

Rail et Industrie

LA REVUE DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°71

Mars 2018
Parution Trimestrielle
Prix : 12,00 Euros

Les Draisines Campagne

Par Alain Dubois

Bref historique des Etablissements Campagne

Vers 1900, Ernest Alexandre Campagne crée un atelier de fabrication de véhicules automobiles au 45 Boulevard de Belleville à Paris. Quelques années plus tard, Campagne s'oriente vers la construction de matériel roulant ferroviaire, et en particulier de draisines, dont la conception légère et les composants mécaniques sont proches de l'automobile. D'autres véhicules ferroviaires suivent dont des quadricycles, des automotrices, des lorries et moto-lorries, des remorques et des locotracteurs. Ces matériels, souvent construits à l'unité ou en petites séries sont adaptés aux spécifications des clients ou aux conditions d'emploi.

Au début des années trente, l'entreprise se retrouve au 19 – 31 Rue de la Voûte à Paris, où elle poursuit ses fabrications antérieures. Claude Campagne succède à son père en 1952, et transfère les ateliers à Saint Léger sur Dheune (71) en 1964. Dans les années qui suivent le marché des véhicules spécialisés s'amenuise et celui des locotracteurs, lié à la chute du trafic fret et l'abandon de nombreux embranchements particuliers, s'écroule. La firme cesse toute activité en janvier 1983.

Influence du découpage administratif et territorial du réseau ferré sur le parc de draisines

L'évolution du découpage administratif et territorial du réseau ferré a une incidence certaine sur le parc des draisines, dans sa constitution en fonction des constructeurs d'une part, et sur sa numérotation d'autres parts.

Jusqu'au 1^{er} janvier 1938, le réseau national était découpé en 6 grandes Compagnies :

- Deux Réseaux d'état :
 - L'Alsace Lorraine provenant de la restitution à la France en 1918 des territoires annexés par l'Allemagne. La date de constitution de ce Réseau étant légèrement antérieure à l'apparition des premières draisines, elle n'a pas eu d'influence sur l'histoire du parc.
 - Le Réseau de l'Etat, provenant lui-même de la fusion, en 1908, de la Compagnie de l'Ouest et du Réseau de l'Etat. Cette date de fusion n'a pas non plus pu avoir d'incidence sur le parc des draisines.
- Quatre Compagnies privées :
 - L'Est.
 - Le Nord.
 - Le Paris-Orléans-Midi (PO-Midi), provenant lui-même de la fusion en 1934 de la Compagnie du Paris-Orléans et de la Compagnie du Midi. A cette date de fusion, le parc de draisines était suffisamment conséquent, et celles du Midi ont été renumérotées en conformité avec celles d'origine PO.
 - Le Paris-Lyon-Méditerranée (PLM).

Ces Compagnies sont découpées en Arrondissements pour chacun des trois grands services, dont celui Voies et Bâtiments, gestionnaire des draisines.

A partir du 1^{er} janvier 1938, la nationalisation de ces différentes Compagnies, donne la nouvelle SNCF. Un découpage territorial est créé reprenant sensiblement les territoires des anciennes Compagnies, constituant ainsi cinq Régions :

- L'Est (indice 1), reprenant les territoires de la Compagnie de l'Est et de l'Alsace Lorraine;
- Le Nord (indice 2);
- L'Ouest (indice 3) reprenant le territoire du Réseau de l'Etat ;
- Le Sud-Ouest (indice 4) reprenant le territoire du PO-Midi ;
- Le Sud-Est (indice 5) correspondant à l'ancien PLM.

Ces Régions conservent un découpage par Arrondissements comme au temps des anciennes Compagnies.

Les draisines d'origine des anciennes Compagnies se sont donc globalement retrouvées dans les Régions correspondantes, bien que, en 1942, des mutations entre Régions aient déjà été effectuées.

En 1948 est créée la Région Méditerranée (indice 6), constituée de l'arc méditerranéen des Régions Sud-Est et Sud-Ouest. Ainsi, il est probable que certaines draisines d'origine Midi, aient connu successivement, le Midi, le PO-Midi, le Sud-Est, la Méditerranée. Toutefois, cette création a sans doute été sans influence sur les draisines, la renumérotation générale par groupes ayant été créée peu après.

Enfin, au 1^{er} janvier 1973, la réforme des structures supprime les anciennes grandes Régions au profit de nouvelles Régions définies par un découpage plus fin sur les grands centres, avec une gestion nationale. Les contours des anciennes Régions, à quelques retouches près, seront conservés sous le nom de Réseaux, avec le même numéro d'indice (à l'exception de la Méditerranée, fusionnée dans le Sud-Est). Ceci entraînera deux conséquences sur les draisines : une nouvelle numérotation définie nationalement et non plus régionalement, mais toujours par groupes, et un changement d'indice de Réseau pour les draisines se trouvant sur les territoires concernés par les modifications de limites.

Numérotation des draisines

Les anciennes Compagnies utiliseront bien sûr leur propre système de numérotation :

- La Compagnie de l'Est semble utiliser une numérotation continue suivant la chronologie de sortie des engins (de 1 à). Toutefois, les cinq premières draisines reçoivent les n° C1 à C5, le n°1 ne débutant qu'à la 6^{ème} machine livrée. Il n'est pas impossible qu'une renumérotation débutant à 1 ait eu lieu ultérieurement.
- La Compagnie du Nord utilise simplement dans les premiers temps, le numéro de constructeur de l'engin qu'elle fait précéder de l'indice de l'Arrondissement propriétaire et d'une lettre de constructeur (C pour Campagne). Ainsi trouve-t-on la draine 3-C-750, draine Campagne, du 3^{ème} Arrondissement, n° de construction 750 ; il n'y a donc pas de suite dans la numérotation. A partir d'une certaine date, l'utilisation du numéro de constructeur est abandonnée, au profit de tranches par famille, tranches venant à la suite du numéro de construction le plus élevé des draisines déjà livrées.
- Au Midi, la numérotation est continue par constructeur et par Arrondissement, le constructeur étant représenté par une lettre, par exemple 1 C 4 pour 4^{ème} draine Campagne du 1^{er} Arrondissement.

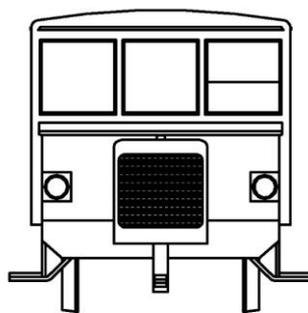
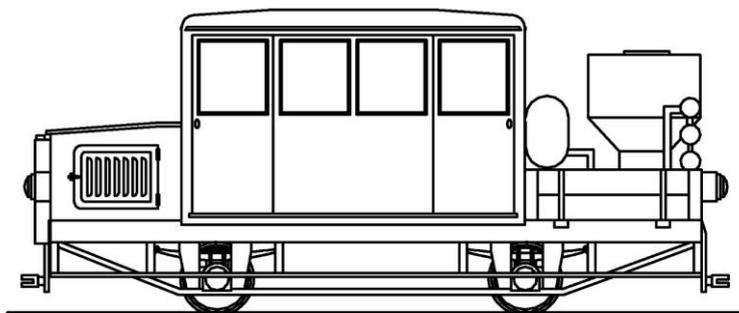
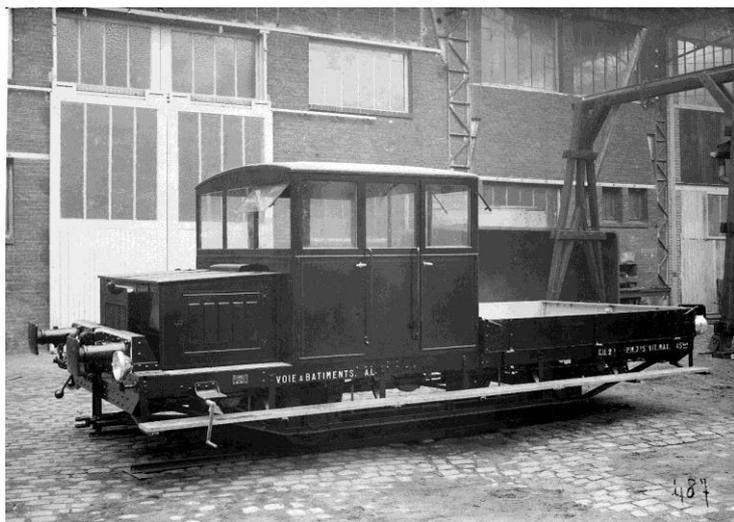


Diagramme des draisines Campagne C35 et C36 du PO-Midi, puis de la SNCF, avec coffre moteur à l'avant et plateforme arrière recevant le gazogène. Elles se retrouveront certainement dans le groupe 4 Méditerranée (peut-être 3 avant modernisation).
Dessin Alain Dubois d'après plan SNCF AV 2159 de mars 1942.

En 1933, l'Alsace-Lorraine reçoit 5 draisines. Les 4 premières, n° de construction 1719 à 1722, comportent une grande plateforme à l'arrière, une caisse en bois fermée, et un coffre avant contenant le moteur. Il est très surprenant de constater que cette disposition est quasiment similaire à celles des draisines De Dietrich livrées aussi à ce Réseau en 1936. De Dietrich a-t-il travaillé en sous-traitance de Campagne, ou l'ensemble résulte-t-il d'un cahier des charges très détaillé de l'A.L. ?

L'attelage et le tamponnement sont du type normal, avec en plus l'attelage spécialisé à chape.



Draisines Campagne, n° de construction 1719 à 1722, livrées à l'Alsace Lorraine. Elles sont munies d'un attelage à chape en plus de l'attelage normal. Elles feront certainement partie du groupe 4 Région Est.
Collection Louis Caillot,



Cette draisine Campagne à longue caisse et deux capots, est sans doute une draisine d'inspection commandées par l'Alsace-Lorraine et livrée en 1933, sous le numéro de construction 1729. Le coffre arrière doit recevoir les bagages des inspecteurs. On notera la présence de 3 portières sur la face visible. Elle appartiendra peut-être au groupe 5 de la Région Est.
Collection Louis Caillot,

Avec le temps, les coffres extrêmes deviennent moins larges. Ainsi, la cinquième draisine livrée à l'A.L., n° de construction 1729, semble être une draisine, dite "de luxe", à longue caisse encadrée de deux capots ; il est probable que l'un deux, bien que présentant des ouïes de ventilation, était un coffre à bagage comme l'indique une publicité Campagne parlant de draisine d'inspection à 15 places.

La disposition à coffres étroits se retrouve sur ce qui pourrait être les Campagne 5113 et 5114 livrées à la Compagnie du Nord en 1935, avec la même caisse que les draisines précédentes de ce Réseau, mais sans tampons caoutchouc. Leurs numéros sur cette Compagnie ne sont pas connus.

Draisine Campagne vue aux ateliers de Moulin-Neuf en 1949; ce pourrait être une des 5113/5114 ex Nord, avec la même caisse que la 0C856 ci-dessus, mais toiture différente et sans tampons caoutchouc (avec toutefois deux petits tampons à ressort semble-t-il). Comme les autres de la Région Nord SNCF, elles appartiendront sans doute au groupe 3.
Collection Jean-Marc Steiner,



Sur le PLM, les draisines reçues à cette époque constitueront le début de la série 601 à 610, dont la livraison s'étalera sur une longue période. En l'absence de précision sur ces engins, on peut donc se demander si cette série a bien été homogène. C'est à cette époque que commence à apparaître les moteurs diesel sur les draisines Campagne.

Liste chronologique de livraison des draisines Campagne aux anciennes Compagnies, se caractérisant par une cabine bois fermée :

N° de const.	Date livraison	Moteur	Réseau	Correspondance SNCF 1950	N° 1975
1552	31.12.1930	Campagne essence 4 L	Nord 2 C 853	3M162 Nord ?	
1553	31.12.1930	Campagne essence 4 L	Nord 6 C 852	3M161 Nord ?	
1615	30.05.1931	Campagne essence 4 L	Nord 6 C 854	Revendue ?	

Histoire des locotracteurs Moysse des types 26TDE, 26/32TDE & 32TDE : utilisation industrielle & SNCF YMO15000 & 25000

Par Louis Caillot

L'historique des 26 TDE, 26/32 TDE et 32 TDE

Au début des années trente, le « haut de gamme » Moysse est représenté par le type 25 TDE à transmission électrique et moteur thermique de 100 chevaux. D'un poids de 25 tonnes, ce modèle est animé par un moteur diesel Renault à 6 cylindres en ligne type 6 C 125 (alésage 125 x course 170). Dans la terminologie Moysse, ces moteurs sont dénommés « Reno ». Ce groupe entraîne une génératrice de 65 kva - 260 ampères alimentant les deux moteurs électriques de traction.

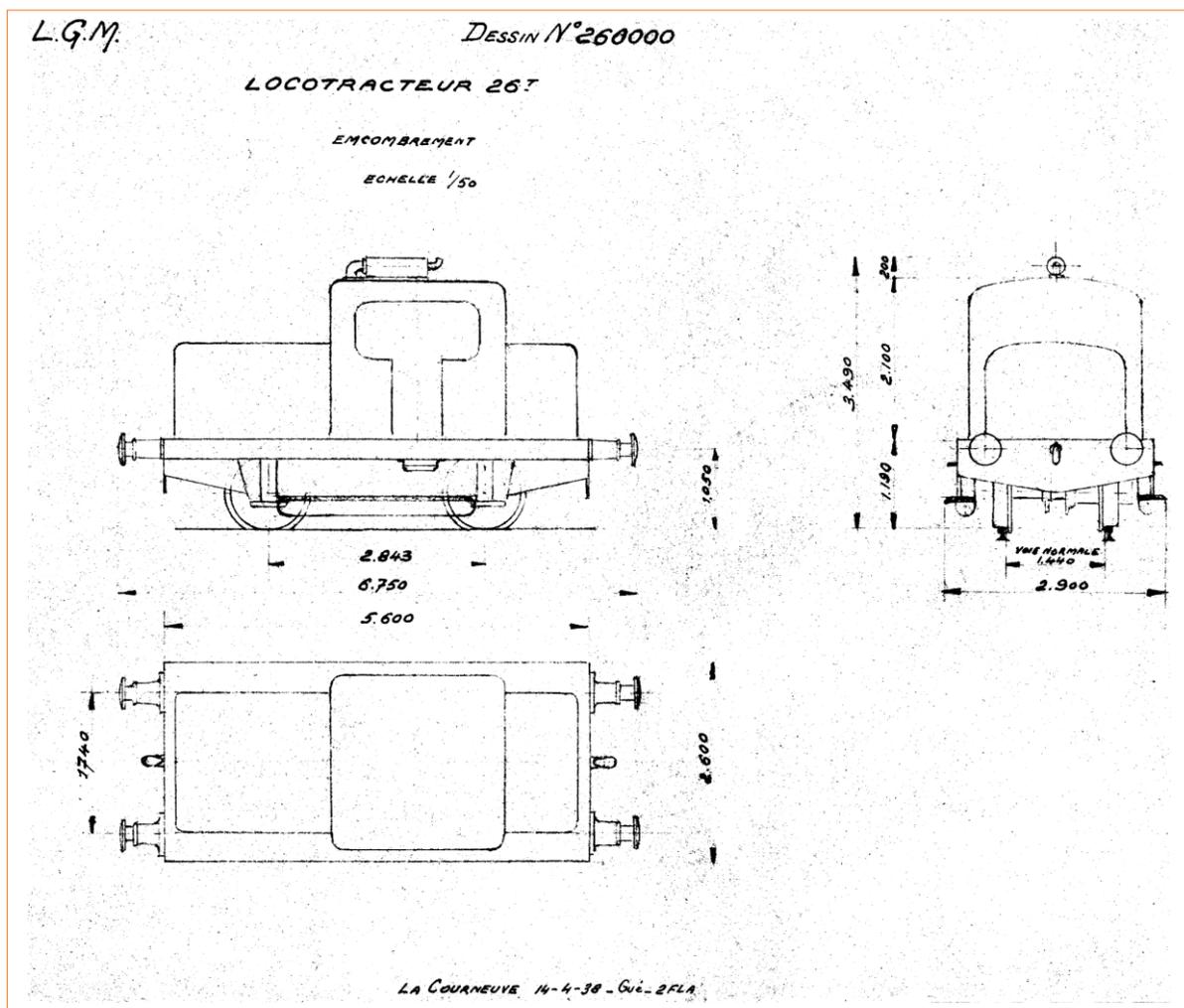
Quinze unités seront construites de 1933 à 1937, destinées à diverses industries, aux Mines de Marles – Auchel et à la Compagnie des Chemins de Fer du Nord.

Quelques années plus tard, Moysse souhaite dépasser la puissance du 25 TDE et planche sur un appareil diesel-électrique de 150/160 chevaux. Pour y parvenir, la firme envisage deux solutions :

- Une, immédiate, avec emploi d'une double motorisation, fiabilisée et disponible sur le marché.
- Une seconde, encore à mettre au point, avec un seul moteur de 120 chevaux, puissance susceptible d'être portée à 150 chevaux après diverses adaptations.

Dans un premier temps, Moysse conçoit donc un appareil équipé de deux moteurs diesel du type 505 Reno - 4 cylindres, 80 chevaux, pour une puissance totale 160 chevaux. Ces groupes entraînent deux génératrices alimentant deux moteurs électriques de traction. Ainsi naît le type 24TDE Bi (Bi pour « bimoteur ») de 24 tonnes, dont le poids est rapidement porté à 32 tonnes.

Probablement séduite par la formule bi-moteur et par sa faculté de se « sortir d'affaire » en cas d'avarie d'un des groupes, l'Armée de l'Air commande une grande partie des quinze unités qui seront produites à partir de novembre 1937. Toutefois l'entrée en guerre et les vicissitudes du conflit diffèrent la sortie des appareils jusqu'en avril 1944 (voir R & I n° 65 pages 47 à 52).



Séduisante au niveau des performances, cette formule « bimoteur » se révèle plus complexe à l'usage et d'un entretien évidemment plus onéreux. Aux yeux de la firme, elle ne constitue qu'une solution palliative, stoppée dès la mise au point du 32 TDE mono.

- Le 32 TDE n° 94 est expédié en avril 1951 à l'Usine GDF/Gaz de France du Cornillon à la Plaine-Saint-Denis (93). L'appareil y est essayé avant sa mise en service le 18 mai suivant à la Cokerie GDF de Grand-Quevilly – Groupe Gazier de Normandie (76). Il y est toujours en novembre 1966 avant sa revente à la Société Sellier-Leblanc (voir R & I 62). Portant le numéro de parc L 18, il est employé en juillet 1970 aux Carrières de Raon-l'Étape (88), Société des Carrières de la Meilleraie (une des composantes de Sellier-Leblanc). Puis en septembre suivant, il est transféré sur le site de Bourg-la-Reine (92). Il retourne ensuite à Raon-l'Étape. Au fil du temps il est doté de hublots vitrés, fermant une partie de la cabine ouverte d'origine. Dans les années quatre-vingt-dix il est visible aux Carrières de la Meilleraie site de Lepuix – Gy (Lepuix-Rougemont) à Giromagny (90), Le 07 mars 1991, en compagnie de quatre wagons trémies à boggies, il part en dérive depuis Giromagny jusqu' en gare de Bas Evette, où il termine sa folle course de quelques sept kilomètres à 2, 50 m des rails de la ligne 4 (voir article dans R & I numéro 9). Avarié, il est revendu au reconditionneur Patry chez qui il est encore visible en 1994, en attente de revente ou de décision.



Sous ces allures de 36 TDE, ce Moïse aux vitres latérales plutôt baroques est bien le 32 TDE 94 de 1951 ! En service aux carrières de Lepuix / Rougemont (90) de la Société des Carrières de la Meilleraie, il est vu chez Patry (Persan, 95) en septembre 1995, vraisemblablement HS, suite à une dérive en ligne qui s'est terminée dans un passage à niveau. - photographie Christophe Gide

- Le 32 TDE n° 95 est réceptionné le 03 mars 1950 à l'Usine GDF/Gaz de France du Cornillon à la Plaine-Saint-Denis (93). L'appareil y est essayé avant son expédition le 08 décembre suivant à la Cokerie GDF de Grand-Quevilly – Groupe Gazier de Normandie (76). Il est probablement racheté par Moïse en septembre 1974 et loué à l'Entreprise TSO/Travaux du Sud-Ouest pour emploi sur la Grande Ceinture de Paris. Sortant de reconstruction avec un diesel Berliet M 635 – 40, il est expédié le 24 février 1975 à la Société Saint-Gobain pour son usine de Saint-Etienne-du-Rouvray (76).
- Le 32 TDE n° 96 est expédié le 21 novembre 1950 à la Mine de Fer de Chazé Henry (49). En février 1964, il est cédé à la CFF/Compagnie Française des Ferrailles à Grand-Quevilly (76). En 1974 il est équipé d'un diesel Berliet M 635 - 40.
- Le 32 TDE n° 97 est expédié le 29 décembre 1950 aux HBNPC/Houillères du Nord et du Pas-de-Calais - Groupe de Hénin-Liétard (62). Portant le numéro d'exploitation 3, il est doté d'une cabine surbaissée avec hauteur totale au-dessus des rails de 3,100 m. Il est revendu le 28 décembre 1965, ainsi que le 32 TDE n° 74, à la Société des Ciments de Marseille et d'Outre-Mer pour l'usine de Lottinghen (62). Plus récemment, il est transféré à la Cimenterie Lafarge de Pernes-en-Artois (62), puis à l'Etablissement Lafarge du Havre ZI/zone Industrielle Saint-Victor-de Monville(76).
- Le 32 TDE n° 98 est expédié en octobre 1952 à Usinor - Groupe B Acierie de Trith-Saint-Léger (59). Il aurait dû être équipé par Moïse d'un diesel Berliet M 635 - 40 à partir de novembre 1978, mais il est toujours en attente sur le parc de la Courneuve après la cessation d'activité intervenue début 1980.
- Le 32 TDE n° 99 est expédié le 06 avril 1951 à la Direction Technique du Port de Paris – Préfecture de la Seine pour le Port Départemental de Gennevilliers (92).
- Le 32 TDE n° 100 est expédié le 24 avril 1951 à Usinor - Groupe B Acierie de Trith-Saint-Léger (59). Il est équipé par Moïse d'un diesel Berliet M 635 - 40 en novembre 1971. Racheté par Moïse et révisé, l'appareil est revendu le 28 mars 1979 aux Sucreries du Soissonnais/ devenues Compagnie Française de Sucreries pour la Sucrerie de Bucy-le-Long (02).
- Le 32 TDE n° 101 est expédié le 11 juin 1951 aux HBNPC/Houillères du Nord et du Pas-de-Calais - Groupe de Hénin-Liétard (62). Portant le numéro d'exploitation 5, il est doté d'une cabine surbaissée avec hauteur totale au-dessus des rails de 3,100 m. Cédé au revendeur SAMI le 13 octobre 1967 et révisé l'année suivante, il est expédié à la Coopérative Agricole de la Sarthe au Mans (72).
- Le 32 TDE n° 102 est livré en avril 1951 à Usinor Montataire (60). En 1968, il est racheté par Moïse et reconstruit sous le numéro 454 avec un diesel Berliet M 620 Z. Puis il est expédié chez Sotravins à Orange (84). En mai 1974, l'appareil se trouve chez Vignirail – Vins de France à Pantin (93). Dans les années quatre-vingts, le locotracteur est toujours à Pantin, aux Etablissements Pouchard (ex Vignirail ?).

Les locotracteurs Moysse 32TDE à l'échelle HO de REE Modèles

Par Christophe Gide

Un locotracteur industriel à l'échelle HO, prêt-à-rouler qui plus est, est un événement trop rare pour que *Rail & Industrie* s'abstienne d'en faire écho dans ses pages, faisant, de ce fait, une inhabituelle incursion dans le monde du modélisme ferroviaire. Mais, après tout, R&I n'a jamais dit qu'elle se bornerait uniquement aux chemins de fer industriels réels, et aborder davantage ce vaste domaine dans son aspect modélisme serait une évolution originale pour notre revue... Et autant commencer par un morceau de choix !

Depuis février 2018, REE Modèles gâte les modélistes épris de chemins de fer industriels avec la diffusion de son magnifique MOYSE type 32 TDE à l'échelle HO.

Enfin, les modélistes français disposent d'un engin moteur prêt-à-rouler dont le prototype réel n'a pas été conçu pour la SNCF ou les Grands Réseaux. Car, une fois n'est pas coutume, si la SNCF a bien possédé huit exemplaires de ce type à son inventaire *comme l'a expliqué Louis Caillot*, et si les grandes Compagnies ont bien acquis quelques MOYSE type 20 ou 25 TDE, c'est suite à l'achat d'engins conçus à l'origine pour l'industrie ou suite aux vicissitudes de l'Histoire.

Nous voici donc en présence de cet OVNI dans le monde du modélisme ferroviaire français à l'échelle HO. Cet engin était annoncé depuis un certain temps déjà par le fabricant : le voici enfin ! Disons-le d'emblée : ça valait la peine d'attendre !

Bien sûr, le choix du type 32 n'est pas anodin, comme on dit. Il est même très malin de la part de REE car, avant de se lancer dans l'industriel pur (*mon petit doigt m'a dit...*), le fabricant a assuré ses arrières avec le débouché de plusieurs versions SNCF.

Chaque version est disponible en analogique ou en configuration « digital + Power Pack » (référence identique avec un « S » en plus), c'est-à-dire avec son (moteur, avertisseur), éclairage et réserve de puissance embarquée pour un franchissement impeccable des zones d'aiguilles, par exemple. Vous trouverez les caractéristiques des engins des Séries 1 et 2 sur le site du fabricant.

Selon les détaillants, le prix moyen oscille entre 159 et 169 € pour un engin analogique. Rajoutez 110 à 140 € pour l'équipement « digital + Power Pack ».



Le YMO-25005-de REE vue de ¾ avant – photographie Bernard Guillotin -

Présentation du modèle REE

Le modèle est livré dans un superbe emballage, d'un bleu très élégant. Une fois le couvercle ôté, on découvre un engin bien menu perdu au milieu du boîtage : un étui dans le genre « Bachmann » (certainement ce qui se fait de mieux en termes d'emballage), lui-même encadré de bordures de mousse (sur ses côtés, le fond et le dessus), le protège parfaitement !

Pour ce qui est de la finesse de réalisation, c'est du REE, c'est-à-dire le top de ce qui se fait aujourd'hui. Cet « obscur serviteur du rail » selon l'expression consacrée aura bénéficié d'un traitement aussi soigné que n'importe quel autre modèle de la marque. On est à des années-lumière de certains bidouillages résineux et néanmoins palindromesque qui se prétendaient modèles réduits...

Le modèle est très soigneusement et très astucieusement conçu. Il dispose d'un châssis métallique (c'est froid quand on le pose sur les rails !) qui lui donne un poids conséquent et d'un essieu arrière oscillant, assurance d'un captage efficace du courant.

spect général du modèle REE

La gravure et le détaillage, tous deux dignes d'éloges, sont au standard de REE, c'est-à-dire excellents. Ce qui, d'emblée, confère une excellente impression, c'est le fait que les entourages des ouvertures latérales ont bien quatre angles largement arrondis, ce qui n'était pas le cas du 25 TDE HAXO (tant en HO qu'en O), ce qui était suffisant pour, malheureusement, dénaturer l'allure du loco.