.42-45, K9162
- Malines, *Informations SNCB*, n° 4 (1967), p. 5-7, K709879
- Mechelen vooruit !. *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 15-04-1940, K9161
- Mechelen. *Spoornieuws NMBS*, n° 4, 1967, K709878
- VAN HEESVELDE, P. Living apart together ? La ville de Malines et l'Arsenal – Atelier central des Chemins de fer de l'État (1836-1914), *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 28-29, 2003, p.420-437, K700162
- VERBEEEMEN A. Réorganisation des services des Ateliers centraux de Malines (Société Nationale des Chemins de fer Belges) (1), Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer ; Vol. XVI ; N° (01 05 1934), p.431-469, K701304
- Livres :** *De centrale werkplaats Mechelen nodigt u uit*. Brussel : SNCB, 1980, 21 p., ill. A00143
- Spoorwerk. Centrale Werkplaats Mechelen*. Brussel : SNCB, 1991, 24 p., A20
- TEUGELS ; ROUSSEL *Notice sur les installations du chemin de fer de l'Etat à Malines*. Bruxelles : Impr. Adolphe Mertens, 1885. - 59 p. B00814

Sites internet :

<https://inventaris.onroerenderfgoed.be/erfgoedobjecten/1477>

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

Catalogue Bibliothèque : Atelier de Malines

Collection musée : Atelier de Mechelen