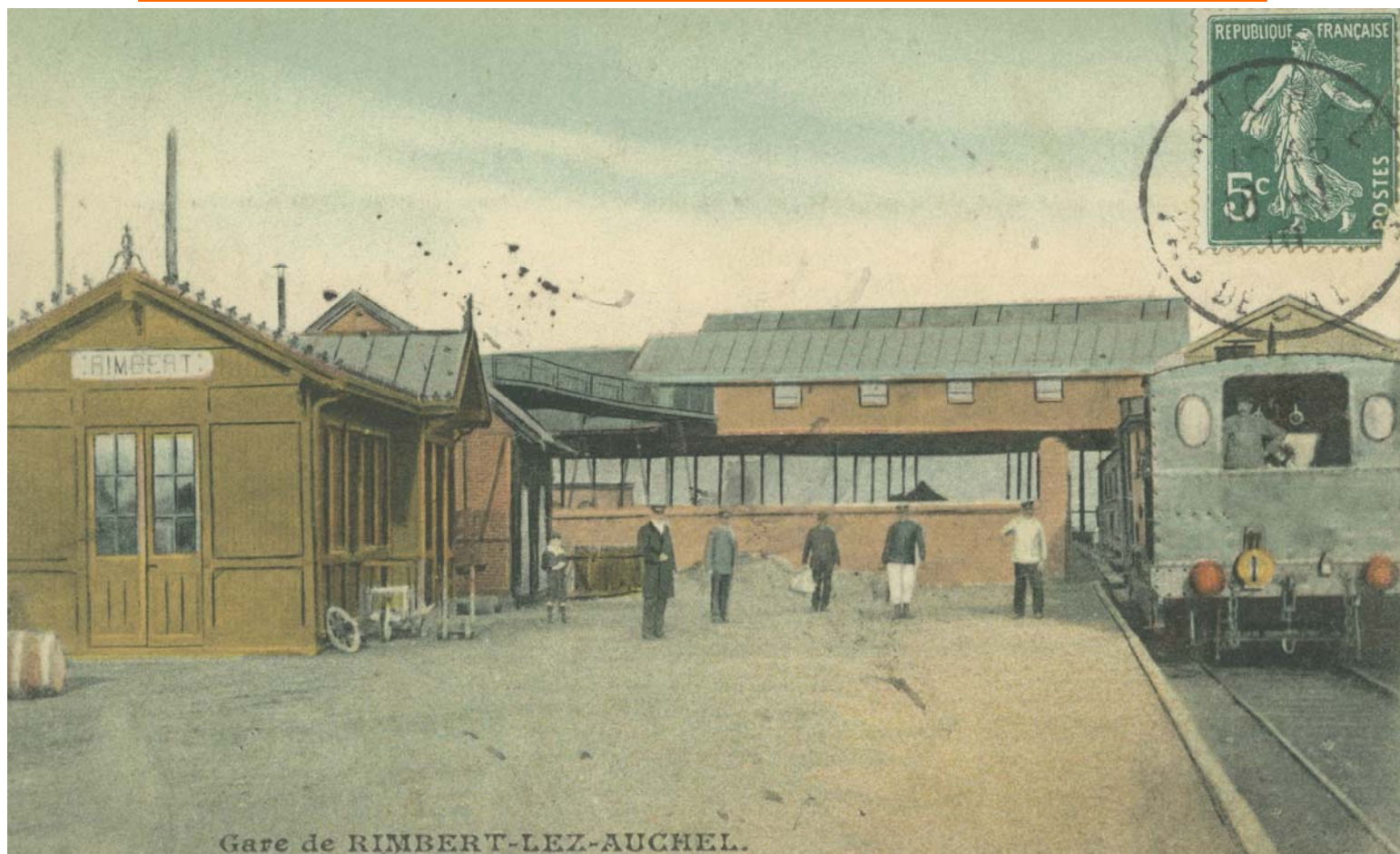


# Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



Gare de RIMBERT-LEZ-AUCHEL.

Auchel. - Imp. A. Louehart - Repro



n°48

Juin 2012  
Parution Trimestrielle  
Prix : 9,50 Euros



# Papiers du Rail et d'Industrie n°48



Pour aider à alimenter cette rubrique, merci d'envoyer vos découvertes par courrier postal ou par courrier électronique à la rédaction de R&I. D'avance merci.

**Rail Passion – Hors-série - Les nouveaux acteurs du Fret en France** – France – Editions La Vie du Rail – ISSN 1261-3665 – 100 pages – format 21 x 29,7 cm – pour tout savoir sur les acteurs actuels des trains de marchandises en France : Environ 30 pages sur les secondaires à voie normale, précurseurs d'aujourd'hui. Bon dossier sur les parcs de locomotives de VFLI, ECR, Europorte, Colas Rail, OSR, CFL Cargo, CFR, RDT13... – **Intéressant** -

**Victor Fumat - Ingénieur des Mines, inventeur** – France – de Michel Bonnot – 2012 – Editions du Pic Pas d'ISBN – format 21 x 29,7 cm 168 pages – pour tout savoir sur cet ingénieur des mines qui officia à la Compagnie des Mines de la Grand Combe (30 Gard), puis aux Mines d'Ostricourt. Revue complète des différents modèles de lampes de sûreté développés par Mr Fumat : tous les modèles sont passés en revue – **passionnant du point de vue technique, social et humain** –

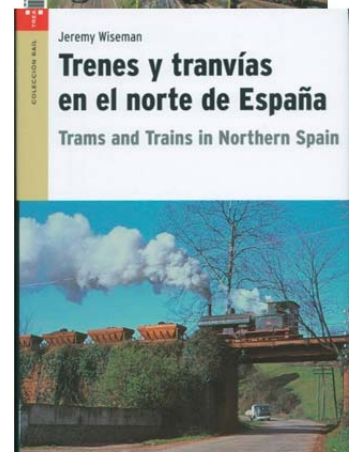
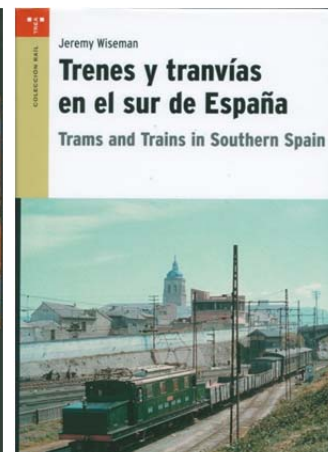
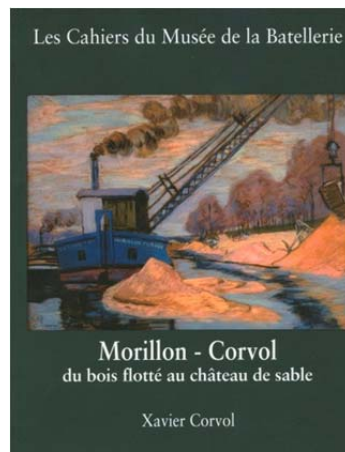
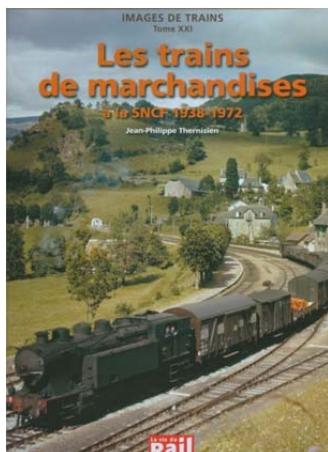
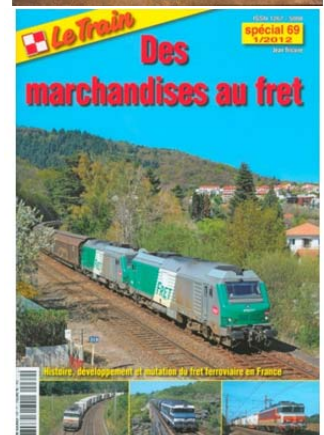
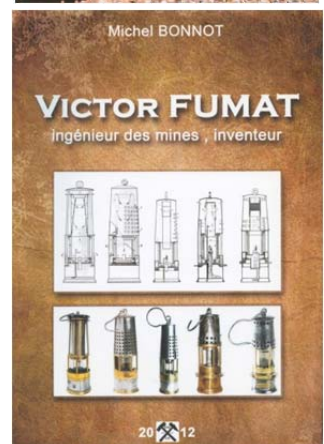
**Des marchandises au Fret – Histoire, développement et mutation du fret ferroviaire en France** – Spécial le Train n°69 – 1/2012 – de Jean Tricoire – Editions le Train - France – ISBN 1267-5008 – format 21 x 29,7 cm – 100 pages – L'âge d'or, les triages, les wagons... de belles compositions de trains de marchandises, quelques embranchements et vues industrielles - **Intéressant** –

**Images de Trains tome XXI – les Trains de Marchandises à la SNCF 1938 – 1972** – de Jean Philippe Thernisien – France – Editions La Vie du Rail - ISBN 978-2-918758-46-4 – format 21 x 33 cm – 175 pages – voyages dans la France des trains de marchandises et de messageries. Très belle vues de trains en ligne, dans les triages, en desserte locale, en manoeuvre ou sur les embranchements particuliers. Quelques vues de lieux industriels. **Exceptionnel** : plongée dans les archives de La Vie du Rail - mais seul un coin du voile a été soulevé : on attend les livres suivants sur ce thème...

**Trenes y tranvias en el norte de España** – Espagne – de Jeremy Wiseman - Editions Coleccion Rail Trea – ISBN 978-8497045711 – 265 pages – format 17 x 24 cm – Enfin, des ouvrages illustrant le travail de photographe ferroviaire réalisé par Jeremy Wiseman – dont on connaissait quelques vues au gré des publications ferroviaires. Mention très bien pour ce tome traitant du Nord de l'Espagne : Réseaux secondaires, réseaux urbains mais également réseaux industriels sont largement traités – sans oublier la voie large : donc il y a du Hunosa, AHV, MSP, PV, JOP, FR, MA etc... pour les amateurs... – **un total régal** – à prendre en intraveineuse...

**Trenes y tranvias en el sur de España** – Espagne – de Jeremy Wiseman - Editions Coleccion Rail Trea – ISBN 978-84-9704-340-35711 – 265 pages – format 17 x 24 cm. Ce deuxième tome de la trilogie traite des mêmes sujets que le précédent... mais dans le Sud de l'Espagne... Si vous rêvez ou rêvez de rêver la nuit de Tharsis, Rio Tinto, Puertollano, Melilla, Valdepeña, Huelva, Valverde... alors ne vous retenez pas : achetez tout de suite... **On adore complètement et totalement...**

**Morillon Corvol – du bois flotté au château de sable** – France – de Xavier Corvol – Les cahiers du Musée de la Batellerie – Association des Amis du Musée de la Batellerie à Conflans Sainte Honorine – ISBN 2-909044-62-9 – 90 pages – format 21 x 29,7 cm – Belle étude sur cette société qui transportait du bois et du sable par voie d'eau, et qui exploitait également des sablières. Dragues, péniches, barges, pelleuses... sont au menu. On aperçoit même des trains à voie étroite – **beau dossier** pour un prix dérisoire -



# De la Châtre à Bourges par les chemins détournés

Par Francis Perenon

Compte rendu d'une chasse aux locotracteurs et aux embranchements particuliers réalisée en septembre 2009.

## La Châtre (Indre)

7h40 passage à la gare au PK 36 de Châteauroux : le bâtiment des voyageurs (BV) est toujours là, très vaste, mais les toitures sont bâchées, les voies sont encore en place mais envahies par les herbes et les ronces. La cour des marchandises, clôturée, sert de remisage aux autocars locaux. Parcours en diagonale pour rejoindre la vallée de la Creuse aux alentours d'Aiguzon pour remonter à la gare de Celon sur la grande ligne électrifiée Paris Limoges Toulouse. On aperçoit passer un train Corail Teoz dans le lointain en direction du Nord.

## Celon

8h50/ 9h10 – le BV situé au PK304 de Paris est fermé. En face, côté voies, les vastes installations couvertes pour le chargement sur wagons de la baryte provenant par camion des mines de Chaillac à 25 km plus à l'Ouest. De nos jours, avec l'épuisement du site de Chaillac, ces installations servent à l'expédition d'argile (pas d'information sur le site d'extraction...) à destination de l'Italie – 1 rame par semaine de 20 wagons T19 à toit dérouleur. Les manœuvres sont effectuées par un antique et volumineux locotracteur BDR de 180 ch construit en 1935... et qui mérite bien ce lointain détour...



Le locotracteur BDR Y7020 de Celon construit en 1935 - ex SNCF via Desbrugères – a fière allure – Photographie Patrick Etiévant

## Chaillac via Saint Benoit du Sault

Par Saint Benoit du Sault, un canton rural bien animé - où nous remarquons les installations (BV, château d'eau et remise) de feu la Compagnie des Tramways de l'Indre (TI) qui exploitait la ligne de chemin de fer d'intérêt local à voie métrique du Blanc à Argenton-sur-Creuse via Saint-Benoît-du-Sault longue de 75 km - nous rejoignons Chaillac et ses exploitations de Baryte vers 9h50. Passage à la mine souterraine du Rossignol où les deux petits chevalements filiformes se dressent encore sur la colline. Le reste des installations a été démantelé. Seul un petit locotracteur Berry à voie de 50 cm, placé en mémorial, rappelle qu'il y avait un roulage avec des berlines au fond.... De ce belvédère, on peut voir sous nos yeux les vastes installations de l'usine de traitement alimentées il y a encore peu de temps par une



- Sur le premier, une rame céréalière est préparée pour le départ, avec à l'arrière un petit locotracteur à silhouette de Y2200. Doté d'une belle robe vert kaki (ex militaire), l'engin se révèle avoir été construit par les Etablissements Cadoux
- Sur le second situé une centaine de mètre plus loin, dessert un silo et dispose d'un classique locotracteur Moysse BN 32 tonnes, en l'occurrence le n°1070.

Revenant sur le terre-plein industriel derrière l'hôpital, nous sommes aimablement reçu par le responsable de l'Entreprise Yur International qui traite et conditionne divers produits chimiques et engrais. Par son raccordement industriel en rampe et peu visible, elle réceptionne 12 à 13 fois par an des trains de 1.200 tonnes de produits venus d'Allemagne. C'est la SNCF qui monte ces trains par demi-rame sur un vaste plateau sillonné par 4 voies. Pour la répartition des wagons sur les postes de déchargement, l'entreprise dispose d'un ancien locotracteur uniformément jaune. Il s'agit d'un engin ex SNCF type Y6400 diesel électrique tarant 32 tonnes construit par Decauville en 1953. Cette usine construite en 1924 possède encore une cheminée haute de 40 m. A l'origine, elle réceptionnait des tonnages importants de scories de déphosphoration pour fabriquer des engrais ainsi que de l'acide sulfurique. Vers 17h45, nous quittons les lieux après avoir remercié notre hôte pour cette intéressante visite.

Un autre embranché d'Issoudun se situe nettement dans la campagne peu après la séparation de l'ancienne ligne à trafic restreint vers Charost, actuellement hors service. Ces silos de la SICA d'Indre & Cher sont situés à un plateau supérieur (10 m environ) au-dessus des voies ferrées de l'embranchement. Une tour trémie permet le chargement des trains, desservie par un convoyeur à bande transporteuse qui la relie au stockage des céréales sur le plateau. Un chemin agricole permet d'accéder au faisceau ferroviaire, mais il est presque 18h et tout est fermé. Le locotracteur Fauvet Girel CEM à 2 essieux reste invisible, garé sous la trémie fermée par des portes à double tour. Un train de wagons céréalières est au départ sur la voie de formation côté Issoudun : nous apercevons au loin le personnel SNCF qui s'apprête à prendre en charge la rame. Nous nous contenterons d'observer les deux locotransporteurs Moysse garés hors service aux intempéries : un gros BNA et un petit plateau de 12 tonnes. Pendant ce temps, un train Teoz pour Limoges passe à grande vitesse dans notre dos.



Argy – un locotracteur CFD à la vie mouvementée : le n°4 CFD Neuillé Pont Pierre construit en 1939 à partir de la locomotive à vapeur n°4 des CFD Indre et Loire (Couillet 819/1885) à voie métrique, mis en voie normale par CFD en 1958, précédemment employé par les HBA Houillères du Bassin d'Aquitaine à Carmaux, puis les vins Méjunk Carcassonne ; avant de rejoindre Argy – Photographie Patrick Etiévant -

## La Chapelle Saint Ursin

Par des routes secondaires, nous arrivons au passage à niveau de La Chapelle Saint Ursin à 18h20 après être passés devant l'importante fabrique de munitions Luchaire du GIAT, devenue Nexter Munitions, embranchée au fer (actif ?). Après avoir effectué un aller et retour, dans le domaine du transporteur Bridier, nous pouvons voir de nouveau le Fauvet Girel CEM et le SACM de GDE (voir R&I n°38) employés sur les embranchements de la gare. A 18h50 nous nous trouvons à l'entrée de l'autoroute A71 pour le retour vers Lyon que nous atteindrons quelques heures plus tard...

**Francis Perenon**

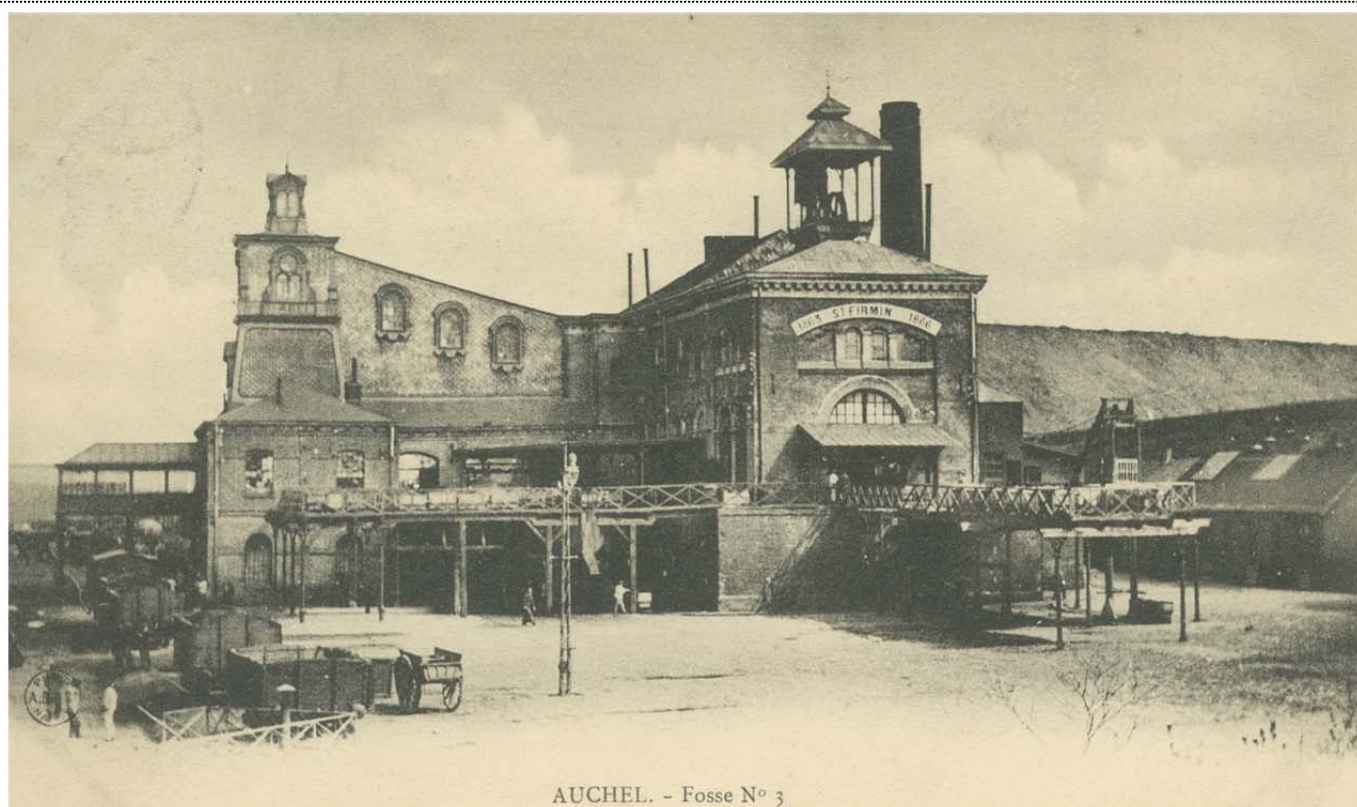
# La Compagnie des Mines de Houille de Marles – Les mines d’Ames & Ferfay Le groupe Auchel des HBNPC

Par Patrick ETIEVANT

## 1 – les débuts des Mines de Marles – 1850 à 1870 –

L'histoire de l'extraction de la houille commence à Marles, dans le Pas de Calais (62), au milieu de 19<sup>ème</sup> siècle. L'objectif est de vérifier si les couches de houille reconnues en Belgique et dans le Nord de la France se prolongent également dans le Pas de Calais. Dès 1852, deux sondages effectués à Marles et Auchel (sondages de Burbure et de Lozinghem) par Messieurs Bouchet et Lacretelle révèlent la présence du charbon à 85 et 93 m de profondeur.

Les inventeurs n'ayant pas le financement nécessaire pour les investissements d'une mine, un accord est passé entre eux et Monsieur Emile Raimbeaux, propriétaire du Charbonnage du Grand Hornu en Belgique. Il en résulte la création de deux sociétés le 19 Novembre 1852 : la Compagnie des Mines de Houille de Lillers – dite des 70% - qui apporte les capitaux et assurera l'exploitation, dirigée par Monsieur Emile Raimbeaux – et la Société civile des propriétaires de 30 % des bénéfices nets des mines de Lillers dont les actionnaires sont les 2 inventeurs.



AUCHEL. - Fosse N° 3

La fosse 3 des Mines de Marles à Auchel : à droite le puits 3 Saint Firmin et à gauche le puits 3 bis Saint Abel avec sa magnifique construction datant de 1875 – chevalement en bois et chemin des câbles recouvert d'ardoise, baies de lumières à frises, – Collection privée

Un premier puits de 4,50 m de diamètre dénommé fosse n°1 est entrepris à partir de 1853 à Marles. Mais son creusement rencontre des difficultés techniques insurmontables : d'abondantes venues d'eau empêchent les travaux, puis entraînent l'effondrement du cuvelage. Le puits doit être abandonné à une profondeur de 56 mètres, entraînant une perte financière de 300.000 francs.

Au milieu de 1854 est entrepris le creusement d'un second puits à Marles – dite fosse n°2 Saint-Emile (en référence à Emile Raimbeaux). Elle est située à une cinquantaine de mètres au sud-est de la fosse n°1. Le passage des nappes phréatiques à 15 m et à 55 m de profondeur est réalisé en prenant mille précautions en raison du débit d'eau de l'ordre de 860 m<sup>3</sup> par jour. La première couche de charbon est rencontrée à 83 m de profondeur. Le fonçage est poussé jusqu'à 231 m. Le puits peut dès lors être équipé en vue de la mise en exploitation du gisement.



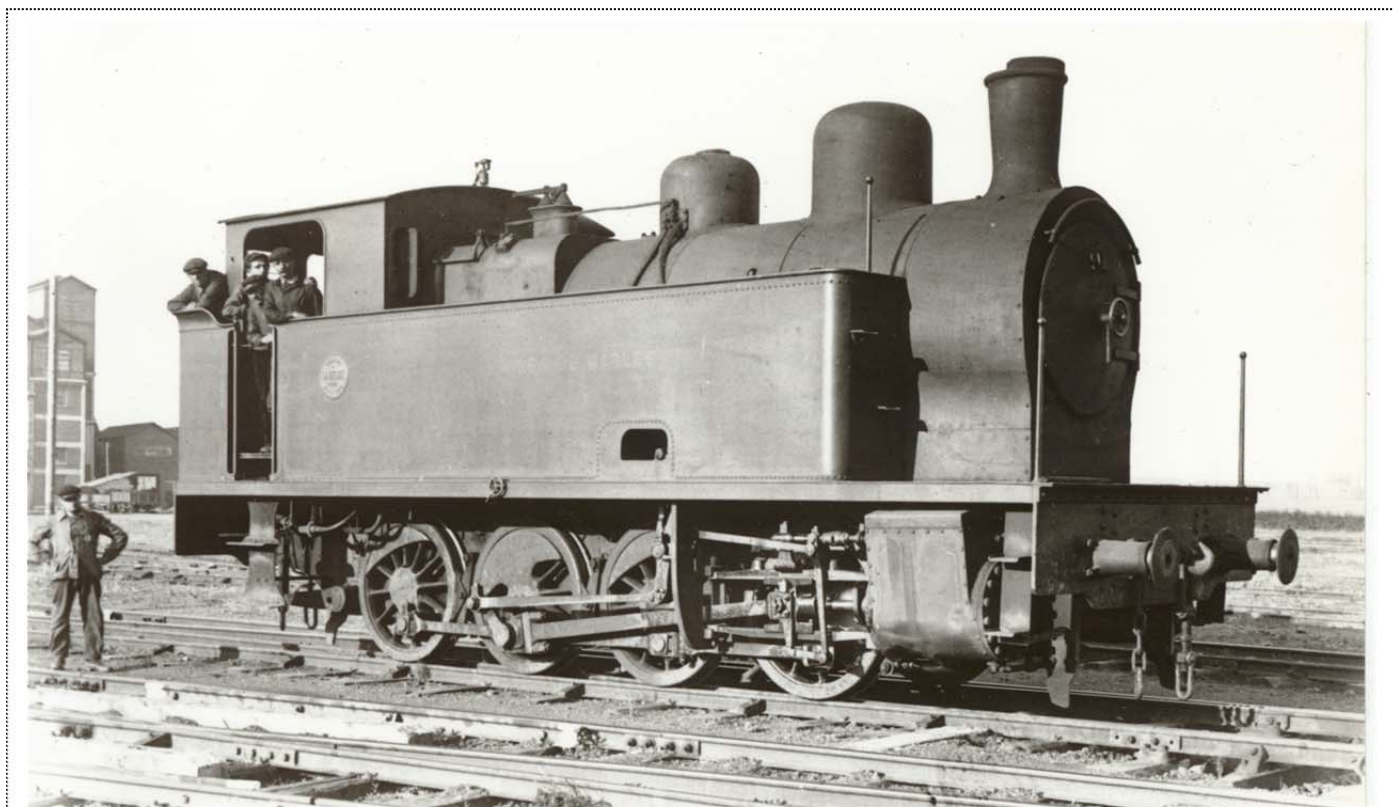
Les enseignements de la dispersion des services administratifs des Mines de Marles sont tirés suite aux problèmes rencontrés pendant la guerre. Il est décidé la construction de grands bureaux où sont centralisés tous les services administratifs de la Mine.

Par ailleurs, le fonçage du puits 3 ter est entrepris en 1922.

L'augmentation du trafic ferroviaire lié aux travaux de creusement, de construction puis la mise en exploitation de ces 2 puits, tant pour la houille, les stériles, le bois et le matériel implique de renforcer les moyens de traction ferroviaire du chemin de fer des Mines de Marles, d'autant que les tonnages des trains augmentent. Cinq 040T de 60 tonnes des Ateliers de La Meuse à Liège (Belgique) sont livrées en 1919, 1922, 1923 et 1924. Livrées dans l'ordre les numéros de construction n°2836, 2837, 3019, 3015 et 3143, elles sont identifiées respectivement 22, 23, 24, 25 & 26 aux mines de Marles.

Ces machines à la tare plus élevée que les trois 040T n°19 à 21 sont destinées à la traction des trains lourds, notamment entre Marles & Chocques et le rivage de Béthune. Grâce à leurs grandes roues, elles peuvent rouler plus vite et accélèrent ainsi le débit sur les lignes. Elles ont les caractéristiques suivantes :

- Poids total en Charge : 60 tonnes
- Diamètre des roues : 1,20 m
- attaque de la bielle motrice sur le 3eme essieu
- empattement 4,125 m
- effort au crochet 8.985 kg
- Boite à feu Belpaire
- Timbre 12 kg/cm<sup>2</sup>
- 2 Soupapes Adams
- 2 Cylindres horizontaux disposés à l'extérieur du châssis
- 1 Porte de boite à fumée autoclave
- 2 Soutes à eau disposée de part et d'autre de la chaudière,



Marles les Mines – Fosse 2 la 040T la Meuse de 60 tonnes n°26 (livrée en 1924, n° constructeur 3143)- L'équipe de conduite et de manœuvre comprend pas moins de 4 personnes. Casquettes et bérêts sont de mise – Photographie Fohanno ( ? )

Tous ces investissements nécessitent d'importants capitaux et de nouveaux actionnaires. La Compagnie des Mines des Marles est transformée en Société Anonyme le 24 janvier 1921. Le capital est alors de 128 millions de francs répartis en 640.000 actions de 200 francs. Elle absorbe en 1922 la Société des porteurs de parts bénéficiaires, dite Société des 30%. Les porteurs reçoivent en échange de chaque part bénéficiaire 15 actions des Mines de Houille de Marles. Le capital est ensuite porté à 176 millions de francs et 240.000 actions supplémentaires sont émises.

Ces moyens renforcés permettent à la Compagnie des Mines de Marles de produire les tonnages de houille suivants :

- 1921 : 2.017.690 tonnes
- 1923 : 2.274.188 tonnes

Le 1<sup>er</sup> juillet 1925, la Compagnie des Mines de Marles absorbe la Compagnie houillère voisine de ses concessions à l'Ouest : la Compagnie de Ferfay-Cauchy. Le capital de la Compagnie des Mines de Marles est alors porté à 208 millions de francs par apport des 63.000 actions de la Compagnie de Ferfay-Cauchy et par l'émission de 97.000 actions de numéraire supplémentaires. Il y a en final 1.040.000 actions d'une valeur nominale de 200 francs cotés à la Bourse de Paris et à la Bourse de Lille.