

DANS LES COULISSES DE TRAIN WORLD... BAIN DE JOUVENCE POUR LES VEDETTES

Christine Opdecam



© SNCB/Michel Thiry

Kinkempois, Gentbrugge, Schaerbeek, Monceau... autant d'ateliers qui sont mis à contribution pour 'préparer' le matériel destiné à *Train World*. Ce mois-ci, c'est à l'atelier de wagons de Monceau qu'on vous emmène à la rencontre des agents en charge de la restauration d'une partie du matériel roulant.

Ils s'appellent Patrick, Jean-Marie et Adriano. Ils ont été choisis en fonction de leur expérience ou de leurs compétences particulières, ce qui n'empêche pas leurs collègues de leur prêter main forte au besoin tant la restauration de ce matériel requiert de nombreux savoir-faire.

L'équipe devant la voiture M1-B n° 42.087 fraîchement repeinte.

De gauche à droite: Jean-Marie Mouton, Medhi Merseman (un étudiant jobiste), Adriano Ferrucci, Enio Fragapane (jobiste lui aussi) et Patrick Wenselaer

singe, en effet, les enfants pourront accéder au poste de conduite dont le foyer a été débarrassé de toutes ses aspérités. Tous les endroits où ils pourraient glisser leurs petits doigts ou leurs mains ont été obstrués. Fraîchement repeinte, son sifflet et ses tuyaux d'évacuation de la vapeur ont été nettoyés pour découvrir le laiton dont ils sont faits.

Cette petite machine industrielle à deux essieux, étiquetée 'MF33' et qui date de 1928, était la propriété des *Chemins de fer à vapeur des Trois vallées*, une des associations avec laquelle *Train World* a conclu une convention de collaboration. Elle servait à l'origine à acheminer les wagons de charbon sur le carreau de la mine des *Charbonnages de Monceau*.

Ce matériel se compose de 3 voitures, de 3 locomotives et d'une automotrice électrique. Il n'est plus en état de rouler et il n'est pas destiné à circuler. Dès lors, la restauration consiste à redonner à ces engins leur lustre d'antan, à l'identique autant que faire se peut.

L'automotrice électrique n° 12 de 1935 est déjà terminée. Seule la voiture de tête devait être remise en état. Pour l'heure, elle attend sagement son transfert à *Train World* au dépôt de Haine-Saint-Pierre en compagnie de la locomotive type 12 qui, elle, a été restaurée à Kinkempois.

La petite machine à vapeur destinée à être ensablée en partie sur le site de *Train World* pour servir de terrain de jeux aux enfants a subi un traitement particulier afin d'éliminer tous risques de blessure. Depuis un pont de



La locomotive diesel 211.006 (6406) attend son tour...

© SNCB/Michel Thiry

Sont encore en chantier les voitures M1, TEE et postale ainsi que les locomotives électrique 1503 et diesel 6406.

La voiture M1 de la Croix-Rouge, aménagée pour transporter des blessés, puis des malades vers différents sites de pèlerinage, va subir quelques adaptations en vue de son utilisation à titre didactique. Elle sera divisée en trois parties : la partie centrale représentant une voiture de 3^e classe avec ses banquettes en bois, les deux extrémités, un compartiment sanitaire de la Croix-Rouge avec ses brancards d'un côté et un compartiment de 1^{re} classe avec ses banquettes en velours, de l'autre.



© SNCB/Michel Thiry

La petite machine à vapeur 'MF33' est fin prête pour recevoir ses futurs jeunes visiteurs...

Ici, les interventions de nos agents spécialisés portent sur la carrosserie, les marchepieds, le plancher, les bas de porte et la peinture. Ce type de voitures qui date des années 1935-1937 a été mis hors service en 1986.

La rénovation de la voiture postale, référencée 70.803, est sans doute celle qui présente le plus de travail tant elle est en mauvais état. La toiture doit être complètement décapée. Les flancs ont déjà été traités là où ils présentaient des dégâts dus à la rouille. Bogies et roues seront dégraissés au moyen d'eau chaude projetée à haute pression, puis enduits de peinture noir foncé antiacide. Couches de peinture aussi pour la caisse et l'intérieur.

Cette voiture d'origine allemande, qui date du début des années 1930, porte encore le blason de la poste à qui elle appartenait. C'est le fameux cor de chasse qui, lui aussi, doit être sérieusement rafraîchi.

La locomotive électrique série 15 (ex-150) et numérotée 1503 appartient à la SNCB. Construite par la *Brugeoise et Nivelles* pour la partie mécanique et les ACEC pour la partie électrique, elle pouvait circuler indifféremment sur les trois réseaux belge, français et hollandais. Sa durée de vie n'a pas atteint le demi-siècle (1962-2009). La locomotive diesel 6406, numérotée à l'origine 211.006, faisait partie d'un ensemble de 6 prototypes

construits en 1962 par les *Ateliers belges réunis* à Familieux. À transmission hydraulique, elles étaient destinées au trafic sur les lignes secondaires pour remplacer les dernières locomotives à vapeur. Elles furent mises hors service en 1983. La SNCB en garda un exemplaire, la 6406, qu'elle restaura dans sa version d'origine en août 1992. Entre 1972 et 1975, en effet, à l'occasion de leur grande révision, ces locomotives avaient vu leur livrée modifiée selon les normes de la nouvelle décoration en vert '1970'.

Pour ces deux machines, les travaux consistent en des réparations de tôlerie, un bon nettoyage et un rafraîchissement de leur peinture.

Quant à la voiture Inox TEE, propriété de la SNCB et relativement en bon état, sa restauration devrait se limiter à un solide nettoyage tant à l'intérieur qu'à l'extérieur ainsi qu'à la peinture en gris de ses bogies.

L'écueil de ce type de restauration réside dans la découverte a posteriori de dégâts invisibles en première analyse et à la volonté d'aller aussi loin que possible dans la remise en état d'origine. Ainsi Patrick, le spécialiste en acier, aime avoir rendu son aspect initial au sifflet et aux tuyaux de la machine à vapeur MF33. Ses nombreuses années d'ancienneté n'ont pas terni son amour du métier et c'est avec enthousiasme qu'il s'est investi dans cette entreprise unique. Ce n'est pas tous les jours en effet qu'on a l'occasion de travailler pour un projet muséal ! Entré aux chemins de fer il y a 4 ans, Adriano partage son engouement pour le projet. Carrossier de formation, il redécouvre ici les pratiques de son premier métier, ce qui n'est pas pour lui déplaire. Quant à Jean-Marie, spécialisé dans le bois et l'acier, il est tout aussi fier de participer à l'aventure qui les change de la routine et met leur créativité à l'épreuve. Un beau défi qu'ils relèvent quotidiennement sous l'œil vigilant des responsables de l'atelier, Paolo Codutti et Alain Godfrin et d'un représentant de l'équipe *Train World*, Michel Thiry, pour l'aspect historique.



© SNCB

Intérieur de la voiture de la Croix-Rouge