

L'ATELIER DE TRACTION DE BRUXELLES MIDI

Gigantesque, sophistiqué : à la mesure des locomotives et des trains qui y sont entretenus ! Le nouvel atelier de traction de Bruxelles Midi a été en effet construit pour entretenir les rames TGV des liaisons Londres-Bruxelles et Paris-Bruxelles-Amsterdam-Cologne (PBKA), en collaboration avec des ateliers similaires de la SNCF, des BR et de la DB. Les rames Thalys bénéficieront également de ces nouveaux équipements. Si tout y est informatisé, il n'en demeure pas moins un atelier convivial où nous avons été chaleureusement accueillis pour une visite complète des installations.



SNCF/IK. TOURNAY

LE HALL D'ENTRETIEN DES VOITURES CLASSIQUES DES SERVICES INTÉRIEUR ET INTERNATIONAL

PETIT RAPPEL HISTORIQUE

C'est en 1840 que fut inaugurée la première gare de Bruxelles Midi – dite gare des Bogards – laquelle comptait déjà un bâtiment des recettes, un atelier de réparation du matériel roulant et une remise à locomotives.

À l'aube de la Seconde Guerre mondiale – en 1938 – la remise des locomotives à vapeur d'alors déménagea vers la dépendance de Forest (Forest Voitures). Cet atelier de ligne était à l'origine chargé de l'entretien des locomotives à vapeur des types 1, 7, 60, 62, 64 et 97.

À partir de 1950 – soit à l'époque de l'électrification des lignes vers Bruxelles – l'atelier se spécialisa dans l'entretien des locomotives électriques, les types 101, 120, 122 et 123. C'est dans les années 60 que l'atelier atteignit son apogée avec l'entretien ordinaire des locomotives électriques polycourant.

Il fut déserté de 1989 à 1993 pour permettre les travaux nécessaires à l'aménagement de l'atelier TGV.

LE NOUVEL ATELIER DE TRACTION

Composé de cinq halls, l'atelier occupe une superficie d'environ 22 300 m², sise à Forest, entre la ligne Bruxelles-Mons et les faisceaux de voies de garage des trains de voyageurs ayant leur origine ou leur destination à Bruxelles Midi. Enceint, pour les installations spécifiques à l'entretien des TGV, d'une clôture de sûreté d'une longueur de 2,5 km, le bâtiment s'intègre parfaitement au paysage industriel du site par le choix judicieux des matériaux et des couleurs, le gris et le bleu, cette dernière apportant une touche de légèreté.

DESCRIPTION

LE BATIMENT OU HALL 1

Situé à l'est du complexe, le hall 1 abrite les bureaux de gestion de l'atelier, les locaux sociaux (réfectoire, vestiaires, sanitaires,...), des magasins pour les outillages et les pièces de rechange ainsi que des petits ateliers. Un laboratoire est installé au sous-sol pour les essais des accessoires électroniques.

Pour l'anecdote, retenons l'aménagement de septante-deux vestiaires pour les dames, inutilisés pour l'instant... par manque de vocation!

« Intelligent », ce bâtiment centralise la gestion informatique du complexe.

LE HALL 2

Le hall 2 est l'atelier de ligne proprement dit où ont lieu les activités d'entretien telles que

- Les visites techniques et les contrôles;
- Le nettoyage de l'intérieur des voitures, lequel se fait par aspiration depuis une centrale installée dans le hall 1;
- La vidange et le remplissage des toilettes chimiques (celles-ci sont rincées abondamment avec un désinfectant puissant et coloré à base de bleu de méthylène), ainsi que le remplissage des réservoirs d'eau pour les lavabos;
- Enfin les dépannages et petites réparations.

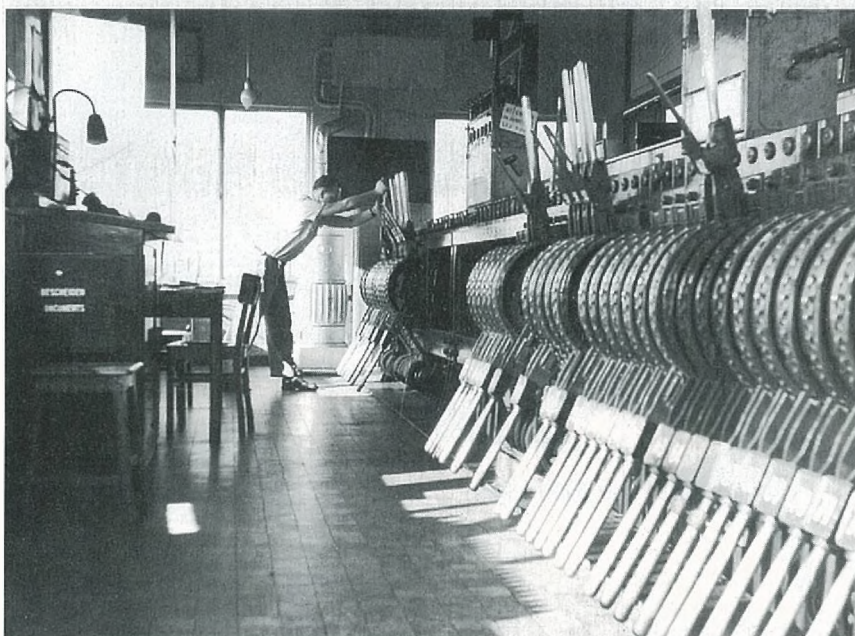
La particularité de ce hall réside dans ses proportions gigantesques (430 m de long, 30 m de large et 10 m de hauteur). Il est pourvu de quatre voies de travail sur lesquelles on peut disposer soit une rame Eurostar soit deux rames PBKA.

Des passages souterrains le traversent pour permettre la circulation des divers équipements mobiles, plates-formes et chariots élévateurs.

Afin de faciliter l'accès des équipes d'entretien à tous les niveaux de la rame (coffrets d'équipement technique, roues, bogies), des planchers ont été aménagés à des profondeurs de 90 cm et de 1,45 m. Par ailleurs des plates-formes métalliques situées à 1,10 m de hauteur autorisent l'accès direct à l'intérieur des voitures. L'accès aux pantographes et à la toiture est, quant à lui, facilité par d'autres plates-formes que l'on peut atteindre par des escaliers à partir du niveau précédent. Six ponts roulants complètent le dispositif. Télécommandés, ils peuvent se déplacer sur toute la longueur de l'atelier. Enfin une caténaire escamotable autorise des mises sous tension et hors tension et évite les manœuvres classiques de traction.



COLLECTION P PASTELLS



COLLECTION P PASTELLS



MAX DELIE

LE HALL 3

Le hall 3, comprenant deux voies, est réservé aux opérations d'entretien lourd et aux réparations telles que



- Le remplacement d'organes qui dépassent un certain poids ou un certain volume;
- L'enlèvement ou l'échange de voitures : les bogies étant communs, des vérins de levage et des bogies provisoires sont nécessaires;
- La remise en état des bogies enlevés et des pièces lourdes;
- La réparation des voitures ou motrices détachées;
- Enfin des interventions de longue durée aux rames de 200 m de longueur maximum.

Un pont roulant de 16 t dessert le hall entier.

LE HALL 4

Le hall 4, plus petit mais comprenant encore deux voies, est intéressant par l'installation de bas-bogies et le double tour en fosse qu'il abrite. Ce dernier est à commande numérique et peut usiner simultanément deux essieux du même bogie, que celui-ci appartienne à des rames TGV, des locomotives ou des voitures ordinaires.

LE HALL 5

Enfin le dernier hall est le poste d'entretien des voitures classiques des services intérieur et international.

DES INNOVATIONS

Si l'on devait relever deux aspects inédits de cet atelier, il faudrait citer la caténaire escamotable dont nous avons parlé plus haut et le « monitoring », terme barbare pour désigner le dispositif intégré et informatisé de sécurité et d'exploitation. Pratiquement, cela signifie que quiconque pénètre dans ce haut lieu de la technique est automatiquement fiché et pourvu d'un badge. L'accès aux différents postes de travail, couloirs et halls est strictement réglementé. Chaque agent est obligé de signaler sa présence en introduisant son badge dans les terminaux prévus à cet effet de telle sorte qu'aucune rame ne puisse être mise sous tension ou en marche tant qu'il est exposé.



MAX DELIFE

LE HALL 2

CALENDRIER DES OPÉRATIONS ET CAPACITÉ D'ACCUEIL

Le nouvel atelier de traction de Bruxelles Midi a été conçu pour délivrer en quantité suffisante des rames prêtes à assurer leurs services dans des conditions optimales de sécurité, fiabilité et confort. Il effectue les entretiens journaliers banalisés des rames Eurostar des trois réseaux (SNCB, SNCF et BR) tandis que les entretiens périodiques sont, eux, pris en charge par les sociétés propriétaires.

Il intervient néanmoins sur demande dans le dépannage des rames étrangères. C'est un comité de maintenance qui décide du programme d'entretien, unique pour les trois réseaux. Les rames Thalys (Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam ou PBKA) seront, elles aussi, entretenues dans cet atelier dont la capacité d'accueil s'élève à quatre rames Trans-Manche à la fois (ou huit rames PBKA). La première rame PBKA (Thalys) arriverait en avril de cette année pour les premiers essais, lesquels s'échelonnent jusqu'en décembre prochain.

Les opérations s'effectuent le soir ou la nuit pour les immobilisations de moins de quatre heures. Dans le cas contraire, les travaux sont exécutés la journée, indifféremment le week-end ou en semaine.

Après leur dernier service, toutes les rames TGV filent vers l'atelier en passant par la station de lavage de Petite-Île, en traction autonome. □ CO



SNCB/CF - TOURNAY



SNCB/CF - TOURNAY