

Le retour de la vapeur

Le 8 novembre dernier, c'est une honorable vieille dame qui a circulé sur la ligne Montzen-Bruxelles à l'occasion d'un trajet commémoratif... Après plus de deux années passées dans les ateliers de DB AG à Meiningen, en Allemagne, la fameuse locomotive à vapeur 29013 revient en Belgique équipée d'une nouvelle chaudière.



Le caractère historique de cette machine a d'autant plus valeur de symbole que c'était déjà elle qui, le 20 décembre 1966, tirait le dernier train à vapeur circulant officiellement sur le réseau de la SNCB, pour les besoins d'un trajet reliant Ath à Denderleeuw.

Puisque l'industrie nationale n'était pas en mesure de répondre à sa demande dans les meilleurs délais, la SNCB s'est tournée vers les Alliés.

Avec l'appui du gouvernement, une commande de 300 locomotives à vapeur a ainsi été passée auprès de trois constructeurs établis outre-

ciels et de curieux, le 20 décembre 1966.

Mais la vénérable loco n'avait pas encore livré son dernier tour de roue. Dans le courant des années 70, la SNCB prit réellement conscience de l'importance de son Histoire, et dès lors des pièces essentielles qui

Rencontre avec un pionnier du train vapeur



Trente-et-un ans de bons et loyaux services: telle est la fierté de Florimont Fromont, entré à la SNCB en 1948. Il avait alors 26 ans, et se préparait à une carrière qui le verrait tour à tour chauffeur puis machiniste, sur quelques machines entrées depuis dans la grande Histoire du rail - Types 29, 81, 64, 16, 58...

En quoi consistait le métier de chauffeur de train au temps de la locomotive à vapeur?

Son rôle était de créer de l'énergie en maîtrisant le feu, afin que la puissance de la vapeur soit constante. Ce qui était moins facile que vous pourriez le penser, ne serait-ce qu'en raison de la qualité très variable du charbon dont nous disposions - elle diffère d'un site d'extraction à l'autre, et parfois aussi selon l'endroit dans une même mine... De plus, les problèmes à régler n'étaient pas les mêmes selon la nature du train: direct, omnibus, marchandises. Et en hiver, la chaudière devait produire davantage de vapeur pour pouvoir chauffer les voitures pour le confort des voyageurs.

Afin que tout se passe bien, le chauffeur devait maintenir le "volume" de son feu en l'alimentant par petites pelletées, réparties en couches minces sur toute sa surface. Malgré tout, il nous arrivait de nous écrier: "On a les rats". Ce qui signifiait dans notre jargon que la pression manquait, parce que le combustible était de mauvaise qualité ou la chaudière trop sale.

Vous dites "nous": il s'agissait d'un travail d'équipe?



Et comment! Le chauffeur et le machiniste formaient une équipe très soudée, déjà parce que les fonctions étaient complémentaires. Entraide et collaboration étaient nos mots d'ordre, même si les tâches de chacun accaparaient toute son attention. Il fallait avoir une confiance réciproque sans défaut. Et nous devions tous deux connaître sur le bout des doigts chaque particularité du trajet à parcourir.

Notre complicité était d'autant plus forte qu'elle reposait sur le partage de conditions très éprouvantes. Quand un coup dur surve-

Dûment remise en parfait état de fonctionnement, tout en conservant les caractéristiques esthétiques qui font sa valeur, elle sera désormais un des fleurons du patrimoine de notre grande maison. A l'avenir, elle se tiendra à disposition pour toute initiative interne ou externe, prête à reprendre du service pour le plus grand plaisir des amoureux du rail, pour des événements spéciaux ou des demandes spécifiques émanant d'entreprises ou de particuliers.

Un peu d'Histoire



Un petit voyage dans le temps s'impose pour mieux comprendre le lien affectif associé à la locomotive 29013, qui compte aujourd'hui parmi les plus beaux bijoux du patrimoine historique de la SNCB...

Son entrée en scène suit de peu la fin des hostilités. C'est peu dire que la Seconde Guerre mondiale a lourdement mis en pièce le parc de la SNCB: elle pouvait compter sur 3.413 machines au moment de l'invasion allemande, mais à la Libération, il en restait à peine plus de 1.000 en état de marche.

Puisqu'il s'agissait alors de tout mettre en œuvre pour contribuer à l'effort de relance économique et de reconstruction du pays, la société des chemins de fer devait d'urgence reconstituer ses effectifs logistiques.

Atlantique. La légendaire 29013 fait partie de la première série de 160 machines (de 29001 à 29160) livrées par la Montreal Locomotive Works.

Dans les années qui suivirent, les machines appartenant au Type 29 rendirent d'insignes services dans tous les secteurs d'activité de la SNCB. La principale caractéristique de cette série reposait en effet sur ses qualités de "passe-partout", conçue pour assurer aussi bien le transport des marchandises que des voyageurs, en rapide ou en omnibus.

Mais les temps changent, et les technologies évoluent. En avril 1966, le Conseil d'Administration prit la décision de déclasser définitivement la vapeur - place au diesel et à l'électricité! Peu à peu, l'effectif du Type 29 fut démantelé.

Seule une douzaine de machines subsista au titre de "réserve réseau". La 29013 était du nombre. Comme elle fut aussi la dernière à subir une grande révision, c'est elle qui effectua l'ultime voyage du train vapeur sur le réseau belge, à l'occasion d'une cérémonie officielle qui attira une foule considérable d'invités offi-

la constituait. La 29013 fut ainsi l'objet d'une attention soutenue, car elle devait par la suite effectuer maintes sorties entre 1975 et 1996, remorquant la plupart des trains composés de matériel historique, et participant à presque toutes les commémorations de la grande épopée du train vapeur.

Pour le plaisir de l'anecdote, ne manquons pas de rappeler qu'un particulier lui fit l'honneur de la convier au mariage de son fils...

Victime de graves ennuis mécaniques, la 29013 a dû quitter momentanément la Belgique afin de retrouver une seconde jeunesse. Notre pays ne disposant plus, entre autres, des équipements pour la technologie vapeur, c'est dans un atelier de l'ancienne Allemagne de l'Est que notre bonne vieille loco a subi sa longue intervention.

Laquelle lui a permis de revenir en grande forme, désormais symbole de la continuité d'un mode de transport qui s'insère dans la vie économique, sociale et culturelle du pays.



naît en cours de route, nous faisons face à deux! Et au lieu de se tourner les pouces, le chauffeur et le machiniste se donnaient des coups de main dans leurs tâches respectives, le premier pour les opérations de graissage ou le second pour casser des briquettes ou "monter le feu"...

Vous savez, tout au long du trajet, on était debout. Et il y avait quelque chose comme 2.000 kilos de charbon à enfourner! Pour sécher nos vêtements trempés de sueur, on se plaquait le dos contre le foyer... Bref, nous étions généralement de vrais copains, et il nous arrivait souvent de dormir l'un chez l'autre, afin d'arriver à l'heure à la "remise" - c'est le nom qu'on donnait au dépôt.

Les journées commençaient tôt?

Bien sûr, il y avait une foule de choses à préparer avant le départ: entretenir et approvisionner les lanternes, les disques, les falots et les lampes à carbure, vérifier le niveau de l'eau dans le tender, avancer le charbon vers l'avant du tender, préparer les briquettes pour "monter" le feu, nettoyer le plancher de la cabine et faire briller les tôles et cuivres du poste de conduite... Pas question de prendre son petit-déjeuner avant d'avoir fait tout ça. D'ailleurs, le plus souvent, on grignotait notre tartine en roulant, enrobée dans un morceau de papier parce qu'on avait les mains sales.

Quelles étaient les conditions requises pour devenir chauffeur?

Nous passions un examen écrit basé sur les connaissances du niveau de fin d'études primaires, mais il fallait également subir une visite médicale sévère pour prouver que l'on avait les aptitudes physiques indispensables. Enfin, une autre exigence était d'avoir pratiqué un métier se rapportant au travail du bois ou du fer, de manière à pouvoir intégrer la catégorie des ouvriers qualifiés.

Vous avez également été machiniste...

Tout juste... Le rêve de tout chauffeur est de devenir machiniste, et d'ailleurs, la première fonction prépare à la seconde. Sans avoir passé cette étape, il n'était pas question de passer l'examen ouvrant la porte à cette fonction. Cela n'a pas été facile pour moi de réussir les épreuves théoriques, car j'ai tout de même quitté l'école à 13 ans...

Comme la plupart de mes collègues, j'ai été beaucoup aidé par mon partenaire machiniste. Avec lui, on apprenait toutes les opérations du métier, et on avait l'occasion de manipuler progressivement le modérateur pour apprendre à conduire le train. Il arrivait même que le machiniste "reprenne la pelle" à cette occasion, pour nous encourager à persévérer.