

L'atelier central de Salzennes.

1904 – 2004.

Cette fois encore, la SNCB avait mis les petits plats dans les grands. Après la journée portes ouvertes à la gare d'Anvers, où pas moins de 80 000 personnes sont venues admirer les immenses travaux de la gare, c'était au tour de l'Atelier Central de Salzennes (AC Salzennes) de recevoir des visiteurs.

Celui-ci fêtait ses 100 ans et c'était l'occasion de présenter au public le savoir-faire des ouvriers au service du matériel de traction de la SNCB et de la sécurité de la clientèle.

Un peu d'histoire...

La construction de l'AC Salzennes a été décidée, dans les années 1870, afin de transférer les ateliers qui se trouvaient à la gare Bruxelles Quartier-Léopold.¹

D'une part, les installations de Bruxelles QL² devenaient trop petites et, d'autre part, le développement des lignes ferroviaires au XIX^{ème} siècle a nécessité l'achat de nombreuses locomotives à vapeur. Les entretiens et les réparations qui se déroulaient en partie à Bruxelles QL n'étant plus possible, il fut décidé de construire un nouvel atelier.

La ville de Namur, ayant eu vent de la chose, ne ménagea pas ses efforts et finit par imposer sa candidature. Plusieurs sites furent proposés et après de nombreux rebondissements dans ce dossier, c'est celui dit « Des Bas-Prés » à Salzennes qui fut choisi. (Nous sommes déjà en 1879).

Vint alors la valse des projets, contre-projets et problèmes d'achat des terrains avoisinants. Tout cela prendra encore 25 ans avant de voir les premiers ouvriers sur le site.

Fin 1903, les premiers d'entre eux arrivent ; cependant, ce n'est qu'au printemps 1904 que tous les services des ateliers de Bruxelles sont transférés à Salzennes.



Une vue des immenses halls.

¹ Devenue aujourd'hui la gare de Bruxelles Luxembourg.

² Bruxelles Quartier - Léopold.

L'organisation d'un tel site (pas moins de 21 hectares) va demander pas mal de temps et ce ne sont pas les 2 guerres mondiales qui vont arranger les choses.

L'après-guerre (la seconde) donnera énormément de travail à l'atelier. Il s'agit de remettre de l'ordre ainsi que le matériel et le réseau en état.

C'est en 1965 qu'en sortira la dernière locomotive à vapeur.³ L'atelier allait devoir se recycler afin de se consacrer entièrement à la traction Diesel d'abord et, dès 1975, également à la traction électrique.



Le démontage complet d'un moteur



Ou d'une locomotive.

Depuis cette date, le personnel n'a pas arrêté de se recycler et de se tenir au courant des dernières techniques.

Atelier de pointe, il peut faire face à la réparation et à l'entretien, voire à la reconstruction complète d'une locomotive.

Tout est réparable, toutes les pièces dont on a besoin pour une locomotive peuvent être produites au sein de l'atelier.

Du banc d'essai pour l'homologation au test de systèmes de sécurité pour la circulation des trains en passant par l'équipement de système de signalisation, ainsi que la conception et la fabrication de diverses pièces de rechange spécifiquement ferroviaires (essieux, section d'induits des moteurs de traction), et même par la conception et la fabrication de mobilier et d'accessoires métalliques (sièges, poubelles, abris voyageurs...) destinés à l'aménagement des gares, tout est prévu et effectué.

Mais l'atelier pousse encore plus loin son savoir-faire : depuis quelques années, il développe des simulateurs de conduite, véritables cabines de pilotage des trains grandeur nature.

C'est en 1993 que la SNCB décide de développer ses propres simulateurs de conduite et c'est l'AC de Salzinnes qui interviendra dans la création du logiciel de simulation du train (son, interphonie, interfaces, etc....) mais aussi dans la

³ Ce n'est que le 20 décembre 1966 que fut accompli le dernier parcours en vapeur. Le 29 avril 1967, un procès-verbal historique mettait fin à la traction vapeur à la SNCB.

construction mécanique de la cabine, de la table de bord et du système de mouvement.

Cette cabine de pilotage est une copie fidèle de celle des locomotives électriques série 27. Le simulateur permet de tester les connaissances et les réflexes des conducteurs dans toutes les circonstances.

Un autre simulateur de base destiné à l'apprentissage des futurs conducteurs a aussi été mis au point par l'AC de Salzinnes. 34 exemplaires sont en cours d'installation dans divers sites.



A l'AC de Salzinnes, on est capable de démonter et remonter entièrement une locomotive. De la restauration de cabines de conduite en passant par l'usinage des essieux et par le banc test des moteurs Diesel. (Toutes les photos de cet article : Magnée JF. Salzinnes le 24 avril 04)



Le savoir-faire de l'atelier s'exporte bien : parmi ses clients, la SNCB compte le métro d'Athènes, la SNCF, les chemins de fer algériens et la société anglaise Virgin-Rail.

On le voit donc, l'AC de Salzinnes a son avenir devant lui. ⁴

⁴ Pour en savoir plus : Le livre de Bernard Anciaux « Atelier de Salzinnes, Un parcours centenaire »
Sources : le livre de Bernard Anciaux (voir ci-dessus) et la brochure SNCB « Des locos et des Hommes » AC Salzinnes 1904 – 2004.