Atelier central de Salzinnes

Création : 1904

Emplacement : Salzinnes

Activités :
-Les révisions d'engins
-Les modernisations du matériel de traction, parmi lesquelles le montage de la TBL1+ et de l'ETCS
-La révision et la réparation de pièces de rechange provenant des locomotives et autorails entretenus dans les Ateliers de Traction situés partout en Belgique
-La réparation de pièces de rechange pour le TGV
-La distribution de pièces vers les Ateliers de Traction

Abréviation : Ac Salzinnes

En quelques mots : Situé à l'ouest de Namur, le long de la Sambre, l'AC Salzinnes est relié à la gare de Ronet par une courte ligne de 3,4 km, la ligne industrielle 283.

Créé en 1904, il assure depuis près de 120 ans des prestations de maintenance lourdes sur du matériel de traction.

Il est le second atelier en importance de la S.N.C.B.

641 personnes y sont occupées, sur une superficie de 21 ha, dont 7 sont bâtis.

Atelier de Salzinnes (Réf. F0425-2)

Historique

Le développement du réseau ferroviaire belge au XIXe siècle va nécessiter l'achat de nombreuses locomotives à vapeur qu'il faudra entretenir et réparer.

Le premier atelier est celui de Malines, construit dans les premières années du chemin de fer belge, en 1836. Peu à peu, le nombre d'ateliers centraux chargés de l'entretien du matériel roulant va augmenter.

L'entretien et la réparation du matériel s'effectue également en partie à Bruxelles, dans les ateliers jouxtant la gare du Quartier Léopold. Cette gare avait été bâtie par la Grande Compagnie du Luxembourg. La société est reprise par les Chemins de fer de l'Etat belge en 1873.
Vers la fin des années 1870, suite au développement de la gare du Quartier Léopold, l'espace devient exigu et on décide de délocaliser les ateliers qui lui étaient contigus dans les environs de Namur.
Plusieurs sites sont proposés. Il faut attendre 1879 pour que la ville de Namur impose le site des « Bas-Prés » comme lieu d'installation du nouvel atelier.
Mais, si la décision est prise, de nombreux rebondissements ralentissent le dossier et les travaux n'avancent que fort lentement. C'est finalement au printemps 1904 qu'aura lieu l'inauguration de l'Atelier central de Salzinnes. Situé non loin de la ligne Namur-Charleroi mais de l'autre côté de la Sambre, il est accessible via une courte ligne (ligne industrielle 283) au départ de la gare de Ronet.

L'atelier va souffrir durant la Grande Guerre et les dégâts sont énormes. Sur 4370 locomotives en service auprès des Chemins de Fer de l'Etat avant les hostilités, il ne subsiste en Belgique que 1700 unités, dont 70 % sont inutilisables au moment de l'Armistice. Cela va demander un énorme travail de reconstruction, notamment pour les cheminots de Salzinnes qui vont utiliser leurs compétences pour tenter de réparer de nombreuses locomotives.

Vue de locomotives à vapeur devant un hangar de l'AC de Salzinnes, J. Quanjer, 1950 (Réf. Q0640)

En 1925, les installations sont agrandies par la construction d'un grand hall de chaudronnerie doté de ponts roulants de grande capacité.
Lors de la Seconde Guerre mondiale, l'AC Salzinnes, sous la pression allemande, continue de travailler avec 90 % de son effectif et sous la bonne garde d'un ingénieur et d'une douzaine de techniciens allemands.
Dès la Libération, des cheminots américains vont débarquer à Salzinnes, avec leur matériel d'une grande modernité pour l'époque, afin de réparer au plus vite les locomotives endommagées. En avril 1945, plus de 1500 locomotives seront ainsi remises en service.
Le 15 octobre 1945, l'atelier de Salzinnes va retrouver son autonomie avec le départ des américains lors d'une cérémonie organisée par les responsables américains en hommage aux agents.

Activités de l'AC

A sa création, les activités principales de l'atelier concernaient la réparation des locomotives à vapeur et la fabrication de leurs pièces de rechange.
Après l'énorme travail de remise en état du matériel de traction endommagé durant la Seconde Guerre mondiale, l'AC Salzinnes voit progressivement baisser le nombre de réparation des locomotives à vapeur. La dernière locomotive à vapeur sortira de révision en 1965.
Pour maintenir l'activité, l'AC va construire des trains de roues de wagons et d'automotrices et va débuter sa reconversion progressive avec comme objectif d'assurer la réparation de l'ensemble des locomotives diesel du réseau.
Depuis cette date, le personnel n'a pas arrêté de se recycler et de se tenir au courant
des dernières techniques.
En 1975, l'atelier s'est encore reconverti pour réparer les locomotives électriques.

Magasin pour pièces de rechange à l'atelier central de Salzinnes, 2004 (Réf. D2353-01)

Travaux sur une locomotive électrique de la série 27 à l'atelier central de Salzinnes, 2004 (Réf. D2374-04)

Les évolutions technologiques

Locomotive endommagée de la série 55 à l'atelier de Salzinnes, R. Mardaga, 1978 (Réf. MZ03784)

Comme on l'a vu, au cours des décennies, l'atelier n'a pas cessé de s'adapter à l'évolution des équipements et aux évolutions technologiques.
Aujourd'hui grâce à une chaîne de révision ultra-performante, grâce à des sous-chaînes de réparation de pièces rationalisées, grâce à un laboratoire électronique de pointe et à des méthodes de travail optimalisées l'atelier de Salzinnes est capable d'intervenir sur le matériel roulant le plus moderne comme sur le plus ancien tout en respectant les délais limités afin de minimiser l'immobilisation du matériel roulant.

Essieux de matériel roulant à l'atelier de Salzinnes, R. Mardaga, 1978 (Réf. MZ03771*)*

Atelier de pointe, il peut faire face à la réparation et à l'entretien, voire à la reconstruction complète d'une locomotive. L'atelier est aujourd'hui spécialisé dans les locomotives diesel et électriques, dans les automotrices et les autorails**.**

Il exerce les activités principales suivantes :

- Le grand entretien de locomotives (opérations mi-vie) diesel et électrique, avec démontage complet et révision de toutes ses pièces constitutives (moteurs électriques, pièces électroniques, relais, bogies, essieux, moteurs diesels, etc.). Lors de ces révisions certaines pièces sont testées sur des bancs d'essai développés et prévu à cet effet.
- La révision et la réparation de pièces de rechange provenant des locomotives ou automotrices entretenues dans les ateliers de ligne présents partout en Belgique ou provenant d'entreprises externes.
- La modernisation du matériel de traction, parmi lesquelles le montage de la TBL1+ et de l'ETCS sur des locomotives, automotrices, ou sur des autorails
- L'achat et la distribution de fournitures consommables dans les ateliers de ligne.

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 l'ancien opérateur anglais Virgin Rail Group.

Simulateurs de conduite

En 1993 la SNCB décide de développer ses propres simulateurs de conduite. Elle demande alors à l'AC Salzinnes d'intervenir dans la création du logiciel de simulation du train (son, interphonie, interfaces, etc.…) mais aussi dans la construction mécanique de la cabine, de la table de bord et du système de mouvement.
Le but du simulateur est de former les futurs conducteurs de train et de tester leurs connaissances et réflexes en toutes circonstances.
Deux simulateurs ont ainsi été conçus et construits en grande partie par la SNCB elle-même. L'un se trouve à l'atelier central de Salzinnes, l'autre à l'atelier central de Malines.
Le simulateur de conduite de Salzinnes a été mis en service en janvier 1996.

Simulateur de conduite à l'atelier central de Salzinnes, 2004 (Réf. D2395-01)

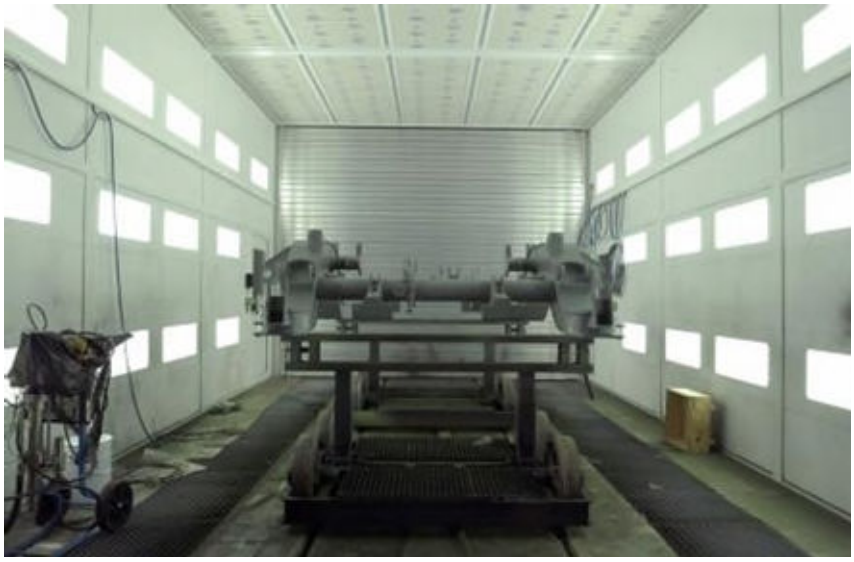
Certificats

Le 17 février 2006, l'atelier a été doublement certifié. Il a reçu la certification ISO 9001 pour l'efficacité de son système de management de la qualité en vue de satisfaire les exigences des clients ainsi que la certification 14001 pour la gestion et à la maîtrise des impacts sur l'environnement.
En 2008, l'atelier a reçu sa troisième certification, celle qui implique le plus le personnel : la gestion de la santé et de la sécurité au travail : OSHAS 18001 (*Occupational Health and Safety Assessment Series*).
Il possède aussi les certificats EN15085 pour le Soudage des véhicules et des composants ferroviaires et le 5S pour le progrès continu.

Les installations

L'atelier central de Salzinnes occupe une superficie de plus de 21 hectares dont 7 sont bâtis.
L'aménagement des infrastructures va s'adapter aux activités prises en charge par l'atelier : construction de nouveaux halls, démolition d'anciens, agrandissement vont agrémenter l'histoire du site.
Ainsi, l'AC a vu en 1970 la construction d'un hall moderne supplémentaire, proche de l'ex-chaudronnerie (Hall 7). Il permet de séparer nettement les travaux de réparation du véhicule de sa motorisation (hall 8).
Il est alors équipé d'un pont roulant de 100 tonnes qui sera porté en 2002 à 110 tonnes. Ce pont roulant est destiné au levage et au déplacement transversal des locomotives et de divers éléments et accessoires du matériel ferroviaire à l'intérieur du hall principal. Il s'agit du plus grand pont roulant de la SNCB.

Hall 8 de l'AC de Salzinnes, 2004. (Réf. D2377-03)



La cabine de peinture de l'atelier central de Salzinnes, 2004 (Réf. D2365-01)

Ce nouveau hall est constitué de 25 voies de travail dont 13 sont équipées de fosses. On y trouve également 7 voies de travail sur les caisses.
Le hall est équipé d'un tunnel de nettoyage des bogies et de pièces diverses, d'un décanteur déshuileur, de deux stands de tôlerie insonorisés pour améliorer le confort acoustique.

C'est dans ce hall que se réalisent le démontage et remontage des locomotives.
Ce hall a permis à l'atelier de se lancer dans de grandes modifications de locomotives. Ce fut le cas au milieu des années 1980 avec l'amélioration des postes de conduite des locomotives diesel des séries 52, 53 et 54, les « Bulldog ». Elles furent équipées de cabines flottantes pour améliorer le confort des conducteurs.

En 1971, l'AC s'est doté d'un bâtiment insonorisé, spécialement destiné aux essais des moteurs diesel (Hall 5.1) et d'une cabine de peinture moderne qui est opérationnelle en 1976 (Hall 2).

L'infrastructure s'est complétée en 1997 d'un nouveau hall de tôlerie de 76 m de long sur 16 m de large équipé d'un pont roulant de 10 tonnes (Hall 9).
Un nouveau hall pour le contrôle de la qualité sera enfin construit , comprenant 5 voies avec fosses et qui a pour mission de concentrer l'ensemble des services d'essais et de mise au point des engins traités à Salzinnes.

Organisation du travail de l'atelier

Le programme des révisions du matériel est établi annuellement et le critère principal d'envoi d'un véhicule en atelier est le kilométrage parcouru.

Bogie démonté pour une inspection approfondie à Salzinnes, 2004 (Réf. D2373-02)

A leur arrivée, les locomotives entrées pour révision générale sont entièrement démontées, les caisses séparées des bogies étant déposées sur des chevalets, se déplaçant à l'aide du pont roulant de 110 tonnes à plusieurs mètres au-dessus du sol.

Les différents organes sont envoyés dans les brigades spécialisées où chaque élément est nettoyé, expertisé et réparé (ou remplacé si la réparation s'avère trop onéreuse).

Activité culturelles et sportives

La vie associative est également fort développée au sein de l'atelier et un centre sportif (Hall 24) permet la pratique du tennis, tennis de table, judo, aïkido, du tir et de la pétanque, à l'ouest du site et placé sous l'égide du CINSDR (Centre Interrégional Namurois des Sports et Délassements du Rail).

Catherine Walravens
Mars 2023

Bibliographie succincte

Articles : De CW Salzinnes bestaat 100 jaar, *Op de baan*, 01-08-2004, p.18-25, ill. K37576

Retro : een bezoek aan Salzinnes in 1950, *Op de baan*, n° 41, 01-03-2000, p.6-9, ill. K598566

Rétro: une visite à Salzinnes en 1950, *En Lignes*, n° 41, 01-03-2000, p.6-9, ill. K592786

CHARLIER L. 100 ans d'entretien à Salzinnes, *Rail Passion*, 01-10-2004, p.30-32, K37934GILLIEAUX L. AC Salzinnes. Une unité performante au service du rail, Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB, 01-09-1997, p. 6-11, ill. K18832

GILLIEAUX L. CW Salzinnes. Een hoogwaardige eenheid ten dienst, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-09-1997, p. 6-11, ill. K19072

RENAUD R. Comment l'A.C Salzinnes se transforma pour réparer des locomotives diesel, *Rail (Le) - Revue mensuelle des oeuvres sociales de la SNCB*, 01-12-1959, p.5-9, K20949

RENAUD R. Hoe de C.W. Salzinnes omgevormd werd om diesellocomotieven te herstellen, *Spoor (Het) - Maandblad van de sociale werken van de NMBS*, 01-12-1959, p.5-9, ill. K20950

VANHECK C. De Centrale Werkplaats van de NMBS te Salzinnes, *Spoorweg Journaal*, n° 45 (12 1990), p.22-26, ill. K702622

VANHECK C. L' Atelier Central SNCB de Salzinnes, *Journal du Chemin de Fer*, n° 45, 12-1990, p.22-26, K702621

Livres : *1835-1985 : 150° anniversaire des chemins de fer belges. Atelier Central de Salzinnes*. Bruxelles : SNCB, 1985, 9 p. ill. A00063

AC Salzinnes 1904 - 2004. "Des locos et des hommes" Les samedi & dimanche 24 & 25 avril 2004. Bruxelles : SNCB, 2004, 8 p., ill. A24939

ANCIAUX B. *Atelier central de Salzinnes. Un parcours centenaire. 1904-2004* / D&C. Design & consulting 2003, 129 p. ill. B13512

L'atelier central de Salzinnes vous invite. Bruxelles : SNCB, 1976, 21 p. ill. A00117

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque* : *Atelier de Salzinnes

Collection musée* : *Atelier de Salzinnes