

L'ATELIER TRACTION DIESEL
DE STOCKEM
VOUS INVITE

1976

1976

1976

1976

1976

B

B

B

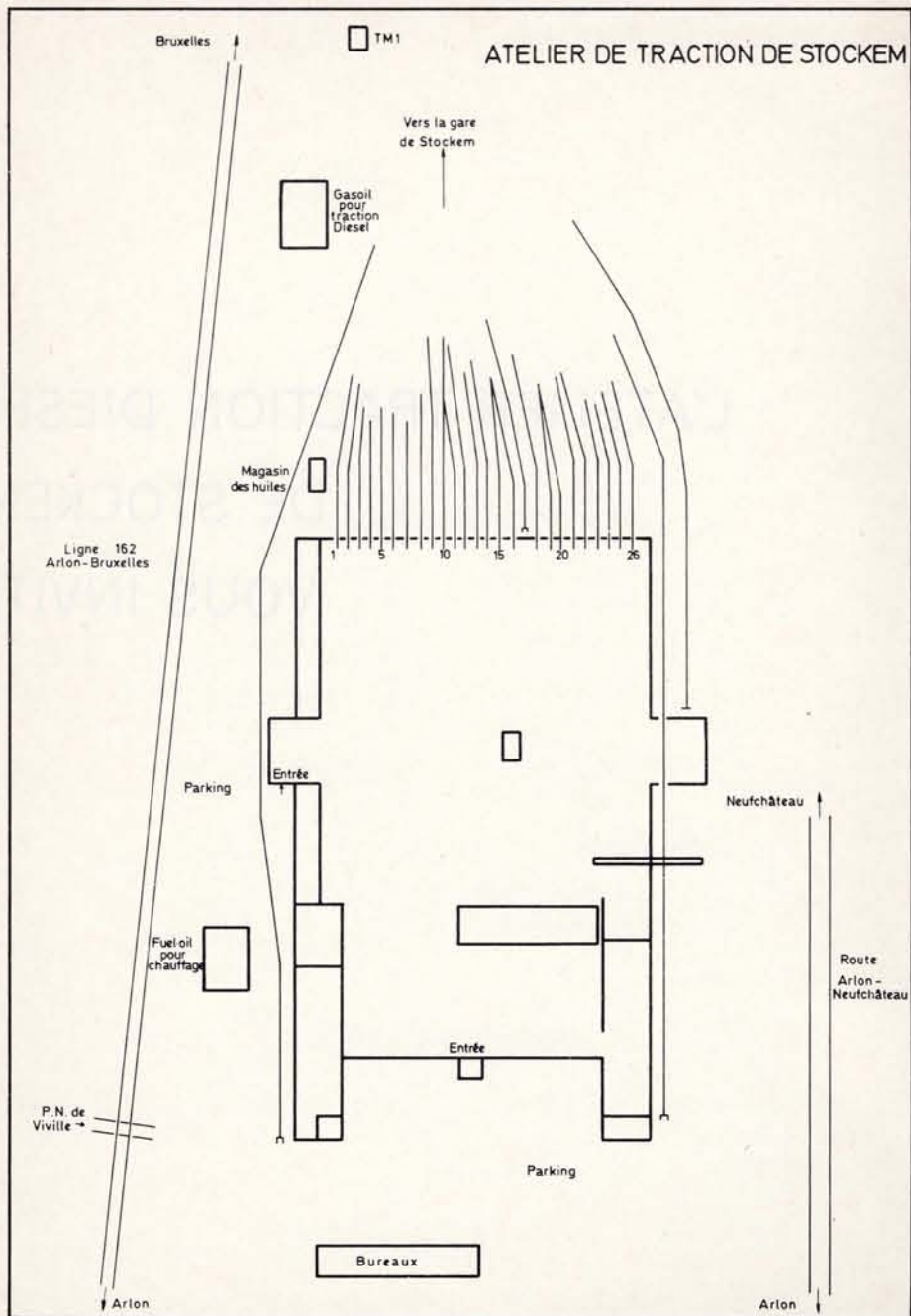
B

B



L'ATELIER TRACTION DIESEL
DE STOCKEM
VOUS INVITE

ATELIER DE TRACTION DE STOCKEM



HISTORIQUE.

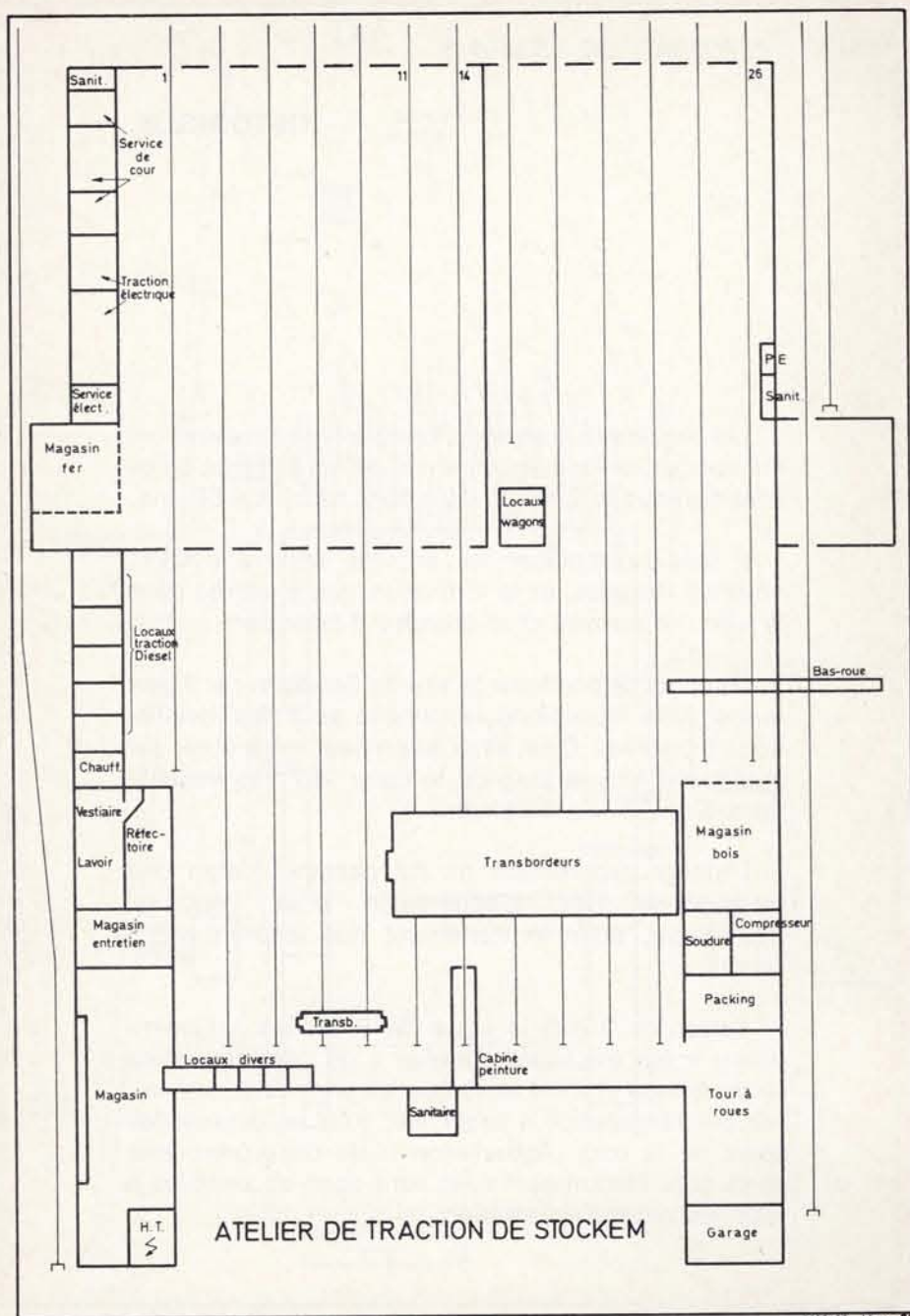
Les ateliers et la gare de formation de Stockem ont été conçus lorsque les chemins de fer de l'Etat belge sont devenus la S.N.C.B. Il y a donc tout juste 50 ans.

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 presque 4 km, le long de la ligne 162, les installations S.N.C.B. de Stockem.

L'atelier proprement dit fut construit 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 caténaires ont commencé à tisser leur toile au-dessus des voies de la cour. Actuellement, les onze premières voies sont électrifiées; elles sont donc accessibles à tous les engins de traction.



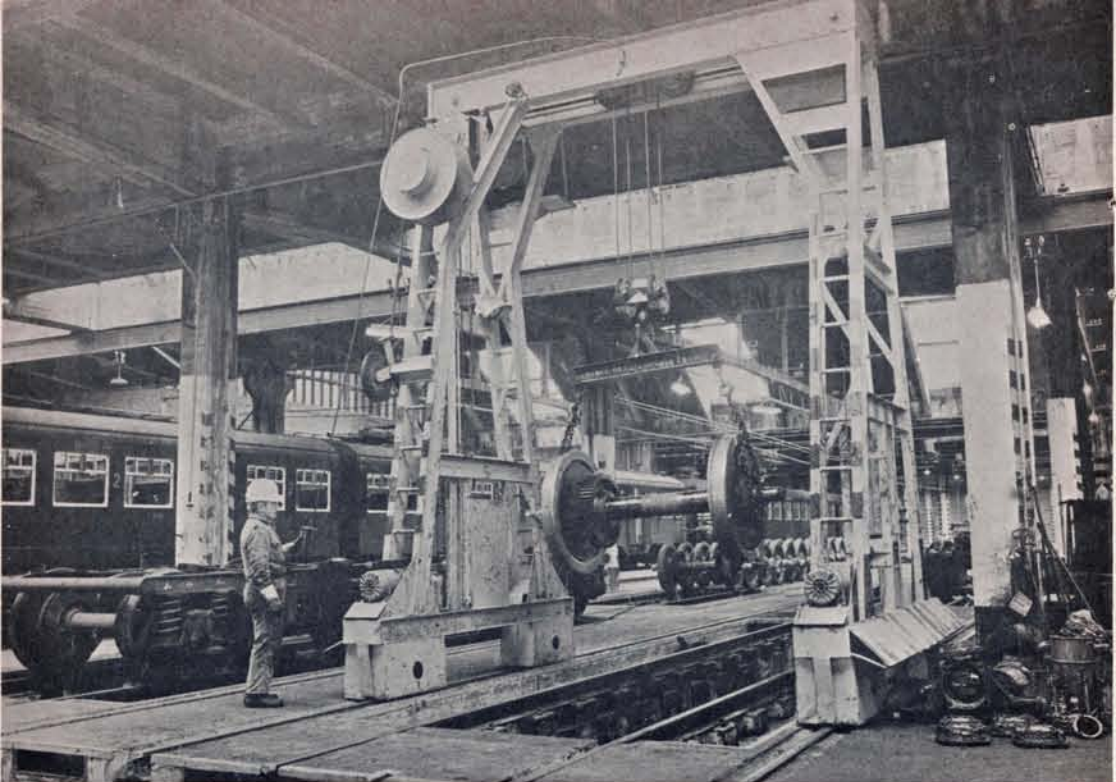
GENERALITES.

L'atelier de Stockem occupe, avec des extensions, plus de 450 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 m².

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 dépôt de conducteurs et de matériel dispose de l'avant des voies 1 à 11;
- un atelier de réparation de wagons occupe les voies 12 à 26.



ENTRETIEN DU MATERIEL DE TRACTION.

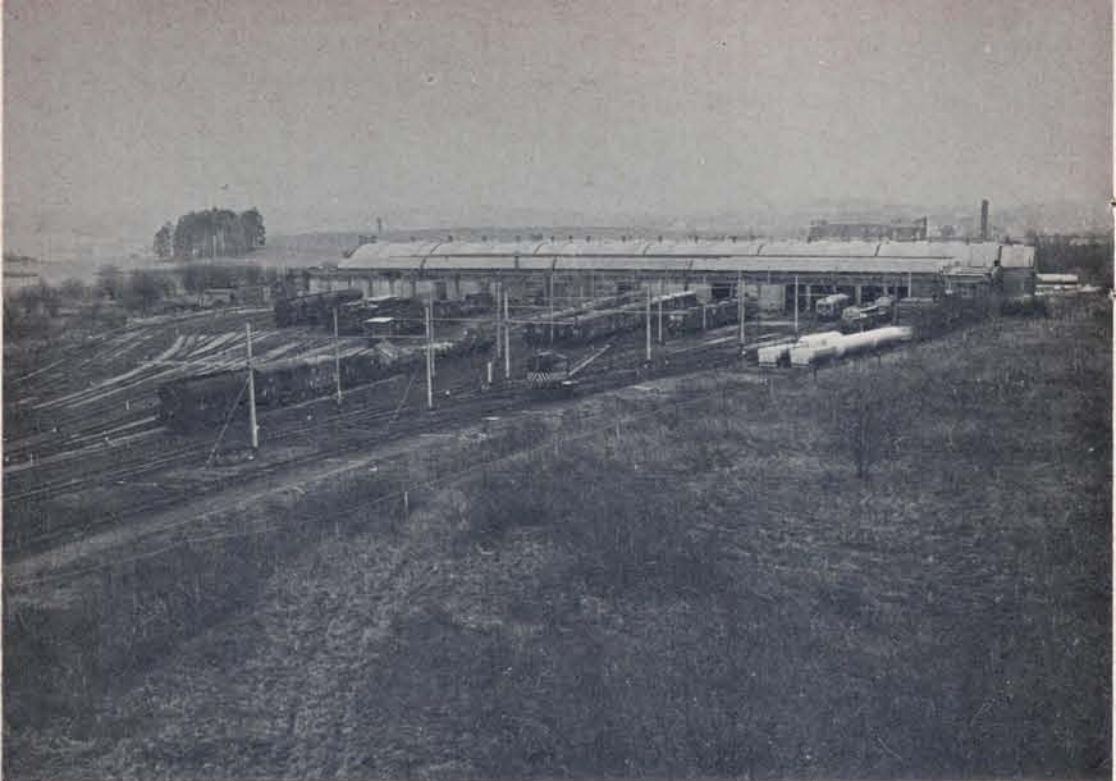
Par matériel de traction, on entend aussi bien les autorails diesel et les automotrices électriques que les locomotives. Il s'agit d'engins qui, en plus de la partie véhicule, comportent une motorisation qui est soit diesel, soit électrique.

Ici à Stockem, mise à part une petite section qui assure l'entretien des locomotives diesel de manœuvre, nous traitons principalement les automotrices électriques.

Un certain nombre d'automotrices sont attachées à l'atelier qui en assure la maintenance. Elles rentrent à l'atelier mensuellement, en moyenne après un parcours de 12 000 km, pour être vérifiées de façon approfondie et subir les réparations et les remplacements de pièces qui s'imposent.

On profite de cette journée 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. Si un moteur d'automotrice ne pèse que 2,2 t, on peut être amené à déplacer des moteurs de locomotive dont le poids peut excéder 7 t.

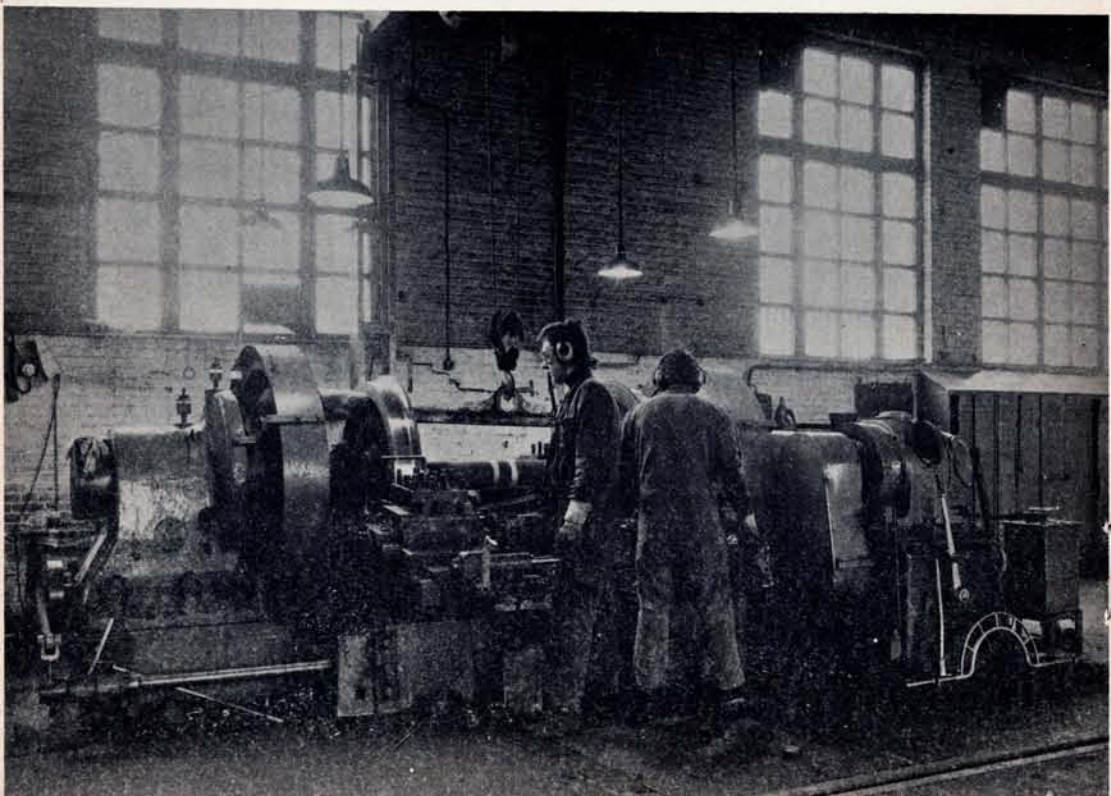


This page is blank and contains no text.

DEPOT DES CONDUCTEURS.

L'organisation du service des conducteurs est une tâche qui requiert une grande minutie.

L'acquisition et le maintien des connaissances professionnelles du personnel roulant, tant en ce qui concerne le matériel desservi et les lignes parcourues que la réglementation de sécurité, est un souci permanent de la S.N.C.B. Les moyens audio-visuels sont actuellement largement utilisés, parallèlement aux méthodes plus classiques de l'enseignement oral et écrit.



ATELIER DE REPARATION DE 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 y subir diverses réparations.

A cet égard, Stockem est placé au point frontière d'un courant important de marchandises. La proximité d'importants centres métallurgiques a conduit à spécialiser l'atelier dans le traitement des wagons plats de grande longueur qui servent au transport des fers en barre.

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

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

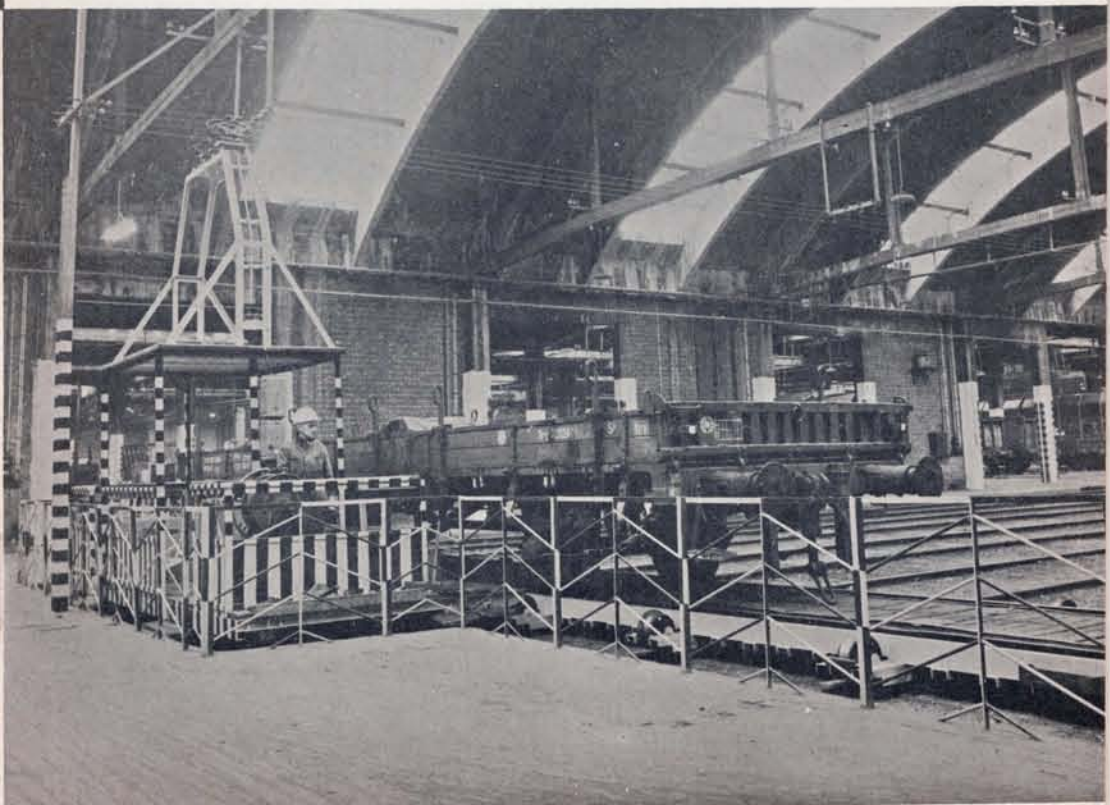
Les principaux postes de travail sont : le démontage, le redressage, la soudure et le rivetage, les travaux aux organes de roulement et de suspension ainsi qu'aux appareils de traction et de choc, la mise en ordre du frein, le levage, le pesage et la peinture.

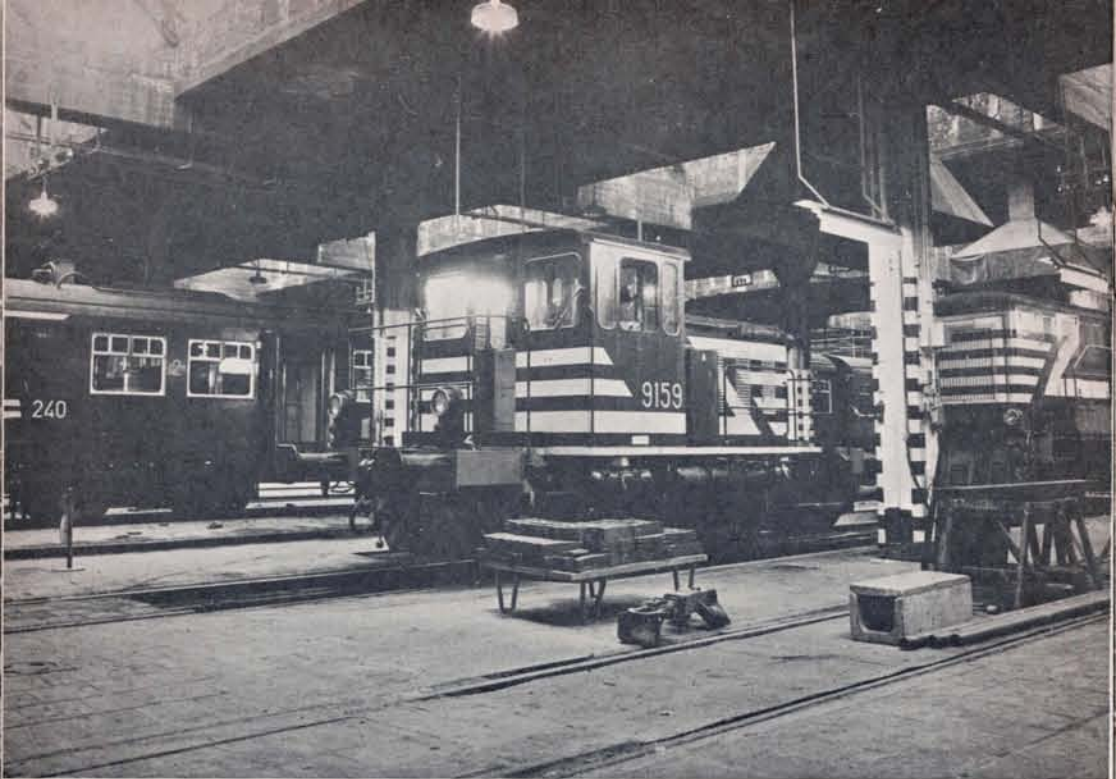
Les travaux du levage sont parmi les plus importants, car sur eux repose la sécurité.

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

Le reprofilage des surfaces actives des bandages des roues se fait sur un tour spécialisé à grande puissance.

En annexe de l'atelier, une voie est équipée d'un puissant portique roulant, permettant 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 2 800 articles différents; leur classement et leur mouvement 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 des 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.



SECURITE ET HYGIENE DU TRAVAIL.

Une attention spéciale est accordée à la sécurité et 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 tant d'ordre technique, d'organisation et psychologique qui pourraient promouvoir la sécurité, l'hygiène et la conservation du milieu. C'est dans cet esprit qu'on a aménagé des installations sanitaires modernes et un réfectoire pour le personnel.

1926

1926

1926

1926

1926

B

B

B

B

B