

Un mot sur l'ensemble

Cet ensemble ferroviaire, dont l'origine remonte à 1881, fut d'abord utilisé pour la réparation des locomotives et des wagons. Depuis la réorganisation des ateliers, en 1928, Gentbrugge s'est spécialisé dans la réparation des wagons, et la chaîne instaurée pour ce travail date de 1930.

Mais l'A.C. construit aussi des wagons, notamment des véhicules pour transporter du ciment et du sucre, des wagons-trémies, des véhicules ouverts à deux ponts pour charger des automobiles et pour les « auto-couchette-express ».

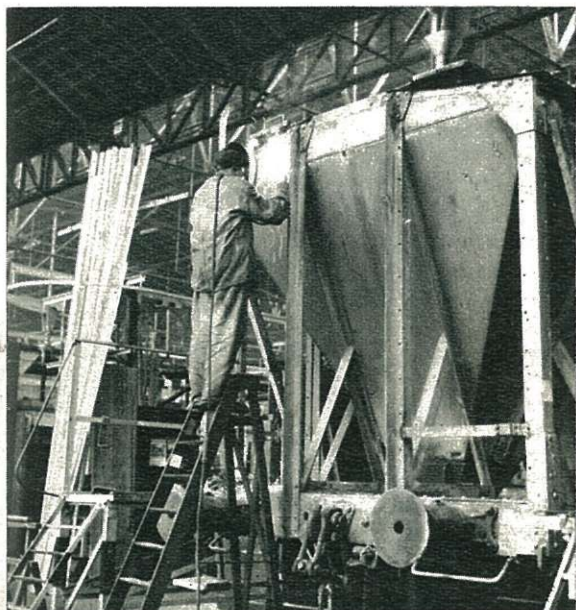
De plus, de nombreuses activités se sont développées en annexe, de sorte que les services rendus par l'A.C. Gentbrugge sont fort variés, comme on va le voir.

L'ensemble occupe une superficie de 12 hectares, dont un tiers est bâti (1).

LA REPARATION DES WAGONS

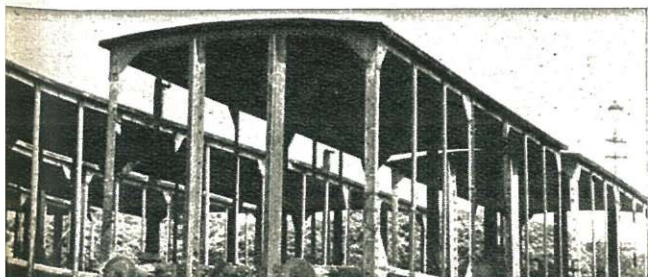
La réparation des wagons est répartie, à peu près à parts égales, entre les A.C. Cuesmes et Gentbrugge. Alors que l'un répare principalement les tombereaux en tôle, l'autre traite les wagons fermés, les wagons plats, les fourgons, les tombereaux en bois, les wagons de service et les wagons spéciaux.

(1) Notre article se limitera à l'A.C. Gentbrugge proprement dit. Mais notons qu'au point de vue administratif, à cet ensemble s'ajoutent encore le garage régional (avec ses postes d'entretien de Bruges, d'Ostende, d'Alost et de Saint-Nicolas) et l'atelier des wagons de Merelbeke, chargé de l'entretien ordinaire des wagons. L'effectif total comprend environ 1.200 ouvriers, 25 agents de maîtrise et une cinquantaine d'employés et de fonctionnaires.

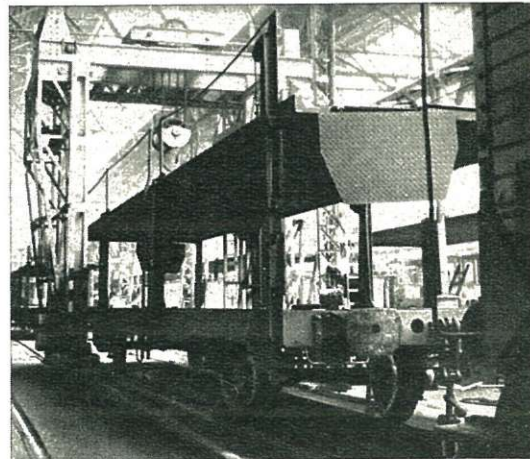


Le pignon d'un wagon pour le transport de ciment et de sucre dans la chaîne de montage.

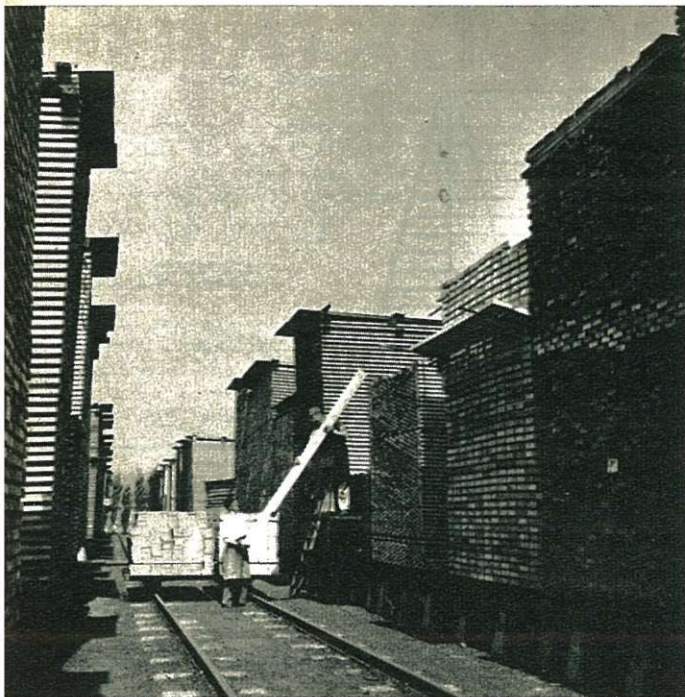
A côté d'une fraîche petite gare, celle de Gentbrugge-Sud, se cache, presque introuvable pour ceux qui n'en savent rien, l'entrée principale de l'atelier central; on la découvre juste au-delà du pont de béton, gris et lourd, sur lequel court la grand-route Bruxelles-Gand. Dès l'abord, les pelouses, les fleurs et les plantes du jardin attirent les regards sur leurs bandes vertes, jaunes et rouges, qui se déroulent, joyeuses, entre les bâtiments massifs. Alliez-vous oublier qu'on se trouve ici dans une région de floriculture ?



Des wagons « désahillés » attendent leur reconstruction.



Un wagon à étage pour les « auto-couchette-express » dans la chaîne de construction.



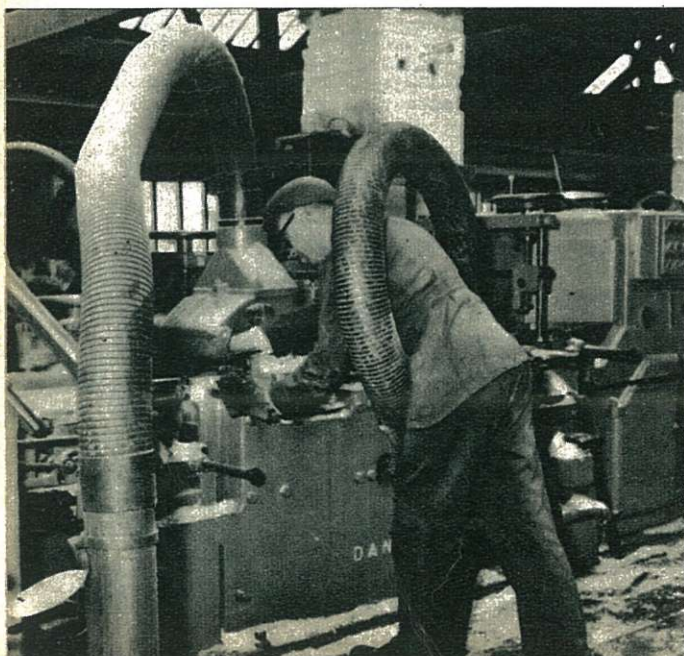
Tas de bois.

Vous savez qu'on distingue la *grande réparation*, qui a lieu tous les 12 ou 18 ans, d'après le type du wagon, et la *moyenne réparation* ou la *remise en état*, dont la périodicité est fixée à six ans. La *grande réparation* concerne le wagon entier (châssis et caisse) ; la *remise en état* vise principalement la superstructure. Dans les deux cas, il faut veiller au dérouillage, la rouille étant l'ennemi le plus important.

Le démontage

Les grandes réparations et les remises en état sont toujours précédées d'un démontage, complet ou partiel, du wagon ; il se fait dans une section équipée d'une chaîne, qu'on appelle « de déshabillage ».

Des souliers, des gants et des lunettes de sécurité s'imposent pour le travail à la puissante machine à quatre faces dans la menuiserie.



Les chaînes de montage

Pour la reconstruction des wagons, du fait de la grande diversité des types, on a prévu différentes chaînes de montage : pour les wagons fermés et les tombereaux, pour les wagons plats à deux essieux, pour les wagons plats sur bogies, pour les wagons spéciaux, pour la construction de wagons nouveaux...

Au cours de la reconstruction, on utilise tantôt de nouvelles pièces, tantôt des pièces réparées. Les nouvelles pièces sont fabriquées, au préalable, dans des sections de fabrication, d'après un programme déterminé, tandis que les pièces qui peuvent encore servir sont réparées, soit dans l'une ou l'autre section de fabrication, soit dans une chaîne secondaire.

Le levage

Une fois le wagon reconstruit, avec ses appareils de choc et de traction, on se préoccupe des organes de roulement et de suspension. C'est aussi une phase importante de la réparation : les risques de déraillement et d'échauffement (boîtes chauffantes) en dépendent.

Pour ce travail, qui concerne les roues, les boîtes à huile, les ressorts et leurs accessoires, le wagon parcourt la chaîne dite de levage. On lève, en effet, le wagon pour retirer les organes de roulement et de suspension ; ceux-ci sont vérifiés, réparés, remis en état ou remplacés.



Les fours à sécher.

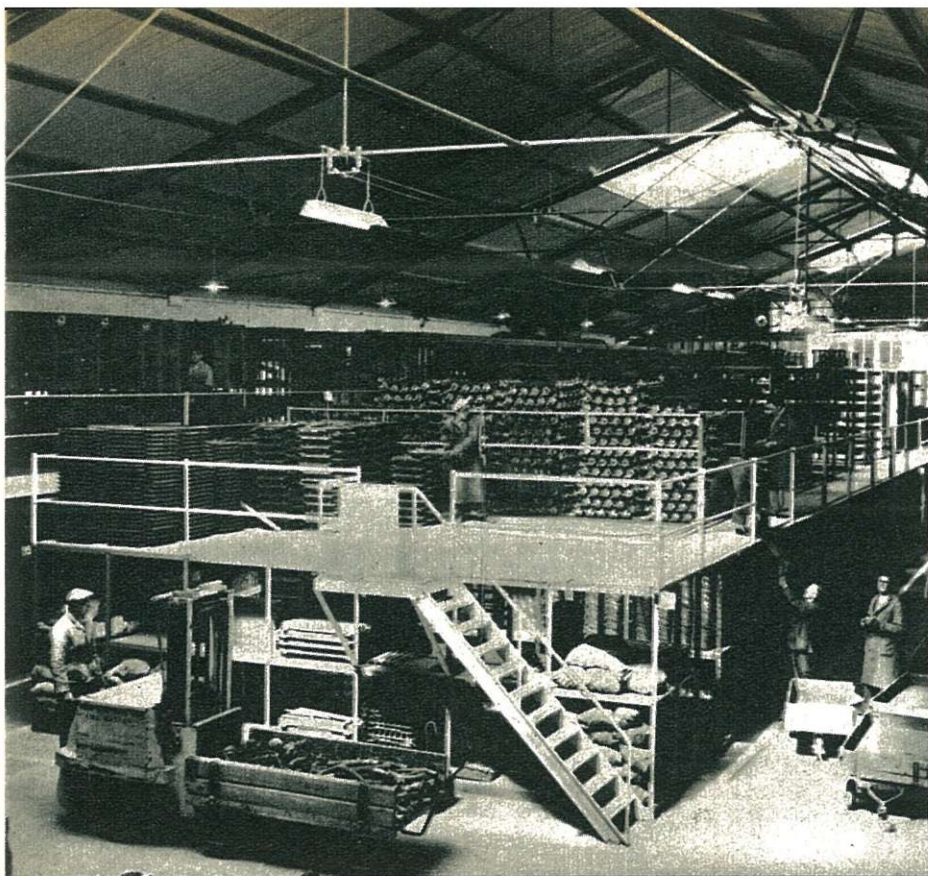
L'achèvement

Une fois cette chaîne passée, le wagon est complètement réparé, et l'on s'occupe de son achèvement et de sa parure.

On le peint d'abord, au pistolet : la caisse, en couleur rougeâtre ; le châssis ainsi que les organes de roulement et de suspension, en noir. Après la peinture, les différentes marques et inscriptions sont apposées au moyen du poncif et du pistolet. Ces travaux se font, eux aussi, sur une chaîne.

Ensuite, on règle l'installation de freinage dans toutes ses parties, encore une fois sur une chaîne, que l'on a baptisée la « chaîne de la fosse de pression », parce que l'installation de freinage du wagon, amené au-dessus d'une fosse de visite et de travail, est examinée et réglée sous pression.

Après la « fosse de pression », le wagon est complètement achevé. Les visiteurs d'atelier l'examinent à fond et, lorsqu'ils auront fait corriger, s'il y a lieu, la plus petite imperfection, le véhicule sera mis à la disposition de l'exploitation, pour reprendre ses voyages à travers la Belgique et la plupart des pays européens... Quand il reviendra à Gentbrugge, pour la réparation suivante, parmi les mains qui le reprendront,



Un coin du magasin des pièces de rechange pour wagons.

à côté de quelques anciennes, qui auront vieilli, il y en aura beaucoup de jeunes, celles de la relève...

AUTRES ACTIVITES

L'A.C. Gentbrugge a encore d'autres activités, notamment : le travail du bois, la fourniture de l'outillage et des huiles, l'emmagasinage, la réparation et la distribution des blocs d'arrêt, des ustensiles d'arrimage, des fûts, des scies circulaires et à ruban, la fabrication et la réparation des meubles, le stockage de « perfect-packing » pour boîtes à huile et sa régénération...

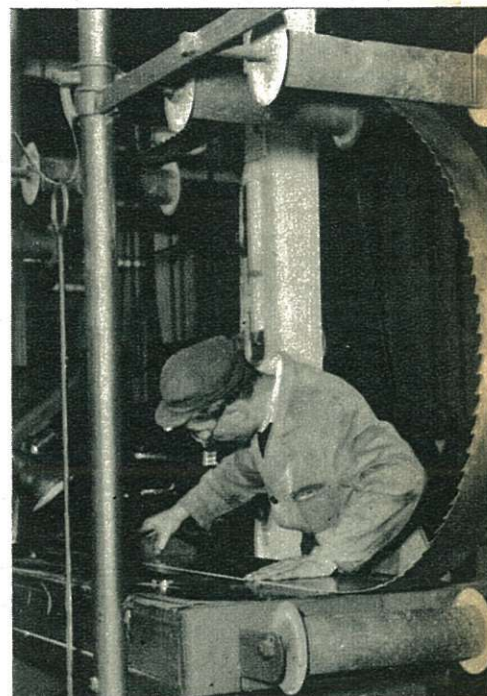
Le travail du bois

L'A.C. de Gentbrugge reçoit, travaille et fournit, pour tout le réseau, tout le bois nécessaire aux wagons et aux vieilles voitures. Sur une année, des milliers de mètres cubes de bois sont manipulés et travaillés. Les planches sont superposées, d'après leurs dimensions, sur de hauts tas. Dans le faisceau de garage, dit le « Congo », sur les terrains vagues de la gare de formation de Gand-Maritime,

dans les dépendances de la gare de Mouscron, s'étendent des milliers de mètres cubes de bois, mis en tas avec l'écart requis par la prévention contre le danger d'incendie, en sorte que le vent y circule librement, ce qui fait sécher les planches d'une façon régulière et naturelle.

En cas de besoin, six fours peuvent sécher environ 30 m³ de bois chacun, en deux ou trois semaines, de façon artificielle, jusqu'au degré d'humidité souhaitable. Ces fours servent aussi à débarasser de leur sève et de leur tannin les planches en chêne destinées au plancher de certains types de wagons. Cette épuration facilite le séchage naturel, empêche la déformation du bois et en favorise la conservation.

Le travail mécanique du bois exige plusieurs machines solides, dont la plupart à grand nombre de tours (scies à débiter, machines qui éliminent les nœuds et les remplacent par du bois sain, machines à dédoubler, puissantes machines à quatre faces qui, d'après l'essence du bois, travaillent, avec une vitesse de 15 à



Le planage des scies à ruban exige de la précision et de la patience.

30 mètres à la minute, les planches en même temps sur leurs quatre faces, touppies, raboteuses, scies circulaires et à ruban, machines à mortaiser, machines à cheviller...).

Les magasins

Le service administratif des approvisionnements, qui gère les magasins, ainsi que



Une vue du réfectoire de l'A.C.

les différentes sections de fabrication (la tournerie, la forge, la section des soudeurs, la menuiserie et la section de fabrication), fait face, sans cesse, à une tâche difficile. Par ses soins, les magasins sont approvisionnés en matières premières et en pièces ouvrées, de façon que le travail puisse suivre son cours régulièrement, sans faille, aussi bien dans l'atelier central que dans les services extérieurs. Pour ceux-ci, on a même organisé un « service express », grâce auquel les pièces demandées par téléphone sont expédiées par le premier train de voyageurs et arrivent à destination au plus tard dans les vingt-quatre heures.

Cependant, il ne suffit pas d'empiler les matières premières et les pièces à l'aveuglette. Les approvisionnements, ce capital mort, sont limités au minimum, grâce au contrôle ininterrompu des stocks et des besoins.

Autres services

Outre le bureau des approvisionnements et les magasins, qui, ensemble, constituent un des pivots de l'organisation générale, plusieurs services jouent aussi un rôle important :

- Le bureau de dessin, avec ses dix dessinateurs chargés d'études et de projets divers à fournir en temps opportun ;
- Les bureaux de fabrication et de planning ;
- Le bureau de codification, qui donne à chaque pièce sa dénomination et son numéro ;
- Les autres services administratifs (comptabilité, matériel et personnel).

Floralies...

Mais ce n'est pas tout. Comme dans la chanson, on pourrait dire que l'A.C. Gentbrugge met une fleur à son chapeau. En effet, trois serres abritent des fleurs aux couleurs vives, et des plantes luxuriantes qui s'en iront mettre un peu de poésie dans pas mal de bureaux sévères et dans les salles où se déroulent des cérémonies académiques.

G. VERPLANKEN.



Luxe de fleurs et de plantes dans une des serres.



Généralités sur la production

Dans notre premier article, nous avons fait allusion au fait que les hommes travaillent pour gagner leur vie. Mais pourquoi faut-il travailler pour gagner sa vie ? Tout simplement parce que la nature ne nous fournit pas gratuitement les biens dont nous avons besoin. Seul, l'air que nous respirons est gratuit ; tous les autres biens, pour être utilisables, doivent être adaptés, transformés ou produits.

Comme les ressources sont limitées et que les besoins des hommes font preuve d'une grande élasticité, il est indispensable que les différents facteurs de la production soient utilisés au niveau de productivité le plus élevé.

Grâce aux progrès de la technique, la productivité s'est accrue dans des proportions considérables au cours des 150 dernières années. Cette évolution n'est d'ailleurs pas terminée, et tout semble indiquer qu'elle va s'accélérer dans les prochaines années par les progrès de l'automatisation et par la mise en œuvre de nouvelles sources d'énergie (énergie nucléaire).

Les systèmes économiques

L'évolution de la technique a entraîné, au cours des temps, des modifications profondes de l'organisation économique. L'atelier de l'artisan a cédé la place, pour certaines productions, à de grandes exploitations industrielles. Cependant, à un même degré de développement technique peuvent correspondre des systèmes économiques aussi différents que ceux des Etats-Unis et de l'U.R.S.S.

Dans le cas de ces deux pays, cette différence fondamentale tient au régime économique, c'est-à-dire aux diverses dispositions juridiques réglant les rapports des hommes avec les biens (problème de la propriété) et les rapports des hommes entre eux (problème de la liberté économique).

Dans un système économique fondé sur la propriété privée (comme le système capitaliste, par exemple), la majorité des biens de consommation et de production appartiennent à des particuliers. L'initiative de la production incombe aux particuliers, agissant sous le stimulant de leur intérêt personnel. Dans ce système, le critère de la satisfaction des besoins sera leur solvabilité (seront satisfaits les besoins pour lesquels on peut payer) et pas nécessairement leur degré d'urgence.

Par contre, dans un système basé sur la propriété collective, les particuliers ne sont pas autorisés à détenir des biens de production. Ces derniers sont centralisés entre les mains de l'Etat ou de certaines collectivités. L'autorité chargée de la direction économique procure aux exploitations les ressources qui leur sont nécessaires et leur assigne une tâche pour réaliser des objectifs généraux définis dans un plan. Ici, le critère de satisfaction des besoins est l'ordre de préférence établi par l'autorité responsable.

Le facteur humain

Il y a un rapport entre la prospérité économique et la situation démographique d'un pays déterminé. Il ne suffit pas qu'un pays possède d'abondantes ressources naturelles. Il faut encore qu'il les exploite. Or, pour exploiter ces richesses, il faut une population et des capitaux.

On conçoit qu'il n'est pas facile de déterminer quel est l'optimum de la population pour un pays ayant des ressources et un niveau technique déterminés. Cependant, quand cet