

Une locomotive à vapeur vicinale unique en Belgique

Un peu d'histoire : les locomotives à vapeur « bicabines » de la SNCV

Les « Ateliers Métallurgiques de Tubize » ont mis au point dès 1880 pour les lignes urbaines et suburbaines à voie métrique un type de locomotives à vapeur dites « **bicabines** », appartenant à la catégorie des « locomotives-tramway. Les premières unités furent mises en service à Valenciennes (France - Département du Nord).

Ce type de locomotive fut récompensé lors de divers concours, ce qui conduisit la toute jeune Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (SNCV) et de nombreux chemins de fer secondaires et tramways belges et étrangers à opter pour ce type de véhicules.

D'une manière générale, les « locomotives-tramway » sont des locomotives 'ordinaires' mais habillées et peu polluantes, aptes à la circulation en ville. Le conducteur ('mécanicien') se trouvait toujours, quel que soit le sens de marche, à l'avant du véhicule. Le chauffeur quant à lui restait toujours à son poste de travail, à savoir le chargement du foyer en charbon, l'alimentation de la chaudière en eau ainsi que la surveillance de l'équipement (niveau d'eau, manomètre, ...).

Devant circuler entre autre en agglomérations, l'ensemble était caréné de telle sorte qu'aucune pièce en mouvement, aucun dégagement de vapeur, d'eau chaude, d'huiles et autres fumées ne puisse atteindre personnes, animaux et biens. En outre, la totalité du véhicule était couvert d'une toiture, mettant ainsi à l'abri de la pluie l'équipe de conduite, l'ensemble du pourtour au-dessus du niveau des soutes à eau étant ouvert à tout vent.

La SNCV a fait construire (ou plus rarement repris) entre 1885 et 1930 983 locomotives bicabines appartenant aux 3 écartements gérés. Vingt constructeurs belges (dont 15 dans le Hainaut !) se verront attribuer la construction de ce modèle de locomotive à vapeur.

Une rescapée plus que centenaire : la locomotive à vapeur n° 303

La locomotive n° 303 fait partie de la première commande de 4 locomotives reprises ultérieurement sous le type « 7 » (au total 68 exemplaires construits) ; il s'agit d'une machine destinée à la traction de trains lourds sur lignes aux profils difficiles comportant de nombreuses courbes serrées. Elle résulte de l'adjudication du 12 mai 1887 obtenue par les « Ateliers Métallurgiques de Tubize ».

Affectée à la ligne « Huy - Omal - Waremme), elle se retrouva aux « Charbonnages d'Argenteau » à Blegny-Trembleur. Elle fut ensuite sauvée pour être exposée au Musée Vicinal de Schepdaal jusqu'en 1992. Suite à la dissolution de la SNCV décrétée en 1991 après 106 ans d'existence, le patrimoine historique fut partiellement repris par la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT). Celle-ci n'ayant dans ses buts que l'exploitation de services destinés aux transports réguliers, scolaires et spéciaux via ses 5 entités d'exploitations (« TEC »), n'intervient en conséquence pas dans les aspects entretien et exposition de ce patrimoine. C'est dans cette perspective que la SRWT a lancé un appel auprès des associations tramviaires wallonnes susceptibles de prendre en charge l'un ou l'autre des 8 véhicules historiques en « déshérence », ceci tant au point de vue mise sous abri que conservation, rénovation et présentation au public. In fine, l'ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal * Tramway Historique Lobbes-Thuin * asbl) s'est vue attribuer cet ensemble aussi bien grâce à sa grande expérience en matière de résurrection de véhicules anciens qu'en matière de circulations sur la ligne LOBBES Bonniers - THUIN Ville Basse (et depuis 2010 aussi sur la ligne de THUIN vers BIESME-sous-THUIN.

Mise en valeur dès l'ouverture en 1999 du Musée provisoire de Thuin (l'actuel atelier didactique), elle a enfin trouvé en 2004 une place de tout premier choix dans le Musée du Centre de Découverte du Chemin de fer Vicinal (CDV) où elle est exposée avec une rame typique de véhicules voyageurs et marchandises du début du 20^e siècle.

Un avenir exceptionnel pour la « 303 »

Dès 1992, l'ASVi a étudié la remise en état fonctionnel de la locomotive « 303 » : une estimation des coûts effectuée par un chaudronnier réputé a fait remettre à plus tard sa restauration, d'autres dossiers ayant la priorité (construction à Thuin de 2 bâtiments, de la sous-station électrique, du nouveau pont sur la Sambre, remise en état de la ligne suite à vol de cuivre, ...). D'autant plus que la ligne de Lobbes à Thuin ayant été construite aux normes de la traction électrique, laquelle admet des rampes et pentes importantes pouvant atteindre 65 ‰, ne permet pas la circulation de trains à vapeur, lesquels convois y sont donc en principe proscrits sauf très importantes précautions. Rappelons que le ciel de foyer (autrement dit son plafond) doit toujours être couvert d'eau sous peine de déformations graves pouvant conduire à la fonte du métal et les conséquences mortelles qui pourraient s'en suivre. En outre, le poids de la locomotive (30 tonnes sur 3 essieux pour un empattement total de 2 mètres) est peu compatible avec l'équipement de cette ligne.

Préservée depuis 22 ans dans les meilleures conditions qui soient, la « 303 » est digne de retrouver une nouvelle vie active après plus de 50 ans d'inactivité. La ligne de Biesmes-sous-Thuin se prête particulièrement bien à la circulation d'un tel véhicule : l'ancienne ligne 109 de la SNCB dont les rails ont été reposés à l'écartement métrique en 2010 offre un profil facile présentant des rampes de l'ordre de 10 ‰. De plus elle est équipée de rails aptes à recevoir des charges largement supérieures à 10 tonnes.

La restauration devra obligatoirement se faire en profondeur (pas d'emplâtres sur une jambe de bois !), reviendrait au bas mot à 500.000 EUR, restauration qui nécessitera de multiples intervenants tant administratifs que financiers : SRWT (propriétaire), ASVi (dépositaire), dons, appels de fonds, sponsoring, subsides, ... Sans compter la restauration des wagons !

Autres éléments dont il faudra tenir compte : sans charbon, sans eau, sans lubrifiants, pas de locomotive à vapeur ! Un réservoir d'eau de plusieurs mètres cube, une aire de stockage de combustible (une dizaine de tonnes sous haute protection), le remisage des huiles, graisses et outillages nécessitent un bâtiment adapté au mieux aux volumes et aux facilités de manipulations. Sans compter l'aspect social du projet, à savoir la présence de sanitaires (douche, WC). De plus, une « fosse à piquer le feu » est une nécessité : outre la récupération des cendres, une telle installation permet une inspection et un entretien facile des éléments bas de la locomotive (essieux, pistons, embiellage, équipement de freins, etc).

Le site de l'ancienne gare de « Thuin Ouest » sera ainsi une véritable reproduction de ce que fut autrefois une gare vicinale.

La « 303 », un atout de premier plan pour le tourisme en Thudinie

Cette locomotive à vapeur vicinale et son train de voitures 'voyageur' comprenant 1^e et 2^e classes sera alors un atout majeur pour un tourisme de qualité en Thudinie en permettant non seulement de découvrir le charme discret de la vallée de la Biesmelle et du Bois du Grand Bon Dieu, mais aussi d'ajouter à la prestigieuse collection du Centre de Découverte du Chemin de fer Vicinal une pièce opérationnelle de premier choix, de surcroît unique en Belgique, et qui plus est parmi les plus anciennes conservées dans le pays.