



LA Direction du Matériel et des Achats est chargée d'assurer la traction des trains, les études, l'entretien et la réparation de tout le matériel de traction et de transport ainsi que les achats pour l'ensemble des services de la Société.

Depuis la création de la S.N.C.B. cette Direction a apporté dans ses diverses activités de notables améliorations.

Les pages qui suivent indiquent quelles furent les modifications essentielles apportées au matériel, aux installations et aux méthodes de travail dans ses ateliers ainsi que les principales difficultés qui durent être surmontées au cours de la guerre 1940-1945 et dans les années qui suivirent.

I. — MATERIEL

1. — Locomotives à vapeur.

Les améliorations apportées aux locomotives à vapeur ont constamment été inspirées par le souci d'en réduire le nombre grâce à leur utilisation de plus en plus poussée, d'augmenter leur puissance et de diminuer leur consommation de combustible.

Dès 1929, des locomotives prototypes furent mises à l'essai pour étudier leur comportement dans la remorque des trains lourds à voyageurs et à marchandises sur les lignes accidentées du Luxembourg.

A partir de 1935, il fut procédé à la construction de locomotives « Pacific » destinées à la remorque de trains de voyageurs directs très lourds (fig. 1). Ces locomotives développent une puissance de 2.700 CV. et peuvent remorquer sur

ligne plate des trains de 600 tonnes à la vitesse de 120 km/h. ou de 350 tonnes à 140 km/h.

En outre, la Société mit en service, fin 1938, 6 locomotives complètement carénées du type « Atlantic » pour la remorque des trains express légers à la vitesse horaire de 140 km/h. (fig. 2).

L'effectif des locomotives qui s'élevait à 4.624 unités le 1-9-1926 ne comprenait plus au 10-5-1940 malgré les acquisitions nouvelles que 3.258 machines, un grand nombre de locomotives surannées d'origine allemande qui nous avaient été cédées après la guerre de 1914-1918 au titre de réparation ayant été vendues ou démolies.

Fin 1944 lors de la libération du territoire par les armées alliées, la Société disposait encore de 2.468 locomotives y compris 156 machines en provenance de la Compagnie du Nord-Belge. D'autre part 836 des locomotives enlevées par l'occupant se trouvaient toujours en Allemagne.



Fig. 1. — Locomotive type 1 — « Pacific ».

Des machines restées dans le pays, 997 seulement étaient immédiatement utilisables.

L'aide aux armées alliées et la reprise de la vie économique dans le pays exigeant un redressement immédiat de cette situation, il fut décidé, vu l'impossibilité pour l'industrie belge de fournir le matériel dans le délai imposé, de commander au Canada et aux Etats-Unis 300 locomotives mixtes voyageurs-marchandises, capables d'atteindre la vitesse de 96 km/h. pour la remorque de trains de voyageurs lourds, semi-directs et omnibus sur les lignes accidentées et d'assurer la remorque des trains de marchandises de 1.200 tonnes sur les lignes plates et de 550 tonnes sur les lignes accidentées (fig. 3).

Pendant ce temps, l'industrie belge acheva pour le compte de la Société 114 locomotives de conception allemande dont la construction lui avait été imposée par l'ennemi (1). Ces locomotives du type Decapod (fig. 4) se rapprochent au point de vue de la puissance et des services assurés du type Consolidation défini ci-dessus.

L'apport de ces locomotives et de 22 unités déclassées, réparées sur ordre de l'occupant, la restitution par l'Allemagne de 537 locomotives, les destructions de guerre (109 locomotives) et la démolition des types surannés ont ramené notre effectif actuel à 2.564 locomotives.

2. — Automotrices électriques.

Lors de l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers, en 1935, la S.N.C.B. mit en ligne 12 automotrices quadruples chargées d'assurer les services directs Bruxelles-Anvers. Ces automotrices d'une puissance de 2.200 CV. sont constituées de deux voitures motrices encadrant deux voitures remorquées; elles peuvent circuler à 120 km/h.

En 1939, devant le développement que prenait le trafic des voyageurs sur cette ligne, la S.N.C.B. fit construire 16 voi-

(1) Dix de ces locomotives ont été par la suite vendues aux Chemins de fer luxembourgeois.

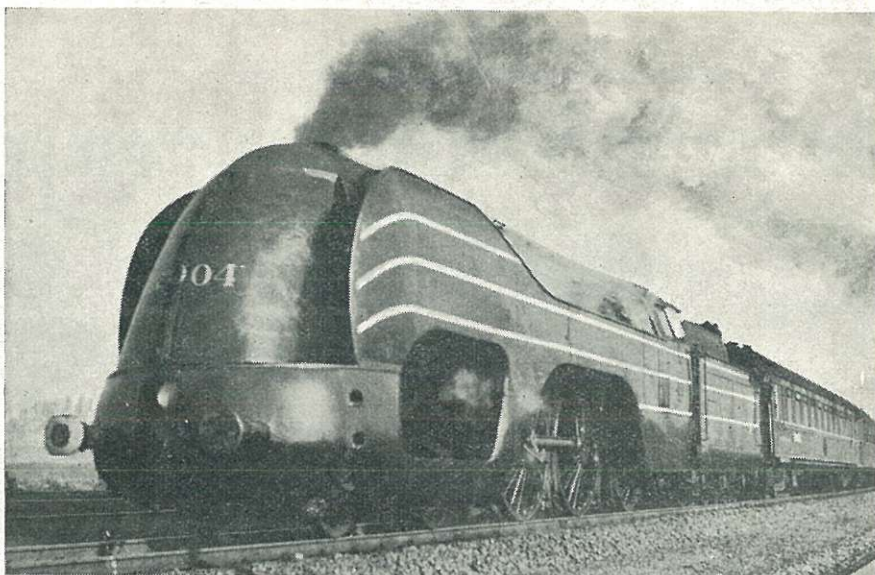


Fig. 2. — Locomotive type 12 « Atlantic ».

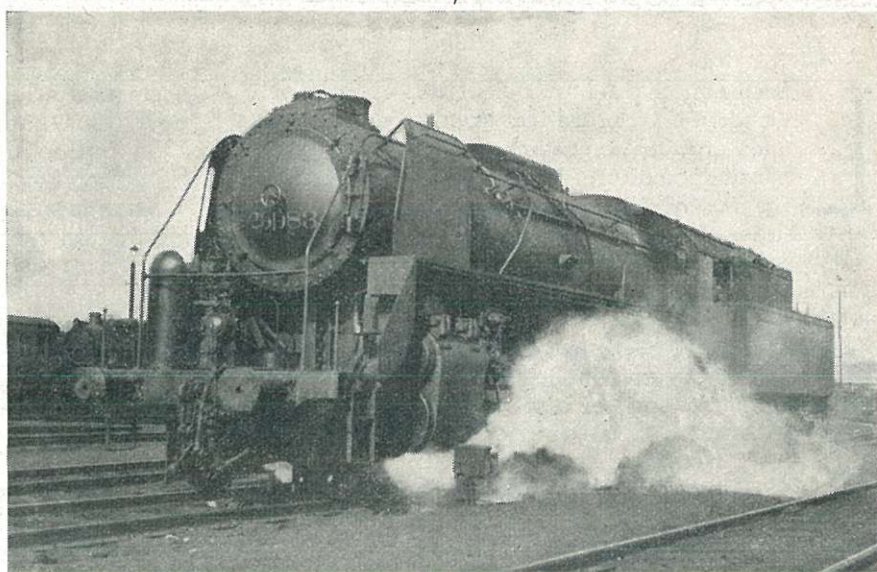


Fig. 3. — Locomotive type 29 « Consolidation ».

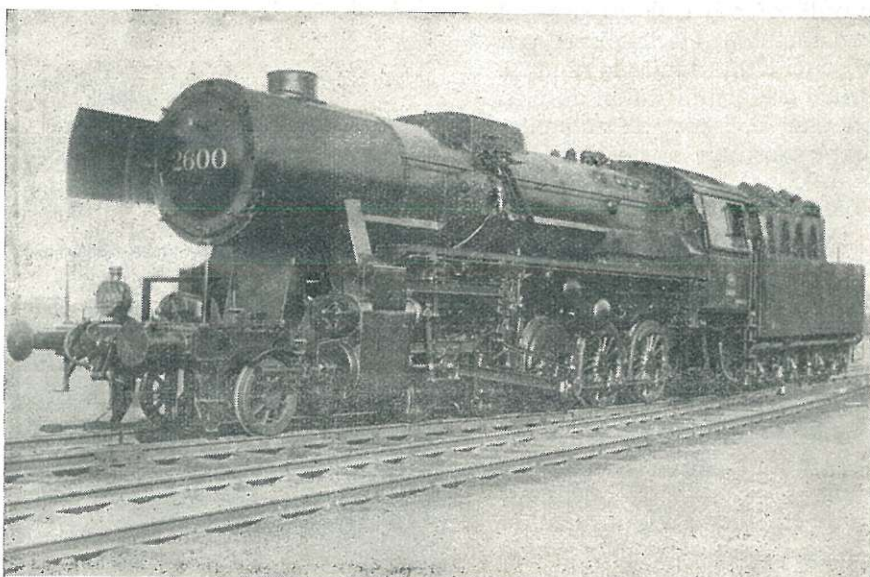


Fig. 4. — Locomotive type 26 « Decapod ».

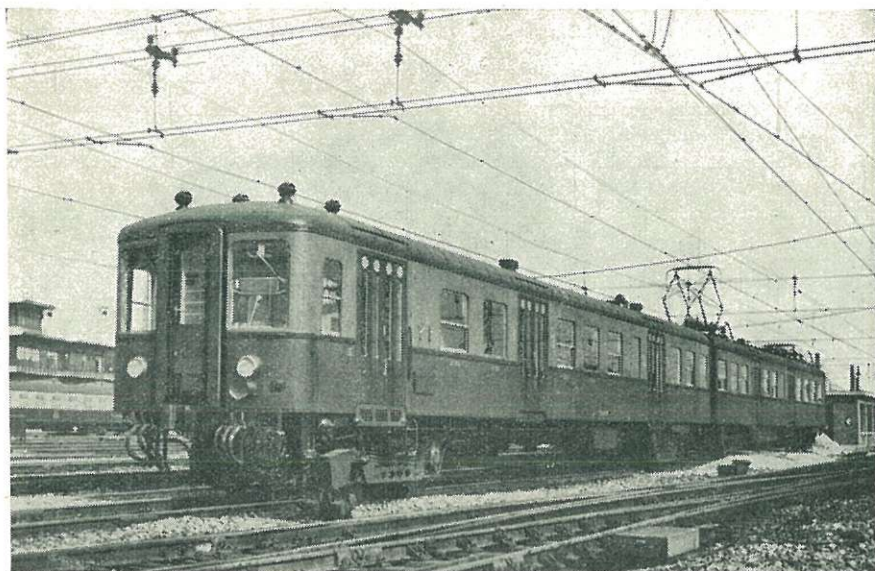


Fig. 5. — Automotrice double 1.100 CV.

tures remorques supplémentaires pour renforcer les automotrices quadruples.

En outre, un service omnibus Bruxelles-Anvers ayant été organisé, elle mit en service 8 automotrices doubles d'une puissance de 1.100 CV., pouvant circuler à 120 km/h., et offrant de larges accès propres à améliorer l'embarquement et le débarquement des voyageurs.

En 1946, une automotrice double prototype à grande vitesse (140 km/h.) permettant d'assurer le service direct entre Bruxelles et Anvers, en 23 minutes, fut mise à l'essai.

Enfin, à partir de mars 1951, sur la ligne électrifiée de Bruxelles-Charleroi, la S.N.C.B. mit en service 25 automotrices doubles d'une puissance de 1.100 CV. mais allégées par rapport aux automotrices précédentes (fig. 5). La vitesse de ces véhicules est limitée à 105 km/h. Ces automotrices sont principalement destinées à assurer des services omnibus.

3. — Locomotives électriques.

En 1949-1950, à l'occasion de l'électrification des lignes Bruxelles-Charleroi et Linkebeek-Anvers (Nord), la S.N.C.B. acheta 26 locomotives électriques du type BB.

Vingt de ces locomotives, d'une puissance unihoraire de 2.200 CV. ont leur vitesse limitée à 100 km/h. Elles sont affectées en ordre principal à la remorque des trains de voyageurs lourds semi-directs, ainsi que des trains de marchandises (fig. 6). Lors de la mise en service de la Jonction Nord-Midi, 14 de celles-ci y seront utilisées à la traction des trains.

Les 6 autres, d'une puissance unihoraire de 2.700 à 2.800 CV. peuvent atteindre la vitesse de 125 km/h. et remorquer principalement des trains de voyageurs (fig. 7).

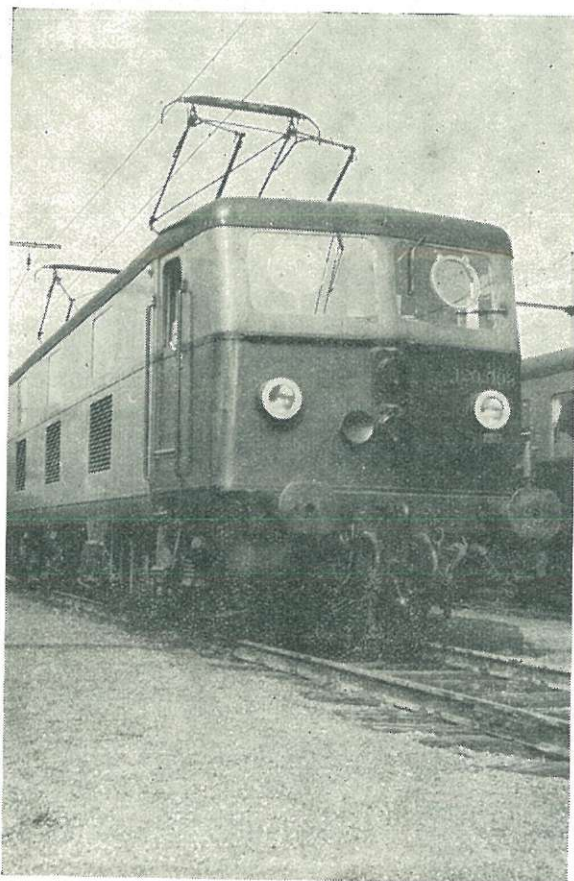


Fig. 6. — Locomotive électrique type 101 (100 km/h.)

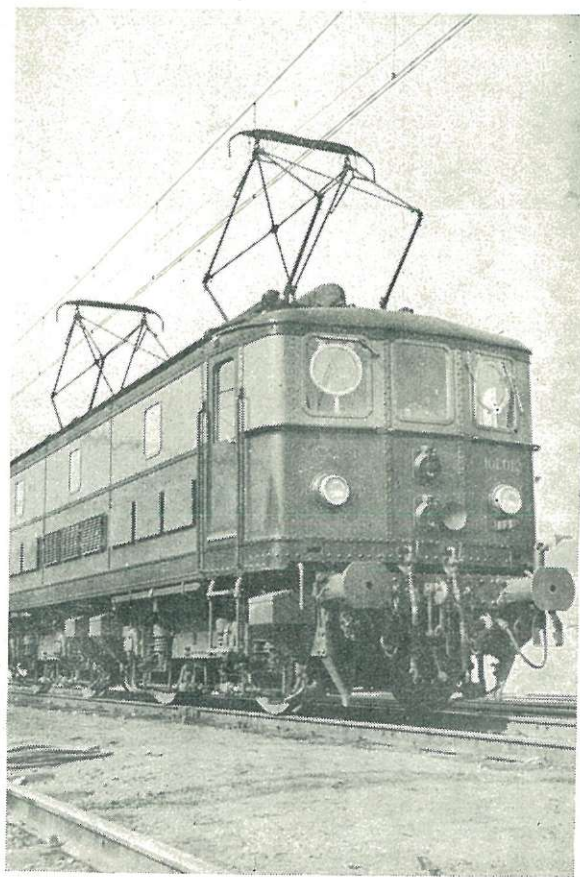


Fig. 7. — Locomotive électrique type 120 (125 km/h.)

4. — Autorails.

Afin de réduire les dépenses d'exploitation sur les lignes à faible trafic ou d'augmenter d'une manière économique la fréquence des trains sur les lignes importantes, la S.N.C.B., dès 1930, entreprit l'essai d'autorails à vapeur ou à moteur Diesel. A la suite de ces essais, on adopta définitivement le moteur Diesel pour toutes les constructions ultérieures. Des autorails de diverses capacités furent construits : autorails simples pour les services omnibus (fig. 8), autorails doubles pour les services semi-directs et directs (fig. 9) et autorails triples pour les relations directes et rapides (fig. 10).

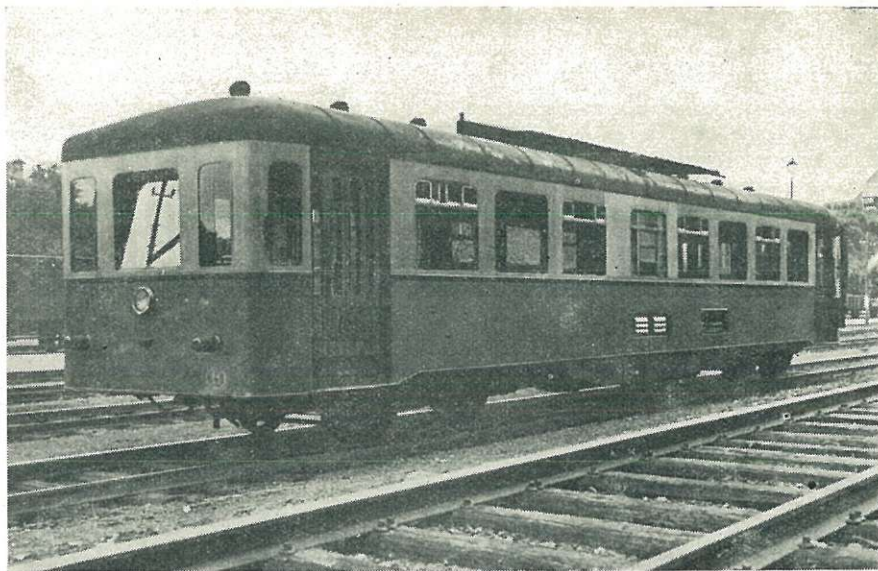


Fig. 8. — Autorail simple.

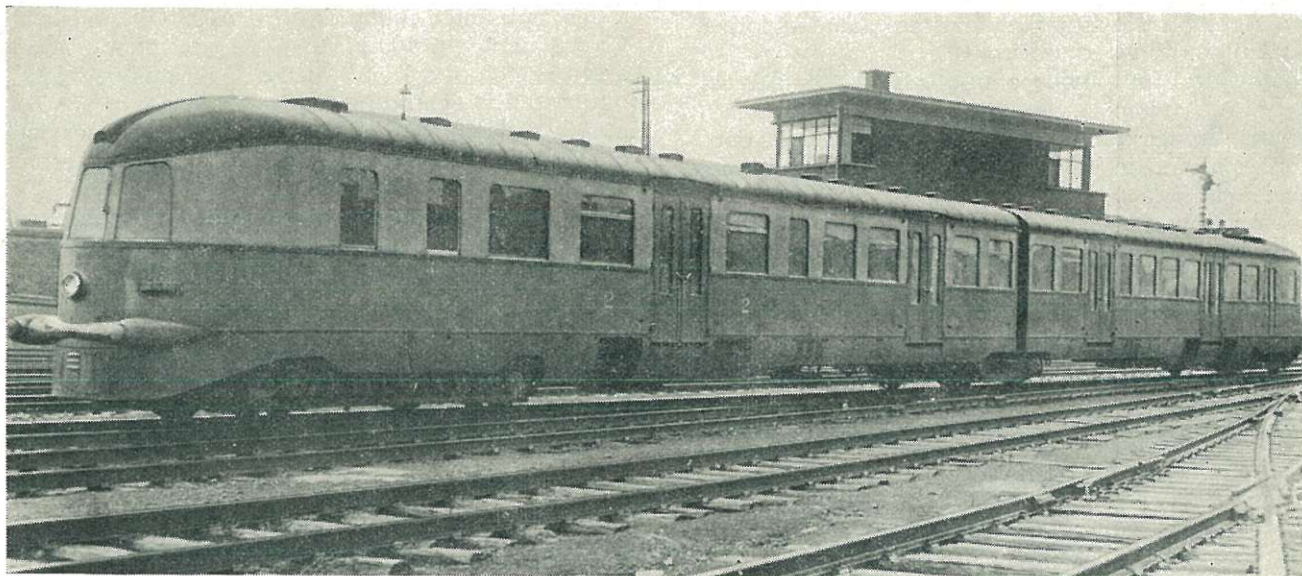


Fig. 9. — Autorail double.

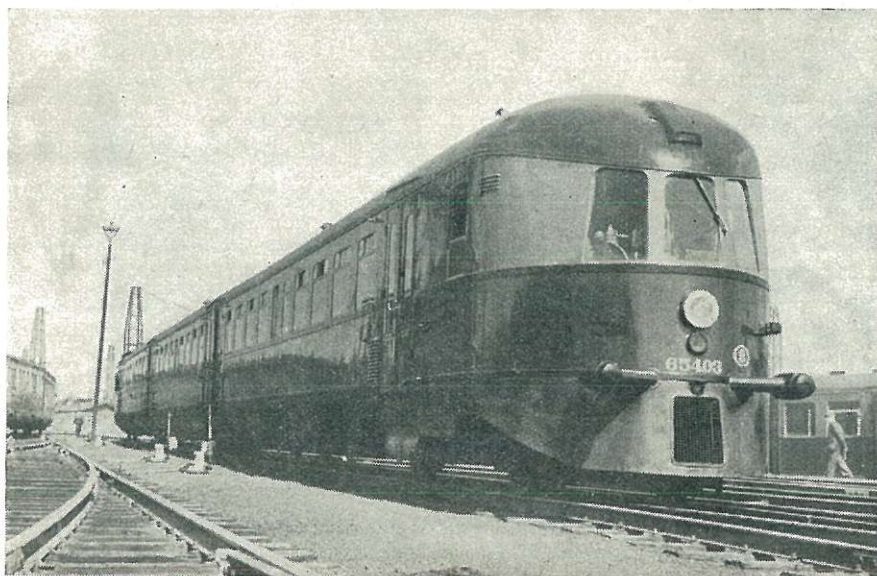


Fig. 10. — Autorail triple.

Les autorails, dont la conduite peut être confiée à un seul agent, permettent d'atteindre des parcours journaliers qui excèdent souvent ceux des locomotives à vapeur les mieux utilisées (450 km. par jour). Ainsi les autorails simples peuvent effectuer par jour des parcours de 400 km. comprenant 150 à 200 arrêts. Quant aux autorails triples leurs parcours journaliers atteignent et parfois dépassent 800 km.

Au 10 mai 1940, la S.N.C.B. disposait de 129 autorails; 50 autorails simples commandés avant cette date furent fournis au cours de la guerre.

A la libération, sur l'effectif de 179 autorails, 5 enlevés par l'occupant se trouvaient en Al-

lemagne et 70 étaient détruits ou fortement avariés par faits de guerre.

Depuis ce moment, 4 autorails sont rentrés d'Allemagne et 35 — les seuls sur les 70 en état d'être réparés — ont été remis en service.

La S.N.C.B. a actuellement en commande dans l'industrie privée 20 autorails légers à bogies, destinés en ordre principal au service touristique, et 50 autorails à bogies, de grande capacité, pour desservir les lignes secondaires. Ces derniers sont accouplables entre eux et peuvent également remorquer soit une voiture légère de 10 T. de tare (dont 20 unités sont également en construction), soit un wagon à marchandises.

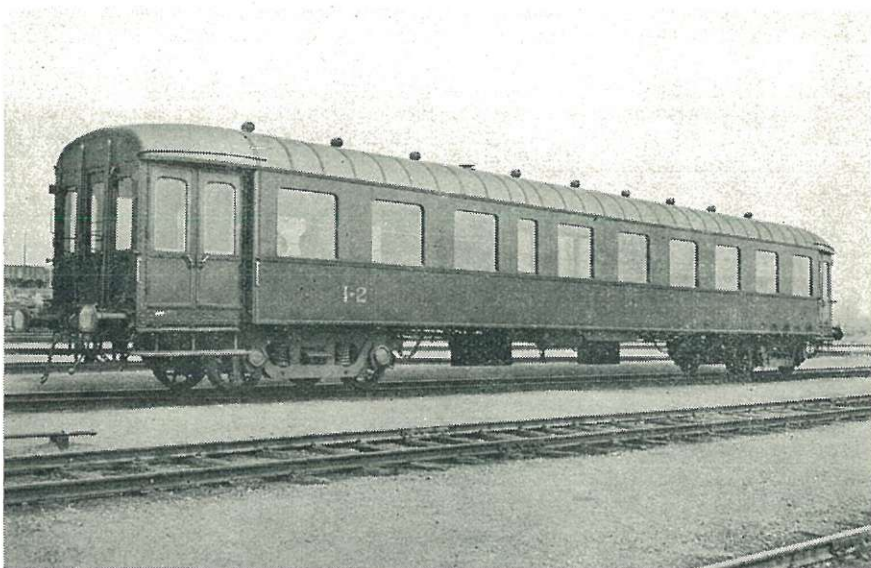


Fig. 11. — Voiture de 22 m. (à grandes plateformes d'extrémité).

5. — Voitures.

A partir de 1929, dans le but de renouveler et d'améliorer son parc de voitures, la S.N.C.B. fit construire 1.053 voitures métalliques comprenant des voitures pour service international à couloir latéral, des voitures pour trains directs du service intérieur à grandes plates-formes d'extrémité (fig. 11) et des voitures pour trains semi-directs à portières latérales (fig. 12).

Ces voitures qui présentent une caisse à ossature métallique, montée sur bogies, offrent, par rapport aux voitures anciennes à caisse en bois et dont la plupart étaient montées sur trois essieux, de sérieux avantages tant au point de vue confort que sécurité. La caisse métallique procure en effet aux voyageurs une protection efficace en cas d'accident, tandis que les dispositions de l'aménagement intérieur ainsi que la suspension assurent un confort inégalé jusqu'alors. Ces conditions ont permis le relèvement de la vitesse des trains de 100 à 120 km./h. et même plus.

En outre, en 1937, la S.N.C.B. acheta 506 voitures métalliques à grandes plateformes pour trains omnibus. Ces voitures permettent un embarquement et un débarquement rapides des voyageurs, grâce aux larges portières d'accès à manœuvre pneumatique dont elles sont munies (fig. 13).

Le matériel à voyageurs ancien fut modernisé à beaucoup de points de vue : garnissage, confort, modernisation de l'éclairage (disparition complète de l'éclairage au gaz) et perfectionnement du système de chauffage.

Au 10 mai 1940 le parc de voitures qui, lors de la création de la Société, comprenait 9.313 voitures, toutes du type en bois, avait été réduit, par une standardisation poussée des types utilisés, l'apport du matériel métallique et la reprise des voitures de la Compagnie Nord-Belge, à 5.259 véhicules en bois et 1.577 véhicules métalliques.

À la libération, sur les 3.654 voitures restant en Belgique, 1.715 étaient inutilisables par suite d'avaries; les autres se trouvaient dans un état de délabrement très marqué.

Dans de nombreux cas, à la place des vitres, se trouvaient des tôles ou des planches; le velours des garnitures avait été remplacé par du tissu, du papier ou d'autres matières de basse qualité, les rideaux, stores, têtes, tapis, objets de quincaillerie, avaient complètement disparu. Bref, l'extérieur et l'intérieur des voitures présentaient un aspect minable.

La remise en état de ce matériel à voyageurs dut se faire en deux phases. Pendant plus d'un an, la réparation consista principalement en une « remise en ordre » avec les moyens incomplets dont on disposait à cette époque. Cette façon de procéder permit de remettre en

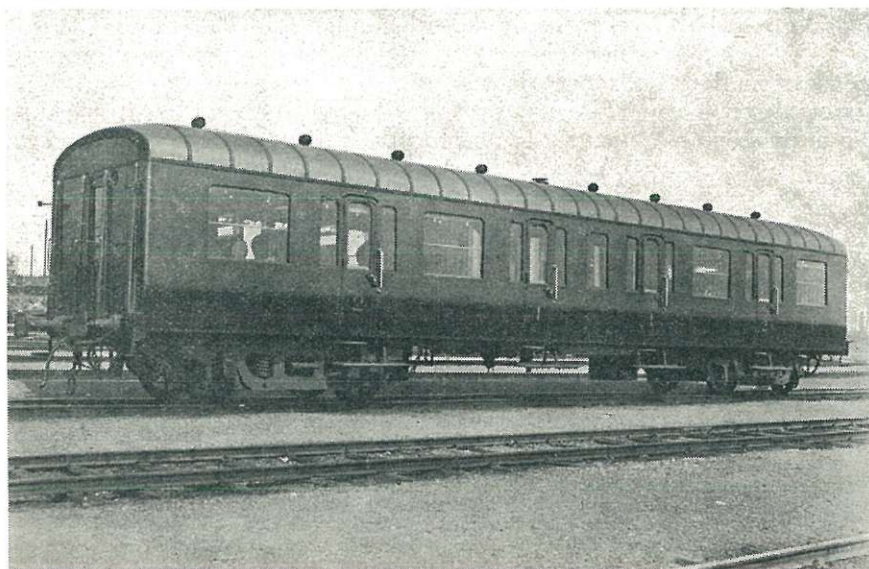


Fig. 12. — Voiture de 18 m. (à portières latérales).

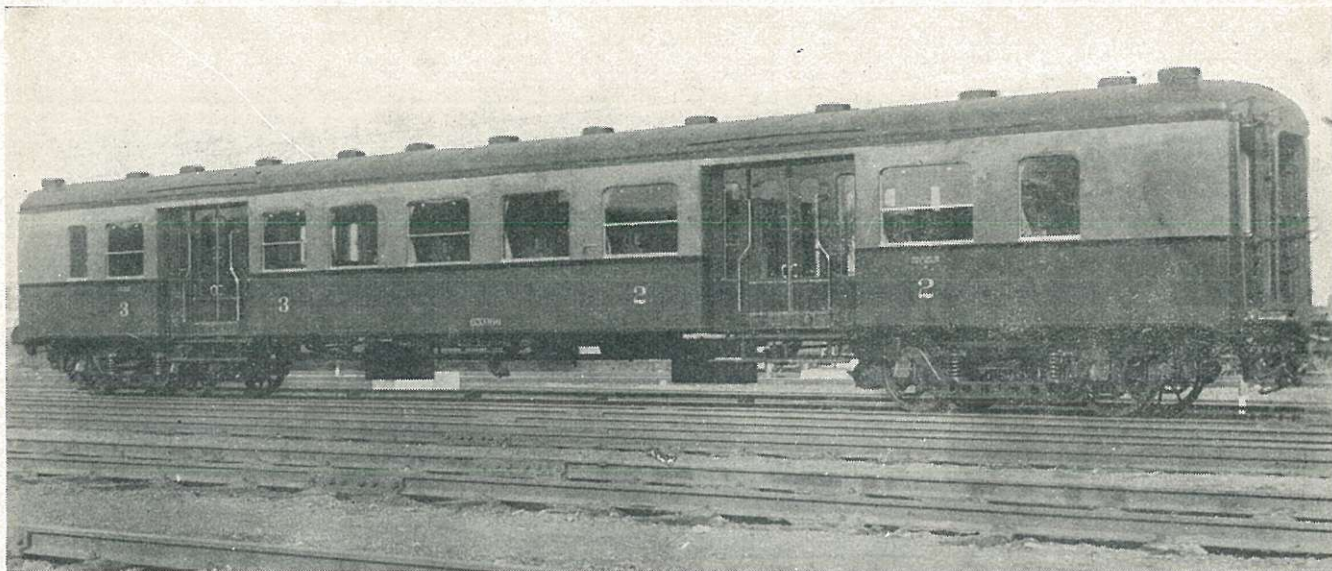


Fig. 13. — Voiture omnibus (à grande plateforme médiane).

état de rouler, dans le délai le plus court, le maximum possible de ces véhicules.

A partir de juillet 1946, on passa à l'exécution d'un programme de 4 ans, prévoyant le passage de toutes les voitures métalliques en grande réparation, et de toutes les voitures en bois en moyenne réparation.

Ce programme de réparation s'avéra néanmoins insuffisant pour faire face à l'extension de plus en plus grande du trafic à voyageurs.

Poussée par cette nécessité, la Société fit reconstruire dans ses propres ateliers, 43 voitures métalliques, incendiées en 1940 et proposées pour la démolition, tant les avaries étaient importantes, ainsi que 70 voitures rentrées d'Allemagne gravement endommagées.

Toujours dans le but de reconstituer et de rajeunir son parc, la Société commanda, en 1949, 50 voitures pour service international. Tout récemment, elle vient de placer dans différentes usines belges, une commande de 136 voitures pour trains directs du service intérieur. Ces voitures qui ne le céderont en rien à leurs devancières en confort et en sécurité, seront cependant allégées.

La Société ayant pu rentrer en possession de voitures belges enlevées par l'occupant, dispose actuellement de 3.190 voitures en bois et de 1.289 voitures métalliques.

6. — Wagons.

Au 31 décembre 1926, le parc des wagons comprenait 122.967 véhicules d'un tonnage moyen de 16,2 tonnes.

Afin de pouvoir diminuer le nombre de ces véhicules, d'augmenter leur tonnage moyen et de faciliter les opérations de déchargement, la Société s'attacha :

1°) A augmenter dans son effectif le nombre de wagons tombereaux de 25 tonnes de charge utile, à deux essieux, à quatre portes et à parois d'about basculantes;

2°) A réduire à deux le nombre de types de wagons plats l'un de 25 tonnes à 2 essieux, l'autre de 40 tonnes monté sur bogies;

3°) A n'utiliser que des wagons fermés d'une capacité uniforme de 20 tonnes.

La Société s'efforça en outre de diminuer ses dépenses d'entretien, de réparation et de renouvellement par la recherche d'un matériel robuste. Ainsi, dans les constructions nouvelles, les châssis, et particulièrement leurs extrémités, furent renforcés et les caisses des wagons tombereaux furent construites entièrement en acier plutôt qu'en bois.

De 1929 à 1934, elle monta sur ces véhicules le frein continu, automatique, à air comprimé. Ce frein permit d'augmenter à la fois la vitesse et la sécurité de marche des trains de marchandises.

L'acquisition de quelque 2.700 wagons neufs, la reprise du matériel Nord-Belge ainsi que la démolition des wagons de faible tonnage, amenèrent, au 10 mai 1940, son effectif à 105.027 unités d'un tonnage moyen de 17,8 tonnes.

De ce parc, il ne restait en Belgique au moment de la libération que 38.409 véhicules dont 12.521 avariés. Les autres étaient soit démolis par les bombardements, soit à l'étranger, l'ennemi les ayant réquisitionnés pour ses propres transports.

Ce nombre de wagons étant tout à fait insuffisant, il fut procédé à l'acquisition au Canada de 6 000 wagons dont 3.500 wagons tombereaux de 25 tonnes, 1.800 wagons fermés de 20 tonnes et 900 wagons plats à 2 essieux de 25 tonnes. En même temps, l'industrie belge acheva pour le compte de la Société, la construction de 2.388 wagons tombereaux destinés à la Deutsche Reichsbahn.

Un peu plus tard fut confiée à l'industrie belge la construction de 9.500 wagons dont 3.500 tombereaux de 25 tonnes (fig. 14), et 6.000 fermés (fig. 15).

Récemment 758 wagons ont été achetés à l'intervention de l'Administration des Domaines et 200 à une firme privée.

Ces acquisitions nouvelles, les wagons remis en état par nos ateliers et l'industrie belge, les wagons récupérés de l'étranger, parfois après

échange de wagons butin de guerre, portent l'effectif actuel à 85.941 véhicules d'un tonnage moyen de 19,8 tonnes.

7. — Camions et camionnettes.

La Société disposait à sa création de 142 véhicules automobiles (138 camions et 4 camionnettes) affectés aux services du camionnage en régie dans les villes de Bruxelles et d'Anvers.

La décision qu'elle prit d'assurer elle-même la desserte de certains services de prise et remise à domicile confiée antérieurement à des concessionnaires privés et la récente création des centres routiers, ont porté l'effectif actuel à 399 véhicules, soit 321 camions et 78 camionnettes.

Cet effectif est réparti entre huit garages régionaux et une cinquantaine de sous-garages locaux relevant des garages régionaux.

En outre, pour permettre la remise à domicile de containers de grande capacité, il a été mis en circulation 12 remorques spécialement conditionnées à cet effet, et 12 tracteurs.

Étant donné la faveur accordée par la clientèle à cette innovation, il va être procédé à une extension de ce moyen de transport.

II. — INSTALLATIONS

1. — Remises à locomotives.

En 1926, au moment de la création de la Société, les locomotives en service étaient encore réparties entre 80 remises dont 58 équipées pour le gros entretien. La Société poursuit le programme, mis sur pied par l'État, de réduction du nombre de ces remises et de construction d'installations modernes; c'est ainsi que furent mises en service dans les premières années suivant la constitution de la S.N.C.B. les remises nouvelles de Ronet, Latour, Bertrix et Stockem; Merelbeke fut modernisée en 1932; Forest-Midi et Ostende furent construites respectivement en 1936 et 1937. La disposition des installations était inspirée de ce qui avait été réalisé dès 1923 à Schaarbeek pour rendre rationnelle la suite des opérations à effectuer aux locomotives, tant à la sortie de la remise qu'à la rentrée.

On étendit à chaque remise importante l'installation (fig. 16) :

1° D'une centrale de lavage Micheli permettant la récupé-

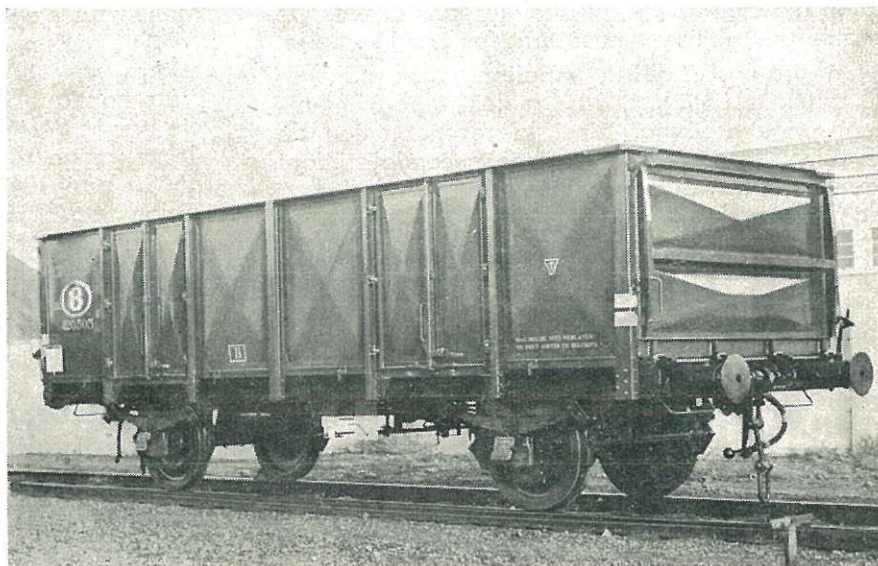


Fig. 14. — Tombereau soudé de 25 T.

ration de la chaleur de l'eau de vidange des chaudières pour le réchauffage de l'eau de remplissage.

2° D'une estacade de chargement de combustibles;

3° D'un chargeur de cendrées.

De 1926 à 1939, 44 épurateurs d'eau furent construits à différents endroits du pays. En procédant à ces constructions, la Société s'attacha à réduire la dureté de l'eau d'alimentation des locomotives et à diminuer par le fait même l'entartement des chaudières, leur entretien et la consommation de combustible.

En 1944, au cours des mois qui précédèrent le débarquement des Alliés, de nombreuses remises furent à différentes reprises bombardées par l'aviation anglaise ou américaine : quatre d'entre elles furent complètement démolies, onze gravement endommagées et onze autres enfin subirent des dégâts moins importants.

Grâce aux travaux de restauration provisoire exécutés jusqu'à fin 1947, la capacité d'explo-

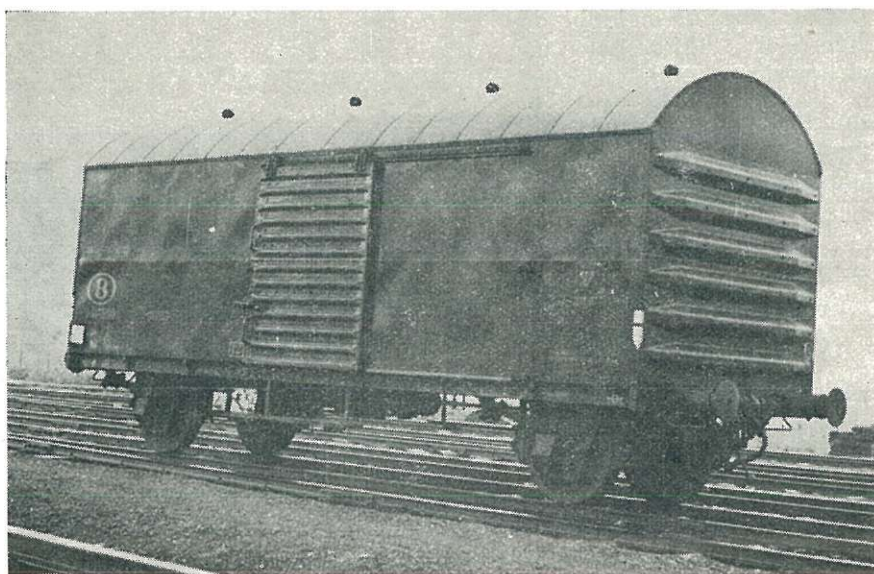


Fig. 15. — Wagon fermé soudé de 20 T.

tation d'avant-guerre fut atteinte dans la presque totalité des remises endommagées par la guerre.

On tira parti de la situation créée par ces destructions pour procéder à des regroupements de service et éviter ainsi la reconstruction de certaines remises d'importance secondaire dont l'activité pouvait être absorbée par celles à reconstruire.

La reconstruction des remises à locomotives de Monceau, Montignies, Courtrai, Hasselt, Kin-kempois et St-Ghislain eut ou aura pour conséquence la suppression progressive de 11 autres remises : Gand-Maritime, Eekloo, St-Martin, Ans, Liège, Baulers, Mons, Mouscron, Hamont, Winterslag et St-Vith.

Actuellement, seules les remises de Montignies, de St-Ghislain et de Hasselt restent à reconstruire.

2. — Mélangeurs de charbon.

Le chemin de fer, de par sa position de grand service public, achète du charbon à tous les charbonnages belges quelles que soient la nature et la qualité de ce charbon. Comme les locomotives doivent consommer un combustible d'une teneur en matières volatiles de 18 à 20 % et d'une teneur en cendres n'excédant pas 10 %, il a fallu, de longue date, procéder à des mélanges de charbon avant leur utilisation par les locomotives.

Ce mélange se faisait au moment même du chargement sur le tender de la locomotive; il était de ce fait très imparfait et causait de nombreuses détresses au cours de la remorque des trains.

L'Etat avait entrepris de remédier à cette situation par la construction de quatre centrales de mélange : Merelbeke, Schaerbeek, Haine-St-Pierre et Bressoux. Les deux premières de ces centrales étaient en service dès avant la constitution de la Société. L'édification des deux autres fut achevée en 1927.

On doit à ces centrales la composition uniforme des mélanges et l'élimination des détresses imputables à un mauvais combustible.

Les centrales de mélange de Schaerbeek et Merelbeke furent fortement endommagées par les bombardements de 1944.

Elles sont actuellement complètement réparées et fonctionnent normalement.

3. — Ateliers de moyenne réparation de locomotives.

Au moment de la constitution de la Société, la moyenne réparation des locomotives s'effectuait dans 19 ateliers pour la plupart adossés à une remise à locomotives.

On entend par moyenne réparation une revision avec levage du châssis et retrait des

roues, qui s'effectue après un certain parcours, celui-ci variant avec le type de locomotive et la nature des services assurés.

La politique de sévère concentration poursuivie par la Société ramena le nombre des ateliers de moyenne réparation à 9 au 31-12-27 et à 3 au 10 mai 1940. Ces ateliers furent également endommagés par les bombardements de 1944. Un seul, Anvers-Dam, fut reconstruit dans sa situation antérieure; les deux autres — St-Martin et Liège-Varin — ont vu leur restauration limitée à une faible partie des bâtiments détruits, ces ateliers étant appelés à disparaître.

4. — Ateliers de réparation de voitures et de wagons.

En 1926, les travaux d'entretien et de moyenne réparation des wagons et des voitures étaient effectués respectivement dans 27 et 14 ateliers.

Continuant sa politique de concentration, la Société entreprit immédiatement de regrouper ces travaux dans un nombre moindre d'ateliers. Fin 1940, après la reprise du Nord-Belge, on ne comptait plus que 20 ateliers pour les wagons et 7 pour les voitures.

On tira parti de cette situation pour poursuivre la concentration des ateliers entreprise dès l'avant-guerre.

Des cinq ateliers détruits, seul celui de St-Ghislain fut reconstruit. Quant à l'atelier de St-Martin, il ne fut restauré que provisoirement. Sur les vingt autres ateliers endommagés par faits de guerre, dix-neuf ont été complètement restaurés. Celui d'Ans, réparé provisoirement, a été désaffecté lors de la mise en service du nouvel atelier de Voroux.

Enfin, depuis la libération, la Société a décidé d'abandonner l'exploitation de 3 ateliers de wagons. Actuellement restent en activité 21 ateliers dont 14 pour les wagons et 7 pour les voitures.

5. — Les Ateliers Centraux.

Indépendamment des petits ateliers de moyenne réparation du matériel roulant dont il vient d'être parlé, la S.N.C.B. dispose d'ateliers de

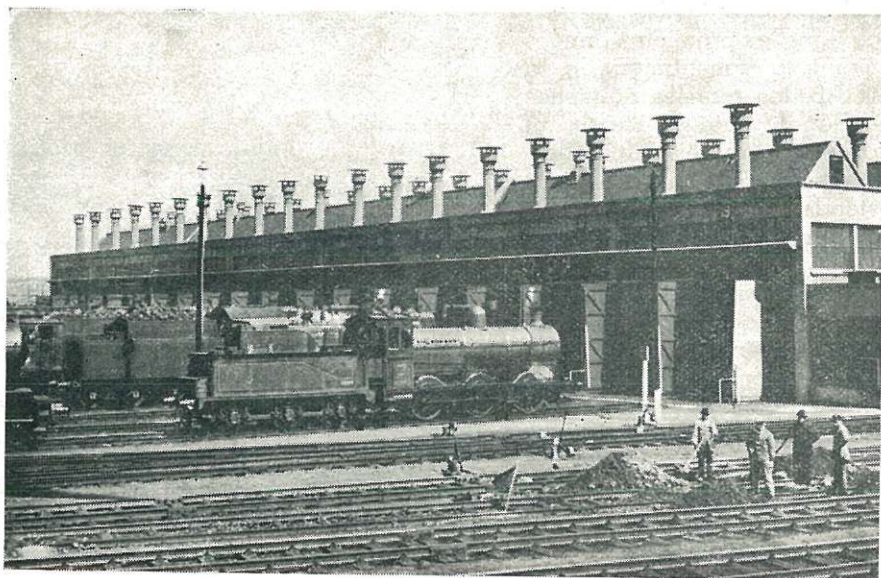


Fig. 16. — Remise de Schaerbeek.

réparation beaucoup plus importants dénommés « Ateliers Centraux ».

Ces ateliers centraux effectuent d'une façon générale la grande réparation du matériel roulant.

Cette grande réparation se caractérise par le démontage et l'examen approfondi de tous les organes constitutifs du véhicule et par une remise en état complète de ceux-ci.

Le véhicule sortant de grande réparation doit pouvoir rendre sensiblement les mêmes services qu'un véhicule neuf.

Au moment de la constitution de la S.N.C.B., l'organisation du travail dans les ateliers revêtait encore un caractère empirique; les dirigeants étaient le plus souvent absorbés par des tâches administratives et devaient s'en remettre pour les détails d'organisation et d'exécution des travaux à caractère technique à l'habileté du personnel de maîtrise et du personnel ouvrier.

Ce fut surtout après le Congrès International de l'Organisation du Travail tenu à Bruxelles en octobre 1925 que les principes de l'organisation scientifique du travail furent diffusés en Belgique; dès qu'elle fut créée, la S.N.C.B. s'engagea résolument dans cette voie.

En 1927 déjà, un bureau spécial fut chargé d'étudier l'application des méthodes d'organisation scientifique du travail.

Dès 1930, on entreprit sur les plans établis par ce bureau, un vaste programme ayant en vue de moderniser les ateliers centraux et de spécialiser chacun d'eux dans la réparation d'un matériel bien déterminé.

Les principes du travail à la chaîne furent appliqués à tous les travaux de réparation du matériel de traction ou de transport.

L'étude et la préparation des travaux furent confiées à un bureau spécial dénommé bureau de fabrication auquel fut adjointe une section de chronométrage.

Ce bureau fut également chargé du lancement des travaux et du contrôle de leur avancement.

Dans chaque section d'atelier, on aménagea des bureaux de plannings pour la distribution des bons de main-d'œuvre et le contrôle de leur exécution.

Tous les ateliers furent dotés d'engins de levage puissants, de machines-outils modernes de haute précision ou à grand rendement utilisant les aciers rapides à haute teneur en tungstène et les carbures de tungstène, d'importants réseaux de canalisation d'air comprimé, d'oxygène, d'acétylène et d'électricité permettant d'utiliser à chaque stand de travail les outils portatifs les plus perfectionnés, les procédés de soudure oxy-acétylénique et de soudure électrique qui constituent une aide particulièrement précieuse pour les travaux de réparations.

Cette transformation rendit possible la concentration des travaux de même nature et permit de réduire à la fois le personnel ouvrier des ateliers et les durées d'immobilisation des véhicules en réparation.

Ainsi, avant l'utilisation des méthodes scientifiques, les locomotives étaient envoyées indifféremment pour grande réparation dans l'un des 6 ateliers centraux du réseau : Malines, Salzinnes, Louvain, Luttre, Cuesmes et Gentbrugge.

L'intervalle de parcours entre deux grandes réparations était de l'ordre de 100.000 Km; l'immobilisation en atelier atteignait en moyenne 3 mois et la quantité de main-d'œuvre directe consacrée par locomotive s'élevait à 9.000 heures environ.

Par la réorganisation des ateliers centraux, la grande réparation des locomotives put être concentrée dans les deux seuls ateliers de Malines et Salzinnes.

Les parcours entre deux réparations furent plus que doublés (218.000 Km), tandis que le nombre d'heures de main-d'œuvre était réduit sensiblement de moitié (4.914 heures).

La durée d'immobilisation fut ainsi ramenée de 3 mois à 29 jours ouvrables en moyenne.

Comme autre conséquence, les travaux de moyenne réparation de locomotives qui étaient effectués dans de petits ateliers attendant aux remises, furent également repris par les ateliers centraux de Malines, Salzinnes et Louvain, sans extension de bâtiments.

Pour la réparation des wagons, le programme de spécialisation ramena de 4 à 2 le nombre des ateliers centraux effectuant la grande réparation.

Cuesmes fut chargé de réparer tous les tombereaux tôlés et les tombereaux de 20 T. en bois; Gentbrugge procéda à la réparation de tous les autres types de wagons.

Furent concentrées à l'atelier central de Malines la réparation de toutes les voitures métalliques et celle des voitures en bois à garnitures ou de 3^e classe en très mauvais état.

Le moment vint également où la Société dut considérer le développement de l'exploitation par autorails et automotrices électriques et adapter à ces activités entièrement nouvelles l'organisation de certains de ses ateliers centraux ainsi que la main-d'œuvre qui y était utilisée.

Elle créa à l'atelier central de Luttre une section nouvelle spécialisée dans la réparation des caisses et des bogies d'autorails et, à l'atelier central de Louvain, une section spécialisée dans la réparation des moteurs à combustion interne, des boîtes de vitesse et des turbo-transmissions.

L'atelier central de Malines fut chargé de la réparation des automotrices et de l'appareillage électrique.

A Laeken fut aménagé un atelier central pour l'exécution de tous les travaux importants aux véhicules automobiles: la réparation des draisiennes du Service de la Voie, qui s'apparente à la réparation des automobiles, lui a également été confiée.

La réparation des principales pièces constitutives du matériel de traction et de transport fit également l'objet d'une concentration poussée: l'atelier central de Luttre répare tous les trains de roues du matériel de traction, celui de Cuesmes les trains de roues des voitures et wagons; Louvain effectue la réparation de tous les organes du frein, des pompes alimentaires des locomotives à vapeur et des organes du chauffage des trains; enfin, Cuesmes procède à la réparation de tous les ressorts.

Il n'est pas sans intérêt de rappeler que jusqu'en 1934, tous les ateliers de la Société procédaient eux-mêmes à la remise en bon état des

ressorts des locomotives, voitures et wagons, dont ils assumaient la réparation.

Indépendamment de l'éparpillement des installations, de l'outillage et de la main-d'œuvre, les produits fabriqués étaient souvent loin de posséder les qualités désirables; le traitement thermique laissait souvent à désirer.

La nécessité apparut de substituer aux anciens feux ouverts des fours spéciaux chauffés rationnellement et réglés automatiquement et de disposer de machines à cintrer et à tremper.

Il convenait également de pouvoir procéder en cours de fabrication à de nombreuses et minutieuses vérifications portant sur les matières, les températures, les dimensions, les formes et sur la résistance des ressorts.

Dès lors, la centralisation s'imposait d'autant plus que le coût de l'équipement et de l'outillage spécialisé à acquérir se trouvait être très élevé.

Cuesmes fut choisi en raison des possibilités existantes d'adaptation de ses locaux et de la proximité d'une usine de distillation de charbon pouvant fournir un gaz de chauffage à pouvoir calorifique suffisant et à un prix très économique (1).

L'installation telle qu'elle fut réalisée à l'époque comportait :

- Une salle de réception des gaz;
- Un atelier de préparation des lames et colliers neufs et de remploi;
- Un hall de fabrication comprenant la section de démontage des ressorts, les fours de trempe, les machines à cintrer et à tremper, le four de recuit et la section de montage et d'essai des ressorts.

Les principes d'organisation moderne du travail furent observés aussi bien dans la disposition des sections d'ateliers et la succession des opérations que dans la répartition du travail, les manutentions et les contrôles aux différents stades d'avancement.

Il en est résulté que l'atelier central de Cuesmes put faire face aux besoins en ressorts du réseau et réaliser un travail d'une qualité bien supérieure avec un effectif de personnel qui n'atteint pas la moitié de celui occupé précédemment dans les anciennes forges à ressorts du réseau.

Au 10 mai 1940, on peut dire que le programme de concentration et de modernisation était entièrement réalisé.

Au lendemain de la libération, la situation des ateliers centraux se présentait comme suit :

- Les ateliers centraux de Salzinnes, de Luttre et de Cuesmes étaient intacts à l'exception d'un certain nombre de machines-outils qui avaient été sabotés;
- L'atelier central de Malines pouvait être considéré comme totalement détruit par les bombardements aériens des 19 avril et 1^{er} mai 1944. Plus de 250 bombes de gros calibres étaient tombées sur ses installations, détruisant la quasi-totalité des ateliers, des magasins et des bureaux. Toutes les machines-outils étaient détruites ou gravement avariées

et une grande partie de l'outillage était perdue.

- L'atelier central de Louvain avait subi des dégâts considérables à la suite des bombardements aériens au cours desquels plus de 60 bombes de gros calibres s'abattirent sur les différentes installations. Les bureaux, les magasins et certaines sections des ateliers étaient complètement détruits. Les machines-outils toutefois avaient relativement peu souffert.

- Quant à l'atelier central de Gentbrugge, une partie seulement de ses installations était détruite par les bombardements.

Actuellement presque tous les dégâts causés par la guerre sont réparés d'une manière définitive. Il reste à reconstruire à l'atelier central de Malines les installations pour la division des voitures. Ce travail est en cours.

6. — Les magasins.

A côté de chaque atelier central, la Société installa un dépôt répartiteur des approvisionnements. Chaque dépôt fut spécialisé dans la distribution d'articles bien déterminés. Il en résulta une réduction sensible des stocks de réserve qui y étaient entreposés et un contrôle aisé du mouvement de ces stocks. Cette concentration permit de centraliser tous les achats au sein d'un même service et d'obtenir, par l'importance des commandes, des prix très avantageux.

* * *

En conclusion, la Direction du Matériel et des Achats a apporté au cours de ces derniers 25 ans une contribution marquée à l'exploitation rationnelle et économique du réseau.

Cette contribution apparaît dans l'effort fait pour adapter le matériel roulant aux exigences nouvelles, pour regrouper les installations, moderniser leur équipement et y introduire les méthodes d'organisation scientifique du travail.

Bien que la guerre ait touché durement son matériel et ses installations, la Direction du Matériel et des Achats eut à cœur de faire face à toutes les difficultés qui se présentèrent depuis la libération.

La reconstruction a été conduite à un rythme rapide; elle s'achève actuellement. Et déjà l'on se préoccupe des exigences futures et des moyens d'y satisfaire.

La Direction du Matériel et des Achats profite de l'occasion qui lui est offerte pour rendre à son personnel un hommage tout particulier; si elle a pu mener à bien les lourdes tâches qui lui furent imposées dans les années difficiles de l'après-guerre c'est, en grande partie, au dévouement et à la collaboration active de tous ses agents qu'elle le doit.

(1) Peu après la libération, le chauffage des fours par brûleurs au mazout, beaucoup plus économique encore, a été substitué au chauffage au gaz.