

# Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°41

Septembre 2010  
Parution Trimestrielle  
Prix : 9,50 Euros

## **Saint Maurice de Beynost (Ain 01)**

**Notre correspondant Francis Perenon à Lyon**

1 – un locotracteur ex SNCF Y2400 sur l'embranchement de l'usine Rhône Poulenc – devenue Toray Films - de Saint Maurice de Beynost - le 30 mai 1995 - Photographie Francis Perenon -



## **Lyon (Rhône 69)**

**Notre correspondant Francis Perenon à Lyon**

2 – l'Entreprise SIRM possédait plusieurs locotracteurs Moyse : le Moyse 20 TDE n°28 – ex Sucrierie de Marquenterre à Rue (Somme 80) et le Moyse 32 TDE n°73 de 1941 - ex CF de l'Est de Lyon – engin bimoteur - le 23 décembre 1987 - Photographie Francis Perenon–



## **Saint Etienne (Loire 42)**

**Notre correspondant Francis Perenon à Lyon**

Le locotracteur Berliet RLD35B de 1929 – ex PLM, avec son conducteur, employés par les Grands Moulins de Saint Etienne – rue des aciéries – sur la ligne SNCF de l'Etivallière – le 28 avril 1988 - Photographie Francis Perenon -



# Rouen - Basse Seine - Pays de Caux

## relevé chronologique d'un voyage - avril 2010

Par Francis Perenon

### Le chemin de fer de la Tuberie de Déville les Rouen

7h45 — 15 minutes après avoir quitté l'attachant hôtel Sisley au style art nouveau situé non loin de la gare de Rouen Rive Droite, nous arrivons à Canteleu. Des wagons chargés de tubes et de billettes rondes de diamètre 250 stationnent sur les voies du faisceau côté port. Les billettes proviennent de l'aciérie électrique de Saint Saulve près de Valenciennes. La charge de chaque wagon est de l'ordre de 54,5 à 55 tonnes.

8h00 – nous arrivons au passage à niveau situé à l'entrée de l'usine Vallourec Mannesmann (VM) de Déville les Rouen. Au niveau du transport par fer, c'est la pause : avec côté voie la locomotive Diesel Electrique English Electric à 3 essieux embiellés – configuration 030 - n°08939 d'ECR (Euro Cargo Rail) attelée à un wagon E71 à ferrailles. Pour nous occuper, nous nous dirigeons vers le bureau administratif de l'usine VM situé sur la commune de Maromme afin de réceptionner une plaquette en couleur fort bien présentée sur les « mystères » de la fabrication des tubes d'acier sans soudure. Peu après 9h00, nous assistons à plusieurs manœuvres réalisées avec la 030 et à la formation d'un convoi de 8 wagons plats à bords chargés de tubes, complété de 2 wagons E71 chargés de ferraille - des chutes issues de la production semble-t-il. Devinant que le départ semble proche, nous allons nous poster rue du petit Aulnay au passage à niveau protégé par des feux rouges à commande manuelle.



La locomotive 030 English Electric n°08939 d'ECR employée à Déville les Rouen. Une plateforme surélevée a été aménagée devant le radiateur de la locomotive. Un agent de manœuvre y prend place lorsque l'engin circule capot en avant sur la ligne principale : il est en liaison radio avec le conducteur qui a dans ce cas une visibilité réduite – photographie Patrick Etiévant

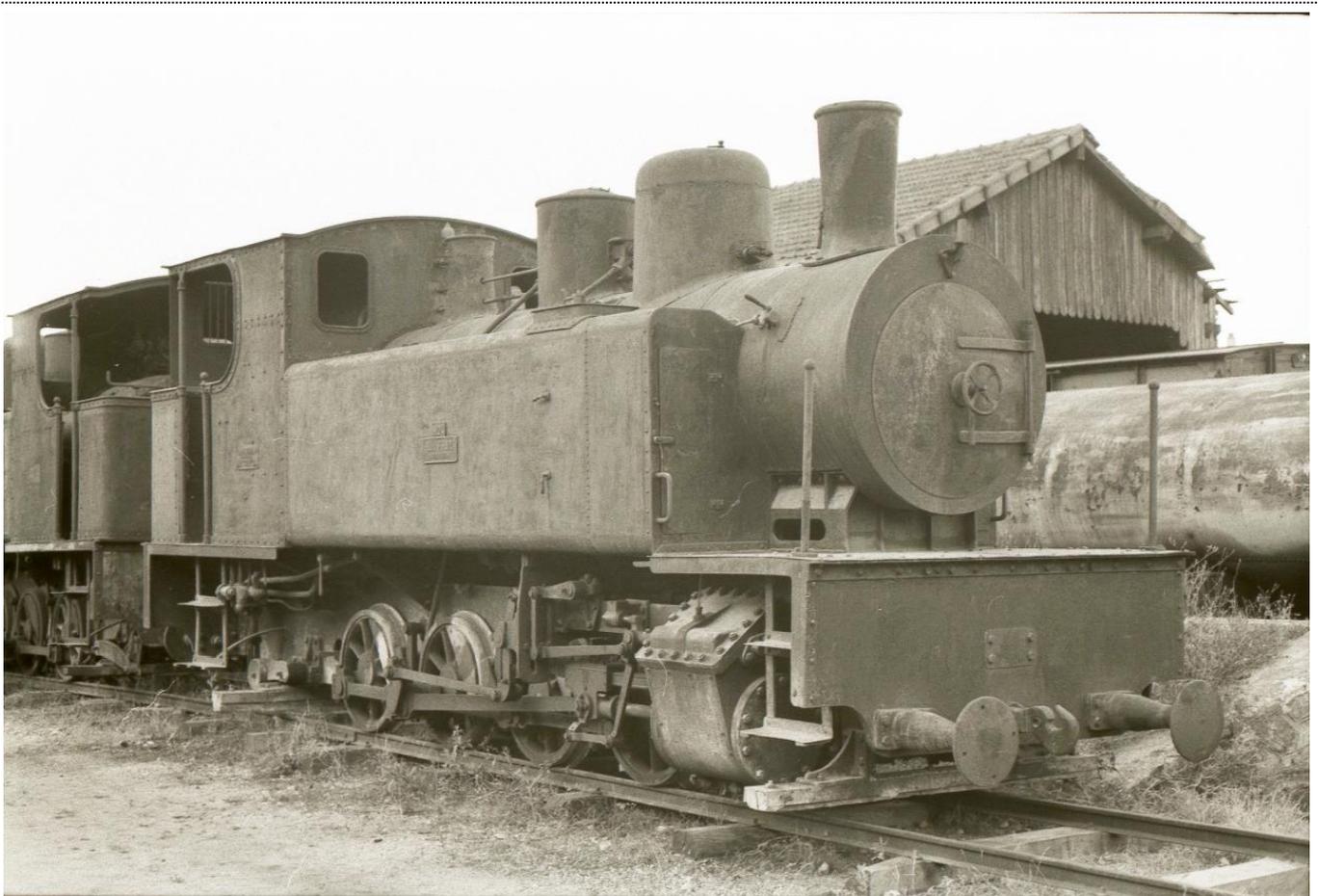
A 10h00, le convoi arrive doucement pour marquer l'arrêt nécessaire à la manœuvre de la protection du PN. Cordialement, le conducteur m'invite à le rejoindre et à réaliser ainsi un accompagnement en cabine sur le Chemin de Fer Industriel de Déville les Rouen. Le temps de se caller et le train démarre atteignant rapidement sa vitesse de croisière à environ 10 km/h. Le train descend vers le port sur une voie en bon état qui serpente tranquillement au milieu des jardins ouvriers et des îlots de verdure : de nombreuses zones sont non construites car inondables, ce qui donne à l'endroit, pourtant enclavé dans la ville, un caractère bucolique. La voie franchit les ruisseaux du Cailly et de

# 22 ! Voilà la Corpet...

Par Christophe Etiévant

Remontons un peu le temps avant d'aborder l'historique de la locomotive Corpet Louvet n°22. Nous sommes en 1855, Auguste Anjubault (1820-1868) crée sa société de construction mécanique et machines à vapeur à Paris. Il embauche en 1867 Lucien Corpet (1846-1889) qui lui rachète son entreprise à sa mort. Il se marie en 1872 avec Céline Doublet dont le père est beau-frère avec Jean-François Cail constructeur de locomotives dont la célèbre Crampton. En 1881, après avoir perdu sa femme en 1873, il se remarie avec la sœur de sa femme Fanny Doublet. Lucien Corpet décède en 1889, et sa veuve s'associe à son gendre qui est ingénieur des chemins de fer. Elle prend la direction de l'entreprise nouvellement nommée Veuve Corpet et L Louvet à Paris. En 1912 l'entreprise déménage à la Courneuve (75) et prendra l'appellation Corpet Louvet et Cie La Courneuve. La dernière locomotive sortira de l'usine en 1952.

Revenons à notre locomotive, en 1923 la Société Corpet Louvet de La Courneuve livre une commande de quatre locomotives du type 040T à un de ses fidèles clients. Il s'agit de l'entreprise de travaux publics Paul Frot dont le siège est à Meaux (77 Seine et Marne), et les ateliers à La Chapelle Saint Luc près de Troyes (10 Aube). Numérotées par Paul Frot 21 à 24, la n°23 partira pour les mines du Tonkin dès 1926, remplacée par une autre 040T Corpet Louvet livrée en 1927 légèrement différente : + 2 tonnes de tare – et numérotée 52. Les 040T effectueront divers chantiers jusqu'à l'arrivée de la deuxième guerre mondiale. L'Organisation Todt (OT), groupe de génie civil et militaire allemand, réquisitionna deux de ces locomotives 040T pour les envoyer sur l'île anglo-normande de Jersey dans la Manche en 1942.



Les 2 locomotives 040T Corpet Louvet et Compagnie à La Courneuve - provenant de chez Paul Frot - à leur arrivée à Tournon (07 Ardèche) : au premier plan, la n°24 – Photographie Jacques Henri Renaud

La 22, numéro constructeur 1614, sera restituée à la fin de la guerre à son propriétaire et garée à La Chapelle Saint Luc sans être remise en service mais tout en étant entretenue. La Fédération des Amis des Chemins de Fer Secondaire signale en 1970, à la ligne touristique CFR naissante de Dunières (43 Haute Loire) - Saint Agrève (07 Ardèche), la possibilité de préserver cette machine ainsi que la n°24 mais aucune suite ne sera donnée. La FACS préserve alors ces deux machines et les confie aux CFV Chemins de Fer du Vivarais exploitant la ligne Tournon

# Locotracteurs Moyse en Suisse

Par Sébastien Jarne

## Des locotracteurs à tous usages

Le premier locotracteur Moyse est livré en Suisse en 1953 au Port-franc de Genève-Cornavin. Vraisemblablement, (ou selon toute vraisemblance) cette entreprise a été informée de l'existence et de l'utilité de ce genre de locotracteur par les nombreux contacts qu'elle avait avec la France. Lors de la création d'un nouveau Port-franc à Genève-La Praille en 1962, elle achète un deuxième locotracteur, d'un type plus moderne. Les Ateliers de Sécheron, voisins immédiats du Port-franc de Cornavin, suivent l'exemple et Moyse leur livre un tracteur identique; celui-ci est en revanche de deuxième main, bien que quasiment neuf.

La mise sur le marché du type BL, un locotracteur-plateau, intéresse de nombreuses entreprises et trois sont livrés en Suisse. Dès la fin des années 1960, en particulier sous l'impulsion de la maison Asper à Küssnacht (près de Zürich), un fabricant de draisines ferroviaires reconverti dans la représentation de locomotives de manœuvre, toute une série de locotracteurs Moyse neufs seront introduits en Suisse. L'un d'eux est à signaler en particulier, celui à voie métrique de la Scierie Renfer de Bienne. Cette entreprise, qui fabriquait, entre autres, des traverses de chemin de fer, était embranchée par une ligne de 1,5 km où les wagons CFF étaient chargés sur des trucks-transporteurs. A la fermeture de l'usine, le locotracteur a été repris par les chemins de fer du Jura. Pour la petite histoire, ce locotracteur avait été "perdu" pendant presque 15 jours, lors du transport entre La Courneuve et Bienne!

Une nouvelle étape est franchie avec le type CN à trois essieux, destiné aux manœuvres lourdes. Les aciéries Von Moss d'Emmenbrücke, près de Lucerne, en acquièrent deux en 1970. Vu les bons résultats, elles achètent deux exemplaires supplémentaires et les aciéries Von Roll de Gerlafingen en font de même. Elles reprennent également le prototype (n° 3501) de ce modèle.



Le locotracteur Moyse BN 32 E 150 B n°1094 de 1965 des Carrières d'Arvel -7 septembre 1996- photographie Richard Bowen

La maison Matisa à Crissier, près de Lausanne, est spécialisée dans la construction de machines d'entretien des voies. Pour la traction de ses trains de renouvellement des traverses, des rails et du ballast, elle utilise des locotracteurs Moyse qu'elle modifie selon ses besoins, jusqu'à les rendre parfois méconnaissables. De tels véhicules sont exportés dans divers pays, parfois même jusqu'au Japon. Un train de ce type est construit en 1975 pour le réseau à voie métrique des Chemins de fer Rhétiques (RhB).

# La Briqueterie Lamour à Waziers (Nord)

Par Louis Caillot et Jean Marie Minot

## 1. La création de la Briqueterie et son histoire jusqu'en 1945

Waziers est une commune située au nord-est de Douai, dans le département du Nord. Louis Lamour y naissait en 1903, au sein d'une famille de « briquetiers » locaux.

Depuis le début du siècle, son père fabriquait des briques de façon artisanale. La matière première était extraite dans les environs et les briques élaborées à la main. La cuisson avait lieu dans des fours de campagne (ou fours à air), où les briques étaient rangées en plein air et mélangées avec de la paille et du charbon, le tout en forme de hutte ou de pyramide.



La briqueterie Lamour dans les années 2000 : vue aérienne - photographie Lamour

En 1929, ayant pris les rênes de l'entreprise familiale, L. Lamour décidait de passer de l'artisanat au stade semi-industriel : au sud de la commune de Waziers, il édifiait une briqueterie moderne comprenant un four à feu mobile Hoffman. Cette usine était voisine de la Fosse Bernicourt (puits de mine de charbon), mise en exploitation en 1877 par la Compagnie des Mines d'Aniche. L'argile était alors extraite à proximité de la briqueterie.

Pour ses travaux et ses transports, L. Lamour employait des charrettes, des chevaux et charretiers, qui le soir venu, se reposaient dans la maison familiale au 66 rue Pasteur à Waziers. Pour épauler sa nouvelle entreprise, L. Lamour

# Jacques Henri Renaud

Patrick Etiévant

Un grand expert des chemins de fer nous a quitté en ce début d'année 2010 : Jacques Henri Renaud, Né en 1924 dans le Berry, il semble s'être intéressé très tôt aux chemins de fer puisque ses clichés de locomotives les plus anciens datent de 1938. Le train était un monde passionnant, mais aussi un employeur potentiel en cette période trouble : il en fera son métier Il entre à la SNCF et se retrouve basé à Paris dans les années 1940. Dès la fin du second conflit mondial, et la fin de la pénurie des films photographiques, il reprend ses prises de vue de locomotives à vapeur. Au début des années 1950, un vélo-Solex complète son équipement « de chasse » : lors de ses voyages les fins de semaine ou bien lors des vacances, le vélo-Solex est chargé dans les fourgons des trains et Jacques Henri Renaud gagne en mobilité pour composer ses clichés le long des lignes SNCF, secondaires et industrielles, lui permettant ainsi de poursuivre les trains roulant à petite vitesse.



Une 141 B ex PO en tête d'un train de marchandises en direction de Bourges, à la bifurcation de Marmagne (18 – Cher). Cette vue a été réalisée dans la région d'où était originaire JHR - photographie JHR - le 8 octobre 1948 -

Esprit plutôt scientifique, pas toujours cartésien mais rigoureux et déterminé, il recueillera de nombreuses informations et une très grande documentation sur domaine ferroviaire. Il réalisera une grande quantité de photographies très intéressantes sur les chemins de fer. Jusqu'à la fin des années 1950, il ne prendra en photographie pratiquement que des trains et locomotives à vapeur, en noir et blanc et en orientation paysage sur films au format 6x9 cm. Vers 1963 - 1964, il passe au format 24x36 mm et commence à diversifier ses sujets compte tenu de la raréfaction de la vapeur : locomotives diesels, locomotives électriques, autorails, funiculaires... entrent dans la composition de ses clichés. On peut estimer qu'il a réalisé environ 8.000 ou 9.000 photographies format 6x9 sur la période 1938 à 1963 - indexées avec un code numérique à 6 positions - et environ 15.000 photographies format 24x36 sur la période après 1963 - indexées avec un code alphanumérique de 2 à 4 positions

Les locomotives diesels, ou électriques- ainsi que les autorails étaient photographiées au début par « accident » - les photographies correspondantes n'étaient mêmes pas indexées... voir mêmes tirées... Habitant non loin de la gare du Nord, ses réseaux de prédilection auront été ceux qui étaient proches de chez lui – il n'a jamais eu de permis de conduire une voiture – à savoir les régions du Nord et de l'Est tant pour la SNCF que les chemins de fer secondaires ou les chemins de fer industriels. On peut estimer que plus des 2/3 de ses clichés concernent ces 2 régions.

Les chemins de fer secondaires qu'il a préféré hors ceux des régions Est et Nord semblent avoir été ceux à voie métrique du Vivarais, du PO Corrèze et du Réseau Breton. Ainsi par exemple, le nombre de photographies réalisées rien que sur le CFD Vivarais a été supérieur à toutes celles qu'il a réalisées sur les régions 5 et 6 de la SNCF... Pendant toute sa vie, l'intérêt ferroviaire de J.H Renaud restera très centré sur les chemins de fer Français malgré des digressions non négligeables vers les pays frontaliers des régions Est et Nord dans les années 1950 : la vapeur