

# DANS LES COULISSES DE TRAIN WORLD... NOS 'ARTISANS' À L'ŒUVRE

Christine Opdecam

*C'est à l'atelier central de Gentbrugge que nous vous emmenons ce mois-ci à la rencontre de Jacques, Marc, Luc et Geert. Ils travaillent tous les quatre à la réfection d'une partie du matériel roulant et d'une série d'objets destinés à être exposés à Train World.*



De gauche à droite, devant la voiture en bois GCI rénovée: Geert Oosterlinck, Marc Vanderstock, Jacques Willaert, Luc Degruyter et Stefan Creve

18

Deux des locomotives qu'ils ont eu à restaurer sont déjà sur le site de *Train World*. Il s'agit des locomotives à vapeur type 51 (numérotée 1152 et datant de 1879) et la 18.051 (1905). On vous les a présentées à l'occasion de leur arrivée à *Train World* dans un précédent numéro de notre revue<sup>1</sup>.

Sont encore à l'atelier en attendant leur transfert à Schaerbeek une voiture en bois GCI, un autorail et une draineuse.

Les voitures en bois GCI (c'est-à-dire 'Grande Capacité et Intercirculation') furent construites en 1889 par les Chemins de fer de l'État belge. Dotées de huit compartiments de 3<sup>e</sup> classe, elles totalisent 80 places assises, d'où leur épithète 'grande capacité'. À l'origine, chaque compartiment ouvrait sur l'extérieur. Aussi le contrôleur devait-il passer d'un compartiment à l'autre par le marchepied extérieur. La pratique ayant été jugée dangereuse, elles furent transformées en 1901 et équipées d'un couloir intérieur ainsi



Broc en métal du service infirmerie.

de d'une passerelle pour accéder au véhicule voisin. Ces voitures ont été retirées du service en 1960.

L'autorail est un modèle simple. Conservé par la SNCB à l'abri musée de Haine-Saint-Pierre, il porte le numéro 551.48. Ce type d'engins fut construit en 1939 pour assurer des liaisons sur les lignes secondaires. Ces autorails étaient équipés d'un poste de conduite à chaque extrémité pour limiter les manœuvres en gare. On les appelait les 'petits *Brossel*' pour les distinguer des 'grands *Brossel*' (type 552 et 553) et parce que leur moteur était celui d'un camion diesel de la marque *Brossel* précisément. Leur livrée d'origine se composait de bleu et de beige avec une ligne de ceinture noire. Ils ont été retirés du service régulier en 1962.

Enfin la draineuse de contrôle de la voie est un engin ayant appartenu au service E.S. (Électricité et signalisation). Elle date de 1949 et sera utilisée pour permettre

<sup>1</sup> *Le printemps des locomotives*, in *Le Rail* 5/2014, p. 24.



L'autorail 551.48 remis à neuf dans sa livrée d'origine.

au visiteur de *Train World* de voir une ligne de chemin de fer comme s'il occupait la place d'un conducteur de train avec l'avantage de pouvoir observer, en plus, l'évolution du paysage et de la signalisation par une mise en perspective des mêmes lignes filmées à deux époques différentes : la nôtre et celle des années 1970.

En plus de tous ces engins, nos quatre collègues se sont aussi occupés - et s'occupent encore - de la restauration de toute une série d'objets : des cadres *Publifer*, différents modèles d'horloges et autres cadrans, des malles en osier, des bancs, des chariots, une balance, des poêles, etc. La gamme des objets qu'on leur a confiés est variée, celle des interventions aussi !

Celles-ci sont décidées en fonction de l'état de vétusté de la pièce, de sa valeur intrinsèque ou symbolique et de sa destination dans *Train World*. Ainsi, par exemple, un banc en bois provenant de la salle d'attente de Binche a-t-il dû être renforcé au niveau des pieds car il est destiné à être utilisé par les visiteurs de *Train World*. Pas question qu'il s'écroule sous leur poids ! Même chose pour une pendule sur pied dont la stabilité doit être à toute épreuve.

Quoi qu'il en soit, 'vedette' ou 'figurante', chaque pièce fait l'objet d'un soin particulier pour lui redonner son



Cadres *Publifer* avec leurs affiches

lustre d'antan sans déroger à la règle de l'authenticité chère à François Schuiten, le concepteur de *Train World*. Pas question de bricoler n'importe quoi n'importe comment, les plaques de gare doivent refléter l'époque de leur présence en gare, les bancs et autres machines celle de leur mise en service.

C'est ici que l'on prend toute la mesure du savoir-faire de nos collègues de Gentbrugge qui ont pour eux des années d'expérience et une expertise reconnue. Ils travaillent sous la supervision d'un représentant de l'équipe *Train World* comme à Monceau et sous la direction de Stefan Creve, ingénieur industriel à l'AC Gentbrugge.



Panneau d'annonce des trains avec ses plaquettes amovibles.

Pour chaque pièce, ils reçoivent des consignes, ce qui ne les empêche pas de donner leur avis. La difficulté ne réside pas tant dans le travail à effectuer que dans l'obligation de respecter le caractère original de l'objet. S'il est impossible de récupérer une pièce d'origine d'un autre modèle, alors nos collègues déploient toute leur créativité pour usiner quelque chose de semblable.

Sinon, nos amis se partagent les tâches en fonction de leurs compétences respectives, entre décapage, rejointoiement, rouille à traiter, retouches de peinture ou mise en peinture complète, vernissage ou nettoyage simple ou en profondeur. La liste n'est pas exhaustive...

Pour Jacques, ce travail de restauration est sa dernière mission ; il prend sa retraite prochainement après une belle carrière qu'il aura menée de bout en bout à l'atelier. Et il n'est pas peu fier de la terminer en ayant apporté sa pierre à l'édifice de *Train World*.

Plaques de gare, machines Schuster, guérite en bois, signal mécanique à deux positions, barrière de passage à niveau, malles en osier pour le transport des colis, roue ailée et couronnée,... pour l'heure, c'est à Gentbrugge que l'histoire du chemin de fer se parcourt en attendant le grand jour !