

Ça et là flotte une brume légère dans l'air frais du matin. Du coin de l'œil, j'observe Charles. Il est heureux. Depuis longtemps j'avais promis de lui faire visiter l'atelier où son grand-père avait travaillé sa vie durant.

Aujourd'hui, le grand ruban d'asphalte défile sous nos pieds, nous roulons en direction de l'Atelier central de la Voie à Bascoup.

Soudain, Charles sort de son rêve et me dit :

« Quand grand-père est arrivé à Bascoup en 1912, l'atelier venait d'être créé et servait essentiellement de dépôt où les chemins de fer de l'Etat centralisaient les fournitures de matériel de voie fabriqué par les constructeurs de la région du Centre.

» Lorsqu'il revint de la guerre en 1918, il reprit ses activités au dépôt de Bascoup ou plutôt au « camp des Russes » comme on l'appelait à l'époque. En effet, les Allemands avaient transformé le dépôt en camp de travail pour des prisonniers russes et le nom lui était resté ».

Piqué par la curiosité, je lui demande alors s'il connaît l'origine de l'appellation un peu péjorative d'atelier de « remaniage » que l'atelier de Bascoup porta longtemps et que certains lui donnent encore aujourd'hui.

Charles réfléchit un instant et, tirant une bouffée de sa pipe, il me dit :

« En 1925, les chemins de fer découvriraient l'intérêt économique de la récupération du matériel de voie usagé. C'est tout naturellement que le dépôt de Bascoup, situé dans une région familiarisée avec les travaux du fer, fut choisi et transformé en atelier de reconditionnement du matériel de voie. Le dépôt porta bientôt le nom d'atelier de REMANIAGE.

« Rappelle-toi, lui dis-je, c'est vers cette époque que souffle sur les chemins de fer un vent violent de réorganisation et, qu'en 1926, on voit se constituer la Société nationale des Chemins de fer belges. Cette volonté de réorganisation se traduit alors par la centralisation et, par conséquent, la suppression d'une multitude de dépôts et le développement des quatre ateliers de la voie que nous connaissons actuellement : l'Atelier de la Voie à Bascoup ; le Dépôt central de la Voie à Schaerbeek ; l'atelier d'imprégnation des bois à Wondelgem et le chantier de bétonnage à Roulers. Mais déjà, le canal de Charleroi s'étire à notre droite. Le soleil joue à cache-cache avec une péniche en lançant de temps à autre un scintillement malicieux. Les terrils verts se découpent à l'horizon.

« Charles, lui dis-je, tu ne reconnaitras probablement pas l'atelier dont t'a parlé ton grand-père. Si les ter-

rilés ont changé de parure, l'atelier, lui, aussi, s'est transformé et se transforme encore ».

Charles sourit et, se tournant vers moi, le regard amusé, il me dit :

« Déjà en 1930 et en 1950 une modernisation avait été entreprise. Grand-père m'a raconté qu'à cette époque de grosses machines, que l'on appelait des raboteuses de rails, avaient été installées et que, dès lors, Bascoup allait devenir le seul fabricant d'appareils de voie pour la SNCB. Nous longeons maintenant la chaussée d'Anderlues et, dominant les toits de la cité ouvrière de Chapelle-lez-Herlaimont, le grand portique de la section régénération déplace sa masse imposante.

Le cœur de Charles se met à battre plus fort. Bientôt, nous franchissons les portes de l'Atelier. Un parking aménagé l'année dernière nous attend. Les nombreuses voitures témoignent de la présence des ouvriers qui travaillent à Bascoup en double et même en triple équipe.

Le travail ne manque pas à Bascoup pour les 400 cheminots qui assurent la fabrication des pièces constitutives des appareils de voie et de leurs accessoires, le montage des appareils de voie, la régénération du matériel de voie déposé, des fabrications et réparations diverses tels que joints

isolants collés, loges, crics, lorrys... Après avoir salué, comme il se doit, l'inspecteur technique principal dirigeant l'atelier central, nous être munis des casque et lunettes de sécurité, nous nous dirigeons vers l'objet de notre visite : l'atelier de régénération des accessoires de voie usagés.

Charles, le col relevé, les mains dans les poches, marche d'un bon pas car l'air est frais ce matin.

Nous approchons maintenant de la section « Régénération ».

Deux grands halls modernes desservis par deux portiques roulants et de vastes aires de stockage en béton témoignent d'un premier effort de modernisation.

Nous nous arrêtons un moment. Un tintement métallique à intervalles réguliers attire notre attention. Guidé par le bruit, Charles s'approche et, comme un enfant, s'émerveille en découvrant le carrousel de déchargement des selles rematricées. Les selles rematricées et peintes sortent de l'atelier emportées par des balancelles à deux étages ; elles sont ensuite basculées dans les wagons par trois moulinets de déchargement.

éclisses et les crapauds usagés.

Trois circuits de régénération se côtoient et se juxtaposent. Les importants moyens de manutention mis en œuvre tels que pont-roulant, bandes transporteuses rouleaux, balancelles, témoignent de la volonté d'alléger le travail de manutention.

Comme les nombreux visiteurs étrangers venus visiter l'atelier de Bascoup, Charles est ébahi par cette réalisation hautement automatisée, extrêmement rentable et unique en Europe.

« En quoi consiste la régénération des crapauds ? » me demande alors Charles.

« Au cours de leur service en voie, les crapauds servant à la fixation du rail s'usent et se déforment.

» En particulier, les branches s'usent sous l'effet du frottement au contact du patin du rail et s'écartent sous l'effet de la force de serrage ; les trous s'ovalisent. La régénération par matriçage à chaud a pour but de recalibrer le crapaud et de rendre aux deux branches leur longueur initiale.

» Sortons un instant, lui dis-je, pour suivre avec un « crapaud » le chemin



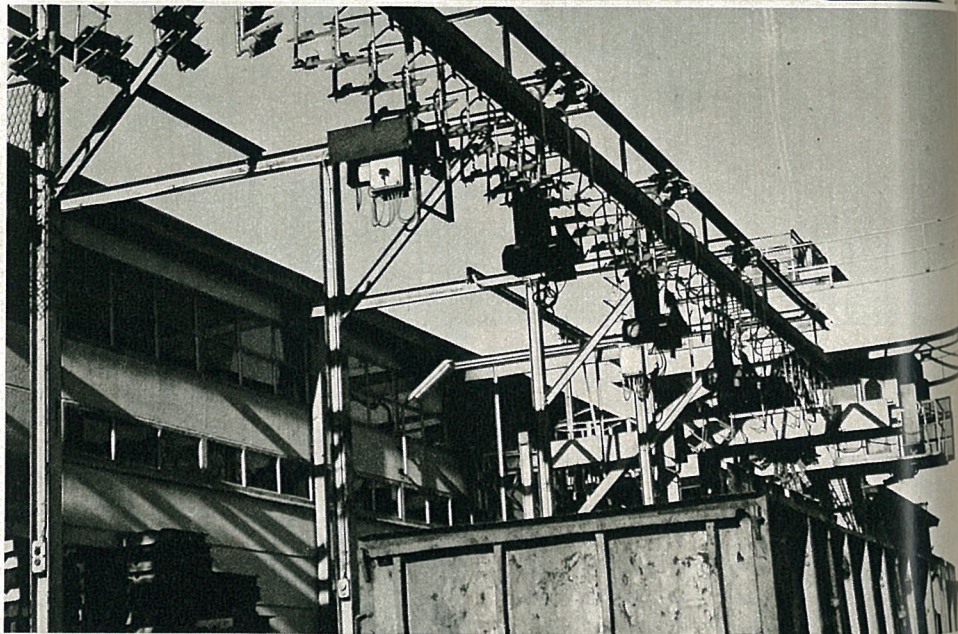
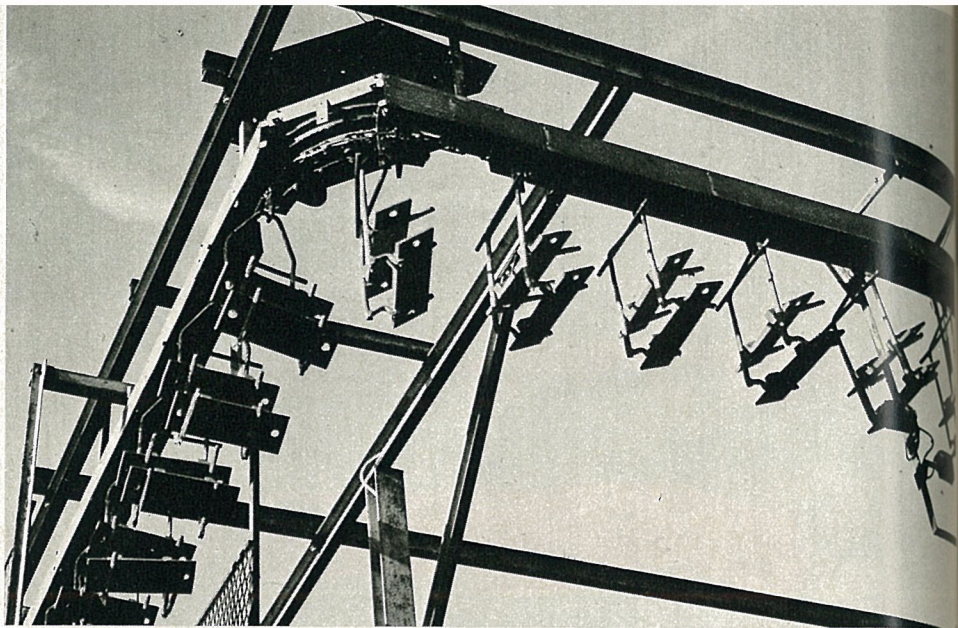
Piqué par la curiosité, Charles pénètre dans l'atelier. Une bouffée d'air chaud ravive la couleur de ses joues. Vulcain règne en maître ici avec la chaleur de ses fours et le vacarme du fer que l'on frappe. C'est ici que Bascoup régénère les selles, les

de la régénération. »

Agglutinés par la force magnétique d'un électro-aimant, les crapauds sont emportés par un portique roulant avec avant-bec et déchargés dans une trémie.

Un alimentateur vibrant, animé d'un mouvement de rotation saccadé, les

## bascoup : on régénère



hisse un à un dans un distributeur qui les aiguille l'un à gauche, l'autre à droite sur le tablier métallique d'un four.

Portés au rouge dans un four à gaz naturel, ils sont distribués sur un transporteur qui les conduit à portée de l'opérateur de la presse. Saisis par des pinces, ils sont posés sur la matrice d'une presse hydraulique de 300 tonnes, qui les remet en forme.

Après refroidissement, ils sont accrochés par chapelet de 10 pièces sur un convoyeur aérien, ils plongent ensuite dans un bain de peinture et traversent finalement un tunnel de séchage.

Se tournant alors vers moi, Charles s'exclame : « Mais alors, toutes les selles, tous les crapauds peints en rouge que l'on rencontre en voie ont été rematricés à Bascoup ! »

Oui, l'atelier de Bascoup régénère plus d'un million de crapauds par an

par un convoyeur à rouleaux.

Le bruit sourd d'une presse de 200 t avec éjecteur automatique réussit enfin à le ramener à la réalité.

Un seul coup de presse a suffi à rétablir une distance correcte entre les épaulements de la selle et à recalibrer les trous des tire-fond ! Après matriçage, les selles passent à la douche dans un refroidisseur à pulvérisation mais le cycle n'est pas terminé car elles doivent encore être triées. Du haut d'un poste de commande dominant l'ensemble de l'atelier, un opérateur commande et surveille l'ensemble de l'installation de grenailage.

En appuyant sur un bouton, il appelle un chariot navette qui vient se placer automatiquement au droit d'une des 10 trémies chargées préalablement de selles rematricées, d'éclisses ou de crapauds.

Si la grenailleuse est libre, le contenu

nère-t-on encore à Bascoup ? »

« Effectivement, lui dis-je, la diminution du nombre de joints dans la voie a entraîné une réduction importante du nombre d'éclisses, mais sur les 4 000 km de voies principales que compte le réseau belge, 1 600 km seulement sont équipés de rails longs ; il y a donc actuellement encore un débouché important pour les éclisses. Ainsi, Bascoup régénère encore actuellement 45 000 paires d'éclisses par an.

» De plus, parmi les éclisses régénérées par l'atelier, certaines sont adaptées plus particulièrement à l'entretien des joints de la voie.

» En effet, en donnant aux éclisses une forme progressivement bombée, des extrémités vers le milieu, les éclisses rematricées épousent de très près et, en tout cas mieux que les éclisses neuves, la portée correspondante des chambres d'éclissage ».

## bascoup : on régénère

et plus de 500 000 selles. Ce qui permet d'équiper 150 km de voie, soit environ 80 % des besoins annuels de la SNCB en selles et en crapauds. Le coup de klaxon d'un chariot-élévateur chargé de selles Angleur nous arrache à nos réflexions.

Nous allons le suivre.

Arrivé à hauteur d'un stock de selles Angleur à régénérer, il dépose sa cargaison et repart aussitôt en quête d'une nouvelle charge.

Un ouvrier dépose les selles une à une sur un distributeur.

Les pièces sont ensuite avalées lentement par un four à deux longerons mobiles et portées à une température de 1 100° C.

Charles s'est placé à la sortie du four. Il reste là, muet, comme envoûté par le spectacle, ses yeux brillent chaque fois qu'une selle sort du four et ses joues s'empourprent. Les selles défilent, comme à la parade, emportées

d'une trémie est déversé dans le chariot et le chariot vient se placer en face de la grenailleuse pour y culbuter sa cargaison.

L'opération de grenailage terminée, le chariot reprend les pièces et les déverse sur une des quatre bandes transporteuses conduisant au poste de triage.

Les pièces jugées bonnes sont chargées sur des balancelles et traversent une cuve de peinture. Elles sont ensuite séchées dans une étuve et sortent de l'atelier comme nous l'avons vu tout à l'heure.

Les selles rebutées sont dirigées vers une installation de rechargement par soudure automatique sous CO<sub>2</sub>, les trous sont ensuite forés et lamés.

Rallumant sa bouffarde encore tiède, Charles me dit :

« Depuis que l'on pose des longs rails soudés, les éclisses ne sont plus nécessaires. Alors pourquoi en régé-

En sortant de l'atelier, Charles se tait. Il revoit maintenant Bascoup tel qu'il l'avait imaginé lorsque son grand-père lui parlait de l'atelier. Son esprit d'enfant avait concrétisé le four au gazogène chauffé au coke métallurgique, les petits wagonnets et surtout la grande presse à friction. Cette presse, il l'imagine plus tard semblable aux monstres mécaniques qu'il avait rencontrés en lisant Zola.

En regagnant la voiture, nous croisons les champignons formés par les fondations d'un pont roulant en construction.

Plus loin, une grue à tour s'affaire à l'érection de nouveaux bureaux.

Bientôt de nouveaux ateliers pour la fabrication et le montage des appareils de voie viendront remplacer les vieux bâtiments.

Pour Bascoup, c'est déjà le printemps !

TAMINIAUX Ir.