



# gare d'ARLON

130<sup>e</sup> Anniversaire  
de la liaison



## PORTES OUVERTES

**DU 21 AU 24 OCTOBRE 1989**



## THE GREAT LUXEMBURG

### Le chemin des Indes

Royaume depuis 1830, la Belgique inaugure cinq ans plus tard la première ligne ferroviaire entre Bruxelles et Malines.

En effet, la loi votée le 1er mai 1834 autorisait l'Etat à créer un système de chemin de fer.

L'article 1er stipulait: "Il sera établi dans le royaume de Belgique un système de chemin de fer ayant pour point central Malines et se dirigeant à l'Est vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège et Verviers; au nord, sur Anvers; à l'ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges; au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France et le Hainaut".

Les provinces de Limbourg, Namur et Luxembourg n'étaient cependant pas reprises dans cet ensemble.

Cette lacune fut comblée par la loi du 26 mai 1837, rapportée pour la province du Luxembourg le 29 septembre 1842.

En 1845, l'Etat concède à des compagnies belges et étrangères la construction des chemins de fer. C'est alors que le 18 juin 1846, des capitalistes anglais obtiennent de l'Etat belge la concession pour la construction des lignes du Luxembourg.

On prête au Ministre Nothomb le propos suivant: *Nous avons été Romains, nous avons appartenu à l'Espagne, nous avons été Autrichiens,*

*nous avons été Français, nous avons été Hollandais, aujourd'hui, nous sommes Belges, mais nous allons devenir Anglais.*

La Société anonyme "Grande Compagnie du Luxembourg", formée le 11 septembre 1846, dont les statuts furent approuvés par A.R. le 1er octobre 1846, était née.

Pourquoi ce projet connut-il le succès en Angleterre? Tout simplement parce que le "Great Luxembourg" était le chemin de Londres vers les Indes via Trieste et permettait ainsi l'acheminement du courrier postal anglais vers la colonie (la malle des Indes). Le vocable "Malle" est d'ailleurs encore utilisé de nos jours pour désigner, en jargon ferroviaire, les trains de la relation Ostende - Bâle - Milan.

#### Que comportait cette concession ?

La construction de la ligne Bruxelles - Arlon et son prolongement jusqu'aux frontières du Grand Duché et de la France vers Trèves et Luxembourg, Longwy, Thionville et Metz ainsi que la construction de deux embranchements, l'un vers l'Ourthe et l'autre vers Bastogne.

La canalisation de l'Ourthe, de Liège à La Roche.

La recherche et l'exploitation de mines, minières et carrières dans le Luxembourg et dans la partie de la province de Namur située sur la rive

droite de la Meuse et le traitement métallurgique de toute espèce.

L'exploitation du chemin de fer et du canal à établir, de même que celle des routes, canaux, ponts et tous autres moyens de communication indispensables ou utiles pour assurer le succès de l'entreprise principale.

Le cahier des charges prévoyait que le chemin de fer du Luxembourg, ayant son origine à Bruxelles, devrait rencontrer à Wavre la ligne de Louvain à la Sambre; la section de railway, depuis cette jonction jusqu'à Namur, devrait être commune aux deux compagnies.

Les conditions imposées par le cahier des charges étaient les suivantes:

Tracé: Bruxelles, Wavre, Gembloux, Namur, Ciney, Rochefort, Recogne, Arlon; de là, "il pourra être prolongé jusqu'aux frontières française et grand-ducale vers Longwy et Luxembourg. Ce chemin aura deux embranchements obligés, l'un vers l'Ourthe, l'autre sur Bastogne".

Etablissement à double voie de Bruxelles à Wavre et sur les autres sections lorsque l'importance des transports en fera reconnaître la nécessité.

Rails de 24 kilos (en 1852, le poids fut porté à 34 kilos et quelques années plus tard à 39,16 kilos).

Tarifs: voyageur-lieu: 50 - 35 - 25 centimes pour chacune des trois classes.

Terme d'exécution: le 18 juin 1851.

La Grande Compagnie du Luxembourg disposait donc d'un délai de cinq ans pour mener à bien la construction de pas moins de 232 kilomètres de ligne. A deux reprises, le délai de réalisation dut être prorogé et le tracé primitif fut modifié.

La réalisation se fit très lentement, tout d'abord en raison du profil accidenté de la ligne: on passait en effet d'une altitude de 16 m à Bruxelles, à 87 m à Namur, pour atteindre 485 m à Libramont et 389 m à Arlon. Ensuite, des difficultés financières apparurent et c'est le Gouvernement qui, par une loi de 1851, vint en aide à la Compagnie.

Le 19 décembre 1854, le rapport présenté au conseil d'administration signale qu'il n'y a plus de fonds pour continuer les travaux. Un nouveau conseil d'administration est nommé le 10 mars 1855; parmi ses membres, Victor Tesch, figure marquante de la province du Luxembourg. Un nouveau délai d'exécution du tronçon Namur - Arlon lui est accordé. Pour le 1er avril 1859, la construction doit être terminée.

C'est donc le 27 octobre 1858, avec sept ans de retard, que la ligne Bruxelles - Arlon fut mise en exploitation sur la totalité du parcours.

L'année suivante, la section Arlon - Sterpenich fut ouverte au trafic, réalisant ainsi la jonction avec les lignes du réseau du Guillaume - Luxembourg, ce qui permettait de gagner Thionville et Metz.

# DAS NETZ PRINZ WILHELM VON LETZEBURG

## Le réseau du Prince Guillaume de Luxembourg

### Comment est né le réseau Guillaume-Luxembourg ?

La loi du 7 janvier 1850 accorde au gouvernement grand-ducal le pouvoir d'entreprendre des négociations "avec toutes sociétés pour l'établissement d'un chemin de fer par le Grand-Duché se rattachant au chemin de fer belge de Bruxelles à Arlon et dans les directions à arrêter ultérieurement" (Mémorial 1850 n° 19).

Le gouvernement grand-ducal prend donc l'engagement d'assurer la construction d'une voie ferrée devant relier le chemin de fer belge avec la ligne de Sarrebrück à la frontière luxembourgeoise, avec embranchement sur Trèves, ligne dont la construction a été décrétée par prescrit royal de Prusse du 30 janvier 1854.

L'ère de la construction du railway est ouverte par la convention du 9 novembre 1855, passée pour 99 ans "entre le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg représenté par monsieur Jurion, Administrateur général de l'Intérieur, d'une part, et messieurs Adolphe Favier, banquier à Nancy, et Stéphane Jouve, ingénieur civil, demeurant en la même ville, d'autre part".

Cette convention prévoit la construction des lignes de chemin de fer suivantes: "de la frontière belge par ou après Steinfort à la frontière prussienne par ou près Wasserbillig en passant près Luxembourg sous le

canon de la place; avec embranchement aboutissant à la frontière française entre Dudelange et Frisange".

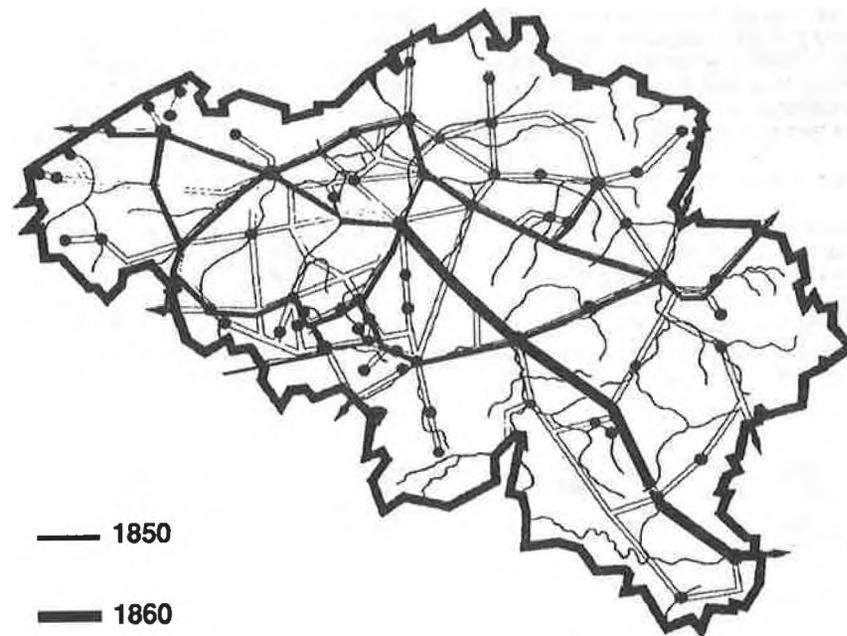
L'arrêté royal grand-ducal du 2 mars 1857 autorise la constitution de la "Société Royale Grand-Ducale des Chemins de Fer Guillaume Luxembourg" et en approuve les statuts. La société anonyme des chemins de fer Guillaume - Luxembourg est fondée au capital de 35 millions de francs, avec siège à Luxembourg et succursale à Paris.

L'inauguration de la ligne vers Arlon eut lieu avec éclat à Luxembourg le 4 octobre 1859 tandis que la ligne vers Thionville était inaugurée le 5 octobre 1859.

Il faudra encore attendre jusqu'au 20 août 1861 pour que soit inaugurée la section de Luxembourg à Trèves.

La voie ainsi tracée allait favoriser les échanges du nord du pays avec le Luxembourg, l'Allemagne, la Suisse et l'Est de la France.

En 1859 déjà on préparait l'Europe de 1993 !



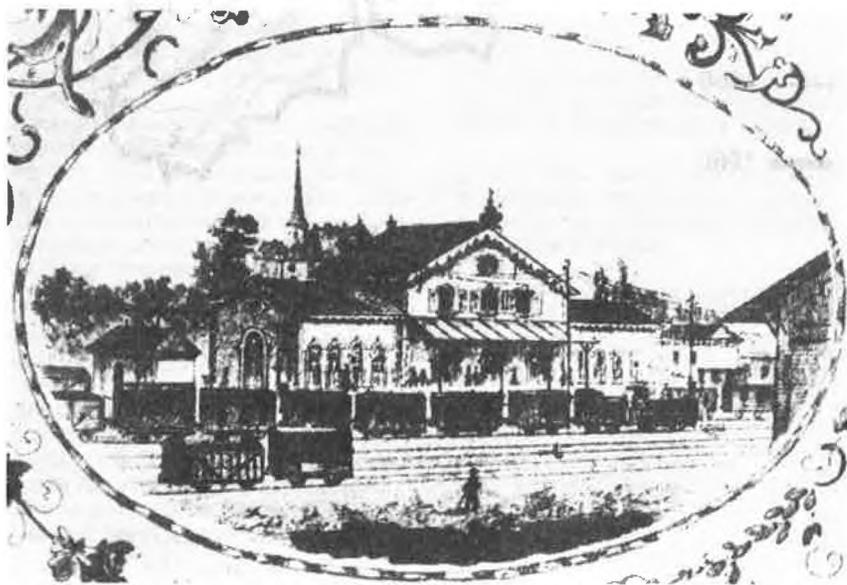
## ARLON LA CELTE... LA ROMAINE... LA FERROVIAIRE

Chef lieu de la province de Luxembourg, la plus étendue des provinces du royaume, avec ses 4.000 km<sup>2</sup>, Arlon situe ses origines dans la construction d'un bourg celte sur la ligne de partage des eaux des bassins mosan - la Semois et la Chiers - et rhénan - l'Attert et l'Eisch.

Arelaunos (are = devant; launos = plaine) constituait alors la porte de l'Arelaunum Silva, la grande forêt d'Ardenne. "Op der Knipchen", à St Donat, s'élevait le mirador d'alerte, centre de l'oppidum, camp de refuge pour les 3.000 habitants du bourg.

En 58 avant Jésus-Christ, les Romains conquièrent le bourg et le reconstruisent en dur: l'Orolaunum Vicus qui connut une prospérité et une splendeur telles qu'il devint après Trèves la ville la plus importante de l'est de l'empire. Depuis ces temps, Arlon demeura une ville !

En 1858, la ligne ferrée du Grand Luxembourg relia Bruxelles à Arlon où la gare n'était alors qu'une petite construction en bois. Une nouvelle gare fut construite à partir de 1886 d'après les plans de l'architecte provincial Louis Van de Wyngaert. L'ancienne



bâtisse fut alors démontée et réédifiée à Mellier en 1890.

L'installation du chemin de fer à Arlon accéléra la francisation de l'Areerland et permit la découverte le 1er juillet 1893, dans la tranchée de Stockem, d'un fossile d'ichtyosaure, reptile marin maître des mers durant l'ère secondaire.

Au cours de la dernière décennie du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'infrastructure ferroviaire est complétée par la construction de la remise et de l'atelier d'entretien des locomotives à vapeur puis, au début du XX<sup>ème</sup> siècle, par la construction du local des colis, de l'hôtel des chemins de fer et de l'habitation du chef de gare.

En 1929, la gare de triage et l'atelier de Stockem sont construits. L'atelier d'Arlon, tombé en désuétude, est vendu après la seconde guerre mondiale. La firme Reuter occupe actuellement les bâtiments de l'ancienne remise tandis que la firme Philadelphia s'est installée dans les anciens bureaux du groupe, supprimé en 1953.

Toute cette infrastructure fut à l'origine du développement de la rue des ateliers; pendant les derniers travaux

de terrassement en 1907, les cheminots mirent à jour les vestiges de thermes romains, origine de l'appellation actuelle de la rue.

Enfin, relevons que la gare d'Arlon fut le théâtre du massacre de 125 habitants de la commune de Tintigny, fusillés le 26 août 1914 contre le talus du pont de Schoppach. C'est à l'initiative du chef de gare d'Arlon que le 28 juillet 1932, un petit monument fut érigé à cet endroit par les chemins de fer.

Photos:  
La gare d'Arlon en 1858  
La gare actuellement

## LA GARE A VOTRE SERVICE

Près de 2.000 voyageurs franchissent chaque jour nos portes. Pour les transporter, tous les jours ouvrables, 60 trains sont prévus au départ et autant à l'arrivée. Les week-ends et jours fériés, le mouvement est limité à 44 trains tant au départ qu'à l'arrivée.

A ces trains réguliers s'ajoutent des trains saisonniers à destination de St-Raphaël, Narbonne, Milan, Sierre, Ancône et Nice.

L'aire de parcage pour véhicules automobiles compte 400 emplacements.

Pour vous accueillir, notre gare, qui subit actuellement une cure de rajeunissement, dispose de services diversifiés: les guichets où sont distribués les billets et les abonnements; le bureau des renseignements, billets internationaux et réservations; le dépôt des objets trouvés; et un buffet-restaurant de qualité.

La salle d'attente sera bientôt rénovée et l'extérieur du bâtiment passera lui aussi par une cure de jouvence.

### Le bureau des renseignements

Par téléphone (063/22 02 17 ou 21 71 35) ou lors d'un passage, vous y recevrez un horaire précis et le prix des services souhaités, que vous vous rendiez en Belgique ou dans n'importe quelle gare européenne.

Notre bureau dispose d'une ample documentation sur l'éventail des possibilités d'évasion tant en service international qu'en service intérieur.

### La réservation des places

Le service de réservation est équipé d'un terminal du système "Reselec", relié directement à l'ordinateur de Francfort qui le met en liaison avec tous les ordinateurs des réseaux ferroviaires européens.

En quelques secondes, pour tous les trains au départ ou à destination de toutes les grandes villes d'Europe occidentale (excepté quelques trains en Scandinavie) et pour certaines relations de et vers de grandes villes d'Europe orientale, des places (assisées ou couchées) peuvent être réservées selon les desiderata des voyageurs.

Pour les relations avec les pays qui ne sont pas raccordés à cet ordinateur, la réservation demande un délai un peu plus long.

### Les guichets

Comme dans toutes les gares du réseau belge, les guichets d'Arion sont équipés de distributeurs électroniques "Prodata", qui émettent tous les billets du service intérieur et les billets de validation de tous les abonnements; le client en attente au guichet peut lire sur un écran le prix du titre de transport qu'il a demandé.

Les guichets du service international, grâce au système "Reselec", délivrent sans délai des billets à destination de toutes les grandes gares européennes.

### Le trafic des colis

Cette année, la SNCB a restructuré le trafic des colis en arrêtant les activités de certains centres de tri, appelés communément "centres routiers", au profit d'installations plus performantes ou mieux situées géographiquement.

Le 25 septembre, les activités du centre routier d'Arion ont été transférées à Libramont.

Les clients conservent cependant le choix entre deux possibilités: soit présenter leurs envois en gare d'Arion où un service d'acceptation est ouvert en permanence, soit en demander l'enlèvement à leur domicile par un camion du centre routier de Libramont (☎ 061/22 21 36).

### Le trafic des charges complètes

On appelle "charge complète" un wagon entièrement chargé par un seul expéditeur, par opposition à un chargement de colis, dénommé "charge incomplète".

L'organisation de ce service est très peu connue du grand public. Le réseau ferroviaire belge compte environ 400 gares ouvertes à ce trafic distribué à partir de 10 gares de triage.

La cour aux marchandises d'Arion, desservie à partir de Stockem, est ouverte chaque jour au trafic des charges complètes.

En outre, la gare d'Arion intervient dans la gestion journalière du trafic des marchandises. Des retraits et échanges de locomotives, ainsi que des séparations de lots de wagons y sont effectués pour une trentaine de trains. Des opérations informatiques sont également réalisées à leur sujet, grâce aux équipements électroniques de la gare, reliés à l'ensemble du réseau de transmission informatique de données de la SNCB.



## Correspondances trains - bus - trains

Les correspondances entre les trains et les bus de la SNCV et vice versa sont assurées dans le respect de délais d'attente par un agent régulateur pour les lignes

- Arlon - Marbehan
- Arlon - Athus - Virton
- Arlon - Neufchâteau
- Arlon - Martelange
- Arlon - Ethe - Virton
- Arlon - Rachecourt - Meix-le-Tige
- Arlon - Marbehan - Florenville
- Athus - Liège
- Arlon - Sterpenich

## Le poste de signalisation

La cabine de signalisation du type "statique" (toutes les fonctions sont assurées par commandes électroniques) répertoriée sous le vocable "block 96", concentre les activités des deux cabines électromécaniques supprimées en 1981.



C'est grâce à un tableau de contrôle optique (TCO) que le responsable du mouvement des trains peut, à chaque instant, vérifier le déroulement correct des opérations et prendre les mesures adéquates pour assurer la fluidité du trafic.

Le block 96 télécommande le poste satellite d'Autelbas qui contrôle la bifurcation permettant à la ligne d'Athus de se séparer de celle de Luxembourg.

Le poste commande et contrôle 54 moteurs électriques d'aiguillages et 72 signaux lumineux.

Pour maintenir la régularité en période hivernale, les lames des aiguillages principaux sont chauffées par des résistances électriques d'une puissance totale de 123 kWh.



## Les installations de voie

La gare d'Arlon dispose de 4 faisceaux de voies:

- 5 voies électrifiées, dont les longueurs à quai varient de 234 à 427 mètres, affectées principalement à la réception des trains de voyageurs;
- 3 voies électrifiées qui constituent le faisceau de relais des trains de marchandises;
- 6 voies non électrifiées réservées à la cour aux marchandises; l'une d'entre elles est équipée d'une bascule de pesage d'une capacité de 35 tonnes;
- 7 voies dont 2 non électrifiées, affectées à l'entretien et au nettoyage des rames à voyageurs.

# LA GARE DE TRIAGE DE STOCKEM

Géographiquement la plus méridionale de Belgique, la gare de triage de Stockem centralise la gestion du trafic marchandises frontalier de l'axe Belgique - Suisse - Italie dans le sens nord-sud. Les activités dans le sens sud-nord sont assurées par la gare de Bettembourg.

## Coup d'oeil sur le passé

La gare de formation et les ateliers de Stockem ont été conçus lorsque les chemins de fer de l'Etat belge sont devenus la SNCB en 1926.

Il fallait remplacer les anciens ateliers d'Arlon, devenus vétustes, et la formation qui, enserrée dans la ville, ne pouvait plus prendre d'extension.

Le choix se porta sur le site de Stockem car il permettait une disposition rationnelle pour des installations modernes. C'est ainsi qu'on peut voir s'étirer sur près de 4 kilomètres, le long de la ligne 162, les installations SNCB de Stockem, qui regroupent donc une gare de formation et des ateliers.

La gare connut en 1955 une modernisation radicale avec la construction d'une cabine de triage automatique (le block 94) et la pose de freins de voies à commande pneumatique. De même, les faisceaux (groupes de voies) furent entièrement modifiés.

## Les installations

Toutes les activités sont concentrées sur deux faisceaux de voies placés en enfilade et séparés par une installation de triage par gravité. Cette technique consiste à pousser un train à trier au départ d'une voie d'un faisceau dit "de réception" vers le sommet d'une "bosse de triage" d'où, en raison de leur masse, les wagons dévalent vers les différentes voies du faisceau "de triage" et "de formation".

- Le faisceau de réception**  
Situé côté Luxembourg, ce faisceau comprend 16 voies électrifiées accessibles directement de la ligne 162 pour les trains venus des directions de Bruxelles et de Luxembourg.

Ces 16 voies ont une longueur qui varie de 499 à 685 mètres. Le faisceau est encadré par deux voies de circulation.

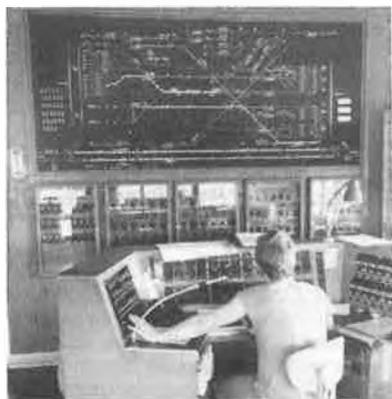
C'est sur ce faisceau que les trains à trier subissent les opérations préparatoires: démaillage, visite technique, contrôle et introduction de données informatiques.

D'autre part, les trains en relais y font escale pour échanger les éléments de remorque ou pour permettre certaines opérations administratives.

- Le faisceau de triage/formation**  
Celui-ci compte 27 voies partiellement électrifiées, reliées à la ligne 162 côté Bruxelles directement par le

block 93, et côté Luxembourg par les voies de circulation du faisceau de réception et le block 95. La longueur de ces voies s'échelonne de 560 à 660 mètres. Le faisceau qu'elles constituent est également encadré par deux voies de circulation.

□ **L'installation de triage par gravité**  
Centre de la gare, l'installation de triage par gravité se compose d'une bosse de triage haute de 3,5 mètres vers laquelle convergent les 16 voies du faisceau de réception, et à partir de laquelle se dispersent les 27 voies du faisceau de formation. Ces dernières se répartissent sur quatre "pinces" équipées de freins de voies.



□ **Les postes de signalisation**  
Le block 93, situé côté Bruxelles, assure la gestion de la tête du faisceau de formation et la régularité des trains en passage direct sur la ligne 162.

Le block 94, situé au centre de la gare, commande les installations de triage et contrôle le trafic interne.

Le block 95, côté Luxembourg, régule le trafic vers l'atelier, gère la tête du faisceau de réception et assure la liaison avec Arlon et le block 93.

□ **Le bâtiment administratif**  
La direction de la gare et les différents services sont concentrés dans un bâtiment unique dont les aménagements intérieurs répondent aux besoins.

### Le triage par gravité

Rappelons que les trains à trier sont poussés à partir du faisceau de réception sur le sommet de la bosse de triage d'où, en raison de leur masse, les wagons dévalent vers les voies du faisceau de triage et de formation.

Un enregistrement préalable va permettre d'orienter chaque "coupe" (groupe de wagons) vers les voies du faisceau de triage et de formation



Un grand éventail pour recevoir les trains et les pousser sur la bosse

affectées aux différentes destinations.

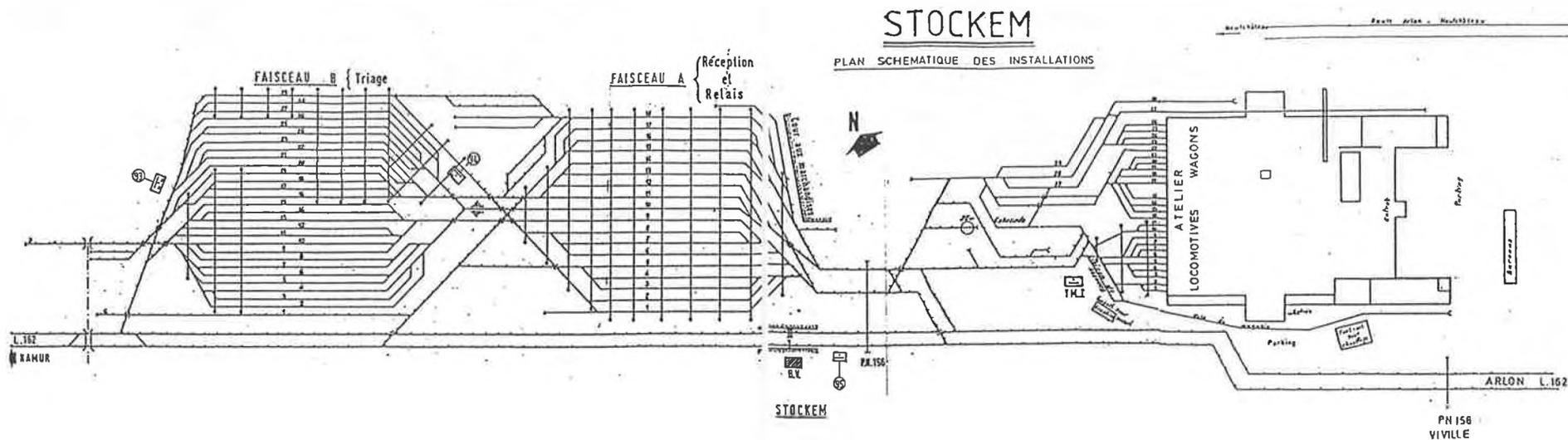
De plus, les informations collectées lors des opérations préparatoires (composition des coupes, masse totale, fragilité des marchandises chargées, etc.) sont transmises en données informatiques au chef de triage, ce qui lui donne toutes les indications nécessaires au freinage.

En fonction de ces dernières, le chef de triage introduit dans un ordinateur les choix de vitesses souhaitables des wagons à la sortie des freins de voies disposés en aval de la bosse de triage. Des radars disposés au sol enregistrent les vitesses d'entrée de ces mêmes wagons. Par comparaison, l'ordinateur commande le serrage des mâchoires jusqu'à absorption de la différence d'énergie.

### La formation des trains

Dès que, d'une part, la charge maximale admise par les locomotives est atteinte et que, d'autre part, les wagons envoyés sur une même voie sont rassemblés par une opération de ratissage, on réalise l'accouplement des wagons entre eux pour former un train.

Un personnel spécialisé procède alors à une visite du matériel et à des essais de freins pneumatiques au moyen d'une alimentation fixe. Cette dernière opération réalisée, toutes les données informatiques du train sont introduites dans un terminal qui les transmet à l'ordinateur central à Bruxelles. Ces informations sont diffusées aux divers intéressés: autres gares, services de gestion du trafic, services commerciaux, financiers...



## LES TRAFICS MARCHANDISES

Chaque jour ouvrable, 1.250 wagons, dont environ 750 sont triés, passent en gare de Stockem. Ils composent 65 trains, qui les écoulent sous trois formes de trafic:

- ☆ trains de zone, qui desservent l'hinterland de Stockem;
- ☆ trains de relation, des gares de triage à celle de Stockem;
- ☆ trains internationaux, de et vers les frontières.

### □ Le trafic intérieur



Le trafic intérieur belge est organisé

selon un plan de Transport OPTimisé. L'application du plan TOP permet un délai de livraison jour A/jour B pour les charges complètes. Les trains absorbant ce trafic circulent à la vitesse de 80 km/h.

### □ Le trafic international

Outre un trafic de relation entre gares de triage situées de part et d'autre d'une même frontière (trains d'inter-pénétration), les chemins de fer développent des trafics rapides suivant des axes définis.

Les TEEM, Trans Europ Express Marchandises, sont des trains rapides (100 km/h) acheminant des marchandises urgentes ou périssables entre le nord et le sud européens ou inversement.

EURAIL CARGO est le label des trains rapides (sans arrêt aux frontières) réunissant entre elles des zones économiques qui présentent un important potentiel d'échanges.



Interdelta, premier du genre, relie

toute la Belgique au sillon rhodanien (18 départements français entre le Lyonnais et Marseille).

Ces transports sont couverts par une garantie contractuelle des délais de livraison.

Les Trans Europ Container Express (TECE) desservent les terminaux intérieurs et installations portuaires de transport intermodal (réalisé par plusieurs moyens de transport): charges conteneurisées et marchandises chargées en matériel routier.



Le ferroutage, opéré par notre partenaire privé TRW, met

en circulation des trains rapides de trafic combiné rail/route entre de grandes villes industrielles européennes. Dans ce type de trafic, les remorques et les caisses mobiles routières sont placées sur des wagons spécialisés. A destination, elles poursuivent le trajet par la route.

### La gestion électronique du trafic marchandises

De par le grand nombre d'opérations répétitives qu'elle devait effectuer, la SNCB s'est orientée très vite vers l'informatique.

Depuis 1967, les services qui assurent la circulation des trains utilisent cette nouvelle méthode de travail appelée GEM (Gestion Electronique du trafic Marchandises).

Le système contient en permanence

les données relatives à tout transport en cours ou terminé depuis moins de deux semaines (avec possibilité de recherche sur les 12 mois écoulés). Les données sont traitées en temps réel.

Au niveau international, le réseau télématique Hermès permet d'assurer un échange d'informations compatibles avec chaque système des chemins de fer participants (Belgique, Allemagne fédérale, Suisse, Italie, Grande-Bretagne et France).



Le système GEM travaillait parfaitement en circuit fermé (entre réseaux). Il convenait de le développer en "circuit ouvert", c'est-à-dire vers les clients.

transports en cours dans six pays européens (douze à brève échéance), et cela de leur bureau même, au moyen d'un appareil télex ou d'un petit ordinateur.



Depuis 1987, la SNCB commercialise

sous l'appellation RailEasy (Exchange of data Advanced SYstem) une gamme de services télématiques axés sur le suivi des trafics, du matériel, et sur la simplification de l'administration et de la comptabilité.

Il est à présent très "easy" pour les clients de suivre avec précision leurs

## L'ATELIER DE TRACTION ELECTRIQUE DE STOCKEM

L'atelier fut construit vers la fin des années 1920, selon une architecture très fonctionnelle pour l'époque, c'est-à-dire pour le traitement des locomotives à vapeur.

Lorsqu'en 1956 la ligne de Bruxelles à Luxembourg a été électrifiée, l'atelier a dû commencer sa reconversion et c'est alors que les premières caténaïres ont commencé à tisser leur toile au-dessus des voies de la cour. Actuellement, les onze premières voies sont électrifiées; elles sont accessibles à tous les engins de traction.

### Coup d'oeil global

L'atelier de Stockem occupe, avec ses dépendances, plus de 250 personnes.

La surface des différents halls excède les trois hectares et le vitrage de la toiture représente à lui seul une surface de plus de 10.000 m<sup>2</sup>.

Les trois grandes sections de l'atelier se partagent les 26 voies sous toiture de la façon suivante:

- un service d'entretien du matériel de traction est installé à la partie arrière des voies 1 à 11;
- un service de visite de matériel dispose de l'avant des voies 1 à 11;
- un atelier de réparation de wagons occupe les voies 12 à 26.

### L'entretien du matériel de traction

Par matériel de traction, on entend aussi bien les autorails diesel et les automotrices électriques que les locomotives. Les autorails et les automotrices sont des engins qui, en plus de la partie véhicule, comportent une motorisation soit diesel, soit électrique.

Ici, à Stockem, sont principalement traitées des automotrices et des locomotives électriques.

Un certain nombre d'engins sont attachés à l'atelier, qui en assure la maintenance. Ils rentrent à l'atelier bimensuellement, en moyenne après un parcours de 40.000 kilomètres, pour être vérifiés de façon approfondie et subir les réparations et les remplacements de pièces qui s'imposent.

On profite de cette opération d'entretien pour effectuer un nettoyage poussé de l'intérieur et de l'extérieur des véhicules.

Quand il faut procéder au changement des essieux ou des moteurs de traction, les bogies sont dégagés par levage de la caisse. Cela nécessite des moyens de levage assez importants, et ce jusque 80 tonnes. Si un moteur d'automotrice ne pèse que 2,2 tonnes, on peut être appelé à déplacer des moteurs de locomotive dont le poids excède parfois 7 tonnes.



### L'atelier de réparation des wagons

Bien que les wagons ne présentent pas des mécanismes aussi élaborés que les engins de traction, ils doivent néanmoins passer régulièrement en atelier pour leur entretien et aussi pour subir diverses réparations.

Stockem étant situé à un point-clef (passage de frontière) d'un important courant de marchandises, on a jugé

opportun d'y établir aussi un atelier de réparation des wagons.

Les wagons à traiter sont examinés sur la cour par un agent spécialisé qui détermine les avaries à réparer. Les résultats de ces vérifications sont portés sur une fiche qui, après traitement par un bureau de planning, accompagne le wagon de son entrée à sa sortie de l'atelier.



Les wagons ne sont pas traités à poste fixe. Ils parcourent une ou plusieurs voies de l'atelier et s'arrêtent à chaque poste de travail pour y subir les opérations détaillées dans la fiche. Il s'agit donc d'un travail à la chaîne.

Les principaux postes de travail sont le démontage, le redressage, la soudure et le rivetage, les travaux aux organes de roulement et de suspension ainsi qu'aux appareils de traction et de choc, la mise en ordre du frein, le levage et la peinture. Les travaux de levage sont parmi les plus importants, car sur eux repose la sécurité.

On trouve aussi dans cette section les moyens modernes de contrôle des roues: recherche des fissures par ultra-sons et mesures de conduction électrique.

En annexe de l'atelier, une voie est équipée d'un puissant portique roulant, qui permet de reconditionner les chargements. Des pièces d'un poids unitaire de 35 tonnes peuvent y être levées et déplacées.

### Services divers

Les approvisionnements, très variés, touchent plus de 4.000 articles différents; leur classement et leur mouve-

ment nécessitent une organisation sûre et sans faille. Les moyens modernes de traitement par ordinateur sont aussi largement utilisés.

Dans les gares voisines importantes, des agents spécialisés dans la vérification du matériel roulant examinent les véhicules en stationnement et procèdent aussi aux essais de freins avant le départ des trains.

L'atelier dispose également d'un service spécial, avec wagons et camionnette de secours, pour effectuer les dépannages en ligne.

### Sécurité et hygiène du travail

Une attention spéciale est accordée à la sécurité et à l'hygiène du travail. Un service de sécurité permanent veille au bon état des différents engins et machines. Un comité permanent de sécurité examine dans ses réunions mensuelles toutes les mesures d'ordre technique, organisationnel et psychologique qui pourraient promouvoir la sécurité, l'hygiène et la conservation du milieu.

C'est dans cet esprit qu'on a entre autres aménagé des installations sanitaires modernes et un restaurant pour le personnel.