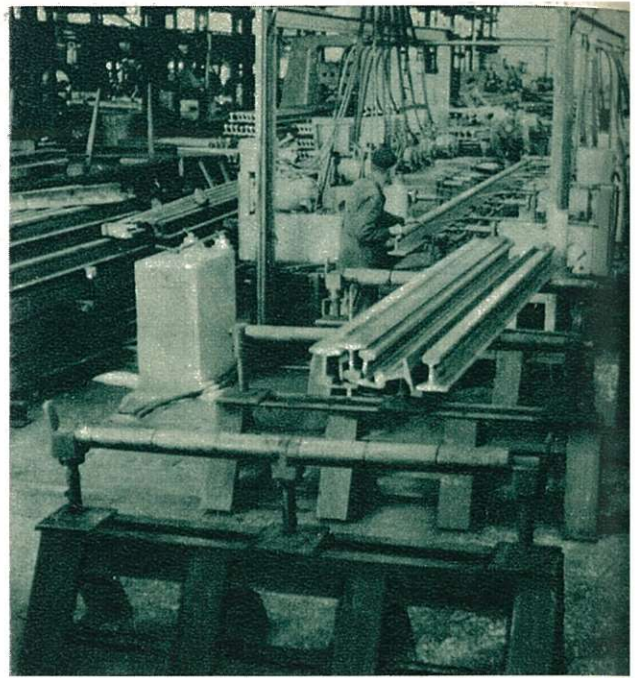


LE SCIAGE DES RAILS.



LE FORAGE.

L'ATELIER de BASCOUP



VUE D'ENSEMBLE DES RABOTEUSES.

Un peu d'histoire

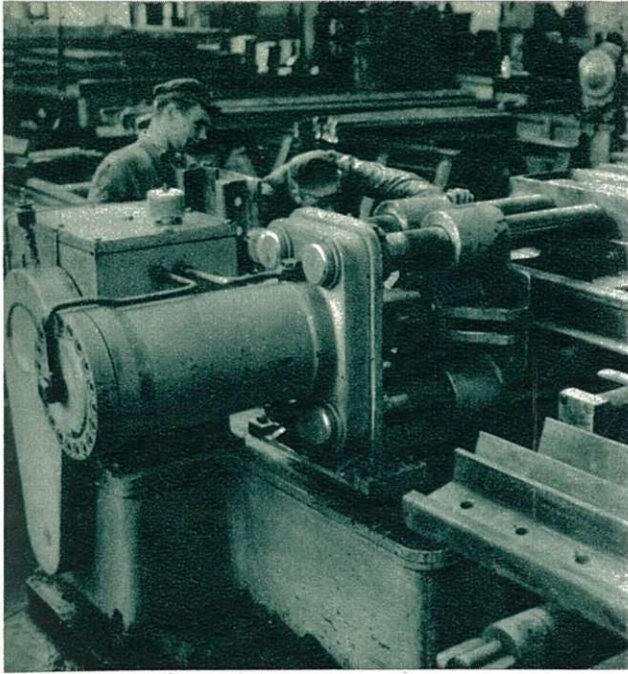
Avant la guerre 1914-1918, la fabrication des accessoires nécessaires aux appareils de voie et à la voie courante était concentrée dans la région industrielle du Centre. En 1910, on décida d'établir un grand dépôt de ces matériaux à proximité des usines productrices, de façon à réduire les frais de transport. Pourquoi choisit-on Bascoup ? Pour deux raisons : on pouvait acheter là-bas de vastes terrains à des prix favorables, et la gare charbonnière toute proche disposait de nombreuses voies de manœuvre et de garage.

Le dépôt commença de fonctionner en 1912. Pendant la guerre, les Allemands y occupèrent des prisonniers russes, d'où le surnom

de « camp des Russes » qui lui resta longtemps. Après l'armistice, une cinquantaine d'agents ranimèrent son activité antérieure.

En 1925, la Direction de nos chemins de fer décida de pratiquer, à titre d'essai, la récupération et le remaniage des pièces constitutives des appareils de voie et des accessoires de la voie courante. Cet essai fut entamé au dépôt de Bascoup, qui venait d'être désaffecté à la suite de la création du dépôt central de Schaerbeek. On espérait que, dans cette région industrielle, on pourrait recruter aisément une main-d'œuvre habile aux travaux du fer. C'est de cette époque que date l'appellation « atelier de remaniage de Bascoup ».

Les premiers résultats donnèrent satisfaction, et, en 1926, fut



LE PLIAGE.

ÇA et là, sur le réseau, on parle du « dépôt de Bascoup », de l'« atelier de remaniage de Bascoup » et même de l'« atelier central de Bascoup ». Quel est donc ce service et pourquoi son nom n'est-il pas encore fixé par l'usage général? D'ailleurs, où niche Bascoup?

A l'orée de la région industrielle du Centre, à mi-chemin de Charleroi et de La Louvière, bordé au nord et à l'ouest par de noirs terroirs, au sud et à l'est par de riantes campagnes (Mariemont est à deux pas), s'étend un vaste ensemble d'ateliers et de dépôts. Dix hectares sont occupés par 16.000 m² de bâtiments et par plusieurs parcs de matériaux ferreux, desservis par 9 km. de voie.

C'est là, dans un hameau de Chapelle-lez-Herlaimont, que travaillent 600 cheminots, aidés par une force motrice d'une puissance de 1.900 ch., actionnant 320 machines-outils de tous genres.



LE RABOTAGE.



LE MORTAISAGE.

édifié un atelier de 55 mètres de longueur sur 12 m. de largeur. On l'équipa d'un pont-roulant à manœuvre manuelle et de quelques machines-outils, achetées d'occasion. Bientôt, s'édifièrent, en annexes, quelques locaux aux parois constituées de vieilles billes et à la toiture en carton bitumé.

Les hommes qui assemblaient les appareils reconstitués travaillaient en plein air.

En 1927, un deuxième atelier fut annexé au premier, et on construisit un troisième pour les travaux de forge et le « rematriçage » des éclisses.

L'effectif du personnel, qui s'était élevé à 100 agents en 1926, atteignit bientôt 150 hommes.

En 1930, le Comité permanent du Conseil d'administration, saisi de projets d'agrandissement et de modernisation, vint examiner sur place le bien-fondé de ces demandes. Le résultat de cette visite se traduisit par l'achat de plusieurs machines-outils modernes et par la construction de nouveaux ateliers.

Bascoup continua de moderniser ses méthodes de travail et de les appliquer, le mieux possible, aux progrès obtenus dans les domaines de l'usinage et de la construction.

Au début de 1940, l'effectif atteignait 300 agents.

En 1953, poursuivant sa politique d'économies, le Conseil d'administration décida, au prix d'investissements nouveaux, de confier à l'atelier de Bascoup la fabrication des appareils de voie fournis



VUE EXTERIEURE DE L'ATELIER DE MONTAGE.

antérieurement par l'industrie privée. Cette mesure permettait non seulement d'obtenir des économies substantielles, mais aussi d'assouplir la fourniture des appareils de voie neufs, d'en écourter les délais et de réduire l'importance des stocks au dépôt central de Schaerbeek.

Les services rendus

A l'heure actuelle, ces aménagements sont virtuellement terminés, et l'atelier de Bascoup est à même de réaliser, dans des délais normaux, toutes les tâches qui lui sont imposées :

- Fabrication de tous les appareils de voie ;
- Réception, décomposition et triage de tous les appareils de voie retirés sur le réseau ;
- Réception, triage et remise en état des accessoires de voie courante, « rematriçage » des éclisses ;
- Réparation et transformation des ponts-à-peser des wagons ;
- Réparation et fabrication de barrières-roulantes, de jauges de chargement, de plaques tournantes pour wagons et de heurtoirs métalliques ;
- Réparation de tout l'outillage, tant mécanique que manuel, du service de la voie.

A tous ces travaux, il faut en ajouter une quantité d'autres, dont la minime importance, la diversité ou l'urgence ne permettent pas de recourir à l'industrie privée.

A titre documentaire, voici quelques chiffres de la production d'une année : appareils de voie élémentaires : 6.350 ; outillage mécanique : 5.500 engins ; outillage manuel : 25.000 outils ; ponts-à-peser : 30. La valeur annuelle de la production est de l'ordre de 200 millions de francs.

Ce bref exposé montre à suffisance que le petit dépôt de 1912 est devenu un atelier central important, grâce à la clairvoyance des dirigeants de la Société et aux efforts conjugués des nombreux agents de tous grades qui ont servi dans cette installation.

Usinage des rails et remise en état de l'outillage mécanique

Pénétrons d'abord dans l'atelier n° 1, qui fut le berceau de l'atelier central ; il est divisé en deux parties de 65 m. de longueur et de 12 m. 50 de largeur, chacune ; l'une est consacrée à l'usinage des rails, et l'autre à la remise en état de l'outillage mécanique utilisé par les services de la voie ainsi qu'au parachèvement des accessoires de voie.

Une foreuse à 14 broches, une presse, une fraiseuse et quatre puissantes raboteuses exécutent l'usinage des rails ; deux ponts-roulants assurent la manutention. Les rails entrés, sciés aux longueurs exactes, sortent complètement usinés.

La remise en état de l'outillage mécanique est confiée à des brigades d'hommes de métier spécialisés.

L'usinage des accessoires des appareils de voie est exécuté sur des machines diverses (tours, étaux-limeurs, mortaiseuses et fraiseuses) spécialement adaptées à ce genre de travail.

En annexe ont été installés un atelier d'outillage, pour la confection des outils spéciaux indispensables



LE MEME, A L'INTERIEUR.

aux usinages, et un atelier de traçage, où sont déterminés, par tracés en grandeur réelle, tous les éléments entrant dans la composition des appareils spéciaux qui sont commandés.

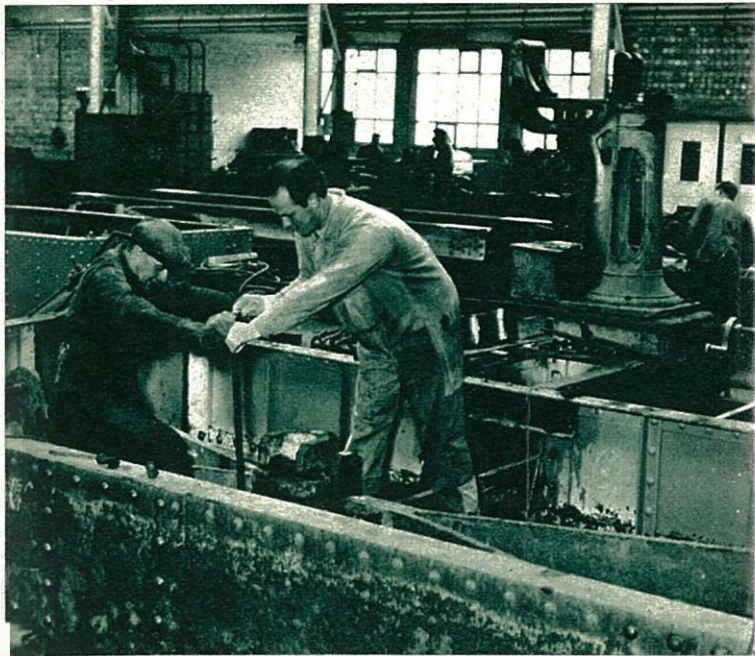
Fabrication des rails et des appareils de voie neufs

Dans le hangar n° 2 sont groupées les machines-outils acquises pour accroître la production des rails et des appareils de voie neufs.

Cet atelier de 115 m. de longueur et de 15 m. de largeur est équipé d'une foreuse à 14 broches, d'une fraiseuse, d'une presse, d'une mortaiseuse et de quatre raboteuses. Toutes ces machines ont été étudiées spécialement pour l'usinage des rails. Le processus appliqué dans le hangar n° 1 est suivi : entrée des rails, sciés au préalable, et sortie des pièces constitutives, complètement usinées. Ce hangar est aussi desservi par deux ponts-roulants.

L'atelier de montage

Toutes les pièces, après usinage, sont classées en magasin ; elles



REPARATION DES PONTS A PESER.

Elles sont reprises pour être assemblées dans un atelier construit récemment et mis en service au début de 1956.

Dans cet immense atelier (135 mètres de longueur sur 40 mètres de largeur), tous les appareils de voie nécessaires à notre réseau sont assemblés sur des chantiers placés à une hauteur judicieusement déterminée pour permettre à un personnel spécialisé de travailler aisément, sans fatigue anormale, au moyen de machines-outils portatives, les plus modernes, spécialement adaptées au travail exécuté.

Trois ponts-roulants effectuent toutes les manutentions du matériel.



MONTAGE
D'UN APPAREIL
DE VOIE.

L'atelier du « rematriçage » des éclisses

Les éclisses retirées des voies (après une dizaine d'années de service) sont rassemblées à Bascoup, pour être triées. Celles qui présentent des fissures ou des déformations trop prononcées sont mises à la mitraille ; les autres sont stockées pour être « rematriçées ». Ce sera autant d'unités qu'il ne faudra pas remplacer par des neuves, achetées dans le commerce.

Une déformation des éclisses à la température ambiante provoquerait des fissures. Il faut donc plastifier l'acier, en chauffant les éclisses à une température comprise entre 850° et 925° C. Cette opération se fait dans un four à gazogène, alimenté au coke métallurgique ; le four est équipé d'un pyromètre enregistreur.

Après que l'éclisse a été portée au rouge saumon, un forgeron l'enlève et la « rematrice » au moyen d'une presse de 400 t.

L'éclisse « rematricée » est ensuite trempée dans un bain d'eau et refroidie à la température ambiante.

A ce moment, l'acier est très dur, très résistant, assez cassant aussi. Pour pallier cet inconvénient, l'éclisse est de nouveau réchauffée au rouge foncé (environ 600 à 675° C.). A cette température, sous une presse de 50 t., un nouveau « rematriçage » élimine les légères déformations dues au trempage dans l'eau.

Enfin, les éclisses refroidies à l'air, après un meulage de correction, sont contrôlées et stockées, en attendant leur réutilisation.

* * *

L'atelier fabrique encore des heurtoirs métalliques et des barrières roulantes ; de plus, il remet en parfait état tout l'outillage manuel des ouvriers du service de la voie.

Vous êtes-vous rendu compte des multiples activités de cet important service ? Ne pensez-vous pas que nous pourrions vous donner rendez-vous, dans quelque temps, pour vous faire visiter à fond l'une ou l'autre section et vous documenter complètement sur différents usinages ? Vous saurez ainsi à quel point Bascoup s'attache à suivre de très près les progrès techniques dans l'intérêt du pays.

C. DELVIGNE.

(Photos Genot et Delise)

En 1955, le nombre d'accidents, par rapport à 1953, avait diminué de 45 % à l'Atelier V de Bascoup ; en 1956, cette diminution atteignit 56 %.

★

LE
« REMATRIÇAGE »

