

DE SCHAEERBEEK A LATOUR EN DIESEL



En été, la capitale du pays et celle de la Gaume — Virton — sont reliées par un train direct de voyageurs, le 2406, qui quitte Schaerbeek à 7 h. 28 pour arriver à Virton à 11 h. 53. Le train de retour — le 2475 — part à 17 h. 45 pour rentrer à Schaerbeek à 22 h. 01. Voulez-vous faire un retour dans le passé et nous accompagner en pensée sur le 2406 ? D'accord ? Parfait, suivez-nous.

Gare de Schaerbeek. Matinée d'août. Soleil pâle de l'été belge. Ciel timidement éclairé.

EMX : le machiniste-instructeur Henri Capon et le machiniste Maurice Jacquemart, de l'atelier de Latour. L'un et l'autre, comme tant de leurs collègues, se sont dépensés sans compter pour se mettre au courant de la nouvelle technique de la traction diesel électrique. Grâce à eux, « vapistes chevronnés », la conversion vapeur-diesel a pu se réaliser sans trop de difficultés, ce qui ne veut pas dire sans peine !

Elle : la locomotive diesel électrique CC type 202, n° 202.001, monstre à deux nez, au pelage vert et jaune.

Pendant les mois de juillet et d'août 1956, notre 202.001 a assuré sans interruption, ni défaillance aucune, sa longue promenade champêtre à travers les deux tiers de la Belgique, entre Bruxelles et la Provence belge. Mais ne « déraillons » pas ; il est temps de songer à se préparer au départ.

Six heures quarante. L'équipe monte à bord de la locomotive. Il n'est plus question de casser les briquettes, de monter le feu et de « mettre » l'injecteur pour que les soupapes ne soufflent pas. Mais, par contre, que de précautions à prendre avant de lancer le moteur diesel ! Les différentes phases de la visite doivent se succéder dans un ordre bien déterminé pour ne pas perdre de temps et surtout ne rien oublier !

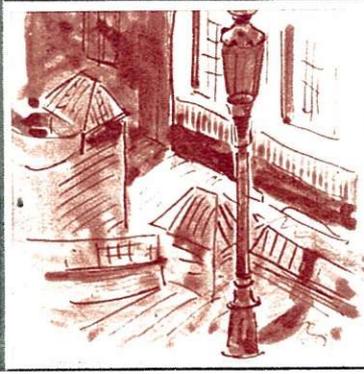
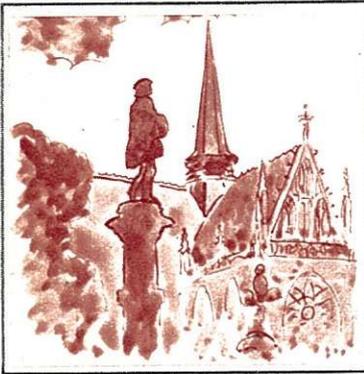
Il s'agit d'abord de se rendre compte si les niveaux de l'eau de refroidissement (1) et de la réserve de gas-oil sont toujours normaux. Bien sûr, ils l'étaient hier soir, mais nos « tractionnaires » sont des « saint Thomas », et deux précautions valent mieux qu'une. Après cela, il faut inspecter tout ce qui est accessible, soit à l'air libre (les roues, le frein, la suspension, les appareils d'attelage et de choc, les accumulateurs, etc.), soit à l'intérieur de la caisse (la partie mécanique, l'armoire électrique, les plaques à bornes, le compresseur, les conduites diverses, etc.).

Le conducteur se rend compte des températures de l'eau et de l'huile. Il jette un coup d'œil à l'indicateur et à la jauge (2) indiquant les niveaux respectifs. L'huile assure à la fois la lubrification du moteur et le refroidissement des pistons, qui, sans cela, ne pourraient supporter la température de régime très élevée qui est la leur.

Qu'emporte notre locomotive ? Trois mille cinq cents litres de gas-oil, 800 litres d'huile, 800 litres d'eau de refroidissement, 400 kilos de sable, sans oublier lorsqu'il fait froid — et, la nuit, il fait frisquet en Ardenne, même en été — 4.000 litres d'eau de chauffage. C'est plus qu'une 2 CV., on s'en rend compte ; mais le moteur diesel développe une puissance de 1.750 CV.

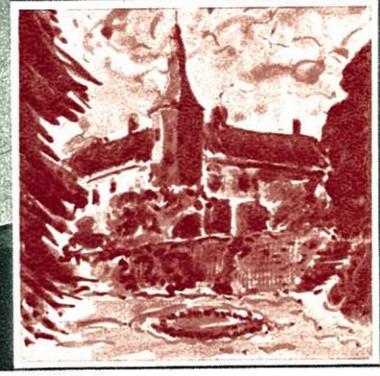
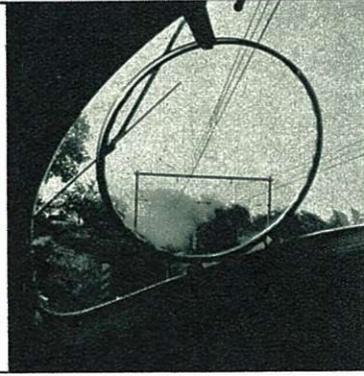
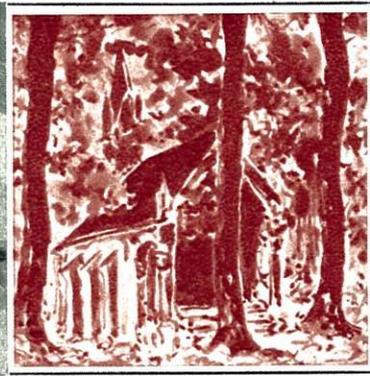
Muni de sa lampe de poche, le conducteur passe la culbuterie en revue (3). Ensuite, sage précaution, après avoir desserré les valves de compression des cylindres, il vire le moteur à la main (4), pour contrôler la présence éventuelle d'eau ou de gas-oil. L'espace n'est pas bien grand entre le moteur et la paroi extérieure, garnie de ses filtres. Mais conducteurs et nettoyeurs unissent leurs efforts pour qu'il règne, à l'intérieur de la salle des machines, une propreté « bien de chez nous » ; aussi ne se salit-on guère dans notre centrale roulante.





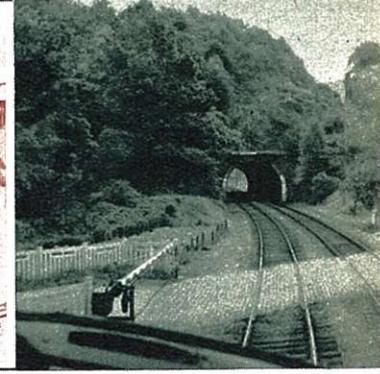
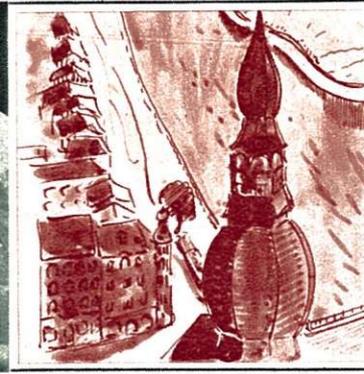
La loco s'est placée avec précaution contre la rame. Le visiteur la relie aux voitures. On n'oublie pas d'essayer les freins.

Voici la confrontation classique des montres du chef-garde et du machiniste, en présence de l'instructeur.



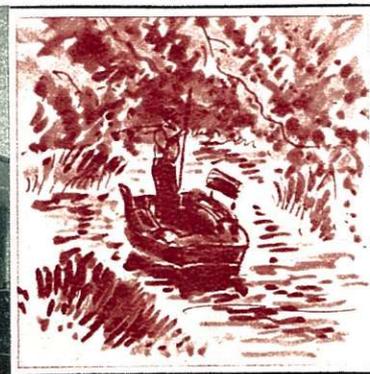
L'appareil de vitesse indique 60 km/h., l'ampèremètre accuse 150 ampères. Un vrai train de vacances, qui ne fera pas peur aux vaches...

Nous rencontrons des « vieux frères qui fument ». Aux environs de Gembloux, nous en croisons un, tiré par une vaillante type 10.



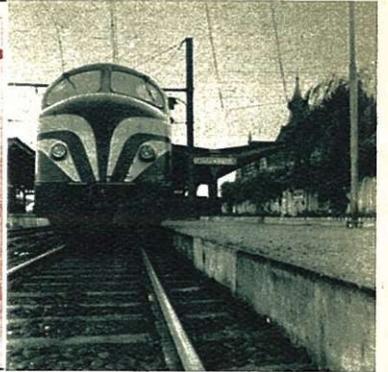
C'est bientôt le festival chatoyant des gares fleuries entre Namur et Dinant, le cortège des rochers saupoudrés de vert tendre...

... et les petits tunnels alternant avec les barrières blanc et rouge...



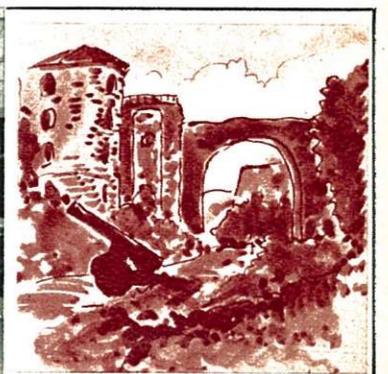
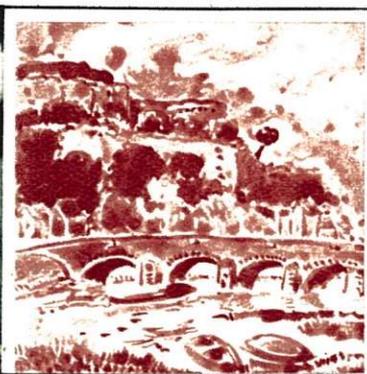
Bientôt, c'est Houyet et la longue montée vers Bertrix par Beauraing, Gedinne et Paliseul. Arrêt. Tout va bien. Rien ne chauffe.

Quittons l'austère Ardenne pour le doux pays de Gaume, où nous croisons un train de marchandises tiré par deux locos de Latour.



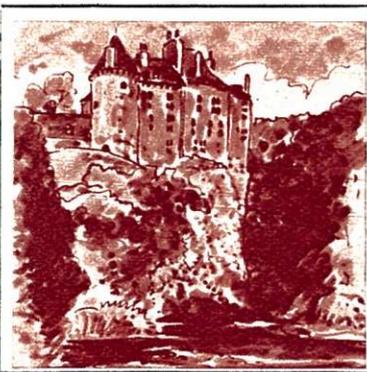
Toutes les mesures sont prises. Maurice Jacquemart se hisse dans le poste de conduite.

Le clocher bulbeux de la gare pointe derrière un saule qui « pleure » notre été frileux. 7 h. 43 précises. Nous partons vers la Meuse, la Lesse et la Semois...



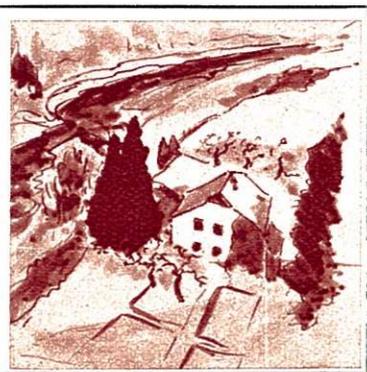
Voici déjà la descente vers Namur par le « Beau Vallon », alors que se profile au loin le clocher crénelé de l'église de Saint-Servais.

Et c'est la gare de Namur la Belle. Brouhaha. Groupes de scouts harnachés. Coup de sifflet. Nous allons traverser la Meuse...



Un coup de frein très doux, et nous voici arrêtés à Dinant, cité des « Copères » et plaque tournante du tourisme.

Un instantané, et nous quittons la douceur mosane. Notre 202.001 va franchir le pont d'Anseremme, qui nous mènera vers l'eau bondissante de la Lesse...

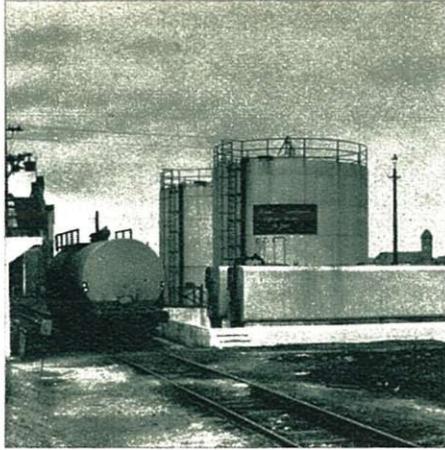


Nous laissons derrière nous Florenville. Pin, Izel, aux noms joyeux, et nous descendons vers Virton, où la locomotive est décrochée...

Elle sent l'écurie et se presse vers la remise de Latour... Maurice Jacquemart rentre à son service d'attache.



**AU
DOUX PAYS
DE
GAUME**

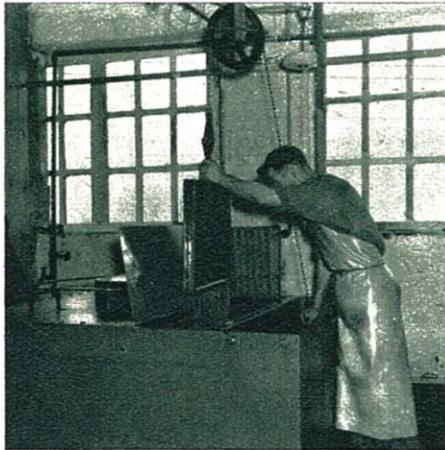


La réserve de carburant à pied d'œuvre est de 700 m³. Le ravitaillement se fait par wagons-citernes de 60 m³.



Pour refaire une beauté à nos diesels, on se sert d'une échelle spéciale ; grâce à elle, le nettoyeur ne glisse pas et l'émail de la caisse n'est pas égratigné.

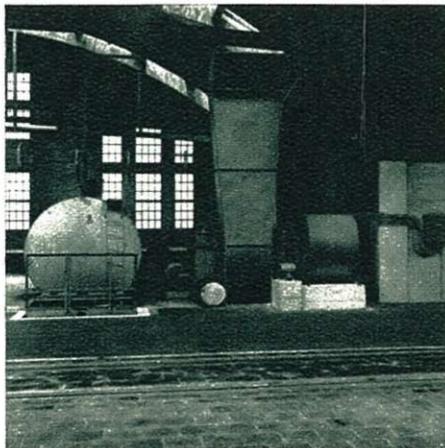
*Quelques vues de la remise
de Latour*



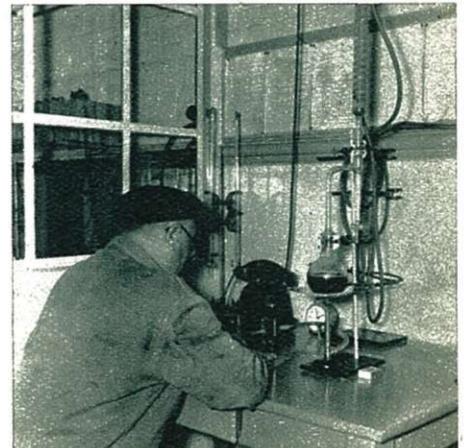
Les filtres placés sur les parois des diesels protègent les moteurs contre les poussières de l'air. On les lave avec un produit détergent et on les garnit d'huile.



L'entretien des locomotives diesel nécessite un outillage de qualité ; il doit être bien classé et aisément accessible.



Voici l'installation de récupération des huiles et l'appareil qui chauffe l'atelier à l'air chaud.



Dans son coquet local, l'ancien chef-laveur, promu au titre de préparateur de laboratoire, analyse les huiles.