

La locomotive à vapeur Tubize2002

1 Objectif du dossier.

Le présent dossier a comme objectif d'exposer l'histoire de la locomotive à vapeur « tubize 2002 » destinée à intervenir dans le cadre d'une exploitation touristique et de sauvegarder ainsi un objet rare du patrimoine ferroviaire belge.

2 Contexte de l'opération.

Quel intérêt de sauvegarder une locomotive à vapeur?

Lors de la révolution industrielle, la Belgique s'est positionnée en référence en matière de production ferroviaire. En effet, sur le plan national, notre pays possédait le réseau ferré le plus dense d'Europe. La Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux (SNCV) totalisait à elle seule 5000 km de lignes! Sur le plan international, la Belgique était représentée aux quatre coins du monde par ses ingénieurs qui construisaient des réseaux ferrés, par des sociétés d'exploitation de ces mêmes réseaux et enfin par les entreprises de construction de matériel ferroviaire. En quelques chiffres, les principaux constructeurs de locomotives que sont Cockerill, Tubize, La Meuse, St Leonard, Couillet et Haine-st-Pierre ont construit pas moins de 11000 locomotives à vapeur pour nos sociétés nationales et pour l'exportation.

Inutile de préciser que l'essentiel de ces locomotives furent ferraillées et qu'il ne reste que quelques locomotives en ordre de marche sur notre territoire. Ces machines se retrouvent sur des réseaux touristiques et participent ainsi à la promotion d'une technologie du siècle dernier auprès des jeunes générations.

3 Les ateliers métallurgiques de Tubize

L'origine de cette société remonte au 19^{ème} siècle avec l'exploitation de la carrière de porphyre de Quenast pour le pavage des routes de notre pays. Pour transporter les pierres, on établit en 1848 un chemin de fer qui relie Quenast au quai du canal de Charleroi à Clabecq. Rapidement, Joseph-Emmanuel Zaman, administrateur des carrières, transforme le dépôt du matériel roulant en atelier de réparation.

En 1853, Quenast cède l'atelier à la "Société Minière et Métallurgique de la Sambre" à Marchienne et la construction de locomotive est planifiée. En 1854, les ateliers s'appellent Zaman-sabatier, puis SA de Construction de Tubize le 16 mars 1863.

En 1870, on enregistre déjà la fourniture de 200 locomotives et en 1885, les ateliers gagnent un concours international lancé par la société nationale des chemins de fer vicinaux avec une locomotive pour tramways à voie métrique. Cette distinction apportera aux ateliers une renommée mondiale. Par la suite, Les ateliers développeront plusieurs locomotives prestigieuses comme le type 36, le type 13 et la non moins célèbre Pacific type 1.
(Voir en annexe la copie du catalogue constructeur)

Suite à une réorganisation des ateliers en 1905, la société changea sa raison sociale en "Ateliers Métallurgiques". A cette époque, le bureau d'étude s'adjoint de nouveaux

dessinateurs, l'électrification de l'usine fut réalisée et l'emploi de l'air comprimé se généralise. On s'approvisionne également en nouvelles machines-outils (rectifieuses, fraiseuses, ...) et pont transbordeur de 100 tonnes. Cette période est la plus prospère pour les ateliers qui emploient 550 personnes.

La guerre de 14-18 viendra perturber cet état de grâce mais la société participera au redressement de la vie économique en réparant plus de 500 locomotives en dix ans.

La période de l'entre deux guerres est difficile du fait de la crise mondiale mais les ateliers se diversifient par la construction de grues à portique pour port de mer et des condenseurs de vapeur. L'Etat Belge fait également étudier la locomotive type 1 et Tubize récupère une partie de la commande.

La deuxième guerre mondiale donnera également un coup d'arrêt aux productions du fait des bombardements, des approvisionnements, et de la gestion allemande.

En effet, dès 1942, les allemands imposèrent la construction de locomotive de guerre ou kriegsdampflokotiven. Ces locomotives avaient été développées en Allemagne sur base de la locomotive à 5 essieux type 50 mais le plan avait été simplifié au maximum afin de faire baisser le prix et le temps de construction. Tubize construisit 88 locomotives de ce type dont une partie n'était pas encore livrée à la fin des hostilités. La SNCB reprit donc le reliquat de commande à son propre compte.

Après la guerre, l'activité se résume à la réparation des locomotives et en 1950 les ateliers sont englobés dans la Société Brugeoise et Nivelles.

Cette société sera elle même rachetée par Bombardier en 1988.

De 1855 à 1951, près de 2300 locomotives seront construites, dont 585 pour l'Etat belge et la SNCB faisant des Ateliers métallurgiques de Tubize le deuxième constructeur belge en nombre de locomotives.

4° La locomotive « tubize 2002 » .

La locomotive a été construite par les Ateliers Métallurgiques de Tubize en 1926 et livrée en 1929 à la Société Anonyme pour la Fabrication d'Engrais Azotés (S.A.F.E.A) à Houdeng-Goegnies comme le stipule le PVA n° 14829 de la chaudière. Cette particularité de date est toujours visible aujourd'hui sur les plaques du constructeur de la locomotive sur lesquelles le six a été martelé et remplacé par un neuf.

La machine doit effectuer la traction des wagons destinés aux boulonneries de Houdeng, à la compagnie internationale pour la fabrication mécanique du verre et à la S.A.F.E.A. Elle doit également remiser ces différents convois en gare S.N.C.B de la dite commune. La locomotive effectuera ce service jusqu'au milieu des années septante sous le numéro 3.

La machine sera sauvegardée par l'asbl chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées au début des années 80 avant d'être revendue à un particulier qui lui fit revêtir une livrée chocolat typique du nord français. C'est dans cette robe que vous pouvez la revoir sur d'anciens films ou cartes postales du C.F.V.3.V.

Au début des années 90, Marklin sortait son train maxi à l'écartement 1 et une locomotive de la gamme avait des airs de la tubize. La machine reçut donc une livrée à roues rouges pour marquer la sortie de sa « réplique » au 1/32 ème. Elle garda cette peinture jusqu'en 2004 date à laquelle je l'ai rachetée à son ancien propriétaire. Ceci nous amène donc à une carrière de 20 ans au sein d'une association touristique !!

Suite à des recherches longues et parfois pleines de surprises, j'ai découvert que la A.M.T ont construit au minimum 16 locomotives »identiques « à la 2002. Je mets « identiques » entre guillemets car sur le catalogue constructeur de tubize, l'acheteur avait à sa disposition un dessin de base et pouvait y ajouter des options !!

Sur ces 16 locomotives, 6 me sont connues à ce jour, 4 furent livrées à la S.N.C.V dénommées type 20 et une aux établissements Paul Wurth du Grand Duché de Luxembourg. La 6 ème étant la tubize 2002, unique survivante de cette production.

5 L'actualité de la tubize 2002

La locomotive porte actuellement une livrée verte. Cette livrée est celle qu'appliquait la S.N.C.V sur ses types 20 et je l'ai choisie car, étant donné les similitudes qu'il y avait entre ma machine et celles de la S.N.C.V ,je trouvais intéressant de faire une « réplique » des types 20 comme cela se fait fréquemment . Cela apportait également un plus historique à la locomotive. La transformation, outre la peinture, comprenait la remise en place du sifflet d'origine, la pose de traverses en bois à l'avant et à l'arrière de la loco et la fabrication d'une trémie sur la soute à charbon. Pour coller en peu plus encore aux types 20, je dois encore remplacer les tampons par des modèles belges, repeindre les traverses de chocs en vert (le rouge actuel n'étant pas conforme) et placer la pompe à air du côté droit de la loco.

Le numéro 824 S.N.C.V qui a été choisi fut l'objet d'un vote des participants au voyage spécial commémorant les 30 ans de la fin de la vapeur aux vicinaux.

6 Le futur de la tubize 2002

La machine, qui se trouve sur le site du C.F.V.3.V à Treignes a circulé jusqu'en septembre 2009 et a participé ces dernières années, outre l'exploitation touristique du cfv3v, à des événements particuliers tels que :

Le festival vapeur du Stoom centrum Maldegem

Le festival vapeur de Baasroode

Les journées du patrimoine à Treignes

La journée commémorative fêtant les 50 de la fin de la traction vapeur aux chemins de fer vicinaux.

Depuis le mois de septembre de cette même année, la locomotive a été mise hors service car l'usure de la chaudière ne permet plus de satisfaire au test de sécurité imposé à tous les types de réservoir sous pression.

Un atelier spécialisé a été contacté en vue d'établir un devis des réparations. La somme est importante et je suis à la recherche de partenariats pour boucler le budget.

La réussite de cet objectif conditionne le retour en fonction de la locomotive.

Sources:

Les locomotives à vapeur de la SNCV de P Roovers aux éditions MUPDOFER

Plans et catalogue des AMT

Documents pva 14829 et pvc 2175 de la locomotive

Lettre de la S.A.F.E.A au gouverneur de la province du Hainaut

Rapport AIB

Appel pour la réparation de la tubize2002

Depuis le samedi 7 novembre 2009, la locomotive à vapeur Tubize 2002 n° 824 SNCV n'est plus. En effet, lors de la mise au dégel de la chaudière, nous avons effectué une visite de cette dernière et nous avons relevé les points suivants:

- forte corrosion des têtes de rivets qui assemblent les tôles en cuivre du foyer
- la tôle tubulaire elle même doit être remplacée sur une bonne moitié de sa surface
- les rivets de cadre de foyer sont tous corrodés
- la tôle de selle présente des traces de corrosion et son remplacement partiel est à prévoir.
- points de corrosion aux points de fixation des chapelles.

J'ai fait appel à un atelier anglais pour les réparations. Ils ont effectué une visite minutieuse de la chaudière pour en établir le diagnostic. Il est sévère et le devis s'élève à 80 000 euros.

Je lance donc un appel à tous les amateurs de locomotives à vapeur de construction belge afin d'être épaulé financièrement dans cette entreprise.

Vous trouverez ci-dessous une liste de dons que vous pouvez effectuer ainsi que la contrepartie que vous recevrez pour ce don. La gestion sera effectuée par l'asbl "sauvegarde du patrimoine ferroviaire belge" (N° 0881551242) mais aucune attestation fiscale ne sera délivrée.

Merci d'avoir prêté attention à ce message et n'oubliez pas que la première façon de m'aider est de le transmettre au plus grand nombre d'amateurs.

Comment participer?

Faites un don de 25 E et recevez:

- un certificat marquant votre contribution à cet appel

Faites un don de 50 E et recevez:

- une photo de la locomotive format 12.5X 19
- un certificat marquant votre contribution à cet appel

Faites un don de 120 E et recevez :

- tout ce qui précède plus
- une casquette brodée à l'effigie de la plaque de la locomotive

Faites un don de 250 E et recevez :

- tout ce qui précède plus
- une veste polaire brodée à l'effigie de la plaque de la locomotive (ou produit équivalent selon les stocks et disponibilités)

Remarque: précisez votre taille

Faites un don de 500 E et recevez :

- tout ce qui précède plus
- une place pour le premier service régulier de la locomotive sur la ligne du CFV3V

Faites un don de 1000 E et recevez :

- tout ce qui précède plus
- une journée avec la locomotive lors d'un service régulier

Le numéro de compte de l'asbl est le 001-4878926-96. N'oubliez pas de m'envoyer un mail avec vos coordonnées pour l'envoi de votre colis. vincent.masson75@orange.fr

Votre don est cumulable, vous pouvez ainsi recevoir tous les cadeaux!



La tubize 2002 lors d'une marche d'essai à la gare de Treignes.