Les **constructeurs belges de matériel roulant ferroviaire**

En bref : La Belgique a été le premier Etat à développer un véritable réseau ferroviaire sur le continent européen. La grande extension que prend immédiatement ce nouveau moyen de transport va entraîner la création de toute une série d'industries destinées à lui fournir le matériel ferroviaire dont il sera question ici.

Grâce à l'inventivité de ses ingénieurs et techniciens, la Belgique va, au XIXe siècle, exporter dans le monde entier les produits de son industrie ferroviaire.

Pour identifier le matériel sorti de leurs usines, les constructeurs vont apposer une plaque d'identification sur leurs réalisations. De nombreuses plaques de constructeurs sont à admirer à Train World.

Plaque de constructeur de la Société Cockerill à Seraing datant de 1929 (n° 5999) (Réf. 291)

Contexte historique

C'est en 1835 qu'est inaugurée la première ligne du réseau ferroviaire belge entre Bruxelles et Malines. Les trois premières locomotives à voyageurs utilisées ce jour-là ont été commandées aux ateliers de Robert Stephenson à New Castle (GB). Les premières locomotives et les premières voies seront de fabrication anglaise, mais la Belgique commencera bientôt à produire son matériel propre : c'est le début d'une industrie ferroviaire florissante.

La locomotive *Le Belge* sera la première locomotive à vapeur à sortir d'une usine belge, à savoir les usines *Cockerill* à Seraing, près de Liège. Nous sommes en décembre 1835.

En 1839, deux autres fabricants sont en mesure de fournir du matériel ferroviaire de qualité : *Regnier-Poncelet* (devenu *Société St-Léonard*, à Liège) et *Meeus-Brion* (*Société du Renard*), de Bruxelles.

Ensuite, la liste s'allonge : entre 1835 et 1919, notre pays compte 20 fabricants de matériel ferroviaire qui produiront plus de 15 700 locomotives à vapeur entre 1835 et 1950 : *Cockerill à Seraing, Tubize, La Meuse à Liège, Energie à Marcinelle, Carels à Gand , Haine-Saint-Pierre* et, à Tirlemont, *J. J. Gilain*.

La plupart d'entre eux sont basés en Wallonie ou à Bruxelles, mais on dénombre aussi quelques constructeurs en Flandre. Trente pour cent de leur production est destinée aux Chemins de fer de l'Etat belge, les 70 % restants à des entreprises privées et à l'étranger. Une nouvelle industrie était née.

L'Etat va favoriser son développement; des cahiers de charges de concessions imposent l'emploi de matériel belge et lui accordent, parfois, une certaine protection.

Bientôt, grâce à l'excellente qualité des produits belges, à l'esprit d'entreprise des hommes d'affaires, comme Empain ou Philippart, à l'aide de financiers, à l'initiative des ingénieurs et à l'habileté de la main-d'œuvre, la renommée de l'industrie belge va franchir les frontières et l'on va exporter dans le monde des locomotives mais aussi toutes sortes d'appareils brevetés en Belgique.

Les Belges vont même y diriger l'exploitation de voies ferrées dont ils avaient livré les rails, locomotives, voitures et wagons. On pense à la Chine, aux Balkans, au Brésil, au Mexique,…

Les grands courants de la construction

Nos premières locomotives vont copier les modèles anglais de Stephenson ou de Taylor.

Cependant, chaque fois qu'une innovation importante verra le jour, nos industriels s'appliqueront toujours à tirer le meilleur parti des nouveautés. Souvent même, nous ferons figure de novateurs.

Plaque de constructeur des *Forges, Usines et Fonderies* de Gilly de 1913 (n° 423)(Réf. 2248)

En effet, nombreuses seront les inventions belges qui marqueront l'évolution de l'industrie ferroviaire et des ingénieurs, constructeurs et industriels belges verront leurs innovations se répandre dans le monde entier : Egide Walschaerts (1820-1901), qui va concevoir la distribution à coulisse qui portera son nom ainsi que le frein à patin s'appuyant sur le rail, l'industriel Renard qui introduit le type de chaudière allongée connue sous le nom de « Long Boiler », Alfred Belpaire (1820-1903), auteur du célèbre foyer à ciel plat qui porte son nom, Cockerill qui va construire de nombreuses locomotives, l'ingénieur Flamme (1847-1920) qui introduit le moteur à surchauffe, etc…

Avec les concessions accordées aux compagnies privées pour réaliser le réseau belge, le besoin en locomotives augmente et elles font appel aux fournisseurs belges pour un total d'environ 320 machines entre 1844 et 1862.

Le marché extérieur

Locomotive-tender « PEHAN », appartenant au même type que le type 51 conçue par Alfred Belpaire et construite par les *ateliers de Saint Léonard* et exportée notamment en Chine (Réf. Z12638)

Comme on l'a vu plus haut, 70% de la production de matériel ferroviaire belge seront destinés à l'exportation. *Cockerill* est le premier constructeur belge à exporter des locomotives, dès 1838. Près de la moitié de sa production d'avant 1914 sera vendue à l'étranger .

Dans un premier temps, la fabrication de tramways, locomotives et voitures belges sera exportée en France et en l'Allemagne. *Cockerill*, *St Léonard, Couillet* exportent leurs locomotives vers l'Allemagne et l'Autriche, dès 1838.

A partir de là, l'industrie ne cessera de se développer. Dès 1840, la Belgique fournit l'Italie, l'Autriche, la Grèce, le Portugal, l'Espagne, l'Egypte et le Mexique. Ensuite, la zone de débouchés s'étendra jusqu'à la Russie, l'Amérique latine, l'Indonésie et la Chine, en coopération avec les Français.

Les principaux constructeurs belges de locomotives à vapeur

Parmi les constructeurs belges de locomotives à vapeur les plus souvent cités, on trouve :

Constructeurs de locomotives à vapeur		Total	Etat belge - SNCB	Nord-Belge	SNCV	
Cockerill	Seraing	3300	800	267		
Ateliers métallurgiques de Tubize	Tubize	2300	585			
Société anonyme des ateliers de Saint-Léonard	Liège	1965	562			
Société anonyme des usines métallurgiques du Hainaut	Couillet	1800	650			
Société Anglo-Franco-Belge	la Croyère	1508	613			
Forges, usines et fonderies de Haine-Saint-Pierre	Haine-St-Pierre	1410	462			
Ateliers de construction de la Meuse	Sclessin	1350	280	20		
Ateliers Carels frères	Gand	510	390			
Energie	Marcinelle	330	140	8		
Ateliers de construction de Boussu	Boussu	276	135		135	
Ateliers Zimmermann-Hanrez	Monceau sur Sambre	240	194			
Ateliers de Thiriau	La Croyère	208	111			
Forges, Fonderies de Gilly	Gilly	120	73			
Ateliers de construction J.J. Gillain	Tirlemont	87	64			
Ateliers de construction de la Biesme	Bouffioulx	71	48			
Ateliers Detombay	Marcinelle	40	26			
Grosses forges et usine de la Hestre	la Hestre	34	29		5	
Ateliers Lambert	Marcinelle	32	15			
Société du Renard	Bruxelles	33	16			
Usines Ragheno	Malines	22	22			
Atelier central de Luttre	Luttre	10	10			
Consortium belge de constructeurs ferroviaires		55	45			
Divers		21				
Total de la production belge		**15722**				
Total des locomotives pour la Belgique			5270	295	140	5705
Exportation		**10017**				

Mais la Belgique n'a pas fabriqué que des locomotives à vapeur. A côté des locomotives, nos constructeurs ont aussi développé des voitures, fourgons, wagons, grues à vapeur, automotrices, autorails…

Autorail type 656 SNCB construit en 1936 par Baume & Marpent (Réf. Z12674)

Baume & Marpent a construit également des tenders, des locomotives diverses, des bogies,….

Aujourd'hui encore, *Alstom,* ex *Bombardier Transportation Belgium,* issue de la *Brugeoise et Nivelles,* située à Bruges, est active dans la construction de matériel ferroviaire (*Eurostar* et *Thalys*, voitures à deux niveaux M7,…) et autre matériel ferroviaire roulant (véhicules automatisés, tramways,…).

Quelques grands constructeurs du XIXe siècle :

John Cockerill :

En 1817, le britannique John Cockerill s'installe au château des Princes Evêques de Seraing. L'entreprise y conçoit et fabrique des équipements techniques tels que des machines à vapeur, des équipements sidérurgiques, des canons ou encore des locomotives. Les ateliers Cockerill vont fournir à l'Etat belge la première locomotive « Le Belge », livrée le 30/12/1835.

Maquette d'un wagon trémie 33 88 656 5 806-0 qui comporte entre autres la plaque de constructeur *Cockerill-Sambre* (Réf. 8511)

A la mort de John Cockerill, en 1842 est créée la *Société anonyme John Cockerill* dont la finalité est l'exploitation et la remise sur rails des établissements à Seraing et Liège. Les affaires reprennent vite, poussées par l'expansion des réseaux de chemin de fer, les productions du domaine militaire et le développement des chantiers navals qui voient l'avènement des bateaux à coque métallique actionnés par des machines à vapeur.

Ateliers métallurgiques de Tubize :

Les *Ateliers de Tubize* ont été fondés au milieu du XIXe siècle par l'industriel Joseph Zaman, propriétaire des Carrières de Quenast, pour y entretenir puis y construire du matériel ferroviaire. Plusieurs sociétés se sont succédées dans l'exploitation de cette usine, la plus connue étant les *Ateliers Métallurgiques* à partir de 1905. L'usine de Tubize se spécialisa dans la construction de locomotives à vapeur. Des locomotives Tubize ont été exportées dans le monde entier. Il y en eu plus de 200 types différents. Tubize était le second constructeur belge en importance après Cockerill.

La société Saint-Léonard :

Plaque de constructeur des *Ateliers de St-Léonard* apposée sur une locomotive à vapeur de type 53 SNCB n° 5358 puis 53.058 (Réf. 2234)

Fondée par Jean-Henri Régnier-Poncelet [1]. A la mort de son beau-père, en 1825, il achète des terrains au 1 de la rue Saint-Léonard pour y installer de nouveaux ateliers « pour la fabrication de l'acier, limes et outils ».

Avec l'appui financier de la Banque de Belgique, il crée en 1836 la *SA Saint-Léonard* pour la fabrication de machines et mécaniques, en collaboration avec Charles-Marie-Joseph-Ghislain de Brouckère, directeur de la Monnaie et de la banque de Belgique.

Société anonyme des usines métallurgiques du Hainaut **:**

Anciennement *Société anonyme des Hauts Fourneaux, Usines et Charbonnages de Marcinelle & Couillet*, la société a été fondée en 1835 et est l'un des plus anciens établissements sidérurgique de Belgique.

Ce complexe industriel comprenait aussi un atelier de construction métallique et un atelier de construction de locomotives.

Plaque de constructeur des *Usines Métallurgiques du Hainaut* n°1550 datant de 1910. Plaque apposée sur une locomotive de type 53 SNCB, n° 5541 puis 53.241 (Réf. 2271)

La *Franco-Belge* :

Plaque de constructeur de la *Société Franco-belge* de 1897 (Réf. 2347)

Fondée en 1859, la *Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer* devient en 1882 la *SA pour la Construction de Machines et Matériel de Chemins de Fer* avec son siège social à Paris, ses usines à **Raismes** en France et ***La Croyère*** en Belgique.

Les usines belges et françaises sont séparées en 1927 et la société prend l'appellation *Anglo-Franco-Belge (AFB)*. En 1939 est créée la *SA Anglo-Franco-Belge des Ateliers de la Croyère, Seneffe et Godarville.* La société est en liquidation en 1964.

[1] Poncelet était le nom de famille de son épouse, la fille du directeur de l'établissement où il débuta sa carrière.

Lors de sa création, en 1882, l'usine de Raismes n'assure que l'assemblage de locomotives, avec des pièces construites par l'usine belge. La production comprend du matériel ferroviaire et surtout des locomotives à vapeur. Elle est commune aux deux usines, jusqu'au 03/11/1927.

Le constructeur *Anglo-Franco-Belge* a également construit des locomotives, tenders, voitures, wagons de types divers, etc.

Locomotive diesel 1103 des Chemins de fer Katanga - Dilolo – Leopoldville portant la plaque du constructeur *Anglo-Franco-Belge* (Réf. Z12639)

Les plaques de constructeurs : une signature Industrielle

Plaque de constructeur de “SEM” provenant d’une automotrice du type 1954 (Réf. 6017)

Les plaques de constructeurs sont bien plus que de simples morceaux de métal apposés sur une locomotive. Elles représentent l'identité, l'histoire et le savoir-faire d'une entreprise ferroviaire.

Ces plaques, souvent gravées avec le nom du constructeur, le modèle de la locomotive, le numéro de série et parfois même la date de fabrication, constituent une véritable signature industrielle.

Les différents types de plaques

Il existe une grande variété de plaques de constructeurs. On retrouve des plaques en fonte, souvent utilisées au XIXe et au début du XXe siècle. Apparaissent ensuite des plaques en laiton qui vont remplacer progressivement les anciennes en fonte. Actuellement, on appose plutôt des plaques en acier inoxydable, plus résistantes à la corrosion.

La plupart des plaques sont situées sur le châssis ou la caisse du matériel ferroviaire, souvent à un endroit facilement accessible pour la lecture.

Les plaques d'immatriculation

Le matériel ferroviaire comportait d'autres marques de fabrique, apposées par les compagnies ferroviaires elles-mêmes.

La plaque d'immatriculation reprenait le numéro du matériel roulant et souvent également le nom ou le logo de l'entreprise ferroviaire et la date de mise en service. A côté de son rôle fonctionnel, on peut noter un certain souci esthétique lors de la conception de ces plaques. Elles vont disparaître des tenders dès septembre 1931 et seront remplacées par des marquages peints.

Plaque d'immatriculation 77013 des Chemins de fer de l'Etat belge apposée sur un wagon à marchandises (Réf. 6972)

Plaque d'immatriculation de la locomotive à vapeur 8184 du type 81 qui recevra ensuite le n° 81.084 (Réf. 715)

Catherine Walravens
Novembre 2024

Bibliographie succincte :

Articles : DAGANT A. Cent vingt-cinq ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique, *Bulletin de l'institut archéologique liégeois,* nr. 86, 01-01-1974, p. 23-241, BIB_K547371

MOUREAUX-VAN NECK A. Une expérience malheureuse de la Société Générale de Belgique : la Société du Renard (1837-1844), Cahiers Bruxellois ; nr. XIII (31 03 2015), p. 87-199, BIB_K612554

Locomotives à vapeur de construction belge, *Construction métallique*, 15-08-1938, p. 1-42, BIB_K41159

Livres : TRIOEN M. *Collection des statuts de toutes les sociétés anonymes et en commandite par actions de la Belgique, recueillis et mis en ordre d'après les documents officiels communiqués par le Gouvernement et d'après les renseignements fournis par les sociétés elles-mêmes*- Bruxelles : Société belge de Librairie, 1841. - 951 p. ; BIB_Z801435

DAGANT A. *125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique.* Liège : Vaillant-Carmanne, 1974, 243 p., BIB_C4082

Internet : https://docrail.fr/le-marquage-des-locomotives-des-locotracteurs-et-des-automotrices/

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les données suivantes :

Catalogue Bibliothèque : mot-clé : construction du matériel ferroviaire

Objets de musée : Nom d'objet : plaque de constructeur