

Les 030 TU

HUMBLES MAIS TRÈS UTILES AMÉRICAINES

Beaucoup moins nombreuses et plus discrètes que les 141 R, les 030 TU, arrivées peu avant en France, ont servi le chemin de fer français jusqu'aux dernières années de la vapeur.

Texte : Aurélien Prevot

Photos : coll. Aurélien Prevot sauf mention contraire



La 2-030 TU 18
somnole sous
la rotonde des
Joncherolles, le
18 juillet 1969.



Après leur entrée en guerre en 1941, les États-Unis conçoivent et construisent 534 locomotives de manœuvre pour le *Transportation Corps* et donc en particulier celle des trains de l'US Army Corps et des Alliés en Europe continentale. Débarquées à partir de juin 1944, ces locomotives restent en Europe à la fin de la guerre et 80 demeurent en France. Elles deviennent les 030 TU de la SNCF, sauf trois autres machines confiées par l'Administration des Domaines à la régie des Bouches-du-Rhône. Le début d'une nouvelle carrière à la manœuvre et au service des marchandises débute alors.

Simple et rustiques

Les 030 TU ont été conçues pour être solides, simples à conduire et faciles à entretenir. Dans un contexte de guerre, elles doivent pouvoir être conduite aisément par du personnel peu formé et vu les pénuries liées au conflit, être le plus rustique possible pour limiter les pannes et les immobilisations. Le choix de la simple expansion s'impose donc de lui-même. De même, les cylindres (qui attaquent le troisième essieu) sont extérieurs : les réparations sont plus aisées et plus rapides ! Comme le matériel ferroviaire de l'armée étatsunienne

est d'abord regroupé au Royaume-Uni (à Burton-upon-Trent puis à Ebbw Junction au Pays-de-Galles), les 030 TU sont au gabarit anglais, ce qui permet d'en prêter quelques unes aux réseaux anglais pour palier le manque de machines face à un trafic en nette hausse. Si la charge par essieu n'est que de quinze tonnes en charge, les 030 TU développent une puissance de 450 chevaux, ce qui leur permet d'atteindre les 50 km/h. Cependant, rusticité oblige, les 030 TU ne sont pas particulièrement économiques : celles au fuel consomment près de 24 litres... au kilomètre ! Si elles sont toutes identiques lors de leur construction, leur passage à la SNCF entraîne de nombreuses modifications avec pour objectif d'augmenter leur capacité de stockage en combustible (charbon ou fuel) pour accroître leur autonomie, d'où des rehausses de forme et de taille variées. Au moment de leur réforme, elles sont donc presque toutes différentes ! Les 030 TU sont d'abord entièrement peintes en noir. Au gré des révisions, un certain nombre d'entre-elles sont peintes partiellement en vert 306 (caisses à eau, façades avant et arrière de cabine, etc.). Les 030 TU de la Régie des Bouches du Rhône reçoivent en fin de carrière une livrée très étonnante avec de larges

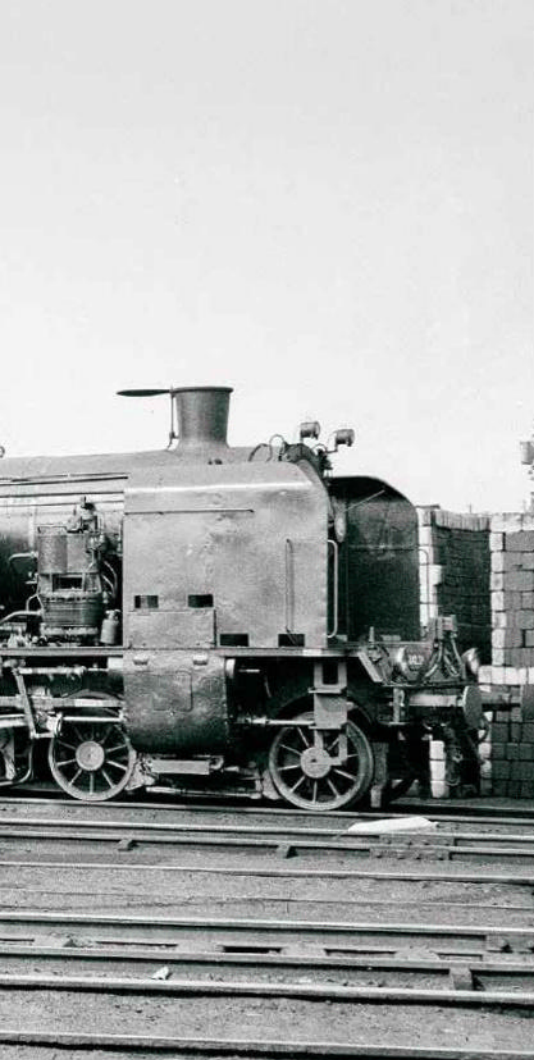
bandeaux jaunes sur les caisses à eau tandis que les traverses de choc avant et arrière sont aussi peintes en jaune.

Dans cinq régions SNCF

Presque toutes les régions de la SNCF reçoivent des 030 TU. Seule la région Sud-Ouest est « oubliée » car c'est elle qui récupère les 030 TX construites par Henschel pour un réseau chinois mais saisies, avant leur départ de Bordeaux, par les Alliés. La première répartition régionale de 1948 est la suivante :

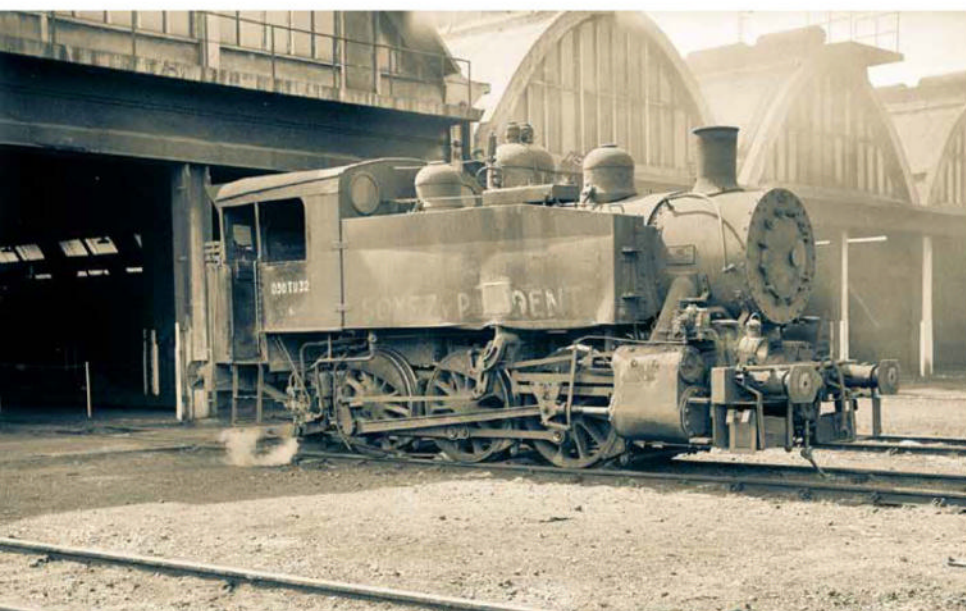
- 030 TU 1 à 14 à la région Est
- 030 TU 15 à 26 à la région Nord
- 030 TU 27 à 66 à la région Ouest
- 030 TU 67 à 77 à la région Sud-Est

Cependant, ce bel ordre établi ne dure pas. Le parc de la région Est monte à 22 locomotives en 1951 et même 27 en 1957, puis dix en 1966, utilisées dans les dépôts de Belfort, Blainville, Chaumont, Hausbergen, Ile-Napoléon, Lumes, Mulhouse-Nord, Sarreguemines et Vaires. La dernière 030 TU est radiée en 1970 à Sarreguemines. La région Nord reçoit en 1962, deux 030 TU supplémentaires mais dès 1966, l'effectif tombe à quatre machines utilisées aux dépôts de Calais, du Bourget et des Joncherolles : ce sont les 030 TU 15, 18, 20 et 23.



En 1954, la 030 TU 20 (reproduite en Zéro par Chrezo, voir page 30), est employée au dépôt de La Plaine. Son marquage USA disparaît peu à peu.

A Chaumont en 1968, la 030 TU 32 porte encore des traces du slogan Soyez prudent, sur ses flancs.



© Coll. Vincent Cuny

Premiers mois de service, tâche pour laquelle la 030 est conçue : la manœuvre portuaire, ici à Cherbourg.

La Méditerranée carbure au fuel

La création de la région Méditerranée, en 1947, entraîne la mutation des cinq 030 TU du Sud-Est qui fonctionnaient au fuel dans cette nouvelle entité. On les retrouve donc au dépôt de Nice-Saint-Roch. Les six autres 030 TU de la région Sud-Est, qui chauffaient au charbon, sont toutes mutées sur d'autres régions en juillet 1951. Dans le même temps, cinq 030 TU de l'Ouest, transformées pour la chauffe au fuel sont prêtées quelques années à la région Méditerranée avant d'être rétrocédées après 1962 tandis que la 030 TU 74, chauffée au fuel, est réaffectée à la région Sud-Est où elle reste jusqu'au début des années 1960. On trouve des 030 TU dans les dépôts de Nice certes,

mais aussi de Miramas, de Marseille, du Teil, de Nîmes ou de Veynes.

Ce choix de la chauffe au fuel est tout à fait logique. En effet, dès la fin des années 1940, l'essentiel du parc vapeur dans les Alpes Maritimes est constitué de 141 R chauffées au fuel. Par souci de rationalisation, les machines de manœuvres fonctionnant à la houille sont donc remplacées par d'autres au fuel ce qui permet de supprimer des installations liées au charbon. Dernier avantage de la généralisation du fuel pour l'alimentation des 141 R et 030 TU : l'élimination des escarbilles susceptibles de provoquer des feux de forêt dans le Midi, même si cette préoccupation est moins essentielle à l'époque.

Au service des dépôts et des marchandises

Comme elles sont dépourvues du chauffage à la vapeur, d'indicateur de vitesse et, pour la plupart d'entre-elles, du frein à air comprimé Westinghouse, les 030 TU sont essentiellement utilisées par la SNCF pour le service des manœuvres, ce qui permet à l'entreprise d'amortir de nombreuses machines disparates héritées des anciennes compagnies et parfois en bout de course. Dans les dépôts, les 030 TU peuvent déplacer des machines froides comme à Calais ou Nantes, mais l'essentiel de leur service consiste à livrer les wagons de combustible et à enlever les wagons de scories. Le travail ne manque pas dans les grands dépôts qui servent alors de centres répartiteurs de combustible pour des dépôts plus modestes (Nantes-Blottereau approvisionne par exemple Angers et Thouars). Dans les gares, les 030 TU sont utilisées en début de carrière sur l'Ouest pour la mise en place des rames voyageurs et ►►



Le 15 mai 1966, la 030 TU 20 vit ses dernières années à Calais.

► assurer d'autres manœuvres. On les retrouve aussi à la manœuvre dans les cours de débords de certaines gares, pour les enlèvements et livraisons de wagons. Dans les triages, les 030 TU sont utilisées pour le tassage des coupes. Elles ne sont par contre pas utilisées pour le service de la butte que l'on préfère confier à des locomotives plus puissantes. Les 030 TU sont dans ce cas accouplées à un fourgon frein d'origine anglaise pour permettre d'embarquer le personnel chargé des manœuvres.

... Et à l'usine

Les 030 TU sont aussi actives à l'usine. La SNCF assure, en région parisienne, le ramassage de wagons sur les voies mères d'embranchements des zones industrielles du Nord de la capitale avec des machines du Bourget, puis des Joncherolles. La SNCF envoie aussi les 030 TU haut-le-pied de Belfort dans les années 1960 à Montbéliard pour assurer les manœuvres de gare et de l'EP Peugeot. Enfin, trois machines sont louées à des tiers : la 030 TU 9 est louée aux Forges de Commentry en août 1957, la 030 TU 30, à une cimenterie d'Hausbergen, près de

Strasbourg en janvier 1958, et la 030 TU 39 à la Compagnie de Navigation de Strasbourg en mai 1959.

Un vrai service de ligne, parfois

Si les 030 TU du Nord et de l'Est sont amenés à circuler en ligne haut-le-pied ou en remorquant des wagons pour de la desserte locale, les 030 TU fonctionnant au fuel de la région Méditerranée, elles, assurent un « vrai » service de ligne. Les 030 TU 68, 70 et 75 sont en effet détachées en permanence à Cannes-La-Bocca pour assurer la desserte marchandises entre Cannes et Grasse, un service auparavant assuré par des 242 TA ex-PLM. En 1964, les Y 51206 et 51222 de Nice prennent le relais. Les 030 TU continuent à prendre en charge les manœuvres à La Bocca jusqu'en 1965. À cette date, la 030 TU 70 est placée en attente d'amortissement, tandis que les 030 TU 68 et 75 sont envoyées à La Rochelle. Après une dernière mutation à Nantes, la 030 TU 68 est découpée en mars 1970 à Dourdan et la 030 TU 75, en février à Sète. Les autres 030 TU de la région Méditerranée assurent également quelques dessertes

marchandises. Leur capacité à rouler à 50 km/h est alors bien utile !

De très utiles servantes

Tout au long de leur carrière, les 030 TU ont contribué à rappeler des règles de sécurité. Un choix logique vu leurs tôles de caisse à eau soudées et donc parfaitement planes ! La plupart des 030 TU ne sortant pas en ligne, ces messages ne risquent donc pas d'être vus par la clientèle : idéal ! On retrouve donc un certain nombre d'inscription en gros caractères écrites à la peinture blanche comme « Soyez Prudent », « Soyez Vigilant » ou « Sécurité avant tout », « Sécurité d'abord, sécurité encore ! »... En fonction des dépôts et des campagnes de sécurité, le slogan et la forme des caractères changent. Filles de la guerre, les 030 TU avec leur allure de gros jouet, ont rendu de grands services grâce à leur construction robuste et leur entretien aisé. Présentes dans presque toutes les régions de la SNCF, elles ont quitté la scène ferroviaire chassées par des locomotives diesels plus économiques. Ailleurs en Europe, elles ont poursuivi leur carrière plus longtemps, certaines étant encore exploitées dans les Balkans à la fin du XX^e siècle : belle longévité ! ■



© B. Porcher

La 030 TU 74 a été convertie à la chauffe au fuel (Annemasse)

Dans les années 2000, des 030 USTC sont toujours employées dans des houillères, en Bosnie !



© D. Delattre

030 TU CHREZO

Une locomotive à vapeur en Zéro réaliste et à prix raisonnable... Vous en rêviez? Chrezo l'a faite. Et si vous n'en rêviez pas, lisez plutôt, elle risque d'occuper désormais vos songes...

Textes et photos: Yann Baude

LE MODÈLE EN BREF

- Fabricant: Chrezo-Minerva Models
- Échelle: 0 (1/43,5)
- Numérotation: cinq au choix, + une sans numérotation
- Prix: 449 euros environ
- Rayon minimal d'inscription en courbe: 1000 mm environ
- Fabrication: métal injecté (châssis) métal photodécoupé (détails), et plastique injecté (caisse et détails)
- Prise de courant: toutes les roues
- Motorisation: moteur à carter fermé et volant d'inertie
- Transmission: vis sans fin/engrenages sur le troisième essieu
- Essieux moteurs: 3
- Normes de roulement: NEM
- Eclairage: non
- Interface numérique: oui (8 broches)
- Attelage: à vis
- Époque: 1945 à 1970
- Région: toutes
- Poids: 835 g environ
- Tension de démarrage (DC): 2 V environ
- Vitesse sous 12 V (DC): NM

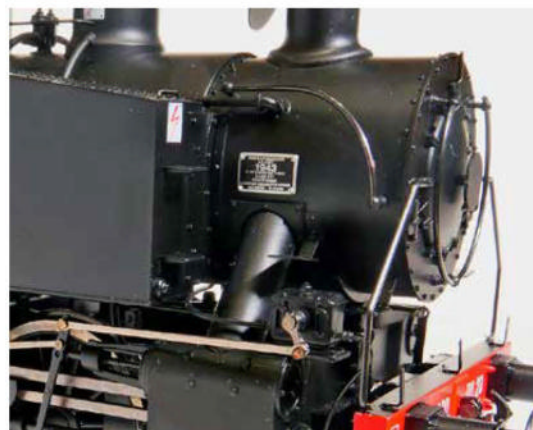


Depuis la fin du train jouet et l'entrée en modélisme du Zéro français, il fallait soit recourir à des modèles produits en séries limitées, donc inabornables pour le commun des mortels, soit disposer de hautes compétences pour monter des kits artisanaux ou construire intégralement. Sans doute inspiré par ce que fait Lenz outre-Rhin, Joel Rasschaert croit au Zéro plus populaire et, au fil des années, développe une gamme française d'une grande cohérence. Après le Picasso (test dans LR 931 de février 2025), voici une petite vapeur qui pourrait bien décider pas mal de monde à faire ses premiers pas au 1/43,5. Car elle débarque avec de solides arguments, jugez plutôt.

ASPECT

La 030 TU était une très bonne candidate pour une reproduction en Zéro. C'est une vapeur de petite taille, mais avec un embiellage complet, elle a en réalité accompagné la fin de la vapeur, sa superstructures dépouillée ne constitue

pas un défi en termes de détails et enfin, sa silhouette particulière lui confère une indéniable cote d'amour. En association avec l'anglais Minerva Models, Chrezo a produit un modèle des plus séduisants. Les dimensions, les formes des volumes et les principaux organes sont bien sûr conformes à la réalité. Ces locomotives sont dépourvues de compresseur, donc pas aptes à un service de ligne, et aucune



Pas de compresseur, mais le graisseur et sa bielle de commande.

En Zéro, une petite locomotive comme la 030 TU a déjà une **sacrée présence.**



La hotte à charbon est classique, **identique** à celle d'origine.



lanterne n'est montée, ce qui correspond aussi à ce qu'on peut en général constater sur les photos anciennes. Chaque version présente peu de particularités, et les numérotations proposées correspondent à quelques détails près à la réalité. Le modèle en Zéro de la TU 20 présente par exemple des mains montoires à l'avant, que la locomotive réelle n'avait pas, ou encore un sifflet très légèrement différent. Au cours de leur vie, les 030 ont vu leur physionomie adaptée aux usages locaux par les dépôts titulaires, à chacun de procéder à la personnalisation de son modèle. Pour débiter ces interventions, Chrezo fournit quelques accessoires spécifiques, par exemple avec la TU 20, des plaques de rappel à la sécurité conformes à la réalité, des soupapes, des portillons d'abri... Très bonne initiative. La locomotive est lourde, le train de roues, comme l'embellage, est très beau. Notons que l'essieu central est suspendu, gage de bonne motricité et contact optimal des roues avec le rail. Il n'y a pas à dire, une vapeur en Zéro, ça a de la présence, et cette 030 TU le confirme.

EN LIGNE

Le premier modèle testé est classiquement analogique. On obtiendra un démarrage très souple en s'équipant d'une commande à courant pulsé (Combi Gaugemaster par exemple). L'évolution sur la voie est très silencieuse, la locomotive roule lourd et c'est un régal de suivre le tricotage des bielles. Le volant d'inertie joue bien son rôle et fluidifie la marche. Je n'ai pas atteint les limites d'adhérence, mais il semble que la 030 puisse décoller sans rechigner une dizaine de wagons. Les tampons sont à ►►

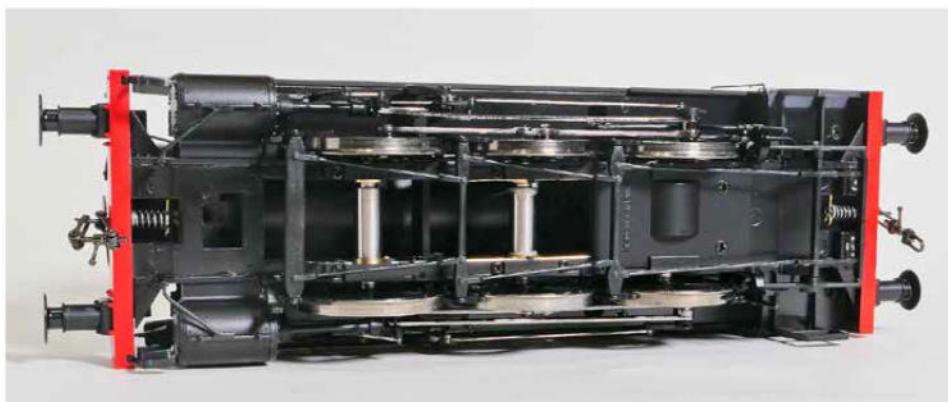


LES MODÈLES PROPOSÉS

- Sans numérotation gris USATC (réf. 030-01)
- 4383 grise USATC, future 030 TU 22 (réf. 030-02)
- 030 TU 27, dépôt de Nantes (réf. 030-03)
- 030 TU 20, dépôt de Calais (réf. 030-04)
- 030 TU 4 verte, mention « soyez vigilant », dépôt de Chaumont (réf. 030-05)
- 030 TU 47 verte, dépôt de Thouars (réf. 030-06)

Un réducteur à carter fermé entraîne le troisième essieu.

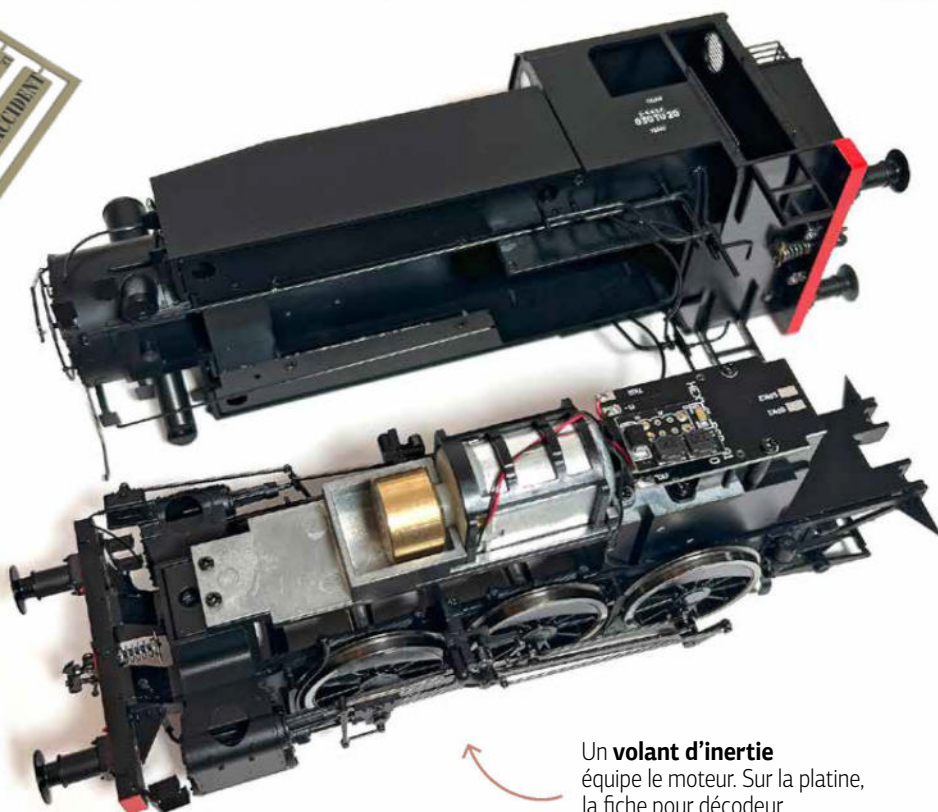
Quelques accessoires sont fournis, ici pour la TU 20.



► ressorts, ce qui est logique avec le système d'attelage à vis retenu. Malheureusement, les ressorts sont un peu fermes et risquent de résister à la compression dans les courbes serrées. Par ailleurs, il est probable que quelques amateurs plutôt joueurs regretteront l'absence d'un attelage automatique comme celui développé par Lenz, désormais monté sur bien du matériel à cette échelle.

EN DCC

Le montage d'un décodeur est très rapide, après dépose toute aussi rapide, de la superstructure. Un décodeur sonore Zimo est proposé par Chrezo (120 euros), le son est étudié par l'anglais Paul Chetter avec prise de son sur une locomotive préservée outre-Manche. Pour guider le montage du décodeur, la notice en ligne est d'une précision exemplaire. Deux petits haut-parleur sont déjà en place. 23 fonctions sont disponibles, sonores, puisque la O30 est dépourvue d'éclairage. Outre la qualité du son, j'ai par exemple bien aimé la fonction « pétards » qui oblige à freiner immédiatement sous peine d'entendre une nouvelle salve de détonations! Certaines fonctions sont particulièrement travaillées et un coup d'œil sur la notice (téléchargement libre) nous en livre toute la richesse. Les créateurs d'un réseau portuaire apprécieront le cri des mouettes (F 22)!



Un **volant d'inertie** équipe le moteur. Sur la platine, la fiche pour décodeur.

ON SE LAISSE TENTER?

Au prix d'une grosse locomotive à vapeur en H0, voici l'occasion de s'essayer à cette échelle que beaucoup d'entre nous convoitaient mais laissaient passer, faute de moyens. Vous disposez d'un grand réseau en H0 et vous arrivez au bout de sa construction? Vous ne voyez plus trop quel matériel H0 ajouter à votre collection? Ou, au contraire, vous voulez vous lancer dans la construction d'un premier réseau? J'ai une proposition: craquez pour cette O30, ajoutez deux ou trois wagons, quelques mètres de voie et vous voilà avec un enthousiasmant projet, parti pour quelques réjouissantes séances de modélisme. ■



D'AUTRES O30 TU, À D'AUTRES ÉCHELLES

Fulgurex en H0: LR 767, juin 2011
Jouef en H0: LR 791, juin 2013
REE en H0: LR 803, juin 2014
HFR 160 en N: LR 904, novembre 2022
Réalité: *Ferrovissime 58*