

JOURNEES DU PATRIMOINE

Le 11 septembre dernier, le patrimoine était à l'honneur aux quatre coins du pays. Succès de foule malgré le mauvais temps et le thème austère choisi par la Région wallonne, la redécouverte du patrimoine industriel.

L'atelier* de Luttre fut tout naturellement pressenti pour l'illustrer dans cette région, par ailleurs particulièrement riche en vestiges industriels. La journée fut une réussite totale : un petit millier de visiteurs fut recensé à la grande surprise des organisateurs (visiteurs étrangers à la société, il y a lieu de le préciser).

Il est vrai que beaucoup découvrirent ce site à la faveur de la huitième édition de la fête de l'écologie et du patrimoine, organisée par l'asbl «Jeunesse et écologie», en collaboration avec les RNOB, «Nature et terroir» et «Viesville vert et vivant».

En effet, à cette occasion, l'asbl avait organisé des visites guidées de l'atelier, de la réserve naturelle de Viesville et des fouilles archéologiques de Liberchies. Un programme aussi éclectique ne pouvait que séduire le public.

D'autres visiteurs avaient fait le choix d'un parcours personnel, enfin d'aucuns venaient saluer leur parent cheminot qui, ce dimanche-là exceptionnellement, travaillait. En effet, le personnel avait choisi de présenter l'atelier en plein travail ainsi qu'une exposition sur les avatars de l'« arsenal » depuis sa création jusqu'à nos jours. En effet, c'est ainsi qu'on le dénommait au siècle passé parce qu'on y fabriquait alors des locomotives.

L'atelier de Luttre a été construit en 1875, à proximité de la gare de Luttre-Pont-à-Celles, devenue entretemps un nœud ferroviaire important, à laquelle il est d'ailleurs raccordé.

L'atelier couvre une superficie de 22 hectares, dont 2,5 h sont occupés par des bâtiments. Il utilise actuellement quelque deux cents agents, ouvriers pour la plupart, répartis dans trois sections, la section wagons, la section chaudronnerie et celle de la tournerie des roues.

La section wagon assure la

révision et la réparation de wagons SNCB et de wagons appartenant à des firmes privées. L'atelier est divisé en deux parties, l'une s'occupant des réparations rapides de faible importance, l'autre des révisions et réparations majeures.

La section chaudronnerie a dans ses attributions l'entretien et la réparation de toutes les bonbonnes à gaz comprimé, des réservoirs à air comprimé et des extincteurs d'incendie de tout le réseau ; l'entretien et la réparation d'engins de levage du réseau ; elle réalise actuellement la fabrication de chevalets à quatre ou douze pieds de 16 t servant à lever les voitures et automotrices. Ils sont destinés aux ateliers dont les équipements sont en cours de modernisation. Enfin, l'atelier entretient les chariots-élévateurs électriques du département M.

Ces deux ateliers, moins spectaculaires, constituaient en quelque sorte le préambule à la visite du fleuron de l'atelier : la tournerie des roues, sa spécialité.

Implantée au sein des installations, elle fut construite en 1980 et devint opérationnelle en 1983. Elle est le centre unique de réparations de tous les types de trains de roues de wagons, qu'ils appartiennent à la SNCB ou à des firmes privées. Le parc à roues qui le jouxte permet le stockage de

quelque 1500 trains de roues simultanément.

Impressionnant!

Pas à pas, les visiteurs furent conviés à la découverte des opérations effectuées depuis le déchargement des roues des wagons jusqu'à leur remise en état complète, en passant par le nettoyage, le démontage des boîtes, le reprofilage, le repérage, le redressage des essieux, etc.

Au sein de cette fourmilière évoluait un public bon enfant et intéressé par les explications détaillées fournies par le personnel de maîtrise et les préparateurs.

Les enfants, nombreux, ponctuaient ces renseignements de digressions sur les mérites respectifs de leurs modèles réduits et des wagons grandeur nature. Deux grues, l'une du dernier cri et l'autre de la première heure (à vapeur, mais reconvertie au diesel) retinrent tout autant leur attention. Comme les ponts-roulants d'ailleurs dont les dimensions énormes et les déplacements avaient quelque chose de vertigineux.

A l'issue de ces visites, le public était convié à se sustenter au restaurant de l'atelier qui ne désemplit pas de la journée. Les crêpes y étaient sans doute pour quelque chose... CO □

* Dénommé CHWA depuis le mois de mai 1994.

LA TOURNERIE DES ROUES

