

## L'histoire de la locomotive à vapeur **29.013** de la SNCB.

En 1945, les chemins de fer belges sortent exsangues de la guerre. En mai 1940, la SNCB possédait un parc de 3.413 locomotives. Le 12 mai 1945, 1.008 locomotives seulement sont en état de marche. Les usines du pays ne sont pas en état de fournir rapidement des locomotives de remplacement. La Belgique se tourne alors vers les Etats-Unis pour obtenir la fourniture de 300 locomotives de type « 140 » Consolidation de 2000 CV et aptes à la vitesse de 96 km/h. Il s'agit d'un modèle standard américain adaptable aux conditions de circulation en Belgique, et disponible rapidement.

Ces locomotives sont fort proches des 141R françaises, de par de nombreuses pièces standards de l'époque.

Les USA eux-mêmes sont cependant débordés et confient l'essentiel de la commande à leurs filiales canadiennes. La production se répartit finalement comme suit :

- En 1945, **29.001-29.060** Montreal Locomotive Works (N° de constructeur 74498-74557).
- En 1946, **29.061-29.160** Montreal Locomotive Works (74558-74657).
  - 29.161-29.220** Canadian Locomotive Compagny (2288-2347).
  - 29.221-29.300** American Locomotive Compagny (74706-74785).

Les premières Type **29** furent affectées aux remises (dépôts) de Schaerbeek (64 locos), Ronet (57 locos), Jemelle (43 locos), Ottignies (33 locos), Stockem (30 locos), Haine-St-Pierre (27 locos), Hasselt (26 locos), Alost (20 locos).

D'emblée malgré quelques petits défauts, les type **29** vont se révéler de bonnes machines, faciles à conduire et à entretenir. Leur indéniable confort en cabine et leur puissance au démarrage vont les faire apprécier du personnel qui les surnommeront « bonnes à tout faire ou jeep ».

Par la suite, elles gagneront d'autres dépôts comme Saint-Ghislain, Mons et Merelbeke. La remise d'Ath n'aura jamais de type **29** à son actif, mais la gare verra passer de nombreux engins titulaires des dépôts avoisinants.

Elles vont ainsi assurer partout la transition de la traction à vapeur vers la traction diesel ou électrique, faisant en outre partie des dernières séries de vapeurs à la SNCB.

A partir de 1961, malgré leur jeune âge, les type **29** seront progressivement retirées du service. La **29.033** de Bruxelles-Midi sera la première à être radiée des effectifs le 13 juin 1961, après 15 ans de service seulement...

La **29.209** détient le record du plus petit parcours sur sa carrière qui se termine le 9 septembre 1963 : 625.778 kms. A l'opposé, nous avons la **29.297** avec un parcours total de 1.355.000 kms.

Les dernières type **29** reprises à l'effectif de la SNCB au 1<sup>er</sup> février 1967 sont les **29.013**, **29.029**, **29.061**, **29.100**, **29.137**, **29.198**, **29.200**, **29.232**, **29.238**, **29.267**, **29.270** et **29.289**.

Toutes ces locomotives sont finalement réformées en bloc le 20 avril 1967 par le procès-verbal n° 209 du 29 mars 1967 de la Commission de Révision. Ce document historique a mis fin officiellement à la traction à vapeur au sein de la SNCB.

Quelques type **29** ont connu un répit en étant converties en « générateur mobile de vapeur ». Il s'agit des locos **29.010**, **29.022**, **29.030**, **29.040**, **29.083**, **29.092**, **29.096**, **29.112**, **29.136**, **29.152**, **29.160**, **29.164**, **29.177**, **29.190**, **29.217**, **29.225**, **29.230**, **29.233**, **29.238**, **29.245**, **29.251**, **29.263**, **29.267**, **29.270**, **29.279**.

Ces générateurs servirent un peu partout dans les gares de formation afin de servir au préchauffage des rames voyageurs.

Le dernier noyau se trouvait au dépôt de Tournai avec les **29.096, 29.136, 29.152, 29.238, 29.225, 29.245**. Elles partirent à la ferraille le 15 février 1981.

Actuellement, il subsiste en très mauvais état un seul générateur à vapeur garé à Haine-St-Pierre, la **29.164** sous le numéro de générateur **A621-204**.



Ath, le 20 décembre 1966. Photo B. Dedoncker, collection PFT.

### Historique :

Notre **29.013** effectua son parcours de rodage le 7 février 1946 entre Anvers et Louvain à la vitesse de 30 km/h. Le 8 février 1946, elle est affectée à la remise d'Ottignies. En avril 1957, elle est reprise dans les effectifs de Kinkempois d'où elle est transférée en octobre 1960 vers Louvain. Elle y reste très peu de temps pour rejoindre Monceau en décembre 1960. En mai 1963, elle dépend de la remise de Merelbeke. En novembre 1966, elle se retrouve à l'atelier d'Alost qui dépend administrativement de Merelbeke.

C'est ainsi qu'elle effectue, au départ de cette remise, le dernier parcours commercial voyageur en traction à vapeur le 20 décembre 1966 entre Ath et Denderleeuw.

La **29.013** est ensuite affectée à la remise de Louvain le 2 février 1967 où elle termine sa carrière et sort des écritures en avril 1967.



Ath, le 20 décembre 1966. Photo B. Dedoncker, collection PFT.

### La journée du mardi 20 décembre 1966 :

Ce jour marque particulièrement l'histoire ferroviaire belge. En effet, le train omnibus 8155 est le dernier train voyageurs remorqué par une locomotive à vapeur. Ce jour-là, 4 type **29** sont de service l'après-midi à la remise d'Alost : la **29.013** effectue à vide le trajet d'Alost à Ath puis assure la remorque de l'omnibus 8155, la **29.061** remorque un train de marchandises entre Merelbeke et Alost, la **29.100** circule à vide entre Grammont et Denderleeuw derrière le train 8155 pour rentrer ensuite à Alost. La **29.232** sous pression est planton-réserve à la remise d'Alost.

Le machiniste Mr. Van Oost et le chauffeur Mr. D'Hooker prennent leur service à la remise d'Alost. Les deux hommes y prennent possession de la locomotive **29.013** et effectuent les vérifications de routine. La HLV rejoint ensuite le dépôt d'Ath, où la locomotive effectue un brin de toilette.

Peu avant 14 H, la **29.013** se met en tête du HKV composé de 5 HV tarant 215 tonnes. La composition exacte de ce train a été notée par Mr. Robert Huysman inspecteur technique principal à la SNCB : 2 voitures M2A n° 41020 et 41029, 2 voitures M3B n° 42808 et 42806, la voiture M3ABD n° 40007. Le train normal en traction diesel était composé de 3 HV M3 pour 160 tonnes.

Prendent place à bord également le chef instructeur Mr. Van Dessel et Mr. Vanden Eynde, inspecteur technique principal pour la division matériel.

A Ath, l'harmonie de Cuesmes assure l'ambiance musicale, à Denderleeuw ce sera celle de Bruxelles. Le ministre des transports, Mr. Bertrand prononce un petit discours sur l'histoire de la SNCB et siffle le départ du train.

Le train part finalement à 14.13 H au lieu de 14.07 H, soit un retard de 6 minutes (2 minutes pour la correspondance avec le train Z1719 et 4 pour les discours...). 6 nouvelles minutes s'ajoutent dans les différents stationnements, ce qui porte le retard total à 12 minutes.

Le train regagne 5 minutes sur le trajet (4 min. dans le stationnement à Grammont et 1 min. dans la marche), la vitesse maximale du train s'éleva à 80 km/h. De sorte que le retard à l'arrivée n'est plus que de 7 minutes, soit 15.22 H au lieu de 15.10 H pour l'horaire officiel.

Il faut préciser qu'il s'agit d'un horaire 160 t pour type 212 (série 62 diesel actuelle), cet horaire diesel était plus serré d'une minute sur la section Ath-Grammont et de 4 minutes sur la section Grammont-Denderleeuw.

Alors qu'il avait plu les jours précédents, ce 20 décembre le soleil est au rendez-vous dans un ciel tout bleu. La locomotive siffle abondamment dans chaque gare traversée, beaucoup de gens oublient un moment leur travail pour regarder passer le train. Des écoliers, amenés par leurs enseignants sont partout présents et agitent des petits drapeaux aux couleurs de la SNCB. Je me trouvais personnellement sur le quai de la gare de Rebaix avec ma classe...

La journée avait été prévue comme une journée de deuil, mais c'est finalement dans la joie et l'allégresse qu'à eu lieu ce dernier parcours et que la **29.013** est entrée dans la légende...



Ath, le 20 décembre 1966. Photo B. Dedoncker, collection PFT.

### La suite :

Notre **29.013** est restée inactive à peine 5 ans après cette célèbre journée, que déjà des nostalgiques s'efforcent de lui redonner vie. Ce qui sera effectif courant de l'année 1972 à l'atelier de Schaerbeek.

Le 2 septembre 1972, la **29.013** se lance en tête d'une rame composée d'antiques voitures GCI et c'est le début d'une nouvelle vie : celle des trains Touristiques !

Par la suite, durant de longues années la **29.013** remorquera des trains touristiques dans tout le pays. Pour beaucoup de générations qui n'auront connu qu'elle, elle symbolisera la locomotive à vapeur dans toute sa splendeur.

La **29.013** n'oubliera jamais de revenir dans la gare d'Ath, celle-là même qui fit sa renommée.

Ce fût le cas en 1976 pour les 50 ans de la SNCB et les 10 ans de la fin de la vapeur. La **29.013** effectua un périple circulaire par Ath-Leuze-Basècles-Blaton-Saint Ghislain-Mons et retour à Ath.



Ath, le 29 août 1976. Photo A. Dutilleul, collection JM Hotton.

Elle vînt encore en 1985 pour les 150 ans des chemins de fer belges, où elle sera de passage en gare d'Ath.

En 1986 également, pour les 20 ans de la fin de la vapeur, avec comme à l'époque un train entre Ath et Denderleeuw. Cette année-là, elle avait déjà à son actif une carrière touristique plus importante que sa carrière commerciale.

En 1992, elle est à nouveau bien présente pour fêter dignement le centenaire du bâtiment de la gare d'Ath rénové pour l'occasion. Des parcours ont lieu au départ de Ath vers Lessines, Leuze et Jurbise durant 3 jours.

En 1996 elle est toujours là pour les 30 ans de la fin de la vapeur, mais des ennuis de santé à sa chaudière l'obligent à renoncer à tracter « son » train, lequel se fera finalement en traction diesel avec les 6041 et 201.010, locomotives musées de la SNCB.

A ce moment-là, tous les amateurs pensent bien ne plus la revoir. La **29.013** a été expédiée sur wagons plats pour être réparée à l'atelier allemand de Meiningen. Les nouvelles ne sont pas bonnes car sa chaudière est jugée irréparable et la remise en état s'avère longue et coûteuse. Cela se passe dans un climat budgétaire difficile pour la SNCB et les priorités sont clairement ailleurs.

Malgré tout, le service du patrimoine historique de la SNCB n'a jamais baissé les bras, ni voulu céder malgré des critiques parfois vives sur sa politique et le budget consacré à cela.

Il faut dire, que s'il ne devait y en avoir qu'une de préservée en état de marche, ce serait bien celle-là...

Enfin et contre toute attente après bien des retards, « notre » **29.013** est revenue à la vie et a franchi à nouveau la frontière belge par ses propres moyens à Montzen, cela se passait le 8 novembre 2003.

A partir de cette date, la **29.013** qui a ainsi retrouvé sa jeunesse en même temps qu'une nouvelle chaudière, entame fermement sa troisième vie. Elle sera vue régulièrement en tête de trains spéciaux en 2004 et 2005.

Les anciens tractionnaires de la grande époque de la vapeur sont partis depuis longtemps à la retraite, mais des conducteurs et instructeurs en activité, tous volontaires, ont été formés afin de permettre à la **29.013** de continuer à rouler et de faire vibrer le cœur des gens avec son inoubliable sifflet Nathan au son typiquement américain.

### Aujourd'hui :

L'asbl Patrimoine Ferroviaire et Tourisme, le Service Patrimoine Historique de la SNCB-Holding et la Ville d'Ath se sont associés en 2006, pour proposer aux amateurs et au grand public un train de commémoration de cette célèbre journée du 20 décembre 1966.



Ath, le 16 décembre 2006. Photo F. Minet, collection Ville d'Ath

Le 16 décembre 2006 soit 40 ans après, la même locomotive **29.013** est de retour à Ath pour assurer le même train 8155 entre Ath et Denderleeuw sur le même horaire de l'époque, soit 14.07 H à Ath et en essayant d'avoir le même retard à l'arrivée...

Les voitures remorquées sont de type M2 repeintes en vert et noir pour la circonstance. Tous les acteurs de l'époque encore en vie sont de la fête, ainsi que la fanfare locale de la gare d'Ath.

En outre, le train a circulé par deux fois en matinée entre Ath et Lessines, afin de permettre au plus grand nombre de découvrir le charme de la traction à vapeur.

Malgré un temps maussade, ces circulations vapeur à Ath ont connu un beau succès et les acteurs de cette journée historique se sont déjà donné rendez-vous dans 10 ans...



Ath, le 16 décembre 2006. Photo F. Minet, collection Ville d'Ath.

Au-delà de cet événement, la **29.013** a été très active également durant toute l'année 2007, en participant notamment au centenaire de la ligne 128 entre Ciney et Yvoir, actuellement exploitée en régime touristique par l'association PFT.

La **29.013** est à ce jour la seule locomotive à vapeur de la SNCB en ordre de marche.

A suivre...

JM Hotton.



Durnal, le 30 juillet 2007, photo collection PFT.