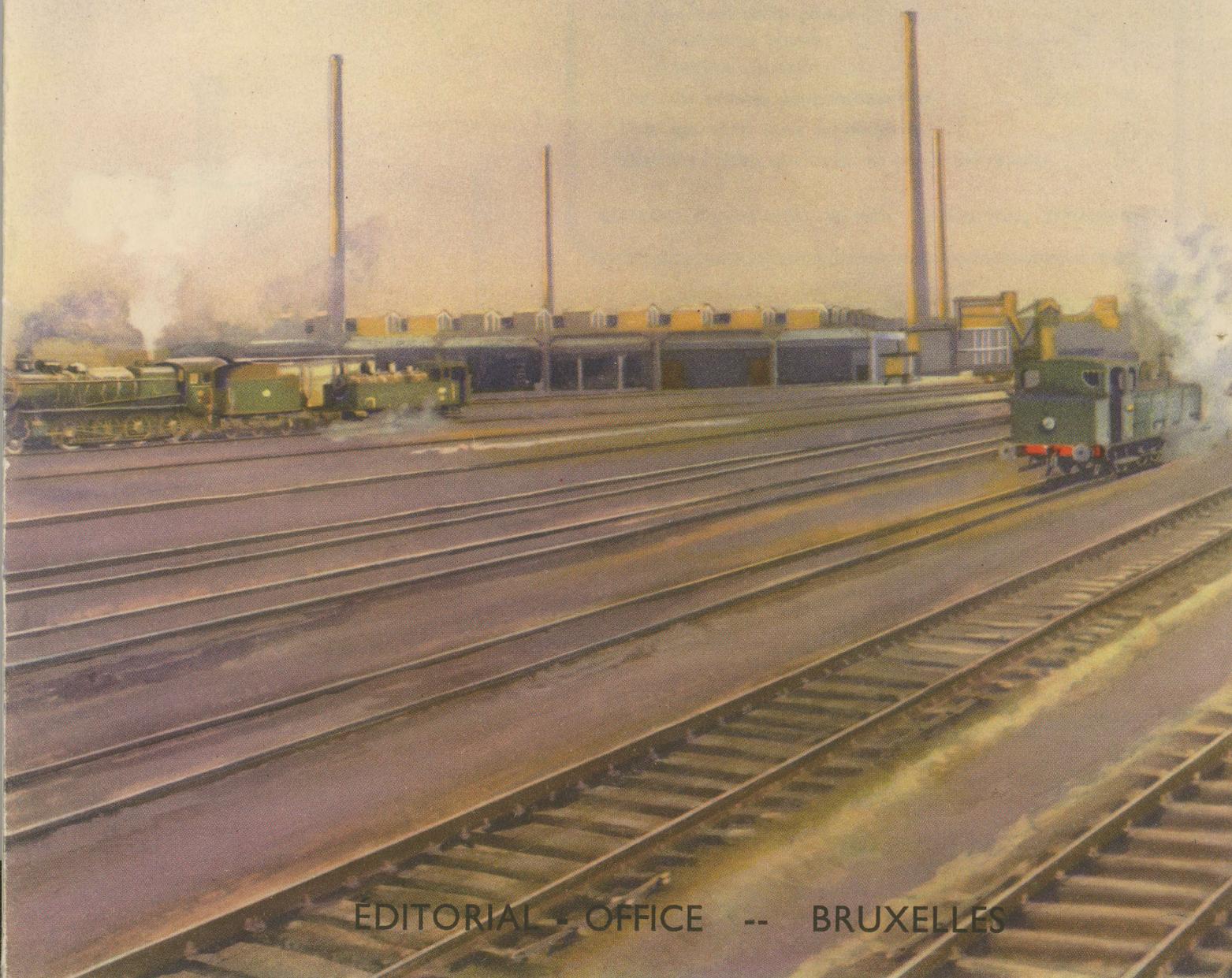


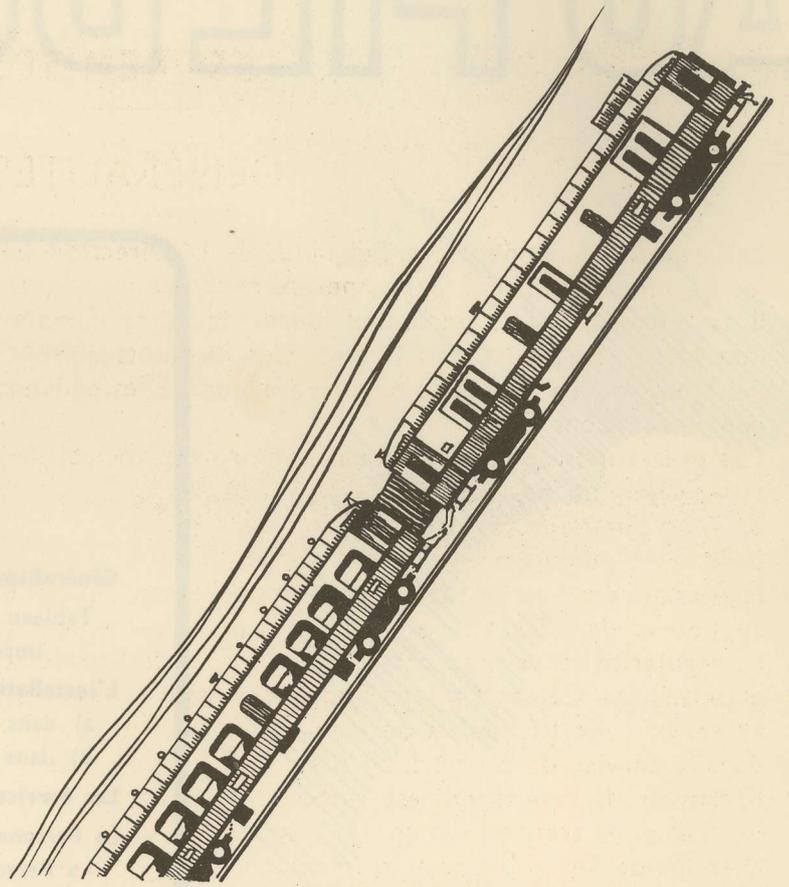
AU FIL DU RAIL

PAR FERNAND LEBBE

X. - LE MATÉRIEL ROULANT - LES REMISES

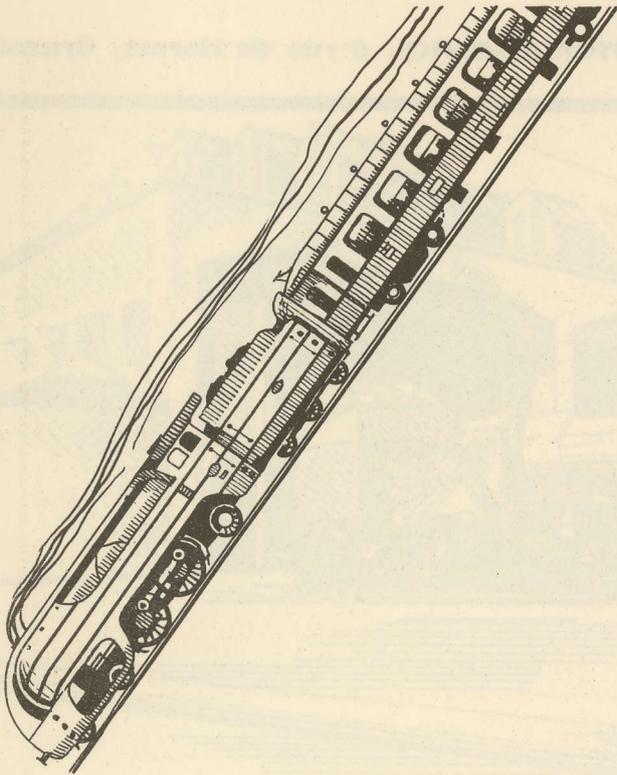


EDITORIAL - OFFICE -- BRUXELLES



Copyright 1948, by EDITORIAL OFFICE H. Wauthoz-Legrand
(A. et J. Wauthoz, Succ^{rs})

Tous droits de reproduction, de traduction, d'adaptation réservés
pour tous pays.



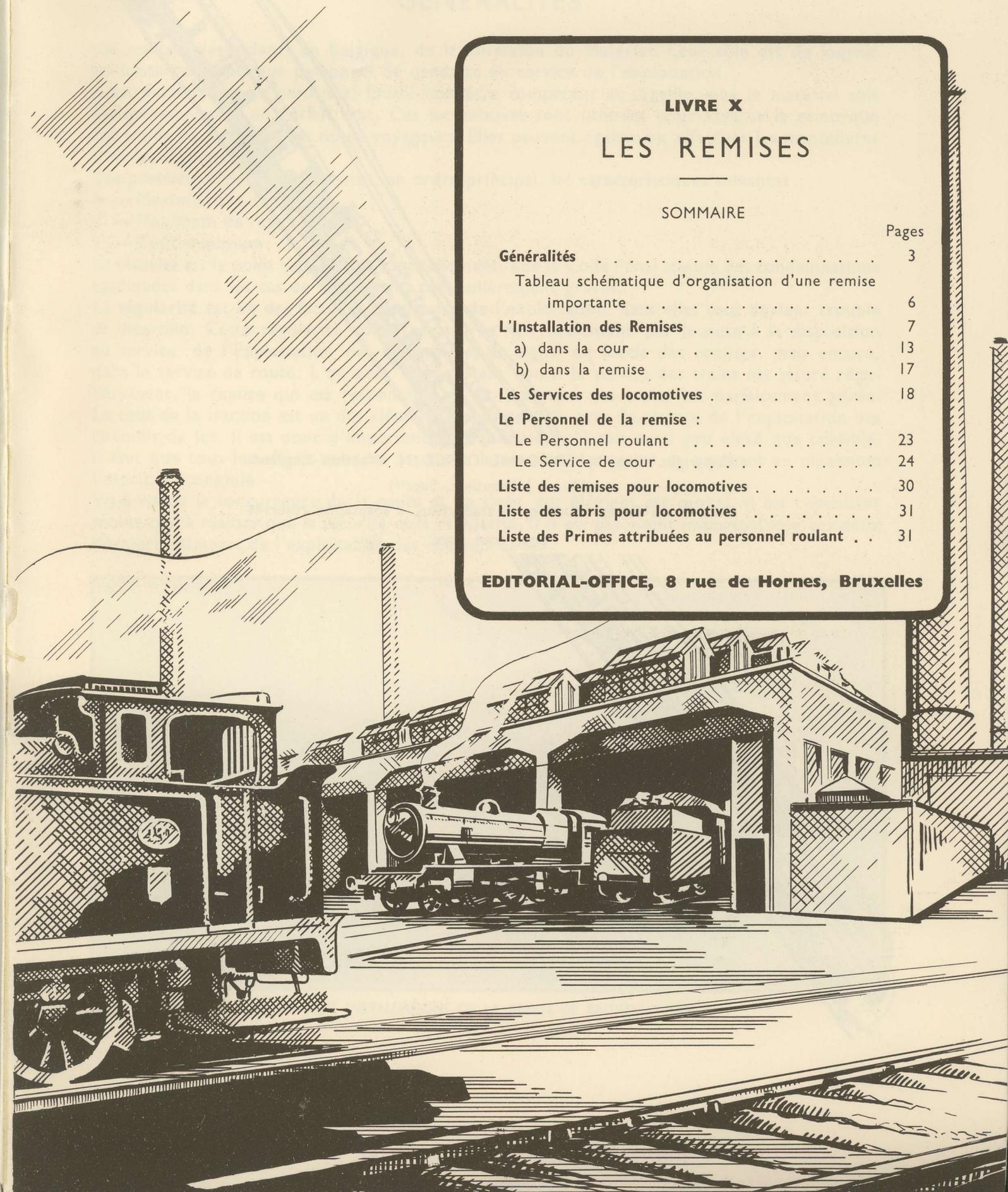
AU FIL DU RAIL

LIVRE X LES REMISES

SOMMAIRE

	Pages
Généralités	3
Tableau schématique d'organisation d'une remise importante	6
L'Installation des Remises	7
a) dans la cour	13
b) dans la remise	17
Les Services des locomotives	18
Le Personnel de la remise :	
Le Personnel roulant	23
Le Service de cour	24
Liste des remises pour locomotives	30
Liste des abris pour locomotives	31
Liste des Primes attribuées au personnel roulant	31

EDITORIAL-OFFICE, 8 rue de Hornes, Bruxelles



LES REMISES

GÉNÉRALITÉS

Les remises dépendent, en Belgique, de la Direction du Matériel. Leur rôle est de fournir les locomotives et leur personnel de conduite au service de l'exploitation.

Il est évident que le personnel fourni doit être compétent et capable, que le matériel soit indispensablement en parfait état. Ces locomotives sont utilisées pour assurer la remorque des trains de marchandises ou de voyageurs. Elles peuvent également effectuer les manœuvres dans les stations.

Ces prestations doivent présenter, en ordre principal, les caractéristiques suivantes :

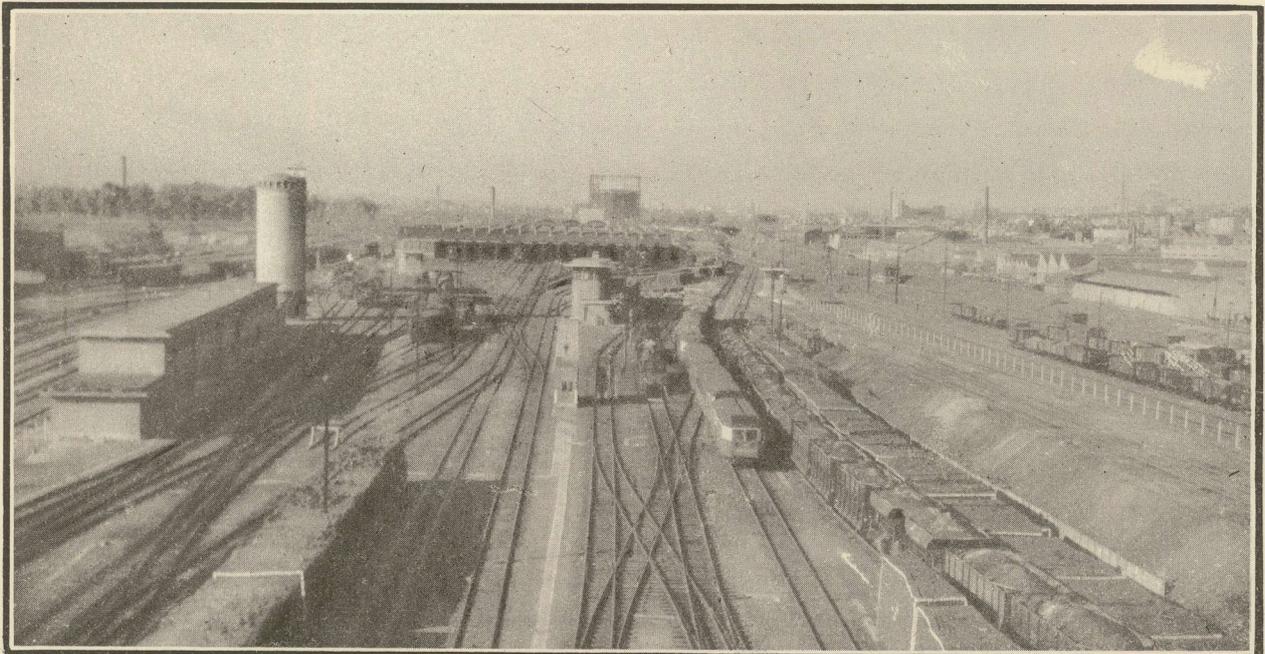
1. — Maximum de sécurité;
2. — Maximum de régularité;
3. — Coût minimum.

La **sécurité** est le point capital. Elle l'est tellement, que le Code Pénal stipule des condamnations appliquées dans les cas de négligences particulièrement graves.

La **régularité** est un des facteurs importants de l'exploitation. Sans elle, tout devient trouble et incertain. Cette régularité doit être assurée non seulement par la mise à la disposition au service de l'Exploitation des locomotives au signal de sortie des remises, mais encore, dans le service de route. L'on peut être certain que si le service des trains est assuré régulièrement, la remise qui est responsable de la remorque des trains est parfaitement gérée.

Le **coût** de la traction est un des éléments importants du prix de revient de l'exploitation des chemins de fer. Il est donc d'importance primordiale qu'il soit aussi peu élevé que possible. Il faut que tous les efforts tendent à assurer la traction des trains en poussant au maximum l'esprit d'économie.

Vis-à-vis de la concurrence de la route et de l'eau, cet élément est capital. Il est cependant moins aisé à réaliser que la sécurité et la régularité. Il n'est pas moins important que ces deux derniers éléments de l'exploitation des chemins de fer.



VUE DES INSTALLATIONS DE LA REMISE DE BRUXELLES-MIDI

Pour leur permettre de remplir leur rôle, les remises disposent :

1. — D'un effectif de locomotives;
2. — D'installations d'approvisionnement;
3. — D'installations d'entretien;
4. — De personnel de conduite;
5. — De personnel sédentaire.

L'importance de ces divers éléments est proportionnelle aux services à assurer, c'est-à-dire au nombre de trains dont la remise effectue la traction et auquel vient s'ajouter le nombre de services de manœuvre à exécuter.

Un des éléments importants du rendement est la spécialisation. Plus une remise est importante, plus cette spécialisation peut être poussée. Il en résulte que chaque fois que la chose est possible, il y a intérêt à centraliser le maximum de services dans une remise.

Les remises comprennent, en principe, quatre grands services et ont, à leur tête, un technicien.

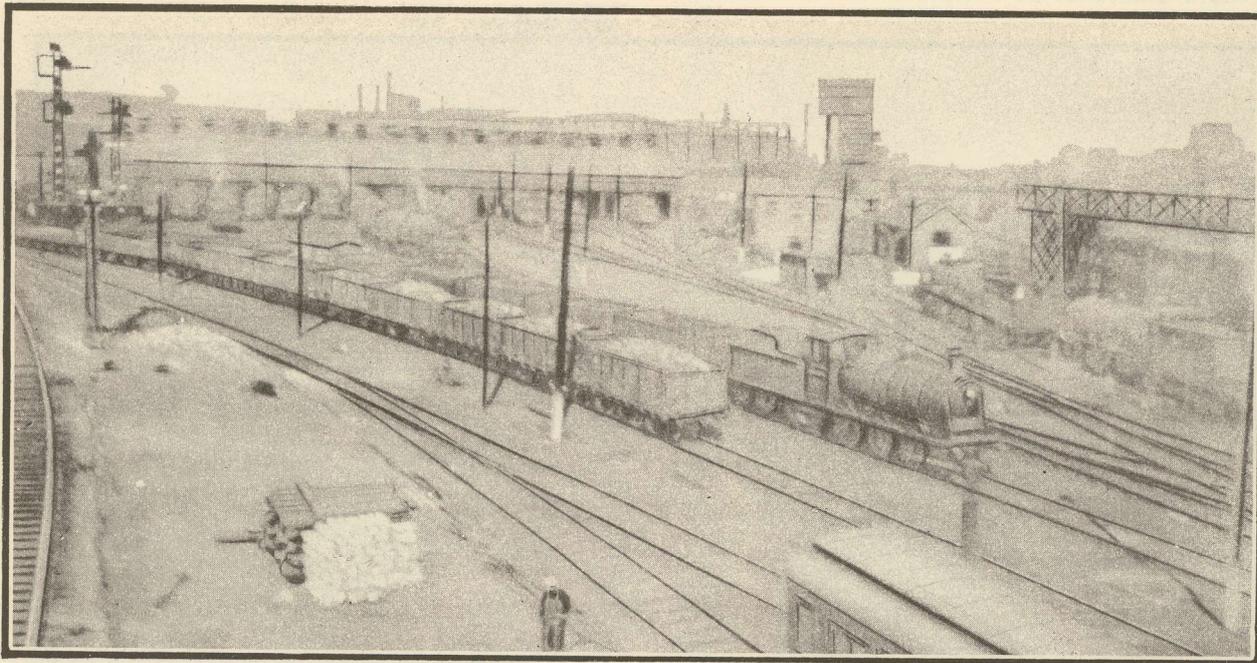
Ces services sont les suivants :

1. — Le **service des trains**. Celui-ci a pour fonction de préparer et de fournir les locomotives, ainsi que leur personnel de conduite, à l'exploitation. A cet effet, il veille :

- a) à la surveillance des locomotives en service;
- b) au bon état de ces locomotives;
- c) à leur approvisionnement;
- d) à l'instruction du personnel de conduite;
- e) à la conduite de ce personnel pendant ses prestations;
- f) aux économies que ce personnel roulant peut effectuer dans les consommations.

Ce service est souvent appelé **service de cour**, car ses installations sont situées dans la cour des remises.

2. — Le **service d'entretien** assure la mise en ordre des locomotives. Cet entretien comprend le lavage, le nettoyage, les travaux de réparations courantes. Son rôle est de livrer, au service des trains, des moteurs en parfait état.

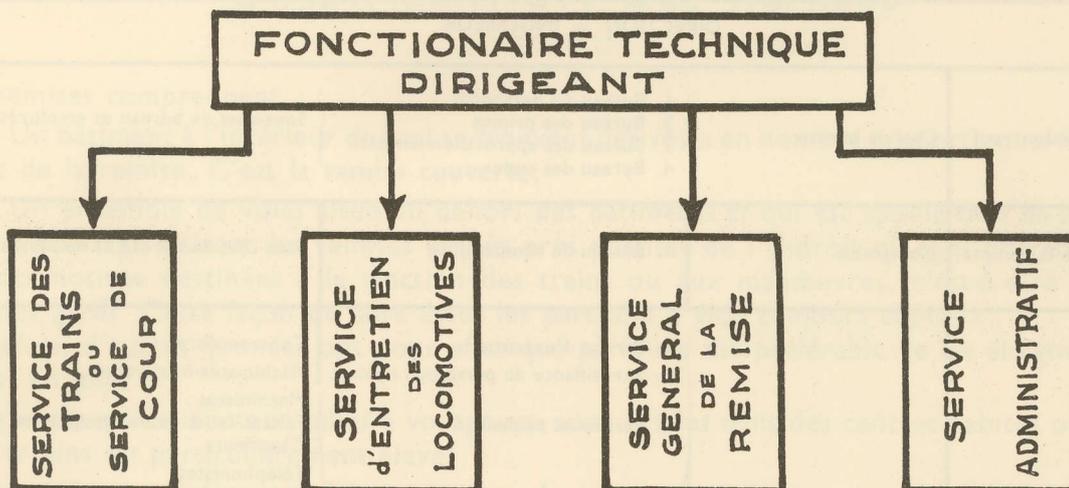


ANCIENNE REMISE AUX LOCOMOTIVES DE BRUXELLES-NORD



REMISE AUX LOCOMOTIVES A VAPEUR DE FOREST-MIDI

SCHÉMA DE L'ORGANISATION D'UNE REMISE DE LOCOMOTIVES

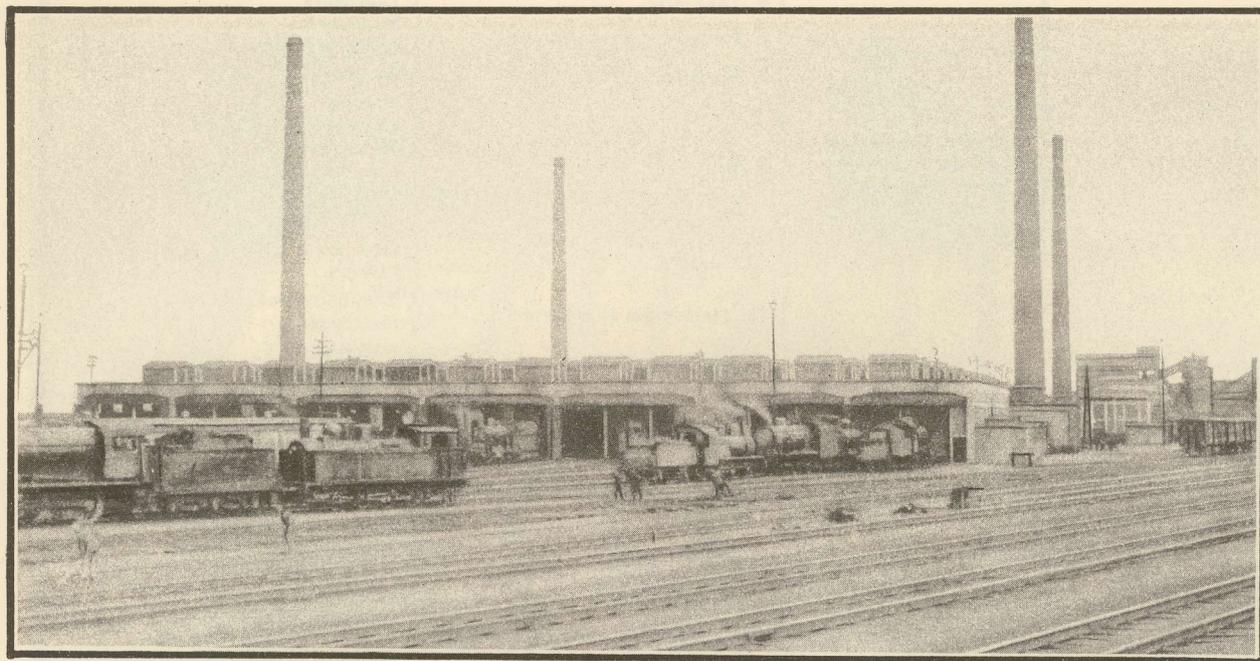


3. — Le **service général**, dont le rôle consiste à assurer le bon état général des installations de la remise, ainsi que de son outillage.

4. — Le **service administratif**, qui a pour fonction de gérer la remise et qui comprend normalement les sections suivantes :

- a) section du personnel;
- b) section des primes et des statistiques;
- c) section des approvisionnements;
- d) section des trains;
- e) section de la comptabilité.

A noter que dans les remises importantes, la section comptabilité devient un service indépendant.



REMISE AUX LOCOMOTIVES DE SCHAEERBEEK

TABLEAU SCHEMATIQUE D'ORGANISATION D'UNE REMISE IMPORTANTE

DIRECTION = INGÉNIEUR			
1. Service administratif	Chef de bureau	<ul style="list-style-type: none"> 1. Bureau du personnel 2. Bureau des primes 3. Bureau des approvisionnements 4. Bureau des trains 	Sous-chef de bureau et employés
2. Service de la comptabilité	Comptable	1. Bureau de comptabilité	Sous-chef de bureau et employés
3. Service des trains ou de cour	Contremaître-dirigeant	<ul style="list-style-type: none"> 1. Service d'exécution 2. Surveillance du personnel roulant 3. Personnel roulant 4. Personnel sédentaire 5. Personnel de visite 	<ul style="list-style-type: none"> Contremaître Machinistes-instructeurs Machinistes Faisant-fonction de machinistes Chauffeurs Téléphonistes Chefs-manœuvres Accrocheurs Garde-excentriques Lampistes Grutiers Allumeurs Passeurs de tubes Manœuvres de manutention Personnel de relai Nettoyeurs de feu Manœuvres Visiteurs de locomotives Aides visiteurs
4. Service d'entretien	Contremaître-dirigeant, aidé de contremaîtres et de brigadiers	<ul style="list-style-type: none"> 1. Bureau de planning 2. Entretien imprévu 3. Revision demi-parcours 4. Petites révisions 5. Travaux de lavage 6. Tournerie 7. Forges 8. Soudures 9. Divers 10. Lavages 11. Nettoyages approfondis 12. Nettoyages rapides 13. Magasinage 	<ul style="list-style-type: none"> Planningman Chefs ajusteurs Ajusteurs Chaudronniers Manœuvres Tourneurs Forgerons Aides forgerons Soudeurs Maçons Peintres Menuisiers Chaudronniers en cuivre Outils Manœuvres Chef laveur Laveurs Chef nettoyeur Nettoyeurs Nettoyeurs Manœuvres Magasiniers Aide magasiniers Manœuvres
5. Service général	Contremaître	<ul style="list-style-type: none"> 1. Travaux spéciaux 2. Services accessoires 	<ul style="list-style-type: none"> Chef ajusteur Ajusteurs Manœuvres Garde dortoir Huissiers Veilleurs Cantiniers

L'INSTALLATION DES REMISES

Les remises comprennent :

1. — Un bâtiment à l'intérieur duquel se trouvent des voies en nombre proportionnel à l'importance de la remise. C'est la **remise couverte**;
2. — Un ensemble de voies situé en dehors des bâtiments et qui est appelé **cour de la remise**. L'on a avantage à situer les remises le plus près possible de l'endroit où elles doivent fournir les locomotives destinées à la traction des trains ou aux manœuvres, c'est-à-dire près des grandes gares. Cette façon de faire évite les parcours à vide toujours coûteux. Toutefois, d'autres données ont pour effet que parfois il est préférable de les éloigner de ces gares. En effet :

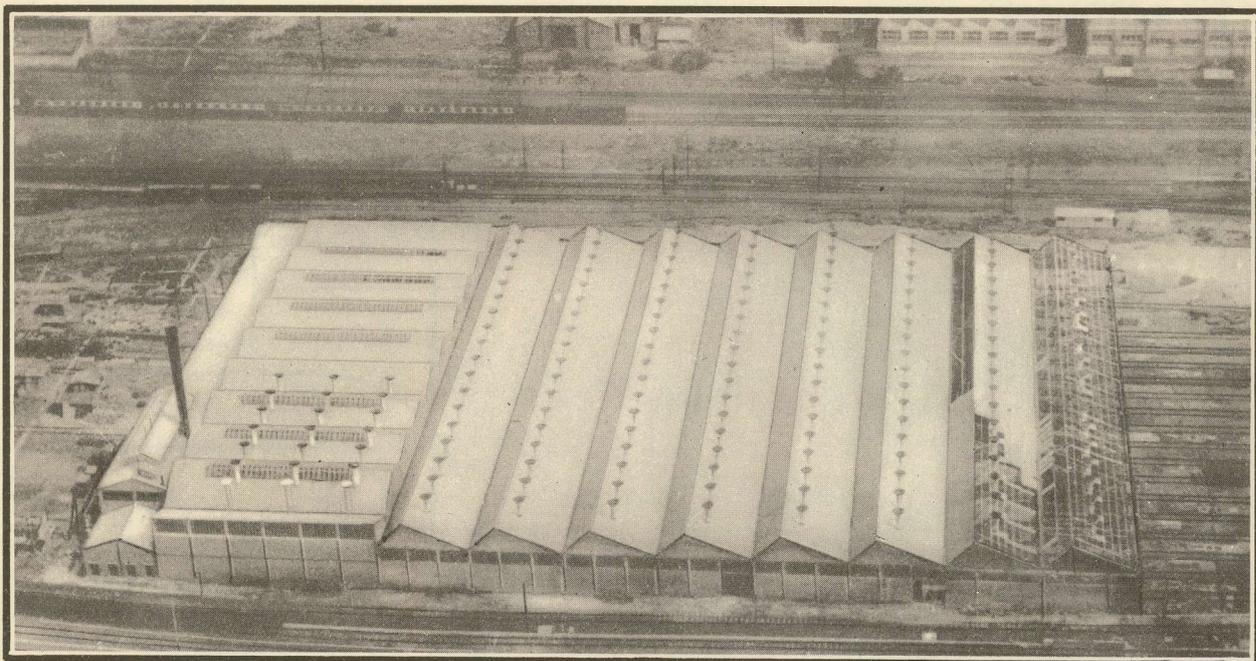
Les grandes gares, surtout celles à voyageurs, sont situées dans des centres habités où le coût des terrains est particulièrement élevé.

Le rassemblement d'un nombre important de locomotives à vapeur a pour conséquence la production d'un volume important de fumées, ce qui présente un gros inconvénient pour les riverains des installations des remises.

Il est plus aisé de trouver en dehors des villes, les vastes terrains qui sont nécessaires à l'installation des remises.

Le choix de l'emplacement d'une remise est donc chaque fois un cas d'espèce. D'autre part, lorsque la chose est possible, il y a intérêt à faire desservir par des remises séparées, les gares à voyageurs des gares à marchandises. Ces dernières sont, du reste, le plus souvent situées à la périphérie des villes.

Pour des questions de sécurité, les remises desservant des gares importantes sont complètement séparées des autres installations ferroviaires tels que les faisceaux de formation ou de triage. Il est, du même point de vue, aussi important qu'elles ne soient reliées aux gares que par des voies de circulation des locomotives et que ces voies soient à la fois indépendantes des voies principales et ne les recoupent pas.

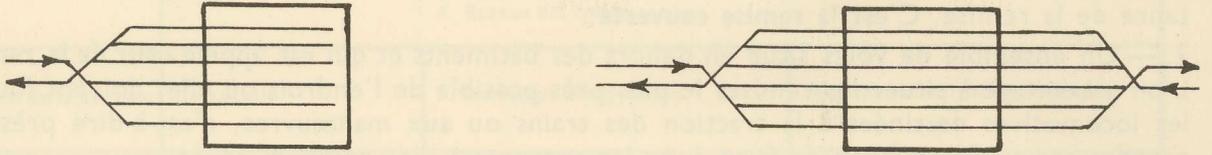


LA NOUVELLE REMISE DE FOREST-MIDI, VUE EN COURS DE CONSTRUCTION (1938)

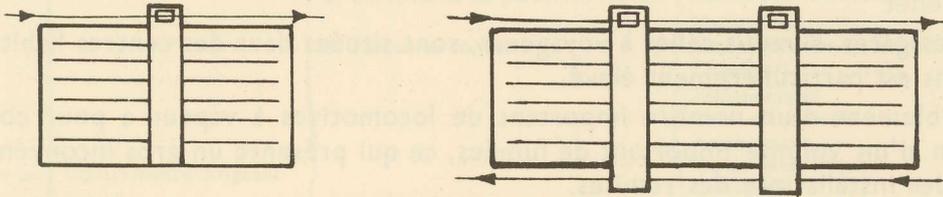
SCHÉMAS DES TYPES DE REMISES

1. — Remises rectangulaires ou à voies parallèles

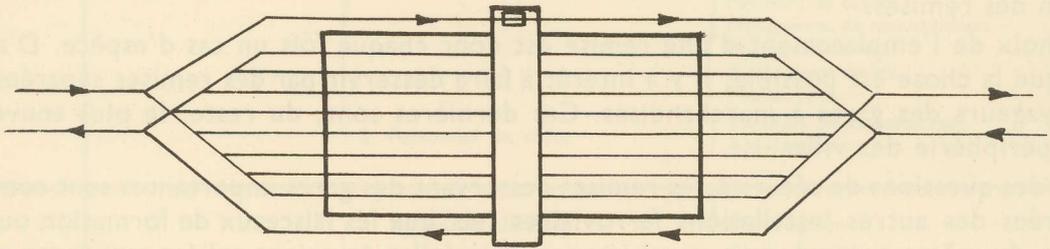
a) ACCÈS PAR AIGUILLAGES



b) ACCÈS PAR TRANSBORDEURS

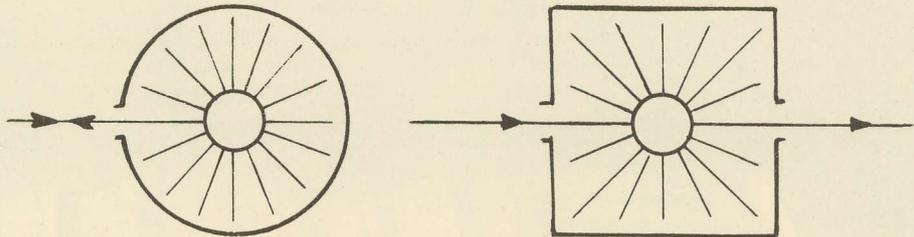


c) ACCÈS PAR AIGUILLAGES ET TRANSBORDEURS

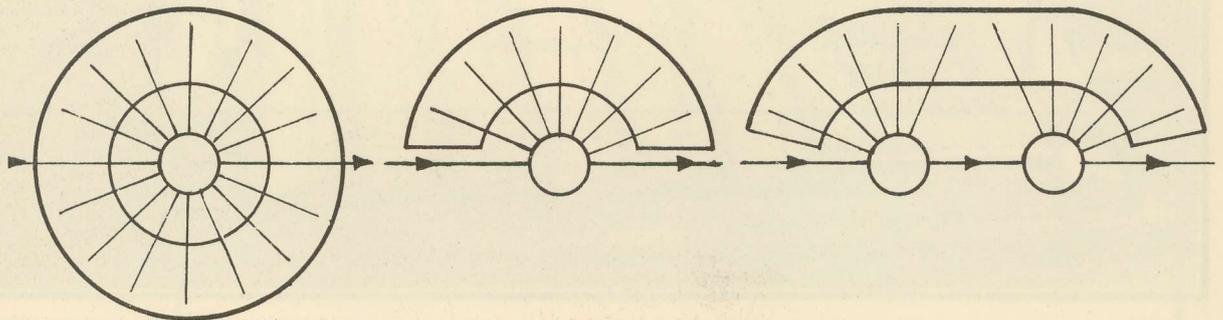


2. — Remises à voies convergentes

a) ROTONDES



b) ANNULAIRES



Afin de leur permettre de remplir rationnellement leur rôle, les remises doivent répondre à certaines conditions et être établies de telle façon que :

1. — Leur disposition d'ensemble s'effectue de telle sorte que la circulation des locomotives soit faite de façon logique;
2. — Que les parcours dans la remise soient réduits au minimum, par un groupement judicieux;
3. — Que la surface réservée tant à la remise couverte qu'à la cour, soit en rapport avec l'ampleur des services que la remise doit assumer.

La proportion des emplacements abrités est fonction du nombre de locomotives séjournant ensemble à la remise. La Société Nationale des Chemins de fer Belges estime que faute de données précises pour le calcul de cette proportion, on basera le calcul sur les 3/4 du nombre des locomotives nécessaire à assurer le service.

Les remises peuvent se classer en deux types, suivant la disposition des voies.

On trouve :

1. — Les **remises à voies parallèles** appelées aussi **remises rectangulaires**.

C'est ce type de remise qui est le plus utilisé en Belgique. Dans ce type, l'entrée se fait :

- a) par un faisceau de voies reliées par des aiguilles;
- b) par un ou plusieurs transbordeurs;
- c) par une combinaison d'aiguillages et de transbordeurs.

Ces remises peuvent être conçues pour être abordées par les locomotives, soit par un côté, soit par deux côtés. Elles sont qualifiées selon le cas : à une ou à deux issues.

2. — Les **remises à voies convergentes**.

Ce type semble avoir la préférence sur le réseau français. Dans ce type de remise, les voies convergent vers un centre. A ce point se trouve une plaque tournante centrale, qui en permet l'accès.

Ce type de remise se subdivise en deux catégories, à savoir :

- a) remises circulaires ou rondes. La plaque tournante se trouve à l'intérieur même du bâtiment;
- b) remises annulaires où la plaque tournante se trouve à l'extérieur du bâtiment.

Les remises, tant circulaires que annulaires, peuvent, tout comme les remises à voies parallèles, être à un ou plusieurs accès.

A remarquer, qu'il y a lieu d'éviter l'emploi de transbordeurs et de plaques tournantes, ces deux engins étant à la fois onéreux et d'un fonctionnement délicat. Ils offrent moins de sécurité de fonctionnement que les aiguilles.

La circulation des locomotives dans les remises doit s'effectuer rapidement et dans l'ordre des opérations, celles-ci devant se succéder dans un ordre rationnel.

Pour arriver à ces conditions, l'organisation du cheminement des locomotives dans les remises doit se faire en évitant les rétrogradations, les intersections ou cisaillements et les rebroussements.



REMISE AUX LOCOMOTIVES D'OSTENDE

La circulation des locomotives est commandée par plusieurs facteurs énumérés ci-après :

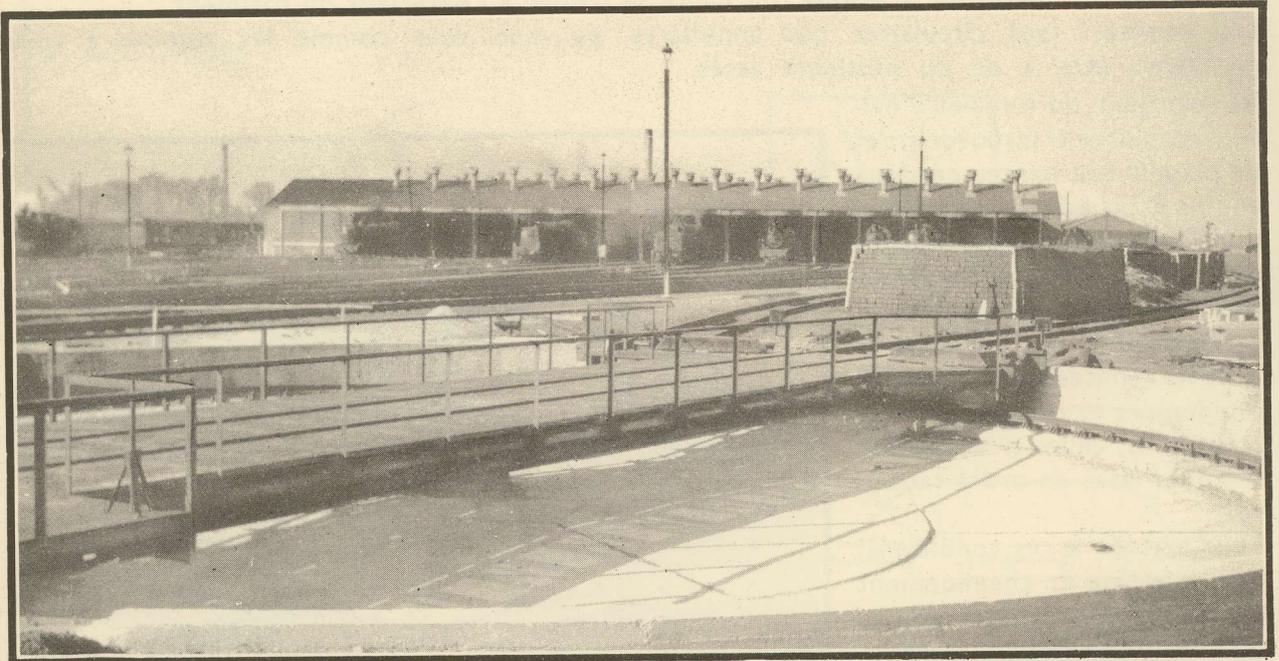
1. — Opérations que doivent subir les locomotives à leur entrée à la remise;
2. — Opérations qu'elles subissent à la sortie;
3. — Opérations d'entretien effectués dans l'intervalle d'un séjour de la locomotive à la remise;
4. — Opérations d'évitement.

Ces opérations sont les suivantes :

- | | | |
|---|---|---|
| 1. — Opérations à l'entrée | } | <ul style="list-style-type: none"> a) visite; b) virage; c) approvisionnement en charbon; d) approvisionnement en sable; e) approvisionnement en eau; f) nettoyage ou retrait des feux; g) nettoyage du cendrier; h) nettoyage de la boîte à fumée. |
| 2. — Opérations à la sortie | } | <ul style="list-style-type: none"> a) allumage; b) mise en pression; c) visite et essais; d) graissage; e) virage éventuel. |
| 3. — Opérations dans l'intervalle | } | <ul style="list-style-type: none"> a) passage des tubes; b) nettoyage; c) entretien comprenant le lavage de la chaudière et l'entretien courant ou périodique. |

Il existe un principe de base, qui règle la circulation des locomotives dans les remises et qui exige que, après le retrait des feux, les locomotives soient garées en leur faisant effectuer un parcours aussi réduit que possible.

Nous avons vu à la page 18 du Livre V, que la décharge de la vapeur dans la boîte à fumée,



REMISE DE FOREST-MIDI, AVEC SA NOUVELLE PLAQUE TOURNANTE

SCHÉMAS DE PRINCIPE DES OPÉRATIONS
A LA RENTRÉE DES LOCOMOTIVES DANS UNE REMISE

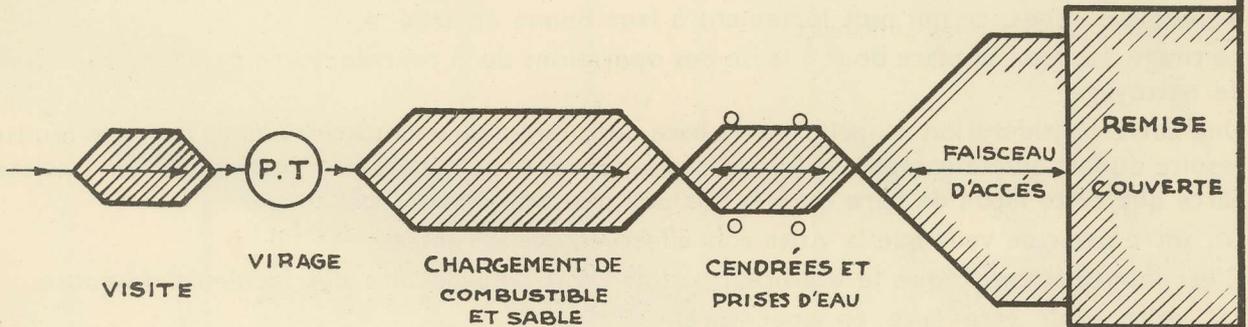
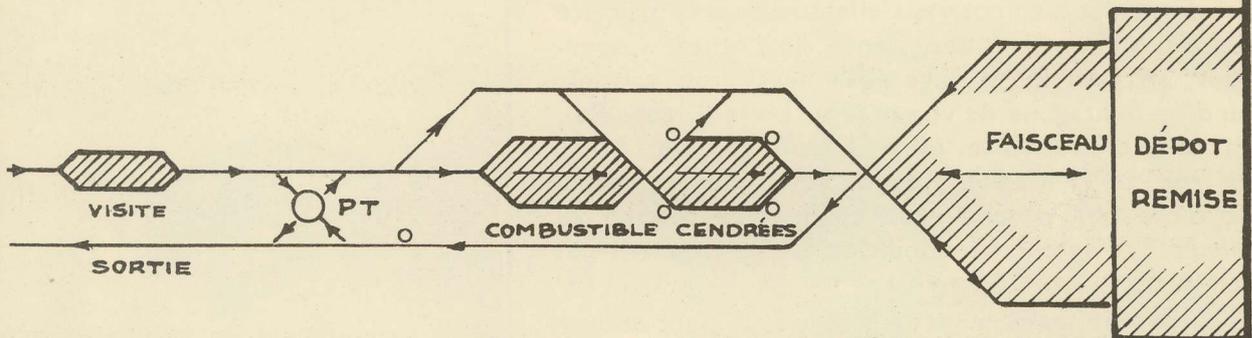
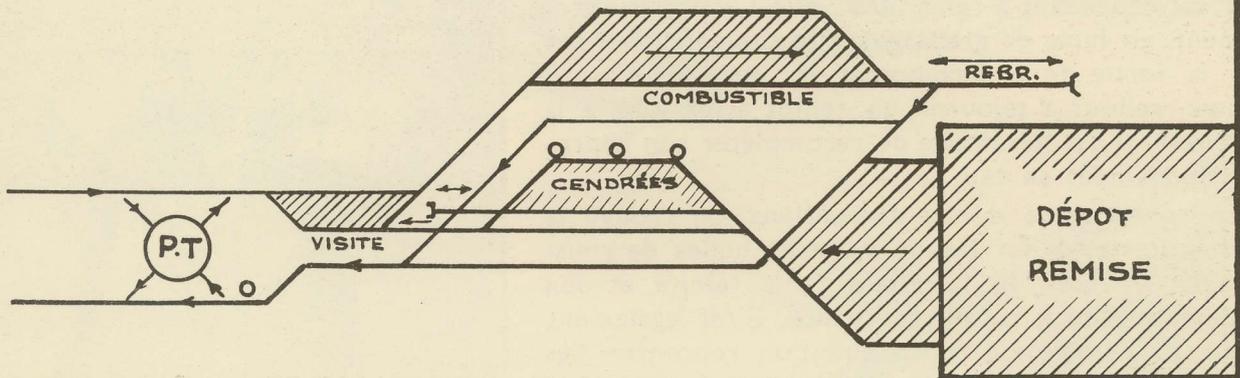


SCHÉMA THÉORIQUE D'UNE REMISE



EXEMPLE D'APPLICATION DU SCHÉMA THÉORIQUE D'UNE REMISE



provoque un appel d'air au travers du foyer de la locomotive. Cette disposition dont on tire le maximum de parti lors du travail de la locomotive, devient néfaste après le retrait des feux.

En effet, ces derniers enlevés, les différentes pièces du générateur de vapeur conservent pendant un certain temps une température relativement élevée, et l'air froid extérieur peut, par suite du tirage, provoquer un brusque refroidissement du faisceau tubulaire, amenant une contraction brutale des tubes, ce qui nuit fortement à leur bonne étanchéité.

Le tirage des feux se place donc à la fin des opérations de la rentrée, juste avant les opérations de nettoyage.

Une autre considération du principe de base de la circulation des locomotives dans les remises résulte du fait que le garage des locomotives hors feu par une autre locomotive est à rejeter parce que cette façon de faire est à la fois peu pratique et onéreuse.

Un autre principe veut que la visite soit effectuée dès la rentrée.

C'est immédiatement que le « visiteur » doit avoir connaissance des incidents de route.

La visite doit être faite en tout premier lieu et contradictoirement avec le personnel roulant, car elle doit permettre d'apporter remède, dans le délai le plus court, aux défauts constatés par le personnel de route, et assurer la relève de celui-ci, s'il a terminé sa prestation.

Le virage des locomotives s'effectue, dans la majorité des cas, au moyen d'une plaque tournante. Cependant, on peut faire usage également d'un triangle ou d'un pentagone de virage (voir Livre II, page 26). La plaque tournante offre l'avantage, du point de vue de la longueur du parcours, de permettre de raccourcir notablement celui-ci et répond au mieux, à la deuxième condition d'établissement des remises.

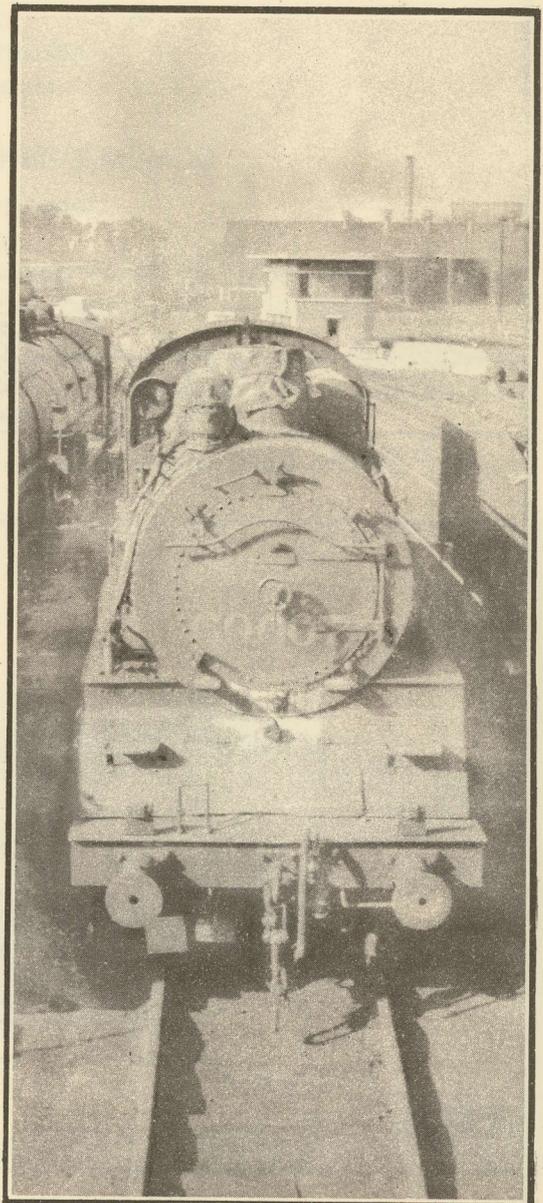
D'autre part, au moment de la sortie, on peut désirer obtenir une orientation nouvelle de la locomotive.

La plaque tournante peut aisément se placer entre les voies d'entrée et de sortie de la remise, pour qu'elle puisse être utilisée dans ce cas.

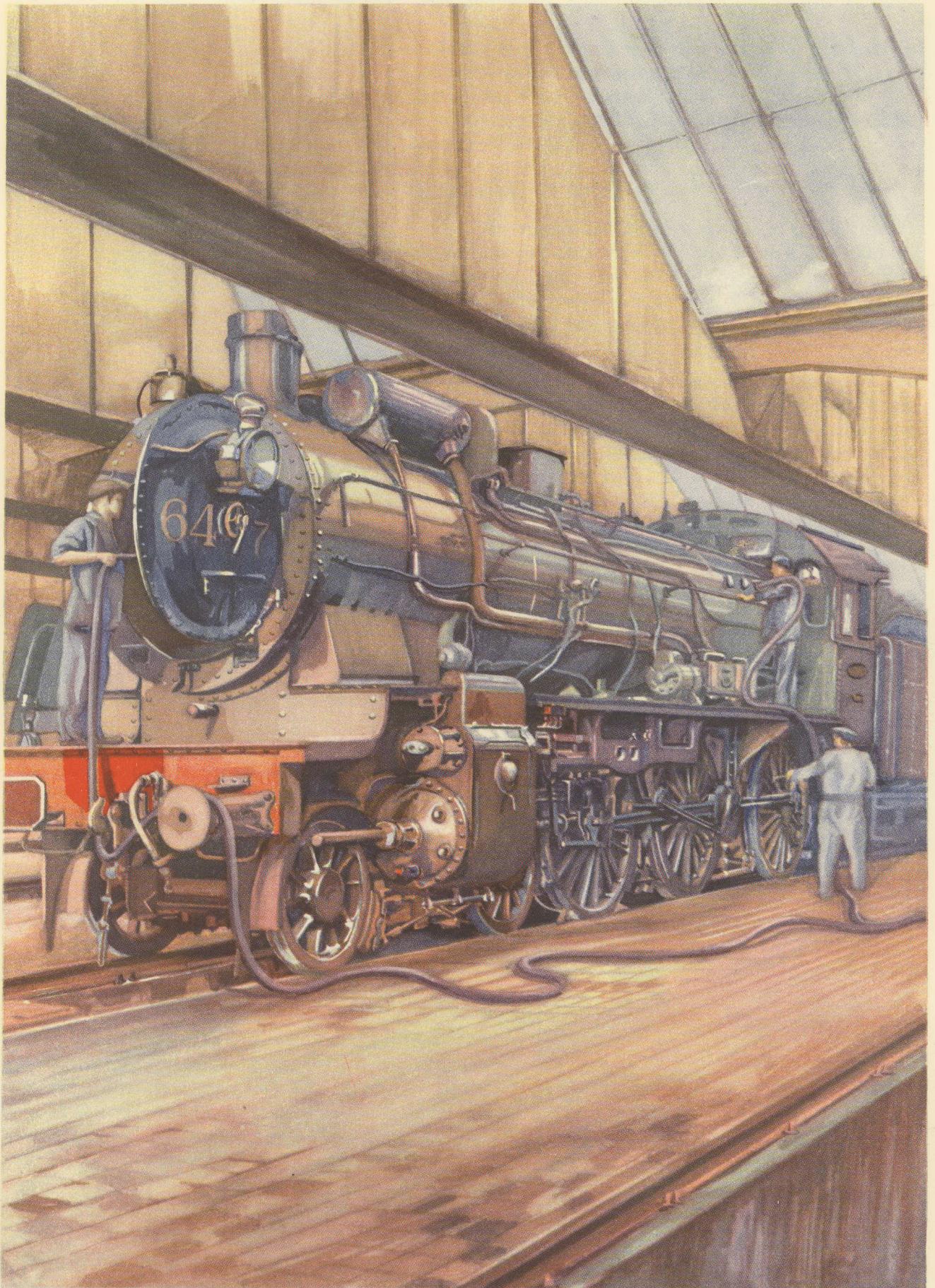
Les opérations d'alimentation nécessitent, dans leur ensemble, un temps relativement long. Elles sont effectuées ordinairement par le personnel de relai. Il est cependant à remarquer, que l'approvisionnement en huile de graissage s'effectue généralement à la sortie de la locomotive et que si, d'autre part, celle-ci a séjourné un temps assez long à la remise, il est nécessaire de reconstituer son approvisionnement en eau.

En conséquence de ces dispositions, on trouve la lampisterie, — service délivrant les huiles de graissage, — près de la sortie de la remise et aux approches de la plaque tournante. C'est également sur l'itinéraire de sortie que l'on rencontre des colonnes de prises d'eau.

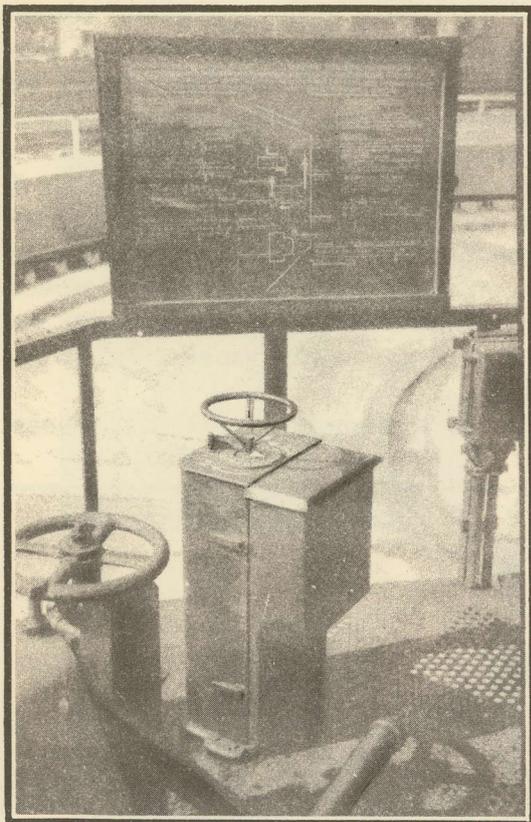
Certaines locomotives ne font qu'un court séjour à la remise pour compléter partiellement leurs appro-



LOCOMOTIVE TYPE 60, GARÉE A
LA REMISE DE FOREST-MIDI POUR ÊTRE RÉPARÉE



LAVAGE D'UNE CHAUDIÈRE DANS UNE REMISE



PLAQUE TOURNANTE DE 24 MÈTRES.
POSTE DE COMMANDE

3. — On y trouve une ou plusieurs **plaques tournantes**. Celles-ci sont conçues pour pouvoir virer le type le plus puissant de locomotive que pourrait recevoir la remise.

Il existe deux types de plaques tournantes. Un premier type, appelé « plaque tournante équilibrée », est conçu de telle façon que toute la charge repose, pendant le virage, sur le pivot central.

Pour le second type, dit « à trois appuis » ou dénommé encore « pont Muno », la charge, comme son nom l'indique, est répartie sur trois points : le pivot central et deux galets placés aux extrémités du « pont ».

Ces galets trouvent leur appui sur un chemin de roulement circulaire prévu dans la cuve de la plaque tournante.

Leur déplacement se fait par rotation des galets. Il existe sur le réseau belge, des plaques tournantes du type équilibré de 13 m. 50, 16 m. 50, 18 m. 50 et 22 mètres, tandis que les plaques tournantes du type à trois appuis ont pour dimensions 20 mètres et 24 mètres respectivement.

Dans certains cas, on utilise, lorsque l'on dispose d'assez de place, une boucle ou raquette. Il est fait également usage de triangles ou de pentagones de virages.

visionnements. Elles n'effectuent pas toutes les opérations énumérées à la page 9.

Afin de leur permettre d'effectuer sans entrave les opérations qui seules leur sont nécessaires, il a été établi des voies de circulation.

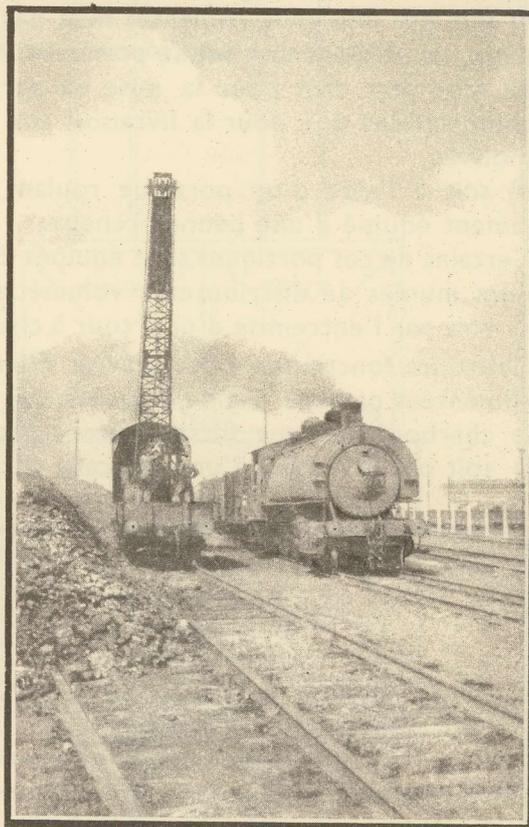
Les installations que l'on rencontre dans une remise, sont les suivantes :

A. — DANS LA COUR.

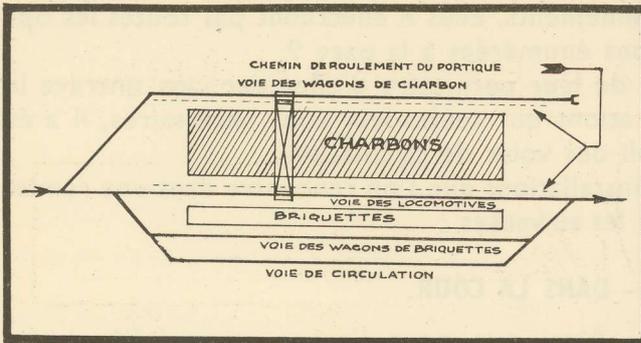
1. — Ainsi que nous l'avons vu précédemment, la remise est desservie par un **faisceau de voies de circulation**, qui permet les mouvements dans toutes les parties de la remise. Il sert à la fois aux locomotives et aux wagons chargés des approvisionnements.

2. — Elle comprend également un **faisceau de voies avec fosses de visite**. Ces fosses, construites en maçonnerie ou en béton, ont habituellement une profondeur de 0 m. 90 sous le niveau du rail, et se trouvent entre les rails. Leur longueur varie entre 25 et 50 m. suivant le débit qu'elles doivent assurer. Elles sont souvent munies d'un éclairage électrique destiné à faciliter la visite des organes des locomotives se trouvant au-dessous du châssis.

C'est près de ces fosses de visite que se trouve le bureau de l'agent visiteur.



GRUE ROULANTE



menu, du charbon criblé et des briquettes de charbon.

La constitution des stocks implique, d'une part, le déchargement des wagons venant reconstituer les réserves de charbon et donne lieu, d'autre part, pour l'alimentation des locomotives, à des reprises en parcs et en chargement sur les tenders.

Ces manipulations sont faites de plusieurs manières :

a) soit à la main, au moyen de panier, pouvant contenir environ une charge de 50 kilogrammes de charbon.

Cette manipulation est facilitée par un appontement situé à 2 mètres au-dessus de la voie où stationnent les locomotives ;

b) soit au moyen d'une grue fixe, pivotante, qui permet de soulever des wagonnets d'une capacité de 500 kilogrammes ;

c) soit par une grue roulante, mue par la vapeur, et utilisant une benne preneuse.

La grue sert tant pour la mise en parc des combustibles que pour la livraison aux locomotives.

d) soit à l'aide d'un portique roulant, également équipé d'une benne preneuse.

Certains de ces portiques sont équipés de trémies munies de distributeurs volumétriques.

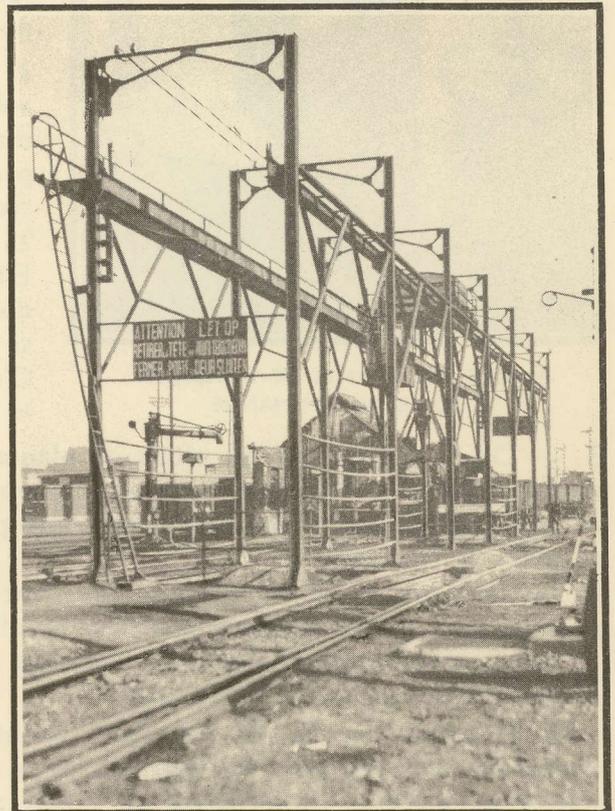
e) soit par l'entremise d'une tour à charbon.

Ces tours fonctionnent par gravité. Elles sont alimentées par une chaîne à godets qui puise le charbon dans une fosse située à proximité de l'installation et qui l'élève à son sommet ;

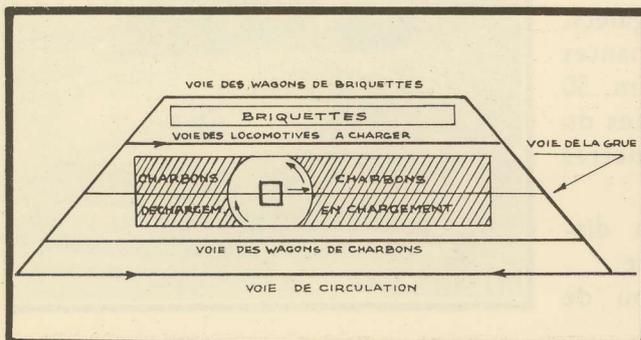
f) soit par le moyen d'une estacade sur laquelle circulent des wagonnets de 500 kilogrammes de capacité. Ces wagonnets sont montés sur l'estacade par un ascenseur.

4. — La remise ayant également comme fonction d'assurer le ravitaillement en combustible des locomotives, des stocks des différents charbons utilisés à cet effet sont entreposés dans des parcs.

Ceux-ci sont desservis par un faisceau de voies de chargement et de déchargement de combustibles. La Société Nationale des Chemins de fer Belges utilise trois espèces de combustibles pour l'alimentation des foyers des locomotives à vapeur : du charbon



PORTIQUE ROULANT POUR CENDRÉES

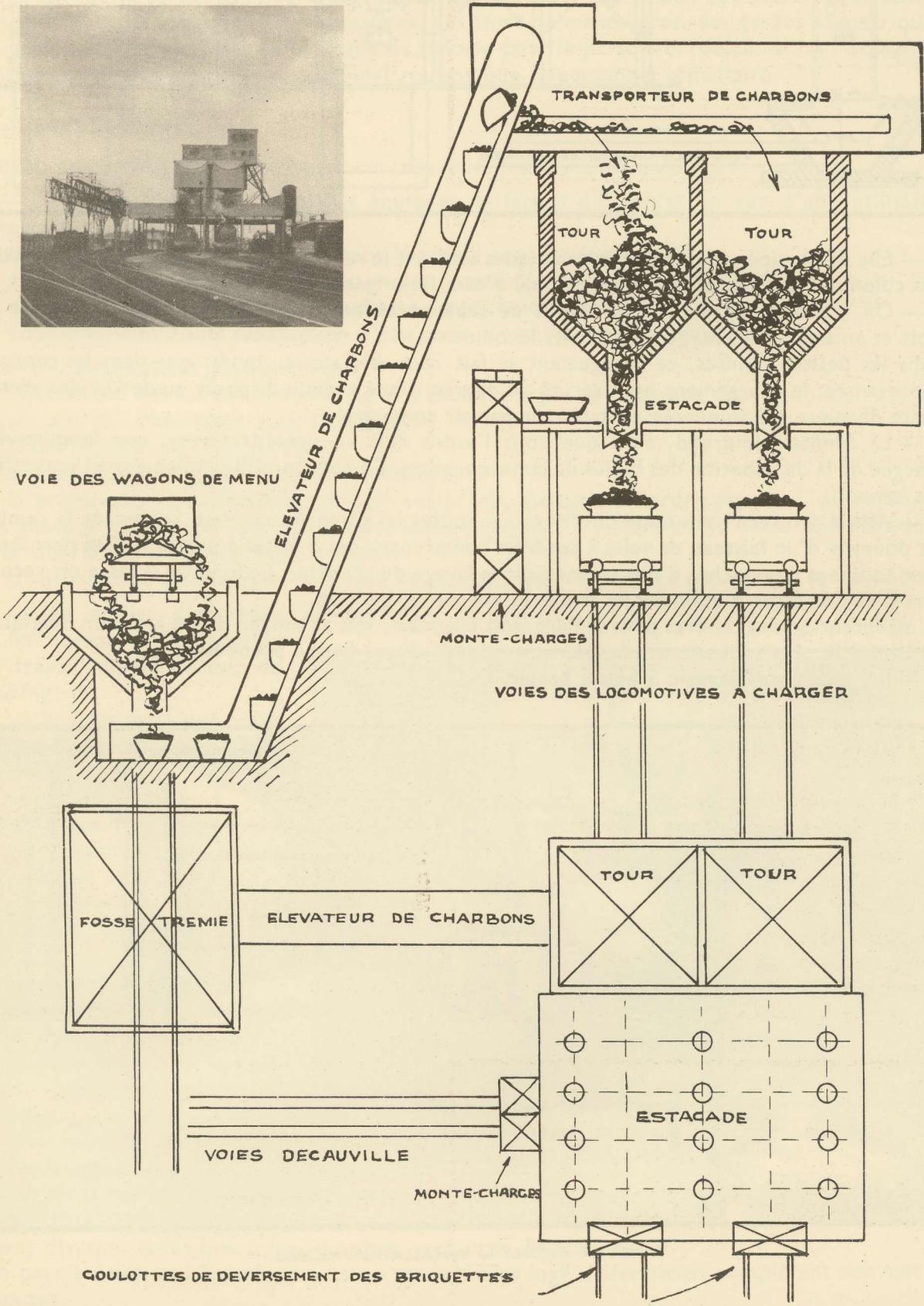


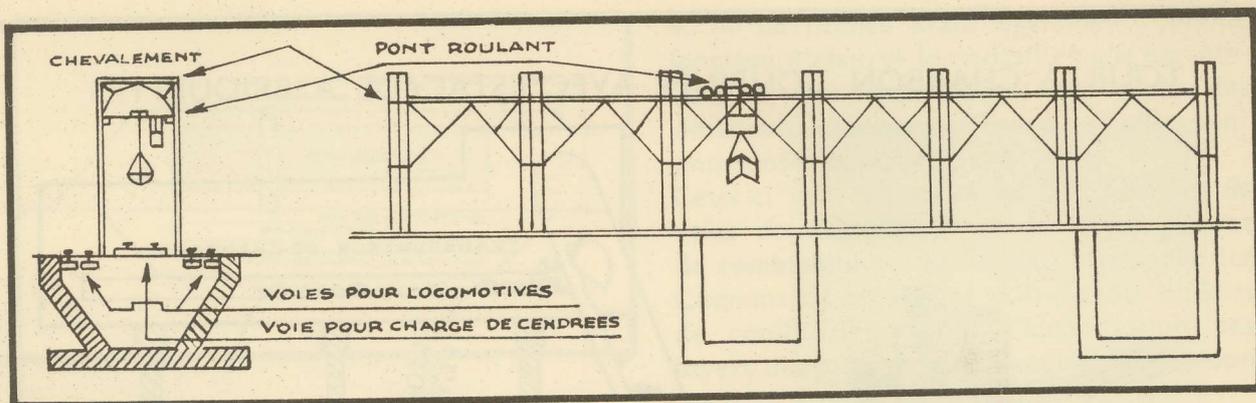
Ce mode de manutention convient particulièrement bien pour l'entreposage des briquettes :

g) soit par une combinaison utilisant la tour à charbon et l'estacade.

La tour à charbon, dans ce cas, est utilisée pour la manutention des charbons menus et criblés, tandis que l'estacade sert à la manutention des briquettes.

TOUR A CHARBON COMBINÉE AVEC ESTACADE A BRIQUETTES





5. — Elle est équipée de **colonnes hydrauliques** assurant le ravitaillement en eau des locomotives. Ces colonnes sont raccordées à un château d'eau, lui-même alimenté par une pomperie.

6. — On y trouve également un **dépôt de sable** spécialement outillé pour sécher, abriter le sable et en assurer le chargement sur les locomotives.

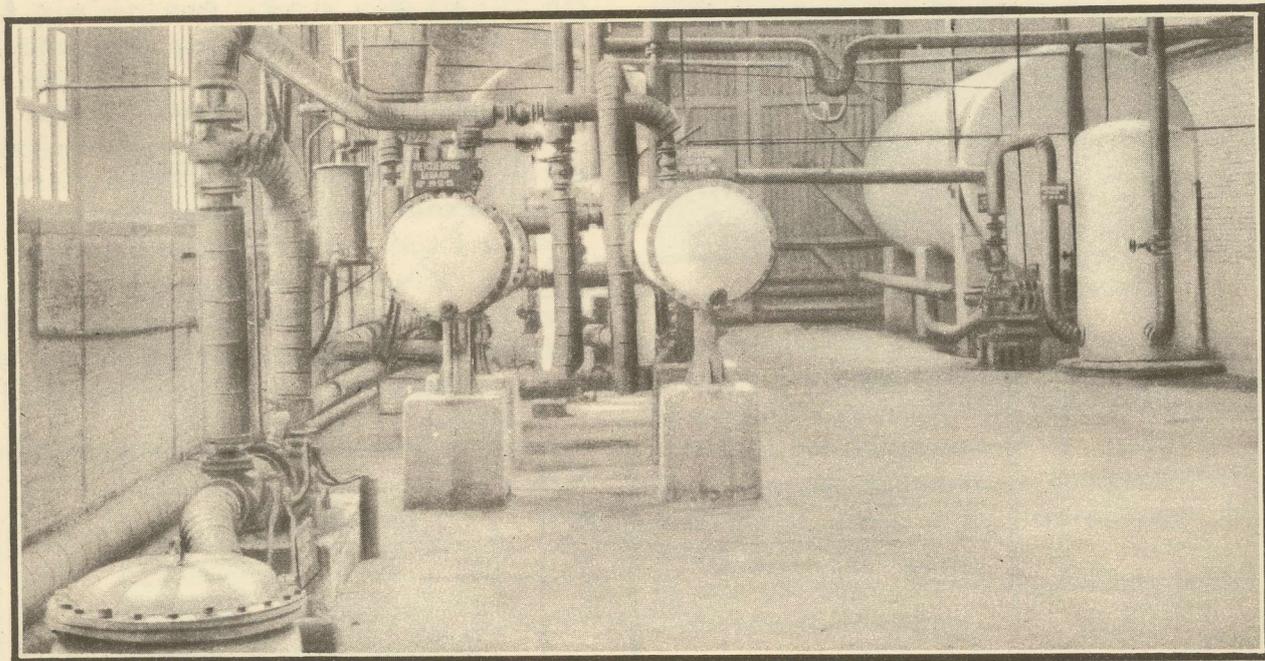
Dans les petites remises, ce chargement se fait avec des seaux, tandis que dans les remises importantes, le chargement est exécuté au moyen d'une trémie disposée au-dessus des voies. Cette dernière est alimentée en sable sec par air comprimé.

7. — La remise comprend, ainsi que nous l'avons déjà vu précédemment, une **lampisterie**, chargée de la distribution des huiles de consommation. Ce service veille également à l'entretien des lampes.

8. — Afin d'assurer l'extinction des feux avec toutes les garanties voulues, la cour de la remise est pourvue d'un **faisceau de voies à cendrées** comprenant des « fosses à piquer ». Ces dernières sont équipées de bouches d'eau permettant le lavage du cendrier. Le fond de la fosse est recouvert d'eau de façon à éteindre les matières encore en ignition.

La manutention des cendres peut se faire, soit à la main, soit au moyen d'une grue. En Belgique, on utilise le plus souvent un chevalement pourvu d'une benne preneuse.

9. — Il y existe un **magasin à bois à brûler**.



REMISE DE HASSELT — INSTALLATION MICHELI

10. — On y trouve un **faisceau de garage** pour locomotives hors service et locomotives de réserve.

11. — Elle comprend une voie pour le **train de secours**.

12. — Elle est occupée par les **locaux du service de cour**. Ces locaux comprennent le central téléphonique, les locaux des contremaîtres, des chefs de manœuvres, des gardes excentriques, du personnel roulant, ainsi qu'une salle de théorie pour le personnel roulant et les installations sanitaires utilisées tant par le personnel roulant que le personnel sédentaire.

B. — DANS LA REMISE.

Dans la partie couverte de la remise, on trouve les installations suivantes :

1. — Un **faisceau de voies parallèles** équipées de façons différentes en vue d'une utilisation déterminée :

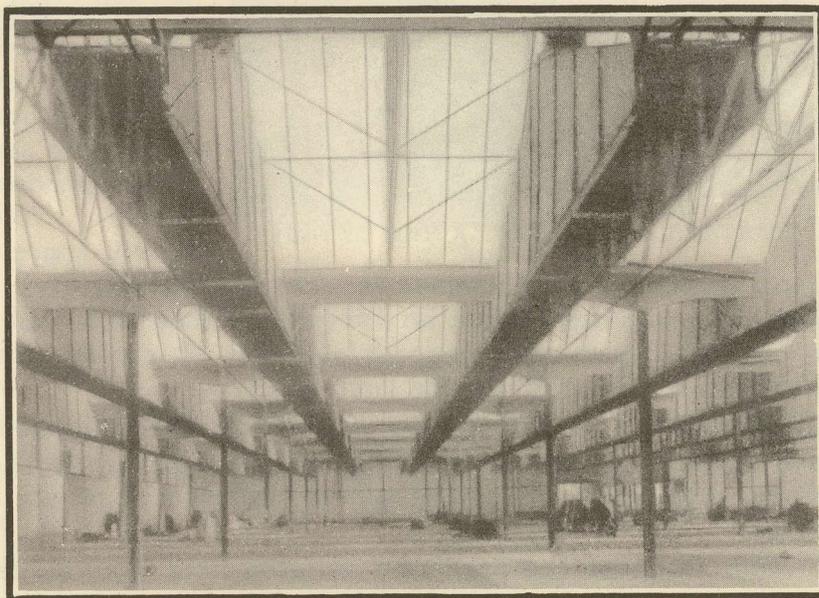
- a) voies pourvues de fosses permettant le travail sous les locomotives;
- b) voie munie d'un dispositif de pesage des locomotives;
- c) voies réservées au lavage des chaudières des locomotives;
- d) voies pourvues d'une canalisation d'eau pour le remplissage des chaudières.

2. — Des **installations générales** pour :

- a) l'évacuation des fumées, assurée par des couloirs situés au-dessus de chaque voie et communiquant par des cheminées avec l'extérieur;
- b) la distribution de l'eau potable;
- c) la production et la distribution d'acétylène;
- d) la production et la distribution d'air comprimé, destiné, en ordre principal, au nettoyage des tubes à fumées des locomotives et, accessoirement, à actionner les outils pneumatiques;
- e) la distribution de chauffage à vapeur.
- f) la distribution de l'énergie électrique et cela tant pour l'éclairage que pour la force motrice;

3. — Un **atelier d'entretien** comprenant :

- a) un bureau de répartition du travail appelé bureau de planing;
- b) un hall des machines-outils (tours, fraiseuses, perceuses, etc.);
- c) une forge;
- d) un poste de soudure;
- e) un magasin et un atelier d'outillage;
- f) un magasin aux matières premières et pièces de rechange;
- g) un local du packing;
- h) un atelier de menuiserie;
- i) un atelier de peinture;
- j) des locaux destinés aux maçons, aux nettoyeurs, aux laveurs;
- k) des vestiaires;
- l) des lavoirs.



REMISE DE FOREST-MIDI
COULOIRS D'ÉVACUATION DES FUMÉES

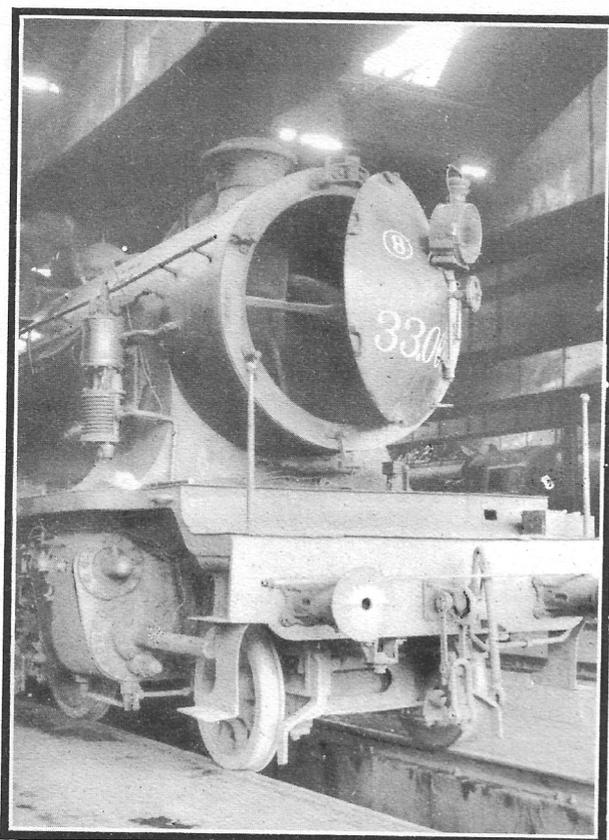
Parmi les autres installations que comportent les remises, nous citerons les bureaux du service administratif, les dortoirs réservés au personnel roulant en découcher, les installations sanitaires diverses telles que bains, douches, vestiaires, lavoirs, etc.

Un parc à roues et une cabine à haute tension avec loge d'électricien complètent souvent les remises.

LES SERVICES DES LOCOMOTIVES

Les services que doivent assurer les locomotives d'une remise sont de plusieurs ordres et peuvent être classés en six divisions, qui sont :

1. — Les **services de route** ou également appelé « de remorque des trains », parmi lesquels on distingue :



LOCOMOTIVE TYPE 33 SUR LA FOSSE DE VISITE

a) les **services de route de trains de voyageurs** ;
b) les **services de route de trains de marchandises**.

2. — Les **services de manœuvres**. Celles-ci s'effectuent dans les gares et sont à assurer tant dans les gares à voyageurs ou à marchandises que dans les gares de triages.

3. — Les **services de planton**. Dans ce service, les locomotives qui les assurent doivent pouvoir être utilisées sans délai, ce qui revient à dire qu'elles sont maintenues en ordre de marche immédiate, à la remise.

4. — Les **services de réserves allumés**. Ce service prévoit que les locomotives qui y sont désignées soient à feu, mais non en pression. Il faut un certain délai pour qu'elles puissent être utilisées.

5. — Les **services de réserve sans locomotive**. Ici, seul le personnel de route est présent.

6. — Les **services de repos ou d'alternement**. Dans ce service, la locomotive est inutilisée et le personnel est absent.

On appelle une **prestation de locomotive**, l'ensemble des services qu'une même locomotive assure pendant une durée de vingt-quatre heures.

Parfois, la prestation de locomotive porte un

autre nom et est dénommée service de locomotive.

Les prestations que l'on est en droit de demander d'un type de locomotive sont évidemment différents des prestations que peut fournir un autre type et cela en raison des caractéristiques propres aux différents types de locomotives.

En conséquence, les différentes prestations demandées journallement au matériel roulant d'une remise n'étant pas similaires, celle-ci doit avoir dans l'effectif de son parc de locomotives, les divers types dont les caractéristiques répondent le mieux aux prestations que l'on devra exiger.

Si nous analysons une prestation de locomotive, nous constaterons qu'elle comprend trois parties.

La première est la partie utile. C'est elle qui assure la remorque des trains ou qui effectue les manœuvres.

Une seconde partie est celle qui sépare la remorque entre deux trains. Par exemple : une locomotive ayant assuré la remorque d'un train de Bruxelles à Liège a, dans cette dernière ville, un **battement** correspondant au temps pendant lequel il lui faudra y séjourner, sans autre utilité, avant d'assurer la remorque d'un autre train, par exemple, de Liège à Bruxelles.

La troisième partie enfin est appelée **intervalle**. Elle peut se définir de la façon suivante : un

intervalle sépare une succession de remorques de trains, coupés eux-même par des battements. Les prestations de locomotives, dont nous rappelons que la durée est de vingt-quatre heures, sont donc séparées par des intervalles, qui, habituellement, sont passés à la remise à laquelle la locomotive est rattachée.

Au cours d'un **battement**, des opérations sont effectuées, dont ci-dessous l'énumération :

1. — Après l'arrivée.

- a) le décrochement de la rame de wagons dont la locomotive a effectué la remorque;
- b) le cas échéant, les manœuvres qui peuvent être prévues et ensuite,
- c) le parcours vers les installations du service de la traction.

2. — Au service de la traction.

A ce moment, nous trouvons :

- a) le virage de la locomotive;
- b) la prise d'eau;
- c) le nettoyage du feu;
- d) le chargement du combustible, ceci est cependant une chose exceptionnelle;
- e) la préparation pour le parcours de retour, comprenant principalement le graissage.

3. — Avant le départ.

- a) le parcours de retour vers la station où se fera le départ du train;
- b) le cas échéant les manœuvres;
- c) l'accrochement au train;
- d) l'essai du frein.

Enumérons maintenant les opérations que l'on retrouve au cours d'un **intervalle**.

1. — A l'entrée à la remise.

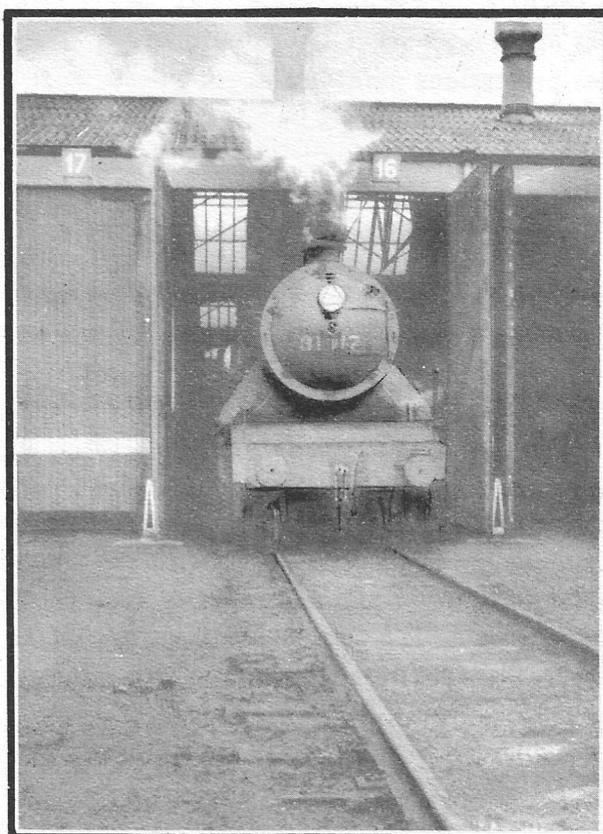
- a) la visite;
- b) le cas échéant, le virage pour le parcours suivant;
- c) le chargement du combustible;
- d) l'alimentation en sable;
- e) l'alimentation en eau;
- f) le nettoyage du feu et du cendrier, ainsi que l'enlèvement du fraïsil contenu dans la boîte à fumées;
- g) le cas échéant, le retrait du feu;
- h) le remisage sur une voie de garage de la remise.

2. — **L'immobilisation à la remise.** Celle-ci peut se faire, soit à froid, soit en feu.

3. — Avant la sortie de la remise.

- a) le cas échéant, l'allumage;
- b) la mise en pression;
- c) l'alimentation en huile;
- d) la préparation par le personnel et comportant la visite, le graissage et les essais;
- e) éventuellement, le virage.

C'est de l'horaire des trains à remorquer et dont la remise est chargée d'assurer la traction, que dépend en ordre principal l'immobilisation des locomotives à vapeur dans les installations de la remise.



LOCOMOTIVE TYPE 31

Il faut toutefois prévoir, dans l'utilisation des locomotives et à des intervalles réguliers, des immobilisations d'une certaine durée, afin de permettre une partie des travaux indispensables au bon entretien du matériel.

Ces travaux sont les suivants :

- a) nettoyage des tubes à fumées;
- b) nettoyage rapide ou approfondi de l'ensemble de la locomotive;
- d) menus travaux d'entretien dont l'ampleur varie suivant la durée de l'immobilisation;
- e) l'allumage.

A ces immobilisations, prévues par le programme d'entretien, viennent s'ajouter celles résultant des mises hors service accidentelles.

Les **prestations manoeuvres** sont presque toujours continues. Elles durent vingt-quatre heures et ne sont coupées que par un très court séjour à la remise voisine au cours duquel la locomotive est alimentée en combustibles et son feu nettoyé.

En gare, pendant le temps laissé libre entre les manoeuvres, l'approvisionnement en eau est reconstitué.

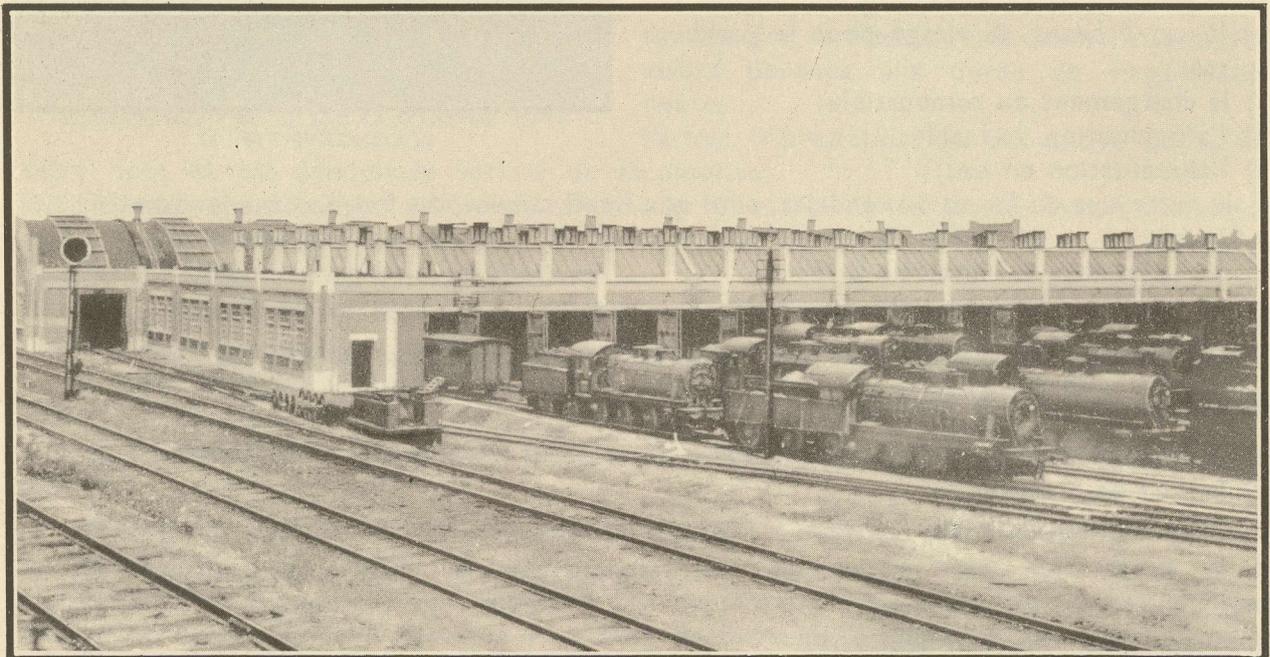
Ce n'est qu'après un certain nombre de prestations complètes, que la locomotive de manoeuvre rentre à la remise pour une immobilisation.

On profite de cette immobilisation pour exécuter les travaux d'entretien qui sont similaires à ceux des locomotives assurant la remorque de train et repris aux a, b, c, d, e ci-dessus.

Nous avons vu que les prestations de locomotives sont coupées par des intervalles et qu'elles s'étendent sur une durée de vingt-quatre heures. Il ne faut pas en déduire que cette période commence à minuit et finit à minuit. Au contraire, elles peuvent débuter et finir à des heures différentes.

L'on groupe les prestations de services similaires par type identique de locomotives. Ce groupe porte le nom de série. Ces séries sont caractérisées par des lettres.

Les lettres de A à I sont réservées aux séries des services voyageurs, celles de J à Q aux séries des services marchandises et celles de R à Z aux séries des services de manoeuvres.



LA REMISE AUX LOCOMOTIVES DE RONET



ESTACADE DE MANUTENTION DES COMBUSTIBLES A FOREST-MIDI

C'est l'ensemble des prestations que doit fournir une remise, qui permet de déterminer de quels types et de quel nombre de chacun des types de locomotives doit se composer son effectif. Il ne lui suffit pas, toutefois, de posséder exactement ce nombre, car outre les locomotives indispensables à assurer les prestations de la remise, un certain nombre de locomotives de chaque type doit être prévu afin de remplacer celles qui ne peuvent être disponibles par suite des travaux d'entretien ou des travaux de réparations que ces dernières doivent subir.

A la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, cette réserve est fixée à vingt pour cent du nombre de services-locomotive.

L'effectif des remises est réexaminé chaque semaine en se basant sur :

- a) le nombre des locomotives nécessaires;
- b) le nombre des locomotives pouvant être utilisées.

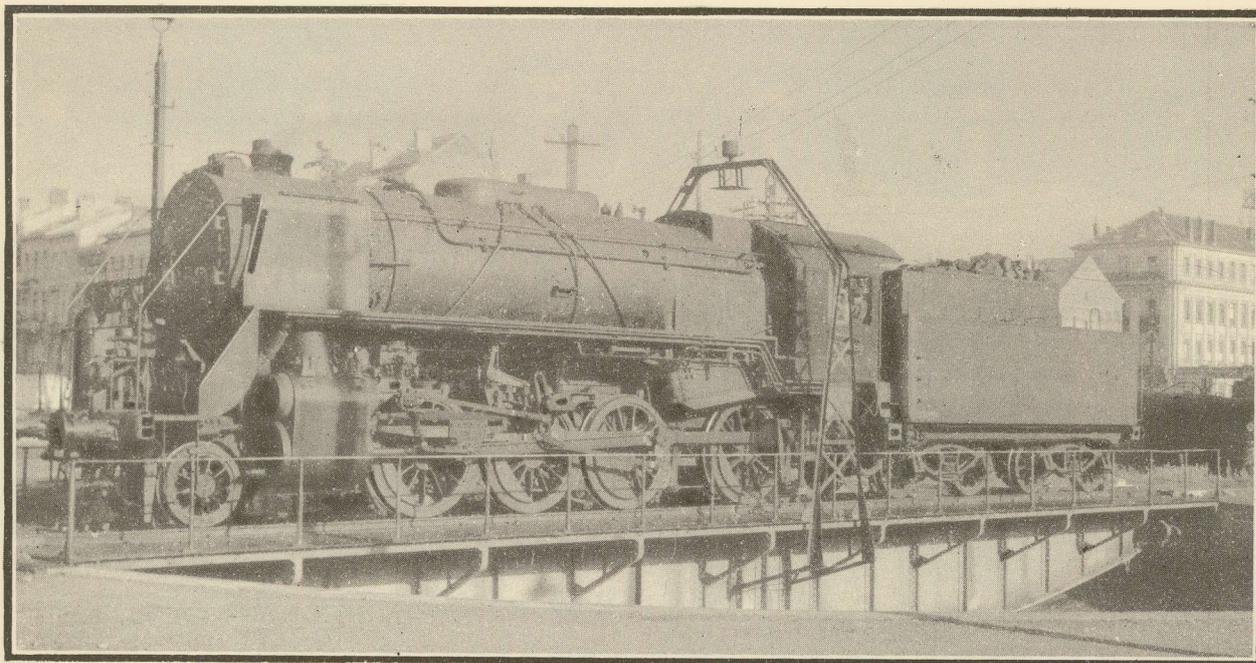
Le nombre de locomotives nécessaires s'établit en se basant sur le nombre de prestations locomotives groupées en série, soit à titre exemplatif :

Série A : 10 services-locomotive pour type 1;
 Série B : 18 services-locomotive pour type 7;
 Série C : 22 services-locomotive pour type 10;
 Série J : 25 services-locomotive pour type 31;
 Série K : 15 services-locomotive pour type 44;
 Série R : 10 services-locomotive pour type 53, soit au total,

100 locomotives, auxquelles il faut ajouter vingt pour cent, soit 20 locomotives, ce qui porte l'effectif des locomotives nécessaires à 120.

On subdivise, comme suit, les types de locomotives de réserve, dans ce cas :

Type 1 : 2 = 2
 Type 7 : 3,6 = 4
 Type 10 : 4,4 = 4
 Type 31 : 5 = 5
 Type 44 : 3 = 3
 Type 53 : 2 = 2, ce qui donne comme effectif de réserve : 20 locomotives.



VIRAGE D'UNE LOCOMOTIVE TYPE 29

Le nombre des locomotives qualifiées **aptées à faire le service**, varie constamment. Il se compose des locomotives prises indifféremment dans les locomotives des services-locomotive et dans celles prises dans la réserve.

L'effectif total des locomotives d'une remise peut-être réparti en trois grandes divisions :

1. — Locomotives en service;
2. — Locomotives en parc;
3. — Locomotives hors service, cette dernière catégorie se subdivisant en :
 - a) locomotives en réparation dans un Atelier Central, mais qui sont considérées comme faisant partie de l'effectif;
 - b) locomotives en instance de réparation, qui tout en étant présentes à la remise, sont destinées à être envoyées en grande réparation dans un Atelier Central.

Le nombre des locomotives pouvant assurer le service est donc égal au nombre des locomotives effectivement en service augmenté du nombre des locomotives en parc.

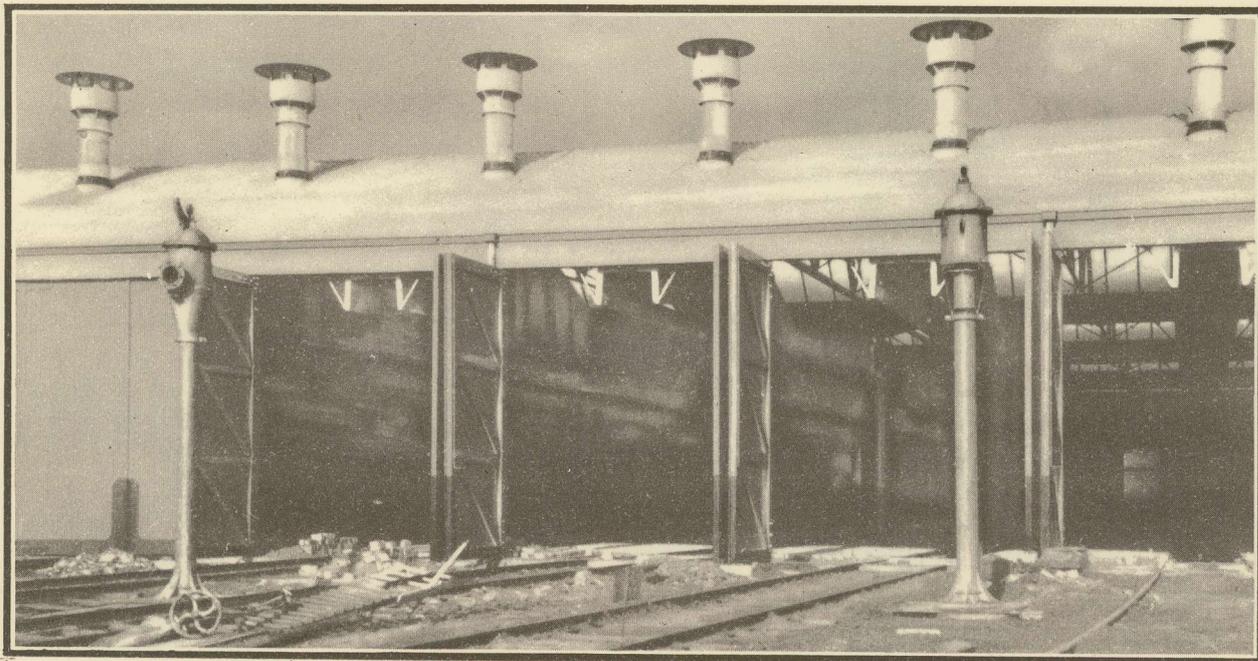
Si dans l'effectif de l'exemple repris ci-avant, dans lequel le nombre de prestations est de 100, le nombre de l'effectif des locomotives est de 120, il y a 11 locomotives hors service, il en reste 109 pouvant assurer les prestations, 9 locomotives seront donc en trop.

Ces 9 locomotives seront mises à froid, à la remise. Il faut des circonstances exceptionnelles, conjuguées avec une autorisation de la Direction du matériel, pour qu'elles puissent être mises en service.

Il peut arriver que le nombre des locomotives avariées dépasse celui des réserves. On est amené, en ce cas, à utiliser des locomotives qui normalement devraient se trouver à la remise dans son intervalle. Le cas peut même se présenter que la durée d'utilisation dépasse la durée de son intervalle, ce qui l'empêche d'assurer son propre service. Dans ces cas, comme ces locomotives sont conduites par un personnel différent de ceux qui en assurent la déserte régulière, elles sont dites « banalisées ».

La banalisation a des répercussions fâcheuses sur la bonne marche du service, car elle empêche les travaux d'entretien prévus dans les intervalles et en outre, n'étant plus dans les mêmes mains, il se crée des circonstances défavorables à son entretien normal.

La banalisation, toujours nuisible, doit être évitée autant que possible.



REMISE DE FOREST-MIDI, EN COURS D'ACHÈVEMENT, EN 1938

Le nombre des locomotives qualifiées **aptés à faire le service**, varie constamment. Il se compose des locomotives prises indifféremment dans les locomotives des services-locomotive et dans celles prises dans la réserve.

L'effectif total des locomotives d'une remise peut-être réparti en trois grandes divisions :

1. — Locomotives en service;
2. — Locomotives en parc;
3. — Locomotives hors service, cette dernière catégorie se subdivisant en :
 - a) locomotives en réparation dans un Atelier Central, mais qui sont considérées comme faisant partie de l'effectif;
 - b) locomotives en instance de réparation, qui tout en étant présentes à la remise, sont destinées à être envoyées en grande réparation dans un Atelier Central.

Le nombre des locomotives pouvant assurer le service est donc égal au nombre des locomotives effectivement en service augmenté du nombre des locomotives en parc.

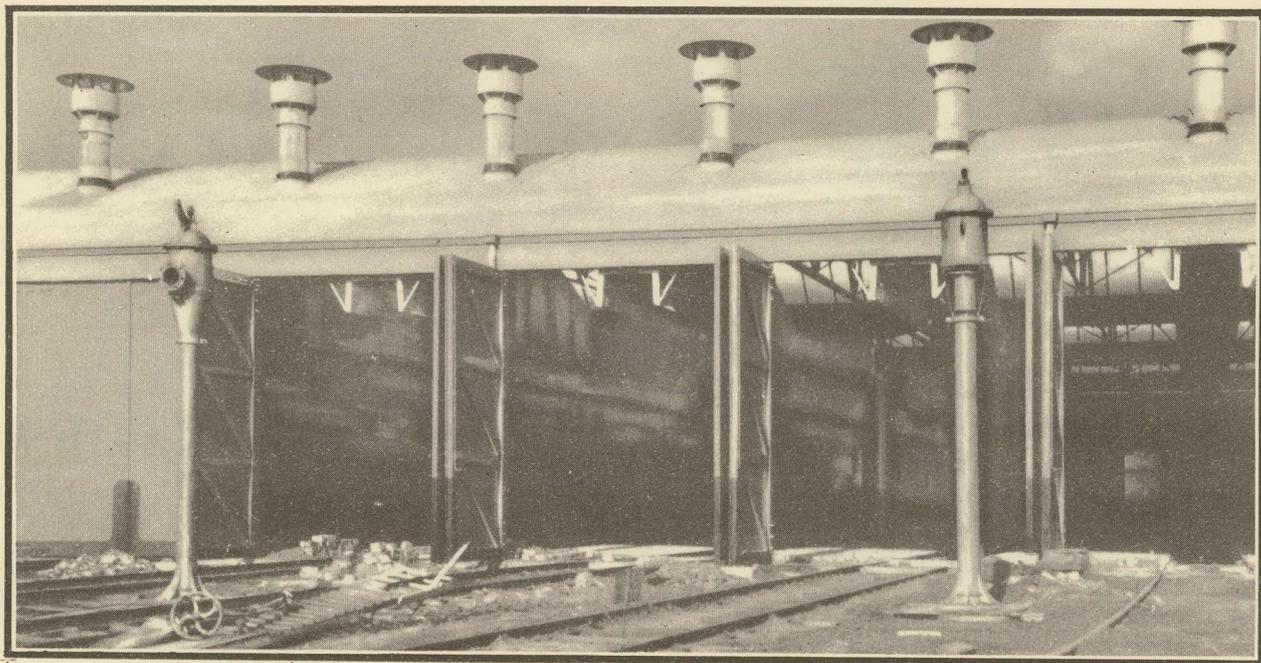
Si dans l'effectif de l'exemple repris ci-avant, dans lequel le nombre de prestations est de 100, le nombre de l'effectif des locomotives est de 120, il y a 11 locomotives hors service, il en reste 109 pouvant assurer les prestations, 9 locomotives seront donc en trop.

Ces 9 locomotives seront mises à froid, à la remise. Il faut des circonstances exceptionnelles, conjuguées avec une autorisation de la Direction du matériel, pour qu'elles puissent être mises en service.

Il peut arriver que le nombre des locomotives avariées dépasse celui des réserves. On est amené, en ce cas, à utiliser des locomotives qui normalement devraient se trouver à la remise dans son intervalle. Le cas peut même se présenter que la durée d'utilisation dépasse la durée de son intervalle, ce qui l'empêche d'assurer son propre service. Dans ces cas, comme ces locomotives sont conduites par un personnel différent de ceux qui en assurent la déserte régulière, elles sont dites « banalisées ».

La banalisation a des répercussions fâcheuses sur la bonne marche du service, car elle empêche les travaux d'entretien prévus dans les intervalles et en outre, n'étant plus dans les mêmes mains, il se crée des circonstances défavorables à son entretien normal.

La banalisation, toujours nuisible, doit être évitée autant que possible.



REMISE DE FOREST-MIDI, EN COURS D'ACHÈVEMENT, EN 1938

LE PERSONNEL DE LA REMISE

Pour assurer les différents services de la remise, il est attribué à celle-ci un personnel qualifié, réparti en trois grandes catégories :

1. — Le personnel roulant;
2. — Le personnel sédentaire de la cour;
3. — Le personnel sédentaire de l'entretien.

LE PERSONNEL ROULANT.

En Belgique, l'effectif prévu pour desservir chaque locomotive comprend un machiniste et un chauffeur et est basé sur le principe de l'équipe. Cette équipe est qualifiée du nom de « personnel ».

En outre, chaque locomotive se voit attribuer, en principe, un, deux ou trois personnels. Ceux-ci sont constitués toujours des mêmes éléments. Ces personnels sont les titulaires de la machine.

Ce mode d'utilisation du personnel porte la dénomination de **titularisation des locomotives**. Il résulte de ce qui précède, que chaque prestation de locomotive correspond à une, deux ou trois prestations de personnel.

Il existe une réglementation légale des services du personnel, qui vise :

1. — La durée des prestations;
2. — La durée des intervalles;
3. — Les repos.

De cette réglementation, l'organisation du service de l'emploi du personnel doit tenir compte scrupuleusement.

De même que les prestations locomotives, les prestations du personnel roulant se divisent en trois catégories, dans lesquelles on distingue :

1. — **Le temps avant le départ**, comprenant :
 - a) les opérations à la remise;
 - b) le parcours à vide de la remise à la station;
 - c) les opérations en gare.
2. — **La remorque des trains**.
3. — **Le temps après l'arrivée**, subdivisé par :
 - a) les opérations en gare;
 - b) le parcours à vide de la station à la remise;
 - c) les opérations à la remise.

Certains services-locomotive s'étendent sur une durée supérieure à celle autorisée par la réglementation légale. Dans ce cas, les opérations à effectuer avant le départ ou celles à effectuer après l'arrivée, ou encore ces deux cas, sont effectuées en tout ou en partie par un personnel autre que le titulaire.

Si le temps avant le départ est supprimé, la machine est dite « préparée ». Dans ce cas, le personnel titulaire la reprend, en ordre de marche, avant la sortie de la remise.

Si le personnel est supprimé à l'arrivée, on dit qu'il y a **relais**. Le relais est dit **relais complet**, si la relève a lieu en gare. Il est dit **partiel**, si la relève a lieu à l'arrivée à la remise.

Le personnel effectue également certaines prestations sans locomotives et qui sont les suivantes :

1. — **Service de réserve sans locomotives**. Dans ce service, le personnel remplace, soit les agents absents, soit ceux qui viennent de se déclarer malades ou encore, ceux qui ont découché exceptionnellement au cours de l'exécution de leur service précédent.
2. — **Service de pilotage**.
3. — **Service de préparation des locomotives**.
4. — **Service de relais**.

Pour équilibrer équitablement les prestations des personnels titulaires d'une même locomotive, le service de ces personnels est réglé de telle sorte que chaque personnel assure successivement chaque prestation. Cette succession des services du personnel porte le nom de « roulement ».

LE SERVICE DE COUR.

Le service de cour a à sa tête un contremaître-dirigeant. Ce service doit faire en sorte de fournir de façon ponctuelle, les locomotives prévues au tableau de roulement.

Le contremaître-dirigeant veillera notamment à ce que :

1. — Les locomotives à la remise soient classées dans l'ordre des sorties;
2. — Que l'allumage et la mise en pression des locomotives soient effectués à temps;
3. — Que le personnel roulant soit présent, ce qui lui permet de prendre, en temps utile, les dispositions qui s'imposent pour le remplacement des personnels absents;
4. — Que les locomotives soient prêtes;
5. — Que les locomotives soient au signal de sortie de la remise à l'heure prévue;
6. — Que le personnel soit mis au courant des avis relatifs à la marche des trains.

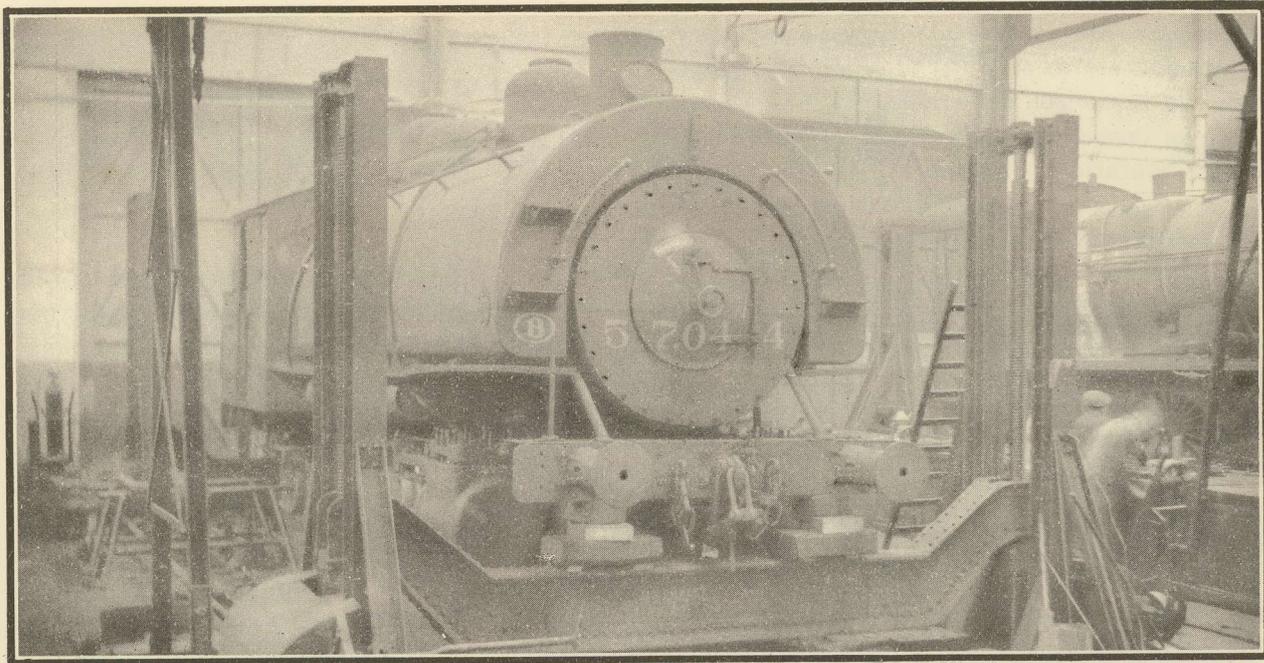
Le contremaître-dirigeant est aidé dans sa tâche par trois contremaîtres, ce qui permet d'assurer le service de manière continue.

Outre le personnel roulant, le service de cour dispose de certains agents sédentaires. Ceux-ci sont répartis en trois équipes et fournissent des prestations généralement délimitées comme suit :

de 6 heures à 14 heures — de 14 heures à 22 heures — de 22 heures à 6 heures.

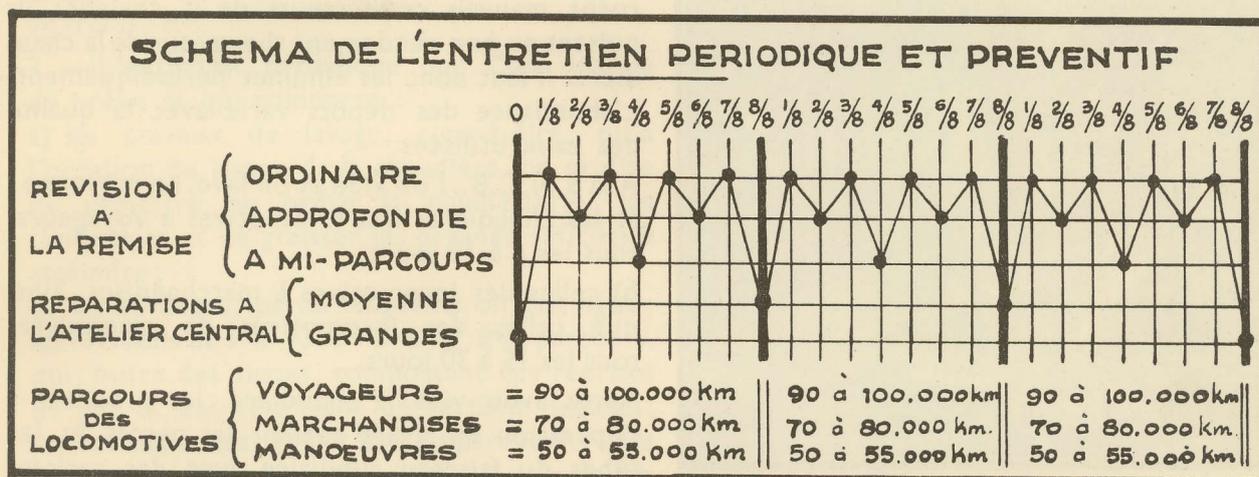
Parmi ces agents, l'on remarque les spécialisations suivantes :

1. — Les contremaîtres;
2. — Les téléphonistes;
3. — Les chefs-manœuvres;
4. — Les accrocheurs;
5. — Les gardes-excentriques;



LOCOMOTIVE TYPE 57, EN COURS D'ENTRETIEN

6. — Les lampistes;
 7. — Les allumeurs de locomotives;
 8. — Les manœuvres aux combustibles;
 9. — Les nettoyeurs de feux;
 10. — Les passeurs de tubes à fumées;
 11. — Les grutiers;
 12. — Des ouvriers chargés de divers travaux d'entretien dans la cour ou les locaux y annexés.
- Le service de cour doit posséder une documentation importante. Il faut que celle-ci soit constamment tenue à jour afin de lui permettre d'établir le tableau de service journalier du personnel roulant.



Cette documentation comprend principalement :

1. — Le tableau de roulement, tenu à jour en permanence;
2. — La situation de l'effectif des locomotives;
3. — La situation de l'effectif du personnel roulant;
4. — Le tableau des charges autorisées par ligne et par locomotive;
5. — Les fiches renseignant les lignes connues par chacun des machinistes attachés à la remise;
6. — Les types de machines autorisés à circuler sur chaque ligne que dessert la remise;
7. — La liste des prises d'eau, plaques tournantes, des vitesses autorisées, des proportionnelles de freinage et cela pour chacune de ces lignes.

Pour que le service de cour soit tenu immédiatement au courant de tous les événements qui peuvent influencer son activité, toutes les communications téléphoniques sont centralisées au bureau du contremaître de cour.

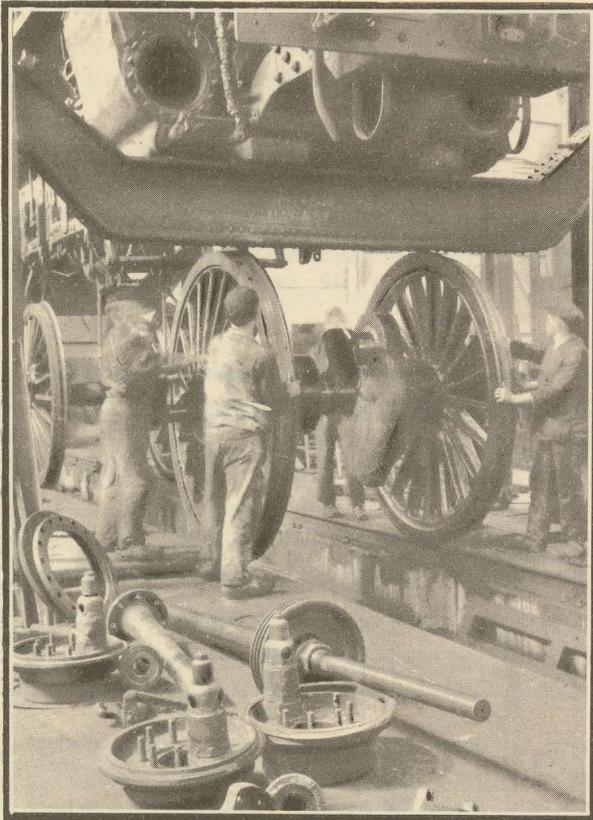
Cette mesure est nécessaire tant pour les liaisons extérieures à la remise, telles que : direction, stations, autres remises, que pour les liaisons intérieures, comme les postes d'entretien, de visite, cabine de sortie.

L'entretien des locomotives est assuré par les remises. Ce service est des plus important, car il influe fortement sur la régularité et la sécurité de la marche des trains.

Parmi les travaux d'entretien, l'on distingue :

1. — Les **travaux imprévus** qui résultent soit d'avaries survenues au service, soit encore et ce par assimilation de l'usure normale de certains organes, tels que le remplacement des blocs de freins;
2. — Les **travaux prévus** que l'on exécute périodiquement sans qu'il y ait eu avaries. Cet entretien affecte un caractère préventif.

L'entretien préventif ou périodique est basé sur un certain parcours, qui varie avec le genre de locomotive. Il comprend des travaux d'entretien proprement dits qui sont appelés revision et sont exécutés dans les remises; des réparations qui sont effectuées dans des ateliers centraux. La « base » est l'intervalle entre deux moyennes-réparations, étant entendu que sur trois réparations, il est prévu une grande réparation s'intercallant entre deux réparations moyennes.



ENTRETIEN D'UNE LOCOMOTIVE TYPE I

sont évacués en utilisant de l'eau sous forte pression.

Comme nous l'avons déjà signalé ci-avant page 11, de fortes et brusques variations de température sont nuisibles à la chaudière. Pour éviter de devoir attendre que celle-ci soit refroidie, on procède au lavage au moyen d'eau chaude.

C'est dans ce même but que l'on prend la précaution de remplir les chaudières avec de l'eau chaude.

Outre les procédés classiques de remplissage par injecteur ou par pompe (voir Livre V, page 8), on utilise des centrales thermiques qui récupèrent la vapeur et les eaux de vidange des locomotives.

Cette façon de procéder permet, sans dépense de combustible, de se procurer de l'eau pour le lavage, ayant en moyenne 60 degrés centigrades, ainsi que de l'eau pour le remplissage des chaudières, dont la température doit être voisine de 80 degrés.

La pression nécessaire est donnée par pompes. En Belgique, de nombreuses installations basées sur ce principe fonctionnent dans les remises.

Elles sont connues sous le nom de centrales thermiques Micheli.

L'une des opérations importantes qui s'effectue dans les remises à locomotives à vapeur est le lavage des chaudières.

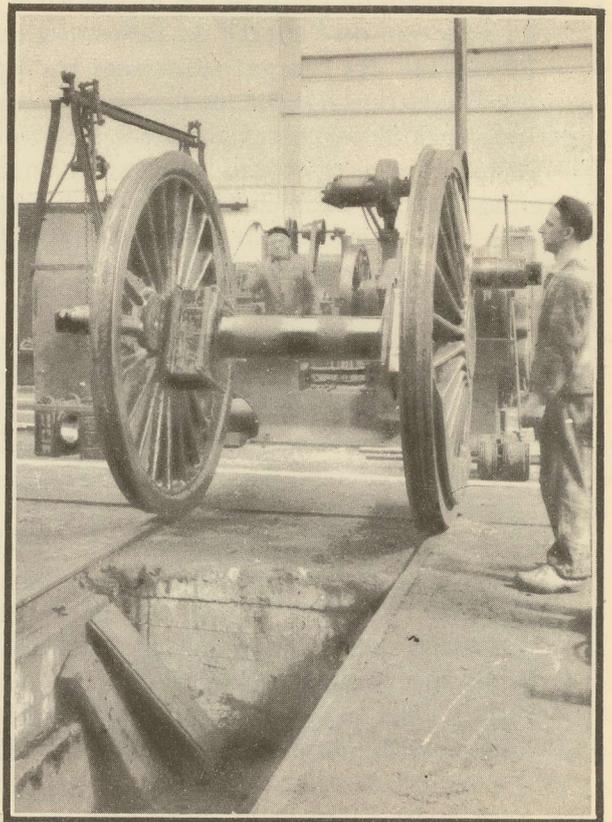
Pendant le fonctionnement de la locomotive, une partie des matières dissoutes ou en suspension dans l'eau est précipitée et forme sur les parois de la chaudière, de la boîte à feu et du faisceau tubulaire, des dépôts incrustants ainsi que des dépôts de boues.

Ces dépôts sont en général constitués par des corps mauvais conducteurs de la chaleur; ils nuisent au bon rendement thermique de la chaudière. Il faut donc les éliminer périodiquement. L'abondance des dépôts varie avec la qualité des eaux utilisées.

A la S.N.C.B., l'on vide et on lave, en moyenne :

- a) les chaudières des locomotives à voyageurs, tous les 6 à 10 jours;
- b) celles des locomotives à marchandises, ainsi que celles des locomotives de manœuvre, tous les 15 à 30 jours.

Après avoir vidé la chaudière, les préposés à l'opération du lavage raclent les parois et les tubes du faisceau tubulaire avec des raçloirs de formes appropriées. Les déchets et les boues



ENTRETIEN D'UNE LOCOMOTIVE TYPE I

Les travaux d'entretien à effectuer aux locomotives et qui incombent aux remises, sont les suivants :

1. — Le **petit entretien** est assuré par les machinistes titulaires;

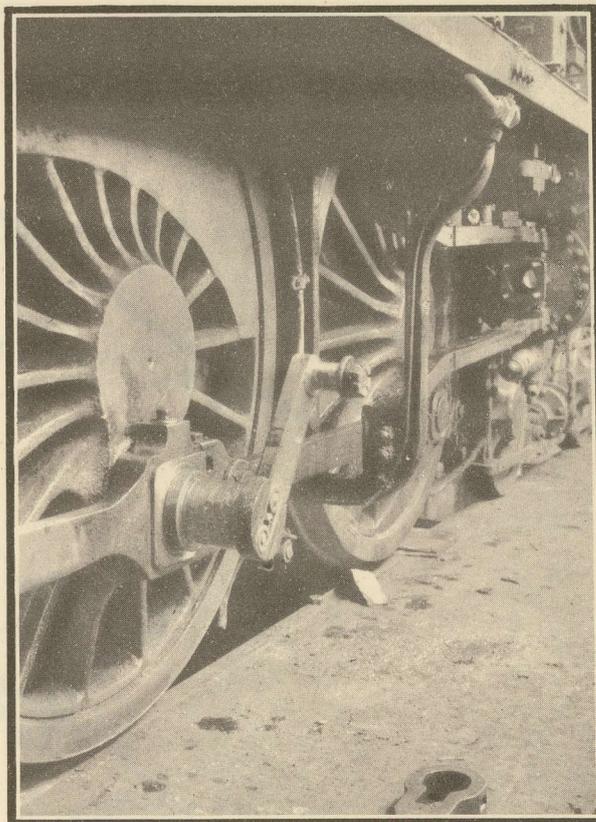
2. — L'**entretien courant** appelé aussi imprévu, se rapporte aux avaries accidentelles; il comprend le remplacement des pièces brisées ou anormalement usées, la réfection des joints et des tuyauteries, le remplacement des blocs de freins, etc.

3. — L'**entretien périodique** que l'on qualifie de prévu et qui comporte :

a) les travaux de lavage, c'est-à-dire, qu'à l'occasion du lavage de la chaudière, on profite de remettre en ordre la robinetterie, les timoneries et de graisser les organes difficiles à atteindre;

b) les **revisions**, parmi lesquelles on distingue :
 les **revisions au 1/8—3/8—5/8—7/8** du parcours, qui, outre des visites, comportent des reprises de jeu et des réfections de certains organes;
 les **revisions aux 1/4 et 3/4** du parcours; elles sont un peu plus approfondies que les précédentes;

les **revisions au 1/2 parcours**, qui entraînent



LOCOMOTIVE TYPE 7 EN COURS D'ENTRETIEN

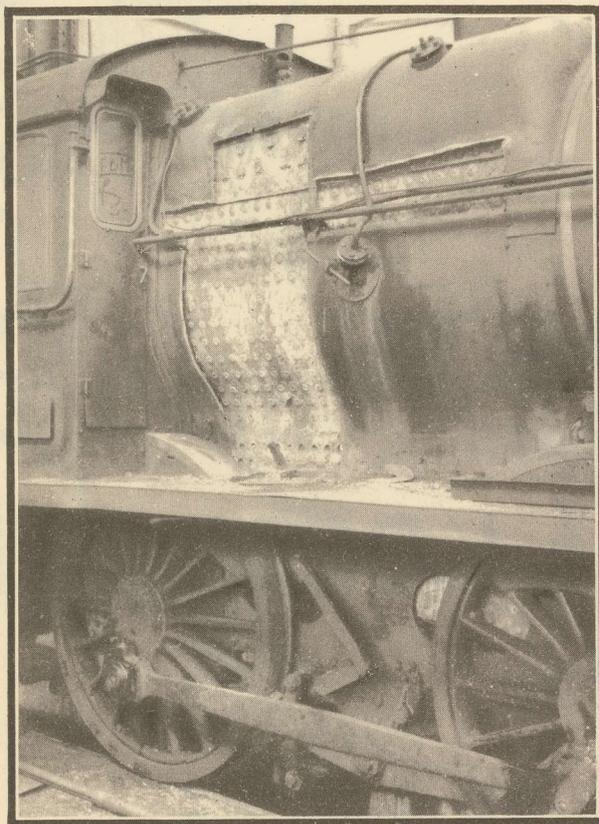
le levage du châssis, la reprise de jeu aux organes de roulement ainsi qu'au mécanisme, la revision des pistons et du mécanisme de distribution.

Les revisions sont effectuées habituellement en un jour ou deux, sauf les revisions à mi-parcours qui entraînent une immobilisation d'environ une semaine.

Le service d'entretien des remises possède un personnel évidemment sédentaire et qui se compose à la fois d'hommes de métier et de manœuvres.

C'est le parcours kilométrique des locomotives, ainsi que les types existants à la remise qui servent à déterminer l'effectif du personnel d'entretien des remises.

Bien que dans les grandes remises, la spécialisation du personnel soit souvent poussée fort loin, il est utile que vis-à-vis de l'irrégularité des caractéristiques que présentent parfois les avaries à réparer, cette spécialisation reste dans des limites raisonnables. Cette restriction à la spécialisation a pour objet d'éviter que, dans certaines circonstances, il ne survienne de contretemps par suite du manque d'ouvriers compétents.



LOCOMOTIVE TYPE 7 EN COURS D'ENTRETIEN



CARTE
des
REMISES à LOCOMOTIV



ES

LISTE DES REMISES POUR LOCOMOTIVES

GRUPE	ABRÉVIATION TÉLÉGRAPHIQUE	NOM DE LA REMISE	EFFECTIF POUVANT ETRE ABRITÉ	EFFECTIF TOTAL DES REMISES
Anvers :	FRST	Aerschot	25	44
	FNDM	Antwerpen-Dam	30	109
	FNSD	Antwerpen-Zuid	21	49
	FCV	Berchem	35	59
	FLD	Landen	21	48
	FLV	Leuven	18	103
	FYM	Muysen	43	59
	FTL	Thienen	20	58
Bruxelles :	FBM	Bruxelles-Midi	75	114
	FBM	Bruxelles-Midi	32 autorails simples	57 idem
	FSR	Schaerbeek	110	183
Charleroi :	FSU	Baulers	5	32
	GF	Florennes-C.	6 autorails simples	24
	FLU	Luttre	23	31
	LMG	Mariembourg	9	10
	LNC	Monceau	100	74
	FMY	Montignies	25	79
	NZ	Saint-Martin	12	47
	FTM	Tamines	15	88
	LWC	Walcourt	14	32
Gand :	FLS	Aalst	24	54
	FDK	Adinkerke	2	7
	FDN	Audenaerde	7	35
	FR	Brugge	36	82
	FTK	Cortemarck	2	15
	FT	Dendermonde	4	57
	FCO	Eecloo	6	4
	FGNF	Gent (Zeeh.)	15	41
	FC (FCM)	Kortrijk (Moeskroen)	12	83
	FKR	Meirelbeke	20	129
	FSD	Oostende	20	35
	FSN	St-Nicolaas	8	49
	FY	Yper	17 autorails simples	22
	Hasselt :	FHS	Hasselt	15
LML		Mol	4	56
Liège :	ANS	Ans	9	44
	SVY	Gouvy	16	31
	FHR	Herbesthal	13	53
	FL	Liège	20	90
	GMN	Montzen	9	8
	FPS	Pepinster	4	30
	RY	Renory	21	93
	LHY	Statte	10	40
	FNO	Trois-Ponts	9	40
	FVS	Visé	9	24
Mons :	ATH	Ath	6 + 7 autor. simples	34
	FBC	Braine-le-Comte	39	34
	GT	Haine-St-Pierre	—	102
	FMN	Manage	14	(voir GT)
	FMS	Mons	21	89
	FGH	Saint-Ghislain	12	64
	FTY	Tournai	25	55
Namur :	MBX	Bertrix	50	49
	LC	Ciney	2 + 4 autor. simples	35
	LJ	Jemelle	15	89
	MUT	Latour	60	84
	LT	Ottignies	42	64
	FEO	Ronet	70	98
	MKM	Stockem	45	114

LISTE DES ABRIS POUR LOCOMOTIVES

STATIONS	EFFECTIF POUVANT ETRE ABRITÉ	STATIONS	EFFECTIF POUVANT ETRE ABRITÉ
Blaton	4	Maesityk	2
Chimay	1	Moerbeke-W.	4
Denderleeuw	4	Quiévrain	4
Esschen	6	Turnhout	—
Hamont	4	Winsterslag	8
Lier	1		

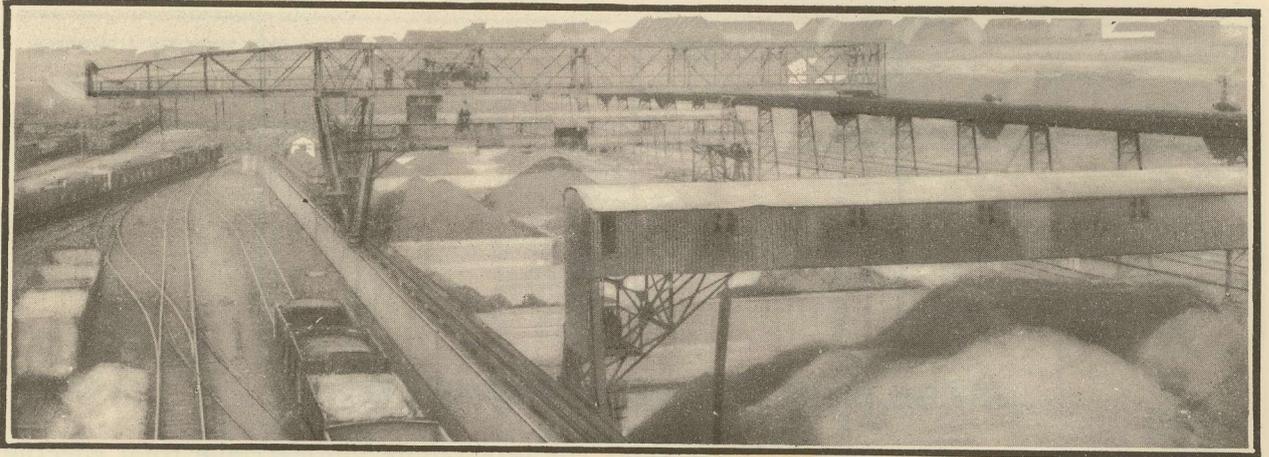
LISTE DES PRIMES ATTRIBUÉES AU PERSONNEL ROULANT

1. **Prime de parcours.** — Cette prime est basée sur le parcours kilométrique total effectué par le machiniste pendant le mois. Elle est variable en raison de la nature du service exécuté selon qu'il s'agisse de services de route ou de services de manœuvre.
2. **Prime de conservation de moteur.** — Cette prime est accordée dans le cas où le machiniste a assuré le service prévu au service de roulement pendant 10 jours (service de route) ou 15 jours (service de manœuvre) complètement et régulièrement avec la même locomotive.
3. **Prime d'économie de combustible.** — Cette prime est calculée par locomotive. Elle est égale à 15 % de la valeur du combustible économisé. Dans la détermination de cette prime, l'on tient compte des éléments suivants : parcours kilométrique, tonnes kilomètres remorquées, nombre d'heures de service, nombre d'heures d'intervalles et nombre d'allumages.
4. **Prime d'économie de matières de graissage.** — Cette prime est fonction du parcours kilométrique. Elle est de 0 fr. 20 par kilogramme d'huile type économisée.
5. **Prime de régularité.** — Cette prime varie suivant la nature des trains remorqués et le nombre de minutes regagnées par le machiniste.
6. **Prime de relais.** — Cette prime est accordée aux machinistes chargés de relayer leurs collègues à la remise et est égale à la moyenne des primes de conservation de moteur, d'économie et de parcours, qui ont été réalisées.
7. **Prime de pilotage.** — Elle est accordée aux machinistes qui sont intervenus dans le service comme pilote. Elle est fixée à 0 fr. 03 par kilomètre.
8. **Prime de vigilance.** — Elle est octroyée aux machinistes dans le but de tenir constamment leur attention en éveil. Son montant varie suivant l'importance de séries auxquelles sont affectés les machinistes. En cas de non observation des prescriptions intéressant la sécurité, elle est refusée, réduite ou retirée.

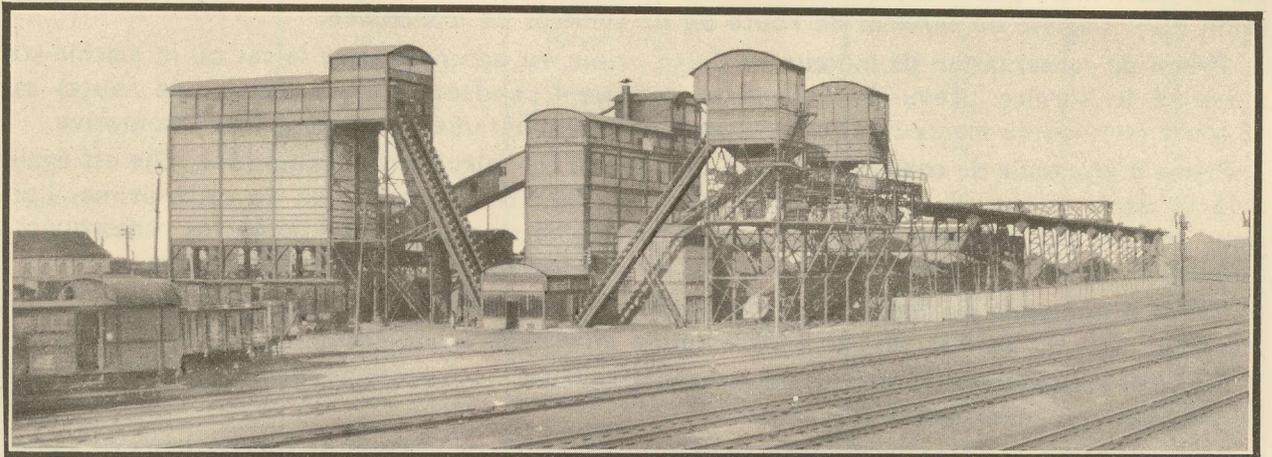
NOTA : a) Les primes des chauffeurs sont égales aux 2/3 de celles des machinistes;

b) Si le personnel roulant bénéficie des primes ci-dessus, il est, par contre, prévu pour eux des pénalités en cas d'infractions aux règlements ou de mauvaise exécution du service.

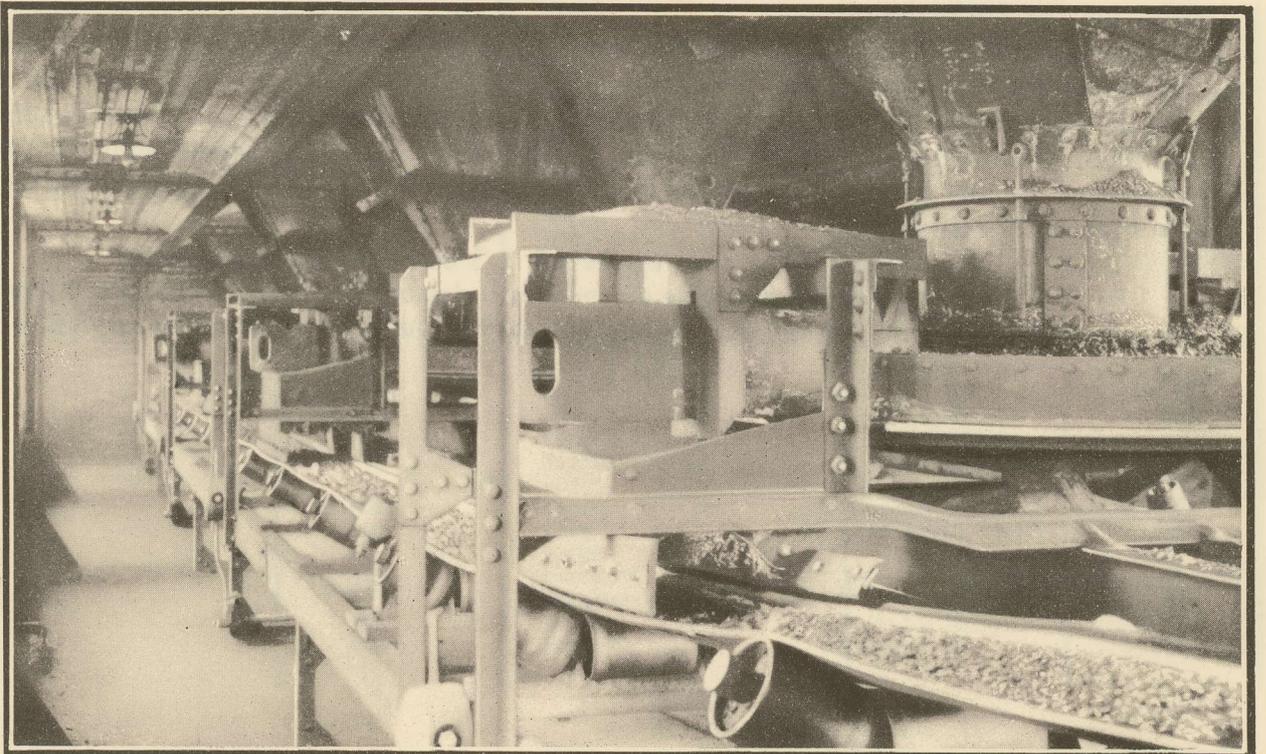
INSTALLATION POUR LE MÉLANGE DES CHARBONS A SCHAERBEEK



LE PARC AUX CHARBONS



LES MÉLANGEURS



LES TOLES DOSEUSES

INSTALLATION POUR LE MÉLANGE DES ENGRAIS À MANÈGE

