

Le 10 février 1930.

- C 2700 -

Société Nationale des Chemins de fer belges.

Dépôt central du Service de la Voie à Baren.

Réalisation du programme général d'organisation au point de vue concentration des dépôts et délivrance du matériel.

Situation actuelle.

Aménagement du dépôt central de Baren. - Les travaux d'aménagement au dépôt central de Baren sont en voie d'achèvement.

L'aménagement intérieur des bureaux et l'établissement d'une distribution d'eau avec bouches d'incendie seront réalisés cette année.

La construction d'abris pour le petit matériel de voie et d'un magasin pour le mobilier sont au programme de 1931.

Réduction progressive des dépôts de groupe.

a) Depuis août 1928, Baren reçoit directement tous les matériaux de voie (rails et accessoires) provenant des chantiers de travaux ainsi que les mitrailles;

b) Depuis janvier 1929, il ravitaille directement les grands chantiers de travaux et les équipes s'occupant des révisions de voie; il alimente trimestriellement les dépôts régionaux en matériaux de consommation. L'importance de ces dépôts est réduite à un minimum.

La suppression des dépôts régionaux et le ravitaillement direct des consommateurs par le dépôt central, dernière phase de l'évolution, est envisagée pour l'année 1931, la mise au point de l'organisation définitive du système de délivrance étant à l'étude.

Résultats acquis à ce jour par la concentration des stocks.

Valeur des stocks du Service de la Voie, en millions de francs.	Sortie moyenne mensuelle, en millions de francs.	Nombre de mois de stock.
au 31-12-27 : 319.2	en 1927 : 20.0	15.96
au 31-12-28 : 245.2	en 1928 : 27.0	9.1
au 30-11-29 : 286.3	en 1929 : 34.8	8.2

À - après quelques statistiques :

Tonnage maintentionné en 1929 : 28.505 wagons avec 216.000 tonnes .

Mouvement en valeur des matériaux en 1929 : 210 millions de francs.

Mitrailles vendues en 1929 : 36.000 tonnes, ayant une valeur de 22 millions
de francs environ .

Activité du Dépôt central de la voie, à Baren, pendant l'exercice 1929.

La politique de centralisation progressive a été poursuivie en 1929 et a continué à donner des résultats très favorables.

Tout en ravitaillant trimestriellement des magasins régionaux, le Dépôt central de Baren a entrepris d'assurer directement l'approvisionnement des chantiers en matériaux pour la révision des voies. Ces déléguances allègeront considérablement la tâche des magasins régionaux et eurent lieu pendant les périodes février-avril et juin-juillet. Cette procédure sera poursuivie en 1930 et sera sans doute définitivement adoptée.

Le graphique du mouvement des wagons figurant à l'annexe I montre par l'accroissement du trafic que la centralisation est en progrès marqué.

	<u>Entrées</u>		<u>Sorties</u>	
	<u>Wagons</u>	<u>Tonnes</u>	<u>Wagons</u>	<u>Tonnes</u>
en 1926	3084	40700	1817	17600
1927	5906	67530	3605	35400
1928	8382	79550	7662	69000
1929	12406	123550	9443	93100

Le trafic total des wagons chargés et vides à l'entrée et à la sortie s'est élevé à 28 505 véhicules. Ce chiffre fait ressortir l'importance des opérations de manœuvre qui s'effectuent au Dépôt central, si l'on veut bien remarquer que celui-ci forme ses trains lui-même et qu'un véhicule à charger ou à décharger doit souvent être mené à deux ou plusieurs emplacements différents.

Les moyens de locomotion au dépôt ont été augmentés dans le courant de l'exercice 1929 par l'acquisition de deux tracteurs à essence (type Moysse et type Breuer). Ces engins, dont le fonctionnement est très satisfaisant et économique, ont permis de diminuer considérablement l'intervention des locomotives au service M. pour les manœuvres. Il apparaît toutefois que l'acquisition d'un troisième tracteur s'imposera pour que le dépôt puisse se rendre complètement indépendant dans l'organisation de son service intérieur.

Les moyens mécaniques de manutention n'ont pu être complétés en 1929, par suite du retard dans la fourniture de deux locomotives-grues de 10 T. commandées à la S. N. Cockerill. L'absence de ces grues s'est particulièrement fait sentir dans le courant du mois de décembre, lorsque le dépôt a dû faire face à un affluenc extraordinaire de véhicules à décharger.

Outre les arrivages par wagons, le dépôt a reçu 2047 colis et en a expédié 11823. Ce trafic a été assuré en majeure partie par la camionnette Chevrolet qui a été acquise en 1929.

.x.
x .x

Le graphique figurant à l'annexe II donne l'allure des stocks au dépôt dans le courant de l'exercice 1929. Comme nous le prévoyions en 1928, le stock moyen est en augmentation. Celle-ci est due à une élévation du prix des matériaux approvisionnés et au stockage de matériaux que le dépôt n'approvisionnait pas avant 1929 (pièces de bois de fondation, rails pour confection d'appareils spéciaux, croisements et traversées en acier au manganèse, etc.).

Une augmentation du stock moyen n'est d'ailleurs pas un phénomène alarmant pour autant qu'elle soit compensée par des sorties moyennes proportionnelles. Or, le quotient de 1929 est sensiblement le même que celui de 1928.

Notons, d'autre part, une diminution notable des stocks dans les dépôts régionaux qui ont réellement été réduits à leur plus simple expression.

La valeur de ces stocks était :

au 1^{er} novembre 1927 = 61,5 millions de francs.

au 1^{er} octobre 1928 = 18,5 " "

au 1^{er} octobre 1929 = 8,2 " "

Le stock moyen du dépôt central de Baren (y compris des mitrailles) était

en 1927 : 50,931 millions de francs.

en 1928 : 47,356 " "

en 1929 : 57,123 " "

Le mouvement en valeur des matériaux y a été :

(en millions de francs).

	Entrées	Moyenne mensuelle	Sorties	Moyenne mensuelle	quotient stock moyen sorties moyen
en 1927	82,107	6,834	34,966	2,914	17,5
en 1928	53,600	4,446	72,898	6,075	7,5
en 1929	118,394	9,866	92,623	7,718	7,4

Le total des mitrailles et de matériaux déclassés, vendus ou proposés pour la vente en 1929, s'est élevé à 36.000 tonnes. Et titre de comparaison, ce tonnage était de 10.000 T., en 1927, et de 15500 tonnes, en 1928.

Conformément aux instructions en vigueur les expéditions de mitrailles vendues ont été contrôlées systématiquement en ce qui concerne la nature des matériaux chargés et les poids; les contrôles constatés par procès-verbal ont portés sur 120 chargements.

Des efforts ont été faits pour épurer le Dépôt Central de certaines surabondances d'objets de consommation et d'outillage qui l'encombraient.

Les ventes par adjudication publique d'articles de l'espèce n'ont obtenu qu'un succès très relatif. Il y a lieu de croire que l'élimination des vieux stocks par ce moyen sera difficile à réaliser: la cession de la main à la main au personnel de la Société est actuellement envisagée.

Ajoutons que les ventes directes de matériaux de voie déclassés prennent constamment de l'ampleur. Elles ont permis d'obtenir des industriels rattachés des prix de cession très avantageux pour la Société; c'est encore un effet heureux de la centralisation dans un

dépôt très accessible, de matériaux de tout choix antérieurement éparpillés sur tout le réseau.

En ce qui concerne l'organisation des achats de matériaux mentionnons l'activité de la Commission des bois qui consacrera plusieurs séances à l'acquisition des bois de sapin du Nord nécessaires au service de la Voie. Pour plus de 2 millions de francs de bois ont ainsi été acquis directement sur quai à Anvers après examen sur place des matériaux offerts. Cette manière de procéder continue à donner d'excellents résultats.

Il n'est pas inutile de rappeler que tous les autres achats de matériaux sont actuellement faits avec clauses échelonnant les fournitures sur la durée de l'année. Les approvisionnements en magasin sont ainsi réduits à un minimum compatible avec les nécessités.

*
* *

La situation du personnel ouvrier et employé a été réglée en 1929.

Le personnel dirigeant et employé comporte 18 unités; le personnel ouvrier s'occupant de la surveillance, des travaux de maintenance et d'atelier ainsi que de l'entretien des voies en comporte 245.

Les augmentations d'effectif ont pu être compensées par une réduction au moins équivalente de personnel dans les dépôts régionaux.

D'autre part, l'organisation générale a pu être améliorée. Citons à titre d'exemple la réorganisation du travail de bureau à la suite de l'introduction d'une machine Elliott-Fisher à l'aide de laquelle toutes les factures sont actuellement rédigées en quintuple exemplaire par des agents spécialisés. La statistique donne 13.882 factures à l'entrée et 11.227 factures à la sortie. La partie comptable proprement dite a été scindée de la partie administrative; des barèmes ont été établis pour la valorisation des documents à l'entrée et accompagnant le matériel provenant des services extérieurs; le contrôle des stocks est en voie de systématisation, etc... toutes mesures qui ont eu pour effet d'accélérer le service et d'assurer une meilleure utilisation du personnel.

*
* *

L'activité du dépôt central ne se limite pas à des opérations de maintenance, elle s'étend à divers travaux d'atelier.

A. - Installation de recoupage.

Les nouvelles installations pour le recoupage et le chanfreinage des rails de réemploi n'ayant pu être livrées en 1929, l'ancienne installation a été maintenue en service.

Le stock de barres 52 Kg. concentré au dépôt en 1926-1927-1928 avait pu être recoupé complètement fin 1928 : il en résulte qu'en 1929 il a été possible de traiter des barres de ce profil au fur et à mesure des arrivages. Fin 1929 il ne restait plus de stock à recouper.

Barres profil 52 Kg. de 9 m. 00 recoupées et reforées à 8 m. 20 :

En 1926 : 7558

En 1927 : 9550

En 1928 : 24887

en 1929 : 12.328 + 4180 (x) 16.508.

(x) 4180 rails profils divers recoupés à longueurs diverses.

Le total des rails qui sont passés par l'installation depuis sa création est donc de 58 503 pièces.

Outre le recoupage de rails cette installation a encore procédé en 1929 à l'affranchissement de 10.761 éclisses 57 Kg. et 50 Kg. destinées au rematriçage et au reforage de 29.129 plaques d'appui 38 Kg.

B. - Chantier de remaniage des traverses.

Le tableau ci-après donne un aperçu de la production.

Traverses à traiter reçues au chantier :		Traverses remaniées et expédiées :	
En 1927	121.012		37.475
En 1928	176.445		148.950
En 1929	135.067		181.435 (x) ce chiffre

comprend 10.000 traverses remaniées au moyen de l'entailleuse perceuse-Collet. Celle-ci n'a pu être définitivement raccordée avant fin décembre par suite de retards apportés à l'établissement de la distribution électrique. L'utilisation intensive de l'installation Collet et de

foreuses portatives sera possible sur tout le chantier à partir de l'année 1930.

Nombre de traverses de remplissage en stock au 31 décembre 1929: 125958 dont environ 60.000 de 1^{er} choix et 26.000 de 2^e choix qui ont destination pour les travaux de révision en 1930.

C.- Montage d'appareils spéciaux.-

Le dépôt central a entamé en août, le montage sur pièces de bois des bifurcations spéciales destinées aux voies principales du réseau.

Après un piquetage préalable les appareils sont posés sur chantier d'après plans dressés par le bureau d'étude de la Direction de la Voie: les bois de fondation reçoivent des entailles nécessaires, les rails intercalaires sont coupés, forés et assemblés. Les matériaux constitutifs sont ensuite repérés et marqués et expédiés ensuite au lieu de destination avec des accessoires de pose. Ils peuvent y être remontés aisément.

Ont ainsi été traitées avec succès les bifurcations et divisions nouvelles de Tirmont, Uccle, Berchem, Hal, Rouet et Landou.

Ce chantier sera mécanisé en 1930-1931 et est destiné à se développer rapidement: le montage préalable tout en garantissant une pose impeccable, facilite grandement la tâche des équipes qui ordinairement ne disposent ni du temps ni de moyens adéquats pour mettre correctement en place en voie principale, toute la série d'appareils constituant une bifurcation.

D.- Triage du petit matériel de voie.-

Le dépôt central reçoit tous les boulons, crampons et tirefonds retirés des voies au cours des travaux. Après triage au calibre et huilage éventuels ils sont classés par catégories de remplissage.

Le chantier affecté à ce travail a trié en 1929: 250.000 boulons et 950.000 tirefonds.

Le redressage des tirefonds pliés à l'aide d'une presse à excentrique a été entamé.



L'aménagement définitif du dépôt central s'est poursuivi en 1929.

La construction de quais surélevés pour faciliter la manutention des accessoires de voie a été terminée sauf à l'endroit où subsiste encore l'ancienne installation de recoupage des rails qui disparaîtra en 1930. Ce travail a été exécuté en régie par le personnel du dépôt ainsi que la construction d'un garage en béton pour la camionnette et d'un hangar pour les tracteurs à essence.

Diverses améliorations ont encore été exécutées en régie : embellissement de l'entrée du dépôt, nouvelles clôtures, pavages, construction de casiers dans les magasins.

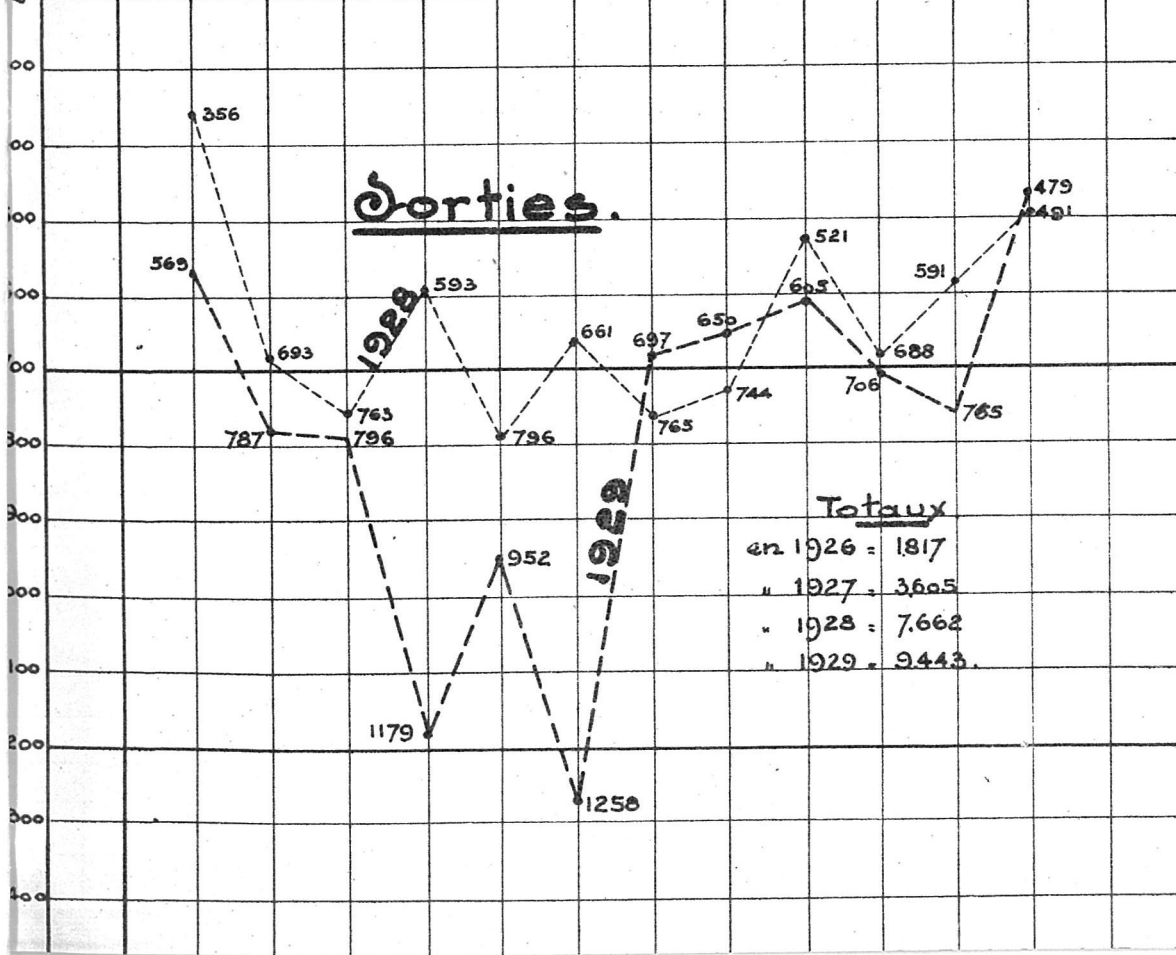
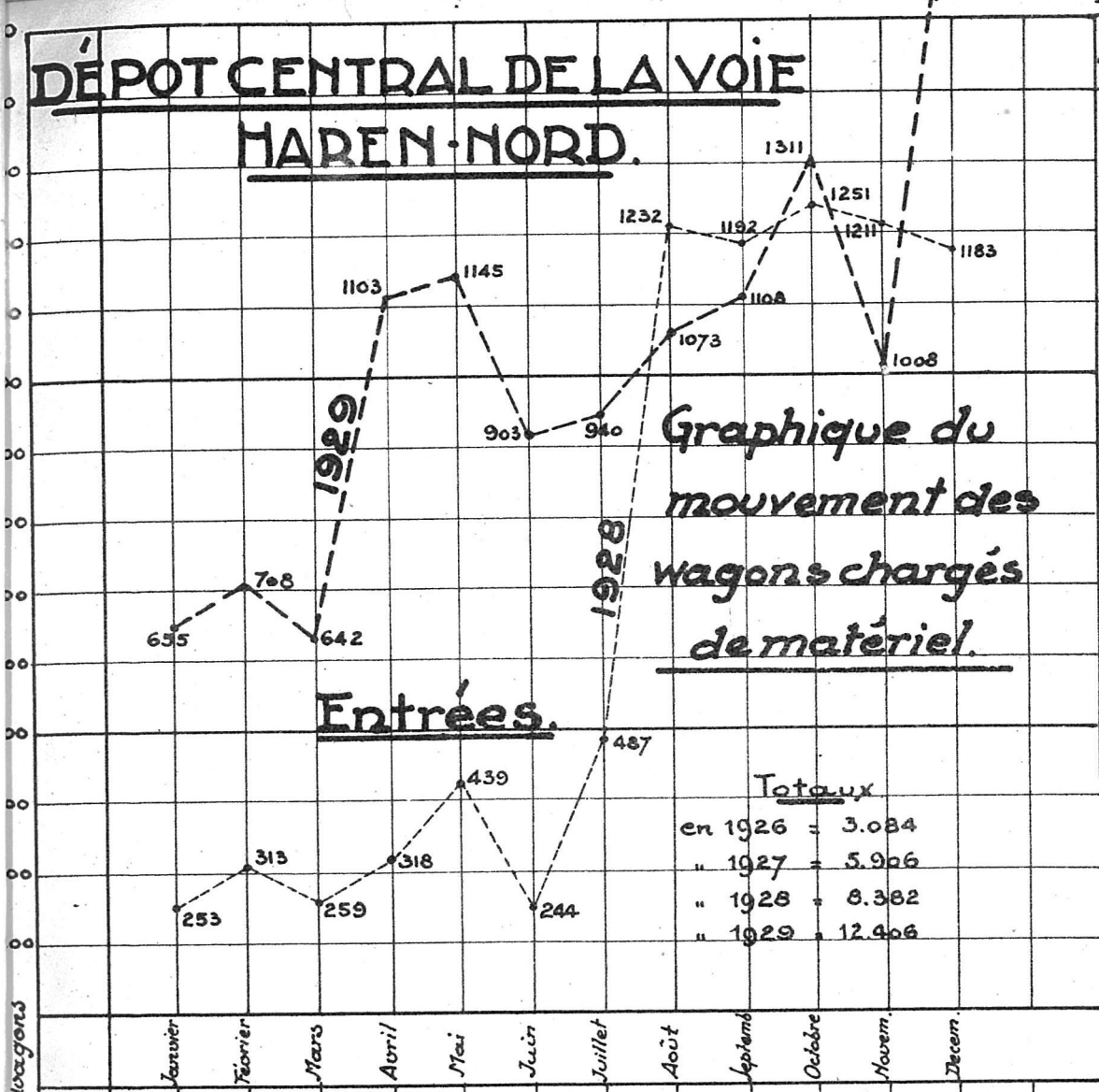
Des travaux par entreprise sont encore en cours : le deuxième hangar métallique pour les bois de construction est en voie d'achèvement ainsi que trois bâtiments pour le personnel ouvrier. Ont également été entamés mais sont en retard d'exécution : le nouvel atelier pour le recoupage et le chanfreinage des rails et le hangar pour le remisage des draisines.

Enfin, un réseau de distribution électrique est en voie d'installation.

D'importants travaux seront encore réalisés en 1930 : les bureaux seront modifiés et agrandis, les quais surélevés seront parachèvement, un pont à peser à deux tabliers sera installé, une distribution d'eau sera établie, les magasins seront transformés et équipés en moyens de manutention. En outre, divers travaux améliorant l'aspect seront entrepris en régie.

Un dernier effort sera fait en 1930 pour que la dernière phase de la centralisation puisse être réalisée dans le plus bref délai. Dans ce but, le cadre employé et ouvrier devra encore être légèrement augmenté, les instructions et modalités relatives à la délivrance des matériaux aux consommateurs devront être codifiées. Après les mises au point la suppression complète des dépôts régionaux et le ravitaillement direct par les dépôts centraux seront aisément réalisables.

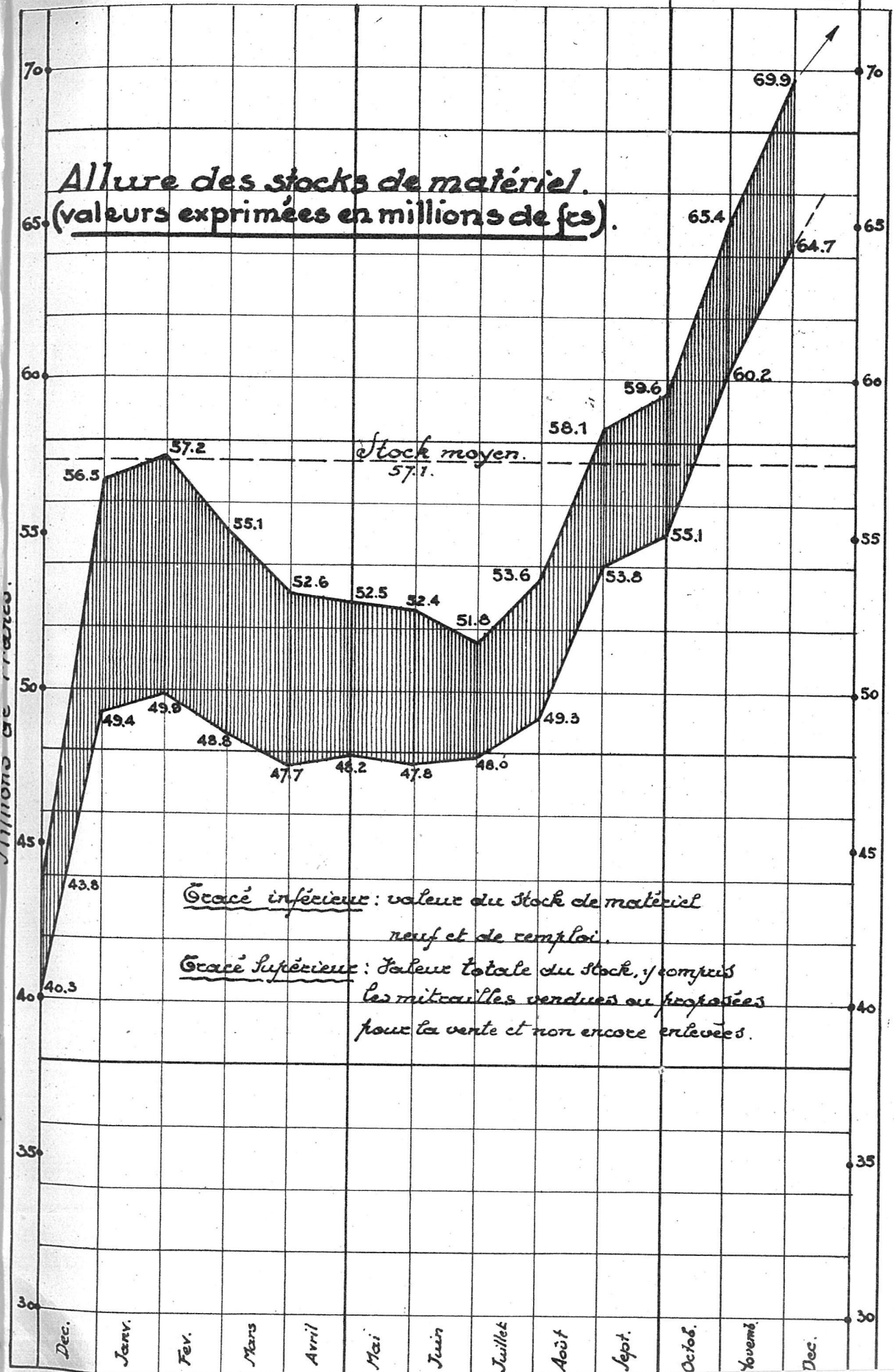
DÉPOT CENTRAL DE LA VOIE MAREN-NORD.



MAREN-NORD.

ANNEXE II

Allure des stocks de matériel.
 (valeurs exprimées en millions de frs).



Grâce inférieure: valeur du stock de matériel
 neuf et de remploi.

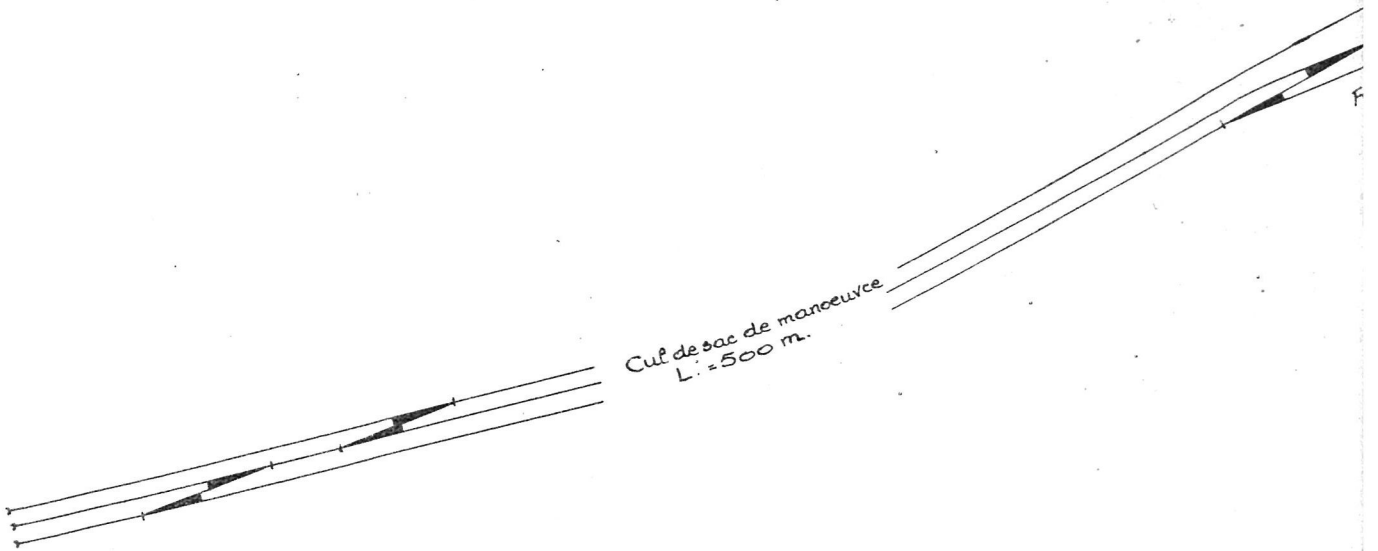
Grâce supérieure: valeur totale du stock, y compris
 les mitrailles vendues ou proposées
 pour la vente et non encore enlevées.

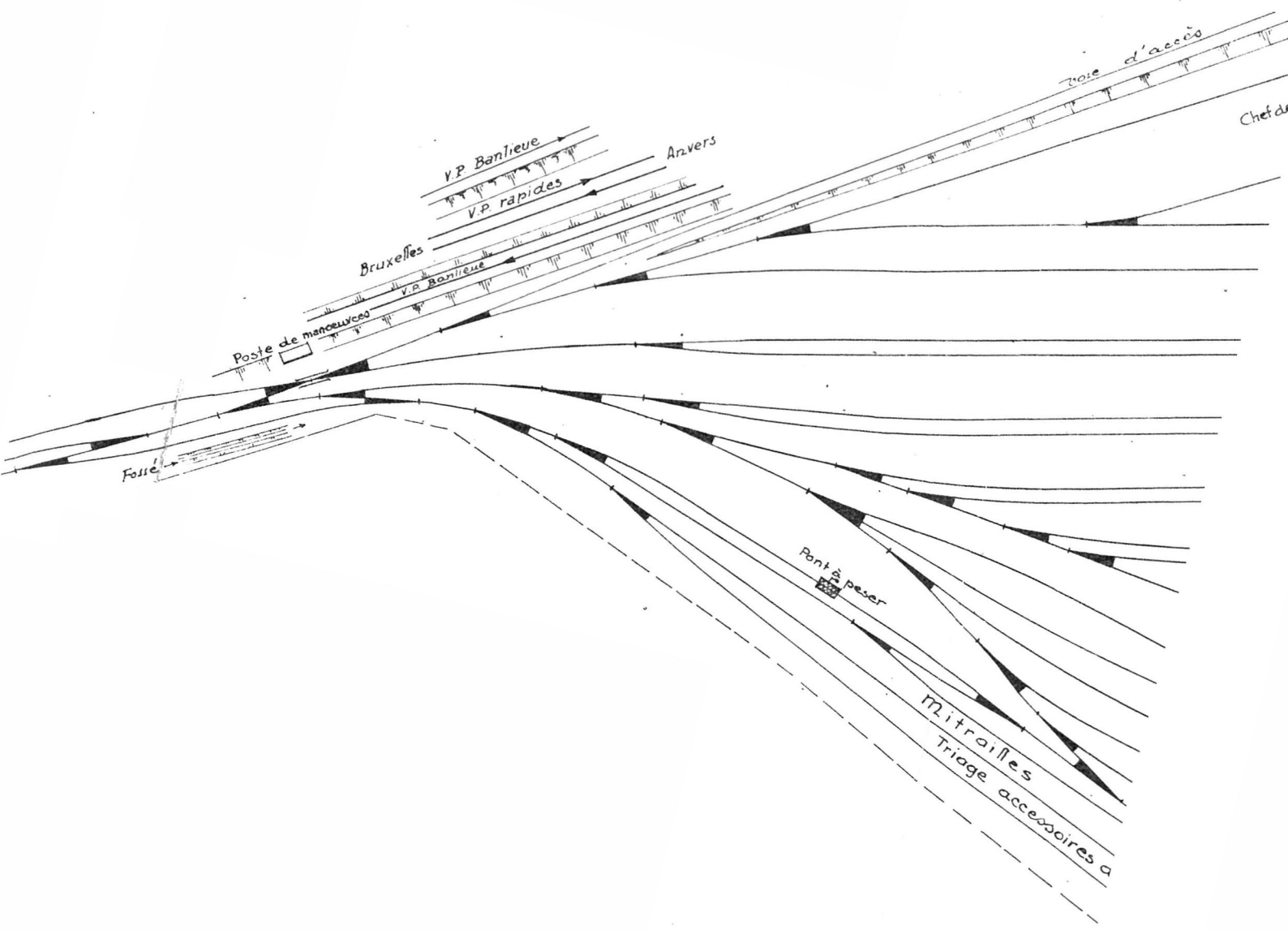
Société Nationale des Chemins de fer Belges.

DÉPÔT CENTRAL DE HAREN.

Échelle: 0^m,0005. p.m.

Le 10 février 1930.





Atelier

Traverses

Traverses

Pièces de ponts et poutrelles.

Traverses

Chantier de

Rails profil 40x650

Chantier de

Rails profil 50K.

Ateliers

Recoupe et chanfr

Rails profil 52K et 57K.

Cour. Peintage et garde dépôt

Mitraille rails

Bois de construction.

Bois de construction.

Appareils spéciaux

Appareils spéciaux

Outillage et approvisionnements

Accessoires de voie
(Quai surélevé)



Accessoires d'appareils

Quai pour les
Quai pour les

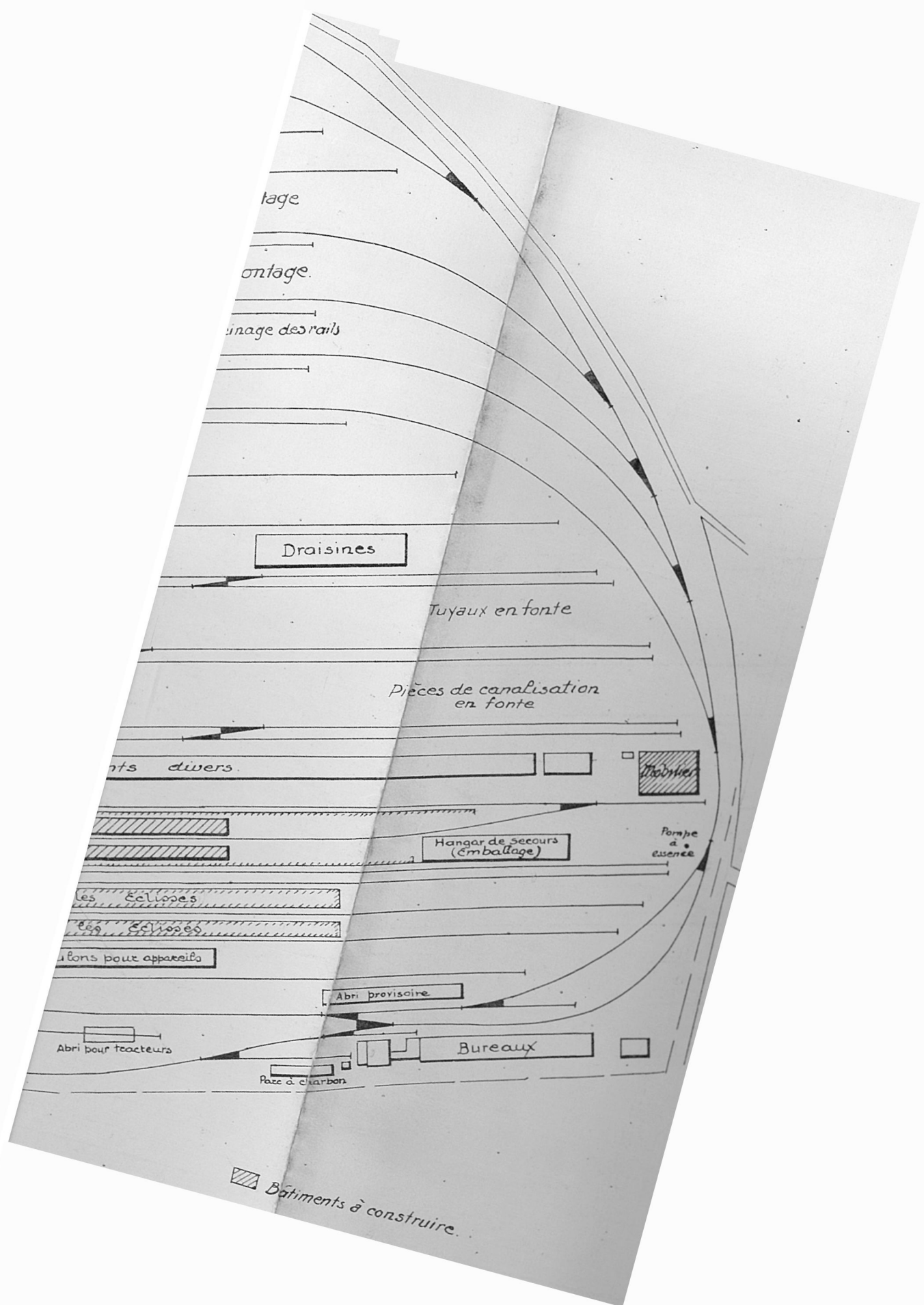
Boulons


Ponts à peser. Plaques tournantes
Colonnes hydrauliques

Hangar de bois

Abri

Détail pour le petit matériel de voie



 Bâtiments à construire.