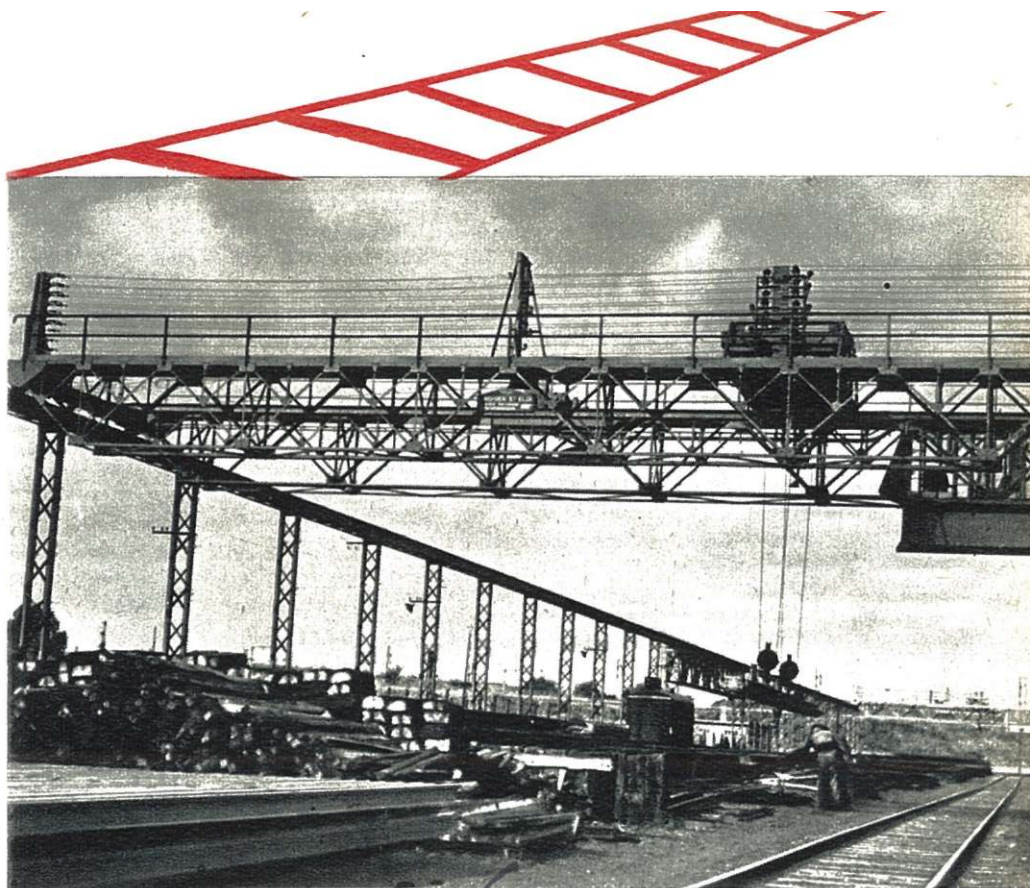


NOUS sommes des milliers à servir la clientèle du rail. Mais nous ne sommes pas tous sur le plateau. Un grand nombre d'entre nous œuvrent dans les coulisses ; ignorés des clients et souvent mal connus des autres membres de notre grande famille ferroviaire, ils méritent, eux aussi, que leur mission soit mise en lumière.

C'est pourquoi nous sommes heureux aujourd'hui de suivre M. J. Van Wouwe, inspecteur technique principal adjoint, qui nous invite à Haren, pour nous montrer les services que rendent nos collègues du Dépôt central de la Voie.



Pont roulant de 5 tonnes du parc à rails.

LE DEPOT CENTRAL DE LA VOIE

Les amateurs de beaux paysages seront déçus. Ils ne trouvent ici, dans la banlieue nord de Bruxelles, que des cheminées d'usines des bâtiments industriels rébarbatifs, des mauvais pavés et l'odeur persistante du vernis en fabrication. Mais le cheminot se console vite en constatant que, de tous côtés, son chemin de fer manifeste sa présence et son activité.

Enfin, un dernier pont traverse un haut remblai ; il ferait penser à l'entrée d'un fort napoléonien s'il n'était précédé du tapis vert d'une plaine de jeu. Au-dessus de la voûte, une grande plaque indicatrice, portant la mention « Dépôt central », rassure le visiteur que le dédale des rues aurait inquiété. Le but est proche.

Changement brusque de décor. On se trouve sur le « Pré aux Oies », dans le calme de la campagne, et on respire plus librement. Au loin, on devine le village de Haren, et, dans la brume légère se profile un clocher d'église.

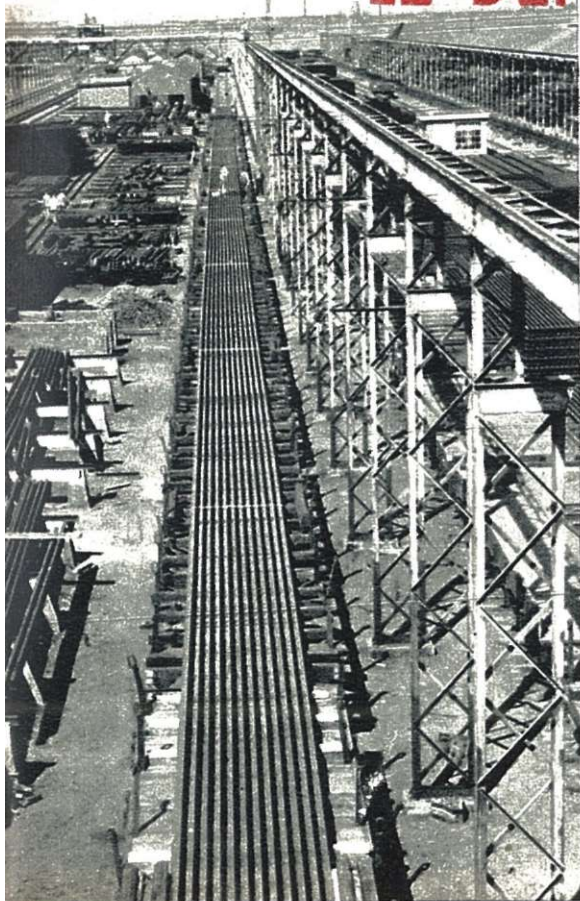
Et voici l'entrée du dépôt : des arbres, des pelouses, des fleurs qui font l'objet de soins jaloux.

Mais, avant de faire voir les quatre cents cheminots qui travaillent dans les installations, sans doute est-ce le moment de donner un aperçu d'ordre général sur le rôle et l'importance du service.

Rôle et importance

Le Dépôt central de la Voie s'étend sur une superficie de 35 hectares ; 25 kilomètres de voies desservent les différents parcs de matériaux. Le service fonctionne comme magasin et comme atelier pour les besoins des travaux de superstructure qui s'exécutent sur le réseau.

Ateliers du rail — Un chargement de rails de 243 mètres prêt au départ.





Chantier du rail — Meulage des extrémités des rails avant le soudage.

En somme, on peut le comparer à l'entrepôt d'une grande entreprise, entrepôt qui, avec un stock permanent d'une valeur de 135 millions de francs, alimente des chantiers nombreux et importants, où sont occupés une dizaine de milliers de travailleurs.

Le mouvement des wagons à l'entrée et à la sortie est de l'ordre de quarante mille unités par an, ce qui entraîne tous les mouvements d'une gare de formation (réception des trains, débranchements et manœuvres diverses), que le personnel intéressé effectue à l'aide de locomotives, de tracteurs et de grues-locomotives.

Les pionniers

L'idée de créer un dépôt central au service de la Voie date d'avant 1914. Mais c'est en 1926

que la S.N.C.B. entreprit de réaliser le programme envisagé. Pour commencer, il fallut que des cheminots, véritables pionniers, remblaient le « Pré aux Oies » avec 300.000 mètres cubes de terres, placent des kilomètres de drains, aménagent la plate-forme et posent les voies. Des collègues les suivaient pour occuper le terrain progressivement.

L'activité atteignit son plein essor en 1930. A partir de cette année, les dirigeants perfectionnèrent les installations en faisant construire des bâtiments et en achetant des machines-outils et des ponts roulants.

Cette rétrospective, malheureusement trop courte, ne peut pas faire apprécier à sa juste valeur les efforts de tous ceux qui, pendant cette période difficile, ont préparé le succès de l'entreprise.

Le chantier de montage

L'emplacement de ce chantier est vaste ; il comprend un hangar de 180 mètres de long, équipé d'un pont roulant de trois tonnes, et un parc à ciel ouvert, tout aussi étendu.

Aux points de vue technique et financier, il est avantageux de monter complètement les bifurcations et les autres appareils de voie avant leur mise en œuvre sur le réseau. C'est ici que des groupes de cheminots stylés exécutent ce montage préalable, en effectuant les tâches déterminées d'un programme bien établi. Ils le font avec l'aide de diverses machines électromécaniques et d'engins de manutention, qui favorisent le bon travail et diminuent la fatigue.

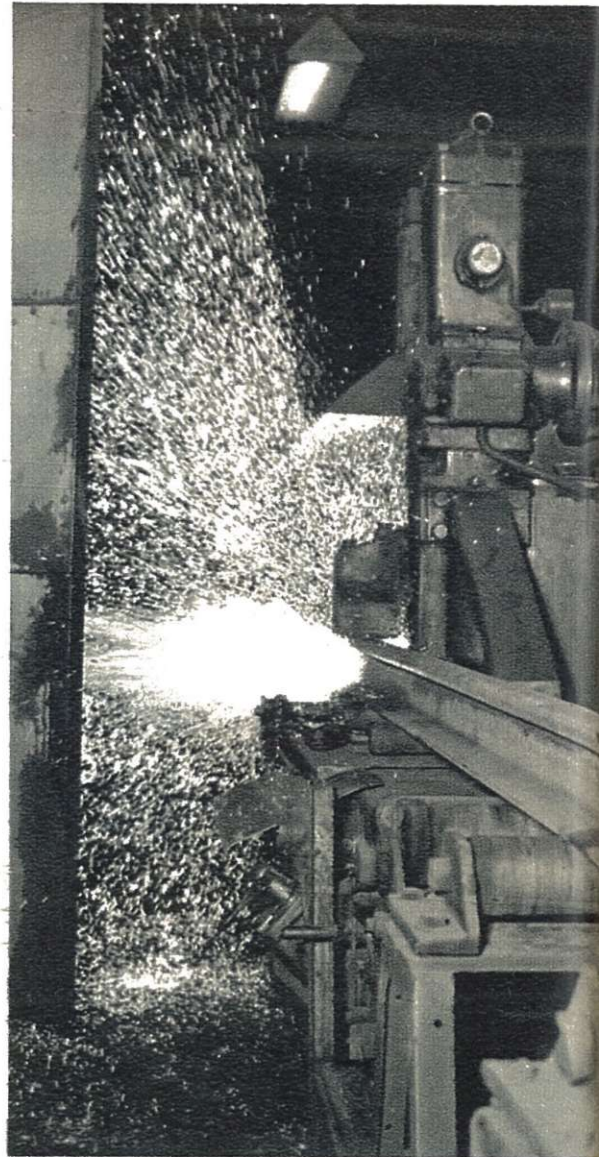
Lorsque les uns ont terminé puis contrôlé le montage et que les autres ont repéré tous les éléments de l'appareil, celui-ci est expédié à pied d'œuvre, en pièces détachées. Et les collègues qui travaillent en pleine voie peuvent facilement le reconstituer sur place à l'aide du schéma de pose.

Les hommes du montage atteignent une production de 1.000 appareils simples par an ; le prix de revient de leur travail n'excède pas 2 % de la valeur du matériel (70 millions de francs par an).

Les ateliers du rail

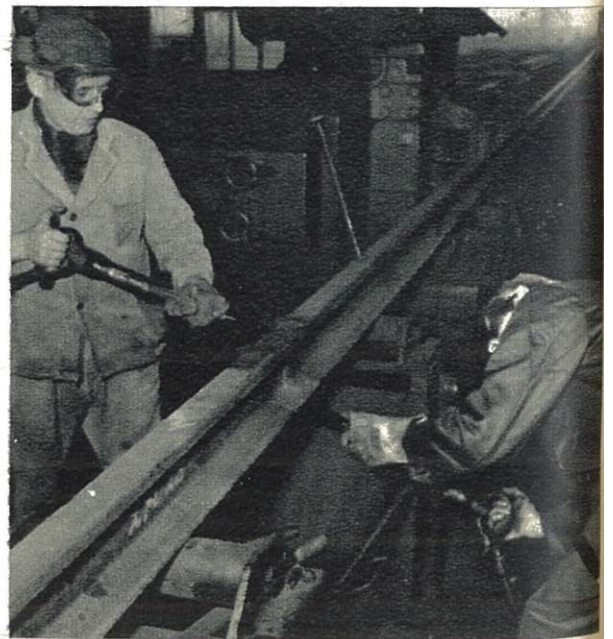
Dans ce secteur, on est frappé, dès l'abord, par l'importance des moyens de manutention. Cinq ponts roulants, d'une capacité de cinq tonnes chacun, balayent trois longues travées, où sont concentrés les rails neufs et de remploi.

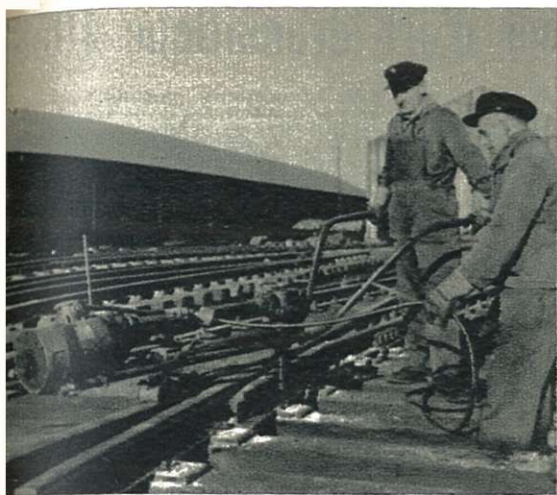
Dans la travée médiane sont localisés les ateliers pour l'usage ; celui-ci comprend une ou plusieurs opérations, d'après le genre de matériel à traiter.



Soudage de rails à l'électricité.

Mise sous profil des points soudés au burin pneumatique.





Chantier de montage — Machines à tirefonner.

Nous citerons :

- L'atelier de chanfreinage, où, sur un banc de 20 mètres de longueur, on procède par rabotage à la mise sous profil du champignon des rails écrasés par le roulement des trains ;
- Trois ateliers où des machines modernes, combinées pour le sciage et le forage simultanés, permettent la mise à longueur des rails, l'enlèvement des extrémités usées et le perçage de nouveaux trous pour l'éclissage.

Mais le plus spectaculaire est sans doute celui où de puissantes machines électriques soudent des rails bout à bout par « étincelage et refoulement », système de soudage entièrement automatique, qui n'exige pas de métal d'apport. Une fois les rails alignés entre les mâchoires de la machine, une simple pression déclenche l'opération ; pendant trois minutes, elle se poursuivra par phases successives : réchauffage, étincelage et forgeage final. Celui-ci donne lieu à un véritable feu d'artifice, dû à l'expulsion des oxydes.

C'est au burin pneumatique que l'ouvrier burineur parachève la soudure, en prouvant ses qualités et son tour de main.

Des rouleaux transporteurs motorisés amènent et sortent les rails, tandis que leur mise en position sur les débarcadères du matériel usiné s'effectue au moyen de griffes ; celles-ci sont actionnées par des câbles sur tambours, mus à l'électricité.

Le travail se poursuit à une cadence bien harmonisée : cinq soudures à l'heure et par machine. Le rendement est de l'ordre de 300 kilomètres de voie par an.

LE RAIL

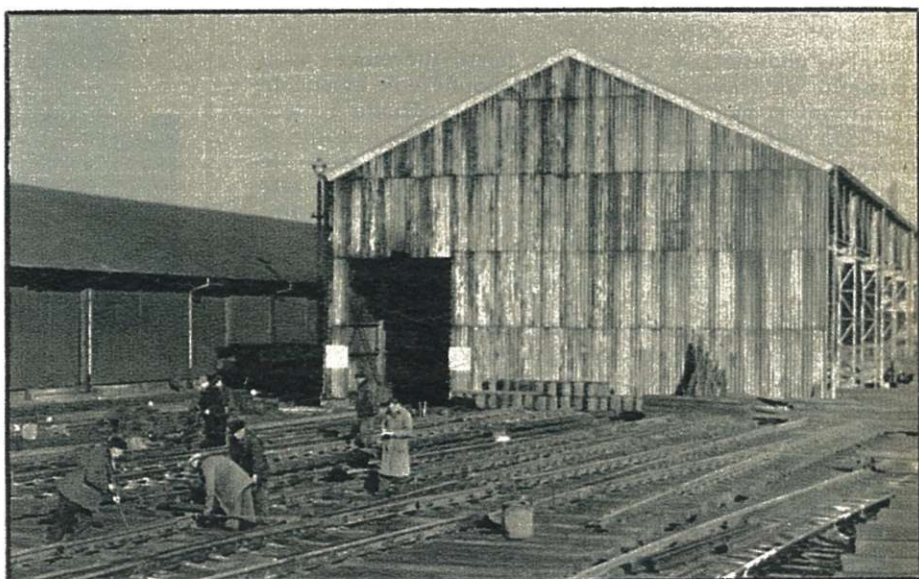
Il est possible d'obtenir des barres longues de 243 mètres ; grâce aux moyens de manutention actuels, elles sont chargées sur une rame de douze wagons plats, qui les achemine vers le lieu d'utilisation.

Le chantier des traverses

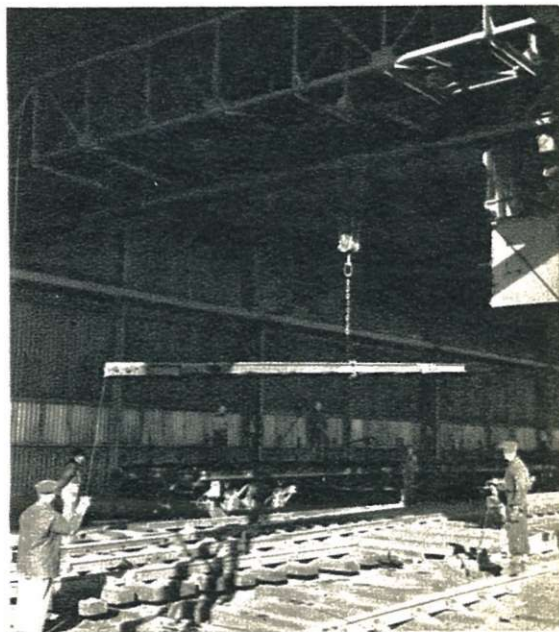
L'aspect de ce chantier est bien différent. D'énormes tas de traverses, mises en piles mortes, attendent d'être prises en main. Qu'on ne s'étonne pas de l'étendue du terrain qui leur est réservé : plus de 400.000 traverses passent chaque année par ce secteur.

C'est ici, en effet, que des équipes de cheminots réparent les bois usagés provenant des travaux de renouvellement. Les uns trient les traverses, puis d'autres leur font subir un premier traitement, celui du boulonnage, qui réduira les fentes. Ainsi consolidées, elles passent à l'entailleuse-perceuse, qui créera une assise fraîche pour le rail et de nouveaux orifices pour les attaches.

Il va de soi que des collègues ont eu soin, au préalable, d'obturer les trous au moyen de chevilles en bois.



Un coin du chantier de montage des appareils de voie.



Un autre coin du chantier de montage des appareils de voie — Manutention au pont roulant de 3 tonnes.



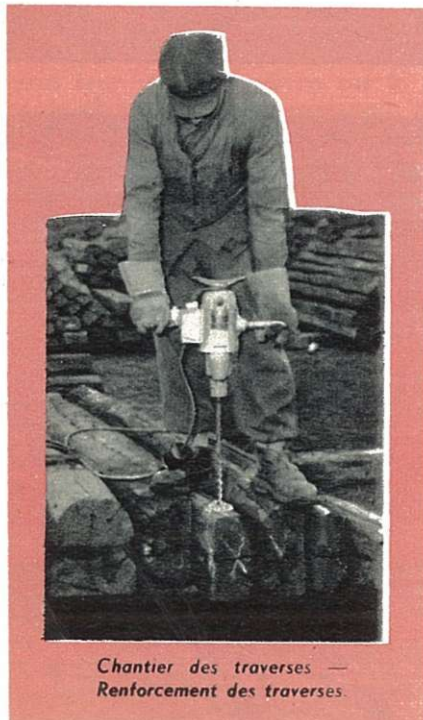
Chantier des traverses — Remaniage des traverses à l'entailleuse-perceuse

Sur ce chantier, le travail est particulièrement assujettissant : la traverse est un objet pondéreux et encombrant, dont la manutention première est difficile à mécaniser. On fait cependant le plus large usage possible de rouleaux transporteurs. Comme le chantier est vaste, les entailleuses-perceuses peuvent se déplacer, et c'est elles qui vont au tas ! Ainsi parvient-on à réduire les transports en long au strict nécessaire.

*
**

Tels sont, dans les grandes lignes, les services rendus par les travailleurs du Dépôt central de la Voie, ces cheminots qui, dans l'ombre, apportent à l'exécution de leur tâche quotidienne la même ardeur, le même dévouement et la même conscience que leurs collègues plus en vue.

J. VAN WOUWE.



Chantier des traverses —
Renforcement des traverses.