

Les news de la section Atelier de Restauration du Matériel Roulant



Rétrospective 2019 (1^{ère} partie)

Sommaire :

Introduction.....	2
Un présentoir de stand avec un nez de locomotive.....	3
La locomotive 040 DE 45.....	6
La locomotive à vapeur : Pacific 3.1280	15
La cérémonie d'inscription aux monuments historiques	20
La voiture panoramique ex-transatlantique	22
L'entretien des engins moteurs.....	28
La 3 ^{ème} voie	29
Le bogie de CC 40100.....	30
La cloche de gare	31
Le festival	32
Les expositions extérieures	37
Archéologie industrielle - Fosse 9-9bis de Oignies	37
Salon international de modélisme routier ferroviaire - Rotary Lens-Louvre.....	38
Salon Trainsmania – Loco-Revue	40
Journée du patrimoine.....	42
Fête du Rail à Longueau	44
La réunion de section	47
Conclusion :.....	Erreur ! Signet non défini.

Introduction

L'année 2019 se clôture au CMCF et à la section Atelier de Restauration du Matériel Réel.

Beaucoup de travail accompli par des membres motivés et de grands projets.

Voici un résumé des nombreuses activités de la section.

Un présentoir de stand avec un nez de locomotive

Cette année 2019 commence directement avec un nouveau projet ; faire un bar / présentoir avec un nez de locomotive.

La locomotive électrique BB22253, basée au dépôt de Lens, roulait pour le Fret en fin de carrière. Elle assurait les trains de containers entre Dourges et le sud de la France.

Le 02 Juillet 2008, elle subit un incendie sur le trajet Dourges-Lens-dépôt en gare de Billy-Montigny.

La machine radiée des effectifs le 25 juillet 2008 aura parcouru 5 479 386 km.

Après accord du chef de dépôt, une petite équipe du CMCF démonte un des nez de la locomotive.



Il sera repeint en gris béton et orange tgv, comme lors de la sortie d'usine de la machine, le 23 janvier 1978.

Dès janvier, une partie de l'équipe s'affaire au démontage des phares, au ponçage et début des premiers enduits.



Les mois se suivent, ainsi que les couches de peinture....



... de mastic, ...



Et voilà le résultat après 50 heures de travail.



La locomotive 040 DE 45

Commencée fin 2018, la restauration de la locomotive diesel HBNPC 040 DE 45 a occupé une grande partie de nos membres, lors des séances du jeudi et samedi de l'année 2019.

Ce chantier se découpe en 3 grosses parties :

- la remise en conformité du système de freinage
- la carrosserie
- la peinture

La priorité est de charger les semelles de frein. N'ayant pas la fosse d'atelier disponible, cette opération n'est pas simple à réaliser et s'effectuera à même la voie.



En parallèle, une autre équipe s'occupe de remplacer toutes les conduites d'air percées par l'usure du temps : un travail long et difficile d'accès.



La rouille ayant particulièrement attaquée la carrosserie de l'engin, beaucoup de pièces sont à remplacer. Nous allons pouvoir parler de travail de « reconstruction ». Dès les beaux jours de février, le démontage commence.



Une livraison de tôles et fer U, va permettre de réaliser de nouvelles pièces à l'atelier.



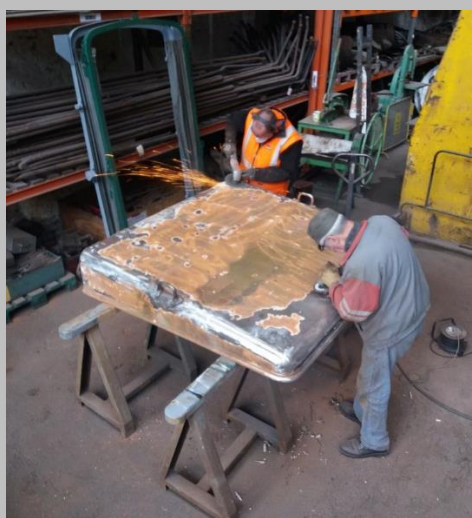
Tout l'intérieur des coursives est nettoyé afin d'y retirer toute la rouille



Aussitôt faites, les nouvelles pièces sont soudées sur l'engin.



Le petit capot très abîmé, est retiré, poncé à l'atelier puis remis en peinture...





L'avant du petit capot est également refait à l'aide d'une grande tôle.



La carrosserie de la cabine étant particulièrement rongée par la rouille, des découpes s'imposent...



...suivies des soudures des nouveaux morceaux.



La tôlerie étant terminée, la mise en peinture va pouvoir commencer.



Et vont se succéder les étapes d'enduit et de ponçage...



Côté atelier, les portes d'accès batteries et moteur, sont une à une, démontées, décapées et mise en apprêt.



Sur l'engin, les garde-corps sont remontés, ainsi que les phrases (pour se donner une idée de l'aspect fini).



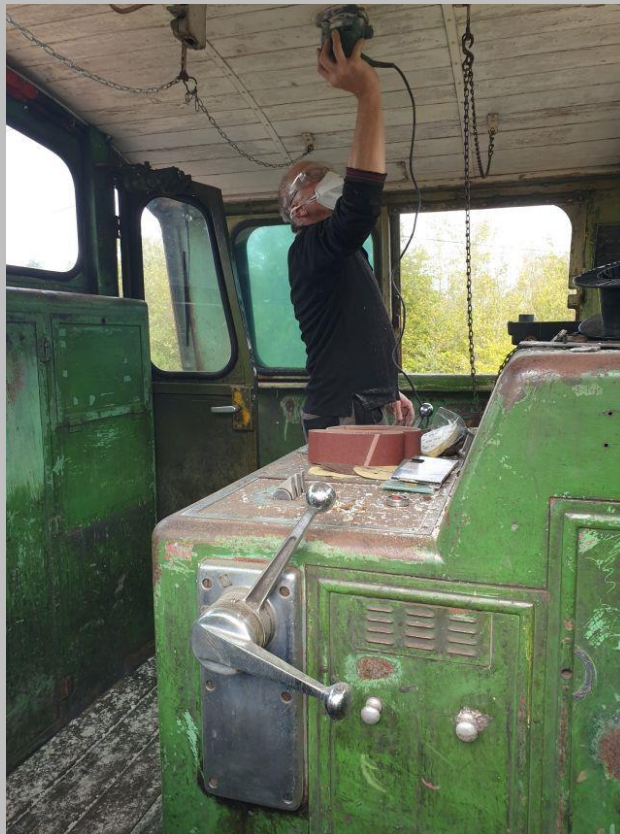
Pour l'habillage extérieur, les plaques d'identification de l'engin ont été refaites en résine.



L'intérieur du compartiment batteries est aussi nettoyé et remis en peinture.



En parallèle, nous commençons le nettoyage complet de la cabine de conduite et la réfection du plancher.



Le coffre contenant le tuyau d'incendie est retiré et refabriqué intégralement.



Et le voilà, reposé sur l'engin.



Après 2000 heures de travail sur cet engin, la mise en peinture définitive de cette locomotive sera faite au printemps 2020.

La locomotive à vapeur : Pacific 3.1280

L'année 2019 commence très fort pour la Pacific 3.1280. En effet, en mars, nous accueillons Stéphane Schneider - responsable de la CITEV, société spécialisée dans la restauration des locomotives à vapeur et plus particulièrement des chaudières ferroviaires.

Cette visite va nous permettre d'avoir un avis de professionnel sur l'état de santé de la chaudière et établir par la suite, un devis de réparation.

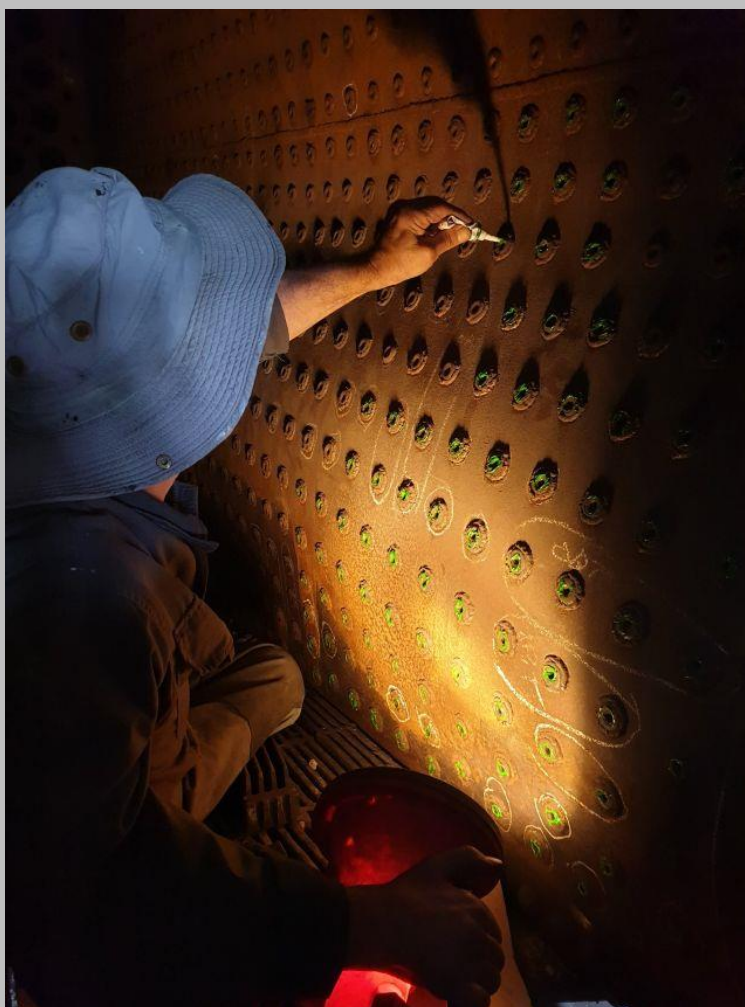


Le bilan est positif. Globalement, la chaudière est saine et totalement réparable.

Pour établir correctement le devis, la casse de la voûte réfractaire est nécessaire. Nous pourrions ainsi faire l'état des lieux des entretoises cachées derrière la voûte.



Dès que tous les gravats sont retirés de la fosse, la vérification des entretoises mises à nues, peut commencer.



Une inspection du tender a également été réalisée et a permis de constater que l'avant de la caisse à eau est particulièrement abimé. De plus, tout le côté gauche et l'arrière ayant été réparés avec une grande tôle soudée, il faudra prévoir de refaire cette caisse pour retrouver son aspect d'origine en tôle rivetée.



En résumé, cette visite fût très constructive pour avancer sur le montage du dossier de subvention.

Pour continuer à promouvoir la restauration de la Pacific 3.1280, nous souhaitons cette année, emmener la cabine peinte dans sa livrée d'origine, dans des expositions extérieures au CMCF. Pour cela, des pieds fixes sont nécessaires pour la stabiliser ...



Repeints en couleur chocolat comme la cabine, ces supports se feront plus discrets.



Afin de rendre cette cabine, facilement transportable, nous avons fabriqué un plateau sur roulettes, dont voici l'armature :



Muni d'un plancher bois, la cabine est maintenant prête pour partir en exposition.



Fabriquées en impression 3D par la section « petites échelles », les plaques constructeurs sont enjolivées par notre peintre.



Pour communiquer visuellement sur notre projet, depuis la rue passant devant le CMCF, une grande pancarte du dessin de Yves Anfreville, représentant la Super Pacific 3.1280, est installée au-dessus de la porte d'atelier.



La cérémonie d'inscription aux monuments historiques

Le samedi 14 septembre a marqué les esprits des membres du CMCF, mais surtout l'avenir de la Super Pacific 3.1280 (ou 231C78 SNCF). En effet, son statut de locomotive préservée change. Elle intègre la liste des matériels ferroviaires inscrits aux monuments historiques.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir Madame Fabienne Dupuis - Maire de Oignies, et ses conseillers municipaux, les représentants de Proscitec, les représentants Nord-Pas de Calais de la fondation du patrimoine, Monsieur François Vielliard – Chargé du patrimoine historique matériel roulant de la SNCF, Monsieur Frédéric Guichard – directeur régional Hauts de France de la SNCF, Monsieur Jacques Philippon de la DRAC, ainsi qu'une quarantaine de membres du CMCF et invités.

La cérémonie commence avec une succession de discours relatant l'histoire atypique de cette locomotive et de sa sauvegarde.



Monsieur Philippon clôturera les discours avec la remise du document officialisant l'inscription aux monuments historiques de la Super Pacific 3.1280.



Madame Fabienne Dupuis - Maire de Oignies, Monsieur François Vielliard - Chargé du patrimoine historique matériel roulant de la SNCF, et Philippe Lefebvre – initiateur du projet de sauvegarde de cette locomotive pour le CMCF, reçoivent chacun un cadre immortalisant cette inscription.



La cérémonie se termine par la photo souvenir...



... et le pot de l'amitié.



A l'occasion de cet événement, la presse locale nous a consacré une double page.

LENS-LIÉVIN-HÉNIN

Dimanche 15 septembre 2019

LA VOIX DU NORD

Bonjour

LES TRAINS ET LES GARÇONS

On assume le cliché : les trains, ça fait rêver les garçons. Ainsi de Laurent Gosselin, responsable de l'atelier restauration du CMCF (centre de la mine et du chemin de fer, lire en page suivante). Comment il est arrivé là, lui, le technicien « process » de l'industrie chimique. « Depuis que je suis petit je suis passionné. Mon père l'était aussi, c'est venu comme ça... En 1993, quand le CMCF a récupéré la locomotive, je me suis dit qu'il fallait que j'aille voir. J'ai discuté avec

Philippe (Lefebvre, le président d'alors, co-fondateur)... Il m'a proposé de passer voir le démontage. Je suis venu. Et ça fait 25 ans que je suis là, chaque samedi. » Passionné, comme la plupart des autres bénévoles. On en a même croisés qui bossent au CMCF ET à la restauration du 9-9bis... Des dingues de mécanique, capables de s'extasier devant un boulon. Mais grâce à qui le territoire peut aborder les journées du patrimoine du week-end prochain avec une grande fierté. **A. M.**

Météo

Matin 9°C



Demain

Matin 13°C



Après-midi 25°C



Après-midi 20°C



OIGNIES

LA SUPER PACIFIC, TELLEMENT PLUS QU'UNE LOCOMOTIVE

PAGE 12



Photo Mathieu Botte

HÉNIN-BEAUMONT
À la polyclinique, depuis 2008,
une maison médicale de garde
pour soulager les urgences

PAGE 16

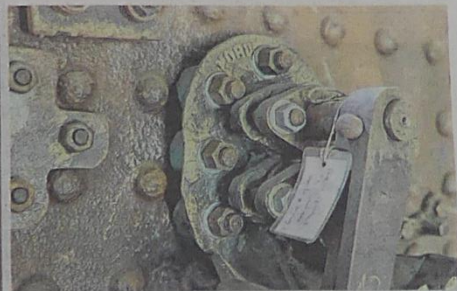
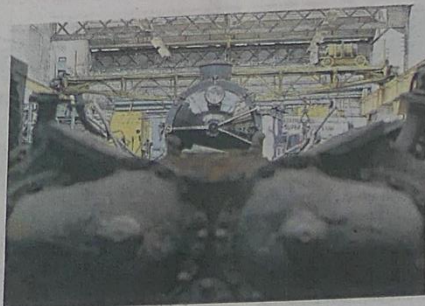
LIÉVIN
À quoi sert « La Voix du Nord » ?
Venez en discuter avec nous
le mardi 24 septembre !

PAGE 18

COURCELLES-LES-LENS
La commune pas pressée
de mettre en place
les petits-déjeuners à l'école

PAGE 19

1217



La Super Pacific inscrite aux Monuments historiques

Événement hier matin à Oignies où la Super Pacific a été officiellement inscrite aux Monuments historiques. Dis comme ça, ça peut sembler obscur aux néophytes mais cette loco est une vraie star dans son milieu. Explications.

+ SUR NOTRE SITE
Retrouvez toutes nos photos de cet événement sur lavoixdunord.fr, onglet « Lens - Liévin - Hénin ».

PAR ANNA MORELLO
lens@lavoixdunord.fr

OIGNIES.

1 Qui est la Super Pacific ? De vieilles machines à vapeur qui roulent, il y en a d'autres. Mais des Super Pacific, il n'en reste qu'une. C'est que la locomotive à vapeur 3.1280 Nord (son vrai nom, elle a ensuite été appelée Super Pacific grâce à ses performances techniques) a de la gueule. Sortie des ateliers Cail, à Denain, en 1931, elle est alors marron chocolat.

Pourquoi ? Laurent Gosselin, responsable de l'atelier restauration du Centre Denis-Papin : « C'était la couleur de la livrée des domestiques de la famille de Rothschild, propriétaire de la Compagnie du Nord... elle a gardé cette couleur jusqu'en 1945, ensuite elle a été repeinte en vert et noir, comme tous les trains de la SNCF à l'époque... »

66 Trains VIP, couple George VI et Elizabeth, liaison Paris-Londres, pointe à 120 km/h... Cette loco, c'est une page d'histoire à elle seule.

Et si c'est elle qui a été préservée, c'est qu'elle a une histoire particulière puisque sur les 90 machines identiques produites, c'est celle qui avait été choisie par la compagnie pour être carénée. Entendez qu'on lui avait ajouté, en 1936, une sorte de fuselage, un nez d'acier aérodynamique. « Toutes les compagnies faisaient ça dans les années 30, elles caré-



Une réception était organisée hier matin dans l'atelier du CMCF à l'occasion de l'inscription de la Super Pacific aux Monuments historiques. PHOTOS MATTHIEU BOTTE

naient une de leurs machines pour tirer les trains spéciaux. »

2 L'Histoire avec un grand H La Super Pacific, c'était la loco événementielle de la Compagnie du Nord en quelque sorte, celle que l'on sortait pour les grandes occasions. « C'est elle qui a tiré la première liaison Paris-Londres. À l'époque, c'était exceptionnel, les voyageurs n'avaient pas besoin de descendre leurs bagages, les wagons étaient transbordés sur les ferries. On appelait ce train le Night-Ferry... » Surtout, l'épisode qui a fini de faire d'elle une star, porte le sceau des Windsor. Imaginez : on

est en juillet 1938, George VI et Elizabeth sont invités pour trois jours en France, en pleine Entente Cordiale. Le planning est jalonné de cérémonies et de réceptions.

Et devinez qui a été choisie pour tirer le train qui transporte les têtes couronnées à travers l'hexagone ? La Super Pacific bien sûr ! « Pour l'occasion, elle avait été repeinte en Bleu roi, avec l'Union Jack et le drapeau français sur les côtés... À chaque passage en gare, les quais étaient remplis de soldats au garde-à-vous... » Qui voyaient filer les wagons à toute vitesse.

Car en plus d'être belle, la Super

Pacific affichait des performances remarquables : « Elle pouvait emmener des trains de 600 tonnes à plus de 120 km/h. »

3 Qu'elle roule à nouveau C'est sans doute un peu pour toutes ces raisons que la belle n'a pas été détruite au moment de sa retraite, en 1961. Elle a été déplacée de dépôts en hangars, en attendant que se libère une place au musée ferroviaire de Mulhouse. En vain. Jusqu'en 1993, où elle a été confiée par la SNCF aux bons soins des bénévoles du centre Denis-Papin. Depuis ? Ils sont une quinzaine

de fous du rail à lui avoir consacré des milliers d'heures. Et c'est aussi tout cela que l'inscription aux Monuments historiques vient récompenser. « Ce samedi n'est pas un jour comme les autres », confiait au micro Laurent Gosselin hier matin. Car il donne le départ d'un nouvel élan pour la loco.

Après lui avoir rendu ses couleurs d'origine, après avoir restauré sa cabine, après avoir séparé le châssis de la chaudière de 34 tonnes, les bénévoles ont entrepris de retaper la chaudière. Avec un seul objectif : la « faire rouler à nouveau, refaire des Paris-Lille ou des Lille-Boulogne... »

4 Vive le mécénat Mais les normes de sécurité d'aujourd'hui cohabitent mal avec la mécanique d'hier, surtout si elle est pratiquée par des amateurs, aussi éclairés soient-ils. « On voulait restaurer la chaudière nous-mêmes, mais on est face à des normes draconiennes. Et des problèmes de pièces aussi, qu'il faut faire refabriquer. On n'y arrivera pas tout seuls. On va confier ça à une entreprise. » Coût probable ? « Autour de 500 000 € pour finir la restauration, 300 000 rien que pour la chaudière... »

Cette inscription, c'est donc un gage de sérieux (45 000 immeubles et 300 000 objets et mobiliers sont actuellement inscrits. Depuis 1984, 65 locomotives ont été inscrites). C'est aussi, plus concrètement, un laissez-passer pour des demandes de subventions, auprès de la Région, du Département, de la DRAC mais aussi de la Fondation du patrimoine. Une façon encore de rassurer de futurs mécènes. « on sait déjà qu'il y a des gens intéressés... » Elle n'a pas fini de séduire la Super Pacific. ■

La revue La Vie du Rail a réalisé également un article d'une page, dans sa rubrique « Patrimoine ».