La grue à vapeur *Juliette*

Construction: 1912

Constructeur : Graven Brothers, Manchester (UK)

Premier propriétaire : British Army Forces (UK)

En service auprès de la SNCB : 1925

Mise hors service : 1987

Dépôt : Kinkempois (Liège)

Vitesse Max.: 35 km/h

Poids : 80 t

Capacité de levage : 35 t

Longueur : 9,40 m

Grue à vapeur Juliette, exposée à Train World
(Ref: 2607)

Train de relevage

En cas de déraillement de train ou d'accident, divers moyens sont utilisés pour remettre la locomotive et les wagons sur les voies et réparer les dommages à l'infrastructure. Le contrôle de la circulation peut alors décider d'envoyer le 'train de relevage' sur place. Ce train est constitué d'un ou plusieurs wagons avec le matériel et les outils nécessaires (vérins hydrauliques, vérins, poutres métalliques, etc.) pouvant être utilisés sur site par le personnel technique accompagnant. Pour les incidents plus importants, ou du matériel plus lourd, une grue ferroviaire peut également être envoyée.

Avant la création de la SNCB, lors d'accidents ou de déraillements, on utilisait des 'wagons de secours'. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, les wagons, les voitures et les locomotives pesaient principalement moins que le matériel ferroviaire actuel. Une voiture GCI en bois pesait 20 tonnes, un wagon pour marchandises en pesait 10 à 15 maximum et les locomotives à vapeur restaient généralement loin du gabarit des futures locomotives.

Les « wagons de secours » utilisaient alors comme grues de relevage des grues à main de 5 tonnes montée sur un wagon plat. Ils étaient nombreux sur le réseau et intervenaient dans un périmètre restreint.

Au fil du temps, le matériel équipant les « wagons de secours » a évolué vers une sophistication technologique de plus en plus poussée.

Les grues de relevage

Les premières « grues de relevage » furent mises en service au début du siècle. Elles prenaient la relève de grues à main, montées sur wagon plat ou autonome.

La première grue à vapeur de relevage est notée en mai 1911, lors d'un accident à Melreux.

Le rapport d'activité des Chemins de fer de l'Etat belge note l'utilisation de cette grue de 68 tonnes de puissance de levage durant les années de la Première Guerre mondiale. Elle était affectée au levage des locomotives en cours d'entretien, dans les installations de la gare d' Adinkerke.

Elle a ensuite été attribuée à la remise de Bruxelles-Nord et a terminé sa carrière à Schaerbeek, à la fin 1971- début 1972.

A l'issue de la Première Guerre mondiale, entre 1920 et 1925, les Chemins de fer de l'Etat belge ont fait l'acquisition de 8 grues à vapeur de relevage auprès du « Disposal Board » chargé de la liquidation des stocks de l'armée anglaise en France. Il s'agissait de 4 grues de 35 tonnes, 1 de 20 tonnes, 1 de 15 tonnes et 1 de 12 tonnes.

La SNCB avait donc un effectif de 9 grues de relevage à vapeur.

Avec la disparition de la traction vapeur et la diminution du nombre de dépôts, la SNCB a organisé son service « traction » autour de quatorze remises. Neuf circonscriptions « de relevage » ont été organisées.

Grue ferroviaire moderne de type Gottwal avec une capacité de levage de 100 tonnes (Réf : D3886-13)

Depuis 1984, les ateliers de Schaerbeek et de Charleroi-Sud-Quai disposent d'une grue *Gottwald* pouvant soulever jusqu'à 100 tonnes.

Juliette

La grue *Juliette* a été construite en 1912 par la société *Graven Brothers* à Manchester pour les Forces britanniques.

Elle a été prise en inventaire à la SNCB en janvier 1925 et a été affectée à la remise de Liège. Elle est ensuite passée à la remise de Kinkempois lors du transfert d'activité, au début des années 1950.

Cette grue à vapeur a été utilisée jusqu'en 1987. Elle n'avait qu'une capacité de levage de 35 tonnes et son fonctionnement était très laborieux. Il fallait plusieurs heures avant de chauffer la chaudière et donc, avant que la grue ne puisse être utilisée efficacement.

La grue à vapeur Juliette à Louvain (Ref : L2671-47)

Kristof Avonds
Mis à jour d'après les informations de Michel Thiry

Octobre 2025

Bibliographie succincte :

Articles : La modernisation des techniques de relevage : deux nouvelles grues pour la SNCB. *Trans-Fer,* nr. 39, 01-02-1985, p. 37-41, K616412

LEJEUNE G. Herinnering aan Juliette, de laatste stoomkraan van de NMBS, *Spoorweg Journaal*, nr. 37, 04-1990, p. 14-15, ill., K702568

LEJEUNE G., Souvenir : Juliette, la dernière grue à vapeur de la SNCB, *Journal du Chemin de fer* ; nr. 37, 04-1990, p. 14-15, ill., K702569

VINCENT C., La grue de Kinkempois, *Voies ferrées*, nr. 10, 03-04-1982, p. 59-60, K708798

Archives : Compte-rendu des opérations et rapports sur le service Traction et Matériel des Chemins de Fer de l'État belge

Avis, circulaires, notes et documents du Conseil d'administration de la SNCB

Pour une recherche plus approfondie, veuillez consulter notre base de données avec les mots-clés suivants :

Catalogue Bibliothèque: grue

Collection musée : matériel d'infrastructure