

Modernisation du réseau intérieur

Rail et Acier : la fusion du savoir-fer Les ateliers de Charleroi et de Monceau ouvrent leurs portes le week-end des 21 et 22 octobre

En inaugurant à Charleroi deux installations de pointe pour la maintenance et la sécurisation du matériel ferroviaire, la SNCB poursuit son plan de modernisation du réseau intérieur et renforce l'importance d'une région, d'une gare et de ses alentours, plus que jamais tournés vers l'avenir.

Nœud de communications d'envergure au sein du réseau ferroviaire belge, la gare de Charleroi a fait l'objet ces dernières années de différents travaux d'aménagement visant à en améliorer la desserte et à assurer aux voyageurs un service de plus en plus performant. Dans le cadre du plan décennal d'investissements 1996-2005, la SNCB décidait également d'implanter dans la région deux nouvelles unités techniques destinées à assurer l'entretien et la maintenance du matériel roulant.

L'ensemble de ces investissements considérables témoigne de la volonté de la société d'accorder au réseau intérieur les moyens nécessaires afin de développer cet outil de mobilité, le chemin de fer.

Peu ou mal connus du grand public, les ateliers d'entretien du matériel roulant jouent un rôle essentiel dans le monde ferroviaire. C'est au sein de ces importants pôles d'activité et de technologie que les hommes du rail s'emploient à vérifier, réparer et entretenir les différentes machines qui parcourent au quotidien l'ensemble du réseau. De ce travail, dépendent surtout la fiabilité et la régularité des trains et par conséquent, la qualité du service à la clientèle. Fort de son expérience, le personnel à l'œuvre dans ces infrastructures utilise des technologies ultramodernes dans des conditions de confort et de sécurité optimales.

Les opérations de maintenance courante du matériel roulant sont concentrées dans les centres générateurs de trafic, Charleroi étant l'un d'entre eux.

Afin de faire partager leur passion et leur « *savoir-fer* », les cheminots invitent le grand public à venir découvrir, le temps d'un week-end, les deux nouveaux ateliers d'entretien de la SNCB à Charleroi et Monceau ainsi que les installations du principal client de la SNCB, Cockerill Sambre, à Carlam.

Charleroi et Monceau: deux nouveaux ateliers ultramodernes pour un meilleur service et davantage de sécurité

En amont, le transport par chemin de fer, c'est tout d'abord une locomotive tractant des voitures ou des wagons de marchandises. C'est aussi une solution aux problèmes de mobilité et une façon plus rapide, plus sûre et plus écologique de se déplacer.

En aval, le rail, c'est également le travail de dizaines de milliers d'hommes et de femmes qui, par leurs diverses activités, veillent à garantir la régularité et la fiabilité des trains qui parcourent chaque année près de cent millions de kilomètres sur le réseau.

Afin d'améliorer la qualité du service à la clientèle, la SNCB renouvelle progressivement son parc de matériel roulant et modernise ses infrastructures d'accueil, offrant ainsi au voyageur des conditions de voyage optimales en toute sécurité. Par ailleurs, assurer et renforcer la sécurité sont aussi, pour la SNCB, deux priorités qui impliquent de nombreuses opérations d'entretien et de maintenance du matériel actuel et plus ancien.

L'atelier de traction de Charleroi

Important centre d'activité à la pointe du progrès, l'atelier de traction de Charleroi joue un rôle essentiel au sein du district sud-ouest de la SNCB. Destiné à la maintenance et à l'entretien du matériel de traction, ses installations jouissent d'une situation idéale, à proximité immédiate des gares de Charleroi-Sud et Monceau ainsi que du poste d'entretien de Châtelet. Doté de 12 voies d'entretien dont dix passantes (cf atelier "*passant*" ci-après), l'atelier s'étend sur 20 000 m² et emploie quelque 330 personnes. Garnisseurs, soudeurs, tourneurs, manœuvres, ajusteurs mécaniciens, menuisiers, techniciens électromécaniciens et électroniciens, responsables informatiques, ingénieurs civils et industriels et autres agents de métier effectuent des interventions courantes et de moyenne importance sur les différents engins de traction du réseau. L'atelier a en charge l'entretien périodique de 81 locomotives électriques, 110 locomotives diesel, 44 automotrices quadruples et 80 automotrices doubles. Très prochainement, les nouveaux autorails destinés aux lignes régionales et les nouvelles locomotives de la série 77 y seront régulièrement révisés, sans oublier pour l'avenir les futures rames RER. Les interventions spécifiques et plus conséquentes sont réalisées au sein des ateliers centraux de Salzinnes et Malines.

Alliant ergonomie et rapidité d'intervention, l'atelier est doté des meilleures technologies de manière à fournir un travail de qualité au quotidien. Au total, sept ponts roulants facilitent le travail de ces spécialistes de l'entretien: 2 de 32 tonnes, 1 de 25 tonnes et 4 de 5 tonnes.

Des technologies de pointe au service de la qualité

Un atelier "passant"

Inspiré notamment de certains exemples français et allemands, ce concept permet de réduire au maximum les déplacements du matériel de traction au sein de l'atelier. Les voies traversent ce dernier de bout en bout permettant ainsi aux différents engins qui nécessitent une intervention d'entrer d'un côté et de sortir de l'autre sans devoir rebrousser chemin. Les temps de prise en main s'en trouvent diminués et par conséquent, il y a moins de manœuvres à effectuer sur les cours de l'atelier. Les engins peuvent ainsi reprendre rapidement du service sans perturber l'offre de trains.

Des rails éclipsables

Le hall 4 est équipé de rails éclipsables, une technologie particulière notamment utilisée pour la maintenance des trains ICE à grande vitesse circulant sur le réseau allemand. Posés sur pilotis, ces rails dits "éclipsables" peuvent être écartés de part et d'autre de leur axe de manière à permettre le retrait par le bas d'essieux et de moteurs de traction. Par rapport à la technique ancienne qui demandait un levage de la caisse des véhicules, le gain de temps est particulièrement appréciable: désormais, il faut environ une heure pour remplacer un essieu contre une journée de travail auparavant. D'autre part, cette technique permet au personnel d'intervenir simultanément à différents endroits en toute sécurité: sous le matériel de traction mais également à hauteur de certains équipements spécifiques et sur la toiture des machines à inspecter.

Trois niveaux de travail sont rendus possibles:

- -2,6 m (travaux sous caisse)
- + 0,9 m (passerelles donnant accès à l'intérieur des automotrices)
- +3,9 m (accès aux toitures des automotrices à l'aide d'une nacelle équipée d'une potence de levage).

Le respect de l'environnement , une priorité également

De multiples mesures ont été prises afin d'assurer le respect de l'environnement et de renforcer la sécurité du personnel. En matière de protection de l'environnement, il faut citer la construction d'une station d'épuration des eaux de rejet, la création d'un parc à conteneurs pour chaque type de déchet avec certificats d'élimination à l'appui et le respect scrupuleux de la législation en matière de stockage de produits dangereux.

L'ergonomie et la sécurité du personnel ont fait l'objet d'une attention spécifique. Ces conditions sont garanties grâce aux stands de travail sur plusieurs niveaux, aux plates-formes élévatrices, aux ponts élévateurs pour le travail sur les bogies et aux garde-corps sur toutes les nacelles mobiles.

D'une longueur de 180 m sur 110 m de large, le bâtiment est divisé en quatre halls. Les locaux techniques et à destination du personnel sont implantés le long du hall 1 (vestiaires, sanitaires, restauration) ainsi que les services administratifs et techniques.

La SNCB a investi 1 milliard 500 millions de francs pour la réalisation de ce tout nouvel atelier.

L'atelier d'entretien de wagons de Monceau

Les wagons de chemin de fer parcourent des centaines de millions de kilomètres chaque année en transportant des charges particulièrement lourdes, parfois délicates ou dangereuses. Tout comme le matériel de traction, ces véhicules nécessitent un entretien régulier de manière à en assurer la longévité et la sécurité.

En fonction des interventions à effectuer, la maintenance des wagons de marchandises est réalisée soit dans les ateliers centraux, pour des entretiens approfondis et réguliers tous les 5 à 8 ans, soit dans des unités spécialisées, pour des réparations légères et plus spécifiques. C'est le rôle de l'atelier de Monceau.

Ce nouvel atelier concentre en un même lieu des activités auparavant dispersées.

Destiné à la maintenance courante d'une partie du parc de wagons du district sud-ouest de la SNCB ainsi que des wagons appartenant à certaines sociétés privées, l'atelier comprend deux grands halls équipés de voies "passantes", ce qui permet un gain de temps important lors l'exécution des différentes réparations à effectuer, souvent à la suite d'accidents ou d'incidents divers. Les principales interventions d'entretien effectuées au sein de l'atelier sont les suivantes:

- remplacement des pièces usées et vérification des freins
- réparation des avaries se produisant à la caisse et aux planchers lors des chargements et déchargements
- vérification, réglage, graissage des mécanismes d'équipements spéciaux
- changement des essieux

Situé à côté de la gare de triage de Monceau et du nouvel atelier de traction de Charleroi, l'atelier d'entretien comporte six voies passantes dont trois de 150 mètres avec fosses de travail centrales et latérales destinées aux travaux courants.

Les trois autres voies ont une longueur de 66 mètres et sont équipées de stands de levage (pour le remplacement d'essieux ou de bogies) et de passerelles facilitant les interventions en toiture et dans les trémies. Conçues de manière à apporter un maximum de confort et de sécurité à la centaine d'hommes qui y travaille, les installations de l'atelier comprennent également deux voies de visite, un stand extérieur de nettoyage technique et un stand extérieur pour le levage de wagons chargés spécialisés dans le transport de produits volatils. L'ensemble est complété par un bâtiment technique, administratif et social. L'atelier dispose aussi de quatre camions-ateliers équipés pour réaliser, sur place, des réparations en extrême urgence.

Des mesures particulières ont été prises afin de garantir le respect de l'environnement: une station d'épuration des eaux usées a été installée à cet effet et toutes les substances polluantes sont soigneusement récupérées pour être ensuite recyclées.

Le nouvel atelier de Monceau, pour lequel la SNCB a investi près de 500 millions de francs, présente plus d'un atout en matière de qualité et de rapidité. La productivité y est beaucoup plus importante que par le passé et les nouvelles technologies ont permis de réduire le temps de travail de moitié pour certaines réparations importantes et spécifiques. Près de 15 000 wagons y seront entretenus chaque année.

La gare de triage de Monceau

Conçue et modernisée progressivement en fonction du travail rapide et spécifique qui y est réalisé, la gare de triage de Monceau est idéalement située au croisement des lignes 124 Bruxelles-Charleroi et 112 Mons-La Louvière-Sud-Charleroi, non loin des ateliers de Charleroi et de Monceau ainsi que du complexe sidérurgique régional. Elle s'étend sur une superficie de 62 hectares et dessert quasiment toute la partie sud-ouest du pays. Son rôle consiste principalement à regrouper sur une même voie et, selon leur destination, tous les wagons devant être expédiés à un endroit précis, pour un client donné.

Près de 1500 wagons y sont triés quotidiennement par quelque 300 agents hautement qualifiés. En relation directe avec d'importants centres industriels belges et étrangers, la gare de formation regroupe différentes activités dont la plupart axées sur l'industrie sidérurgique.

Les agents appelés *signaleurs* sont chargés d'orienter les wagons vers les différentes voies de triage. Ils doivent allier expérience et rapidité de manière à fournir un travail précis et assez complexe. Toute la difficulté de leur métier réside en la capacité à juger de la vitesse à attribuer à chaque wagon afin que celui-ci conserve un élan suffisant pour rejoindre son convoi, tout en veillant à respecter un contact en douceur avec les autres wagons déjà rangés. Les convois ainsi assemblés sont prêts à rejoindre leur destination, parfois située à des milliers de kilomètres...

La gare en quelques chiffres:

La circulation des trains, des rames, des locomotives et les opérations de triage sont réglées par quatre postes de signalisation de type "tout relais" qui assurent entre autres la commande des freins de voie hydrauliques, des aiguillages et des signaux du faisceau de triage.

- Faisceau de réception: 23 voies électrifiées longues de 300 à 650 mètres
- Bosse de triage: 3m85 de hauteur
- Faisceau de triage: 32 voies de 570 à 680 mètres
- Faisceau de formation: 13 voies électrifiées de 370 à 590 mètres
- Nombre de wagons triés: 1300 à 1500 par jour
- Personnel: 280 agents