

Rail et Industrie

La Revue des Amis des Chemins de Fer Industriels



n°94

Décembre 2023
Parution Trimestrielle
Prix : 15,00 Euros

Rail et Industrie n°94

Parution trimestrielle : Septembre, Décembre, Mars, et Juin.

Dépôt Légal – à parution

N° de Référence de déclaration de Parution : 00/00121

Prix de vente à l'Unité : 15,00 € (France) – 15,00 € (UE)

Responsable de publication : Louis CAILLOT

Responsable de la rédaction : François POUS

Mise en page : François POUS, Patrick ETIEVANT

La Revue « Rail et Industrie » est éditée par :

L'Association Rail et Industrie

1, Boulevard Auguste Baudin

13380 PLAN DE CUQUES

France

Conditions d'abonnement :

Tarifs annuels France 2023-2024 : 46 € (46 € pour l'étranger) pour les 4 numéros de 2023-2024 (soit les n°93 à 96). Règlement à l'ordre de « Rail et Industrie », à envoyer par courrier au trésorier- ou se référer au site internet (bon d'abonnement en format PDF) :

Christophe ETIEVANT

23, rue Gabriel Péri

42100 ST-ETIENNE France

Possibilité d'effectuer le règlement par virement international : IBAN :

FR65 20041 01008 1453176D02909 – BIC : PSSTFRPPMAR – à Association

Rail et Industrie ; Ou CCP Marseille : 14 531 76 D 029

Pour obtenir des anciens numéros, merci de nous consulter, ou bien de se référer au site internet (bon de commande en format PDF).

Vente uniquement sur abonnement et par année complète ; vente de numéros anciens uniquement par année(s) complète(s)

Impression : Groupe IMPREMIUM, 25/27 Boulevard de Briançon –

13005 Marseille. www.Imprimium.fr

Adresse pour les articles et les photographies :

L'Association Rail et Industrie

1, Boulevard Auguste Baudin

13380 PLAN DE CUQUES

France

Possibilité d'adresser courrier et photographies à

railetindustrie@gmail.com – site : www.railetindustrie.com

Des photographies sont disponibles en téléchargement sur

<https://www.flickr.com/photos/pket69/>

Sommaire :

Editorial	page 1
La 141R477 tombée dans le canal de Marseille au Rhône	page 2
En préalable	page 2
Le pont de la Baumas	page 2
L'effondrement du 10 août 1946	page 4
La descente sur un ponton-barge de la 141 R 477	page 7
L'histoire de la 141 R tombée dans le port de Marseille	page 13
Entreprises de Travaux Publics : chantiers et locomotives	page 15
Baert Fils, Verney & Dequandry	page 15
Beldant Frères, Le Mans - Sarthe	page 20
Dequandry, Dequandry & Compagnie, Le Mans	page 22
Balavoine à Salbris - Loir & Cher	page 24
Fougerolle Frères à Paris	page 26
Genève Père et Laferrère à Nonant – Orne	page 28
Mège, Mège et Girard	page 35
Derniers défournements à la briqueterie de Marly	page 39
Le four Hoffmann	page 39
Historique et description technique	page 41
En guise de conclusion	page 45
Apparitions ferroviaires entre Laon et Allend'Huy	page 47
Athies-sous-Laon, Laon	page 47
Crépy-Couvron	page 49
Dercy-Mortiers, Marle-sur-Serre	page 51
Clermont-les-Fermes, Montcornet, Rethel	page 53
Alland'Huy, Attigny	page 55

En couverture

- Crépy-Couvron (Aisne, 02) — Coopérative Cérésia — vue du locotracteur Moyse type 36 TDE n° 170 de 1953, ex Sidérol Homécourt, toujours à la manœuvre malgré ses 70 ans... — Photographie Patrick Etiévant —
- Marly-lez-Valenciennes (Nord, 59) — Briqueterie Chimot — Le locotracteur Plymouth et son train d'argile franchissent le passage supérieur au-dessus de la voie de 600 mm sur laquelle sont déplacées les presses à briques — Photographie Patrick Etiévant —

Merci aux Personnes, Associations, Organismes et Sociétés qui ont apporté leur contribution à ce numéro :

MM Louis Caillot, Patrick Etiévant, André Roubaud, Jean-Marc Steiner †, Gérard Chauvin, Fabien Laurent, Christophe Etiévant, Joëlle et Pierre Goethals, Philippe Declerck, José Banaudo, Christian Ammann, Bernard Rozé, Sébastien Jarne, Jean-Pierre Vergez-Larrouy †, Elie Mandrillon, Yves Artur, Henri Dupuis, l'Académie François Bourdon du Creusot, Sociétés Cérésia, Vivescia, Noiro, Prolians, le CFTSA Chemin de Fer Touristique du Sud des Ardennes.

Les articles publiés n'engagent que leurs auteurs. Aucun article ou élément d'article ne peut être reproduit par quelque procédé que ce soit sans accord écrit préalable du bureau de Rail et Industrie.

Chers lecteurs,

La période de Noël a généré au sein de l'équipe de Rail et Industrie quelques rêves et souhaits, que nous avons transmis au Père Noël. Parmi ces souhaits :

- Que le trafic fret ferroviaire en France se relève sérieusement et durablement, encouragé par des décisions réalistes, dénuées d'intérêts politique ou financier.
- Que la briqueterie Chimot de Marly-lez-Valenciennes continue de vivre et de montrer aux jeunes générations un savoir-faire séculaire...

Mais nous avons du nous réveiller et revenir à la dure réalité :

- Avant de se relever le trafic fret sera déjà plombé le 1^{er} janvier 2024 par la disparition de l'acteur majeur du fret ferroviaire et par les « dommages collatéraux » que cette décision risque d'engendrer. Il y aurait pourtant de la place pour tous, opérateur national et sociétés privées, pour reprendre ne serait-ce qu'une partie de l'immense trafic routier. Evidemment, il faudrait des décisions durables et équitables, des financements, des équipements, du matériel et surtout du personnel.
 - Par exemple en PACA, on s'apprête à fermer la gare fret de Marseille-Canet et envoyer sur la route des centaines de camions jusqu'à la plateforme logistique Clesud de Miramas. L'espace libéré, en pleine ville, sera à n'en point douter « rapidement urbanisé ». Sage décision dites-vous ?
 - Ailleurs, faute d'investissement et d'entretien, l'état du réseau ferroviaire capillaire est catastrophique. Nombre d'embranchements particuliers ne peuvent plus être desservis, comme vous pourrez le constater à la lecture de l'article « Apparitions ferroviaires sur des itinéraires oubliés entre Laon et Alland'Huy » du présent numéro.
- La briqueterie Chimot sera hélas arrêtée et remplacée par un golf à X trous, histoire que des « pseudos - écolos » ou des « écolos - bobos » se détendent.

Dans cette ambiance terne, il existe heureusement des notes d'espoir comme la reprise le 1^{er} janvier 2024 des activités routières et ferroviaires de la Régie Départementale des Chemins de Fer des Bouches du Rhône/RDT 13 par la Régie des Transports Métropolitains / RTM (sous l'égide de la Métropole Aix-Marseille-Provence).

Continuons donc d'espérer et d'avoir le sourire. Pour ce, nous vous souhaitons une excellente année 2024. Meilleurs vœux, et bonne lecture du présent numéro !

Pour l'Equipe de Rail et Industrie, Louis Caillot.



Editorial

L'énigme de la 141 R coulée dans le port de Marseille enfin résolue ? Histoire de la 141 R 477 tombée dans le canal de jonction de Marseille au Rhône, le relevage et la reconstruction du pont de la Baumasse

par Louis Caillot

En préalable :

Au mois de mai 2022, notre collaborateur Philippe Declerck nous expédiait une photographie du transitaire Daher. Elle illustrait le débarquement de la 141 R 477 sur les quais du port de Marseille. Visiblement, cette locomotive avait séjourné dans l'eau. Nous pensions enfin avoir résolu la fameuse histoire de « la 141 R tombée dans le port de Marseille » !

Notre première joie était toutefois rapidement altérée par des détails qui « ne collaient pas ». Philippe Declerck et nous-même notions les points suivants :

- Les traces laissées par le séjour dans l'eau ne concernaient que la moitié gauche de la machine, sur une ligne verticale depuis les roues jusqu'au sommet de la chaudière. Une locomotive tombée dans le port aurait été entièrement submergée.
- Le dôme et la pièce métallique en triangle placée au-dessus de la porte de boîte à fumée n'étaient pas abîmés par arrachement. Pour mémoire les 141 R étaient déchargées d'une seule pièce, au moyen d'une poutre spécialisée boulonnée sur ces éléments.
- La locomotive n'avait pas d'écrans pare-fumée. Pourquoi les aurait-on démontés au fond de l'eau avant de hisser la locomotive sur le quai ?

Nous restions donc sur notre faim. Plus récemment, nous redécouvrons dans les archives de feu Jean-Marc Steiner des photographies de l'accident survenu en 1946 au pont de la Baumasse. Nous faisons alors le lien avec la photographie du transitaire Daher.

Après quelques recherches complémentaires, nous vous présentons cet accident dans la limite de nos connaissances actuelles. N'hésitez pas à compléter si vous disposez d'informations complémentaires !



L'état du pont de la Baumasse après le bombardement ou le sabotage d'août 1944. La vue est prise le 2 septembre depuis le Sud-Est de l'ouvrage. La direction de Port-de-Bouc et Marseille est à gauche, celle de Miramas est à droite. Photographie SNCF - collection Jean-Marc Steiner AR-LC-

Quelques mots sur le pont de la Baumasse avant son effondrement :

Le pont métallique à cage supérieure de la Baumasse, sur le Canal de jonction de Marseille au Rhône, était établi au PK 833,066 de la ligne à double voie de Miramas à l'Estaque. Cet ouvrage biais présentait une ouverture droite de 36,40 mètres et un poids total de 400 tonnes. Dans le sens de circulation Miramas – Marseille l'ouvrage précédait la gare de Port de-Bouc, elle-même immédiatement suivie d'un second ouvrage métallique au PK 834,605 sur le même canal (qui contournait la ville par le nord).

Selon des documents SNCF, le pont de la Baumasse était endommagé par bombardement en août 1944, avec cassure centrale. D'autres sources citent un sabotage par les Allemands en retraite. Ses poutres principales, cotés voies 1 et 2 étaient rompues ou avariées, de même que les entretoises. Inutilisable, l'ouvrage présentait une forme en V.

Derniers défournements à la briqueterie Chimot de Marly-lez-Valenciennes (Nord, 59)

Par Patrick Etiévant

La belle cheminée du four Hoffmann de la dernière briqueterie du Valenciennois va bientôt cesser de disperser sa fumée dans le ciel de Ch'Nord. En même temps que vont être supprimés les 22 emplois du site, c'est un savoir-faire, des outils de travail, un patrimoine vivant et des traditions plus que séculaires qui vont disparaître ou être mis à l'arrêt.

Un peu d'histoire

La briqueterie Chimot a été créée à la fin du 19^{ème} siècle sur la commune de Marly-lez-Valenciennes par la famille Chimot, à côté d'un intéressant gisement d'argile. Elle a utilisé au départ des fours à air libre pour cuire ses briques. En 1904, elle se dote d'un four Hoffmann afin d'améliorer sa productivité et la qualité des briques fabriquées.

Depuis cette date, le four Hoffmann de la briqueterie Chimot a cuit sans interruption des millions de briques, de l'ordre de 550 à 600 millions selon notre estimation...



Le locotracteur Heim en voie de 500 mm revient des séchoirs avec 5 chariots plats chargés de briques crues. Au second plan, à droite, on peut voir le four Hoffmann, et à gauche le hangar servant à stocker l'argile pour la fabrication des briques pendant l'hiver. On devine la voie de 600 mm qui court en parallèle à gauche, et le Plymouth sous le hangar vers la sauterelle - Photographie Patrick Etiévant -

Le four Hoffmann

Ce four porte le nom de l'inventeur du procédé de cuisson lente en continu d'objets en terres cuites : Friederich Hoffmann. Cette invention date de 1858 et elle s'est répandue progressivement en Europe jusque vers 1920 / 1930, période à laquelle les fours industriels tunnels ont commencé à supplanter les fours Hoffmann. A l'époque, ce four a été un grand progrès, permettant de produire des briques de qualité constante, en grande quantité, dans des conditions économiques intéressantes, grâce à un bon rendement thermique et une conduite simple.

Le four de Marly-lez-Valenciennes se compose d'un massif annulaire et d'une galerie comportant seize chambres. Le four peut contenir jusqu'à 290.000 briques et produire environ 5 millions de briques par an. Des ouvertures latérales permettent d'accéder aux chambres, pour charger et décharger le four. La fermeture des ouvertures latérales avec des briques et de l'argile permet de diriger le flux d'air dans le four vers le foyer en passant par les différentes chambres. Chaque chambre contient environ 18.000 briques qu'il faut charger à la main en briques crues, puis décharger à la main après cuisson, soit à chaque fois le contenu d'environ 45 wagonnets plats à dossiers.

Les chambres sont dotées d'une voûte percée d'orifices disposés régulièrement par lesquels le charbon de petit calibre est déversé sur les briques crues. La combustion du charbon assure la cuisson progressive des briques à une température de 1.200°C. Les briques d'une chambre sont cuites en quatre jours environ. Le mouvement d'air circulaire entre les différentes chambres permet en entrée d'air du foyer,



Le chargement des briques crues dans la galerie du four. Au premier plan, un saute-rail - Photographie Patrick Etiévant -



Il ne faut pas moins de 3 hommes pour tourner ce chariot de briques crues sur la plaque tournante - Photographie Patrick Etiévant -

Apparitions ferroviaires sur des itinéraires oubliés, de Laon (Aisne, 02) à Alland'Huy (Ardennes, 08)

Par Christophe et Patrick Etiévant

L'itinéraire buissonnier en question a été parcouru par une belle et longue journée d'été, avec un temps agréable. Nous sommes passés de site en site : vous trouverez dans les paragraphes ci-dessous ce que nous avons pu observer. La liste n'est peut-être pas exhaustive, aussi merci par avance à ceux qui pourraient la compléter.

Athies-sous-Laon (Aisne, 02)

Le site Descours & Cabaud Nord-Est / Prolians d'Athies-sous-Laon est spécialisé dans le commerce des fers, aciers, fontes et tous produits métallurgiques. L'entreprise a été implantée en 2003 en banlieue de Laon en bordure de la ligne de chemin de fer de Laon à Montcornet pour pouvoir bénéficier d'un embranchement particulier et recevoir par fer les produits métallurgiques commercialisés.

Celui-ci est toujours actif en 2023. Une fois par semaine, des produits longs en acier sont réceptionnés sur des wagons plats. Les manœuvres de déchargement des wagons dans le hall de stockage sont assurées avec un locotracteur Moyse type BN 34 série 1000 construit dans les années 1960. L'engin est de seconde main et son origine n'a pas pu être retrouvée (plaques du constructeur déposées). Précédemment, il était doté d'une télécommande. Il porte encore le numéro de son ancien agrément SNCF AT2LL581 (Lille). Sa livrée lumineuse jaune et bleu est un peu marquée par le temps et les affres du soleil.



Athies-sous-Laon, Prolians : le Moyse BN de 34 tonnes, série 1000 des années 1960 - Photographie Patrick Etiévant -

Laon (Aisne, 02)

C'est en 1933 que la société Noirot est créée dans la ville de Laon avec pour vocation commerciale la fabrication de résistances électriques à grande surface pour assurer du chauffage. Depuis 1970, Noirot est spécialisé dans la conception et la fabrication de radiateurs et de sèche-serviettes électriques dans son usine de Laon. De nos jours, c'est un des principaux employeurs industriels de la cité. Le site n'est pas embranché par fer, mais un des cadres de l'entreprise, passionné de chemins de fer, a réuni une importante collection de matériels de chemin de fer. Certains de ceux-ci, assez volumineux, sont stockés sur le site de Laon :

- L'autorail de Dietrich XD42511 « présidentiel » en voie normale ayant servi aux présidents de la République Française René Coty et Charles de Gaulle,