

**Un chef-visiteur
vous parle :**

COMMENT ON TRAVAILLE



La réparation des wagons n'est pas exclusivement l'affaire des ateliers de ligne. Bon nombre de wagons passent même simplement sur les voies spéciales de certaines gares pour y recevoir les soins qui leur permettent de poursuivre leur mission en toute sécurité ! C'est plus direct, plus rapide et moins coûteux. La nouvelle gare de Saint-Ghislain se devait de compter dans ses faisceaux des voies spéciales pour la réparation des wagons.

Les installations

Les installations comprennent :

- Une forge avec une machine à forer et une meule émeri ;
- Un local-vestiaire pour les réparateurs ;
- La loge du chef visiteur ;
- Un magasin ;

- Une menuiserie avec une scie circulaire fixe ;
- Un hangar aux bois et à oxy-propane ;
- Un parc pour les pièces de rechange et les bacs où sont entreposées les mitrailles et les pièces réparables.

La voie auxiliaire

La voie n° 38 est la voie d'attente où sont dirigés tous les wagons avariés rebutés, après le triage en gare.

Ce matériel avarié vient des postes de visite de Saint-Ghislain, Jemappes, Mons, Obourg, Quévy, Tertre-« carbo », Warquignies, Quiévrain, Tournai, Mouscron, et de certaines gares du groupe de Mons.

Les voies de réparations

La plus importante, la voie n° 38 bis, est longue de 250 m. et peut recevoir 25 wagons à réparer. Elle est

UR UNE VOIE SPÉCIALE DE

RÉPARATIONS



doublée d'une voie Decauville, de même longueur, utilisée pour la manutention et le déplacement rapide des pièces lourdes et du gros outillage.

Les wagons avariés sous charge, à réparer par priorité, sont amenés sur la voie n° 38 ter adjacente, qui peut recevoir huit wagons à la fois.

Mesures de protection et de sécurité

Des appareils dérailleurs et des signaux rouges placés aux extrémités des voies 38 bis et 38 ter protègent celles-ci.

Du côté est de la gare (vers la cabine de triage), le cadénassage des aiguilles est réalisé automatiquement par la cabine de triage. Du côté ouest (vers la formation), l'excentrique 224 est cadénassé par la gare ; la clef de commande de cet appareil se trouve en permanence chez le dirigeant du service réparateur pendant toute la durée des prestations.

Les dessertes normales et spéciales

L'entrée des véhicules se fait par le côté ouest (formation) et la sortie par le côté est, vers les voies de triage.



Une consigne locale fixe les horaires à respecter et les mesures de sécurité à observer pour l'entrée des wagons avariés et la sortie des wagons réparés.

Deux fois par jour, à 12 h. et à 16 h., l'indication des wagons prêts pour l'entrée ou pour la sortie est transmise par téléphone à la cabine de triage. Quand les dispositifs de sécurité sont décadencés, le transfert des wagons peut avoir lieu.

Une desserte spéciale est organisée, après accord entre la gare et le service réparateur, afin que les wagons avariés assurant un transport urgent subissent le moins de retard possible dans leur acheminement.

La réparation des wagons

En principe, les réparations effectuées sur la voie spéciale sont des travaux d'entretien tels que le remplacement des ressorts de suspension, de traction et de choc, la réparation des planchers et des caisses, le graissage des bogies



des wagons plats, le graissage des containers...

Certaines réparations qui, autrefois, nécessitaient l'envoi des wagons à l'atelier de ligne, s'effectuent actuellement sur place ; le personnel dispose, en effet, de foreuses portatives et d'appareils électriques à souder, qui ont augmenté sensiblement le rendement et la production.

La visite des wagons à réparer

Chaque wagon, à son arrivée sur la voie spéciale, est examiné par le chef visiteur. Celui-ci indique sur une fiche tous les travaux à effectuer. Cette fiche est ensuite placée dans le porte-étiquettes du wagon. Un tarif détermine les temps alloués pour les réparations.

Ce que l'on fait le plus couramment

- Ouvrir les portes calées des wagons
- Découper au chalumeau les boulons oxydés, avant le démontage des boîtes de fonds ou des caisses à remplacer ;

- Redresser, souder les pièces cassées et à consolider ;
- Remonter les bois et les pièces métalliques ;
- Enduire les toitures et rapiécer les recouvrements des wagons fermés, balayer les planchers et enlever les clous ;
- Assurer l'entretien courant, graisser les appareils de traction, de frein, et faire la toilette du véhicule ;
- Opérer la visite de sécurité et le contrôle de sortie du véhicule.

Les travaux individuels ou de brigade

Le personnel, comprenant un chef visiteur, un soudeur, un manœuvre spécialisé, deux ajusteurs et quatre menuisiers, travaille individuellement ou en brigade, selon la nature et l'importance des réparations à effectuer. Il importe



d'agir d'initiative dans la distribution du travail afin de réduire au minimum l'immobilisation du matériel avarié, mais il est tout aussi nécessaire — il y va de la sécurité — de fournir un travail irréprochable.

Quelques chiffres

L'année dernière, le poste de Saint-Ghislain a réparé 7.552 wagons vides et 317 wagons chargés. Il a fallu notamment 198 ressorts de suspension, 137 tendeurs et 120 tonnes de bois.

Ces approvisionnements proviennent de l'Atelier central de Gentbrugge, à l'exclusion des pièces nécessaires aux wagons « Europ », livrées par l'Atelier central de Malines.

Chaque mois, les pièces pouvant être réparées et toutes les mitrilles sont envoyées à Gentbrugge.

Le magasin

Les approvisionnements d'un usage courant : boulons, rondelles, écrous, pivots, pièces diverses de fermeture, de suspension et de frein, huiles, gas-oil, graisses, etc., portent sur 141 articles. Quant aux grosses pièces : ressorts de suspension, de choc et de traction, boisseaux, pistons, ranchers, crochets de traction et bois de variétés diverses, elles affectent 108 casiers.

Sécurité et propreté

Le personnel se conforme rigoureusement aux règles de sécurité et de protection. Le contraire eût été plutôt étonnant dans ce service où le sens de la sécurité du matériel roulant demeure un souci constant. Chaque mois, le responsable du poste donne des conférences sur les prescriptions à observer pendant le travail, à un personnel très compréhensif et chaussé, il va sans dire, de souliers de sécurité.

Dans ce poste, chacun aime son métier et contribue pleinement à la bonne marche du service.

R. BUFFE.