

**L'ASSOCIATION GÉNÉALOGIQUE FLANDRE-HAINAUT
(Généalogie et Histoire)**

&

LE CERCLE D'ETUDES FERROVIAIRES NORD

LE CHEMIN DE FER D'ANZIN

1838-2013

Commémoration pour son inauguration il y a 175 ans

par Gabriel GRÉPIER



2014

Publication n° 473



ASSOCIATION GÉNÉALOGIQUE

Flandre - Hainaut

Boîte postale 90498

59821 Valenciennes Cedex

Généalogie et Histoire

ASSOCIATION DÉCLARÉE (Loi du 1er juillet 1901) A LA SOUS-PRÉFECTURE DE VALENCIENNES SOUS LE N° W596001002, FONDÉE LE 13 NOVEMBRE 1983.

L'Association Généalogique Flandre-Hainaut (A.G.F.H.) est une association sans but lucratif, régie par la loi de 1901, créée le 13 novembre 1983, qui regroupe les personnes intéressées par la Généalogie et l'Histoire, dont les ancêtres ont vécu dans l'ancienne province du Hainaut (et dans les paroisses de la Flandre française).

Les buts de l'AGFH sont l'entraide généalogique entre membres, l'étude de l'histoire du Hainaut, la coopération à la sauvegarde du patrimoine écrit archivistique.

Son site Internet : agfh59.free.fr courriel : agfh59@free.fr

Elle travaille en concertation avec les Associations Généalogiques Nord-Pas de Calais groupées dans une Union Régionale (URAG 59/62 et Belgique) dont elle est membre titulaire. Elle est également membre de la Fédération des Sociétés Savantes du Nord et du Cercle Hannonia du Hainaut belge.

ooOoo



Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord - Denain

Association de Sauvegarde et de Restauration de Matériels Ferroviaires

Dépôt : Rue de Turenne à DENAIN

Revue "Railnord" - Recherche Historique

Le Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord de Denain (CEFORD) est une association régie par la loi de 1901 et déclarée au J.O. du 7 janvier 1981.

L'association se donne les buts suivants :

1. Regrouper les personnes intéressées par les Chemins de fer et leur évolution.
2. Dans le cadre de la création d'un musée d'archéologie industrielle, le but de l'association est sauvegarder, restaurer, conserver du matériel roulant, des installations fixes présentant un intérêt historique ou technique.
3. Etudier l'industrie ferroviaire installée dans le Nord de la France et les réseaux existant ou ayant existé dans la région.
4. Créer un fonds de documentation sur le chemin de fer et l'industrie ferroviaire, y compris dans ses liaisons avec la vie des hommes de la région.
5. Développer une section de modélisme ferroviaire, en particulier en direction des jeunes et visant à une sensibilisation géographique, humaine, technique et esthétique.
6. Organiser des visites ou voyages ferroviaires.
7. Constituer une photothèque et initier les membres à la photo ferroviaire et industrielle.

Pour tout renseignement s'adresser à Henri Hourdequin, président : 03.27.29.36.02.

Vers le commencement du dernier siècle, un coup de folie s'était déclaré, de Lille à Valenciennes, pour la recherche de la houille.

Les succès des concessionnaires, qui devaient plus tard former la Compagnie d'Anzin, avaient exalté toutes les têtes. Dans chaque commune, on sondait le sol ; et les sociétés se créaient, et les concessions poussaient en une nuit.

Emile Zola, *Germinal*, 1884.

Avant-propos

Le 18 octobre 1838, un train remorqué par deux locomotives Stephenson partait de la gare de Saint-Waast-là-Haut, hameau de Valenciennes (Nord), pour Denain. C'était, chronologiquement, la troisième ligne ferroviaire de France à traction à vapeur, après Lyon-Saint-Etienne (1832) et Paris-Le Pecq (1837), transportant des voyageurs.

Ce chemin de fer créé par la Compagnie des Mines d'Anzin reliait Somain à la frontière belge. Son exploitation fut reprise par les Houillères du bassin du Nord et du Pas-de-Calais (HBNPC), au moment de la nationalisation des charbonnages.

En 1988, il fêtait son 150^{ème} anniversaire. A cette occasion, le Cercle d'Etudes Ferroviaires-Nord (CEFNORD) a organisé à Denain une exposition, afin de montrer l'importance et le caractère spécifique d'un réseau qui a pour particularité notable d'être à la fois industriel et d'intérêt général.

Depuis, il nous est apparu nécessaire d'achever et de publier l'étude que nous avons engagée, d'autant que le Chemin de fer d'Anzin a cessé toute activité à la fin de l'année 1990. Compte tenu du temps imparti pour effectuer les recherches tant aux Archives du Nord qu'au Centre Historique Minier de Lewarde et également de l'ampleur du sujet, il n'était pas possible de réaliser un travail exhaustif.

Toutefois, les amateurs d'histoire ferroviaire et tous ceux qui s'intéressent à la région, trouveront ici l'essentiel des éléments rassemblés sur ce fameux Chemin de fer d'Anzin. Cet ouvrage s'adresse à la fois aux spécialistes et au grand public. L'iconographie y tient une place de choix, sous forme de reproductions de cartes postales, de photographies et de documents d'archives. Par ailleurs, certains tableaux statistiques ont été reportés à la fin de l'ouvrage afin d'en faciliter la lecture.

Ce chemin de fer rendit d'incalculables services pendant un siècle et demi dont 125 années de trafic voyageurs. Il a laissé bien des souvenirs dans les mémoires de ses usagers et de ses agents. Il constituait une véritable épine dorsale de la région et drainait des populations importantes pour le travail, les tâches de la vie quotidienne ou les distractions. Des générations entières ont été imprégnées par l'intense activité, le développement émaillé de réussites et d'incidents, le caractère pittoresque, l'épopée du « train d'Anzin ».

Nous n'avons pas oublié les hommes qui, en particulier à l'époque de la traction vapeur, jouèrent avec leur machine, un rôle comparable dans cette grande aventure. Un chapitre leur est consacré.

A un moment où les vestiges de la première révolution industrielle disparaissent à grand pas, cet ouvrage a pour seule prétention de porter témoignage des progrès d'une technologie, le chemin de fer à vapeur, et d'un savoir-faire, associés à l'extraction charbonnière, de la grandeur jusqu'au déclin.

Gabriel Grépier,
Président honoraire du Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord (CEFNORD),
Décembre 2013.

Les débuts du chemin de fer en France

26 février 1823 : une ordonnance royale concède le premier chemin de fer reliant Andrézieux (sur la Loire) à Saint-Etienne.

1827 : inauguration entre Saint-Etienne et la Loire du chemin de fer. Traction par chevaux.

1831 : premières tentatives de transport en wagons tombereaux à traction à vapeur.

Février 1832 : la Compagnie des Mines d'Anzin sollicite auprès du roi Louis-Philippe la construction d'un chemin de fer de Saint-Waast à Denain.

1^{er} mars 1832 : les premiers trains de voyageurs circulent sur le chemin de fer de Saint-Etienne à la Loire à traction à vapeur.

Avril 1832 : la ligne de Givors à Lyon est ouverte.

7 septembre 1832 : Emile Pereire demande une concession pour le chemin de fer de Paris à Saint-Germain.

1833 : ouverture de la ligne de Rive-de-Gier à Saint-Etienne.

Novembre 1833 : un nouveau projet est présenté par la Compagnie des Mines d'Anzin : une demande de concession pour deux chemins de fer : Saint-Waast à Denain et Denain à Abscon.

26 mars 1834 : le sous-préfet de Valenciennes publie un avis relatif sur l'avant-projet de construction de ces deux chemins de fer.

1834 : mise en service de la ligne d'Andrézieux à Roanne.

24 octobre 1835 : une ordonnance royale accorde à la Compagnie des Mines d'Anzin la concession des deux chemins de fer.

24 août 1837 : inauguration du chemin de fer de Paris au Pecq, le premier exclusivement à vapeur.

1838 : mise en service du chemin de fer d'Epinaac au canal de Bourgogne (Pont d'Ouche) pour le transport du charbon.

Jeudi 18 octobre 1838 : inauguration du chemin de fer de Saint-Waast à Denain.

21 octobre 1838 : ouverture de ce même chemin de fer au public.

Ces premières lignes, longues de quelques dizaines de kilomètres, avaient été créées avant tout pour transporter le charbon à la voie d'eau la plus proche (Loire, Rhône, Canal de Bourgogne).

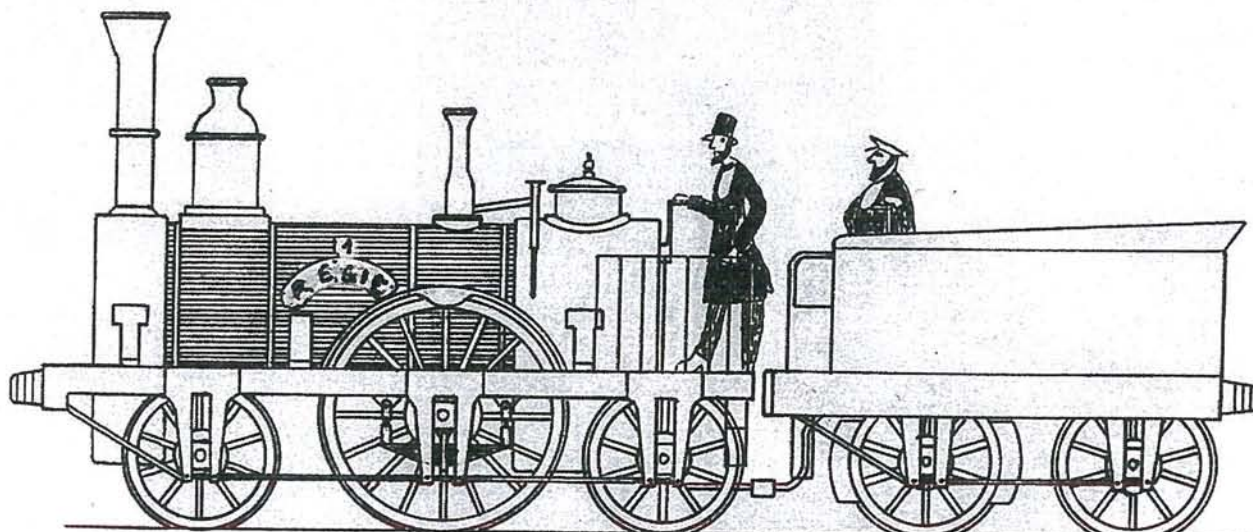
Si l'on considère en un seul chemin de fer le réseau de Saint-Etienne (Saint-Etienne-Lyon et Saint-Etienne-Andrézieux-Roanne), la ligne de Saint-Waast à Denain apparaît bien chronologiquement comme le troisième chemin de fer à traction à vapeur assurant un service de voyageurs. **L'arrondissement de Valenciennes est donc un des berceaux du chemin de fer.** Ce fait est bien souvent mal connu ou ignoré ...

Avant la création du chemin de fer d'Anzin, il existait à Denain un petit réseau reliant les fosses à la gare d'eau. Les wagons chargés de charbon descendaient par gravité jusqu'aux péniches.

Echo de la Frontière du 9 avril 1833.

« Beaucoup d'habitans de Valenciennes qui s'extasiaient en entendant parler des chemins de fer d'Angleterre, ignorent peut-être qu'il en existe à deux lieues de cette ville dans la commune de Denain, établis par la Compagnie d'Anzin. Ces chemins de fer d'un parcours peu étendu à la vérité sont très curieux à visiter. On vient d'y essayer avec succès le mode inventé par M. Laignel, ingénieur, pour faire tourner les voitures sans rien changer à leurs roues. Jusqu'à présent, on était obligé, dans les sinuosités des chemins de fer, de décrire de longues courbes qui n'avaient pas moins de 500 m de rayon. Le système de M. Laignel fait disparaître une partie des difficultés des tournans de route, et ces wagons ou chariots n'éprouvent pas plus de résistance dans les courbes que dans les parties droites, cette découverte ingénieuse fera faire un pas immense à l'art de construire des chemins de fer ».

Le journaliste ne présente pas le système de M. Laignel. Il s'agit probablement de l'ancêtre du bogie.



*La première locomotive mise en service par la Compagnie d'Anzin : la Stephenson type 111.
(Croquis réalisé par Gérard Wyckhuyse)*

CHAPITRE I

Les concessions



*Monument funéraire de Paul Castiau,¹
cimetière d'Anzin-Centre, Créateur du chemin de fer d'Anzin
(photo M. Boudard).*

¹ Voir la généalogie de la famille Castiau dans le prochain bulletin trimestriel « Flandre-Hainaut » de l'AGFH (Généalogie et Histoire) n° 122 de juin 2014.

La ligne principale Somain à Péruwelz

Le chemin de fer de Saint-Vaast à Denain :

En 1833, M. Paul Castiau, directeur des travaux du jour à la Compagnie des Mines d'Anzin, pense que le chemin de fer sera la meilleure solution pour le transport du charbon ; la Compagnie présente un projet au mois de novembre.

Le 26 mars 1834, le sous-préfet de Valenciennes publie un avis sur l'avant-projet de construction d'un chemin de fer de Saint-Waast à Denain et de Denain à Abscon.

Le 24 octobre 1835, l'ordonnance royale accorde la concession de ces deux chemins de fer à la Compagnie des Mines d'Anzin. Le cahier des charges prévoyait dans son article premier, que les chemins de fer seraient achevés dans un délai de deux ans à partir de la date de concession, au plus tard le 24 octobre 1837.

Mais des pluies continuelles tombées depuis le début de l'année 1837 ont retardé les travaux. C'est ainsi que l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Cambrai, dans sa lettre du 24 mai 1837, sollicite au nom de la Compagnie des Mines d'Anzin, un sursis jusqu'au 1^{er} janvier 1839 auprès de son directeur général, à Paris. Le ministère des Travaux Publics émet un avis favorable à cette prorogation, le 10 juillet 1837.

Le jeudi 18 octobre 1838, le chemin de fer de Saint-Waast à Denain fut inauguré. Une lettre d'invitation de Mark Jennings, agent général de la Compagnie, adressée à M. Bosquillon, ingénieur des Ponts et Chaussées à Lille, nous apporte quelques précisions : « ... *c'est le premier chemin de fer desservi par des machines locomotives, construit dans le département du Nord. Le rendez-vous aura lieu à six heures à la Maison de Régie à Saint-Vaast* ».

Cent-cinquante personnes assistaient à la cérémonie. Un concert, donné par la musique de la Garde Nationale d'Anzin, agrémenta le parcours inaugural ; les musiciens s'étaient installés sur l'une des six plates-formes du train. Le trajet de neuf kilomètres fut parcouru en quinze minutes. L'ouverture au public eut lieu le 21 octobre.

La présentation détaillée de la ligne est consignée dans le procès-verbal de visite du chemin de fer destiné à la réception des travaux du 12 décembre 1838 et dans l'état descriptif des travaux d'art du 5 juin 1844.

Echo de la Frontière n° 1703 du 14 mai 1836 :

« *Deux locomotives, de construction anglaise, sont arrivées dans les Chantiers d'Anzin pour l'usage futur des chemins de fer de la Compagnie des Mines* ».

Courrier du Nord n° 4337 du 17 avril 1838 :

« *L'essai des locomotives qui devait avoir lieu aujourd'hui sur le chemin de fer de Saint-Vaast-là-Haut à Denain est ajourné. Le matériel n'est point encore prêt* ».

Echo de la Frontière n° 2039 du 7 juillet 1838 :

« *Un essai de chemin de fer de Saint-Vaast à Denain a été fait mercredi dernier 4 de ce mois en présence des régisseurs et a parfaitement réussi. Les locomotives venues d'Angleterre ont été remontées et mises en activité par M. Castiau. Les voitures de voyageurs contenant 30 à 36 places ont été confectionnées chez M. Gravier, carrossier de Valenciennes* ».

Courrier du Nord n° 4415 du mardi 16 octobre 1838 :

« *L'inauguration du chemin de fer de Saint-Vaast à Denain aura lieu à Denain solennellement jeudi prochain vers midi. De nombreuses invitations ont été, dit-on, adressées aux notabilités du pays pour les engager à assister à cette inauguration. Il est presque certain que M. le Préfet du Nord viendra prendre part à cette solennité. Toutefois, bien que l'inauguration ait lieu jeudi, il paraît que ce chemin ne sera ouvert au public que le dimanche 21 courant. L'inauguration du chemin de fer sera suivie d'un grand dîner, qui aura lieu à la régie des Mines d'Anzin et auquel seront invitées les principales autorités du pays* ».

Courrier du Nord n° 4417 du samedi 20 octobre 1838 :

« Le jeudi 18 a eu lieu l'inauguration du chemin de fer de Saint-Vaast à Denain. Ont assisté à cette solennité, M. le Préfet du Nord, M. Dosne receveur général du département, M. le Sous-Préfet, MM. Foulon et Ern. D. La Serre, ingénieur des Ponts et Chaussées, les autorités civiles et militaires de Valenciennes, les maires des communes rurales traversées par le chemin de fer, les associés et les employés de la Compagnie des Mines d'Anzin, les maîtres-porions.

La musique de la garde nationale d'Anzin remplissait un wagon. Elle a exécuté plusieurs morceaux avant et pendant le voyage. Le convoi composé de 6 voitures et wagons, contenait 150 personnes. Il était remorqué par 2 locomotives construites dans les ateliers de la Compagnie et dirigées par Paul Castiau ingénieur particulier de cette Compagnie. La distance à parcourir qui est de 8 à 9.000 mètres a été franchie régulièrement en 15 minutes. Aucun accident n'a troublé la marche du convoi que le plus beau tems a favorisé. M. le Préfet a témoigné à plusieurs reprises sa satisfaction, il a visité avec toutes les personnes présentes et avec le plus grand intérêt, les chantiers et rivages de la Compagnie ainsi que les hauts fourneaux de MM. Serret et Le Lièvre.

Les locomotives étaient conduites, la 1^{ère} par M. Adolphe Castiau fils et la 2^{ème} par M. Clément Désormes fils tous deux employés de la Compagnie. On a eu le regret de ne pas voir à cette fête M. Castiau père qui devait partager avec M. Jennings, agent-général, les honneurs de cette journée ; un accident récemment arrivé à M. Castiau en Angleterre où il était allé étudier les chemins de fer et les divers systèmes de locomotives, le retient encore chez lui.

Après le retour du convoi, un grand dîner a réuni les diverses autorités à la maison de régie. Aujourd'hui, le chemin de fer a été de nouveau parcouru par bon nombre de personnes invitées. Il en sera de même demain. Chacun s'est plu à admirer les locomotives confectionnées dans les ateliers de la Compagnie. Elles ne cèdent en rien à celles qui ont été amenées d'Angleterre. Dimanche, le chemin de fer sera ouvert au public.

Tous les détails du chemin de fer sont faits avec une solidité à toute épreuve et avec un soin qu'on n'a pas encore apporté jusqu'ici dans ce genre de travail. Ces ouvrages font le plus grand honneur à la riche Compagnie qui les a fait exécuter, au directeur des travaux du jour qui les a dirigés et à M. Lenglé architecte de la Compagnie d'Anzin qui en a dressé les plans ».

Courrier du Nord n° 4417 du samedi 20 octobre 1838 :

« Le chemin de fer de Saint-Vaast qui a été ouvert hier au public, a été parcouru par une foule immense de curieux. Au départ de chaque convoi, la foule envahissait les voitures. On n'a à regretter aucun accident ».

Courrier du Nord n° 4437 du 4 décembre 1838 :

« L'empressement avec lequel le public se porte, malgré les rigueurs de la saison vers le chemin de fer de Saint-Vaast à Denain, fait espérer qu'au printemps prochain cette route sera très fréquentée. Malheureusement la commune de Denain, toute industrielle, toute intéressante qu'elle soit, manque de confortable que l'on recherche partout aujourd'hui. Ainsi il n'y a point une auberge un peu avenante, aussi à peine y est-on arrivé qu'on pense déjà à repartir. Au printemps prochain il n'en sera plus ainsi. On assure qu'un restaurant de Paris va venir y établir ses fourneaux et qu'un jardin immense, distribué dans le genre du fameux Tivoli de Paris offrira aux amateurs, des amusements de toutes espèces. Si ce bruit est fondé, nous prédisons un brillant succès aux entrepreneurs ».

Echo de la Frontière n° 2106 du mardi 11 décembre 1838 :

« Dimanche dernier, malgré le froid, une grande partie de la population de Valenciennes s'est portée vers le chemin de fer de Saint-Vaast à Denain. On n'y avait pas encore vu un aussi grand concours de monde depuis l'inauguration de ce chemin. Les dames s'y trouvaient en majorité. On ne comptait guère qu'un homme sur 7 personnes ».

Echo de la Frontière n° 2114 du 29 décembre 1838 :

« Malgré la neige qui vient de tomber en abondance, la circulation sur le chemin de Saint-Vaast à Denain n'a été ni interrompue, ni retardée. Avant le 1^{er} départ du matin, le wagon-balayeur, de l'invention de M. Adolphe Castiau, ingénieur de la Compagnie d'Anzin, a parcouru toute la ligne et balayé la neige amassée sur les rails, après quoi les convois de la journée ont marché comme d'habitude ».

Le tracé.

Le chemin de fer part de la Grande Fosse au hameau de Saint-Waast, passe au sud des villages d'Hérin, d'Oisy et d'Haveluy et au nord des villages de Denain et de Wavrechain ; il arrive au point situé entre la grande gare de Denain et la fosse Turenne où il s'embranché avec le chemin de fer de Denain à Abscon. Son tracé est établi en dix lignes droites raccordées par des courbes de 1.000 m de rayon, sauf les deux qui sont les plus rapprochées de la station de Saint-Waast et dont le rayon est de 500 m.

La voie.

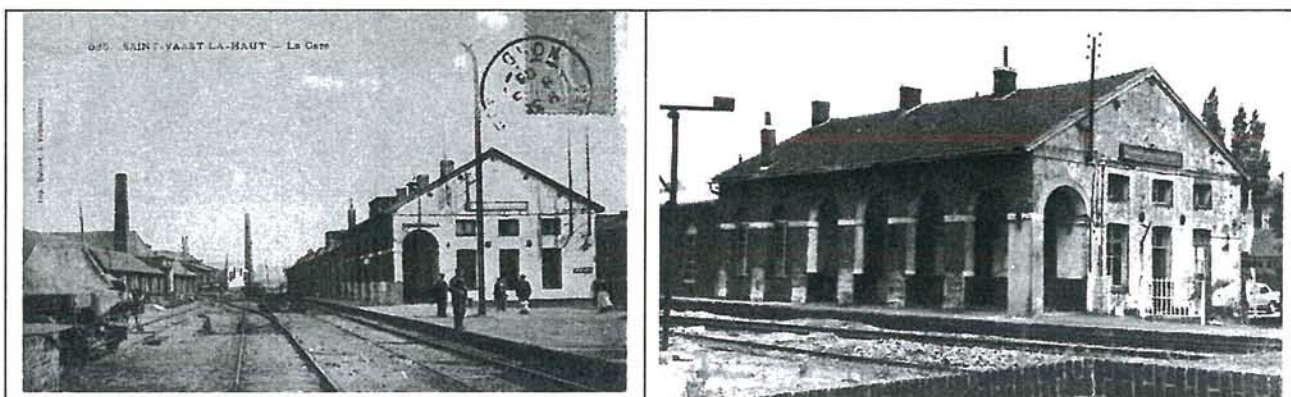
La voie mesurait 1,45 m de large, écartement qui se généralisera en France et que l'on dénommera plus tard « la voie normale ». Le rail en fer laminé pesait 22,2 kg au mètre (aujourd'hui, il est de 45 kg à 60 kg). D'une longueur de 4,50 m, il reposait sur des supports en fonte, des « chairs »¹, posés, non pas sur des traverses de bois, mais sur des cubes de pierre appelées « dez ». Le rail était maintenu dans les coussinets par des cales en fer forgé.

Les gares.

Huit gares ont été créées. Celles des extrémités de la ligne, Denain et Saint-Waast, étaient appelées « station ». Elles disposaient des installations suivantes :

- un bâtiment comprenant un bureau, deux salles pour les voyageurs, un magasin et un logement d'employé. L'un d'eux subsiste actuellement, la gare de Saint-Waast. L'autre, à Denain, a été remplacé par la gare de Denain-Mines (1938)
- un second bâtiment contenant un réservoir d'eau alimenté par une machine à vapeur qui fournissait de l'eau chaude à 60-70°
- un dépôt avec trois voies dotées de plaques tournantes pour le garage des locomotives et des wagons. Celui de Saint-Waast est devenu l'atelier du matériel roulant pour la réparation des wagons jusqu'en 1988 et celui de Denain a été transformé en halle à marchandises².
- quatre fours pour la fabrication du coke et un pont à bascule complétaient l'installation.

Les autres gares n'avaient qu'une simple voie d'évitement. Les trains de voyageurs ne s'arrêtaient qu'à Hérin.



A gauche la gare de Saint Vaast la Haut avant 1914 et à droite celle-ci vers 1980 (photo G. Grépier).

¹ Mot d'origine anglaise signifiant coussinets.

² Voir l'article sur ce sujet dans « Rail Nord n° 1 ».



A gauche la gare d'Hérin avant 1914 et à droite celle-ci vers 1980 (photo G. Grépier).



A gauche la gare de Denain avant 1914 et à droite celle-ci vers 1980 (photo G. Grépier).



A gauche la gare de Denain vers 1905 (photo G. Grépier) et à droite celle-ci vers 1939 (photo A. Leray).

Les passages à niveau.

Ils disposaient de barrières coulissantes ; on y trouvait également des guérites en briques de forme hexagonale. D'une haute de 2,50 m, elles étaient recouvertes d'un toit pyramidal en bois. Des mâts de quatre à six mètres de hauteur surmontaient les toits et étaient garnis de potences légères en fer et de poulies pour hisser des pavillons. Il s'agit là d'une sorte de télégraphe Chappe pour la transmission des signaux.

Le chemin de fer de Denain à Abscon :

La demande de concession de ce chemin de fer a été présentée par la Compagnie d'Anzin en même temps que celui de Saint-Waast à Denain. L'ordonnance de Louis-Philippe du 24 octobre 1835 autorise la Compagnie à établir un chemin de fer conformément aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé le 20 septembre 1835. Ce document est contresigné par le ministre secrétaire d'Etat de l'Intérieur, Adolphe Thiers.

Les travaux sont terminés en août 1839. L'ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Foulon, a procédé à la visite du chemin de fer. Son rapport est daté du 1^{er} septembre. Mark Jennings, agent-général de la Compagnie, invite M. Bosquillon, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Lille à le réceptionner : « *Les ordres sont donnés pour que vous trouviez une locomotive et une voiture à votre disposition, à la station de Saint-Waast, entre midi et une heure* ».

Courant octobre, la Compagnie inaugure la ligne sans avoir attendu l'autorisation du ministre des Travaux Publics. D'où une lettre du ministère datée du 12 octobre adressée au préfet du Nord sermonnant à la fois l'autorité préfectorale et la Compagnie d'Anzin ... « *Je viens d'apprendre par la voie des journaux qu'il a quelques jours un voyage d'inauguration a eu lieu ... Je dois regretter, Monsieur le préfet, que vous ne vous soyez pas opposé à cette violation flagrante du cahier des charges ...* ».

Enfin, la réception définitive est accordée le 20 décembre 1839 par le sous-secrétaire d'Etat des Travaux Publics.

Tracé général.

La longueur de la ligne est de 5,9 km ; elle part à 400 m du village d'Abscon, passe au nord du village d'Escaudain et aboutit à un point situé entre la fosse Turenne où elle s'embranché sur le chemin de fer de Denain à Saint-Waast.

La rencontre de ces deux chemins de fer ayant lieu sous un angle de 115 degrés, le passage de l'un à l'autre s'effectue sur des « plates-formes tournantes » (plaques tournantes). Pour éviter la lenteur de ce mode de passage, dès 1839, la Compagnie réalise une grande courbe de raccordement de 810 m de rayon qui permet de circuler directement de Saint-Waast à Abscon.

On distingue cinq alignements raccordés par des courbes d'un rayon de 1.000 m. Les gares d'évitement (voies d'évitement) sont au nombre de six, y compris celles de départ et d'arrivée ; elles sont placées du côté gauche en partant de Denain.

La 1 ^{ère} au départ d'Abscon :	130 m de longueur
La 2 ^{ème} entre la fosse Saint-Marck et Escaudain :	200 m
La 3 ^{ème} en face d'Escaudain :	249 m
La 4 ^{ème} près du chemin d'Escaudain à Haveluy	200 m
La 5 ^{ème} au-dessus de la fosse Napoléon :	200 m
La 6 ^{ème} à l'arrivée dans la station de Denain :	156 m

Les stations et passages à niveau.

Station d'Abscon : elle est clôturée par des palissades et comprend :

- un bâtiment de 25 m de longueur sur 6,5 m de largeur qui contient le bureau et deux salles pour voyageurs. Cette gare a subsisté jusqu'en 1989.

- une remise pour trois locomotives constituée par un bâtiment de 20,25 m sur 5,60 m abritant une seule voie. Elle est devenue plus tard halle à marchandises. Dans les années 1930, on y a retrouvé la voie d'origine posée sur « dez ».

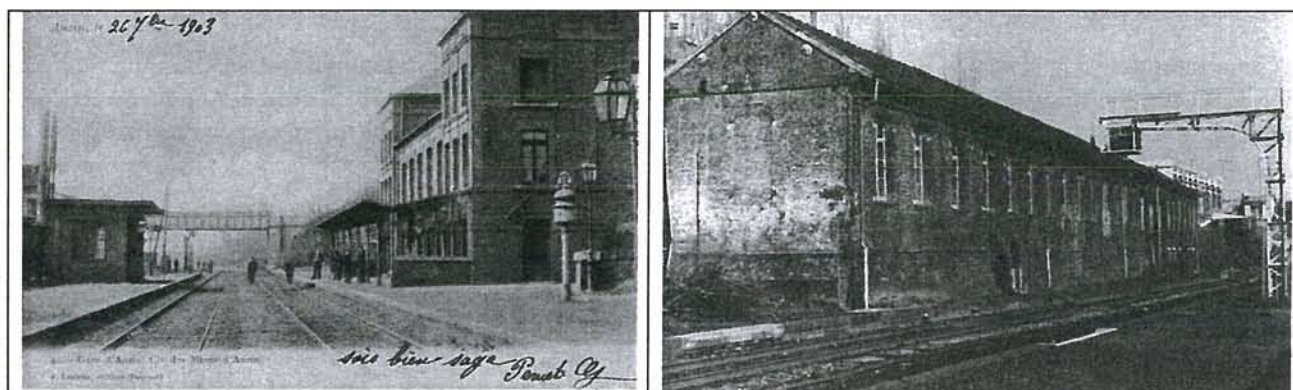
- une petite maison de concierge de 11,9 m sur 5,44 m avec trois chambres et une cave complétait les installations.

Passages à niveau : près de chaque passage à niveau était érigée une guérite de 2,5 m de haut. On en comptait sept au total. A côté était planté un mât de six à huit mètres garni de potences en fer et de poulies pour pouvoir hisser à volonté des pavillons.

Maison du chef-cantonnier à Escaudain : établie perpendiculairement à la voie, elle mesure 12 m sur 6,72 m et comporte une tour carrée de 2,30 m de côté sur 11,30 m de hauteur. Cette maison est devenue plus tard la gare d'Escaudain jusque dans les années cinquante. A la fin du service voyageurs, elle fut abandonnée et remplacée par un préfabriqué. Malheureusement elle a disparu du paysage en 1986.

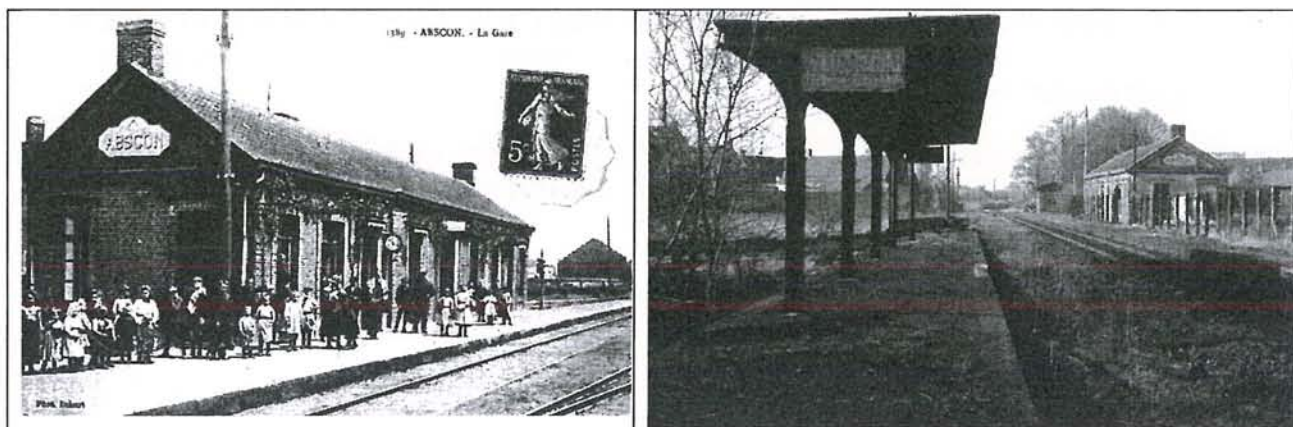
Le chemin de fer de Saint-Waast à Anzin :

Les archives sont très réduites sur ce prolongement de 900 m inauguré en 1842. L'ordonnance royale avait été publiée le 31 janvier 1841. La gare d'Anzin d'origine a été occupée dans les années cinquante par les services de chemin de fer d'Anzin et jusqu'en 1982 par le commissariat de police d'Anzin.



A gauche la gare d'Anzin en 1874, à droite celle-ci de 1842 photographiée en 1980 (photo G. Grépier)

Le chemin de fer d'Abscon à Somain :



A gauche la gare d'Abscon avant 1914 et à droite celle-ci photographiée vers 1980 (photo G. Grépier)

Le projet d'Abscon à Marchiennes :

La Compagnie présente en 1836 ce projet de liaison avec la Scarpe d'une longueur de 8,5 km, approuvé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées de Douai et Lille.

Cette ligne offrirait l'avantage de placer les charbons français dans une position très favorable pour l'approvisionnement de Lille-Roubaix et de toute la partie nord du département. En effet, les Mines d'Anzin ont peur de la concurrence des charbons belges.

D'autre part, cette voie serait utile pour les autres marchandises et pour les voyageurs. Ce n'est qu'un jalon d'une future ligne Valenciennes-Lille, deux foyers importants de consommation, de production et d'industries !

Mais ce projet n'eut pas de suite ; comme l'écrit la Compagnie, « *un intérêt plus général a prévalu* », à savoir la concession sur la ligne de Paris à Bruxelles par Douai et Valenciennes.

Le projet d'embranchement à la grande ligne de Paris-Bruxelles :

La demande de concession est adressée au roi, en son Conseil d'Etat, le 5 septembre 1844. La Compagnie craint une diminution de l'utilisation de la ligne de Saint-Waast à Abscon à la suite du projet de construction d'une voie ferrée parallèle entre Valenciennes et Douai, faisant partie du chemin de fer de Paris à la frontière belge.

Cette circonstance impose aux Mines d'Anzin la nécessité de prolonger leur réseau au moyen d'un embranchement sur la grande ligne dont le raccordement se ferait à « Sommaing ». Sans cette jonction, le chemin de fer de la Compagnie ne sera plus qu'une impasse inutile au public et onéreuse. C'est aussi l'intérêt de la grande ligne qui devra recevoir de cet embranchement, du charbon, des fers, des marchandises diverses et des voyageurs. Le devis est estimé à 320.000 F.

Il faudra attendre le 8 octobre 1846 pour qu'une ordonnance royale concède à la Compagnie le chemin de fer de 3 km reliant Abscon à Somain. Les travaux sont achevés en juin 1848. A partir du 22, des wagons de la Compagnie du Nord peuvent être chargés directement au pied des puits d'extraction de houille sans transbordement. Le premier service de voyageurs Anzin-Somain s'effectue le dimanche 17 septembre.

Deux gares d'évitement ont été prévues : la première, à la sortie de la station d'Abscon, recevra l'embranchement de la fosse de la Pensée, l'autre est située près de la gare de Somain. La voie est réalisée dans les mêmes conditions que le Chemin de Fer du Nord en particulier le rail de 30 kg/m est utilisé. Le raccordement avec la ligne du Nord s'effectue par une double courbure en forme de S.

Le chemin de fer d'Anzin à Péruwelz :

Le premier projet Dervaux.

Dès l'année 1858, M. Dervaux-Lefebvre, fabricant de grosse ferronnerie à Condé, avait demandé l'autorisation d'étudier un chemin de fer de Valenciennes à la Belgique, situé sur la berge de contre-halage de l'Escaut ! Il obtint un refus, car un grand nombre de lignes étaient en construction à cette époque et le moment n'était pas opportun pour des entreprises de cette nature.

Le deuxième projet Dervaux-Lefebvre.

En 1859, M. Dervaux étudie un nouveau tracé se rapprochant de Fresnes ; il traverse en outre dans toute sa longueur jusqu'à la frontière, un terrain houiller en grande partie inexploité parce que trop éloigné de l'Escaut.

Le 15 octobre 1860, M. Dervaux présente un mémoire pour la création d'une voie ferrée destinée à mettre en communication avec la France et la Belgique, « *une des fractions les plus peuplées et les plus industrielles de l'arrondissement de Valenciennes* ». Cette voie desservirait Bruay, Fresnes, Condé, Péruwelz et se raccorderait à Basècles, sur la ligne Mons-Audenaerde.

Mais en mars 1861, le conseil d'administration de la Compagnie des Mines de Thivencelles et Fresnes-Midi présente des observations et veut modifier le tracé. La Compagnie subirait une concurrence sévère de la part de celles d'Anzin et de Vicoigne desservies par le fer. En effet, nombre de ses établissements ne seraient pas reliés à la ligne. Ce projet n'aboutit pas.

Le projet présenté par les Mines d'Anzin.

Le 5 février 1867, la Compagnie sollicite auprès du ministre des Travaux Publics, la concession d'un chemin de fer « *destiné à former le prolongement vers la frontière belge de la ligne de Somain à Anzin* ».

L'enquête d'utilité publique se déroula du 22 mai au 12 juin. Mais en décembre, la Compagnie se plaint au préfet des retards « *si la concession était accordée prochainement, nous serions en mesure de commencer au*

printemps des travaux qui fourniraient à la classe ouvrière, dans les temps difficiles qu'elle traverse, une occupation précieuse pour elle ... ».

Enfin le 24 octobre 1868, l'autorisation est accordée jusqu'au 31 décembre 1950. La ligne Anzin-Vieux-Condé est inaugurée le 1^{er} juin 1874. Le 15 juin, le raccordement Bruay-Bleuse-Borne entre en service et permet la circulation des trains de voyageurs et de marchandises du chemin de fer d'Anzin entre Valenciennes et Bruay. Le prolongement de la ligne jusqu'à Péruwelz sera ouvert le 10 août 1874. Notons que la ligne est équipée d'une installation télégraphique. Le coût des travaux s'est élevé à 8.800.000 F.

Echo de la Frontière n° 8.019 du jeudi 4 juin 1874

« *Vieux-Condé.*

Lundi dernier 1^{er} juin, à l'occasion de l'inauguration du chemin de fer d'Anzin à Vieux-Condé, cette commune était en grande fête ; toutes les maisons s'étaient pavées des couleurs nationales pour recevoir les étrangers et les invités parmi lesquels se trouvaient M. le directeur général de la Compagnie des Mines d'Anzin, des directeurs, inspecteurs et chefs de service, l'inspecteur général et le chef du mouvement des chemins de fer belges, qui étaient venus pour assister à l'ouverture de la voie. Une charmante réception leur a été faite à la gare par la municipalité de Vieux-Condé. Pendant toute la journée, la plus grande animation n'a cessé de régner au milieu de cette population laborieuse, enchantée de posséder enfin un chemin de fer. La musique de Vieux-Condé a joué sur la place depuis cinq heures jusqu'à sept heures du soir et de huit heures à neuf heures et demie. Elle s'est également fait entendre devant les salons du Cercle où un punch d'honneur était offert aux étrangers. Les principales habitations étaient brillamment illuminées et l'on remarquait principalement l'illumination de la mairie et celle du Cercle. Le soir, des membres de cette société, précédés de la musique, ont reconduit les invités à la gare et ceux-ci se sont retirés tout enthousiasmés de la réception si sympathique et si pleine de cordialité qui leur avait été faite par les habitants de cette excellente commune de Vieux-Condé ».

Tracé et profil :

La traversée d'Anzin a présenté quelques difficultés. Elle a exigé des rampes et des courbes assez fortes ; en effet, il s'agissait de racheter la dénivellation entre la gare d'Anzin (côte : 48,72 m) et la gare de Bruay (côte : 20,17 m) sur une distance de 4 km. On distingue notamment trois courbes de 300 m de rayon avec des rampes de 13 pour mille. La ligne atteint le Chemin de Fer du Nord (ligne Valenciennes à Douai) qu'elle franchit par un pont.

A partir de Bruay, le tracé est constitué d'alignements et de courbes dont le rayon est de 1.000 m et les rampes sont au plus de 6 pour mille.

Stations :

Les gares extrêmes d'Anzin et de Vieux-Condé sont dotées de bâtiments voyageurs assez importants.

Gare d'Anzin : elle a servi de bureau au chemin de fer d'Anzin. On distingue trois salles d'attente : 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} classes, une salle de bagages et consignes avec guichets, une pièce pour le télégraphe, une salle avec guichets pour la vente des billets, les bureaux du chef de gare et son appartement (démoli en 1996).

Railnord n° 3

Une curiosité à la gare d'Anzin.

La Compagnie des Mines d'Anzin décida en 1852 de construire un réseau ferré souterrain destiné à desservir ses différentes exploitations houillères. Les travaux ont duré jusqu'en 1857. Ce chemin de fer reliait les fosses Saint-Louis, le Moulin, Bleuse-Borne, la Cave, au Rivage du Beaujardin, au Chemin de Fer du Nord, à la gare d'Anzin et au Chantier.

Dans ces deux derniers sites, un plan incliné, mu par une machine à vapeur fixe, permettait de remonter au jour les wagons ou de les descendre. La traction était hippomobile, mais un essai non concluant de locomotive à vapeur eut lieu en 1865.

Cette galerie souterraine disparut après la mise en service de la ligne d'Anzin à Péruwelz. Le seul bâtiment subsistant de ce réseau original se trouvait dans la gare d'Anzin. Daté de 1860, il abritait la machine à vapeur du plan incliné.

Gare de Vieux-Condé : c'est la gare frontière avec des installations importantes pour le contrôle des douanes : les différents locaux sont attribués aux vérificateurs et commis, au receveur, au sous-inspecteur, aux emballeurs, au lieutenant, au corps de garde. S'y ajoutent deux salles d'attente, le bureau du chef de gare, le local du télégraphe, la lampisterie. A l'étage, côté droit se trouve le logement du receveur des douanes et côté gauche le logement du chef de gare. Cette gare a été démolie en 1984.

Les gares de Bruay et de Fresnes ont été construites suivant le même plan. La gare de Fresnes reconstruite après la guerre 1914-1918 existe toujours.

La gare de Condé, considérée comme halte, son bâtiment était de dimensions modestes ; elle a été détruite en 1984.

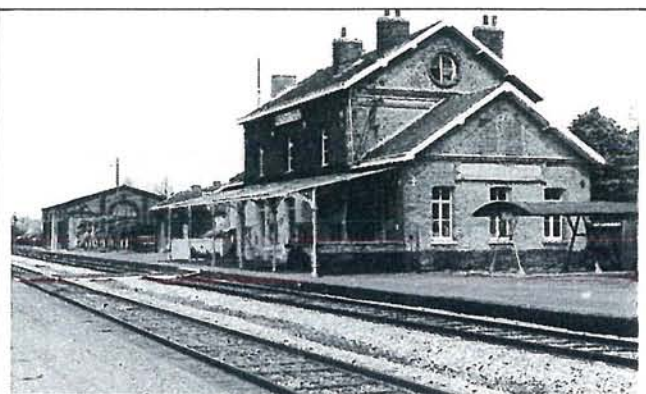
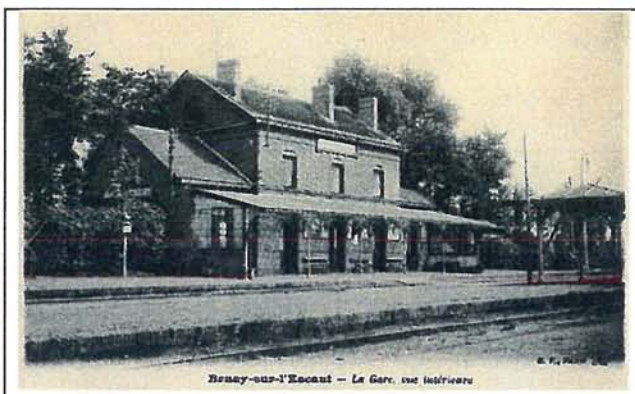
Les gares d'Anzin, Bruay, Fresnes et Vieux-Condé possédaient une halle à marchandises conçue sur un modèle unique. Un plan de maison de garde-barrière avait été élaboré : certains existent encore de nos jours.



Point d'arrêt du Moulin à la Bleuse-Borne à Anzin, photographié en 1980 avant démolition (photo G. Grépier).



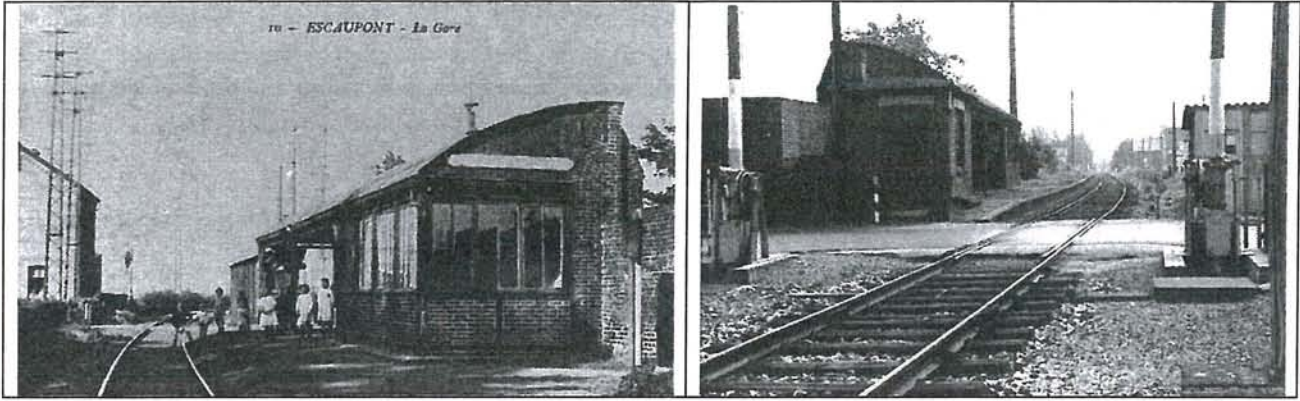
Indicateur de pente, situé à Anzin-Centre, partie gauche 0,004 millièrne et 236 mètres de pente prolongée, partie droite 0,0113 millièrne et 564 mètres de pente prolongée (photo D. Tasbille)



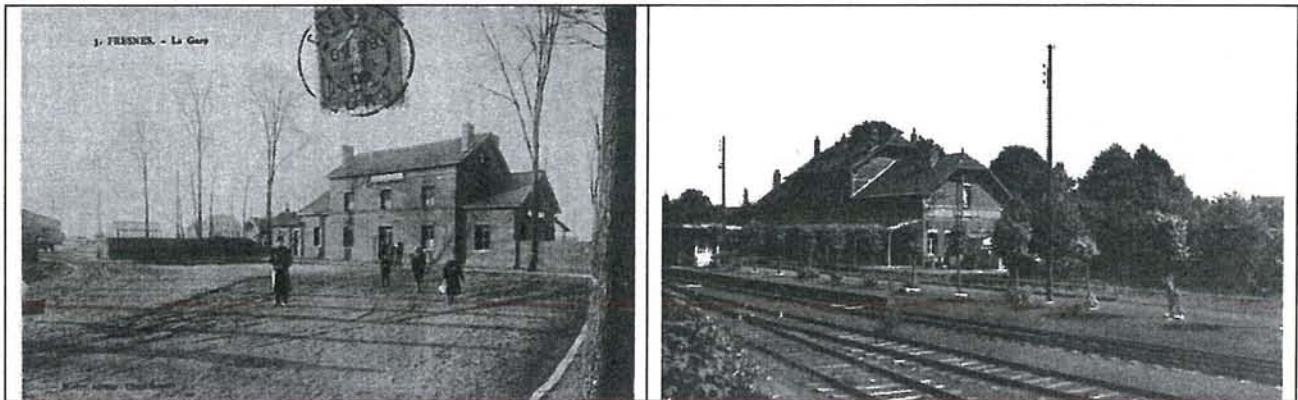
A gauche la gare de Bruay sur l'Escaut et à droite celle photographiée en 1980 (photo G. Grépier).



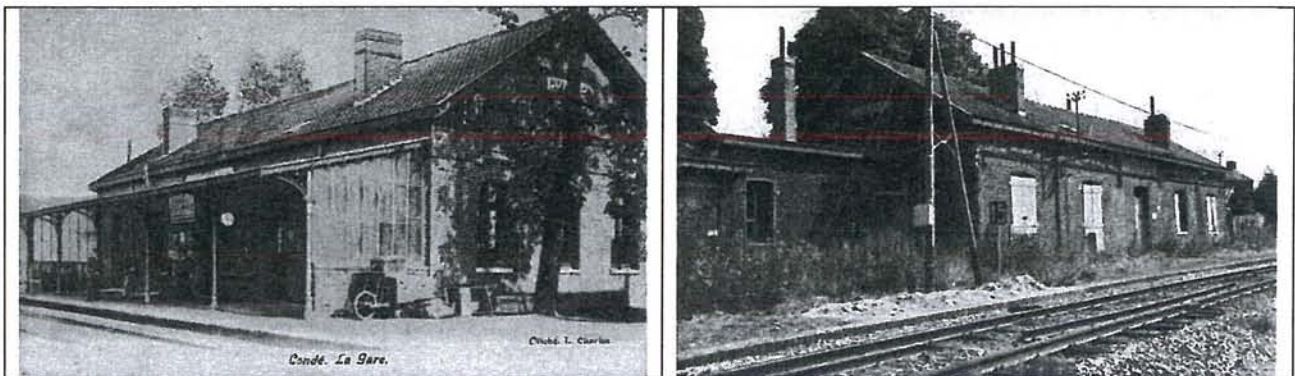
A gauche la gare de Thiers-Lagrange en 1980 et à droite celle-ci photographiée en 1980 également (photo G. Grépier).



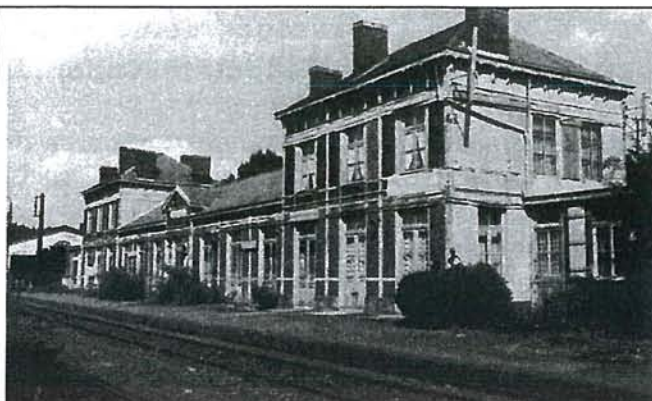
A gauche la gare d'Escaupont avant 1914 et à droite celle-ci photographiée en 1980 (photo G. Grépier).



A gauche la gare de Fresnes sur Escaut avant 1914 et à droite celle-ci photographiée en 1980 (photo G. Grépier et privée)




A gauche la gare de Condé sur l'Escaut avant 1914 et à droite celle-ci photographiée en 1980 (photo G. Grépier).



A gauche la gare de Vieux-Condé avant 1914 et à droite celle-ci photographiée en 1980 (photo G. Grépier).



A gauche la gare d'Escaudain avant 1914 et à droite celle-ci photographiée en 1980 (photo G. Grépier).

<p>No de départ Nombre de mots : groupes : Taxe : Réception télégraphique.</p> <p>Transmis ou reçu par PH N. à m. du <i>10 h</i> <i>L'Escaudain</i></p>	<p>BUREAU DE</p>  <p>DÉPÊCHE OFFICIELLE OU DE SERVICE.</p> <p>de _____ à _____ h^{es} _____ m^{tes} du _____</p>	<p>N° d'arrivée : <i>951</i></p> <p>expédié à domicile... à m. du <i>Paul L. L...</i> au bureau de il n° <i>Pruwé</i> à m. du Le 407 L'employé.</p>
<p>URGENCE PARIS LILLE ANZIN DE VERSAILLES 517 65 28 10 10 M</p> <p>TRAVAUX PUBLICS A PREFET NORD LILLE + DIDAY INSPR GENERAL MINES</p> <p>4 R SAY + MAHYER INGER CHEF PONTS ET CHAUSSÉES 102 R GRENELLE PARIS</p> <p>+ DR CIE MINES D ANZIN ANZIN NORD + CONFORMEMENT AUX CONCLUSIONS DE LA</p> <p>COMMISSION DE RECEPTION J'AUTORISE L'OUVERTURE A PARTIR DU</p> <p>1 ER JUIN PROCHAIN DE LA PARTIE DU CHEMIN DE FER D'ANZIN A LA FRONTIERE</p> <p>COMPRISE ENTRE ANZIN ET VIEUX CONDE 4 102</p> <p style="text-align: right;"><i>Dépêché au son de cloche de Valenciennes le même jour.</i></p>		

Télégramme officiel autorisant l'exploitation de la ligne Anzin à Péruwelz, le 1^{er} juin 1874

Les raccordements à la Compagnie du Nord puis à la SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français).

Le raccordement de la Bleuse-Borne (Compagnie du Nord) à la gare de Bruay : ouvert le 1^{er} juin 1874, il mesure 3,5 km de long. Elektrifié en monophasé depuis 1963. Démantelé en 1990.

Le raccordement d'Escaudain à la gare de Lourches : mis en service en 1855, il a été utilisé ces dernières années pour la cokerie de Lourches des HBNPC. Abandonné depuis 1988.

Le raccordement de Bruay-Thiers à Saint-Saulve : la Compagnie d'Anzin avait présenté, le 12 juin 1924 à l'administration, un projet en vue d'installer un chemin de fer privé reliant les fosses Thiers et Cuvinot à la gare de Saint-Saulve (Compagnie du Nord). Un tel projet existait déjà, mais il avait été ajourné par la guerre et l'extension de la gare de Valenciennes. Mis en service en 1926, ce raccordement a disparu du paysage.

Le raccordement de Bruay à Beuvrages : à l'origine, il s'agissait d'une demande présentée par la Compagnie de Lille à Valenciennes. C'est le 26 février 1872 qu'un décret signé de Thiers autorise la construction de ce raccordement. Il a été ouvert au trafic le 1^{er} octobre 1878, électrifié en 1963, déposé en 1983.

Le raccordement à la ligne du Nord (Saint-Amand-Blanc-Misseron) : celui-ci s'effectuait en gare de Fresnes. En 1967, la section Fresnes-Odomez n'est plus exploitée à cause des affaissements miniers. Elle sera déposée par la suite. Quant à la section Fresnes-Blanc-Misseron, elle a été démontée lors de la construction de l'autoroute A2 Paris-Bruxelles. Jusqu'en 1989, seule une petite section subsistait au départ de Fresnes pour desservir les engrais « Bataille » (service assuré par la SNCF depuis Valenciennes).

ooOoo

Les embranchements

L'énoncé des embranchements ci-après donne une idée du nombre des embranchés et de l'activité ferroviaire qui en découlait (situation en 1935).

Dès l'origine de la ligne, en particulier la section d'Anzin à Somain, des embranchements ont desservi les fosses d'extraction.

En 1856, dix-huit fosses étaient reliées à la ligne principale : Davy, Ernest, Pauline, Desmézières, Réussite, Régie, Dutemple, Tinchon, Grosse Fosse, Jenkins, Saint-Marck, la Pensée, Ernestine, Chaubaud-la-Tour, Joseph Périer, Elise, Roelux et Casimir Périer.

Mais déjà en 1839 un établissement industriel : Lelièvre et Compagnie dispose d'un embranchement. Cette entreprise est à l'origine de la Société des Forges de Denain devenue beaucoup plus tard Usinor !

Avec l'ouverture de la ligne de Péruwelz en 1874, les embranchements vont se multiplier, certes pour desservir les nouvelles fosses et les autres établissements de la Compagnie (fours à coke, rivages, lavoirs, etc...), mais également toutes les entreprises industrielles situées le long de la ligne ; c'est ce qu'on appelait au chemin de fer d'Anzin « le service public ».

Les embranchements privés dans les années 1970 :

Escaudain : savonnerie Lempereur

Denain-Mines : Fives-Cail Babcock, Gosselin, Duriez et Cie

Saint-Waast : S.O.V.E.P. Delattre-Levivier

Anzin : Vallourec Mont d'Anzin, Peugeot (Caffeau-Ruffin)

Bruay : Société d'Exploitation des Constructions Métalliques du Hainaut Mouty

Fresnes : Etablissements Rucart

Vieux-Condé : Chrysler (deux embranchements), Preuss, Forges Estampage, Etablissements Lemoine

En janvier 1988, la situation était la suivante :

Saint-Waast : Sovep, Sem-Del (anciennement Delattre-Levivier)

Anzin : Vallourec Mont d'Anzin

Vieux-Condé ; Peugeot-Talbot (un seul embranchement)

N.B. En gare de Fresnes, la société Brunelat et les Forges de Fresnes, ainsi que des marchands de charbon recevaient des wagons.

Les embranchements des HBNPC en 1980 :

Fosse Ledoux, usines Rousseau, fosse d'Arenberg, Centrale thermique d'Hornaing, desserte de la cokerie de Lourches, Ateliers centraux d'Anzin, Ateliers de réparation de wagons à Saint-Waast, Ateliers de réparation des locomotives à Saint-Waast.

EMBRANCHEMENTS

GARES dont dépendent les Établissements	DÉSIGNATION des ÉTABLISSEMENTS	DISTANCE de la gare à l'aiguille de l'embranchement	LONGUEUR de l'embranchement à partir de l'aiguille jusq. l'extrémité de la voie dans l'établissement	ENSEMBLE	MODE d'exploitation de l'embranchement	OBSERVATIONS
		k. m.	k. m.	k. m.		
ABSCON	Garage de Somain-Mines	2.804	0.195	2.999	par locomotive	
	Fosse Casimir-Périer	1.579	0.406	2.075	id.	
	Fosse La Pensée	0.091	0.193	0.284	id.	
	Sucrerie de MM. J. et P. Delloye	0.021	0.793	0.814	id.	
	Fosse Saint-Marck	0.243	0.697	0.940	id.	
	Marnière des Forges de Denain	0.271	1.014	1.285	id.	
	Fours à chaux des Forges de Denain	0.271	0.418	0.689	id.	
Ateliers de mélange de l'Hermitage	0.720	0.781	1.501	id.		
ESCAUDAIN	Ateliers de mélange de l'Hermitage	1.296	0.781	2.077	par locomotive	
	Briqueteries de Rœulx	0.811	2.507	3.318	par chevaux	
	Fosse Rœulx	0.811	2.647	3.458	par locomotive	
	Lavoir et Agglomérés d'Escaudain	0.801	1.230	2.031	id.	
	Briqueteries d'Escaudain (sur Emb ^t de Lambrecht)	0.390	1.385	1.775	id.	
	Fosse Lambrecht	0.390	3.007	3.397	id.	
	Fosse d'Audiffret-Pasquier	0.390	1.330	1.720	id.	
	Chantier des Travaux du Jour d'Escaudain	0.390	0.816	1.206	id.	
	Fosse Ed. Agache	0.390	4.764	5.154	id.	
	Fosse E. Heurteau	0.390	5.831	6.221	id.	
	Sucrerie Démoutiez à Hornaing	0.390	3.204	3.594	id.	
DENAIN-MINES	Fosse Renard	0.789	0.977	1.766	par locomotive	
	Lavoir de Renard	0.789	0.999	1.788	id.	
	Fosse Renard (Raccordement du Cambrésis)	0.789	1.218	2.007	id.	
	Briqueterie de Renard	0.789	0.832	1.621	id.	
	Briqueterie à feu continu de Renard	0.789	1.344	2.133	id.	
	Usine électrique de Turenne	0.952	0.455	1.407	id.	
	Soc. Française de Const. Mécanique (Anc. Etab. Cail)	0.693	1.278	1.971	locomotive de l'usine	
	Rivages de Denain	0.817	1.698	1.915	par locomotive	
	Chantier de Denain	0.847	0.910	1.757	id.	
	Forges et Hauts-Fourneaux de Denain	0.847	0.435	1.282	id.	
	Dépôt de Jean-Bart (combles et fourrages)	0.847	0.858	1.705	id.	
	Fosse Enclos	0.847	1.339	2.186	id.	
	Remblai de l'Enclos	0.847	1.758	2.605	id.	
	Raffinerie de Denain	0.262	0.565	0.827	par tracteur	Dessert également CAULIER, marbrier. MAGASINS GÉNÉRAUX.
	Fosse Ernestine	0.451	0.279	0.730	par locomotive	
	Dépôt Baillieux	0.451	0.397	0.848	id.	
	Etablissements Mallez	0.451	0.526	0.977	id.	
	Fosse Haveluy	1.669	2.368	4.037	id.	Distance directe entre fosses Haveluy et d'Arenberg, 4 k. 802 (entre axes des puits)
	Dynamitière d'Haveluy	1.669	1.985	3.654	id.	
Fosse d'Arenberg	1.669	6.165	7.834	id.		
Lavoir et agglomérés d'Arenberg	1.669	6.200	7.869	id.		
Sablère d'Arenberg	1.669	6.399	8.068	id.		
Fosse Bliognières	1.641	1.698	3.339	id.		
Lavoir de Bliognières	1.641	1.701	3.342	id.		
Usine des sous-produits de Bliognières	1.641	1.499	3.140	id.		
Remblai du Marais de Bliognières	1.641	2.818	4.459	id.		
HÉRIN	Fosse Hérim	0.311	0.632	0.943	par locomotive	
ST-WAAST-LA-HAUT	Société Anonyme d'Escaut et Meuse	0.165	0.516	0.681	à bras d'homme	Dessert également Embranchement id. MONIX.
	Usines de Saint-Waast	0.053	1.000	1.053	par locomotive	
	Fosse Réussite	1.565	0.553	2.118	par chevaux	
	Fosse Dutemple	1.565	1.032	2.597	par locomotive	
	Ateliers Lovinfosse à Réussite	1.565	0.516	2.081	id.	

GARES dont dépendent les Établissements	DÉSIGNATION des ÉTABLISSEMENTS	DISTANCE de la gare à l'aiguille de l'embranchement	LONGUEUR de l'embranchement à partir de l'aiguille jusq. à l'extrémité de la voie dans l'établissement	ENSEMBLE	MODE d'exploitation de l'embranchement	OBSERVATIONS
		k. m.	k. m.	k. m.		
ANZIN	Quai d'Anzin (<i>vente de charbon</i>)	0.381	0.192	0.573	par locomotive	
	Société d'Escaut et Meuse	0.317	0.572	0.889	id.	
	Établissements Paris-Anzin (<i>Bonehill</i>)	0.317	0.487	0.804	par tracteur	
	Société Coopérative des Mineurs d'Anzin	0.476	0.127	0.603	par chevaux	
	Fosse Saint-Louis	1.022	0.414	1.436	par locomotive	
	Chantier d'Anzin	1.022	0.702	1.724	id.	
	Lavoir de Saint-Louis	1.022	0.877	1.899	id.	
	Fosse Bleuse-Borne	1.022	0.879	1.901	id.	
	Corderie Harmegnies (<i>garage Saint-Louis</i>)	1.022	0.516	1.538	id.	
	BRUAY-S/-L'ESCAUT .	Sablrière Crampon, Dupierreux et C ^{ie}	0.441	0.874	1.315	par locomotive
Malterie de Bruay (<i>garage Le Marais</i>)		0.405	0.392	0.797	par tracteur	
Ateliers de chaudronnerie <i>id.</i>		0.363	0.221	0.584	id.	
M. Georges Desjardin <i>id.</i>		0.405	0.275	0.680	à bras d'homme	
Soc. Nouvelle des Usines de la Chalkassière (<i>gar. d'Arnonville</i>)		0.914	0.454	1.368	par tracteur	
Emallerie Japy frères <i>id.</i>		0.914	0.454	1.368	id.	
Bleuse-Borne-Mines (<i>garage</i>)		1.287	0.330	1.617	par locomotive	
Forges d'Anzin (<i>garage Bleuse-Borne-Mines</i>)		1.287	0.826	2.113	id.	Dessert également CHAUX ET CEMENTS DE LA BLEUSE-BORNE
Fosse et rivage de Thiérs		2.186	1.823	4.009	id.	
Station Centrale électrique de Thiérs		2.186	2.620	4.806	id.	
Fours à coke de Thiérs		2.186	3.415	5.601	id.	Jusqu'à l'extrémité des garages. id.
Lavoir de Thiérs		2.186	3.493	5.679	id.	
Ateliers de concassage de Thiérs		2.186	3.852	6.038	id.	
Établissements Anzin-Kuhlmann		2.186	3.363	5.549	id.	
Société l'Air Liquide		2.186	2.786	4.972	id.	
FRESNES	Garage de Saint-Saulve, C ^{ie} d'Anzin	2.186	3.740	5.926	id.	
	<i>id.</i> C ^{ie} du Nord			2.827	id.	De la gare de Bruay à l'axe du garage.
	Briqueterie Sainte-Elisabeth	2.186	5.604	7.790	id.	De l'axe du garage à la soudure ou Chemin de fer du Nord, 2 k. 827.
	Ferme de Roucou	2.186	5.495	7.681	id.	
	Fosse Cuvinot	2.186	4.709	6.895	id.	
	Fosse La Grange	2.282	1.413	3.695	id.	
	Lavoir et agglomérés La Grange	2.282	1.475	3.757	id.	
	Sablrière du Lièvre	2.550	4.649	7.199	id.	
	Fosse Maurice Sabatier	2.550	4.991	7.541	id.	
	CONDÉ	Forges de Fresnes	0.238	0.056	0.284	à bras d'homme
Société la Soie Vauban		1.036	0.800	1.836	par locomotive	
VIEUX-CONDÉ	Rivage de Vieux-Condé	1.001	0.674	1.675	id.	
	Fosse de Vieux-Condé	1.001	1.247	2.248	id.	
	Remblai de la fosse Vieux-Condé	0.745	2.237	2.982	id.	
	Briqueteries de Condé-Vieux-Condé	0.745	0.731	1.476	id.	
	Soc. des Textiles du Nord et de l'Est à Odomez	0.239	3.511	3.750	id.	
VIEUX-CONDÉ	Boulonnerie et Ferronnerie de Vieux-Condé	0.017	0.721	0.738	par chevaux	
	Fosse de Vieux-Condé	0.017	1.077	1.094	par locomotive	
	Rivage de Vieux-Condé	0.017	1.751	1.768	id.	
	Ateliers de Saint-Léonard à Vieux-Condé	0.165	0.855	1.020	id.	
	Fosse Chabaud-Latour	0.165	2.620	2.785	id.	
	Remblai des Acacias	0.165	3.275	3.440	id.	
	Remblai de Ledoux	0.165	4.922	5.087	id.	
	Fosse Charles Ledoux	0.165	4.049	4.214	id.	
	Louis Brasseur et C ^{ie} à Vieux-Condé	0.371	0.166	0.537	id.	
	MM. Choquet et Signet à Vieux-Condé	0.735	0.290	1.025	id.	
VIEUX-CONDÉ	Ateliers de Forge et d'Estampage de Vieux-Condé	0.843	0.192	1.035	id.	
	Tannerie Baugnies (<i>garage Rengies</i>)	4.237	0.408	4.645	id.	

CHAPITRE II

Le matériel roulant



L'Union 7 construite en 1887 et classée « monument historique » (photo G. Grépier)

Le matériel de traction

Les locomotives à vapeur :

Le type 111 avec tender.

Pour inaugurer la ligne de Saint-Waast à Denain et celle de Denain à Abscon, la Compagnie des Mines d'Anzin avait passé commande aux ateliers Stephenson de Newcastle en Angleterre, de deux locomotives à un seul essieu moteur type 111. Compris entre deux essieux porteurs le timbre¹ était de quatre atmosphères. Réceptionnées courant 1836, ces machines portaient les noms de « Régie » n° 1 et « Stephenson » n° 2. Le type 111 est dû aux Stephenson George et Robert qui ajoutèrent en 1830 un essieu porteur sous le foyer. Le nom générique est « patentee ».

La compagnie, dans ses ateliers d'Anzin, construisit quatre autres machines semblables à celles de Stephenson : « Active » n° 4, « Sainte-Barbe » n° 3, « Rapide » n° 5 et « Jennings » n° 6, capables de tirer soixante et onze tonnes à la vitesse de onze lieues à l'heure, ces six locomotives étaient en service au moment de l'inauguration.

Les nouvelles locomotives.

D'après un document daté du 15 juin 1849, nous apprenons que les nouvelles locomotives, beaucoup plus puissantes, tirent davantage de wagons et que « le matériel souffre beaucoup, les premiers wagons ont les traverses brisées ». Nous ignorons le type et les caractéristiques de ces machines qui ont pour nom : « la Force » n° 8 et « l'Union » n° 7.

Les locomotives de 1854.

Sept locomotives ont été construites dans les années 1854. Il s'agit du type 030 (avec ou sans tender ?). Un arrêté préfectoral daté du 3 octobre 1855 autorise la mise en circulation de la « Jean Froissart » fabriquée au Chantier d'Anzin (chaudière : 2,570 m³ ; diamètre des cylindres : 3,355 m ; pression : 6,5 kg/cm²).

Un autre arrêté préfectoral est pris le 20 juin 1857 pour la « Vauban » qui possède les mêmes caractéristiques.

Les locomotives de 1859-1860.

Un permis de circuler est accordé le 9 décembre 1859 à une machine construite aux Ateliers d'Anzin pour le service voyageurs/marchandises. Son nom : « la Jennings ». Diamètre des cylindres : 0,33 m, course des pistons : 0,46 m, capacité de la chaudière : 1,8 m³, timbre : 61/2 kg/cm².

Deux autres machines, du même type, sont en cours de réalisation à Anzin. On peut supposer, compte-tenu de la capacité de la chaudière, qu'il s'agit de machines plus petites que celles de 1854.

Type 030 T² « Koechlin ».

Une série de quatre locomotives a été fabriquée et achetée par la Compagnie en 1861 chez Koechlin-Mulhouse, constructeur bien connu à cette époque : n° 5 « Denain » ; n° 2 « Obligeante » ; n° 43 ; n° 12.

Ces machines étaient utilisées aux marchandises et plus tard aux manœuvres. Pression : 8 kg/cm², diamètre des roues : 1,080 m. Elles existaient encore en 1935.

¹ Timbre : pression de la chaudière.

² Numérotation des types de locomotives à vapeur : fonction du nombre d'essieux porteurs et moteurs. Exemple : locomotive 130 : le premier chiffre indique le nombre d'essieux porteurs à l'avant de la machine (1), le 2^{ème}, le nombre d'essieux moteurs (3) et le dernier le nombre d'essieux porteurs à l'arrière (0).

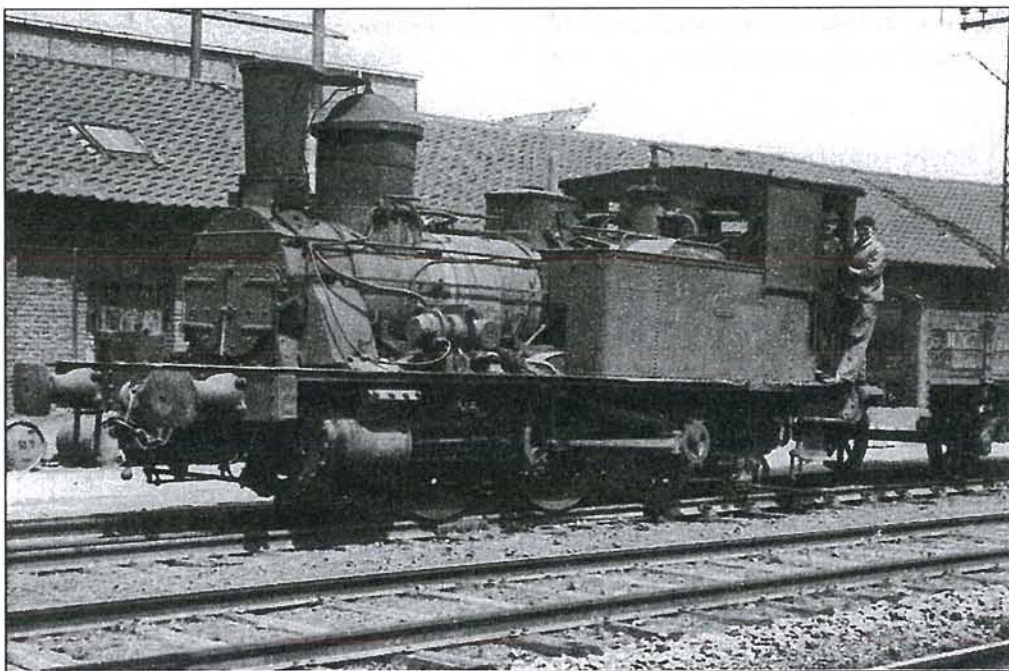
Type 030 T « autres constructeurs ».

En 1862, la Compagnie achète chez Gouin à Paris une machine ayant les mêmes caractéristiques que les Koechlin. Elle porte le n° 14. En activité en 1935. Une machine identique, la n° 16bis « Hérin », est commandée au constructeur Corpet à Paris.

Les 030 T Cail/Fives (type 44) et les « Couillet ».

Six locomotives ont été mises en service en 1868 et 1870 pour les marchandises.

	Constructeur
- n° 17 « Désandrouins »	Fives-Lille, 1868
- n° 18 « Taffin »	Fives-Lille, 1868
- n° 19 « Laurent »	Parent, Schaken, Houël et Caillet à Fives-Lille, 1868
- n° 20 « Thiers »	Cail et Fives, 1870
- n° 21 « Chabaud-Latour »	Cail et Fives, 1870
- n° 22 « Le Bret »	Cail et Cie et Fives-Lille, 1870



Locomotive n° 22 « Le Bret », construite en 1870 par Cail et Cie et Fives-Lille (photo Blyth).

Caractéristiques : diamètre des roues : 1,290 m, timbre : 8,5 kg/cm². Par la suite, ces machines furent déclassées au service des manœuvres et leur abri fut fermé.

En 1955, la numérotation était J1 à J6.

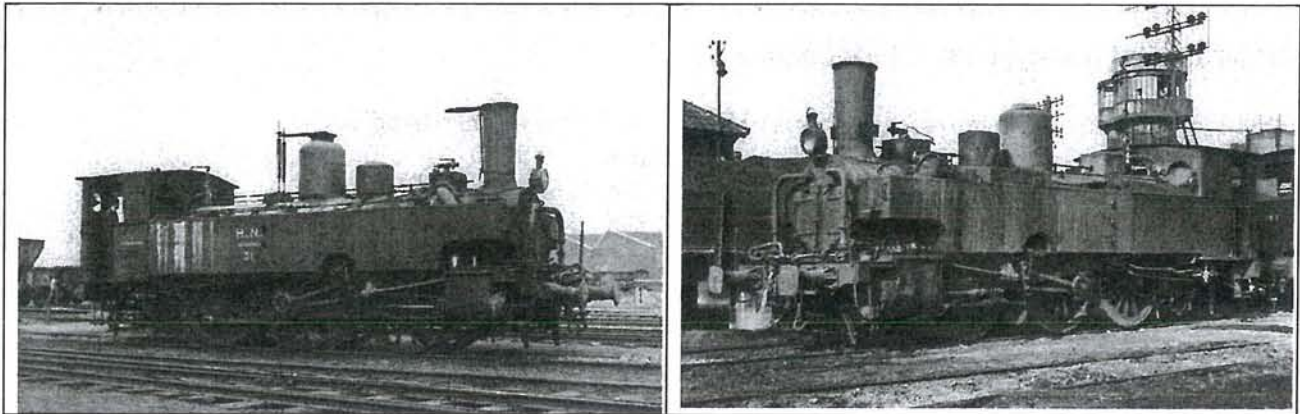
Six autres locomotives numéros 16, 11, 42, 44, 56 et 57 fabriquées pour quatre d'entre elles en 1912 et les deux autres en 1922 possèdent les mêmes caractéristiques (constructeurs : Etablissements Mécaniques du Hainaut-Couillet). Ultérieurement, elles seront désignées J7 à J12.

Les 030 Cail à tender séparé.

A la suite de l'ouverture de la ligne d'Anzin à la frontière belge, les besoins en traction augmentèrent. La Compagnie passa commande à Cail de six machines à tender séparé :

- n° 30 « Casimir Périer »
- n° 31 « Marquis de Talbouet »
- n° 32 « Duc d'Audiffret-Pasquier »

- n° 33 « Cornelis de Witt »
- n° 34 « Arthur de Chabaud-Latour »
- n° 35 « Commines de Marsilly »



*Locomotive n° 31 « Marquis de Talbouet »,
construite en 1874 (photo Blyth)*

*Locomotive n° 32 « Duc d'Audiffret-Pasquier »,
construite en 1874 (photo Blyth)*

A partir de 1875, ces locomotives furent affectées aux trains de voyageurs et de marchandises. Elles ont été tendérisées entre 1900 et 1914. Caractéristiques : poids à vide : 34 T, poids en charge : 46,5 T (tendérisée), timbre : 9 kg/cm², diamètre des roues : 1,50 m.

A noter que la locomotive n° 35, prise par les Allemands pendant la guerre 1914-1918, n'a jamais été restituée.

En 1955, cette série est numérotée G1 à G5.

Les 040 T Fives type 88.

A la suite de l'ouverture de la ligne d'Anzin à la frontière belge, la Compagnie passa pour le service marchandises, une importante commande de machines qui furent construites en 1873 :

Numéros 1, 8, 9, 10 « Froissart », 23, 24 « La Grange », 25 « Lambrecht », 26, 27, 28 et 29. Caractéristiques techniques : diamètre des roues : 1,210 m, timbre : 10 kg/cm².

En 1955, cette série portait la lettre « C ». Après la Seconde Guerre, ces machines tractaient plus particulièrement les trains de mineurs.

Les 020 T (locos-tenders appelées « Marteau »).

Ces locomotives auraient assuré un service de trains de voyageurs légers puis ont été déclassées à la manœuvre (c'était déjà le cas en 1912). Six machines ont été fabriquées dont cinq au chantier d'Anzin entre 1868 et 1898.

N° 3 « Sainte-Barbe », 1890 ; n° 4 « Active », 1888 ; n° 6 « Jennings », 1868 ; n° 7 « Union », 1886 ou 1887 ; n° 15 « Saint-Vaast », (date inconnue) ; n° 45 « Escaut », 1898 (construite à la Franco-Belge de Raismes).

Caractéristiques techniques : diamètre des roues : 1,29 m, timbre : 8 kg/cm², poids à vide : 18 T, poids en charge : 22 T.

Elles étaient toutes à l'effectif en 1935. « L'Union » fut vendue en 1940 à la sucrerie d'Hesdin, puis à celle de Rang du Fliers. Sauvée et restaurée en 1978 par M. Salmon, cette machine, plus que centenaire, a assuré la traction des trains touristiques sur la ligne Etival-Senones de l'ASERMITA (Association de Sauvegarde,

d'Exploitation et de Restauration de Matériels Industriels et de Transports Anciens), jusqu'en 1989, depuis elle a été confiée au CEF Nord.

La loco n° 15 existait encore en 1944.

D'autres 020 T.

Une locomotive pour les rivages, construite par Corpet-Paris (date inconnue), portait le n° 11bis « Vauban ». Elle existait en 1912, mais avait disparu des effectifs en 1935. Une autre machine, n° 8bis, était rayée de l'inventaire en 1910.

Les 040 T Cail.

En 1882 fut mise en service une série de quatre machines : n° 36 « Sabatier » ; n° 37, n° 38 « Cuvinot » ; n° 39 « De Blignières » (n° constructeur : 2848).

Il semble que ces locomotives soient identiques aux 040 T Fives du type 88 (1873). Du reste, en 1955, cette série est désignée par la lettre « C ». Caractéristiques : diamètre des roues : 1,210 m, timbre : 10 kg/cm², poids en charge : 40,5 T.

Les 040 T Fives type 88 (2^{ème} commande).

Une nouvelle commande du type 88 fut passée par la Compagnie : n° 40 « Charles Ledoux », 1890, n° constructeur : 2849 ; n° 41 « Maurice Sabatier », 1890, n° constructeur : 2850 ; n° 48 et n° 49 (1909).

En 1955, bien entendu, cette série est désignée par la lettre « C ».

A la même époque, il restait la C 16 (Cail 1882), la C 2 (Fives 1908), la C 13 (Fives 1890), les C 10, C12 (Fives 1873). Ces machines ont assuré dans les années 1950 le service des trains de mineurs.

Les 030 T Gouin et Cie/Cail.

Il s'agit des n° 13, 14, 46, 47, 2 et 43. Caractéristiques : timbre : 8 kg, poids à vide : 23,5 T, poids en marche : 27,5 T, diamètre des roues : 1,080 m, inscription en courbes : 75 m.

D'autres 030 T.

N° 12 « Valenciennes », n° constructeur : 407 (1891). Caractéristiques : manœuvres : gare, timbre : 7 kg/cm², poids 30 T, cokerill-Seraing.

N° 42bis. Caractéristiques : timbre 8 kg/cm², diamètre des roues : 0,9 m, Le Creusot.

N° 44bis ?

Les « Mogul » 130 avec tender séparé.

Devant l'augmentation du trafic voyageurs (un million de voyageurs transportés au début du siècle), la Compagnie des Mines d'Anzin décida d'acheter douze nouvelles voitures de voyages en 1903, mais la tare de ces véhicules était plus élevée : 26 tonnes au lieu de 8.

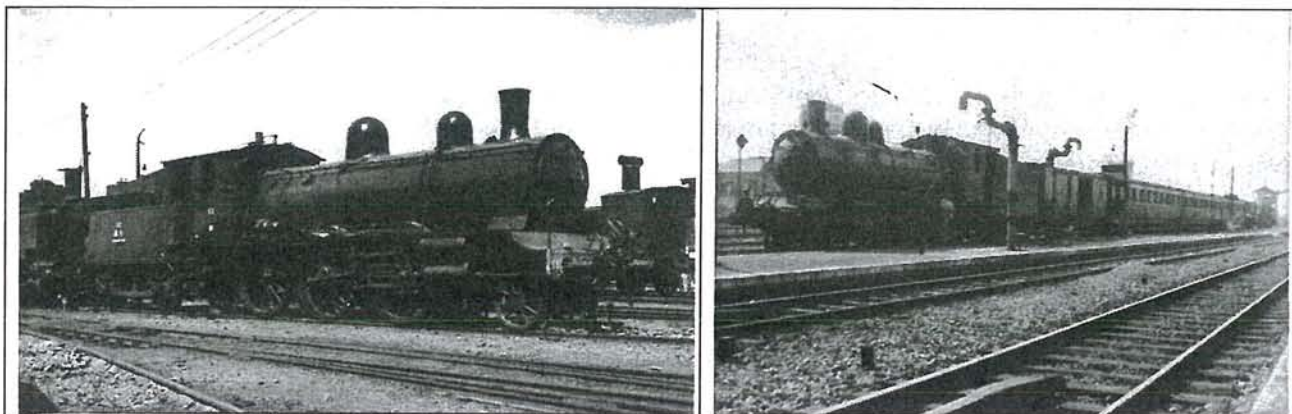
Les moyens de traction devaient donc être augmentés, d'où la nécessité d'acheter des machines plus puissantes en remplacement des 030 Cail à tender séparé de 1874. Caractéristiques : constructeur : Fives-Lille, numéros 50 et 51 livrées en 1904, numéros 52 et 53 (1905), numéros 54 et 55 (1908).

Caractéristiques techniques : puissance : 800 cv, vitesse limitée : 60 km/h, diamètre des roues : 1,800 m, diamètre du bissel¹ : 1 m, timbre : 12 kg/cm².

¹ Essieu porteur à l'avant de la locomotive.

Ces machines ont assuré pendant soixante ans le service voyageurs et de certains trains ouvriers jusqu'à la fermeture en 1963.

En 1955, elles ont porté la numérotation A1 à A6¹.



Locomotive n° 53 construite en 1905 par la Société Fives (photo Blyth)

Locomotive n° 50 construite en 1905 par la Société Fives (photo Jacquot)

Les 040 T allemandes.

Au lendemain de la Première Guerre Mondiale, la plupart des locomotives avaient disparu. Trente-deux machines avaient été enlevées par les Allemands en août 1914 et en octobre 1918.

Après de nombreuses et fructueuses recherches en Allemagne et en Belgique, il ne manquait plus à l'effectif que trois locomotives (n° 35, n° 36 et n° 40). Au titre des dommages de guerre, la Compagnie d'Anzin reçut alors trois machines allemandes type T 13, immatriculées 87 à 89 en 1922 et construites par Union Gesserei-Koenigsberg en 1912-1914.

Caractéristiques techniques : diamètre des roues : 1,250 m, puissance : 608 cv, poids total : 61 T, vitesse : 60 km/h, timbre : 12 kg/cm².

Elles furent immatriculées sous la lettre « D » en 1955. Or, d'après un document de l'époque, cette série comptait quatre machines. La « D4 » avait les mêmes caractéristiques, mais elle avait été fabriquée à Graffenstaden-SACM en 1914. On peut supposer qu'elle a également été livrée après la Deuxième Guerre Mondiale, au titre de dommages de guerre.

Les 040 T Cail de 1924.

Au lendemain de la guerre de 1914-1918, les besoins en traction avaient augmenté. De plus, le parc de locomotives avait vieilli. La Compagnie passa commande aux établissements Cail de quatre locomotives numérotées chez le constructeur 3835 à 3838 et au chemin de fer d'Anzin 94 à 97.

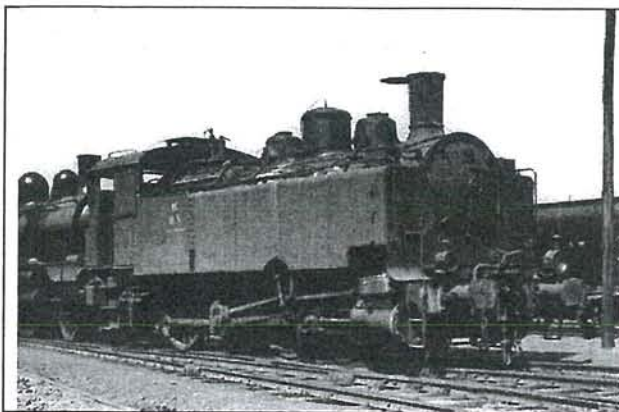
Ces machines développaient une puissance de 670 cv, poids à vide : 48,3 T, pression : 12 kg/cm², poids en charge : 62,2 T, diamètre des roues : 1,260 m.

Elles remorquaient, en outre, dans les années 50, les trains de mineurs. En 1955, la série portait la lettre « E ». En 1958, la « E4 » n'existait plus.

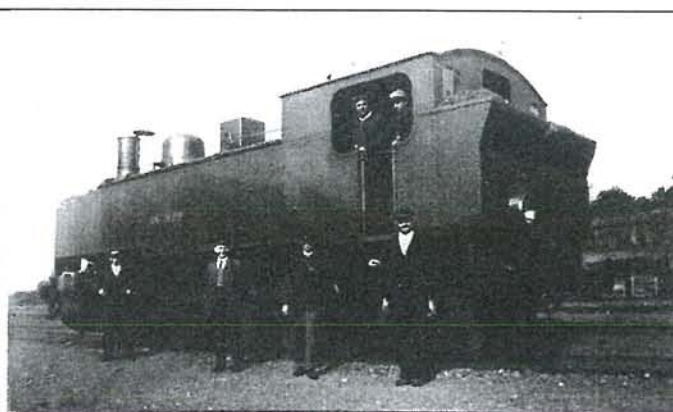
¹ Voir Railnord n° 3.

Les 040 T Fives de 1926-1933.

Il s'agit du type 144 A. La Compagnie commanda à Fives-Lille cinq machines numérotées 91 à 93, 98 et 99. En 1955, la série porte la lettre « F » (F1 à F5).



Locomotive n° 95 construite par la Société Fives (photo Blyth)

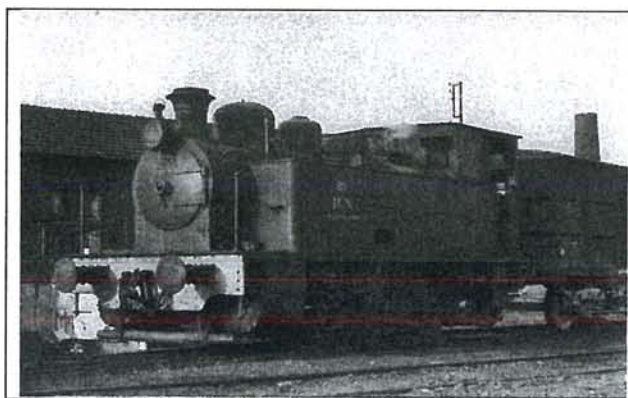


Locomotive n° 99 prise à Fresnes en 1932 (photo privée)

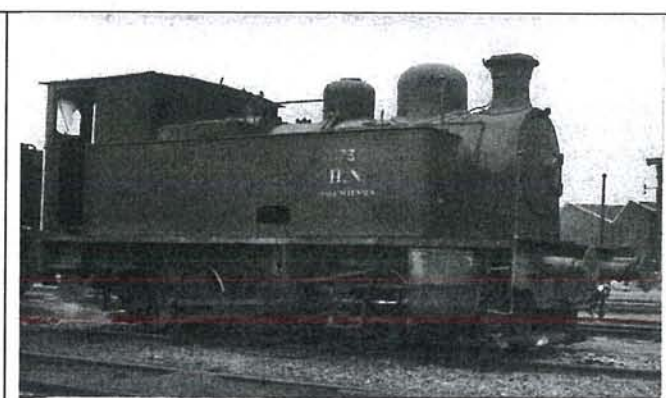
Les 030 T Meuse.

La Compagnie fait aussi appel au constructeur belge pour livrer quatorze machines numérotées 73 à 86. Elles étaient affectées aux manœuvres. Dates de construction : 1920, 1927, 1928, 1929 et 1931.

Caractéristiques techniques : puissance : 400 cv, poids à vide : 33,5 T, poids en charge : 42 T, vitesse limite : 25 km/h, timbre : 12 kg/cm². En 1955, la série porta la lettre « H ».



Locomotive n° 80 Meuse photographiée à Denain en 1952 (photo Blyth)



Locomotive n° 73 Meuse photographiée à Vieux-Condé en 1952 (photo Blyth)

Les 030+030 T « Mallet ».

L'augmentation de puissance des moyens de traction des grands réseaux leur a permis de demander aux Houillères l'expédition de trains atteignant jusqu'à 1.200 tonnes de charge utile, soit 1.800 tonnes de charge brute.

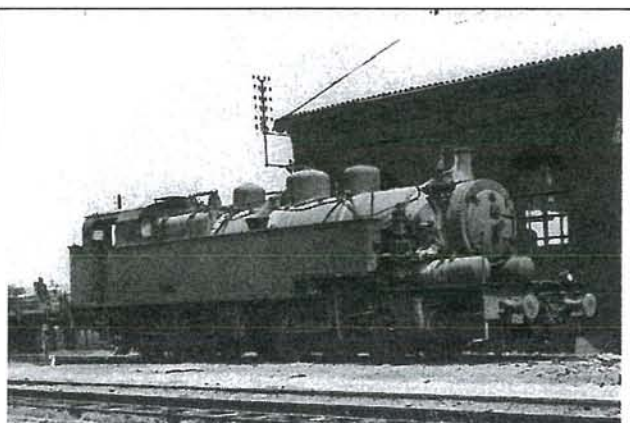
Compte tenu de l'effort de traction requis, de la nécessité de faire circuler ces trains sur la ligne entre Bruay et Anzin (courbes prononcées, ouvrages d'art anciens, rampes de 13 mm/m), la Compagnie des Mines d'Anzin s'est orientée vers la recherche d'une machine à nombre d'essieux élevé et à châssis articulé. Une première commande de trois machines fut exécutée par la Société La Meuse (immatriculation 101 à 103 en 1929). Trois autres furent livrées en 1940 (numéros 104 à 106). En 1955, la série portait la lettre B.

Caractéristiques techniques : timbre : 13 kg/cm², diamètre roues : 1,20 m, puissance : 1.250 kw, simple expansion, poids en charge : 103 T 1^{ère} série, poids en charge : 112 T 2^{ème} série, quatre cylindres.

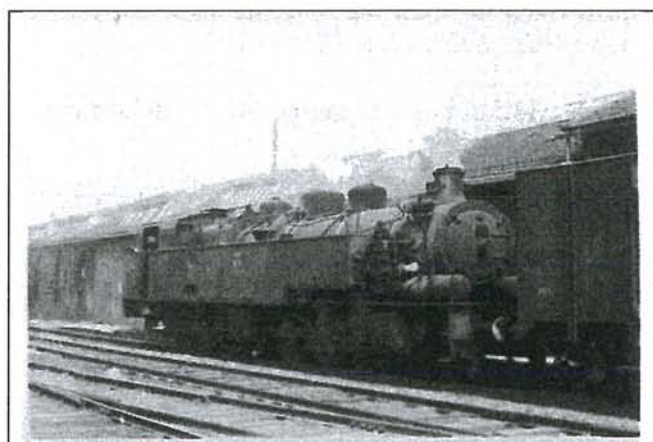
La deuxième série avait la particularité d'avoir des approvisionnements en eau sur la chaudière¹. Ces locomotives « Mallet » furent retirées du service avant la fin de la traction vapeur (1963).



Locomotive n° 101 prise à Bruay (photo Blyth)



Locomotive n° 101 prise à Bruay (photo Blyth)



*Locomotive Mallet photo prise à Saint Waast
(photo Desbarax musée du tram de Schepdaal (B))*



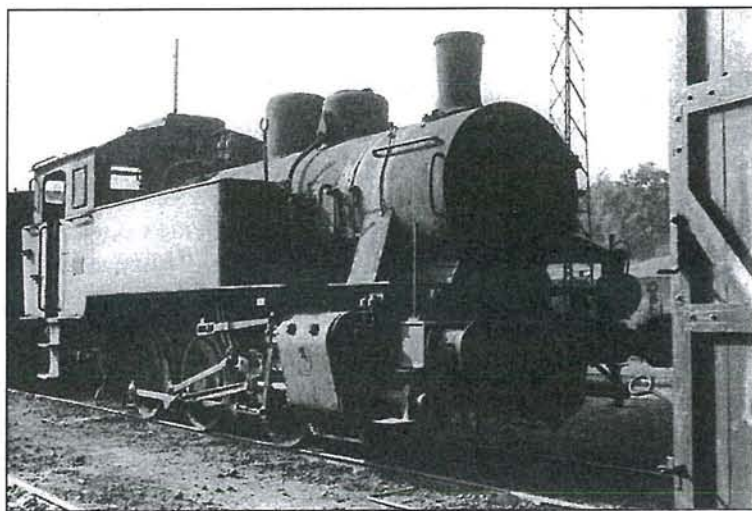
*Locomotive Mallet n° 105
(photo Blyth)*

Les 030 T « Energie ».

En 1946, les Houillères reçurent six machines du type 7 EM de la Société « Energie » à Marcinelle, aptes au service marchandises. En 1955, elles étaient immatriculées M1 à M6.

Caractéristiques techniques : poids à vide : 36 T, poids en marche : 46,5 T, vitesse : 45 km/h, diamètre des roues : 1,080 m.

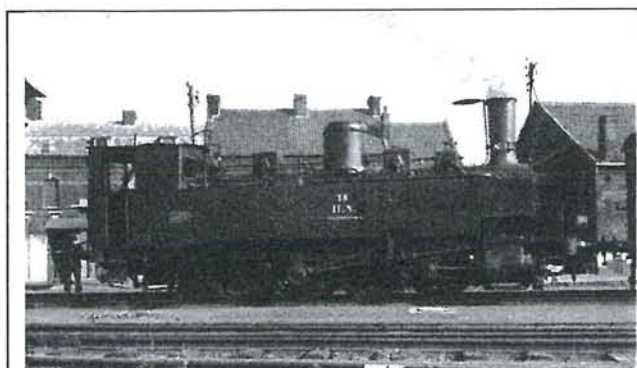
¹ Saddle-tank : locomotive dont les réservoirs d'eau sont situés sur le corps de la chaudière et épousent sa forme.



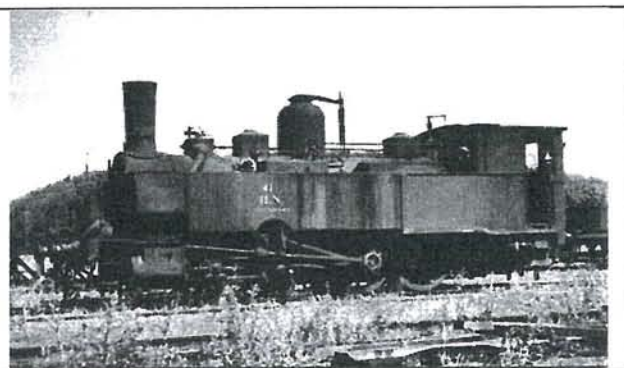
Locomotive M1 au dépôt de Denain (photo Blyth)

Les 040 T Fives 2^{ème} série.

Une deuxième série de trois unités du type 144 R fut livrée en 1946-1947 et immatriculée en 1955 F6 à F8. Ces locomotives comme celles de la première série tractaient, en outre, les trains ouvriers (anciens numéros 58 à 60).



*Locomotive n° 38 « Cuvinot »,
construite en 1882 par la Société Cail (photo Blyth)*



*Locomotive n° 41 « Maurice Sabatier »,
construite en 1891 par la Société Fives-Cail
(photo Blyth)*

Les locomotives SNCF (ex 050 TD).

Le chemin de fer d'Anzin racheta à la SNCF région Nord, seize locomotives 050 TD pour les trains les plus lourds. C'étaient les machines les plus puissantes dans les années cinquante.

En 1955, elles étaient désignées par la lettre « L ». L'année suivante, elles apparaissaient toutes à l'effectif :

L 13, L 14	Constructeur
L 10, L 15	SACM 1929
L 5, L 11, L 6	SACM 1933
L 3, L 4, L 7, L12	CAIL 1933
L 2, L 9	SACM 1932
L 1, L 6, L 8	SACM 1930
	SACM 1931

Caractéristiques techniques : poids à vide : 70 tonnes, vitesse limite : 70 km/h, poids en marche : 92 tonnes.

Les « K ».

Ces machines proviennent, pour deux d'entre elles, de l'ancienne Compagnie des Mines de Douchy et pour la troisième des Mines de Crespin. Elles ont été incorporées au parc du chemin de fer d'Anzin au lendemain de la nationalisation.

Caractéristiques techniques : Type : 030 T, timbre : 10 kg, poids à vide : 32 T, poids en ordre de marche : 43 T, diamètre des roues : 1,210 m, inscription en courbe : 60 m, constructeur : Schneider au Creusot K3 : 1919, K1 et K2 : 1920.

Evolution du parc de locomotives à vapeur :

1838 : 6	1912 : 50
1847 : 6	1935 : 86
1876 : 31	1943 : 79
1906 : 51	1950 : 94

A partir de 1963, le réseau fut diésélisé. Les locomotives à vapeur, devenues inutiles, finirent entre les mains des chalumistes. Des convois furent expédiés à la Compagnie française des ferrailles de Louches et chez Signet-Choquet à Fresnes-sur-Escaut, où les machines furent découpées. A l'époque, aucune ne fut conservée. Ainsi s'acheva la longue histoire de la traction vapeur du chemin de fer d'Anzin. Qui songeait alors à sauvegarder de tels matériels ? Pourtant, vingt-cinq ans plus tard, certains seront classés monuments historiques.

La diésélisation :

Vers le milieu des années cinquante, quelques engins diésel ont été utilisés pour les manœuvres dans les établissements :

- cinq Moyse dont trois immatriculés T1 à T3 construits en 1952/1955 (puissance : 185 cv, poids : 36 T) et deux autres, S1 et S2, fabriqués en 1934, dotés d'une puissance respective de 80 et 125 cv.

Deux d'entre eux étaient affectés au Mouvement de Douchy, un autre à la desserte du Cambrésis (Fosse Renard à Denain) et le quatrième au lavoir de Thiers.

- six C.E.M. (compagnie électromécanique) de deux types (300 à 400 cv) :

L'X 19 et l'X 41 construits en 1955

L'X 20 basé à Vieux-Condé (manœuvre des visiteurs)

L'X 1 du dépôt de Saint-Waast (déraillements)

L'X 2 et l'X 3 (400 cv) utilisés à la fosse Ledoux pour la montée des terres au remblai (1958).

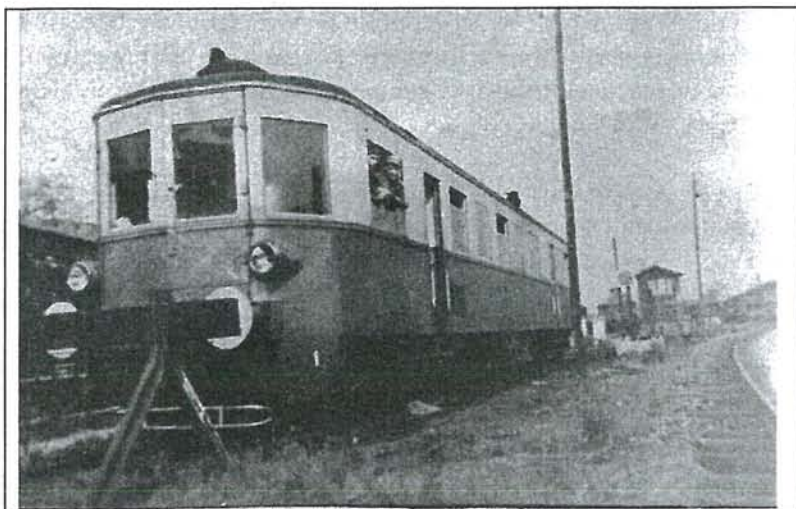
- enfin, deux locotracteurs à bielles R 1 et R 2 construits en 1955 par la Franco-Belge et équipés de deux moteurs General Motors.

Le chemin de fer d'Anzin a possédé deux autorails immatriculés V1 et V2. Remis en état pendant une année, ils ont assuré le transport des mineurs de la fosse Ledoux à Denain et vice-versa vers 1957. Ils étaient peints dans la même livrée que les autorails SNCF. Nous ignorons leur date de construction et dans quelles conditions les HBNPC ont acquis ces matériels. L'un possédait un moteur Man, l'autre un Poyaud.

Jusqu'en décembre 1960, le parc d'engins diésel était de huit unités. Le 12 décembre 1960, le réseau reçut le premier « Brissonneau » de 600 cv. En 1961, la Régie Renault livra une importante commande de locotracteurs désignés par la lettre R et immatriculés R4 à R18. En avril 1963, au moment de la suppression des services voyageurs et ouvriers, la diésélisation était entièrement réalisée :

- 20 locomotives dont 17 de 600 cv et 3 de 825 cv

- 23 locomotives : 17 de 300 cv, 2 de 400 cv, etc...



*Autorail V1 allemand circulant entre Denain et fosse Ledoux
(photo M. Tournay)*



*M. Tournay (à droite) et son collègue
dans l'autorail (photo M. Tournay)*

En 1976, il y avait seize « Brissonneau » numérotés entre 21 et 40, ainsi que sept « Renault ».

Entre 1981 et 1983, les « Brissonneau » suivants ont pu être vus en ligne ou en manœuvre : numéros 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 40. Les « Renault » : numéros 5, 9, 15, 16.

En février 1988, le parc Traction comprenait :

B 21, B 22, B 24, B30*, B32* : vendus.

B 23, B 28, B 29, B 31*, B 34, B 35 : hors service.

B 25, B 26, B 27, B 33, B 36, B 37, B 38, B 40 : en service.

* : 825 cv suralimenté

B 30 et B 32 vendus aux Mines de fer de Mauritanie.

Suite au démantèlement du réseau du groupe de Douai (ex chemin de fer d'Aniche) et de la suppression du dépôt de Sainte-Hyacinthe, le chemin de fer d'Anzin a pu disposer d'un complément de machines « Brissonneau ».

B 4 et B 5 : loués au port autonome de Dunkerque.

B 6, B 9, B 10, B 11, B 14, B 15 : en service.

B 12, B 16 : hors service.

Il dispose donc de quatorze « Brissonneau » en état de marche.

Pour les « Renault » 300 cv, la situation est la suivante :

R 1, R 2, R 3 : ?

R 5, R 9, R 16 : en service.

R 15 : hors service.

Vendus :

R 4*, R 6*, R 8*, R 10*, R 11**, R 12*, R 18*

R 7 et R 17 (Centrale d'Hornaing)

R 14**

R 13 (Société bretonne de Fonderie et de Mécanique, Lorient)

* vendus à la Régie Renault.

** vendus à la Franco-Belge.

La centrale d'Hornaing, desservie jusqu'en décembre par les Houillères, est devenue un établissement autonome qui reçoit son charbon par l'embranchement relié à la ligne SNCF Valenciennes-Douai.

Le chemin de fer d'Anzin ne possède plus que trois Renault. Son effectif d'engins moteurs s'élève à dix-sept en 1988.

A noter que depuis le démantèlement du chemin de fer d'Aniche, le dépôt de Bruay a récupéré une grue diesel d'origine américaine construite par *The Ohio Locomotive Crane Company Bucyrus Ohio* pour le compte du *Transportation Corps U.S.A. Army*. Le moteur d'origine à essence a été remplacé par un diesel Poyaud. Ce matériel a pu être préservé par le CEFNORD.

Tableau récapitulatif du devenir du parc des diesel « Brissonneau » Anzin depuis le début de la diésélisation jusqu'au démantèlement des HBNPC (Houillères du bassin Nord-Pas-de-Calais).

- B21 HBL (Houillères du bassin de Lorraine) 1985
 - B22 HBL (Houillères du bassin de Lorraine) 1985
 - B23 CFTA puis ferraillée 1994
 - B24 HBL 1984
 - B25 Gosselin (Denain) ferraillée 1988
 - B26 Gosselin (Denain) ferraillée 1988
 - B27 ferraillée 1969
 - B28 CTFA (Chemin de fer et transport automobile filiale de TRANSDEV) Clamecy 1993
 - B29 SAD Florange 1990
 - B30 Drouard Juvisy 1971
 - B31 Gosselin (Denain) ferraillée 1988
 - B32 Mines de Mauritanie 1973
 - B33 Port de Dunkerque 1990
 - B34 Gosselin (Denain) ferraillée 1988
 - B35 CFTA puis ferraillée 1990
 - B36 Port de Dunkerque 1990
 - B37 CFTA Sézanne 1990
 - B38 CFTA Clamecy 1992
 - B39 Sollac Lorfonde 1970
 - B40 AGGLONORD 1991 (filiale charbonnages de France site d'Oignies (62) 14.12.2000 fermeture du site)
- Le dépôt de Bruay cesse toute activité le 31 octobre 1990.

Le devenir du parc « Brissonneau » ex Douai.

- B4 CFTA Gray garée 1997
- B5 CFTA Gray stock 1991
- B6 CFTA Châtillon 1994
- B9 CFTA Clamecy 1992
- B10 CFTA Châtillon 1994
- B11 AGGLONORD 1991, CEFNORD
- B12 Gosselin (Denain) 1988 ferraillée
- B14 CFTA Clamecy 1992
- B15 CFTA Gray garée 1996
- B16 ferraillée 1991



*Train remorqué par la locomotive B24
Au point d'arrêt du Moulin à la Bleuse-Borne
(photo G. Grépier)*



*Locomotive B29 lançant un wagon chargé de boulets à
Denain (photo G. Grépier)*



*Locomotive B14 devant le poste d'aiguillage de Bruay
(photo G. Grépier)*



Train charbon remorqué par la locomotive B33 à destination centrale d'Hornaing (photo G. Grépier)



*Locotracteur R16 en manœuvre en gare d'Anzin
(photo G. Grépier)*



*Locotracteur R5 et R9 en attente de leur sort
(photo G. Grépier)*

Le matériel remorqué

Les voitures de voyageurs :

L'étude de ce matériel, compte tenu de sa longue histoire (1838-1963), du changement de numérotation au cours des années, d'une documentation assez réduite, n'est pas exhaustive. De ce fait, des lacunes, des imprécisions, voire des inexactitudes, peuvent subsister.

Le matériel de 1838.

(sources : rapport de l'ingénieur en chef des Mines de Douai du 10 février 1847).

Il existait dès l'origine quatre types de voitures :

- quatre « Diligences » à dix-huit places correspondant à la première classe
- deux voitures fermées et couvertes à trente-six places (deuxième classe)
- quatre voitures non fermées et couvertes à trente-six places (deuxième classe)
- dix voitures découvertes à trente-six places (troisième classe).

En plus, s'ajoutaient une « Berline » à six places et deux voitures à bagages.

La composition des trains de voyageurs était la suivante : 1 diligence + 1 voiture couverte (fermée le plus souvent) + 3 voitures découvertes + 1 voiture à bagages.

Des trains mixtes de voyageurs/marchandises étaient également mis en service.

1852.

L'effectif ne comprenait plus que dix-huit voitures :

- deux première classe de dix-huit places : numéros 2 et 3
- deux mixtes première et deuxième classes : numéros 4 et 5 (un compartiment de première classe de dix places et un compartiment de deuxième classe de dix-huit places)
- deux deuxième classe de trente-six places numéros 6 et 7
- douze troisième classe de trente-six places numéros 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 et 19, couvertes mais fermées latéralement par de simples rideaux.

Remarques :

1. On peut supposer que les voitures découvertes de 1838 ont été fermées entre 1838 et 1852, puisque ce matériel d'après divers documents, est en service depuis l'origine du chemin de fer.
2. Les voitures 9, 10, 13, 14, 15 et 18 ont des roues en fer forgé. Les autres, des roues en fonte cerclées de fer !

La situation en 1854.

La Compagnie des Mines d'Anzin acheta huit voitures de voyageurs à la Compagnie du Nord :

- deux de première et deuxième classes : numéros 4 et 5
- six de troisième classe : numéros 19 à 24

Les nouvelles voitures 4, 5 et 19 ont vraisemblablement remplacé des véhicules d'origine (1838).

1872-1875 :

Au moment où se construisait la ligne Anzin-Péruwelz, la Compagnie des Mines d'Anzin décida de renouveler complètement son parc. Une première livraison eut lieu en novembre 1872. Elle comprenait deux voitures de deuxième classe numéros 8 et 0 (quatre compartiments de dix places) et deux autres de première classe numéros 1 et 2 (trois compartiments de dix places) ; Mazé et Voisine à Saint-Denis.

La deuxième livraison de mars 1873 concernait douze voitures de troisième classe numéros 15 et 16, 25 à 34 (quatre compartiments à dix places). Constructeur Mazé et Voisine.

En avril 1873, deux voitures de deuxième classe, numéros 13 et 14 furent réceptionnées, puis en décembre 1874, dix-neuf voitures de troisième classe numérotées de 38 à 49 et de 52 à 58.

Enfin, en janvier-février 1875, la dernière livraison porta sur deux voitures de première classe numéros 35 et 50, une de première/deuxième classes n° 36 et deux autres de second classe numéros 37 et 51.

Au total, le réseau disposait en 1875 de quarante-deux voitures qui se répartissaient de la façon suivante :

- quatre de première classe
- une de première/deuxième classe
- six de deuxième classe
- trente-et-une de troisième classe.

En 1877, le parc se montait à cinquante voitures dont huit antérieures à 1872. En 1880, la voiture n° 18 de troisième classe fut démolie. En 1881, ce fut le tour des numéros 11 et 12 de troisième classe et de la n° 7 mixte première/deuxième classes. En 1882, le parc total s'élevait à quarante-six unités. En 1890, démolition des voitures mixtes première/deuxième classe numéros 3 et 4, en 1892 des voitures numéros 5 et 6.

1893 :

Deux voitures de première classe numérotées 3 et 4 type Nord, furent livrées par la Franco-Belge ; elles remplacèrent les numéros 1 et 2, démolies en juin 1895. En 1900, le parc ne comptait plus que quarante-deux voitures, c'est-à-dire l'effectif reçu entre 1872 et 1875.

1903 :

Au début du siècle, le trafic des voyageurs augmenta de façon sensible : un million de voyageurs payants en 1899, soit une augmentation de plus de 30 % en 15 ans, alors que le nombre de places disponibles diminuait ! En 1900, il était de 1.944 places pour quarante-deux voitures datant des années 1872/1875.

La Compagnie mit en circulation en 1903, douze voitures à bogies de grande capacité construites par la Franco-Belge et dénommées « nouvelles » dans les nomenclatures :

- huit voitures numéros 63 à 70 comprenant dix compartiments de dix places, soit cent places (tare : 26 T)
- quatre mixtes première/deuxième classes numéros 59 à 62 de 74 places et 8 compartiments.

La guerre de 1914-1918 et ses conséquences :

Le 20 mars 1919, le service reprenait avec notamment des voitures louées à la Compagnie du Nord.

A la date du 29 mars 1921, vingt-six voitures manquaient à l'appel. La Compagnie reçut, à titre temporaire, du matériel allemand qui ne constituait qu'un palliatif médiocre et insuffisant. Au total, quatorze voitures avaient disparu et six étaient irréparables, d'où une nouvelle commande de neuf voitures à bogies dans les années 1924-1925, identiques à celles de 1903 et se répartissant de la façon suivante :

- trois de troisième classe numéros 29 à 31, Franco-Belge, 1924
- une de troisième classe n° 32, Atelier du Tilleul, Maubeuge, 1924
- quatre de troisième classe de 90 places avec compartiment de service (n° 10, Franco-Belge, 1924 ; numéros 11 à 13, Atelier du Tilleul, 1925)
- une mixte première/deuxième classes (n° 5 Atelier du Tilleul, 1925¹).

1935 :

Au 15 juillet, l'effectif s'élevait à trente-huit voitures dont vingt-deux « nouvelles ». Un problème se posait : on en comptait douze de 1903 et neuf de 1924-1925, soit un total de vingt et une. Une voiture supplémentaire a sans doute été acquise après 1925...

Les « anciennes » sont au nombre de seize (matériels de 1872 à 1875)

Première classe : une voiture de 24 places n° 34

Deuxième classe : une de 50 places n° 23 et une autre de 40 places n° 37

Troisième classe : sept de 50 places numéros 24, 39, 41, 49, 52, 58 et six de 72 places numéros 25 à 30.

Les années « cinquante » :

Après la guerre 1939-1945, les voitures de voyageurs changèrent de numérotation. Au 15 juillet 1951, la situation était la suivante :

Voitures à bogies : 22 voitures

Mixtes première/deuxième classe : numéros 1 à 5

Troisième classe 90 places : numéros 10 à 13

Troisième classe 100 places : numéros 20 à 32

Voitures 72 places, troisième classe : 7 voitures

Numéros 40 et 41, De Dietrich 1900

Numéros 42 et 43, Atelier de la Villette, 1897

Numéro 44

Numéros 48 et 49, De Dietrich, 1896

¹ Voir Railnord n° 5.

Troisième classe 60 places : 4 voitures
Numéros 50 (1888), 51 (1890), 53 (1895), La Villette, 52 (1892) De Dietrich.

8 voitures :

Troisième classe 55 places : n° 60 (Franco-Belge, 1910)
Troisième classe 40 places : n° 70 (La Villette, 1893)
Troisième classe 64 places : n° 71 (voiture allemande, 1894)
Troisième classe 50 places : n° 81 (Franco-Belge).

Anciennes : 9 voitures

N° 80 : première classe

N° 82 : deuxième classe (Mazé et Voisine, 1874)

Numéros 90 à 96 : troisième classe

Total général : 46 voitures

Au lendemain de la guerre, le parc de voyageurs a donc subi les mutations suivantes :

- apport de quinze nouvelles voitures, à savoir celles assurant le transport des mineurs, plus la n° 70.
- retrait de sept voitures type « anciennes ».

C'est cet ensemble de 46 voitures qui assura le service voyageurs jusqu'à son arrêt le 16 avril 1963. Aucun matériel n'a été conservé et c'est bien dommage !

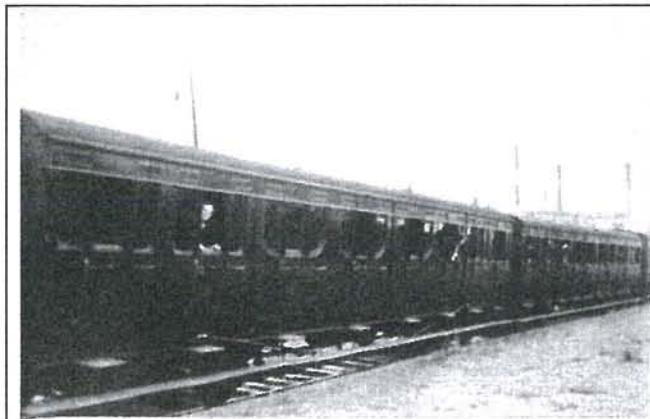
Les fourgons frein à bagages voyageurs :

Dans le rapport de l'ingénieur en chef des Mines de Douai du 10 février 1847, la composition des trains de voyageurs mentionnait une voiture à bagages. Aucune autre précision n'est parvenue jusqu'à nous.

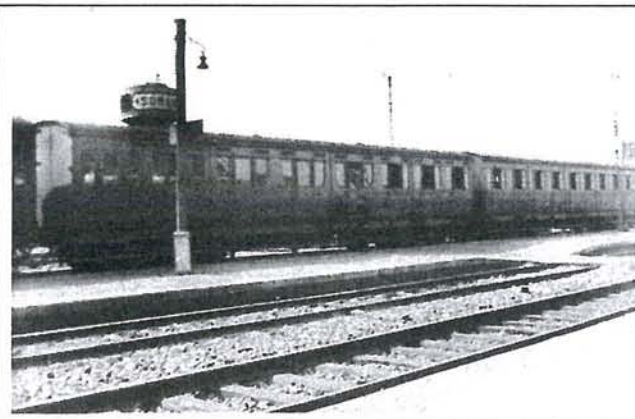
Au moment du renouvellement de son matériel, la Compagnie acheta des fourgons de dix tonnes, type Nord, en 1874.

Quatre d'entre eux, double lestés, étaient encore à l'effectif en 1955 (constructeur Mazé et Voisine) : numéros 108 et 109 avec vasistas ; numéros 110 et 111 sans vasistas.

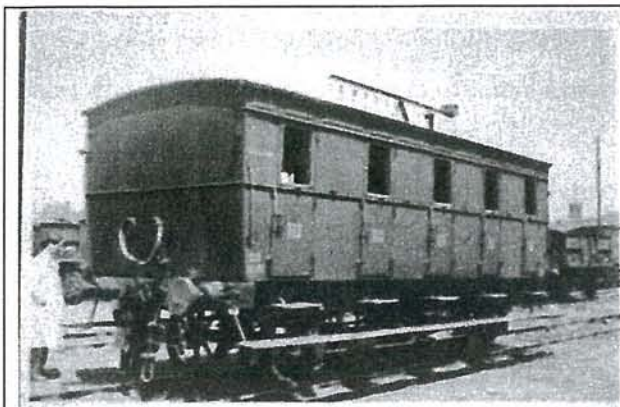
En 1905, de nouveaux fourgons furent commandés pour les trains remorquant les voitures à bogies. Trois subsistaient en 1955, numéros 124 à 126, constructeur Franco-Belge ; une deuxième commande fut passée en 1922 aux Ateliers du Tilleul ; il en restait quatre en 1955 : numéros 120 à 123.



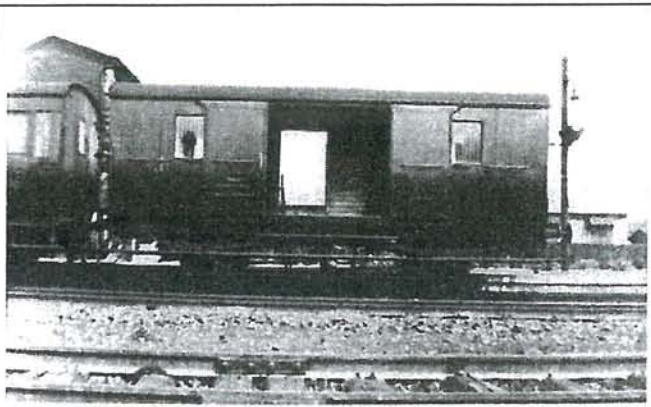
*Voitures de voyageurs à bogies mixtes 1^{ère} et 2^{ème} classes
(photo Desbarax)*



*Voitures de voyageurs à bogies 1^{ère} 2^{ème} et 3^{ème}
classes (photo Jacquot)*



*Voiture voyageurs n° 93 3^{ème} classe
(photo Debarax)*



Fourgons voyageurs n° 120 (photo Jacquot)

Les wagons de marchandises :

Les archives sont pauvres sur ce sujet des origines jusqu'au début des années 1870. En 1847, on recensait 55 wagons pour les marchandises et 240 pour le transport des charbons. Ce matériel était fabriqué par la Compagnie.

Au moment de l'extension du réseau d'Anzin à la frontière belge, une série de marchés furent conclus avec divers constructeurs :

- Mazé à Saint-Denis :

- 17 mai 1871 : 25 wagons à houille type Nord à 2.300 F pièce
- 21 juin 1871 : 25 wagons à houille de 10 T à 2.300 F
- 11 juillet 1871 : 12 ridelles¹ à coke de 10 T à 2.600 F (numéros 494 à 505)
- 26 juillet 1871 : 50 wagons à houille type Nord 10 T à 2.400 F
- 16 janvier 1872 : 20 wagons de 10 T à 2.400 F
- 1^{er} février 1873 : 6 wagons à bois numéros 154 à 159 à 3.200 F

- Taza à Anzin :

- 25 août 1871 : 30 wagons à 2.000 F et 180 caisses en tôle vendues 37 F pièce ; ces wagons portent donc six caisses.
- 24 novembre 1871 : 50 de 10 T, type belge semblables à ceux livrés à la Compagnie de Lille à Valenciennes, facturés 2.400 F pièce.
- 6 février 1872 : 30 de 10 T et 180 caisses en tôle.
- 1^{er} juin 1872 : 30 à six caisses ; 25 à houille type Lille Valenciennes.
- 11 février 1873 : 60 à houille et 360 caisses en tôle pour 245.344 F.

En 1878, le parc comprenait 1702 wagons dont 836 à trois, quatre ou six caisses disposées pour le déchargement par grue, 511 wagons de 10 T à houille et 355 ridelles pour le coke, wagons à bestiaux, plates-formes, etc ...

Les commandes se poursuivent :

- 16 décembre 1887 : 50 ridelles à coke.
- 26 février 1889 : 100 wagons de 10 T à une seule caisse basculante commandée chez Veuve Taza-Villain à Anzin.
- Juillet 1890 : 100 de 10 T à une seule caisse basculante chez Taza-Villain/Blanc-Misseron/Franco-Belge.

La notice de la Compagnie des Mines d'Anzin réalisée pour l'Exposition Universelle de 1900 à Paris nous informe que le réseau possède 1.707 wagons de marchandises, à savoir : 272 à six caisses ; 1168 de 10 T de houille ; 50 de 20 T à houille ; 217 ridelles pour coke, wagons à bestiaux, plates-formes.

¹ Ridelle : wagon dont les parois sont à claire-voie.

1902 :

50 wagons de 20 T type Nord à caisse en bois fixe avec frein à main sont commandés chez Malissart-Taza, ingénieur-constructeur à Anzin.

Au 1^{er} janvier 1906, le matériel de marchandises était le suivant :

Wagons à houille	: 1.739
Wagons à coke	: 85
Wagons divers (à bois, plats, à bestiaux, etc...)	: 145
Fourgons-freins à marchandises	: 18
Total	: 1.987

Inventaire du parc matériel au 16 juillet 1935 :

Wagons à houille	: 3.352
Wagons divers	: 449
Fourgons-freins à marchandises	: 93
Total	: 3.894

Situation au 15 juillet 1951 :

Matériels à houille et transport de terre	: 3.847
Wagons divers	: 510
Fourgons-freins à marchandises	: 43
Total	: 4.400

De nouvelles commandes furent passées dans les années cinquante :

- 348 wagons-trémies de 25 T livrés en 1954 et 1955 par la CIMT de Marly
- 75 wagons spéciaux auto-basculants de 30 T, à système pneumatique fournis par trois entreprises : ANF Blanc-Misseron (1956), usine du Tilleul Maubeuge (1957), Arbel Douai (1960)
- 99 trémies de 60 T dont 15 avec guérite : 24 pour les ANF (1957), 25 par la CIMT (1960), 50 par les Etablissements Frangeco (1961).

Situation du parc au 8 mai 1961 :

- 3.350 véhicules en service auxquels il faut ajouter 312 wagons en attente de réforme ou démolition.

1^{er} janvier 1971 : 2.703 wagons.

1981 : 1.635 wagons.

31 janvier 1988 :

Wagons à houille et de transport de terre	: 993
Wagons divers	: 109
Total	: 1.102

Si aucun matériel de voyageurs n'a été sauvé du chalumeau, le CEFNORD a pu, malgré ses faibles moyens, préserver 26 wagons caractéristiques du réseau, ainsi que 2 locomotives.

Type de wagon	N°	Tare tonne	Année constr.	Constructeur	Remarques origines
Fourgon lesté avec vigie	167	17	1901	De Dietrich	Ex Compagnie des Mines d'Anzin
Couvert bois	506	9,5	Début siècle	?	Origine allemande (restauré)
Couvert bois	573	10,5	Début siècle	?	Origine allemande
Tombereau à caisse basculante	4358	10,7	1925	Franco-Belge	Ex Compagnie des Mines d'Anzin

Tombereau	7010	8,2	v. 1930	Châssis : Oschner Caisse : La Bruaysienne	Ex Compagnie des Mines d'Anzin
Tombereau	7703	9,5	1912	?	Ex Compagnie du Nord, puis SNCF
Trémie de 25 T	3951	10	1953	CIMT	Ex HBNPC
Citerne avec guérite	948	?	1926	ANF	Ex Compagnie des Mines de Crespin
Plat	247	?	1873	Taza, Anzin	Ex Compagnie des Mines d'Anzin
Plat porte-tourillons	249	?	1873	Taza, Anzin	Ex Compagnie des Mines d'Anzin
Plat	304	10,9	?	?	Cf. note A
Plat	377	7,56	1916	?	Ex Cie de l'Etat, ex SNCF puis HBNPC
Couvert bois	502	7,56			Type Miraillet
Couvert bois	507	8,1			Type Miraillet
Couvert bois	515	8,1			Cf note B
Couvert bois	520	8,1			Type Miraillet
Wagon-étalon de bascules	248	20	1873	Taza, Anzin	
Wagon-étalon de bascules	399	30	1927	ANF	
Wagon surbaissé à essieux avec rampe	290	16,6			Ex chemin de fer d'Aniche
Fourgon	575		1895		Ex KPEV wagon-réfectoire
Fourgon	574		1949	Fauvet Girel, Arras	Wagon de secours
Citerne	923	11	1926	ANF	Citerne désherbage
Wagon désherbeur	400	?	?	?	Cf note A
Grue Ohio			1944	The Ohio Locomotive Crane Company	Cf note C
Wagon porte-flèche	?	?	1899	Dyle et Bacalan, Bordeaux	Ex voiture Midi
Trémie	8146	10,4	1951	Usine du Tilleul, Maubeuge	Ex Pareco puis HBNPC
Locomotive à vapeur « Union 7 »		20	1887		Cie des Mines d'Anzin (a circulé sur le réseau jusqu'en 1940)*
Locomotive diesel « Brissonneau et Lotz »	11		1960		Ex Chemin de fer d'Aniche (a circulé sur le réseau du chemin de fer d'Anzin à la fin de sa carrière).

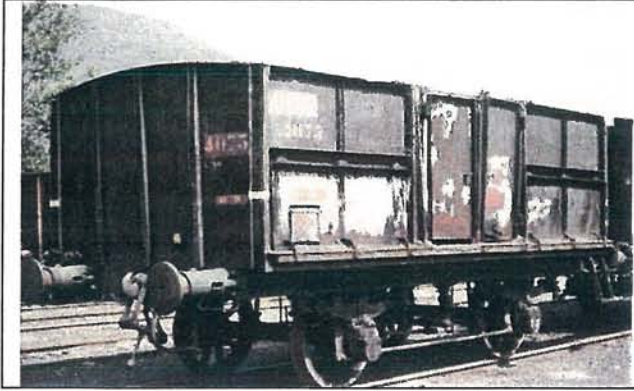
* classé à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques

Note A : Ex Compagnie du Nord, ex SNCF, puis HBNPC

Note B : Transformé en wagon-réfectoire

Note C : Corps expéditionnaire américain, ex chemin de fer d'Aniche, ex HBNPC.

Remarque : Si le chemin de fer d'Anzin a acquis auprès des constructeurs un parc important de wagons neufs, il complétait celui-ci par des achats d'occasion auprès des grandes compagnies comme le Nord, puis par la suite, la SNCF.



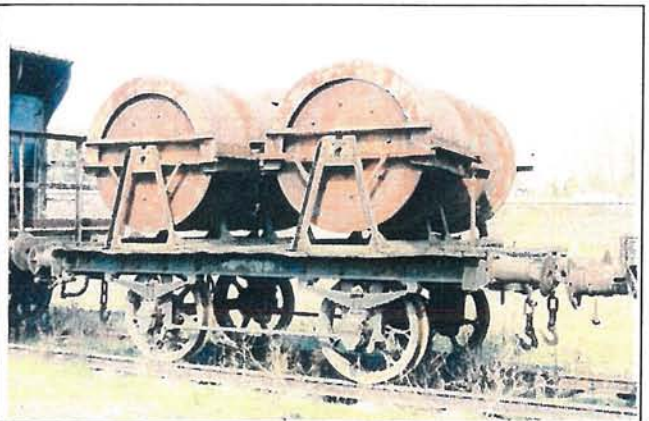
*Wagon 17 T à caisse basculante 1929
(photo G. Grépier)*



*Wagon trémie 30 T
(photo G. Grépier)*



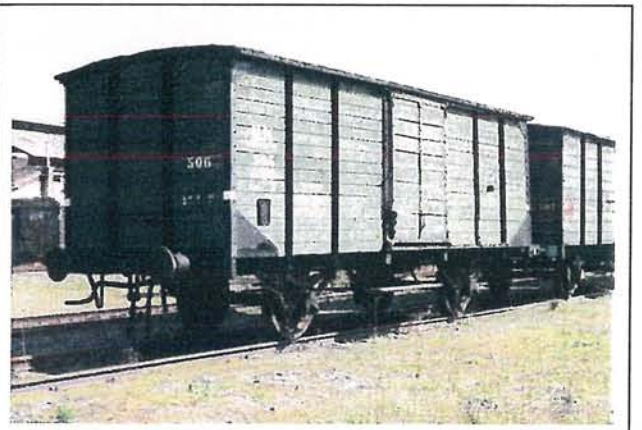
*Wagon trémie à bogies 57 T
(photo G. Grépier)*



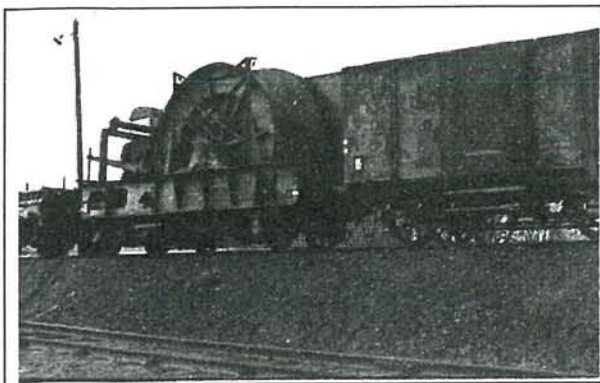
*Wagon plat Taza 1873 avec tourets
(photo G. Grépier)*



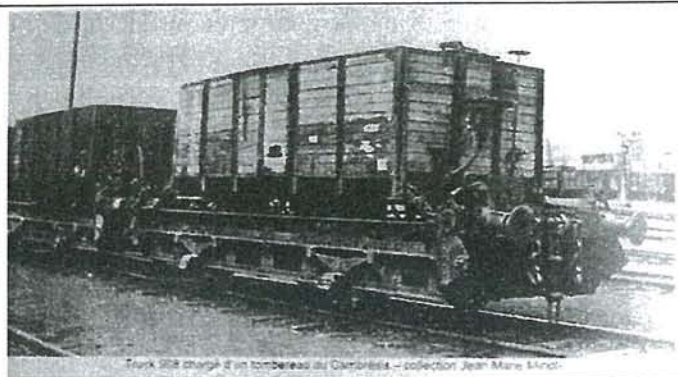
*Wagon étalon de bascule 30 T
(photo G. Grépier)*



*Wagon 506 ayant servi à la déportation
(photo G. Grépier)*



*Wagon treuil Messian
(photo G. Grépier)*



*Wagon truck transbordeur
(photo Minot)*

ooOoo

Les dépôts et ateliers

Denain-Mines : le dépôt construit en 1882 fut actif jusqu'en 1977. Depuis septembre 1982, il a repris du service puisqu'il abrite la collection de matériels préservés par le CEFNORD.

Saint-Waast : le premier dépôt de 1838 fut affecté à la réparation des locomotives, jusqu'à la fin de l'année 1950. Il fut utilisé ensuite pour le petit entretien des machines et la réparation des wagons. Reconstitué et réaménagé dans les années 1967-1968, il était toujours en activité en février 1988.

Un nouvel atelier couvrant 4.900 m² fut achevé en décembre 1950 ; il était desservi par 9 voies intérieures. Son site correspond au carreau des anciennes usines des agglomérés.

A partir de 1962, il est devenu l'un des trois ateliers de grosses réparations (GR) du bassin :

1. pour les locomotives « Brissonneau » : groupes de Douai, Hénin-Liétard, Oignies et Valenciennes.
2. pour les locotracteurs Renault : groupes de Douai, Hénin-Liétard et Valenciennes, soit l'ensemble des locotracteurs du bassin.

Cent-cinquante-cinq ouvriers et techniciens étaient occupés dans les différents services fin 1963. En dehors des GR, ce nouveau dépôt assurait les révisions intermédiaires (RI), l'entretien courant et également la maintenance des freins de voie, des appareils pour le service voie, etc... L'atelier a été supprimé et démoli, avant la fin de l'activité du réseau.

Anzin : c'est aux Ateliers Centraux (à l'origine « le Chantier ») qu'ont été fabriquées les premières machines du chemin de fer. Dans les dernières années du chemin de fer d'Anzin, le DAC-GMT (Département Ateliers Centraux-Générale Mécanique Thermique) assurait les révisions intermédiaires et les grosses réparations des locomotives du réseau, ainsi que la maintenance de locotracteurs d'usines (exemple Vallourec).

Deux locomotives n° 1 « Bordeaux » et n° 9 « Anzin » furent construites aux ateliers d'Anzin pour l'inauguration de la ligne de Bordeaux à la Teste-de-Buch, le 6 juillet 1841.

Bruay-sur-l'Escaut : deux dépôts ont été construits. Le premier dans les années qui ont suivi l'établissement de la ligne d'Anzin à Péruwelz (1874). A la fin de l'exploitation y étaient effectuées les petites réparations et l'entretien courant. Le second, édifié dans les années cinquante, abritait les « Brissonneau » et les « Renault ».

Vieux-Condé : un petit dépôt a été créé au siècle dernier. Il a servi jusqu'à la fin de la traction vapeur. Désaffecté, il a été loué à Chrysler-France. Une remise à voitures desservie par deux voies existait également. Elle fut démolie au début des années 1970.



Dépôt de Bruay vers 1990 (photo G. Grépier)



Dépôt de Denain vers 1990 (Photo G. Grépier)



Ateliers de réparation de locomotives à Saint-Waast, en 1980 (photo G. Grépier)



Dépôt de Vieux-Condé en 1980 (photo G. Grépier)

CHAPITRE III

Petits et grands événements de 1875 à nos jours.

AVIS AU PUBLIC

Par décision ministérielle en date du 31 Janvier 1963, la ligne de Chemin de Fer de Somain à Anzin et à la frontière belge est fermée au service des voyageurs.
Cette décision prendra effet le 16 AVRIL 1963, date à partir de laquelle les trains de voyageurs seront supprimés et remplacés par un service d'autobus et de tramways fonctionnant dans les conditions suivantes :

Horaires de Somain vers Péruwelz

	AUTOBUS C. F. A.								
SOMAIN - Gare S.N.C.F.	5.45	6.15	6.45	8.45	10.45	13.45	16.20	17.45	18.45
ASSCON - 4 Chemins	5.55	6.25	6.55	8.55	10.55	13.55	16.30	17.55	18.55
ESCAUDAIN - Gare	6.05	6.35	7.05	9.05	11.05	14.05	16.40	18.05	19.05
DENAIN - Gare des Mines	6.15	6.45	7.15	9.15	11.15	14.15	16.50	18.15	19.15
HÉRIN - Place Henri-Durro	6.30	7.00	7.30	9.30	11.30	14.30	17.05	18.30	19.30
SAINT-WAAST - Place de la Gare	6.40	7.10	7.40	9.40	11.40	14.40	17.15	18.40	19.40
ANZIN - Gare et Rue Pierre-Mathieu	6.45	7.15	7.45	9.45	11.45	14.45	17.20	18.45	19.45

	TRAMWAYS								
CROIX-D'ANZIN	6.53	7.23	7.53	9.53	11.53	14.53	17.00	18.53	19.53
BLEUSE-BORNE	6.58	7.28	7.58	9.58	11.58	14.58	17.05	18.58	19.58
BRUAY - Rue de la Gare	7.05	7.35	8.05	10.05	12.05	15.05	17.10	19.05	20.05
THERS	7.13	7.43	8.13	10.13	12.13	15.13	17.17	19.13	20.13
ESCAUTPONT - Place	7.18	7.48	8.18	10.18	12.18	15.18	17.21	19.18	20.18
FRESNES - Rue de la Gare	7.23	7.53	8.23	10.23	12.23	15.23	17.26	19.23	20.23
CONDÉ - Gare	7.28	7.58	8.28	10.28	12.28	15.28	17.30	19.28	20.28
VIEUX-CONDÉ - Gare	7.35	8.05	8.35	10.35	12.35	15.35	17.38	19.35	20.35
VIEUX-CONDÉ - Place	7.37	8.07	8.37	10.37	12.37	15.37	17.40	19.37	20.37
BONSECOURS	—	8.20	—	—	—	—	—	—	—

	CARS FRESNOIS								
BONSECOURS - Beallique	6.10	—	—	—	—	—	18.12	—	—
VIEUX-CONDÉ - Gare	6.20	—	—	—	—	—	18.22	—	—
VIEUX-CONDÉ - Place	6.20	—	—	—	—	—	18.22	—	—
MONT DE PERUWELZ	6.20	—	—	—	—	—	18.22	—	—
PERUWELZ - Gare	6.30	—	—	—	—	—	18.32	—	—

Horaires de Péruwelz vers Somain

	CARS FRESNOIS		SÉCT		AUTOBUS GEORGES				
PERUWELZ - Gare	—	—	7.58	8.10	—	—	14.45	16.00	17.45
MONT DE PERUWELZ	—	6.25	—	8.20	—	—	15.05	16.10	—
VIEUX-CONDÉ - Place	—	6.35	—	—	—	—	—	—	18.07
VIEUX-CONDÉ - Gare	—	—	—	—	—	—	—	16.15	—
BONSECOURS - Beallique	—	—	8.05	—	—	—	—	—	—

	TRAMWAYS								
BONSECOURS	—	—	8.23	—	—	—	—	16.23	—
VIEUX-CONDÉ - Place	6.08	6.38	—	9.08	11.08	14.08	15.08	16.08	18.08
VIEUX-CONDÉ - Gare	6.00	6.30	—	9.00	11.00	14.00	15.00	16.00	18.00
CONDÉ - Gare	6.17	6.47	8.47	9.17	11.17	14.17	15.17	16.17	18.17
FRESNES - Rue de la Gare	6.22	6.52	8.52	9.22	11.22	14.22	15.22	16.22	18.22
ESCAUTPONT - Place	6.27	6.57	8.57	9.27	11.27	14.27	15.27	16.27	18.27
THERS	6.32	6.58	9.02	9.32	11.32	14.32	15.32	16.32	18.32
BRUAY - Rue de la Gare	6.40	7.04	9.10	9.40	11.40	14.40	15.40	16.40	18.40
BLEUSE-BORNE	6.47	7.10	9.17	9.47	11.47	14.47	15.47	16.47	18.47
CROIX-D'ANZIN	6.52	7.15	9.22	9.52	11.52	14.52	15.52	16.52	18.52

	AUTOBUS C. F. A.								
ANZIN - Gare et Rue Pierre-Mathieu	4.50	7.05	—	—	10.00	12.10	15.00	17.00	19.00
SAINT-WAAST - Place de la Gare	4.55	7.10	—	—	10.05	12.15	15.05	17.05	19.05
HÉRIN - Place Henri-Durro	5.05	7.20	—	—	10.15	12.25	15.15	17.15	19.15
DENAIN - Gare des Mines	5.20	7.35	—	—	10.30	12.40	15.30	17.30	19.30
ESCAUDAIN - Gare	5.30	7.45	—	—	10.40	12.50	15.40	17.40	19.40
ASSCON - 4 Chemins	5.40	7.55	—	—	10.50	13.00	15.50	17.50	19.50
SOMAIN - Gare S.N.C.F.	5.50	8.05	—	—	11.00	13.10	16.00	18.00	20.00

1877 : construction de la halte d'Escautpont.

1882 : édification du dépôt de Denain-Mines.

1891 : le ministre des Travaux Publics autorise une nouvelle halte à Thiers-Lagrange. Le chemin de fer d'Anzin est le premier en France à utiliser le chauffage par vapeur de ses trains de voyageurs¹.

1892 : le réseau adhère à l'Office Central des Transports Internationaux par chemin de fer, aujourd'hui dénommé « Union Internationale des chemins de fer ». Le siège de cet organisme se trouve à Berne.

1898 : mise en service de la halte du Moulin entre Anzin et Bruay.

1907 : la Compagnie des Mines d'Anzin décide le doublement de la voie entre Saint-Waast et Bruay-Thiers en raison de l'accroissement du trafic.

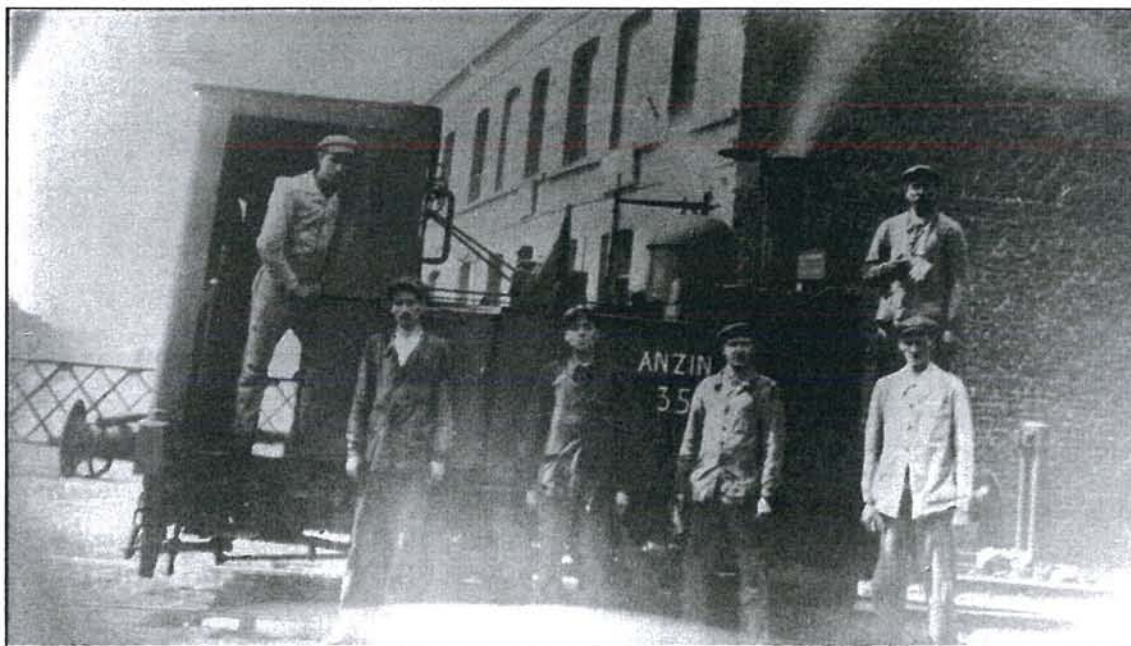
Guerre 1914-1918 : au moment de l'invasion en août 1914, deux convois de dix locomotives avaient été constitués. Le premier fut arrêté à Somain et les machines enlevées par les Allemands. Le second put gagner Paris et échapper à l'ennemi².

Vingt-deux autres locomotives furent prises à la Compagnie au moment de la retraite allemande en octobre 1918. Trois d'entre elles ne furent jamais restituées.

Quant au matériel remorqué (voyageurs et marchandises), au moment de l'Armistice, 1.349 véhicules avaient disparu. Certes, de nombreux wagons purent être récupérés en Belgique et en Allemagne (846 au 27 avril 1921). Mais après des recherches approfondies, il manquait toujours dix-sept voitures, sept fourgons à bagages, trois à marchandises, deux de 20 T, mais également 111 tombereaux de 10 T, 120 de 20 T, 69 wagons à caisse basculante, 4 à 6 caisses, 59 à coke et 41 wagons divers pour une valeur de 1.602.785 F en 1914.

La voie, les bâtiments et les ouvrages d'art eurent à souffrir de la guerre. En particulier quatorze ponts étaient à refaire dont neuf sur la voie principale. Six embranchements étaient détruits et plus de 20 km de ligne avaient été disloquées systématiquement. La Compagnie d'Anzin reçut 7.819.045 F en 1926 pour dommages aux voies et bâtiments.

Après l'Armistice, elle voulut rétablir son chemin de fer le plus rapidement possible, mais les besoins militaires étaient prioritaires. Au début de février 1919, l'armée anglaise avait besoin d'une ligne pour évacuer 3.000 T de munitions. Une voie de 60 fut donc établie d'Anzin à Quarouble par Bruay-Thiers et la fosse Cuvinot. Elle empruntait le réseau d'Anzin depuis le passage à niveau de Thiers jusqu'à cette fosse.



1919, locomotive à voie de 60 cm utilisée pour les besoins de l'armée anglaise (photo privée).

¹ Voir Railnord n° 4.

² Voir Railnord n° 3.

A partir du 20 mars 1919, cinq trains vont circuler entre Anzin et Denain dont deux prolongés jusqu'à Somain en empruntant le chemin de fer des forges de la Société Denain-Anzin via Lourches. Quel itinéraire ! En effet, à Escaudain, le pont franchissant la ligne du Nord à Somain à Lourches fut détruit.

Les communications avec la Belgique furent rétablies le 21 août, avec deux trains dans chaque sens.

En 1930 par suite du développement du trafic, le doublement de la voie principale était devenu une nécessité entre Escaudain et Saint-Waast (12 km). D'autre part, à Denain le remaniement des voies s'imposait. Il fallait notamment installer un faisceau de triage et de formation permettant la manœuvre de 1.500 wagons. La dépense engagée s'éleva à environ dix millions de francs. La Compagnie, dont la concession expirait en 1950, demanda une prorogation de celle-ci jusqu'au 31 décembre 1999, pour amortir ses investissements. Cette requête fit l'objet d'un projet de loi adopté par la Chambre des Députés le 28 février 1931.

Le 26 juin 1939, la nouvelle gare de Denain-Mines fut ouverte au public. Celle de 1838 ne répondait plus aux exigences d'un trafic de voyageurs en pleine croissance. La Compagnie décida sa destruction et son remplacement par un bâtiment de grande dimension. Une gare provisoire, en bois, fut utilisée en attendant l'achèvement des travaux.

Guerre 1939-1945 : A partir de 1942, la pénurie des autres modes de transport entraîna l'augmentation du trafic de voyageurs de la Compagnie des Mines d'Anzin. De plus, elle devait acheminer sur leurs lieux de travail des ouvriers étrangers affectés au service du fond.

Au cours de cette période, un certain nombre de sabotages furent commis sur le réseau. Du 1^{er} janvier 1943 au 30 mars 1944, on releva six sabotages sur la ligne principale et deux sur les embranchements miniers, provoqués par « détirefonnage »¹ de rails ou par engins explosifs. En général, les dégâts causés aux installations et au matériel se révélèrent peu importants et les interruptions de service sur la ligne principale très limitées. Une seule exception, le 5 février 1944 à la bifurcation de Blignièrès, où un sabotage entraîna le grave déraillement d'un train de marchandises et 23 wagons furent très endommagés.

Les Allemands avaient constitué un gros dépôt de munitions dans la forêt, près des usines Rousseau à Bruay-sur-l'Escaut. En août 1943, l'aviation alliée y bombarde un train qui venait se ravitailler.

En 1944, des locomotives furent mitraillées dans le garage de Bruay.

A Vieux-Condé, le 31 mai 1944, au cours d'un bombardement aérien, le mécanicien Edmond Guignard fut tué sur sa locomotive (la 040 T Cail n° 96, immatriculée plus tard E3). Une plaque commémorative fut apposée sur la machine après la guerre. Une autre plaque fut scellée sur la façade de la gare. Elle précise que ce bombardement avait fait une deuxième victime, le visiteur Jules Douchy.

Décembre 1944 : les compagnies minières du Bassin Nord-Pas-de-Calais furent nationalisées et devinrent les « Houillères Nationales du Nord et du Pas-de-Calais », divisées en neuf groupes. Celui de Valenciennes comprend la concession des Mines d'Anzin mais aussi celles de Douchy-les-Mines, de Thivencelles, de Vicoigne, de Crespin. Le chemin de fer d'Anzin récupère les réseaux de Douchy (cokerie, fosses Saint-Mathieu, Schneider, Boca, Douchy, La Naville, rivage et lavoir), de Crespin (fosses numéros 1 et 2), de Vicoigne (fosses et lavoir), et de Thivencelles (fosses Soult et Saint-Pierre).

Automne 1948 : de violentes grèves éclatèrent dans le bassin minier en octobre. Le chemin de fer d'Anzin avait cessé toute activité depuis le début du conflit. La reprise du trafic s'effectua le 27 octobre. Le 31 du même mois, des inconnus tirèrent des coups de feu sur le train des mineurs assurant la liaison entre Vieux-Condé et Abscon au lieu-dit « la Réussite » (nom d'une ancienne fosse) à La Sentinelle.

Le 2 novembre à 4h30 le train 904, composé des fourgons 122 et 123 et des voitures 68, 71 et 74, déraille entre Hérin et Denain par suite d'un sabotage à la voie (rail déboulonné) occasionnant de nombreuses avaries au matériel. La locomotive n° 54 et le fourgon 122 sortirent des rails, le fourgon 123 eut la traverse avant arrachée, les voitures se couchèrent complètement sur le remblai. Par chance, on ne déplora aucun blessé.

A la même époque, à la gare de Fresnes, des explosifs causèrent d'importants dégâts.

1960 : la direction des HBNPC envisage de supprimer le service de voyageurs. Le projet est en discussion dans les ministères. Les syndicats CFTC, CGT et FO du chemin de fer d'Anzin se mobilisent et créent un « *cartel pour le maintien des trains de voyageurs du chemin de fer d'Anzin* ». Une première réunion est prévue le jeudi 5 mai au château Mathieu à Anzin à laquelle sont conviés les maires des communes desservies, les directeurs des collèges et lycées de la région, des responsables de parents d'élèves, d'associations familiales, des syndicats de mouvements de jeunesse et des comités d'entreprises riverains de la ligne. Les arguments avancés

¹ Détirefonnage : action qui consiste à dévisser les tire-fonds, grosses vis maintenant le rail sur les traverses.

sont nombreux pour la sauvegarde du service. Les organisateurs insistent sur le rôle économique et social de ce chemin de fer d'intérêt général qui traverse une région densément peuplée (155.000 habitants).

Il permet le transport des travailleurs des Houillères et des entreprises voisines (Cail, Lorraine-Escaut, Usinor, Socoma), ainsi que celui des particuliers, des écoliers, des lycéens, etc ... Il assure les liaisons avec la SNCF ou la Belgique, l'acheminement des blessés ou des malades (clinique Teissier, Caisse de Secours, Hôtel-Dieu de Valenciennes, hôpital de Denain, clinique ophtalmologique de Somain). Toutes ces catégories réunies représentent 370.000 voyages effectués chaque mois.

La fermeture prévue entraînerait d'importantes répercussions sur le trafic routier, particulièrement aux heures de pointe. Les suppressions d'emplois qui en résulteraient ont retenu aussi l'attention des syndicats.

Le 16 mai, le Comité Département des Transports donne un avis favorable au remplacement du chemin de fer par des autobus. Les municipalités riveraines protestent.

31 janvier 1963 : une décision ministérielle entérine la demande des Houillères de suppression de la ligne avec effet au 16 avril. Les transports de remplacement seront les suivants :

- le tramway de la Croix d'Anzin à la frontière belge (ligne Valenciennes-Bonsecours des chemins de fer économiques du Nord)

- l'autobus d'Anzin à Somain (service confié à trois compagnies).

A partir de cette époque, la récession s'accélère : fermeture de la fosse Heurteau en 1966, des fosses Saint-Marck et Cuvinot en 1968. Le démantèlement s'accompagne du démontage des embranchements miniers.

1965 : l'embranchement de la fosse d'Hérin et celui d'Odomez sont déposés.

16 mai 1966 : la section Saint-Waast à Bruay est mise à voie unique. Le poste d'aiguillage de Saint-Waast est supprimé.

1969 : les usines d'Escaudain et la fosse Saint-Marck sont démantelées.

1970 : c'est le tour de la fosse et du rivage de Thiers. A la suite de la réorganisation des HBNPC, le groupe de Valenciennes est remplacé par trois unités de production : Rousseau, Arenberg, cokerie de Louches.

Un projet prévoit que les remises de charbon seront faites en gare de Bruay pour la première unité et en gare de Louches pour les deux autres. Il est envisagé de cesser l'exploitation du chemin de fer de Somain à Escaudain et de Denain à Saint-Waast. La centrale d'Hornaing située le long de la ligne SNCF Valenciennes-Douai sera dotée d'un embranchement particulier électrifié. Seul, ce dernier projet se réalisera, à la fin 1970.

1971 : dépose de la double voie entre Escaudain et Denain, ainsi que des voies du rivage et de la fosse Renard de Denain.

1972 : le trafic de marchandises est arrêté entre Vieux-Condé et Péruwelz.

1973 : démantèlement de l'embranchement de l'ancienne fosse Lambrecht de Wallers.

1^{er} janvier 1974 : la section Vieux-Condé-Péruwelz est fermée à tout trafic.

Octobre 1975 : les HBNPC procèdent à la dépose de la voie entre Vieux-Condé et la frontière belge, soit 3,5 km. Quant à la section du pont de la Wierne (frontière) à Péruwelz, son démantèlement a eu lieu à une date inconnue.

Pourtant cette liaison avait été reprise dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme.

1976 : la fosse Agache de Fenain est arrêtée. L'année suivante, son embranchement est démonté.

Les années 80 voient s'accélérer les fermetures de fosses et le rapide démantèlement du réseau :

1980 : arrêt de la fosse Sabatier à Raismes.

1981 : fermeture de la Centrale de Thiers le 1^{er} avril. Les embranchements de Thiers et de Blighnières sont démontés dans le courant de l'année.

1982 : à Vieux-Condé, la fosse Lavaleresse cesse toute activité. Le 15 mai, dans le cadre de manifestations organisées par le lycée technique de cette ville, une locomotive vapeur, la « CA 04) du chemin de fer des Trois Vallées de Mariembourg (Belgique), effectue quelques évolutions devant la gare.

En septembre, le CEFNORD prend possession du dépôt de Denain-Mines. En octobre, la ligne principale Escaudain-Somain n'est plus exploitée de façon régulière. Pourtant, on verra encore passer en 1986 quelques trains en provenance de la gare de Saint-Hyacinthe d'Aniche.

1^{er} janvier 1984 : le service entre Denain et Escaudain et Escaudain Parc-à-bois d'Audiffret-Pasquier-Centrale d'Hornaing a cessé. Ce dernier embranchement est du reste démonté au printemps. La cabine n° 4 Saxby de Denain n'est plus utilisée. Cette même année 1984 voit la disparition des bâtiments voyageurs de Vieux-Condé, de Condé et de Thiers.

Le 14 mai, un raccordement direct est mis en service à Denain, entre l'embranchement de la fosse d'Arenberg et la voie principale Denain-Hérin, évitant le « tête à queue »¹ sur le nouveau passage à niveau du CD 40.

1986 : démontage des voies de la gare d'Escaudain et démolition de la première gare datant de 1839.

Le 17 novembre : fermeture de la ligne Escaudain-Denain.

1987 : tous les postes d'aiguillage qui n'étaient plus utilisés ont été rasés.

1988 : depuis le début de l'année, les navettes desservant les fosses Ledoux et d'Arenberg sont constitués de wagons-trémies SNCF.

Le chemin de fer d'Anzin a acheminé, via Denain et Somain, plusieurs trains de wagons vides à destination de Libercourt, dans le Pas-de-Calais, pour les usines d'Oignies, dernier lavoir des HBNPC.

En décembre, un dernier train de dix locomotives (6 « Brissonneau » et 4 « Renault ») fut constitué, à destination de Billy-Montigny.

31 décembre : arrêt de la fosse Ledoux à Condé.

1989 : le 31 mars, arrêt du dernier puits de mine du Valenciennes, la fosse d'Arenberg à Wallers.

En octobre, la direction des HBNPC cède l'embranchement d'Arenberg à la ville de Wallers pour le franc symbolique.

Le 20 novembre : fermeture des usines Rousseau à Bruay.

1990 : le 27 janvier, inauguration du Train Touristique du Hainaut (TTH) (photo G. Grépier ci-après).



¹ Tête à queue : manœuvre qui consiste à placer la locomotive à la queue du train pour effectuer un « rebroussement ».

CHAPITRE IV

L'Exploitation

CHEMINS DE FER D'ANZIN A DENAIN ET SOMAIN.
A partir du 10 mai 1849, les départs ont lieu comme suit :

			CORRESPONDANCE A SOMAIN avec les trains du chemin de fer du Nord.	
			Allant à Douai, etc.	Venant de Douai, etc.
Les trains ci-dessous désignés s'arrêtent encore aux stations de Saint-Vast, Hérin, Escaudain et Abscon, mais ce n'est que, lorsqu'il y a des voyageurs à faire monter ou descendre.				
D'Anzin à Denain..	h. m.	du matin		
	7 30	id.		
	10 50	de relevée		
	2 00	id.		
De Somain à Denain	8 50	du matin		8 25
	2 10	de relevée		2 04
	3 40	id.		3 34
	8 20	id.		
De Denain à Somain	6 00	du matin	6 39	
	11 15	id.	12 25	
	3 15	de relevée	7 04	
	5 55	id.		
De Denain à Anzin..	7 00	du matin		
	11 00	id.		
	3 00	de relevée		
	7 30	id.		

Un des premiers horaires voyageurs en 1849

Les horaires des trains de voyageurs.

Le plus vieil horaire conservé date du 10 mai 1849. Il existait seize trains entre Anzin et Somain dont six assuraient la correspondance à Somain avec les trains du Chemin de Fer du Nord vers Douai. Apparemment, le service de la ligne était scindé en deux : Anzin à Denain d'une part, et Denain à Somain d'autre part. Il est curieux de constater que les heures d'arrivée ne sont pas mentionnées.

L'horaire du 19 juillet 1858 est un peu plus étoffé. Il indique l'existence de quatre services Somain-Denain et quatre Denain-Anzin. Tous les trains arrivant à Somain offrent des correspondances avec Douai et Cambrai. Le n° 3 assure le service « direct » de Somain à Anzin !

A partir de 1861, tous les trains sont directs. On compte à l'époque, quatre allers et retours. Le trajet de 19 km est parcouru en 55 minutes avec arrêts à Saint-Waast, Hérin, Denain et Abscon. L'horaire précise que les trains n° 2 et n° 8 permettent de se rendre à Mons. Certes, il faut aller au terminus d'Anzin, puis gagner à pied la gare de Valenciennes (on dispose pour cela d'un délai de 45 mn ou 2h10 selon le train).

En 1897, le service de voyageurs propose six allers et retours Somain-Péruwelz et un limité à Vieux-Condé. Les 38 kilomètres sont effectués en une heure et cinq minutes. Les trains n° 5 et n° 9 Somain-Péruwelz assurent le transport de la poste. Outre la ligne Somain-Péruwelz, le chemin de fer d'Anzin avait organisé une navette entre Bruay et Valenciennes, à raison de deux allers et retours quotidiens, avec correspondance à Bruay pour Péruwelz.

Au service du 2 janvier 1906, on relevait sept allers et retours Somain-Péruwelz et trois allers et retours Somain-Vieux-Condé.

4		VOYAGEURS												
		Somain à Péruwelz												
Distances de Somain	Distances entre les Stations	STATIONS.	1			5		7		9		11		13
			matin.	matin.	matin.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.		
	3 303	SOMAIN..... départ	3 45	7 10	9 00	—	—	—	—	—	—	—	—	
3.3	2.789	ABSCON.....	3 50 51	7 15 16	9 05 06	—	—05 09	1 27 28	4 07 08	6 50 51	9 05 06	—	—	
6.1	3.083	ESCAUDAIN.....	3 55 57	7 20 21	9 10 11	—	—10 11	1 32 33	4 12 13	6 55 56	9 10 11	—	—	
9.2	5 117	DENAIN-Mines.....	4 02 03	7 25 26	9 15 16	—	—15 16	1 37 38	4 17 18	7 00 01	9 15 16	—	—	
14.6	3 175	HERIN.....	4 12 13	7 35 34	9 25 24	—	—23 21	1 45 46	4 25 26	7 10 11	9 25 24	—	—	
17.8	0.951	SAIN-WAAST LA HAUT.....	4 19 20	7 39 40	9 29 30	—	—25 29	1 51 53	4 31 32	7 19 20	9 29 30	—	—	
18.7	1 845	ANZIN.....	4 22 23	7 42 43	9 32 33	—	—31 32	1 55 56	4 34 35	7 22 23	9 32 33	—	—	
20.5	1.745	LE MOULIN, point d'arrêt.....	4 26 27	7 46 47	9 36 37	—	—35 36	1 59 00	4 38 39	7 26 27	9 36 37	—	—	
22.1	2.690	BRUAY.....	4 29 30	7 49 50	9 39 41	—	—38 39	2 02 04	4 41 43	7 29 30	9 41 42	—	—	
24.8	1.515	THIERS-LA GRANDE, point d'arrêt.....	4 34 35	7 54 55	9 45 46	—	—43 44	2 05 09	4 47 48	7 31 32	9 46 47	—	—	
26.5	1.356	ESCAUPOINT-MINES.....	4 37 39	7 57 58	9 48 51	—	—46 47	2 11 12	4 50 51	7 37 38	9 49 50	—	—	
27.7	1.640	FRESNES.....	4 41 42	8 00 01	9 51 52	—	—49 50	2 14 15	4 53 54	7 40 41	9 52 53	—	—	
29.3	2.029	CONDE.....	4 45 46	8 04 05	9 54 55	—	—52 53	2 17 18	4 56 57	7 43 44	9 55 56	—	—	
31.3	4.745	VIEUX CONDÉ.....	4 49 51	8 08 08	9 58 59	—	—56 57	2 21 22	5 00 01	7 47 48	9 59 —	—	—	
36.1	2.331	Frontiers passage.....	4 57	8 14	10 05	—	—1 00	2 25	5 04	7 51	—	—	—	
38.4		PÉRUWELZ.....	5 01	8 17	10 08	—	—1 06	2 31	5 10	7 57	—	—	—	
		Heure belge.....	1 07	8 11	10 01	—	—1 07	2 37	5 05	7 53	—	—	—	

Le train 3 croise le train 1 à Bruay.
 Le train 5 croise le train 18 à Abscon.
 Le train 5 croise le train 6 à Denain-Mines.
 Le train 7 croise le train 57 à Abscon, et le train 59 à Escaudain.
 Le train 7 croise le train 8 à Bruay.
 Le train 9 croise le train 10 à Somain.
 Le train 11 croise le train 12 à Denain-Mines.
 Le train 13 croise le train 11 à Anzin.

Horaires voyageurs Somain-Péruwelz vers 1900

Péruwelz à Somain

Distances de Péruwelz	Distances entre les Stations	STATIONS.	2			8			10			12			14		
			matin.	matin.	matin.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	soir.	
		Heure belge.	5 32	8 29	11 05	—	1 22	2 42	6 02	8 12							
2.381		PÉRUWELZ ... départ.	5 36	9 03	11 10	—	1 26	2 46	6 07	8 46							
4.788		Frontière passage..	5 39	9 06	11 13	—	1 29	2 49	6 10	8 49							
7.1		VIEUX CONDE	5 43 5 55	9 12 22	11 19 POSTAL 30	—	1 35 45	2 55 3 05	6 16 POSTAL 25	8 55 POSTAL 9 10							
9.2		CONDE	5 58 59	9 25 26	11 33 34	—	1 48 49	3 08 09	6 28 29	9 13 14							
10.8		FRESNES	6 04 02	9 28 29	11 36 37	—	1 54 52	3 14 12	6 34 32	9 16 17							
12.1		ESCAUTPONT-MINES. point d'arrêt	6 04 05	9 31 32	11 39 40	—	1 54 55	3 14 15	6 34 35	9 13 20							
13.6		THIERS-LE GRANGE	6 07 08	9 34 35	11 42 43	—	1 57 58	3 17 18	6 37 38	9 22 23							
16.3		BRUAI	6 12 13	9 39 42	11 47 48	—	2 02 05	3 22 23	6 42 43	9 27 28							
17.8		LE MOULIN. point d'arrêt.	6 15 16	9 41 43	11 50 51	—	2 07 08	3 25 24	6 45 46	9 30 31							
19.7		ANZEN	6 19 20	9 48 50	11 54 56	—	2 11 14	3 29 30	6 49 50	9 34 37							
20.6		SAIN-WAAST LA-HAUT	6 22 23	9 52 53	11 58 59	—	2 16 17	3 32 33	6 52 53	9 39 40							
23.5		HÉRIN	6 28 29	9 58 59	mid 04 — 05	—	2 22 23	3 37 38	6 57 58	9 44 45							
29.2		DENAÏN-MINES	6 36 37	10 06 09	— 12 — 17	—	2 30 32	3 45 46	7 05 07	9 52 53							
32.3		ESCAUDAIN	6 41 42	10 12 14	— 21 — 22	—	2 36 37	3 50 51	7 11 12	9 57 58							
35.1		ABSCON	6 46 47	10 18 19	— 26 — 27	—	2 41 42	3 55 56	7 16 17	10 02 03							
38.4		SOMAIN arrivée.	6 52	10 24	— 32	—	2 47	4 01	7 22	10 08							

Le train 6 croise le train 51 à Abscon.
 Le train 4 croise le train 189 à Fresnes.
 Le train 4 croise le train 3 à Bruai.
 Le train 6 croise le train 5 à Denain-Mines.
 Le train 8 croise le train 7 à Bruai et le train C à Somain-Mines.
 Le train 10 croise le train 9 à Somain.
 Le train 12 croise le train 11 à Denain-Mines.
 Le train 14 croise le train 13 à Anzin.

Horaire voyageurs Péruwelz-Somain vers 1900

VOYAGEURS					VOYAGEURS				
Valenciennes à Bruai					Bruai à Valenciennes				
STATIONS	25		29		DISTANCES de Bruai	STATIONS	25		28
VALENCIENNES..... départ.	soir. POSTAL midi 27		soir. 4 30			BRUAI..... départ.	9 13		2 07
Bifurcation de St-Sauve.....					1.148	Bifurcation de Bleuse-Borne.....	9 15		2 09
Garage de la Bleuse-Borne.....						Garage de la Bleuse-Borne.....			
Bifurcation de Bleuse-Borne.....	midi 22		4 35		2.790	Bifurcation de St-Sauve.....			
BRUAI..... arrivée.	3 31		4 37		3.538	VALENCIENNES..... arrivée.	9 50		2 11

Horaire voyageurs Bruai-Valenciennes aller-retour vers 1900.

Dans les années 1925, la grille horaire était sensiblement la même.

217 SOMAIN A ANZIN ET A LA FRONTIÈRE BELGE											
(56, 81, 93, 96)											
● Somain.....dép	5 40	6 25	8 55	11 39	13 22	15 35	...	18 11	20 47		
Abcon.....	5 47	6 43	9 21	11 46	13 29	15 42	...	18 18	20 54		
Escaudain.....	5 52	6 48	9 27	11 51	13 34	15 47	...	18 23	20 59		
Denaïn-Mines.....	5 58	6 54	9 33	12 03	13 46	15 59	17 06	18 30	21 07		
Hérin.....	6 7	7 3	9 22	12 03	13 46	16 1	17 15	18 38	21 16		
St-Waast-la-Haut...	6 13	7 9	9 28	12 12	13 55	16 7	17 21	18 44	21 22		
Anzin.....	6 17	7 13	9 32	12 16	14 2	16 12	17 25	18 47	21 26		
Le Moulin (arrêt)...	6 21	7 17	9 36	12 20	14 5	16 16	17 29	18 51	21 30		
● Bruay-sur-l'Escaut..	6 23	7 19	9 38	12 22	14 8	16 18	17 32	18 53	21 32		
(56, 86, 89, 91, 92) (BII)											
● Valenciennes.....dép	↓	↓	↓	12 5	↓	↓	↓	18 35	↓		
● Bruay-sur-l'Escaut..	↓	↓	↓	12 13	↓	↓	↓	18 43	↓		
● Bruay-sur-l'Escaut..	6 25	7 21	9 41	12 24	14 9	16 20	17 33	18 54	21 34		
Thiers-la-Grange(arr.)	6 30	7 26	9 46	12 29	14 14	16 25	17 38	18 59	21 39		
Escaupont-Mines(arr.)	6 33	7 29	9 49	12 32	14 17	16 28	17 41	19 2	21 42		
● Fresnes (84).....	6 36	7 33	9 52	12 36	14 20	16 32	17 48	19 5	21 46		
Condé.....	6 40	7 36	9 56	12 40	14 24	16 36	17 52	19 9	21 50		
Vieux-Condé.....	6 44	7 44	10 6	12 50	14 34	16 45	18 1	19 19	21 54		
Peruwelz.....arr.	7 54	10 15	13 1	14 43	16 54	18 10	19 29				
Peruwelz.....dép	...	5 16	...	9 6	11 23	13 23	15 50	17 20	18 35	19 55	
Vieux-Condé.....	...	5 41	7 6	9 25	11 43	13 43	16 10	17 45	18 55	20 14	
Condé.....	...	5 46	7 11	9 30	11 48	13 48	16 15	17 45	19 1	20 20	
● Fresnes.....	...	5 51	7 16	9 34	11 52	13 53	16 19	17 49	19 4	20 24	
Escaupont-Mines(arr.)	...	5 54	7 19	9 37	11 55	13 56	16 22	17 52	19 7	20 27	
Thiers-la-Grange(arr.)	...	5 58	7 23	9 40	11 59	14 1	16 26	17 56	19 11	20 31	
● Bruay-sur-l'Escaut..	...	6 2	7 27	9 44	12 3	14 4	16 30	18 1	19 15	20 35	
● Bruay-sur-l'Escaut..	...	↓	↓	9 59	↓	14 12	↓	↓	↓	↓	
● Valenciennes.....arr	...	↓	↓	10 7	↓	14 20	↓	↓	↓	↓	
(BII)											
● Bruay-sur-l'Escaut..	...	6 3	7 29	9 47	12 5	14 6	16 32	18 3	19 16	20 37	
Le Moulin (arrêt)...	...	6 7	7 33	9 50	12 9	14 10	16 36	18 7	19 20	20 41	
Anzin.....	...	6 14	7 39	9 55	12 15	14 18	16 43	18 13	19 25	20 47	
St-Waast-la-Haut...	...	6 17	7 42	9 58	12 18	14 21	16 47	18 16	19 29	20 51	
Hérin.....	...	6 23	7 48	10 3	12 24	14 27	16 53	18 22	19 34	20 56	
Denaïn-Mines.....	5 2	6 33	7 58	10 14	12 34	14 37	17 5	18 31	19 42	21 11	
Escaudain.....	5 7	6 38	8 3	10 19	12 39	14 42	17 11	18 36		21 17	
Abcon.....	5 12	6 43	8 8	10 24	12 44	14 47	17 17	18 41		21 23	
● Somain.....arr.	5 17	6 48	8 13	10 29	12 49	14 52	17 22	18 46	...	21 28	
AVIS IMPORTANT. — Les horaires ci-dessus sont mis à jour à mesure que nous parviennent les documents les concernant; leur exactitude est naturellement subordonnée à la réception en temps utile de ces informations.											

La liaison avec Valenciennes disparut lors du déclenchement de la Seconde Guerre Mondiale, mais elle fut rétablie en 1942 à la demande des populations de l'est de la concession. En 1947, elle n'existait plus.

En 1959, quelques années avant la fin du service de voyageurs, l'indicateur du chemin de fer d'Anzin propose cinq allers et retours Somain-Vieux-Condé et trois allers et retours prolongés vers Péruwelz.

VOYAGEURS
Somain à Péruwelz

Distances de Somain	Distances entre les Stations	STATIONS	1 1,2	27 1,2 (1)	3 1,2	5 1,2	7 1,2	9 1,2	11 1,2	13 2
		SOMAIN départ	40 ¹ fec 6 16		44 9 05	11 32	13 31	16 41	58 ¹ fec 18 11	20 25
3.308										
3.3		ABSCON	22 ¹ MY 6 23 25	1078 ¹ Me fec 6 43	170 ¹ fec 9 11 12	11 38 39	50 ¹ fec 13 37 38	9380 16 47 48	18 17 20	20 31 32
2.789										
6.1		ESCAUDAIN	1078 ¹ Me fec 6 30 32	44 6 47 49	9 16 17	11 43 44	120 13 42 43	16 52 53	58 ¹ fec 18 24 25	20 36 37
3.083										
9.2		DENAIN-Mines	9280 6 37 39	L 02 6 54 55	9 22 24	11 49 50	13 48 50	10 16 58 17 00	18 39 31	20 41 42
5.417										
14.6		HERIN	10 2 6 48 51	7 03 04	180 ¹ fec 9 32 33	2004 ¹ MY Som 11 58 59	13 58 59	17 08 09	1082 ¹ Me 18 39 42	20 50 51
3.175										
17.8		SAINT-WAAST-LA-HAUT	6 57 59	7 09 11	9 38 40	12 04 05	14 04 06	17 14 15	18 47 48	20 56 57
0.954										
18.7		ANZIN	7 01 03	2 7 13 16	9 42 44	12 07 09	8 14 08 10	24 17 17 19	12 18 50 51	20 59 21 00
1.845										
20.6		LE MOULIN, P. A.	2 7 06 07	7 19 20	4 9 47 48	6 12 12 13	14 13 14	17 22 23	18 54 55	21 03 04
1.535										
22.1		BRUAY-sur-l'Escaut	7 10 11	7 23 24	9 51 54	12 16 17	14 17 18	17 26 27	18 58 59	21 07 08
2.690										
21.8		THIERS-LA GRANGE, P. A.	7 16 18	7 29 31	9 59 10 00	12 22 23	258 14 23 25	17 32 33	19 04 05	21 13 14
1.515										
26.3		ESCAUTPONT-Mines, P. A.	7 21 22	7 34 35	10 03 03	12 26 26	14 28 28	17 36 37	19 08 08	21 17 17
1.346										
27.7		FRESNES	7 25 26	7 38 39	10 06 07	12 29 30	14 31 32	17 40 41	204 19 11 12	21 20 21
1.600										
29.3		CONDE, P. A.	7 29 30	7 42 43	10 10 11	12 33 34	14 35 36	17 44 45	19 15 16	21 24 25
2.039										
31.3		VIEUX-CONDE	7 34 58	7 47	10 15	12 38	10 4 14 40 52	17 49 56	19 20	21 29
4.785										
36.1		Frontière passage ...	8 06				15 00	18 04		
2.331										
38.4		PERUWELZ arrivée	8 09				15 03	18 07		

Des compartiments spéciaux réservés aux dames seules sont ostensiblement désignés par des plaques fixées à l'extérieur des compartiments.

(1) Ce train n'est accessible qu'aux voyageurs sans bagages et sans chiens.

Horaires voyageurs au 31 mai 1959

VOYAGEURS
Péruwelz à Somain

Distances de Péruwelz	Distances entre les Stations	STATIONS	16 1,2	2 1,2	4 1,2	6 1,2	8 1,2	10 1,2	24 1,2 (1)	18 2	12 2
		PERUWELZ départ		6 12	9 00			15 52		297 fac 18 29	
2.331		Frontière passage		6 14	9 02			15 54		18 32	
4.785		VIEUX-CONDE	4 25	907° 6 22 38	289 fac 9 10 23	11 49	13 39	285 fac 16 02 15	16 50	18 40	121 fac 18 21
2.039		CONDE, P. A.	4 29 30	6 42 43	9 26 27	11 52 53	13 43 44	16 19 20	16 53 54		18 24 25
1.600		FRESNES	4 33 34	6 46 47	9 30 31	11 55 57	13 47 48	16 23 24	16 57 58		18 28 29
1.346		Escaupont-Mines P. A.	4 37 38	6 50 51	9 34 34	12 00 00	13 51 51	16 27 28	17 01 01		18 32 32
1.515		THIERS-LA GRANGE, P. A.	4 41 43	6 54 56	9 37 38	257 fac 12 03 04	13 54 55	16 31 32	17 04 05		25 MV 18 35 36
2.690		BRUAY-sur-l'Escaut	927° 4 47 48	7 00 01	9 42 44	12 08 09	13 59 14 00	16 37 38	17 09 10		18 40 41
1.535		LE MOULIN, P. A.	4 52 53	7 05 06	9 48 49	12 12 13	14 04 05	16 42 43	17 14 15		18 44 45
1.845		ANZIN	11 4 57 59	7 10 12	9 53 55	12 15 18	14 09 11	16 46 47	17 19 21		11 18 45 45
0.954		SAINT-WAAST-LA-HAUT	5 02 03	7 14 15	9 57 10 00	12 20 21	14 13 15	16 49 50	17 23 24		18 51 52
3.175		HERIN	5 08 09	181 fac 7 20 21	10 05 08	929° 12 26 27	201 14 20 21	16 55 56	23 17 29 30		18 57 58
5.417		DENAIN-MINES	15 5 17 18	2001 Mv sam 7 29 31	10 16 19	113 12 34 40	14 29 31	9 17 04 09	17 37 41		19 05 06
3.083		ESCAUDAIN	5 23 24	7 36 37	10 23 25	12 44 45	14 36 37	53 fac 17 14 15	56 17 46 47		19 10 11
2.789		ABSCON	5 29 30	87 7 41 42	10 29 30	12 49 50	14 41 42	129 fac 17 20 21	17 51		19 15 16
3.308		SOMAIN arrivée	5 35	43 fac 7 47	47 10 35	12 55	51 fac 14 47	17 26			59 fac 19 21

(1) Ce train n'est accessible qu'aux voyageurs sans bagages et sans chiens.

Des compartiments spéciaux réservés aux dames seules sont ostensiblement désignés par des plaques fixées à l'extérieur des compartiments.

Horaires voyageurs au 31 mai 1959

CHEMIN DE FER D'ANZIN

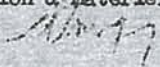
Charges remorquables par les engins moteurs

I - VOIE PRINCIPALE

PARCOURS	R 300 CV		B 600 CV		B 825 CV	
	ALLER	RETOUR	ALLER	RETOUR	ALLER	RETOUR
SOMAIN - ABSCON	600	1000	1300	1500	1700	1700(1)
ABSCON - ESCAUDAIN	1000	1000	1500	1600	1500	2000
ESCAUDAIN - DENAIN	1000	800	1500	1500	1500	1700
DENAIN - ANZIN	500	1000	1300	1500	1600	1500
ANZIN - BRUAY	600	400	1100(1)	750	1100(1)	1000
BRUAY - FRESNES	500	800	1100	1000	1500	1400(1)
BRUAY - VX-CONDE	500	800	1100	1100	1500	1400(1)
BRUAY - LEDOUX	500	800	1100	1100	1500	1400(1)
VX-CONDE - PERUWELZ	600	500	1000	1100	1000	1400
BRUAY - VALENCIENNES					1380	1380

(1) frein Westinghouse obligatoire (poids frein réglementaire).

ANZIN, le 22 NOVEMBRE 1963
L'Ingénieur Divisionnaire
Traction & Matériel,



Charges remorquables : voie principale

CHEMIN DE FER D'ANZIN

Charges remorquables par les engins moteurs

II - EMBRANCHEMENTS

PARCOURS	R 300 CV		B 600 CV		B 825 CV	
	ALLER	RETOUR	ALLER	RETOUR	ALLER	RETOUR
ESCAUDAIN - AUBIEFFRET	1000	800	1600	1600		
ESCAUDAIN - AGACHE	900	700	1500	1500	1500	2000
ESCAUDAIN - CLE HORNAING	900	500	1300	1000	1500	1400
ESCAUDAIN - LOURCHES	850	600	1800(1)	1300	1800(1)	1600
DENAIN - RENARD	1000	1000				
DENAIN - RIVAGE DENAIN	850	400	1300	1000	1300	1300
DENAIN - D'ARENELERG	350	800	800	1200	1100	1200
ANZIN - St-LOUIS - CHANTIER	500	420	1000	750	1100	1000
BRUAY - RIVAGE THIERS	500	325	900	700	1000	1000
BRUAY - MT LAVOIR THIERS	500	325	900	700	1000	1000
BRUAY - LAVOIR ROUSSEAU	500	800	1000	1400(1)	1275	1800(1)
F. SABATIER - ROUSSEAU D	500	1100	1100	1100	1500	1100
LAVOIR ROUSSEAU - RIVAGE THIERS	500	325	900	700	1000	1000
LAVOIR ROUSSEAU - MT LAVOIR THIERS	500	325	900	700	1000	1000
ROUSSEAU - LAGRANCE	800	800	1600	1600	1800	1600
MT LAVOIR THIERS - CUVINOT	675	1000	1300	1600		
GARE VIEUX-CONDE - FOSSE Vx-CONDE (par Emt)	500	350	700	600	1000	850
GARE VIEUX-CONDE - FOSSE Vx-CONDE (par Condé)	550	550	1100	1100	1100	1100
GARE VIEUX-CONDE - FOSSE LEDOUX	550	550	1200	1200	1500	1500
VIEUX-CONDE - MT LAVOIR THIERS	500	325	750	750	1000	1000
FOSSE Vx-CONDE - FOSSE LEDOUX (par Condé)	700	550	1100	1100	1100	1100

(1) frein Westinghouse obligatoire (poids frein réglementaire)

ANZIN, le 22 NOVEMBRE 1963
L'Ingénieur Divisionnaire
Traction & Matériel,

Charges remorquables : embranchements

BULLETIN de TRACTION du Train N° 10 du 31 8 1959

COMPOSITION DU TRAIN				NUMÉROS des Machines		NOMS DES			
Grandes } mixtes Voitures } 2 ^e classe	1 3	Voitures ordinaires } fourgons et wagons }	2	A 4		Mécaniciens	Chauffeurs		
						<i>Poulain</i>		<i>Coutera</i>	
NOMS DES STATIONS	HEURES RÉELLES		TEMPS PERDU		TEMPS GAGNÉ		CAUSES DES RETARDS	DÉCOMPTÉ DES MINUTES DE GAIN OU DE PERIE	
	Arrivée	Départ	Exploit.	Traction	Exploit.	Traction			
Péruwelz		1552							
Vieux-Condé	16-02	16-55						Retard au départ	
Condé	19	20					ENSEMBLE	Mécanicien	
Fresnes	23	24						Exploitation et divers	
Escoutpont Mines	27	28					ENSEMBLE	Mécanicien	
Thiers-la-Grange point d'arrêt	31	32						Exploitation	
Bruay-sur-l'Escaut	37	38					ENSEMBLE	Mécanicien	
Le Moulin, point d'arrêt	42	43						Exploitation	
Anzin	46	47					ENSEMBLE	Mécanicien	
Saint-Waast-la-Haut	49	50						Exploitation	
Hérin	55	56					ENSEMBLE	Mécanicien	
Denain-Mines	1202	11						Exploitation	
Escaudain	16	17					ENSEMBLE	Mécanicien	
Abscon	22	23						Exploitation	
Somain	28						ENSEMBLE	Mécanicien	
								Exploitation	

Ret

2 Ret

1 arrêt au point fermé de l'arrivée de la barrière (il y a gain de temps après le moment Poulain)

ÉTAT DU TEMPS

Reconnu exact Le Mécanicien, *Hargibet*

Dressé et certifié par Le Conducteur-Chef, *Hargibet*

VU, Le Chef de Bep. *Poulain*

OBSERVATIONS DU MÉCANICIEN

Les trains de voyageurs étaient « tracés »¹ à une vitesse maximale de 40 à 45 km/h. De fréquents arrêts ponctuaient le parcours (treize entre Somain et Péruwelz). Le stationnement en gare de Vieux-Condé pour les formalités de douane durait de sept à seize minutes, selon les trains. Dans ces conditions, les moyennes horaires s'avéraient très faibles : le train n° 1 Somain-Péruwelz effectuait le trajet en 1h53 pour 38 km. Le meilleur temps était réalisé par le n° 10 Péruwelz-Somain en 1h34, alors qu'en 1892, pour couvrir la même distance, il fallait un peu plus d'une heure !

¹ Tracés : représentation graphique du trajet du train en distance et en temps de parcours.

Le « P'tit train d'Anzin »

« J'ai souvent pris ce train pour aller de Somain à Abscon où habitait ma grand'mère. Je la revois avec ses voitures sans couloir, ses banquettes en bois dont les dossiers n'allaient pas jusqu'au plafond. Ceci permettait aux gens de se voir et de se parler à travers toute la voiture. Le p'tit train d'Anzin avait-il un horaire précis ? Je ne le crois pas. Je me souviens du chef de gare d'Abscon jetant un coup d'œil dans la rue et interpellant ma grand'mère ou quelqu'un d'autre : « té prins ch'train ? ». Selon la réponse du passant, on donnait le départ ou l'on attendait encore un peu ... Parfois, le train s'arrêtait entre deux gares pour laisser monter un voyageur qui faisait des gestes désespérés.

Les voitures possédaient de nombreuses portières. Par tous les temps, il fallait descendre les glaces tenues par une courroie en cuir, se pencher pour attraper la poignée qui se trouvait à l'extérieur, la faire tourner, et enfin, on pouvait ouvrir la portière ! Souvent, arrivé à destination, il vous restait à trouver quelqu'un disposant de feuilles à cigarettes, pour enlever l'escarbille que vous aviez dans l'œil. De plus, il fallait passer à la pompe de la gare pour se laver les mains. En effet, on avait ramassé la suie qui se trouvait sur la poignée ou sur la barre d'appui de la voiture.

Malgré le progrès, le TGV etc... si un jour quelqu'un remettait en marche « ch'p'tit train d'Anzin », je serai un des premiers à l'emprunter. J'ai maintenant 60 ans ; je souhaite que grâce à vous, il continue à passer sans horaire précis et à s'arrêter quand il veut dans toutes les mémoires ».

Pierre Demilly, Mons en Baroeul.

J'ai connu le train d'Anzin ...

« Mon père travaillait comme cheminot à la Compagnie des Mines d'Anzin. Il exerça tout d'abord à Denain-Mines, puis à Hérin avant de devenir chef de gare à Abscon en 1962. J'avais 12 ans.

J'ai grandi en observant le trafic ferroviaire. La cour de la gare était mon terrain de jeux favori. D'un tempérament très curieux, je m'intéressais beaucoup au mouvement des trains de voyageurs et de marchandises. A cette époque, le trafic était encore relativement important. La plupart des trains étaient déjà remorqués par des locomotives diesel de 600 ou 825 cv. La fin du règne de la vapeur correspond à la suppression du service de voyageurs en 1963.

Une dizaine de voies composaient la gare de triage d'Abscon. Les trains y étaient classés puis expédiés vers la gare SNCF de Somain ou vers le triage des mines d'Aniche. A proximité du bâtiment voyageurs d'Abscon côté poste 1, après le passage à niveau direction Somain, une rampe permettait d'accéder à la sucrerie Delloye et servait de butte pour le triage.

De l'autre côté de la gare, en direction d'Escaudain, la fosse Saint-Marck débordait d'activité et expédiait donc régulièrement des trains de charbon.

Les trains de voyageurs comportaient trois à cinq voitures dont une mixte première et deuxième classe. Les compartiments n'avaient pas de couloir. Les plus luxueux, au nombre de trois, étaient au centre de la voiture et disposaient de fauteuils rouges avec accoudoirs. Ailleurs, on trouvait des banquettes en simili cuir de couleur verte.

Quant aux voitures de troisième classe (les futures secondes), elles possédaient des banquettes en bois et parfois un compartiment « dames seules ». Le marchepied longeait toute la voiture, ce qui permettait au contrôleur de se déplacer pendant le voyage. Il passait la tête par la portière, puis l'ouvrait et venait vérifier nos billets.

Pour me rendre d'Abscon au CEG d'Anzin, j'ai régulièrement emprunté le train de 6h40. Les voyageurs, les écoliers, les ouvriers, les employés étaient presque tous des abonnés. Tous les jours, chacun retrouvait « sa » place et n'appréciait guère qu'un voyageur occasionnel s'y soit installé ! A la sortie de la gare d'Abscon, la ligne à voie unique passait entre la fosse Saint-Marck d'un côté et les fours à chaux de la société Usinor de l'autre.

Plus loin, à l'approche de la gare d'Escaudain, un pont permettait le croisement avec la ligne Somain-Lourches, en cours d'électrification. La gare était constituée d'un bâtiment en préfabriqué et elle ne disposait que d'un quai.

En quittant Escaudain vers Denain, la ligne devenait double. Un peu avant Denain-Mines, la voie passait au pont-Luce, sous la ligne SNCF Valenciennes-Lourches et sous l'ancien chemin de fer du Cambrésis. Puis les

voies principales longeaient le triage. Sur la gauche, on remarquait un dépôt de locomotives qui abrite aujourd'hui le matériel préservé par le Cercle d'Etudes Ferroviaires-Nord.

En gare de Denain-Mines, les voies étaient implantées de part et d'autre d'un quai central relié au bâtiment voyageurs par un souterrain, une conception très nouvelle pour l'époque. Cette gare importante d'où partaient les trains de mineurs pour les fosses d'Arenberg et de Sabatier, comportait des logements pour chef et sous-chef de gare, inclus dans un ensemble très imposant.

Ensuite, nous roulions en direction d'Hérin. Après les bifurcations des fosses Blignières et d'Arenberg, la ligne redevenait à voie unique. Elle filait droit à travers champs. Le train poussait souvent une pointe de vitesse pour rattraper quelques retards. Nous arrivions alors en gare d'Hérin, village très animé, où les trains se croisaient grâce à un évitement.

L'arrêt suivant avait lieu à la gare de Saint-Waast qui comprenait un quai unique situé de part et d'autre du passage à niveau. L'accès à l'une des voitures s'effectuait donc directement sur la route. Le voyageur de ce wagon qui désirait descendre devait faire preuve d'une certaine souplesse ... A la sortie de la gare, on remarquait les ateliers d'entretien du matériel roulant et ceux de réparation des locomotives. Très rapidement, le train gagnait la gare d'Anzin.

En avril 1963, cette ligne fut remplacée par un service d'autobus, beaucoup plus lent, d'une moindre fiabilité et surtout moins pittoresque. Alors commença le déclin de la gare d'Abscon avec la cessation d'activité de la sucrerie, puis de la fosse Saint-Marck. Enfin, en juin 1969, mon père vécut la fermeture définitive de la gare d'Abscon ».

Jean-Jacques Fiévet, Valenciennes.

Quand les horloges de Denain-Mines et de Denain-Nord n'indiquaient pas la même heure !

« Une lettre du 26 janvier 1904 émanant de l'ingénieur des Mines à Valenciennes, signale « une discordance entre les régulateurs (horloges de précision des gares) de Denain-Mines et de Denain-Nord constatée par M. le commissaire de surveillance de Somain les 11 et 20 janvier, au cours de l'enquête, sur une plainte de deux voyageurs ... Il en existe en des sens divers sur d'autres gares de la ligne ».

La Compagnie d'Anzin répond que le réglage est effectué tous les huit jours à la gare de Somain : dorénavant, on en fera deux par semaine ! ».

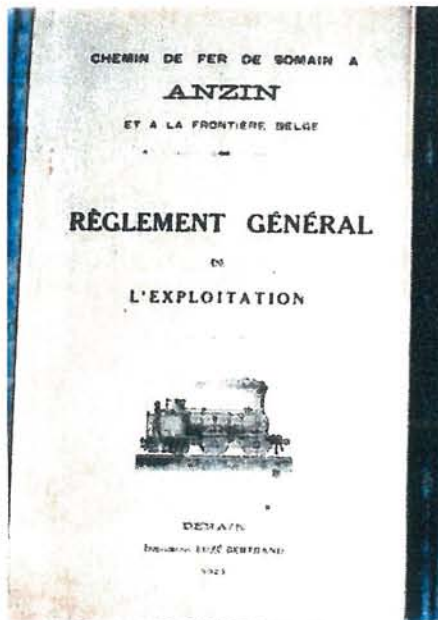
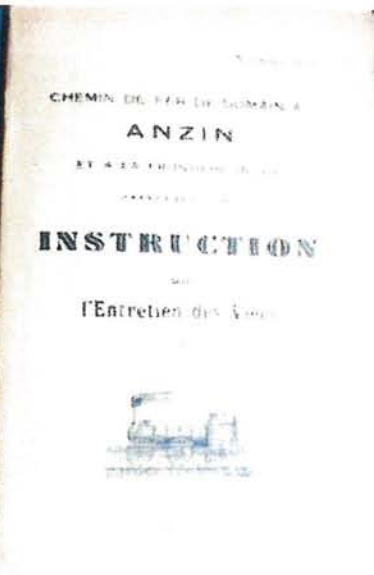
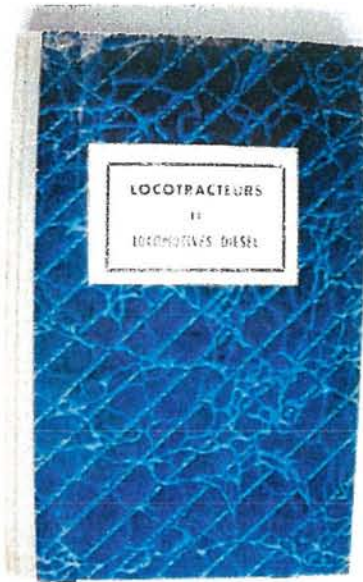
Les trains spéciaux.

Des trains supplémentaires étaient mis en service sur requête des municipalités, d'organismes divers et parfois ils dépassaient les limites du réseau. Voici quelques exemples choisis dans les années 20 :

- deux trains le dimanche 29 août 1926 au départ d'Escaudain en direction Somain et de Vieux-Condé à l'occasion de l'érection du monument à la mémoire des enfants d'Escaudain morts pour la France (demande faite par la mairie).
- deux trains le 16 mai 1926 au départ d'Hérin en direction de Somain et de Vieux-Condé pour le Grand Festival de Musique, tir à la cible et la fête de gymnastique lors de l'inauguration du nouvel hôtel de ville.
- un train spécial organisé par l'Union des Coopérateurs de Denain pour l'exposition de Gand en 1924.
- deux trains pour les fêtes au profit des pupilles de la Nation à Denain le 31 juillet 1921 (Somain-Vieux-Condé-Somain).

Les gares du chemin de fer d'Anzin délivraient aussi des billets pour le réseau belge et les gares de la SNCF ; il était possible d'obtenir toutes les réductions et permis qui existaient sur le réseau national (billets de réduction aux familles des employés, de congés payés, cartes hebdomadaires de travail, d'écoliers, etc ...).

Instructions et règlements du Chemin de fer d'Anzin



Billetterie

CHEMIN DE FER DE SOMAIN A ANZIN
ET A LA FRONTIERE BELGE

CARTE HEBDOMADAIRE DE TRAVAIL

- Mod T. E. 211 -

Cette Carte n'est valable que
si un Billet de Contrôle y est
attaché indiquant le parcours
et le prix.

PLIER ICI

REMETTRE LA CARTE AU DERNIER VYAGE

I

H. F. - 2000 - 7-56

CHEMIN DE FER DE SOMAIN A ANZIN
et à la Frontière Belge

N° _____

Carte d'Abonnement de Travail

donnant droit à la délivrance, contre espèces,
de feuilles hebdomadaires de tickets journaliers
valables en 3^e Classe pour le parcours

de _____
à _____
M. _____

(Nom et prénoms)
Signature du titulaire _____
Tombé à titre de gare d'arrivée _____
1^{er} Semaine _____
Tombé à titre de gare d'émision _____
2^e Semaine _____

NOTA. - Cette carte qui est exclusivement personnelle, doit être remise en la signature du titulaire. Elle n'est valable que pendant le temps de validité des tickets. Pour obtenir le renouvellement de leur abonnement, MM. les abonnés devront présenter un nouveau certificat comportant un retour sur leur hebdomadaire valable pour la 24^e ou la 26^e semaine de l'année. Si pour un motif quelconque le titulaire n'a plus droit à l'abonnement de travail, il doit remettre aussitôt la présente carte à la Gare où il l'a obtenue.

Carte d'abonnement hebdomadaire - Faisant Mod. N° 211 bis F

CHEMIN DE FER
de Somain à ANZIN et à la Frontière Belge

CARTE D'IDENTITÉ

donnant droit à 52 voyages gratuits
par an sur la ligne d'ANZIN

FAMILLE D'AGENT

M. Fievet Jean
Degré de parenté avec l'agent : père
Grade de l'agent : employé
Date de naissance : 1925-05-15
Résidence : F. 102-103

Numéro 1 classe

Signature du Titulaire Fievet

Chemin de Fer de Somain à ANZIN
et à la Frontière Belge

CARTE D'ABONNEMENT SCOLAIRE

FAMILLE D'AGENT DES HOUILLÈRES

Valable jusqu'à 30 JUILLET 1963

M. FIEVET Jean Jacques Abonné
A DROIT DE CIRCULATION SUR LE PARCOURS CI-APRÈS
ABSCON ANZIN

Signature du Titulaire, Fievet L'Ingénieur Principal
Chef du Service du Chemin de Fer, [Signature]

Cette carte est strictement personnelle.

BILLETTERIE DES HOUILLÈRES - 500 - 7-56 Mod. T. E. N° 93

CHEMIN DE FER
de Somain à ANZIN et à la Frontière Belge

N° 115

BON POUR UN BILLET A MOITIÉ PRIX

Le Chef de Gare de _____
est autorisé à délivrer à M. _____
sa billet aller et retour de _____ Classe à prix réduit
pour _____
Anzin, le _____ 191
SIGNATURE DU TITULAIRE, _____

Voir les prescriptions imprimées au dos du présent Bon

1932

CHEMIN DE FER
de Somain à ANZIN et à la Frontière Belge

LIBRE PARCOURS

entre _____
 Monsieur

Signature du Titulaire. _____ Le Directeur général.

Nombre de Voyageurs: _____		Nombre de Voyageurs: _____	
CHEMIN DE FER D'ANZIN	Classe N° 229 Chemin de Fer de Somain à ANZIN et à la Frontière Belge Coupon de l'autorisation à remettre avec le billet au point terminus du trajet. Aller	CHEMIN DE FER D'ANZIN	Classe N° 229 Chemin de Fer de Somain à ANZIN et à la Frontière Belge Coupon de l'autorisation à remettre avec le billet au point terminus du trajet. Retour
	de _____		de _____
	à _____		à _____
	via _____		via _____
Visa de la gare de départ du trajet ci-dessus : _____		Visa de la gare de départ du trajet ci-dessus : _____	
NOTA -- Il ne peut être délivré de billets à l'aller qu'autant que ce coupon et la fiche de contrôle ci-contre sont présentés adhé- rents à l'autorisation.		NOTA -- Il ne peut être délivré de billets au retour qu'autant que la fiche de contrôle ci-contre est présentée adhérente à l'au- torisation.	
CLASSE FICHE DE CONTRÔLE Voyageur A DÉTACHER ANZIN N° 229		CLASSE FICHE DE CONTRÔLE Voyageur A DÉTACHER ANZIN N° 229	
impôt _____		impôt _____	
AUTORISATION POUR OBTENIR un titre de parcours GRATUIT valable pour un seul voyage jusqu'au _____ Sur présentation de cette autorisation, la gare initiale de chacun des trajets d'aller et de retour délivrera au titulaire un billet GRATUIT contre paiement de l'impôt établi par la loi du 29 Juin 1918, modifié par l'article 38 de la loi du 31 juillet 1920.			
M _____ L'ingénieur en Chef des Services du Chemin de Fer.			
PASSIBLE DE L'IMPÔT Signature du titulaire _____			
La présente autorisation ne peut donner accès dans un train que si elle est présentée conjointement avec un billet de place afférent au trajet à effectuer (aller ou retour). Chaque coupon de l'autorisation doit être remis à la gare d'arrivée avec le billet correspondant. Voir, en outre, au verso les observations essentielles.			

2 ^e Classe	CHEMIN DE FER DE SOMAIN A ANZIN	N° 88
et à la Frontière Belge		
PERMIS DE CIRCULATION GRATUITE		
valable pour un seul voyage		
d _____	à _____	
M _____		
A Anzin, le _____ 19__		
Le Chef d'Exploitation,		
L'heure de départ. _____		
Voir au dos		

N° 88	CHEMIN DE FER DE SOMAIN A ANZIN	2 ^e Classe
et à la Frontière Belge		
PERMIS DE CIRCULATION GRATUITE		
valable pour un seul voyage		
d _____	à _____	
M _____		
A Anzin, le _____ 19__		
Le Chef d'Exploitation,		
L'heure de départ. _____		
Voir au dos		

Un train pour le marché de Denain

« Dans les années 30, un train réservé aux femmes et aux enfants de mineurs partait, chaque jeudi, de la fosse d'Arenberg à destination de Denain, afin que les familles des agents puissent se rendre au marché de la ville. Déjà au début du siècle, les « dames » d'Arenberg » (dans les archives, le dossier porte ce nom) étaient intervenues auprès de la Compagnie pour obtenir ce train.

Madame Adolphe Moura, épouse d'un agent de la Compagnie d'Anzin, écrit le 22 mai 1901 à M. François, directeur général : « Nous n'avons rien dans nos jardins cette année ... Nous sommes privés de légumes ... » Elle demande un train le jeudi pour aller au marché ou l'accès aux trains ouvriers. La réponse du directeur est négative, car il faudrait une autorisation spéciale et une ouverture du service à tout le public. Cela pourrait créer un précédent et faire naître de nouvelles demandes sur les autres embranchements.

Deux ans plus tard, une institutrice, Melle Marguerite Dubois de l'école maternelle d'Arenberg sollicite l'utilisation des trains de mineurs pour se rendre avec sa famille à Denain. La direction, une nouvelle fois, refuse ».

Le service des trains de marchandises

Situation en 1896.

La ligne Somain-Péruwelz était divisée en plusieurs service allers et retours effectués par des navettes : Somain-Denain-Mines ; Denain-Mines-Anzin ; Saint-Waast-Anzin-Bruay ; Bruay-Vieux-Condé ; Péruwelz-Vieux-Condé.

Le service des fosses était le suivant : Bruay-fosse La Grange ; Bruay-fosse Thiers et fosse Cuvinot ; Denain-Mines-fosse Blignièrès ; Denain-Mines-fosse d'Haveluy ; Denain-Mines-Somain (desserte des fosses Saint-Marck et Casimir Périer) ; Escaudain-fosses d'Audiffret et Lambrecht ; Escaudain-Lourches (fosse de Roelux) ; Saint Waast-Hérin (fosses Réussite et d'Hérin) ; Vieux-Condé-Fosse Léonard et Chabaud-la-Tour.

Il existait aussi des navettes de marchandises entre Bruay et Valenciennes, desservant en particulier les Forges de la Bleuse-Borne.

Situation en 1959.

Dans les « tableaux horaires de la marche des trains », on distinguait les trains de ligne et ceux de desserte des établissements miniers ou autres :

Gare d'Escaudain-Lourches-Mouvement de Douchy (cokerie) ; fosse Saint-Marck Abscon ; fosse Agache ou Centrale d'Hornaing ; fosse d'Audiffret Pasquier ; Hermitage mélangeur ; Denain fosse Blignièrès ; embranchement Lempereur.

Gare de Denain-Mines-fosse d'Arenberg ; fosse Renard Cambrésis ; Triage-Rivage et forges ; fosse Ernestine-embranchement Bailleux-Embranchement Mallez ; raffinerie de Denain.

Gare d'Anzin-garage Réussite Hérin ; chantier d'Anzin.

Gare de Bruay-Mouvement, fosse et rivage de Thiers-Mouvement des fours à coke-fosse Cuvinot ; Mouvement usines Rousseau-fosse La Grange.

Gare de Fresnes-Fosse Sault.

Gare de Vieux-Condé-Mouvement Rousseau ; fosse Vieux-Condé et rivage Celcosa-fosse Vieux-Condé-Odomez-fosse Vieux-Condé.

Mouvement Rousseau-Mouvement La Grande ; Mouvement fours de Thiers ; fosse Sabatier ; fosse Ledoux.

Les années 80

Avec la fermeture progressive des fosses, les trains de marchandises furent moins nombreux. En 1980, les services allers et retours sont les suivants :

Usines Rousseau-Fosse d'Arenberg ; fosse Ledoux ; Centrale d'Hornaing ; Escaudain.

Escaudain-Somain-Aniche.

Bruay-Somain-Aniche ; Anzin ; Denain ; Vieux-Condé.

Puis les services vont se modifier très souvent en fonction du trafic. En 1985, on note :

Usines Rousseau-Fosse d'Arenberg ; fosse Ledoux

Bruay-Anzin ; Vieux-Condé ; Denain ; usines Rousseau.

Le régulateur¹ installé autrefois à Anzin a été transféré à Bruay-sur-l'Escaut à la fin de l'exploitation.

¹ Régulateur : service ayant pour objectif de prévoir tous les mouvements de trains pour l'ensemble d'une ligne (ici, la ligne principale Somain-Péruwelz et ses embranchements miniers) et de les contrôler suivant le graphique de marche des trains. Le régulateur peut intervenir très rapidement dès que se produit un retard ou un incident sur la ligne.

Chronique de la rampe de Villars à Denain

« Jusqu'en 1968 existait à Denain une « gare d'eau » très active appelée aussi rivage. Aujourd'hui, elle est devenue un complément du parc Emile Zola.

Dès l'arrivée du chemin de fer en 1838, elle fut reliée à la gare de Denain par un embranchement également utilisé pour les autres installations de la Compagnie des Mines d'Anzin : fosses Villars et l'Enclos, fours à coke, etc...

Ce raccordement traversait la rue de Villars et passait derrière le coron Fontaine, puis montait vers la station de Denain-Mines, d'où le nom qui lui fut donné par les employés du chemin de fer : « rampe de Villars ». Cette section posa de nombreux problèmes au service de l'exploitation. En particulier, il fallait des machines assez puissantes pour pouvoir remorquer des wagons chargés de charbon, en provenance de la fosse Villars, vers la station de Denain-Mines.

En 1868, on essaya une nouvelle locomotive, la « Jennings » n° 6, sur cette rampe de Villars. Les résultats se révélèrent très satisfaisants, puisqu'elle pouvait remonter très facilement 18 wagons chargés. Le chef de service de l'exploitation demanda au directeur général par une lettre du 17 juin 1868 qu'elle assure seule tout le service entre la station et la fosse Villars : « les fortes machines se détériorent rapidement sur les voies des rivages d'où existent de nombreuses petites courbes ».

Au mois de novembre de la même année, un accident se produisit sur cette rampe. Un train de wagons chargés remontait vers les lavoirs de Turenne. L'accrocheur qui l'accompagnait courut en avant pour faire une aiguille ; malheureusement il donna au convoi une autre direction. La secousse qui résulta du déraillement fit casser le crocher d'attelage. Dix wagons libres redescendirent la rampe avec une rapidité vertigineuse et vinrent heurter, à l'entrée de l'usine de fer, des wagons plats chargés de laitier. Plusieurs furent endommagés. Il arrivait aussi quelquefois que des gamins décrochent des wagons en repos sur la rampe, lèvent les freins et les abandonnent à eux-mêmes.

Le 5 janvier 1869 à 5 heures du soir, la « Jennings », en service sur la rampe de Villars, heurta un dénommé Edouard Lenne dit Boudac, ancien ouvrier mineur, occupé au service des travaux du jour de Denain, célibataire, âgé de 40 ans, demeurant au canton Villars. Celui-ci voulait traverser la voie avec sa brouette chargée de boues charbonneuses. Il a été tué sur le coup. Le rapport précise « qu'il avait la vue fort affaiblie et l'intelligence très bornée.

A la suite de cet accident, la Compagnie décida « de supprimer le passage à niveau du sentier allant de la station aux demeures de Casimir habitées par les ouvriers de chez Cail ». D'où l'intervention de la direction des Etablissements Cail auprès du secrétaire général de la Compagnie des Mines d'Anzin (400 à 500 personnes) seront obligés de faire un détour pour aller à la station ou au marché ». Une nouvelle démarche de Cail proposa la construction d'une passerelle, à frais communs. En attendant, le passage à niveau resta ouvert pendant la journée, mais était fermé la nuit. La passerelle fut réalisée dans le courant de l'année 1870 par les Etablissements Cail.

1876 : selon une lettre du service exploitation de la Compagnie, très souvent le conducteur qui fait le service de la rampe « voulant probablement regagner le temps qu'il perd dans ses repas beaucoup trop prolongés », remonte des trains d'une longueur démesurée pour s'éviter la peine de redescendre une seconde fois.

Cette série de wagons monte lentement jusqu'au milieu de la rampe, où la machine n'ayant plus la force d'avancer, patine et finalement s'arrête. Il faut alors revenir sur ses pas, recommencer les manœuvres et pendant tout ce temps, le passage à niveau de la rue de Villars se trouve fermé ! Des instructions sont données pour éviter le retour de tels incidents.

En 1896, la Compagnie d'Anzin décide la construction d'une troisième voie sur la rampe de Villars (voie de garage). Les Etablissements Cail ont procédé à l'allongement de la passerelle.

Que reste-t-il de cette rampe de Villars en 1989 ? Les voies ont été démontées vers 1974 et la végétation a repris ses droits. La passerelle a disparu, mais il subsistait un escalier y conduisant, côté gare des Mines, et un passage fermé par une grille, entre le coron Fontaine et le mur de clôture de la gare.

Au lendemain de l'ouverture de la ligne d'Anzin à la frontière belge, le chemin de fer assurait le transport du courrier entre Somain et Condé, dans les deux sens. Plus tard, ce service postal, appelé « courrier convoyeur », fut prolongé jusqu'à Vieux-Condé. Il existait encore dans les années 50.

Les employés occupaient un compartiment de wagon de voyageurs et utilisaient des cachets postaux spéciaux. Les oblitérations étaient les suivantes : Somain à Vieux-Condé ; Somain à Condé ; Somain à Denain ; Denain à Vieux-Condé (allers et retours) ».

Le train de sauvetage

La Compagnie d'Anzin possédait un train de sauvetage qui devait transporter en cas d'accident dans une des fosses, les appareils de secours et le personnel appelé à les manœuvrer. Un wagon spécial était remis en permanence à la fosse d'Hérin. Le cas échéant, une locomotive du dépôt de Denain assurait la traction. Ce train avait priorité sur tous les autres, y compris sur les trains de voyageurs. Vingt-cinq minutes étaient allouées pour le préparer.

Le train de dynamite

Dans l'indicateur du 3 novembre 1903, il est fait mention d'un train assurant la distribution de dynamite aux fosses :

- service des lundis, mercredis et vendredis : le train de matériel vide démarrait de Bruay à 6h12 pour arriver à la fosse La Grange où avait lieu le chargement de la dynamite. Il se remettait en marche à 6h47 afin de desservir les fosses de Thiers, Cuvinot, Chabaud-la-Tour, Ledoux, Vieux-Condé. Le retour s'effectuait vers la fosse La Grange, puis le convoi repartait pour être à 9h30 en gare de Bruay.

- service des mardis, jeudis et samedis : à 6h12, le train quittait Bruay à vide pour la fosse La Grange. Il redémarrait à 6h42 pour desservir les fosses de la Bleuse-Borne, Haveluy, Arenberg, Blignières, Lambrecht, Audiffret, Saint-Marck, Casimir Périer, Roeux, Renard, Enclos, Hérin, Dutemple et La Grange. Le matériel vide regagnait Bruay à 11h54.

Le train de la quinzaine

Dans les années 30, un train pour la paye des ouvriers circulait chaque quinzaine. Il partait du chantier d'Anzin et desservait soit l'est de la ligne (Bruay à Vieux-Condé), soit l'ouest (Anzin à Abscon).

Le train des mineurs

Ce service a été créé avant la Seconde Guerre Mondiale. En 1959, les trains étaient les suivants :
Allers et retours : Abscon-Vieux-Condé ; Fosses Ledoux Rengies ; Denain fosse Sabatier ; Denain fosse Ledoux ; Denain fosse d'Arenberg ; Escaudain fosse Agache.

Aller simple : Anzin Abscon

Ils disparurent à la fin du service de voyageurs en 1963.

Le trafic

Les documents conservés, tant au Centre Historique Minier de Lewarde qu'aux Archives Départementales du Nord, ne permettent pas un suivi précis de l'évolution du trafic. Même pour la période contemporaine, après la Seconde Guerre Mondiale, les archives n'existent plus, sauf pour les années 80. Paradoxalement, la documentation couvrant les premières décennies du chemin de fer apparaît la plus complète.

Date	Trafic voyageurs	Trafic march. en T
1839	183.631	6.160
1840	167.069	30.756
1845	211.142	70.726
1848	162.101	85.502
1850	158.379	83.298
1855	166.420	314.150
1860	223.045	480.092
1865	258.913	812.550
1870	325.630	1.332.430
1872	344.830	1.700.117
1874	655.540	1.959.663
1883	925.127	2.898.236
1884	948.049	2.500.111
1885	749.905	2.615.585

En 1869, on distingue pour la première fois le trafic de la Compagnie (45.471 voyageurs) de celui du service public (234.094), soit un total de 279.565 voyageurs.

De même, on compte 1.132.686 T pour le service marchandises de la Compagnie et 62.130 T « petite vitesse » pour le service public, soit un total de 1.194.816 T.

Nombre de trains en 1883		Parcours kilométrique
Voyageurs :	5.121	170.797
Mixtes :	1.460	5.256
Marchandises :	49.659	242.521
	-----	-----
Total	56.240	418.574

Le service public de voyageurs ne cesse d'augmenter :
1895 : 749.396 voyageurs ; 1897 : 818.381 voyageurs ; 1899 : 996.041 voyageurs.

A ces chiffres, il faut ajouter le trafic propre au personnel de la Compagnie. A l'aube du XXe siècle, le chemin de fer d'Anzin transporte plus d'un million de voyageurs chaque année !

Il faut attendre les années 1920 pour retrouver quelques éléments de statistiques :

Service de voyageurs :

1920	2.398.525	1938	1.154.021
1924	3.025.579	1939	805.313
1925	3.012.934	1940	639.310
1930	2.468.647	1941	1.500.052
1932	1.920.809	1942	2.101.664
1935	1.435.641	1943	1.486.196

Remarques : le trafic de voyageurs a triplé au lendemain de la Première Guerre par rapport au début du siècle. En 1924, on dénombre plus de trois millions de personnes transportées. Dès 1932, la diminution du trafic s'explique par la crise économique et une certaine motorisation. Elle sera amplifiée par le déclenchement de la Seconde Guerre. Puis à partir de 1941, la pénurie des transports automobiles entraîne un regain d'activité du chemin de fer, phénomène que l'on retrouve pour toutes les compagnies.

Trafic marchandises (service public + service de la compagnie), en tonnes :

1924	5.000.000	1938	6.600.000
1928	7.000.000	1940	5.250.000
1930	7.800.000	1941	6.800.000
1935	8.200.000		

Le saviez-vous ? Le chemin de fer d'Anzin, à l'époque de sa splendeur, était la ligne la plus chargée d'Europe en tonnes kilométriques ! Il constituait un réseau de 364 km.

L'année 1942 permet d'apprécier l'ampleur du trafic tant de voyageurs que de marchandises :

1. Service public :
 - voyageurs : 2.101.664
 - grande vitesse (bagages, messageries, colis postaux) : 3.637 T
 - petite vitesse (marchandises) : 539.396 T
2. Service de la compagnie :
 - voyageurs : 1.086.469
 - marchandises : 5.864.129 T

Au total, le chemin de fer d'Anzin a transporté au cours de cette année-là :
3.188.133 voyageurs et 6.407.162 T de marchandises.

Nombre de trains :

- voyageurs : 5.184 mineurs : 8.764
- marchandises : 63.947 dynamite : 57

Soit 77.951 trains qui ont effectué 611.684 km.

- locomotives : 1.068.644 km, ce qui laisse supposer un nombre important de trajets haut-le-pied¹
- parcours moyen d'un train de voyageurs : 35,4 km et d'un train de marchandises : 5,2 km
- nombre moyen de voyageurs par train : 405
- trajet moyen d'un voyageur : 10,4 km
- rapport des places occupées aux places offertes : 26,35 %
- nombre de voitures par train de voyageurs : 5
- coefficient d'exploitation de la ligne principale : 124,50 % (il s'obtient en divisant les dépenses par les recettes).

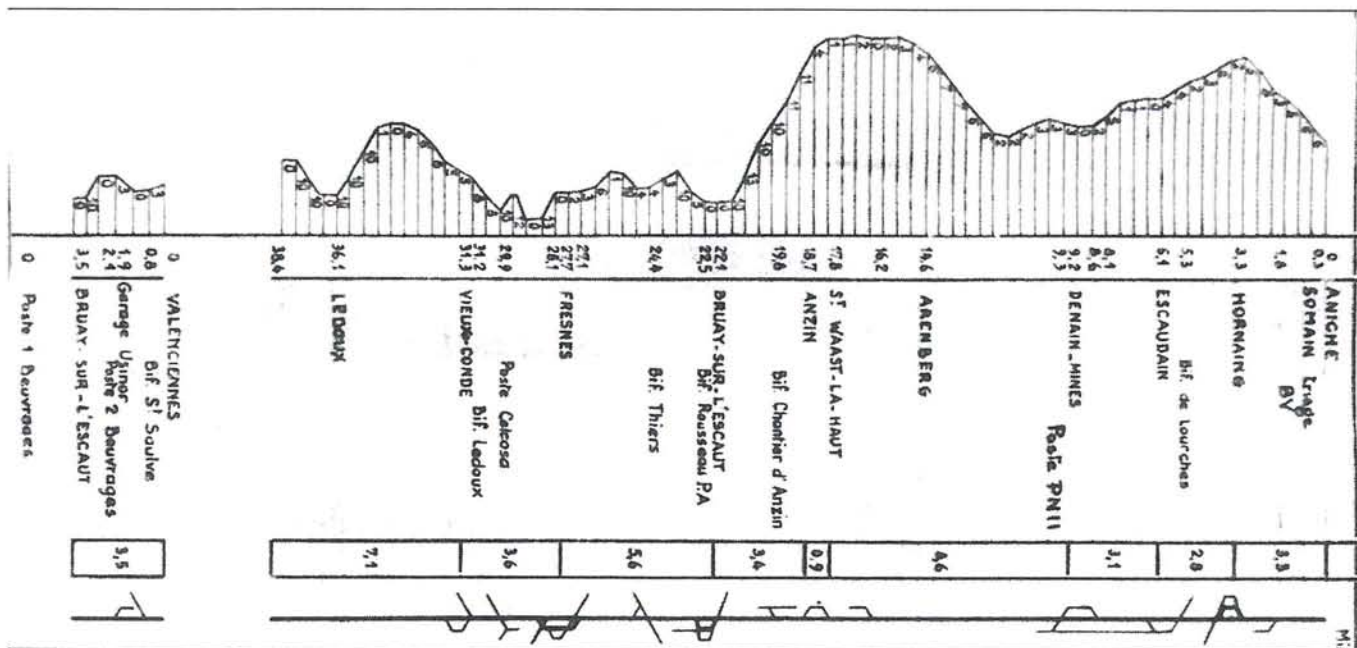
Par contre, le coefficient d'exploitation de tout le réseau (avec embranchements miniers) n'est plus que de 111 %. Il était même descendu à 95,10 % en 1941, année où le réseau s'avéra donc bénéficiaire.

Alors qu'en 1941, le tonnage transporté atteignait 6.800.000 T, en 1983, il chute à 3.600.000 T pour toutes catégories de produits (charbon brut sortant des fosses, charbon traité et expédié pour Bruay-sur-l'Escaut, charbon acheminé vers la centrale d'Hornaing, transport de terres sur les terrils, etc...).

Dans les statistiques, on distingue le trafic wagons amenés et repris par la SNCF en gare de Bruay et de Fresnes :

1981 : 8.535 wagons dont 8.180 pour Bruay

1987 : 2.872 wagons dont 2.755 pour Bruay.



Profil en long de la ligne Somain-Péruwelz

¹ Haut-le-pied : locomotive circulant sans wagon.

Quelques accidents au cours de l'exploitation

L'accident le plus ancien dont on a retrouvé le procès-verbal date du **27 novembre 1844 à Hérin**.

Le convoi d'Anzin à Denain de 10h30 a déraillé en gare d'Hérin. La machine et toutes les voitures sont sorties de la voie par suite d'une mauvaise direction donnée aux rails mobiles (aiguille) et se sont renversées sur le talus de chemin de fer. Aucun voyageur n'a été blessé. Les machinistes et les conducteurs en ont été quittes pour la peur. Mais le matériel a été gravement endommagé : deux wagons de sable et un de fonte se trouvaient en queue ; l'un d'eux a eu un essieu brisé. La voiture à bagages, une voiture couverte non fermée et deux voitures découvertes ont été plus ou moins endommagées, mais d'une manière réparable.

Le concours des habitants d'Hérin a été nécessaire : M. Carbonnelle fabricant de sucre et M. Derche ont mis à la disposition des hommes et des chevaux. Le tender a été relevé : quant à la machine, elle est restée sur place, attendant d'autres moyens pour la remettre sur rail. Le responsable de cet accident est le cantonnier n° 8, Louis Marissal. On propose son renvoi ...

ooOoo

Peu de temps après, **le 15 avril 1845**, un autre accident se produisit au même endroit dans des circonstances identiques. Le convoi, parti d'Anzin pour Denain à 5h30, a déraillé aux rails mobiles de la gare en face de la maison du cantonnier-chef d'Hérin : la machine alla se renverser dans le fossé latéral, à 25 m du point où elle était sortie de la voie.

Aucun voyageur n'a été blessé. Toutes les voitures ont déraillé et ont été plus ou moins endommagées. Le machiniste Dorge eut la jambe prise entre la machine et le tender. L'amputation fut nécessaire et pratiquée le soir même à la station de Saint-Waast par M. Henri Graves.

Une nouvelle fois, la responsabilité du cantonnier est engagée. Par négligence, il a laissé les rails mobiles dans la direction de la gare, là où quelques heures auparavant on avait immobilisé plusieurs wagons de marchandises d'un convoi se dirigeant vers Anzin, car la machine manquait de force. Par malheur, à cet endroit, la voie fait une courbe : on ne distingue pas les rails mobiles. Lorsque Dorge s'aperçut à l'inspection du disque que leur direction était mauvaise, il était trop tard. La machine d'observation (de secours), qui était à Denain, fut appelée sur les lieux et prit les voyageurs qu'elle conduisit à destination.

On fit de nouveau appel aux habitants d'Hérin pour la fourniture d'hommes et de chevaux ! On propose le renvoi du cantonnier Décarpentry.

ooOoo

Le 16 septembre 1861 à 9h30 du soir au point kilométrique 1, le train n° 9 a déraillé sur une aiguille à trois voies, au sortir de la station de Saint-Waast. Les voyageurs ont achevé à pied le parcours de Saint-Waast à Anzin.

ooOoo

29 juillet 1913 : accident au passage à niveau 120 de Somain. D'après l'Echo d'Orchies. Déraillement :

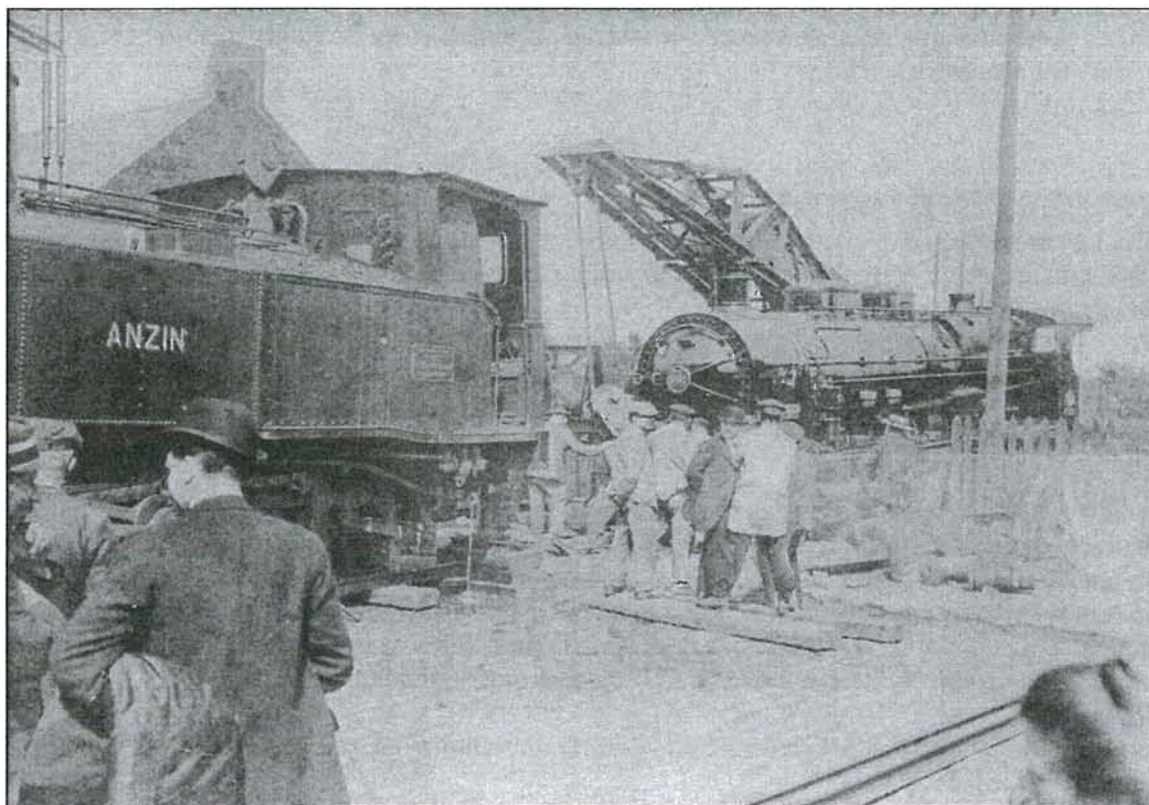
Dans la nuit du lundi à mardi, un déraillement est survenu au passage à niveau de la rue de Bouchain, à Somain. Le mécanicien Jonnet, de la compagnie des chemins de fer d'Anzin, pilotant la machine 27, conduisait un train de 900 tonnes, lorsqu'à l'entrée de la gare de Somain, le train s'engagea sur une petite voie de dégagement, par suite d'une erreur d'aiguillage. Le mécanicien serra aussitôt ses freins, mais il y a, à cet endroit, une pente très accentuée.

L'énorme poids du convoi, qui comprenait notamment une nouvelle machine sortant des ateliers de Denain, entraîna le train qui renversant buttoirs, barrières, etc ... s'engagea sur le pavé, enlevant comme un fétu de paille la guérite du garde-barrière et rasant deux pylônes soutenant le pont du chemin de fer. Le train déraillé eût poursuivi plus loin sa course dévastatrice, si, à ce moment même la lourde machine neuve, dont nous venons de parler, qui se trouvait dans le convoi, n'avait, par son poids énorme, défoncé un caniveau et ne

s'était enfoncée en terre jusqu'au-dessus de ses roues, formant ainsi un frein puissant. Sans cette circonstance heureuse, la grande passerelle eût sans doute été emportée.

Dès la nouvelle de l'accident, survenu à minuit et demi, les équipes de secours furent mandées et se mirent aussitôt au travail, mais les dégâts sont tels que les travaux sont pénibles et dangereux. Les wagons de secours avec leurs ouvriers sont sur les lieux, une grue de 50.000 kilos est arrivée, tous les ingénieurs assistent aux travaux qui demanderont un temps considérable. A 10 h du matin, seuls quelques wagons de charbon télescopés avaient pu être retirés.

Fort heureusement, on n'a à déplorer aucun accident de personne. Seul le conducteur Carrier a été légèrement contusionné au côté en sautant de son fourgon. La circulation, sur la route de Bouchain, est interrompue par suite de l'obstruction du passage à niveau.



ooOoo

Deux trains circulant sur la voie unique entre Somain et Abscon entrent en collision en **décembre 1934**.

Chaque jour, vers 8h15, un train composé de wagons vides partait de Somain et un autre, dans l'autre sens, quittait Abscon pour aller à la fosse Casimir Périer.

L'horaire était établi de telle sorte que le train desservant la fosse, soit déjà garé sur l'embranchement quand passait le convoi venant de Somain. Ce jour-là le train en provenance de Somain, venait de dépasser la fosse Casimir Périer, quant à moins de 100 m apparut l'autre train. La visibilité était très mauvaise à cet endroit, car la ligne décrit une courbe prononcée.

Les deux mécaniciens renversèrent la vapeur, bloquèrent les freins, mais il était trop tard. Les locomotives s'écrasèrent l'une sur l'autre.

L'équipe du train de Somain (mécanicien : Jouveneaux, chauffeur : Lenne) fut contusionnée. Par contre dans l'autre convoi, le mécanicien Bonnet fut projeté sur le ballast et le chauffeur Carp resta sous les planches provenant de l'éclatement du fourgon occupé par le chef de train Bouteiller, qui se retrouva sous le foyer de la locomotive, gravement blessé (*d'après les informations recueillies auprès de Mme Kosi-Bouteiller, fille du chef de train cité*).

Rapport d'accident survenu à Denain en date du 1^{er} octobre 1946

Jeudi 17 octobre vers 5 heures du matin, le train n° 76 quittait Denain allant vers Escaudain, charge 700 tonnes, 55 wagons. Train remorqué par la machine 89, mécanicien Hourdequin Jules, conducteur Bouriez Grégoire, accrocheur Goubet Jules, en pousse machine pilotée par le mécanicien Herly Marcel.

Au poteau kilométrique 7/700 l'accrocheur Goubet Jules monté sur la jumelure des wagons n° 4134-4064 glissa et tomba entre les tampons dans la voie, il eut l'avant-bras droit coupé, ainsi que d'autres contusions.

L'accrocheur Goubet Jules interrogé déclare qu'il n'y eut aucune secousse ou réaction au moment de sa chute, le train roulant d'une façon normale.

Les mécaniciens des deux machines n'ont donc aucune responsabilité dans cet accident.

A seule fin d'éviter dans l'avenir de tels accidents, il serait indispensable de mettre des garde-corps sur ces jumelures avec chaînes de sureté à l'endroit indiqué pour le passage d'un wagon à l'autre.

Ces moyens de sureté ont déjà été préconisés à plusieurs reprises et les mettre en pratique serait rendre service à tous.

Escaudain, le 19 octobre 1946
Le délégué du personnel
Caufouriez François

La catastrophe du 3 janvier 1956.

Le train ouvrier n° 26, assurant le service Vieux-Condé-Denain-Abscon a tamponné le train de marchandises n° 134 qui le précédait et entrainé en gare d'Escaudain. Les circonstances de l'accident ont été relatées par un témoin et victime, M. Raymond Miroux, chauffeur au chemin de fer d'Anzin : « vers 20h40, le train de marchandises était arrêté au carré¹ pour entrer en gare d'Escaudain. Il était très long et avait une machine en pousse, une 040T type C, située au-delà du disque à distance², côté Denain. Le train ouvrier suivait. Le signal passa à la voie libre, le disque à distance s'ouvrit. C'est à ce moment qu'arriva à 35 ou 40 km/h le train ouvrier. Le mécanicien pensa que le disque à distance était ouvert pour lui. Il ne fit pas attention au convoi qui le précédait et ce fut la collision (la machine de pousse était seulement munie d'un feu blanc).

Le chauffeur François Boizet, 33 ans et le mécanicien Emile Lévêque, 51 ans, qui se trouvaient dans la machine de pousse, furent écrasés.

Oscar de Vadder, 39 ans, chauffeur, était installé dans le fourgon du train tamponneur que tirait une Mogul 130. Il fut tué au moment de s'en aller prendre son service.

Dans le premier compartiment de la voiture n° 29, on déplora plusieurs victimes : un blessé grave, Henri Marchipont, 46 ans, conducteur du train ouvrier, qui fut amputé du pied gauche, et cinq blessés légers, dont notre témoin, Raymond Miroux. Ce dernier eut la jambe écrasée entre deux banquettes.

La signalisation, la voie, les passages à niveau

Nous avons mentionné l'existence, au début de l'exploitation, d'une signalisation sous forme de pavillons disposés sur les mâts de chaque guérite de passage à niveau. Plus tard, le block system³ fut mis en place, d'abord avec des signaux mécaniques puis lumineux.

¹ Carré : signal d'arrêt absolu non franchissable.

² Disque à distance : signal d'avertissement prévenant le mécanicien qu'il doit arrêter son convoi au prochain signal.

³ Block system : procédé d'espacement des trains par la distance. La ligne est divisée en sections appelées « cantons » et protégés par un signal.

Dans chaque gare et dans chaque établissement important, des cabines d'aiguillage mécanique Saxby¹ furent installées. Construites en briques, elles étaient typiques et rappelaient des installations des grands réseaux d'autrefois.

En 1988, les postes d'aiguillage en activité étaient les suivants :

- cabine Saxby Denain au passage à niveau n° 7 (fonctionne très peu) ; Saxby Anzin ; électrique Bruay ; Saxby Thiers (embranchement usines Rousseau) ; électrique Fresnes ; électrique Vieux-Condé (ne manœuvre plus d'aiguille).
- usines Rousseau : cabine A mixte² ; D mixte ; F électrique (garage à boulets) ; C Saxby (lavoir).

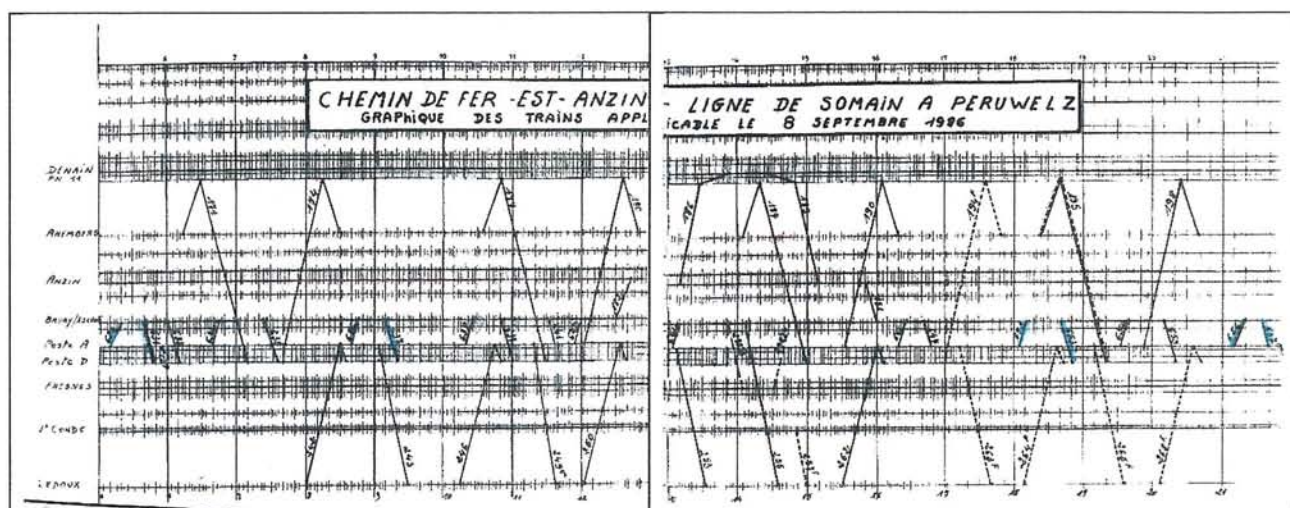
Les caractéristiques de la voie au moment de la construction du chemin de fer de Saint-Waast à Denain ont été étudiées plus haut : le rail en fer laminé de 22 kg était posé sur des dez. Il était toujours utilisé en 1866. En 1875, la compagnie proposa de le remplacer par du rail en acier de 30 kg.

En 1883, la voie principale était constituée de rails de 30, 35 et 37 kg en barres de 6 à 8 m. On dénombrait à l'époque cinquante passages à niveau dont 21 sans garde. En 1895, une commande 800 T de rails de 35 kg en barres de 8 m est passée auprès de la société Denain-Anzin.

Dans les dernières années d'exploitation la voie principale était équipée en rails de 46 ou de 50 kg (barres de 18 m). Les embranchements utilisaient du 35 kg en barres de 8 m ou du 36 kg en barres de 10 m. Dans certains établissements on trouvait encore du 30 kg.

Le travelage était constitué de 1.500 traverses au kilomètre. Les passages à niveau étant très nombreux ; on en comptait :

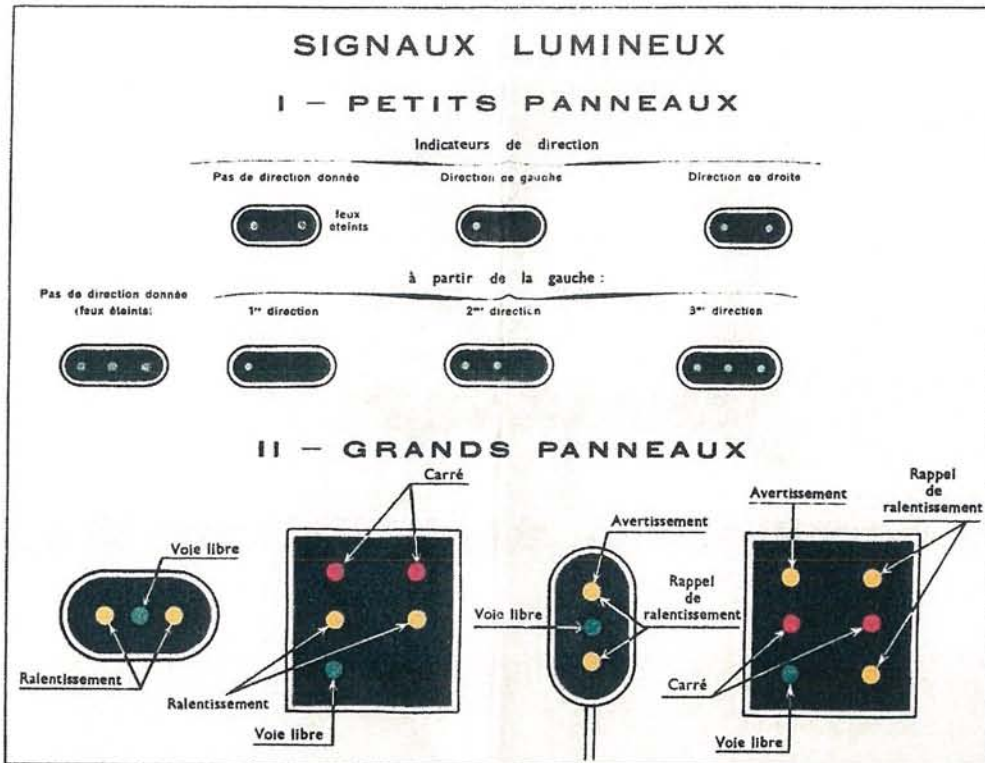
- cinquante-quatre sur la voie principale Somain-Vieux-Condé dont dix-huit automatiques (plus un sur le raccordement Bruay-Valenciennes)
- vingt sur les embranchements subsistants (Arenberg et Ledoux) dont sept automatiques.



Graphique des trains du chemin de fer est-Anzin ligne Somain à Péruwelz, applicable au 8 septembre 1986.

¹ Cabine Saxby : poste d'aiguillage de type mécanique dont les leviers sont manœuvrés à la main.

² Cabine mixte : poste disposant des deux systèmes.



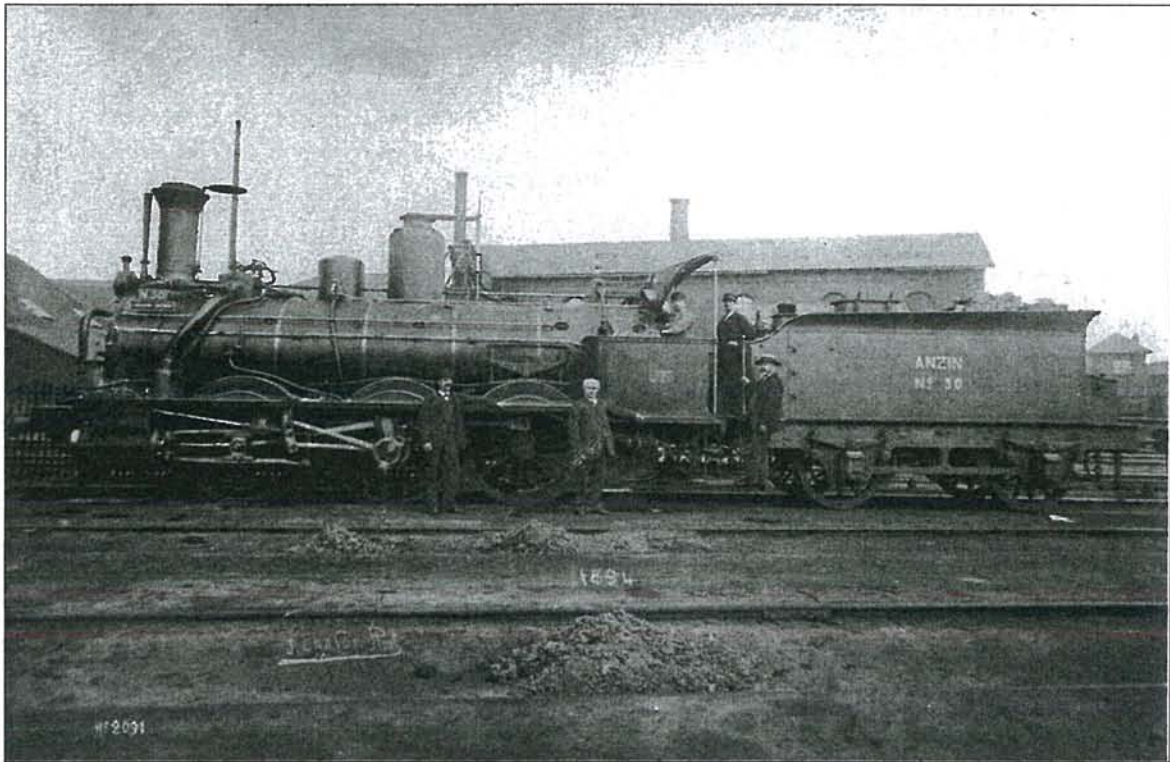
Signaux lumineux vers 1930

ANCIENNE DÉSIGNATION DES SIGNAUX	SIGNAUX ORDINAIRES				NOUVELLE DÉSIGNATION DES SIGNAUX
	ANCIENNE SIGNALISATION		NOUVELLE SIGNALISATION		
	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT	
Disque à distance	fermé	ouvert	fermé	ouvert	Disque à distance
Signal carré d'arrêt absolu					Signal carré d'arrêt absolu
	Sur voies accessoires				
Indicateur à damier vert et blanc					Signal d'avertissement
Disque vert de ralentissement					Signal de ralentissement
					Signal de rappel de ralentissement

Signalisation mécanique vers 1930

CHAPITRE V

Les cheminots du chemin de fer d'Anzin



Extrait du courrier de M. Ledent Eugène retraité à la fondation Duvant, de septembre 1982 :
« Je pense vous être utile en vous adressant une photo d'une locomotive plus récente quoique datant de 1894 dont ce modèle a subsisté jusque la fin des locomotives à charbon.

C'est une photo personnelle ; sur le marchepied tenant la rampe se trouve Monsieur Verdavaine, chef de dépôt du service de la traction.

Au centre se trouve mon grand-père maternel Alexandre Darras, comptable du service de la traction ; à sa gauche doit se trouver soit le contremaître ou l'employé de mon grand-père, je ne puis le préciser.

Mon grand-père est né le 12 décembre 1840, il avait donc 54 ans en 1894 ; mon père Gustave Ledent né le 15 juillet 1874 était tourneur au dépôt de Saint-Waast.

Quant à moi, Ledent Eugène, né le 12 novembre 1900, je suis entré au chemin de fer d'Anzin en 1917 et receveur à la gare de Saint-Waast jusqu'en 1942 où j'ai été nommé chef de gare à cette même gare jusqu'en 1955.

Ces renseignements sont donc de titre secondaire et ce qui compte c'est la locomotive ».

.....

L'évolution des effectifs

Au fur et à mesure du développement du réseau, les effectifs augmentèrent de façon continue, jusqu'à la veille de la Seconde Guerre Mondiale. De 64 agents en 1847, le chemin de fer d'Anzin en comptera 1.961 en 1937, année de l'apogée. Cette évolution peut être retracée en partie :

1838

Les premiers mécaniciens des locomotives étaient d'anciens mécaniciens d'extraction ; ils portaient le nom de machineurs. Au moment de l'inauguration, on dénombrait 8 mécaniciens et chauffeurs, dont le premier chef-machineur Constant Dubois.

1847

L'effectif de la traction comprenait neuf agents : un machineur chef, quatre machineurs et quatre chauffeurs.

Le service d'exploitation employait 35 personnes : un receveur central, un aide, 2 receveurs buralistes (chefs de gare), un conducteur chef garde convoi, 2 conducteurs garde convoi, 2 conducteurs chefs (personnel d'accompagnement des trains), 22 cantonniers (garde-barrières), un surveillant concierge de Saint-Waast, 3 concierges (un à Anzin, un à Denain, un à Abscon).

Au service voie, on distinguait un poseur-chef, 5 poseurs, 8 sous-poseurs et 6 manœuvres, soit au total 64 agents. On peut remarquer que dès le début de l'exploitation, la hiérarchie des fonctions et des grades était sensible en particulier à la voie.

1861

6 mécaniciens et 6 chauffeurs.

1874

Avec l'ouverture de la section d'Anzin à la frontière belge, les effectifs passent à 24 mécaniciens et 43 chauffeurs et élèves chauffeurs.

1878

Traction : 24 mécaniciens, 67 chauffeurs, 21 visiteurs, 10 graisseurs et 14 ouvriers divers.

Exploitation : 45 employés, 481 commis, accrocheurs, facteurs, gardes-barrières et ouvriers divers.

Voie : 98 poseurs et divers.

Soit un total de 760 agents.

1883

Voie et bâtiment : 219 agents

Traction et matériel : 194 dont 33 mécaniciens et 57 chauffeurs et élèves chauffeurs

Exploitation : 350.

Soit un total de 763 agents dont 9 femmes !

1914

Traction : 225 (71 mécaniciens, 60 chauffeurs et 17 élèves chauffeurs)

Exploitation : 448

Voie : 216.

Soit un total de 889 agents.

Après la Première Guerre Mondiale, les effectifs continuent de croître et dépassent le millier de salariés.

1924

Traction et matériel : 334 dont 94 mécaniciens et 48 chauffeurs

Voie : 286

Exploitation : 489 dont 10 chefs de gare.

Soit un total de 1.109 agents.

Exploitation	Unité	Traction et matériel	Voie et Bâtiment	Total
1937	1.059	598	304	1.961
1939	890	557	248	1.695
1941	796	511	209	1.516
1942	719	406	167	1.292
1943	716	417	236	1.369

En mars 1960, le chemin de fer d'Anzin n'employait plus que 619 agents dont 122 à Denain, 161 à Bruay et 41 à Anzin.

Après 1963, diésélisation du réseau, suppression du service de voyageurs et récession minière ont entraîné de nouvelles réductions de personnel.

En janvier 1977, les effectifs étaient de 295 agents dont 53 à la voie, 29 visiteurs, 11 à l'entretien, 41 aux dépôts (Bruay et Denain) et 161 à l'exploitation.

En janvier 1985, 165 agents étaient attachés au chemin de fer d'Anzin, dont 26 à la voie, 18 au matériel roulant, 10 à l'entretien, 25 au dépôt de Bruay et 86 à l'exploitation.

En janvier 1988, les effectifs étaient réduits à 115 personnes, dont 9 à la voie, 9 au matériel roulant, 9 à la signalisation, 14 visiteurs, 15 au dépôt de Bruay, 56 à l'exploitation et 3 aux services centraux.

Fin 1990 : quant au « dernier carré » d'agents, certains sont partis en pré-retraite, d'autres affectés dans des services subsistants des HBNPC ou ont été reconvertis.



Agents du dépôt de Denain durant les grèves de 1936 (photo privée).

Les salaires au XIXe siècle

Aucun document n'est antérieur à 1861. Jusqu'en 1874, les salaires payés à la journée de travail variaient en fonction du grade.

	1861	1868	1872	1874	1900(*)
Mécaniciens 1 ^{ère} classe	3,50 F	4,00 F	4,25 F	4,50 F	1.900 F
Mécaniciens 2 ^{ème} classe	3,00 F	3,50 F	3,75 F	4,00 F	1.800 F
Mécaniciens 3 ^{ème} classe	2,70 F	3,25 F	3,50 F	3,75 F	1.700 F
Chauffeurs 1 ^{ère} classe	2,45 F	2,90 F	3,15 F	3,50 F	1.600 F
Chauffeurs 2 ^{ème} classe	2,20 F	2,70 F	2,90 F	3,25 F	1.500 F
Chauffeurs 3 ^{ème} classe	2,00 F	2,50 F	2,70 F	3,00 F	1.400 F
Elèves chauffeurs	1,90 F	2,25 F	2,50 F	2,90 F	0.30 F
Chefs visiteurs				4,00 F	
Visiteurs 1 ^{ère} classe				3,75 F	
Visiteurs 2 ^{ème} classe				3,50 F	
Visiteurs 3 ^{ème} classe				3,25 F	
Graisseurs 1 ^{ère} classe				3,00 F	
Graisseurs 2 ^{ème} classe				2,75 F	
Graisseurs 3 ^{ème} classe				2,50 F	
Graisseurs 4 ^{ème} classe				2,25 F	
Graisseurs 5 ^{ème} classe				2,00 F	

(*) Les salaires indiqués en 1900 sont annuels et fixés à l'heure pour les élèves chauffeurs.



Groupe d'agents à Denain ? (photo privée)



Groupe d'agents devant la machine 102 La Meuse (photo privée)

Les primes (d'après le règlement « provisoire » du 2 février 1874) : déjà à cette époque les mécaniciens et les chauffeurs étaient invités à faire des économies de combustible et de graissage.

Primes de combustible : la prime des mécaniciens pour l'économie de combustible sera de 4 F par tonne de combustible économisé. Pour les chauffeurs, les primes d'économie de combustible seront la moitié de celles des mécaniciens.

Primes de graissage : la prime accordée sera de 30 % de la valeur économisée. Tout excédent de consommation sur les matières de graissage donnera lieu à une retenue du dixième de la valeur consommée en trop sur l'allocation. Mais le règlement prévoit des sanctions en cas d'avarie des pièces de machines résultant d'un défaut de graissage.

Autres primes : on pourra allouer des gratifications aux mécaniciens et aux chauffeurs qui se distingueront pour la bonne marche et le bon entretien de leurs machines.

Durée de la journée de travail des chauffeurs et des mécaniciens : elle est de douze heures effectives, une nuit passée en service actif ou en « observation » au dépôt est également comptée pour douze heures. Le temps supplémentaire est payé à l'heure, c'est-à-dire un douzième de celui du prix de la journée.

Durée de la journée de travail des visiteurs et des graisseurs affectés au service du matériel roulant : elle est de douze heures. Le travail extraordinaire pendant la nuit sera payé à l'heure, en comptant dix heures pour une journée. Les visiteurs et les graisseurs sont sous les ordres immédiats de l'employé de la traction et du chef-visiteur.

Les Sociétés de prévoyance

Comme dans les grandes compagnies, les agents du chemin de fer d'Anzin avaient constitué des Associations fraternelles ou « Sociétés de prévoyance ».

- **L'association fraternelle des ouvriers du chemin de fer** de la Compagnie des Mines d'Anzin a été fondée en 1882. Siège : mairie d'Anzin. Ses buts :

1. Payer une indemnité aux membres participants blessés ou malades.
2. Allouer, pour frais funéraires, une indemnité aux héritiers des membres décédés.
3. Constituer une caisse de pensions viagères, conformément au décret du 26 avril 1856.

Cette société de prévoyance comprenait 598 membres en 1904 et 512 en 1912.

Cotisations par trimestre : 3,60 F

Droit d'entrée :

de 18 à 25 ans : 3 F

de 25 à 30 ans : 4 F

de 30 à 35 ans : 5 F

Les indemnités sont fixées à 1,50 F par jour, 40 F pour frais funéraires. La pension de retraite se monte à 50 F par an, après vingt ans de sociétariat et à l'âge de 55 ans.

Récompenses obtenues par l'association :

Médaille d'argent, exposition de Bruxelles, 1910

Diplôme de Médaille d'or, exposition de Roubaix, 1911

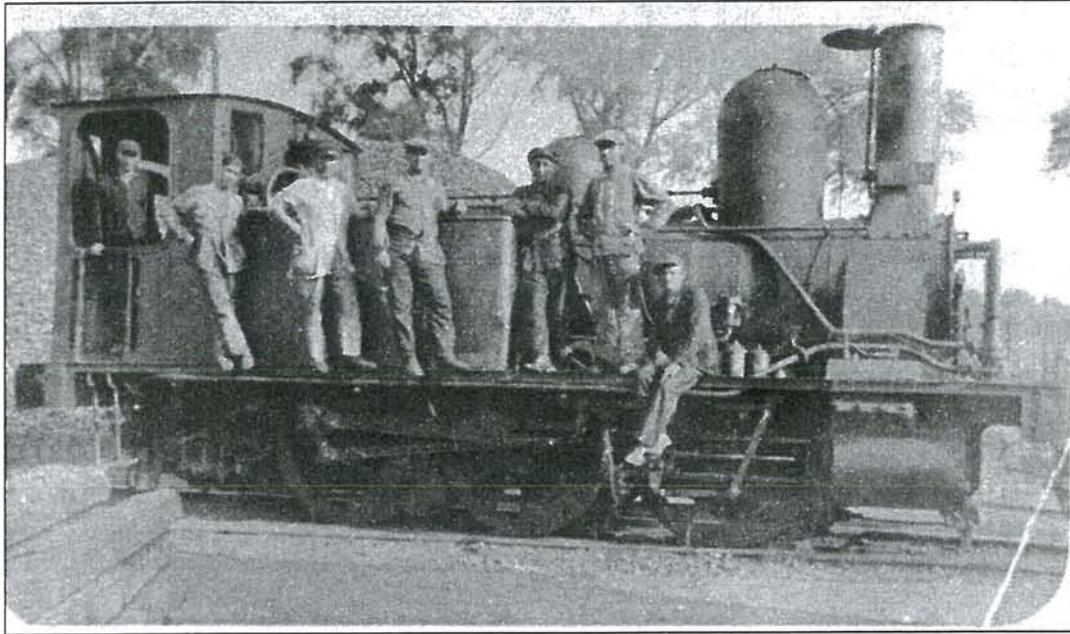
- **La société de prévoyance des mécaniciens, chauffeurs et agents du chemin de fer** de la Compagnie des Mines d'Anzin, elle a été fondée en 1881. Siège : Saint-Waast. Ses buts sont identiques à la précédente.



*Au dépôt rue de Turenne à Denain
Debout à droite Jules Hourdequin (photo Hourdequin)*



*Groupe d'agents devant la gare
provisoire de Denain-Mines, M. Fiévet
2^{ème} à partir de la gauche, vers 1937-
1938 (photo Fiévet)*



Locomotive n° 42 et agents au Rivage de Thiers (1930) (photo privée)

ooOoo

Recrutement, statut et salaires au XXe siècle

Une note émanant de la direction de la Compagnie des Mines d'Anzin, datée du 27 juin 1931, nous apprend que certains agents du chemin de fer d'Anzin réclament leur assimilation à ceux des grands réseaux (Nord, PLM¹, Est, etc...).

La direction présente un certain nombre d'objections à cette revendication : le réseau a d'abord été créé pour les besoins de la mine, il n'est qu'accessoirement d'intérêt général. En 1930, le trafic public ne représente que 11 % du trafic total (marchandises et voyageurs). La région est bien desservie par la Compagnie du Nord et par le réseau de tramways de Valenciennes. Pour 37 km de voie d'intérêt général, il y a 300 km de voie d'embranchement et d'usines.

Ce caractère particulier se retrouve dans le recrutement du personnel. Il s'agit le plus souvent d'ouvriers mineurs qui, pour des raisons diverses, demandent à faire ou à terminer leur carrière au chemin de fer. La pénétration entre les services du réseau ferré et ceux de la mine est donc constante². Il n'est pas rare qu'après un stage, d'anciens mineurs retournent prendre place au fond de la mine. Au surplus, aucun agent n'est spécialisé au service de la ligne d'intérêt général et on ne peut leur donner un statut particulier.

Cette situation spéciale a d'ailleurs été consacrée par le législateur. En effet, la loi du 22 juillet 1922 a exclu de la « caisse autonome de retraite des agents des chemins de fer secondaires », les personnels des lignes concédées à des compagnies minières. Par contre, ils sont affiliés à la « caisse autonome des ouvriers mineurs ».

ooOoo

La loi du 21 mars 1930 sur les sociétés de secours (modifiant celle du 29 juin 1894) a fait bénéficier le personnel des lignes concédées aux compagnies minières de la législation sociale applicable aux ouvriers mineurs. La direction ajoute qu'il serait abusif d'assimiler le travail des agents du chemin de fer d'Anzin à celui des grands réseaux : les règlements sont moins stricts ; le trafic s'effectue sur une ligne de parcours restreint et à vitesse modérée. Les conditions de travail du personnel sont donc très différentes et plus libérales.

¹ PLM : Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

² Jusqu'à la fin de l'exploitation du réseau, les conditions de recrutement étaient identiques.

Les découchers et les prises de repas hors des résidences constituent une véritable exception. Tous les agents peuvent jouir de la vie familiale au même titre que les ouvriers de la mine. L'assimilation aux grands réseaux entraînerait des charges supplémentaires rendant le compte d'exploitation déficitaire, ce qui enlèverait à l'Etat les avantages financiers qu'il peut espérer retirer de la convention passée avec la compagnie.

ooOoo

Suite aux accords de Matignon, la convention collective signée le 7 mai 1937 entre la Compagnie des Mines d'Anzin et le Syndicat Unifié des Cheminots d'Anzin, confirme dans son préambule que le chemin de fer d'Anzin est un réseau minier dont le personnel est affilié au régime des ouvriers de la surface de la mine.

Elle notifie la création de délégués élus du personnel groupé par service ou établissement :

Service actif de l'exploitation : conducteurs, conducteurs auxiliaires, accrocheurs et pointeurs (deux délégués et deux suppléants).

Service sédentaire de l'exploitation : aiguilleurs, gardes-barrières, hommes d'équipes, lampistes (deux délégués et deux suppléants).

Service actif de la traction et dépôts de machines : mécaniciens, chauffeurs et élèves-chauffeurs (deux délégués et deux suppléants).

Service de l'entretien et de la voie : chefs et sous-chefs poseurs, poseurs et ouvriers de la voie (deux délégués et deux suppléants).

Ouvriers de l'Atelier de Saint-Waast : (deux délégués et deux suppléants).

Visiteurs et ouvriers d'entretien : (un délégué et un suppléant).

La convention précise les catégories de personnel, les traitements et salaires, ainsi que les conditions d'avancement.

Les ouvriers titulaires perçoivent en plus une prime de titularisation de 300 F par an. Les agents bénéficient d'une allocation de charbon et d'un permis de circulation hebdomadaire pour eux et leur famille.

Catégories de personnel, traitements

Profession	Salaire journalier	Salaire mensuel	Traitement annuel
1) Matériel et traction			
Mécaniciens			12.500 F à 14.500 F (4 échelons de 500 F)
Chauffeurs			10.000 F à 12.000 F (4 échelons de 500 F)
Elèves-chauffeurs	26/27 F		
Titulaires		695 F	
Appointés			9.500 F
Visiteurs	27/28 F		
Titulaires		735 F	
Appointés			10.000 F à 11.500 F (3 échelons de 500 F)
Ouvriers d'entretien	26,50/27 F		
Titulaires		710 F	
2) Exploitation			
Conducteurs, chefs d'équipe, pointeurs			10.000 F à 14.500 F (9 échelons de 500 F)
Conducteurs, auxiliaires			10.000 F à 12.500 F (5 échelons de 500 F)
Accrocheurs	27/28 F		
Titulaires		720/770 F	
Aiguilleurs de cabine de voie principale de plus de dix leviers	25/29 F		

Titulaires		655/780 F	
Autres aiguilleurs	25/27 F		
Titulaires		655/710 F	
Hommes d'équipe et lampistes	25/28 F		
Titulaires		685/755 F	
Pointeurs	25/28 F		
Titulaires		685/755 F	
Gardes-barrières			
Hommes	24/26 F ¹		
Femmes ²			
3) Voie et bâtiment			
Chefs poseurs			10.000 à 14.500 F (9 échelons de 500 F)
Sous-chefs poseurs			10.000 à 12.500 F (5 échelons de 500 F)
Poseurs	27/29 F		
Titulaires		735/760 F	
4) Ouvriers des dépôts et de la voie			
Ouvriers spécialisés	29/32 F		
Titulaires		760/815 F	
Manœuvres spécialisés (nouvelle catégorie)	26,50/27 F		
Titulaires		710 F	
Ouvrier de 2 ^{ème} catégorie (nouvelle catégorie)	28 F		
Titulaire		735 F	

Salaires au 20 janvier 1946 sans prime de régularité :

Trois catégories de personnel sont mentionnées : les agents appointés (salaires annuels), les agents titulaires (salaires mensuels) et les agents payés à la journée.

Profession	Salaires journalier	Salaires mensuel	Traitement annuel
Mécaniciens			70.659 F/80.961 F
Chauffeurs			63.872 F/70.659 F
Elèves-chauffeurs	199 F/204 F	5.211 F	63.266 F
Visiteurs	213 F/216 F	5.464 F	64.720 F/67.266 F
Conducteurs			67.266 F/75.265 F
Pointeurs	210 F/217 F	5.433 F/5.555 F	67.266 F/75.265 F
Chefs d'équipe			67.266 F/75.265 F
Conducteurs			67.266 F/71.508 F
Auxiliaires			
Chefs poseurs			70.659 F/80.901 F
Sous-chefs poseurs			70.659 F/76.113 F
Poseurs et monteurs de signaux	210 F/216 F	5.464 F/5.605 F	
Ouvriers de la voie et des dépôts		6.272 F/6.746 F	
(salaire de la convention collective des ouvriers-mineurs)			
Ouvriers de 2 ^{ème} catégorie		5.545 F	
Manœuvres spécialisées		5.272 F	
Ouvriers d'entretien	210 F/213 F	5.393 F/5.605 F	

¹ Classés d'après l'importance du poste.

² Salaires individuels de base en vigueur avant le 1^{er} avril 1937 et majorés de 10 %.

Accrocheurs	210 F/214 F	5.413 F/5.605 F	
Hommes d'équipe et lampistes	199 F/210 F	5.029 F/5.322 F	
Aiguilleurs (cabines de plus de dix leviers)	199 F/226 F	5.029 F/5.888 F	
Autres aiguilleurs	199 F/212 F	5.029 F/5.373 F	
Gardes-barrières	188 F/199 F		

Comme on a pu le constater, depuis l'origine, la Compagnie s'appuya sur une organisation très hiérarchisée des emplois, chaque agent devant obéissance absolue à son supérieur immédiat. Les salaires bien entendu, étaient calqués sur cette hiérarchie.

A l'époque de la vapeur, les mécaniciens étaient directement associés au résultat du chemin de fer et jouaient donc un rôle vital. C'est pourquoi, ils bénéficiaient des salaires les plus élevés, auxquels s'ajoutaient les primes d'économie.

Par contre, à l'exploitation, les aiguilleurs n'étaient pas rémunérés en fonction de leurs responsabilités. Le service voie n'avait jamais bénéficié non plus d'un traitement de faveur.

Cette conception n'est guère originale, la définition de cette échelle de salaire étant directement inspirée des grands réseaux, en particulier de la Compagnie du Nord.



Groupe d'agents devant la locomotive 25 « Lambrecht » (photo Choquet)

La douane et les employés du chemin de fer d'Anzin

Depuis 1874, les trains allaient jusqu'à Péruwelz (Belgique). Il était tentant pour le personnel roulant (mécaniciens, chauffeurs, conducteurs ...) d'y acheter quelques paquets de tabac ou de café. Voici quelques « affaires » relevées dans les archives :

- le 19 mai 1880, le conducteur d'un train de voyageurs avait caché 10 kilogrammes de tabac dans la voiture de 1^{ère} classe n° 2. Il a été condamné à 6 jours de prison et à 500 F d'amende. Il sera révoqué plus tard.
- 30 janvier 1881, dans le train de voyageurs n° 12, les douaniers avaient découvert 1 kilogramme de tabac caché dans la locomotive n° 34. Le mécanicien fut révoqué.
- le 30 août 1881, dans ce même train, arrivant en gare de Vieux-Condé à 8h47 du soir, la douane a trouvé 1 kilogramme de tabac belge dissimulé dans quatre paquets, près des roues, au-dessus des glissières du locomotive n° 35. Valeur du tabac : 12,50 F. Valeur de la locomotive : 25.000 F. Le mécanicien coupable de cette fraude fut révoqué.
- le 3 novembre 1894, un chef visiteur a été arrêté à la gare de Vieux-Condé, porteur de 2,250 kilogrammes de café. C'est un récidiviste. Une lettre anonyme adressée à la direction et écrite par un « raccrocheur révoqué pour 80 centimes de fraude » nous apprend que ce chef-visiteur fait de la contrebande depuis 20 ans ; il a rapporté « du café, du tabac gros comme le terril de Saint-Louis ! ». Finalement, il sera ramené à une classe inférieure à son grade avec réduction d'appointement.
- le 22 juin 1898, au train 14, la douane a trouvé 1 kilogramme de café et une livre de tabac. Le mécanicien, le chauffeur et le conducteur ont eu huit jours de mise à pied.
- le 22 juin 1899, le mécanicien avait caché du café dans le foyer de sa locomotive ! Déjà le 11 mars, il s'était fait prendre pour avoir passé 1,8 kilogramme de café, dissimulé dans le coffre de la machine n° 28 du train 218 venant de Péruwelz. Il a été révoqué.
- le 22 août 1899, le mécanicien du train 6 avait caché dans son seau à graisse deux sachets contenant une livre de café vert. Machine n° 33 « Cornelis de Witt ». Valeur : 30.000 F.

Dans toutes ces affaires, les sanctions disciplinaires étaient particulièrement sévères pour les contrebandiers. Parfois la fraude portait sur des quantités de marchandises beaucoup plus importantes.

- en février 1881, on découvre 490 kilogrammes de tabac belge dans un wagon de 8 tonnes de charbon.
- en août 1894, 550 kilogrammes de tabac ont été cachés dans un wagon de chaux n° 13602 provenant de Tournai et adressé à un certain Jules à Bruay. Celui-ci est inconnu, mais il a posté de Tournai une lettre au chef de gare de Bruay pour expédier le wagon en gare de Fortel (près de Frévent), sur la ligne de Béthune à Abbeville.

Dans ces deux affaires, les propriétaires ou les destinataires du tabac n'ont pas été identifiés !

ooOoo



En gare de Somain au portillon d'accès au quai, le chef de train contrôleur d'Anzin M. Choquet à gauche, et le contrôleur SNCF M. Dekeyser à droite (photo Choquet)



Agents devant le poste d'aiguillage de Vieux-Condé en 1916 (photo Choquet)



Casquette de chef de gare (photo Fiévet)

EPILOGUE

La fin du chemin de fer d'Anzin

Les Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais ont arrêté la fosse Ledoux de Condé, le 31 décembre 1988.

En 1989, les perspectives industrielles du réseau deviennent bien sombres. Dans l'arrondissement de Valenciennes qui fut le berceau du bassin minier, avec la découverte du charbon dès 1720 à Fresnes-sur-Escaut, le dernier puits Wallers-Arenberg, a fermé définitivement le 31 mars.

Quant au sursis accordé aux usines Rousseau de Bruay-sur-l'Escaut qui fabriquaient des agglomérés et seront la dernière unité des Houillères liée au réseau, il est irrémédiablement révoqué au printemps 1990.

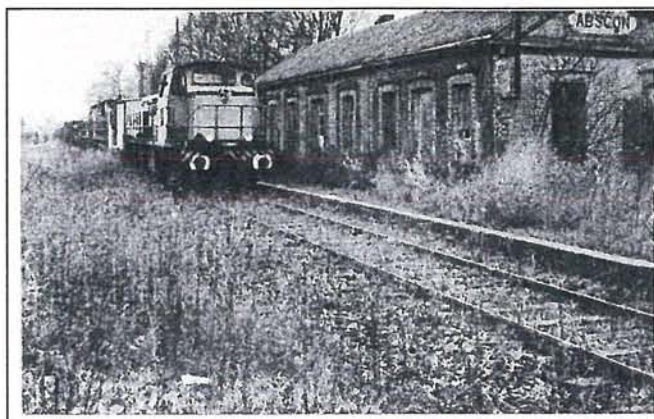
Au fil des années, les usines embranchées (service public) ont, ou disparu totalement, ou réduit considérablement leur trafic avec le réseau.

En 1988, les services du chemin de fer d'Anzin avaient constitué un dossier en vue de dénoncer la concession de la ligne Somain-Vieux-Condé, qui expire le 31 décembre 1999. Celui-ci a été transmis au ministère des Transports qui a statué sur le sort du réseau.

Deux hypothèses ont été envisagées :

- le ministre des Transports s'est adressé à la SNCF qui pouvait intégrer le réseau à son patrimoine, ou du moins la partie la plus active, Bruay-Vieux-Condé, où subsistaient quelques entreprises embranchées.
- la société nationale déclina l'offre, on s'achemina vers une mise à disposition aux Domaines. La plate-forme du chemin de fer est alors proposée à la vente aux collectivités locales.

Depuis le 14 septembre 1989, la section de ligne du chemin de fer d'Anzin entre Escaudain et Denain avait été déclassée et remise à l'administration des Domaines de l'Etat. Depuis, c'est toute la section Denain-Vieux-Condé qui a subi le même sort.



Dernier train en provenance d'Aniche en gare d'Abscon, en 1990 (photo Minot)



Dernier train de charbon en gare de Bruay, (photo Minot)

ooOoo

Le Train Touristique du Hainaut

Le CEFNORD avait élaboré, en 1985, un projet de chemin de fer touristique entre Denain et Vieux-Condé, avec le concours du Parc Naturel Régional de Saint-Amand-Raismes. Le dossier, abordant à la fois les aspects techniques, économiques, juridiques, avait été présenté à la direction des HBNPC qui avait opposé, à l'époque, un refus à toute circulation pour des raisons de sécurité.

Le 31 mars 1989, la fosse d'Arenberg cessait son activité. M. Claude Larcanché, maire de Wallers, manifesta le désir de préserver, outre le site minier, l'embranchement ferroviaire relié à la gare de Denain-Mines et long de 6 kilomètres.

Les démarches ont ainsi été effectuées auprès du Préfet de région, de M. Essig, chargé de mission par la conversion du bassin minier et surtout auprès de M. Jack Verlaine, directeur général des HBNPC. C'est en octobre que celui-ci céda la voie ferrée pour le franc symbolique.

Des négociations s'étaient engagées depuis le début de l'année entre la ville de Wallers et le Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord, qui ont abouti à la création du Train Touristique du Hainaut (T.T.H.).

L'inauguration officielle du 27 janvier 1990 marqua la concrétisation d'un rêve vieux de dix ans chez les passionnés de l'association denaisienne. Dès le début de l'exploitation, le succès populaire était au rendez-vous. L'autorail « Picasso » était bondé à plusieurs reprises. C'est en mai et juin que le TTH réalisa deux « escapades » avec le concours des villes d'Hérin et de Condé et avec la bienveillante autorisation des HBNPC. En mai, circuit : Hérin-Saint-Waast-Arenberg-Denain-Hérin.
En juin, circuit : Escautpont-Condé-Vieux-Condé-Fosse Ledoux et retour.

Parallèlement aux circulations régulières ouvertes certains dimanches après-midi, le TTH a assuré dès le début des trains spéciaux à la demande des comités d'entreprise, d'écoles, de clubs du 3^{ème} âge, de centres aérés, d'associations ...

De plus, des sociétés cinématographiques ont fait appel au TTH :

- décembre 1991 : une séquence a été tournée à bord de l'autorail pour le film d'Ann Lemonnier « Sans domicile fixe » avec Gérard Darmon.
- juin 1992 : les cinéastes de « Midi-Minuit » ont utilisé pendant 4 jours le TTH pour réaliser le clip-vidéo de Laurent Voulzy « Paradoxal System ».
- novembre 1992 : l'association a acheminé plusieurs wagons sur le site d'Arenberg pour le tournage du film « Germinal » de Claude Berri.

Le TTH n'était pas seulement un moyen de transport : il a participé à la mise en valeur du patrimoine régional. Un commentaire sonorisé permettait de s'initier à l'archéologie ferroviaire, industrielle et minière. Une visite rapide du carreau de fosse était possible. A proximité immédiate, les voyageurs pouvaient se rendre dans la forêt de Wallers dans laquelle se trouve la célèbre mare à goriaux, réserve ornithologique.

Bref, le TTH présentait donc quelques atouts :

- c'était le premier chemin de fer touristique dans le département du Nord
- le premier en France ayant pour terminus un site minier préservé et classé
- le premier en France à circuler sur une section de ligne aussi ancienne.

L'épopée s'arrêta en 1994, faute de bénévoles et surtout de moyens financiers. La Communauté d'agglomération de la Porte du Hainaut (CAPH) s'était intéressée depuis 2002 à la renaissance d'un train touristique Denain-Arenberg en liaison avec un futur Musée du Chemin de fer. Une étude de faisabilité avec un devis chiffré excessif a conclu à la non-rentabilité d'un tel projet...

Un nouveau rêve des passionnés du CEFNORD serait la mise en service de la locomotive à vapeur « 020T UNION 7 » de 1887 : elle permettrait à n'en pas douter, de susciter un nouveau départ au Train Touristique.

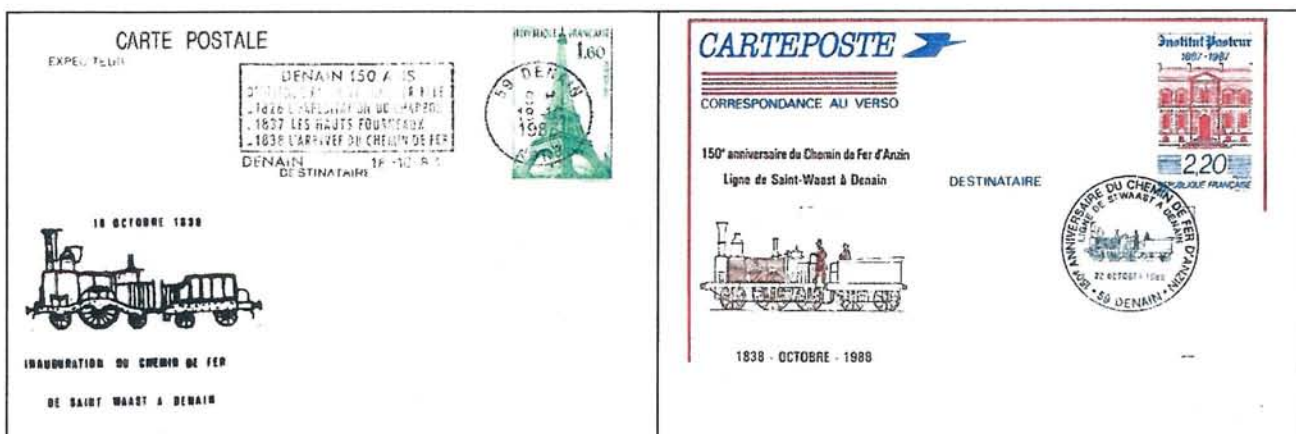
ooOoo

Philatélie

Une flamme postale rappelant l'arrivée du chemin de fer en 1838 fut émise au bureau des PTT de Denain en décembre 1982. Elle a été retirée du service en 1988. La machine à affranchir de la mairie de Denain dispose d'une flamme aux mêmes caractéristiques.

A l'occasion du 150^{ème} anniversaire du chemin de fer d'Anzin, le Cercle d'Etudes Ferroviaires-Nord a organisé du 22 octobre au 6 novembre 1988, avec le concours de l'office communal de développement culturel de Denain, une exposition intitulée « de la Stephenson au TGV ».

Un bureau temporaire des PTT doté d'un cachet spécial illustré de la locomotive de 1838 rappelant l'événement, a fonctionné le 22 octobre. Des souvenirs philatéliques officiels furent émis par l'association.



Souvenirs édités lors de l'exposition sur le 150^{ème} anniversaire du CFA.



*Lettre oblitérée par le courrier convoyeur,
Vieux-Condé à Somain en 1954.*

CHAPITRE VI

Annexes



Gare de Denain : train désherbeur remorqué par la locomotive 33 (photo F. Wyckhuyse)

ANNEXE I

Au 1^{er} janvier 1906, le matériel de marchandises était le suivant :

Wagons à houille	Nombre
Tombereaux :	
. de 10 T	178
. à guérite	24
. de 20 T n° 2500 à 2599	100
. type belge à 10 T	80
Wagons :	
. à une caisse basculante 10 T	969
. à une caisse à guérite	69
. à deux caisses à guérites 10 T	48
. à houille six caisses 10 T	271
Wagons :	
. à coke 10 T	85
. à bois 10 T	40
. plats 10 T	50
. à bestiaux 10 T	9
. fermés 10 T	41
Plate-forme à bogies 30 T	1
Fourgons-freins à marchandises numéros 100 à 107, 116 à 119, 124 à 129	18
Wagons de secours 10 T n° 173 et n° 194	2
Wagons vérificateurs de bascule 10 T n° 171 et n° 740	2
Total général des véhicules	1987

Inventaire du parc matériel au 16 juillet 1935 :

I. Matériel à houille	Nombre
Wagons tombereaux :	
. de 10 T	24
. de 20 T	38
. à bords bas de 15 T	23
Wagons à guérite :	
. de 15 T	3
. de 20 T	15
Wagons tombereaux à bords bas :	
. de 20 T	2
. à trémies de 20 T	424
. à guérite de 20 T	100
. type belge	37
. à caisse basculante de 10 T	1.611
. à guérite	139
. à caisse basculante de 17,5 T	605
. à guérite	225
. à coke de 10 T	26
. à coke de 20 T	15
. à six caisses de 10 T	56
Total de wagons à houille	3.352
II. Matériel divers	
Wagons :	
. plats de 10 T	28
. plats de 20 T	75
. plats de 30 T	21

. à bois de 10 T	40
. à brai de 10 T	32
. à briques de 10 T	60
III. Wagons couverts	
Wagons :	
. à bestiaux de 10 T	9
. fermés de 20 T	14
. fermés de 10 T	63
. fermés à guérite de 20 T	5
. à chaux	1
. à accus	1
IV. Wagons spéciaux	
Wagons :	
. citernes	33
. de transport de câbles électriques	1
. de secours	9
. vérificateurs de bascules	2
. Panama de 10 T	60
. transbordeurs de 10 T	30
. à déchargement en bout de 10 T	15
. Ochsner de 20 T	20
V. Fourgons-freins à marchandises	
. de 10 T	78
. de 15 T	5
. de 20 T	10
	Soit un total véhicules
	542
	Total général de wagons
	3.894

Au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, le matériel de marchandises comprenait huit fourgons de 10 T, deux de 9 T et trente-trois de 20 T.

Matériel à houille et transport de terre (le tonnage indique la capacité de chargement) :

Wagons :	
. à caisse basculante, frein à main de 10 T	1.551
. à caisse basculante, frein à main de 17 T	604
. à caisse basculante, frein à main de 20 T	50
. à caisse basculante, frein à vis de 10 T	131
. à caisse basculante, frein à vis de 17 T	224
. trémies, frein à main de 20 T	456
. trémies, frein à main, conduite blanche Westinghouse de 20 T	20
. trémies, frein à vis de 20 T	102
. trémies, frein à vis de 30 T	69
. trémies, frein à main, conduite blanche Westinghouse de 30 T	101
Tombereaux :	
. frein à main de 10 T et 22 de 15 T	71
. frein à main de 17 T	26
. frein à main de 20 T	92
. frein à vis de 15 T	29
. frein à vis de 17 T	56
. frein à vis de 20 T	39

. à bogies de 30 T et 5 de 40 T	2
Panama de 10 T	60
A déchargement en bout de 10 T	15
A déchargement latéral/frein de 15 T	8
Oschner de 20 T	20
Auto-basculants de 40 T	17
Wagons :	
. à 6 caisses de 7 T	54
. à 8 caisses de 10 T	10
. à coke de 20 T	13
Matériel divers :	
Wagons :	
. plats de 10 T	29
. vérificateur de bascules de 10 T	1
. transport de câbles électriques de 10 T	1
. plats à bogies de 30 T	21
. plats à bogies de 20 T, transport de rails	2
. plats à bogies de 20 T	75
. couverts de 10 T	73
. couverts à chaux de 10 T	8
. couverts à chaux de 20 T	22
. couverts métallique de 15 T	1
. couverts métallique de 20 T	20
. à brai de 10 T	32
. à briques de 10 T	59
. tombereaux bords-plats frein à main et frein à vis de 15 T	26
. tombereaux bords-plats frein à main et frein à vis de 20 T	77
. transbordeurs de 30 T	30
. citernes de 10 T	5
. citernes dont la capacité variait entre 115 hl et 192 hl	28
Soit un total général de wagons de marchandises (situation au 15 juillet 1951)	4.400

Remarques :

- . On constate que l'essentiel du parc est constitué de wagons à caisse basculante, datant du début du siècle ou construits entre 1925 et 1931, et dont la capacité de chargement varie de 10 à 20 T.
- . Les wagons trémies de 20 ou 30 T sont plus nombreux et représentent une part non négligeable du parc (748).
- . Les wagons transbordeurs servaient à transporter sur le chemin de fer d'Anzin les wagons de houille du chemin de fer à voie métrique du Cambrésis (ligne de Denain à Caudry). L'opération de chargement ou de déchargement s'effectuait dans les emprises de la fosse Renard à Denain, grâce à un portique.
- . Ces matériels ont été fabriqués en 1927, par l'usine de la Rhonelle à Marly.

ooOoo

Enfin, au 31 janvier 1988, le total général ne comptait plus que 1.102 véhicules. Le matériel se répartissait de la façon suivante :

1) Caisses fixes non culbutables :	
Tombereaux :	
. de 10 T	32
. de 15 T	3
. de 17 T	4
. de 20 T	92
. de 30 T	19
. bords bas 15 T	1
. bords bas 20 T	9

Pareco	74
2) Caisses basculantes :	
. 17,5 T	63
. 20 T	10
3) Autobasculants 30 T	99
4) Trémies :	
. mécaniques 25 T	158
. mécaniques 30 T	261
. pneumatiques 30 T	3
. pneumatiques 60 T	165
5) Types divers :	
. Plats	69
. Couverts et fourgons	19
. Citernes	5
. Plats Grue + Bull	2
. Wagons spéciaux désherbage	1
. Wagons spéciaux Etalons	2
. Wagons spéciaux Déraillement couverts	9
. Wagons spéciaux Convertisseur	2

Enfin, au cours des deux dernières années d'exploitation (1989 et 1990), le parc fut progressivement vendu et découpé par des ferrailleurs de la région et même de la région parisienne.

ANNEXE II

CHEMIN DE FER D'ANZIN :

Des extraits du "cahier de punitions" du Service Exploitation.

- B.C. aiguilleur, le 16/7/1948 a oublié les barrières pour le passage du train 925. (30 F d'amende)

- B.F. conducteur, le 1/2/1949 pour inattention dans son service au cours de manoeuvres sur l'embranchement Lempereur (Savonnerie située à Escaudain) a donné l'ordre de refoulement au mécanicien avant d'avoir ouvert la porte de l'embranchement occasionnant ainsi la démolition partielle de celle-ci (50 F d'amende)

- B.G. accrocheur, par manque d'initiative à l'entrée du train 54 en gare de Somain le 6/10/1950. Le signal de queue du train étant éteint, a négligé d'en informer le chef de train et de prévenir les agents de la S.N.C.F. qu'il était complet provoquant ainsi un retard de 13 minutes au train 13. (rappel à l'ordre)

- B.S. garde-barrière, a abandonné le 5 juillet 1958 son service pour se rendre à l'estaminet. (une journée de mise à pied)

- C.L. aiguilleur, pour avoir été trouvé par son maître-garde, à la descente du train ouvrier à Rengies, porteur d'une briquette qu'il avait dérobé à la gare de Vieux-Condé le 29/12/1948 (suppression de boulets pendant 3 mois)

- C.E. chef de gare, pour n'avoir pas signalé dans son rapport l'incident au cours duquel une rame de wagons était partie en dérive le 12/5/1956. (prime de rendement baissée de 3 points)

- C.L. conducteur, pour n'avoir pas signalé dans son rapport l'incident de route survenu au train 928 du 28/6/1959. (signal d'alarme tiré à la voiture 42) (rappel à l'ordre)

- D.H. commis principal, coupable de vol de stylos dans un colis le 17/8/1950. (congedié sans préavis à dater du 10/8/1950)

- D.L. accrocheur, qui, endormi dans sa guérite de serre-frein, n'a pas assumé la sécurité du train 274 entre

Vieux-Condé et Bruay le 6/10/1951. (amende de 200 F)

- D.H. conducteur, responsable de la prise en écharpe en gare d'Anzin le 2/2/1953 vers 9 h 30 au cours de laquelle la voiture 53 a été sérieusement endommagée. (rappel à l'ordre)

- D.J. chef de manoeuvres, responsable de l'incident au cours duquel le 13/9/1958 vers 16 h 15 la machine D3 a pris en écharpe la machine S.N.C.F. 040D506 et l'a avariée pour avoir donné l'ordre d'ouvrir le signal avant dégagement des croisements.

- F.A. employé, pour malfaçon dans la rédaction d'un billet de voyageurs émis le 17/1/1958 Denain-Mines-Paris Nord. (amende de 150 F)

- F.M. conducteur, ne porte pas de chaussures conformes à l'esprit de l'article 178 le 24/9/63. (sévères observations)

- J.E. conducteur, pour avoir le 17/2/1949, en gare de Denain, abandonné sa lanterne dans le fourgon du train qu'il venait d'accompagner. (rappel à l'ordre)

- K.R. aiguilleur, pour avoir le 5/2/1962 au poste III d'Escaudain, manoeuvré le levier 16 de façon intempes- tive, provoquant l'écrasement du pétard du signal carré d'arrêt absolu n°10. (observations)

- L.C. conducteur, qui le 25 juillet 1957, a fait preuve d'un manque de surveillance en laissant 2 femmes prendre place dans le train ouvrier à destination de la fosse Agache, sans intervenir. (observations)

- M.H. aiguilleur, responsable par inattention au cours de son service, du déraillement de la machine 19 au garage de Denain le 24/4/1952. (rappel à l'ordre)

ANNEXE III

Souvenirs et Témoignages

Souvenirs d'Anaïs Dubois-Mousseron :

« Autrefois, on allait de la rue de Villars à la gare des Mines par la « rue de Paris » qui s'appelle aujourd'hui « rue Jules Mousseron », sans doute parce que Mousseron y passait très souvent, son petit bagage contenant ses vêtements de mineur à la main. En effet, il allait presque chaque dimanche réciter ses œuvres dans des concerts.

En entrant dans la gare, on découvrait un hall de toute la largeur du bâtiment. D'un côté se trouvait le guichet pour la distribution des billets, puis la salle des expéditions de colis et une salle d'attente de 1^{ère} et 2^{ème} classe.

Dans une autre salle plus grande, la foule attendait l'ouverture de la porte donnant accès au quai, quand le train était annoncé. Cette salle comprenait une bibliothèque ouverte au moment des départs et des arrivées. Il s'agissait d'un très grand meuble, où étaient rangés les livres en vente et d'un éventaire présentant tous les journaux et revues. La tenancière de la bibliothèque fermait cette très grande armoire dès le départ du train, lorsque la salle se vidait.

Au début du siècle, les wagons étaient en bois, les cloisons s'arrêtaient à une certaine hauteur et on pouvait se parler d'un compartiment à l'autre.

Les locomotives à vapeur étaient plutôt poussives et les chauffeurs noirs comme les mineurs.

Après 1918, nous avons connu les wagons en métal. L'intérieur des 3^{ème} classes était toujours aussi peu confortable et les banquettes encore en bois. Par contre, elles étaient rembourrées de moleskine, vert foncé en seconde classe et rouge en première.

Le train assurait les horaires des ouvriers et employés des Mines, de « Denain-Anzin », des ateliers Cail, etc... mais aussi de tous les voyageurs qui gagnaient ensuite les grandes lignes du Chemin de Fer du Nord vers Somain ou Valenciennes.

Les voies ferrées traversaient la ville et exigeaient de nombreux passages à niveau. Piétons, automobilistes étaient furieux d'être obligés de s'arrêter très souvent, car les barrières étaient fermées bien avant l'arrivée du train, par un garde barrière consciencieux ».

ooOoo

Témoignage d'Anaïs Dubois-Mousseron, fille cadette du poète de la mine, quelques semaines avant son décès.

Petite anecdote : une revue intitulée « *De n'importe qui ?* » comportait un sketch où était évoqué cet inconvénient éprouvant la patience des conducteurs et des piétons !

Ses couplets étaient très drôles :

« J'suis l'garde barrière et toute la semaine dans les rues de Denain,
c'est une carrière qui m'permet de voir beaucoup d'trains.
Les passants me traitent de croquant,
ça fait passer l'temps.
J'trouve agréable de ternir les autres quelques instants,
ce n'est pas croyable me disent les gens qui sont au volant.
Ce n'est pas aimable d'nous bloquer quand on avait tout le temps.
Les passants me traitent de croquant, ça fait passer le temps ».

ooOoo

Témoignage de Jules Morville, retraité du chemin de fer d'Anzin, ex chef d'atelier principal hors classe :

L'équipe de déraillement.

Elle était composée de vingt agents tous volontaires de jour comme de nuit. La plus mauvaise période pour nous fut celle de 1942 à 1944 pour les déraillements de nuit. Nous étions équipés de six puissants phares à acétylène qu'il fallait éteindre à chaque alerte et reprendre le travail après la fin de l'alerte.

A Denain entre 1949 et 1951.

Au-dessus d'un passage à niveau, en direction d'Anzin, un mécanicien alimentait la chaudière de sa locomotive, à l'aide d'un injecteur placé à la partie inférieure de la cabine. Pour s'assurer du bon fonctionnement de l'injecteur, il se pencha au dehors en se tenant à la main courante. Ce geste lui fut fatal : sa tête heurta une colonne de signalisation et il fut tué sur le coup.

Un accident identique arriva peu de temps après au même endroit. Le mécanicien fut sérieusement blessé à la tête et à l'épaule.

Hiver 1950.

Une super Pacific SNCF (100 tonnes environ) qui devait rentrer aux Etablissements Cail à Denain pour une grosse réparation, dérailla sur le réseau, entre Somain et Abscon. N'étant pas parvenus à découpler tender et machine pour procéder à la remise sur rail, nous avons utilisé un marteau. Il se cassa dès le premier coup et atteignit dans sa trajectoire le front d'un de nos agents qui s'évanouit et fut transporté à l'hôpital de Somain.

En gare de Denain-Mines en 1954.

Une locomotive occupée au triage des wagons avait devant elle un wagon plat. Au cours d'une lancée, celui-ci dérailla et provoqua un enchevêtrement avec la machine qui se coucha sur le côté droit. Pour la remettre sur ses roues, nous fîmes appel à une grue de la SNCF. Cet accident causa la mort du chauffeur Gonsard qui fut happé par l'abri de la locomotive.

Sur le terril de Blignières en 1956.

Une machine manœuvrait sur le terril. Par erreur, le mécanicien plaça le levier de changement en marche avant. Au premier coup de régulateur, la machine piqua légèrement le nez sur le flanc du terril. Après lancement d'une voie sous la machine et l'installation de deux treuils avec câbles et poulies de retour, celle-ci fut remise sur la voie.

Au rivage de Denain en 1957.

Par suite d'une fausse manœuvre, la machine occupée au triage des wagons bascula vers le canal. La grue du rivage étant sur les lieux, elle nous aida à relever la locomotive et à la remettre sur la voie.

ooOoo

Témoignage de Gabriel Grépier : les derniers vestiges du chemin de fer d'Anzin

Depuis 1990, le paysage ferroviaire, pour l'essentiel, a été profondément modifié ou il a même disparu. Que reste-t-il aujourd'hui comme vestiges ferroviaires ?

2 gares : la première gare de France (1838), celle de Saint-Waast a été réhabilitée ces dernières années et abrite un centre social de la ville de Valenciennes. A proximité immédiate, se trouve une station du tram Transvilles. L'autre est celle de Fresnes, propriété de la ville.

Un seul dépôt subsiste, celui de Denain qui abrite toujours la collection de matériels du CEFNORD. Il se trouve à proximité immédiate de trois sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO (fosse Mathilde, terril Renard et cité Chabaud-Latour).

Des maisons de garde barrières sont toujours là.

2 postes d'aiguillage ont échappé à la destruction : Fresnes et Vieux-Condé.

Quant à la plate-forme, elle a été récupérée, par exemple entre Anzin et Bruay, pour y réaliser un site propre où circulent les bus de Transvilles et maintenant tous les autres véhicules. Quant aux emprises de la gare de

Bruay, elles ont été transformées en zone artisanale NEOVAL. Les tramways de la ligne T1 empruntent la plate-forme.

Au-delà, jusqu'à Péruwelz, différents aménagements ont été réalisés (pour plus de détails, voir, en annexe, ci-après, l'exposé de Guy Stiévenard intitulé « balade sur le cavalier des mines »).

Un tramway de la ligne n° 1 emprunte la plate-forme d'Anzin jusqu'à Denain. A Saint-Waast, sur le site de l'ancien atelier de réparation des locomotives, s'élève le dépôt-atelier de Transvilles.

Entre Escaudain et Somain, la plate-forme n'est pas aménagée, sauf sur le territoire d'Escaudain.

ooOoo

Témoignage de Dominique Mercier : de Denain-Mines à Somain

A partir de Denain-Mines :

- sous le pont Luce : voirie pour accéder au quartier de l'autre côté de la voie ferrée Denain-Lourches (chemin des 10 muids)
- jusqu'à l'ancien PN de la rue C. Desmoulin (D440) à Escaudain : sentier
- de l'ancien PN jusqu'à l'ancienne gare d'Escaudain : « avenue de la Paix », nouveau quartier résidentiel autour d'une médiathèque à la place de la savonnerie Lempereur
- le long des anciennes usines/lavoir/centrale électrique : sentier. Le faisceau du garage est en friche excepté près de l'ancien BV (Bâtiment voyageurs) où est implanté un supermarché
- près de la bifurcation vers Lourches, le portail d'entrée et ses pilasses sont encore debout (au milieu des ronces)
- le chemin longeant les anciennes voies (terrain vague) permet de franchir la ligne SNCF Somain-Lourches et atteindre Saint Mark
- vaste ensemble « vert » pour la balade près des anciennes carrières de marnes dit « carrière des plomb »
- ancienne gare d'Abscon, il ne reste rien excepté un bâtiment annexe longeant la rue transformé en logements après avoir été un garage de réparation auto
- près de Casimir Perrier, la tranchée a été récemment comblée et le pont routier refait plus large (pour que 2 voitures puissent se croiser)
- la plate-forme est coupée à angle droit par l'A21 ; elle est aisément repérable au milieu des champs, du fait des arbres et buissons qui l'ont envahie ; il ne doit plus y avoir la voie
- on arrive près de l'hôpital de Somain et la gare : que reste-t-il ? Je n'ai jamais pu vérifier.

ooOoo

Témoignage par Guy Stiévenard : Balade sur le « cavalier des mines »¹, sur la section aménagée de Péruwelz à Bruay-sur-l'Escaut

Distance : environ 16 km (un passage un peu difficile juste après la frontière française).

Départ : gare de Péruwelz, ligne 78 Mons-Tournai.

0,0 km : en tournant le dos à la gare, prendre à droite la rue des Français, laisser le passage à niveau à droite. La rue tourne à gauche. Au carrefour, prendre à droite la rue de la Ferté, direction Wiers. Puis entrer tout de suite à droite dans un chemin bétonné en lisière d'un champ. C'est le début du RAVeL.

0,5 km : le chemin bétonné rejoint la ligne 78 Mons-Tournai, puis oblique à gauche près d'une cabine électrique et d'un pylône. Ici se trouvait l'aiguillage où la ligne 92, devenue RAVeL, se séparait de la 78, toujours en activité. Le chemin du rail se poursuit à travers champs. Il est bordé de quelques bornes-repères qui servaient autrefois à « dresser » la ligne, c'est-à-dire à donner à la voie son alignement correct. Le MET

¹ Il semblerait que cette expression soit d'origine relativement récente (G. Grépier ne la relève pas dans les documents ferroviaires consultés). Elle qualifie généralement les lignes industrielles désaffectées et plus précisément les anciennes voies de chemins de fer qui servaient à l'exploitation minière et que l'on tente de réhabiliter en RAVeL, en chemin du rail, en piste cavalière parfois... Mais l'origine exacte de cette expression ne m'a pas encore été certifiée jusqu'alors.

(Ministère de l'Équipement et des Transports) a redressé ces bornes et les a installées le long du RAVeL, une excellente initiative.

0,9 km : Premier passage à niveau (PN) avec une charmante maison de garde-barrière dont on rencontrera de nombreux exemples sur le parcours. Remarquer les petits aménagements en rondins à proximité du PN, un choix élégant de la part de la Direction des Routes de Mons. On s'engage alors dans le hameau du Noeumoulin. Jolie traversée entre champs et bois jusqu'à la frontière. Sur la droite, le lieu-dit les « Champs Delmotte », vraisemblablement d'anciennes propriétés de la ferme Delmotte toute proche, incluse au hameau de Rengies de Wiers. A gauche, plus loin, l'élévation boisée du Bocquet. Soyez attentifs, il est dit que fées et lutins avaient coutume de s'y réunir. Si vous en apercevez à l'orée de ce bois, vous pourrez conforter la légende.

2,4 km : Pont de briques sur la Verne de Basècles (Verne noire). A gauche, elle reçoit le ruisseau de Cerfontaine. La Verne marque la frontière avec la France. Remarquer la bonne préservation du pont et de ses garde-corps, ainsi que le signal mécanique (disque tournant) préservé et protégé contre la rouille par une peinture bleue. Etape suivante : le repeindre dans ses couleurs d'origine.

Au travers les feuillus, on distingue le hameau de Cerfontaine de Péruwelz. La tradition populaire raconte qu'en ce lieu, jadis, un cerf aurait été tué et, avant s'abattre, aurait planté ses bois dans la terre. Instantanément une source jaillit.

Ajoutons qu'à cet endroit frontière, la « voie » était toute tracée pour les bandes de fraudeurs, leurs vélos chargés de balles de café d'une cinquantaine de kilos.

Ici se termine l'aménagement belge. Côté français, en territoire de Vieux-Condé, deux kilomètres ont été simplement défrichés. Le passage se fait sur un sentier de terre, au milieu d'une zone herbeuse. La surface est parfois chaotique pour le cycliste et souvent humide. Il faudra un peu de patience avant de retrouver un peu plus loin un aménagement tout à fait agréable.

On croise une première route après la frontière (route du Pont de Folquin au Mont de Péruwelz). Dans l'angle du carrefour, sur la droite, on distingue les bâtiments de l'ancienne « tannerie française » désaffectée, encore dominée par sa cheminée en briques. La société péruwelzienne « Bagnies Frères » détenait deux usines de tannerie et corroierie : l'une implantée à Péruwelz vers 1850 par Arthur Bagnies, l'autre implantée ici, à Rengies-France, vers 1900, par Edmond Bagnies. Lors de la Première Guerre Mondiale, les Allemands transformèrent en dépôt de munitions, en fabrique de sacs de sable et en entrepôt de marchandises réquisitionnées. De par sa proximité, il leur était aisé d'utiliser la ligne pour acheminer des convois notamment vers l'Allemagne. La tannerie aurait fonctionné jusqu'en 1960-1965. Repris par une autre société péruwelzienne « Delhaye Frère & Sœur », les bâtiments furent utilisés un temps comme fabrique de carrelages. Le site serait définitivement abandonné depuis une trentaine d'années.

A ce niveau encore, des « trains de mineurs » étaient constitués à destination des fosses Ledoux de Condé et Lavaleresse de Vieux-Condé.

4,0 km : 2^{ème} PN avec un émouvant panneau métallique : « *défense de circuler sur le chemin de fer* » ! A droite, une maison en briques rouges portant le n° 1672, souligne la curieuse numérotation des maisons de la rue. Les cultivateurs aux alentours ont largement récupéré les anciennes traverses de chemin de fer, afin de les utiliser comme piquets de clôture des prairies.

(situer les deux barrière roulantes, rue Adolphe Strady (ancien « chemin à brouettes » avec portillons), qui ont été récupérées par un cultivateur pour fermer ses prairies).

4,5 km : au 3^{ème} PN, on atteint le début de la section aménagée en territoire français : un charmant chemin en gravier fin, très agréable tant pour les piétons que pour les cyclistes. On remarquera, sur le parcours qui suit, toute une gamme de vestiges ferroviaires : maisonnettes de garde-barrière, signaux qui ne demandent qu'à retrouver leur couleur d'origine, panneaux divers. Les passages à niveau sont précédés d'un plancher de traverses de chemin de fer.

Situer l'usine de forge par estampage¹ (« Vieux-Condé Estampage S.A. »), matériel roulant wagonnage, locotracteur, métro, tram, matériel de voies de CF...) qui a cessé ses activités en avril 2005.

7,2 km : on entre sur le vaste site de l'ancienne **gare de Vieux-Condé**, planté d'herbe et de quelques arbres. La piste cyclo-pédestre se divise en deux tracés qui se rejoignent après quelques dizaines de mètres. Elle se prolonge par une rue parallèle au site de la gare, l'avenue des Anglais. Quand celle-ci tourne à droite, un autre

¹ La forge par estampage : elle consiste à former, après chauffage, des pièces brutes par pression entre deux blocs (marteau-pilon) portant en creux la forme exacte du produit à réaliser.

chemin du rail la longe sur la gauche. Il s'agit d'un ancien embranchement qui desservait entre autres la fosse Ledoux à 6 km d'ici. Ce chemin du rail nous conduit maintenant au site aménagé de Chabaud-Latour à Condé-sur-l'Escaut.

On ne pourra manquer l'ancienne cabine de signalisation qui rappelle, comme elle peut, l'importante activité ferroviaire qu'a connue le site autrefois. Remarquez sur sa façade ouest, les trois poulies des anciennes commandes à fil.

Domage que le bâtiment des voyageurs ait disparu : le site semble bien nu. Le chemin du rail continu en face de la cabine (le village est à droite, par la rue principale, place à 400 m. Condé est à gauche à 1,5 km).

8,9 km : une charmante passerelle sur le Jard marque le début d'un très joli passage dans une sorte de parc. A gauche, on remarque les prestiges des remparts à la Vauban de Condé-sur-l'Escaut. Un pont métallique passe ensuite sur une route qui a pris la place de l'ancien tracé de l'Escaut. La **gare de Condé**, moins importante que celle de Vieux-Condé, se trouvait 400 m plus loin, juste avant l'endroit où la ligne rejoint la route de Condé à Valenciennes. Remarquez, à gauche dans la végétation, un signal S, imposant au machiniste de siffler à cet endroit.

9,6 km : le pont ferroviaire sur l'Escaut qu'empruntait le train d'Anzin, n'est plus (pas encore ?) accessible. Il faut prendre à gauche, rejoindre la route, prendre le trottoir à droite et rejoindre la ligne dès l'Escaut franchi, à hauteur de la plaque d'entrée de Fresnes.

11,2 km : superbe site de la **gare de Fresnes** : signaux, cabine de signalisation, long abri pour voyageurs et, en face, magnifique bâtiment des voyageurs, mais dans un état inquiétant. L'ambiance ferroviaire est unique ici. Espérons qu'on trouvera une affectation au BV permettant sa survie.

11,8 km : fourche : une ancienne ligne reliant autrefois Saint-Amand-les-Eaux à Blanc-Misseron (Quiévrechain) part vers la gauche, aménagée également en chemin du rail local. Nous continuons tout droit. Par la suite, nous traversons une belle zone boisée riche en oiseaux chanteurs.

12,1 km : un passage à niveau et une maisonnette parallèle à la ligne marquent le site de l'ancienne **gare d'Escautpont**. La rue parallèle au chemin du rail porte d'ailleurs l'appellation de « rue de la Gare ». Quais à gauche après le passage à niveau, au pied d'un mur en briques.

13,4 km : passage à niveau avec, en face à droite, une maison à angle coupé devant laquelle trône une berline de houillère. Hommage à l'ancienne activité charbonnière de la région. La route que nous traversons est une ancienne chaussée romaine venant de Bavay, dite chaussée Brunehaut.

13,9 km : les quais en pleine nature sont ceux de l'ancien arrêt de **Thiers (La Grange)**, hameau de Bruay-sur-l'Escaut.

Un peu plus loin, une nouvelle fourche : une ligne industrielle partant vers la gauche a aussi été aménagée en chemin du rail local. Nous continuons tout droit. Après une longue courbe vers la droite, un autre chemin du rail local vient de gauche. Il forme un triangle avec le précédent. Les deux se prolongeaient par une ligne industrielle de plus de 10 km vers Vicq, Onnaing, Saint-Saulve, desservant entre autres les fosses Cuvinot et Thiers.

15,0 et 15,4 km : deux passages à niveau successifs à l'entrée de Bruay-sur-l'Escaut, avec des panneaux annonçant la « Promenade Sainte-Pharaïlde ». Au second de ces PN, une maison de garde-barrière en retrait à droite (portant le n° 256).

Pour l'heure, d'importants travaux d'aménagements de la voirie rendent inaccessible le site de la **gare de Bruay-sur-l'Escaut**, dont il ne restait qu'un triple quai. De toute manière, au-delà, la voie n'est pas aménagée. Notre promenade sur le chemin du rail, s'arrête là. Domage, car elle aurait pu se prolonger agréablement jusqu'à la petite ville d'Anzin.

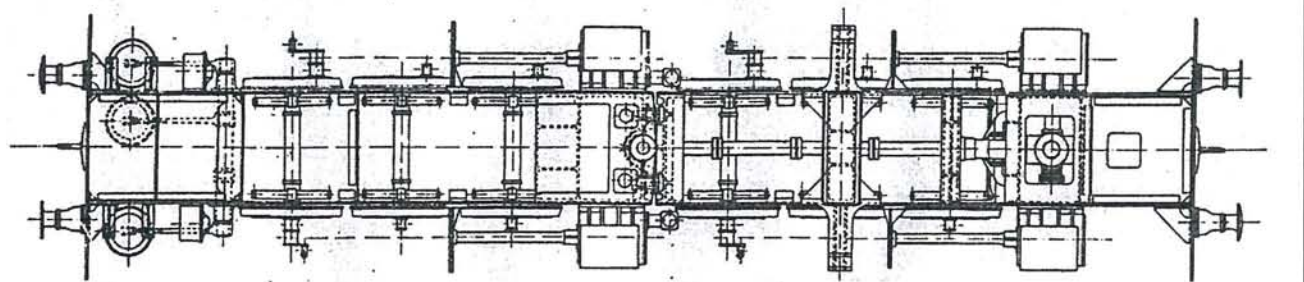
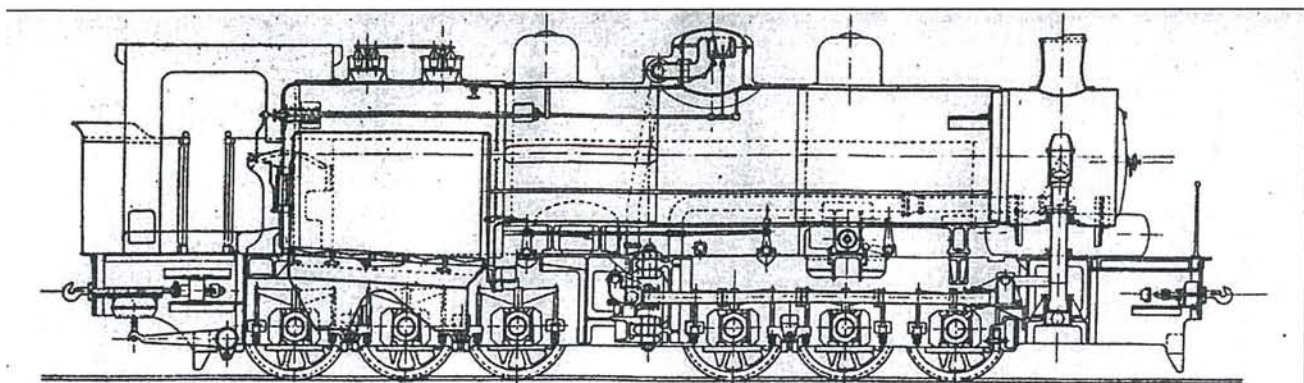
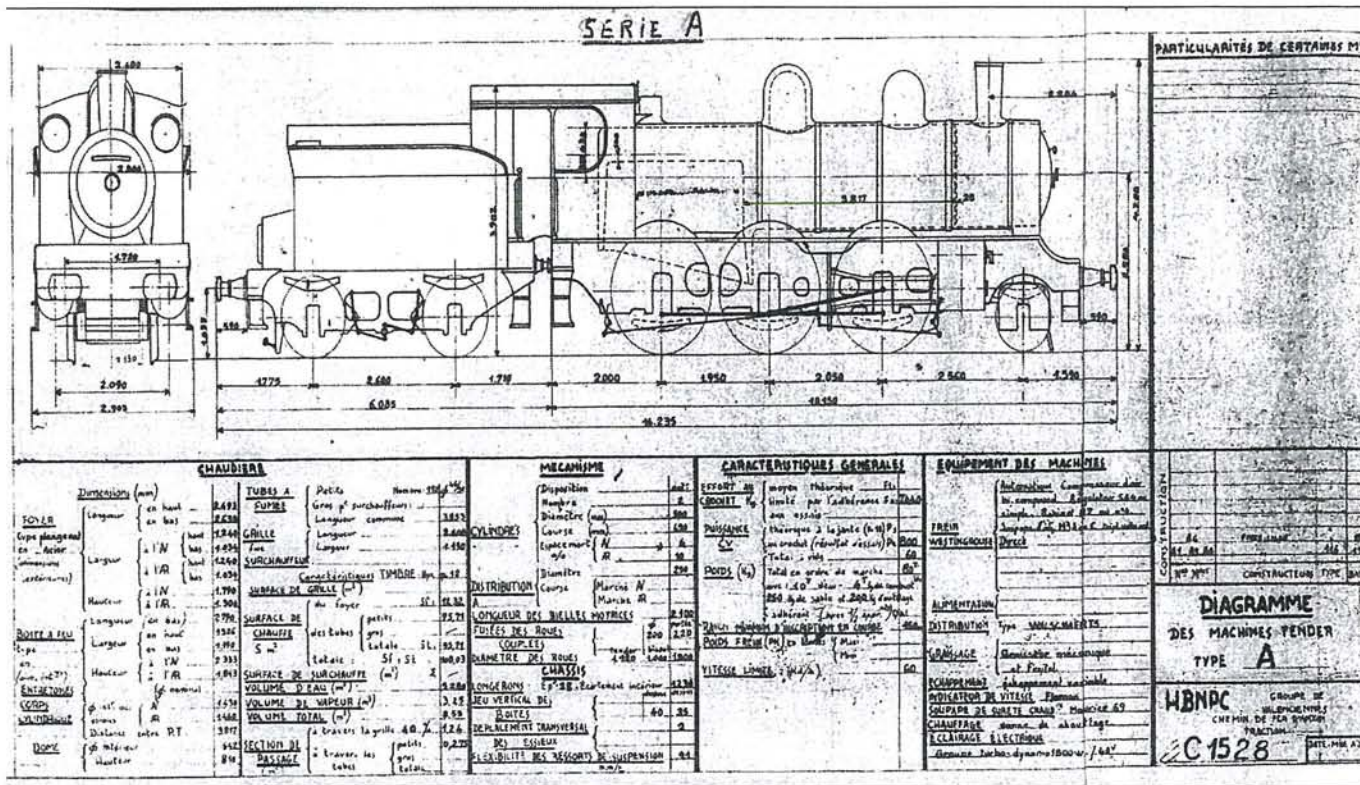
Cartes : pour la Belgique IGN 44/3-4 ; pour la France IGN 2606.

ANNEXE IV

Documents techniques

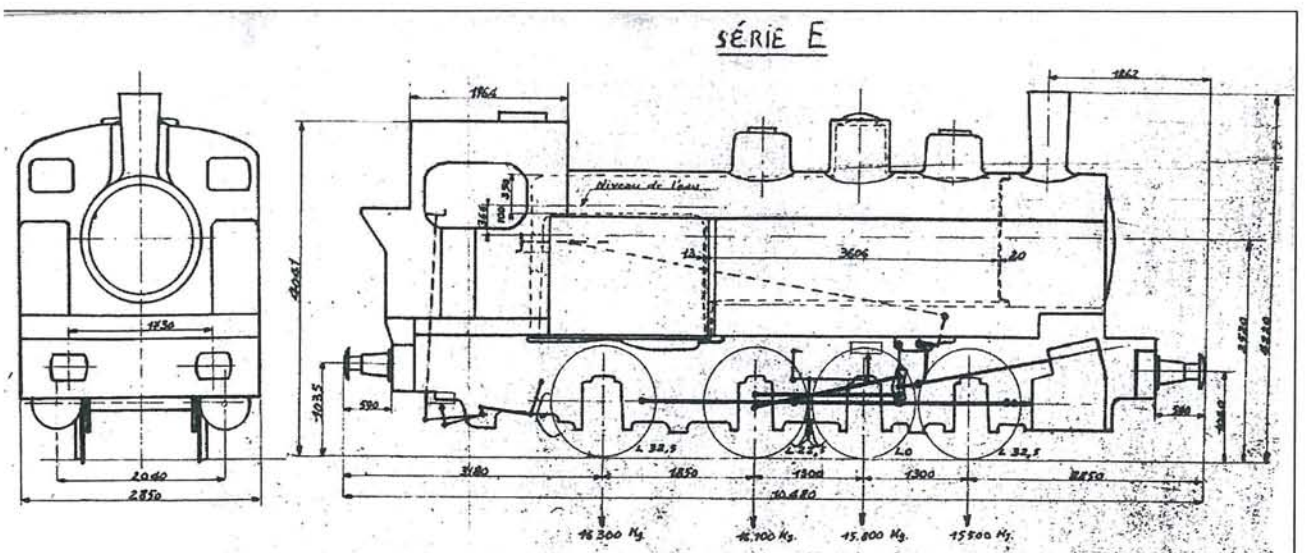
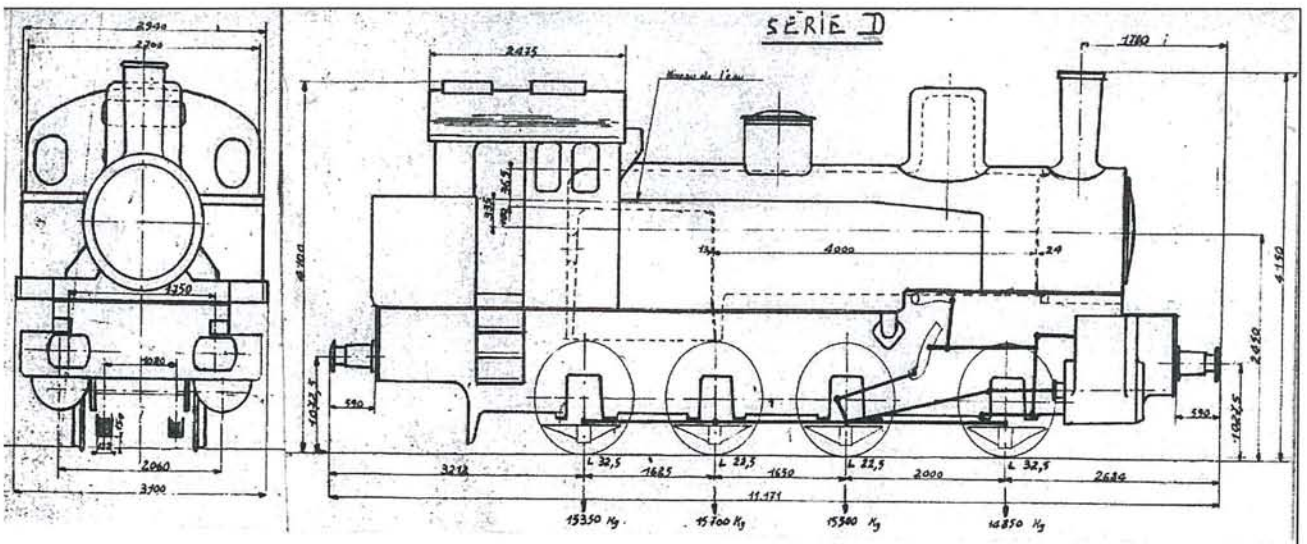
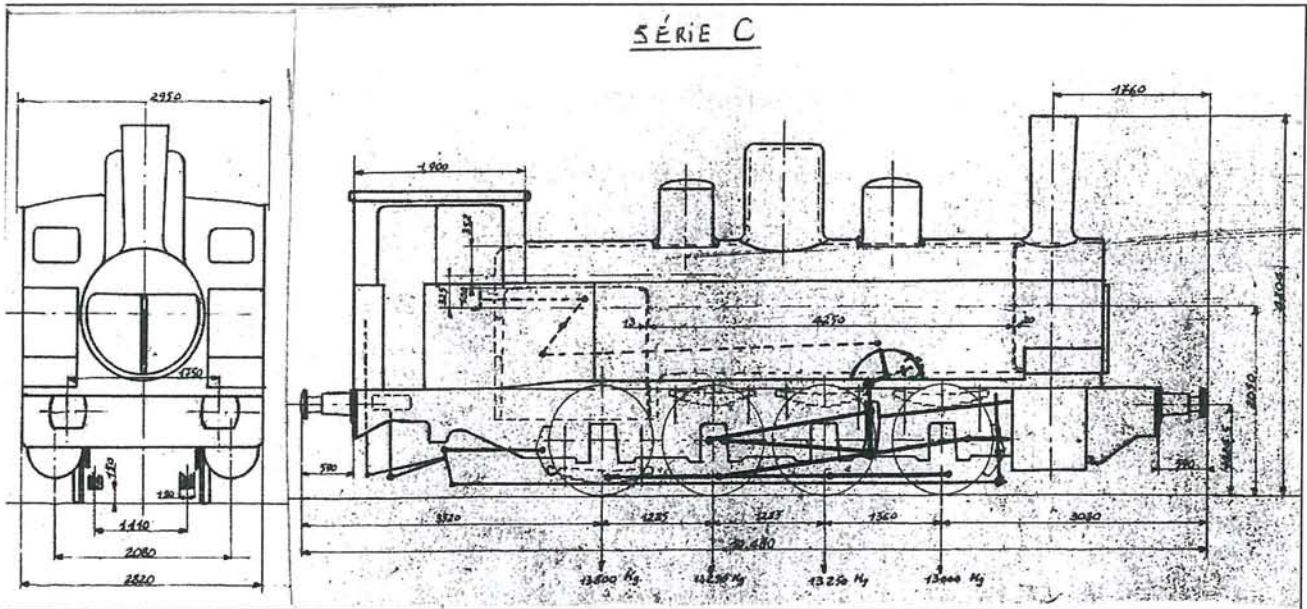
Diagrammes du matériel roulant :

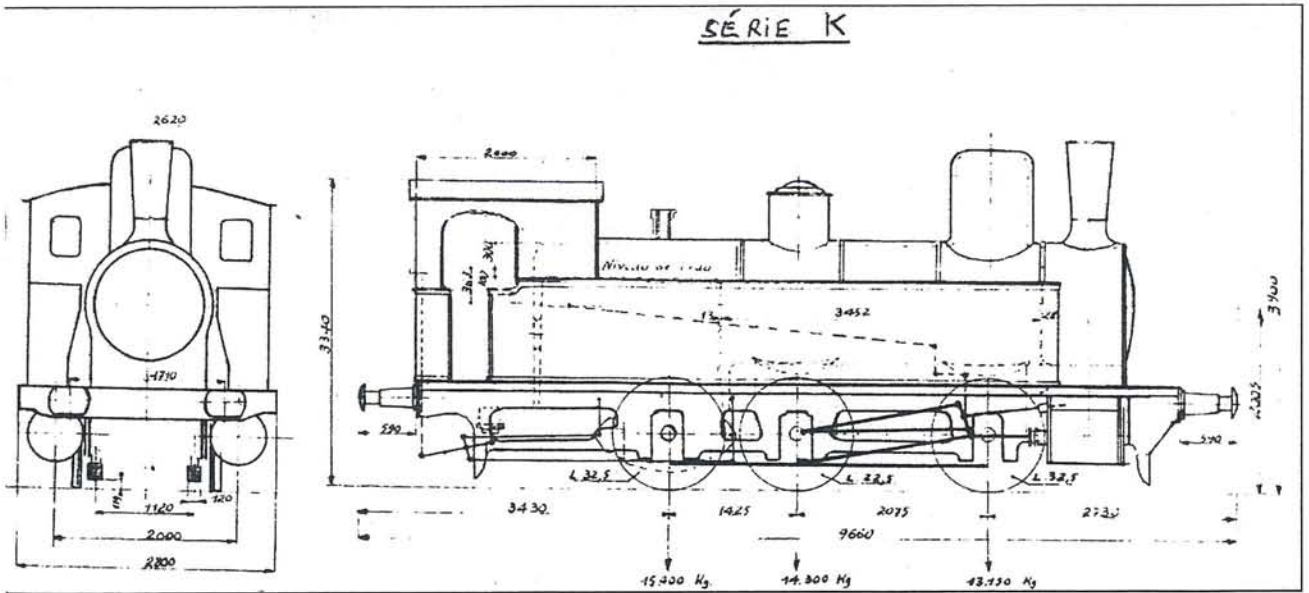
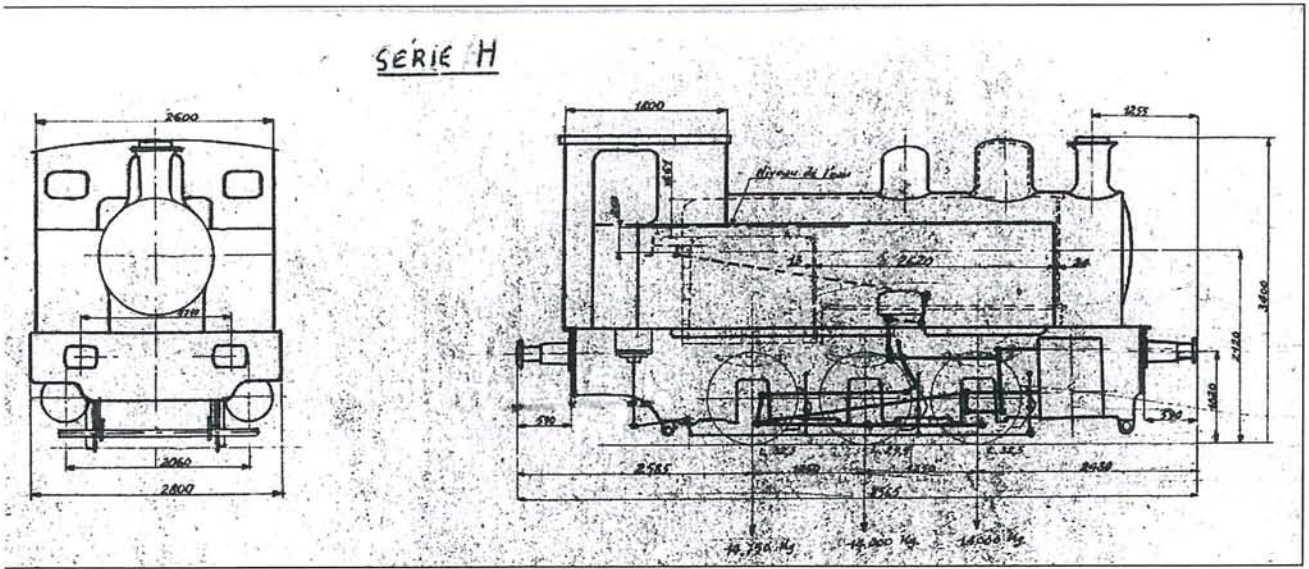
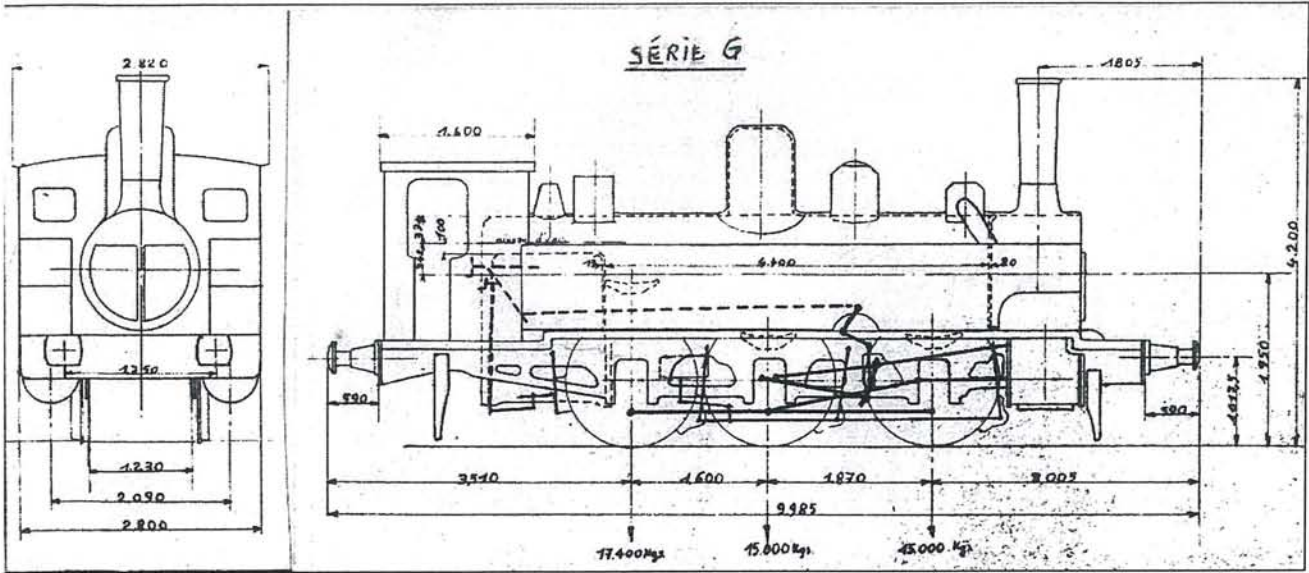
Locomotives à vapeur

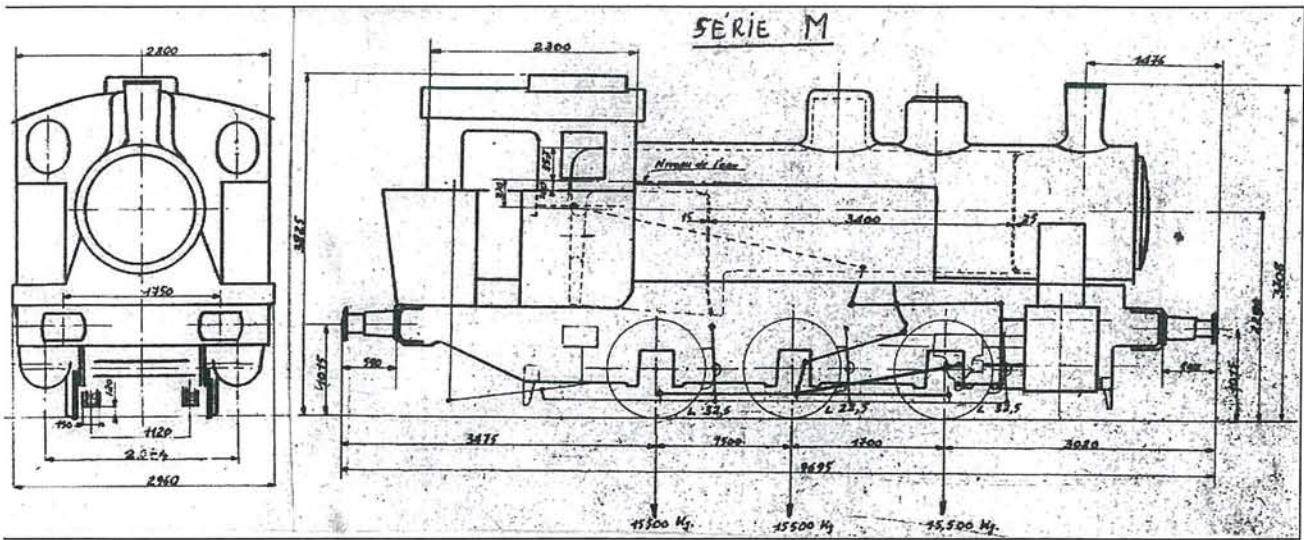


SÉRIE B

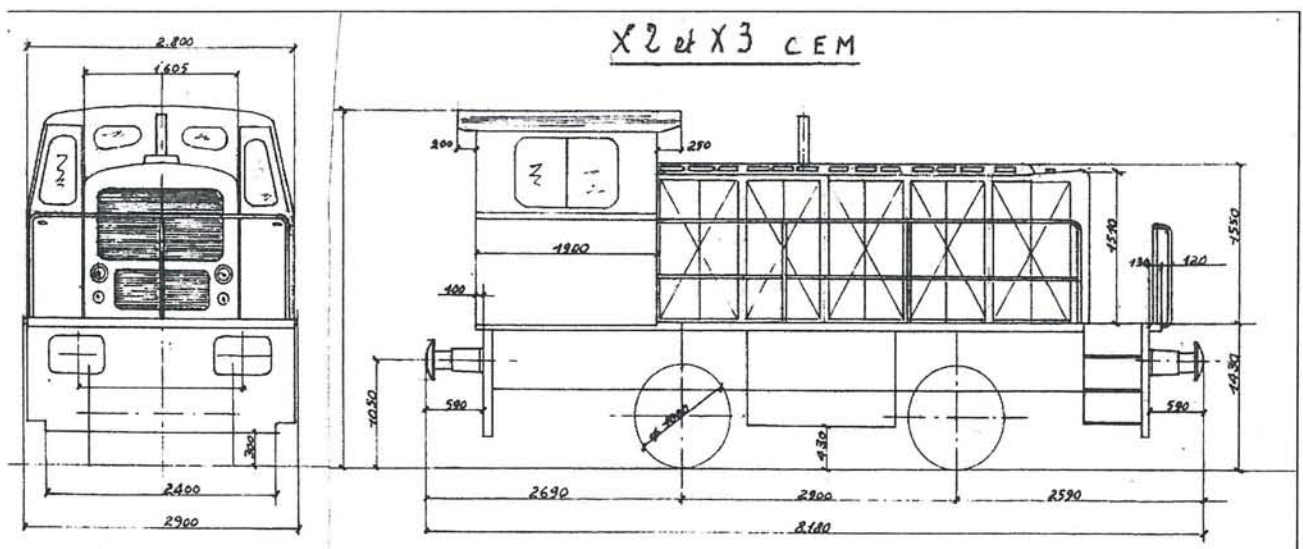
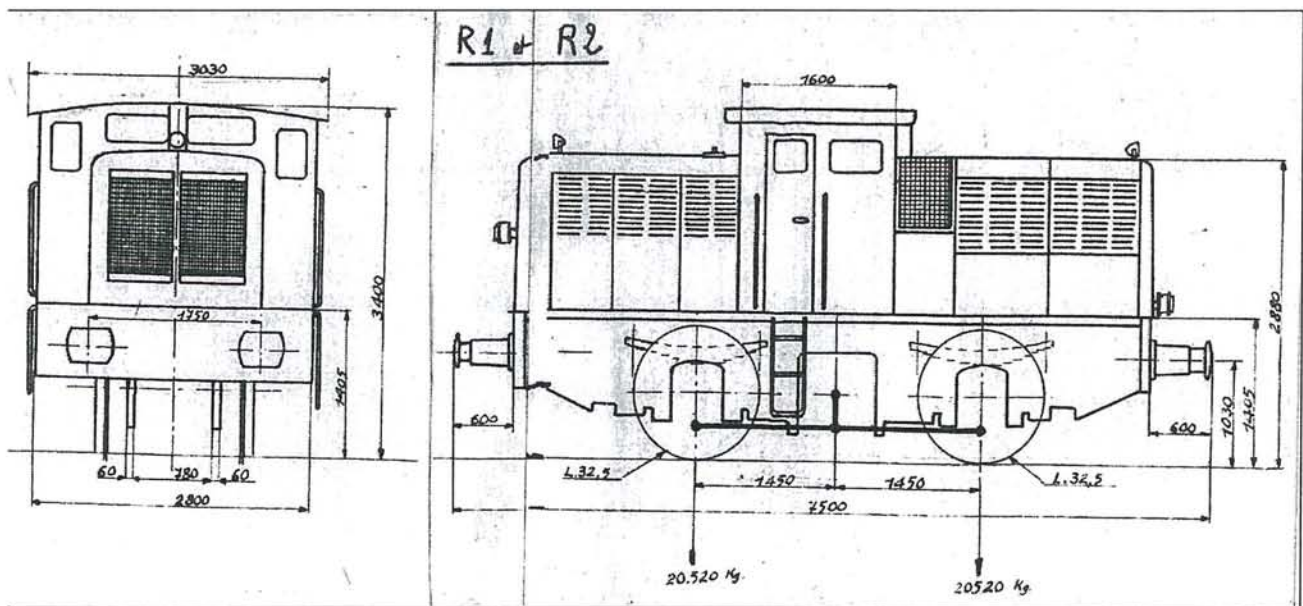
Plan de la Mallet 030 + 030T Meuse Ière série (Document Jacquot)

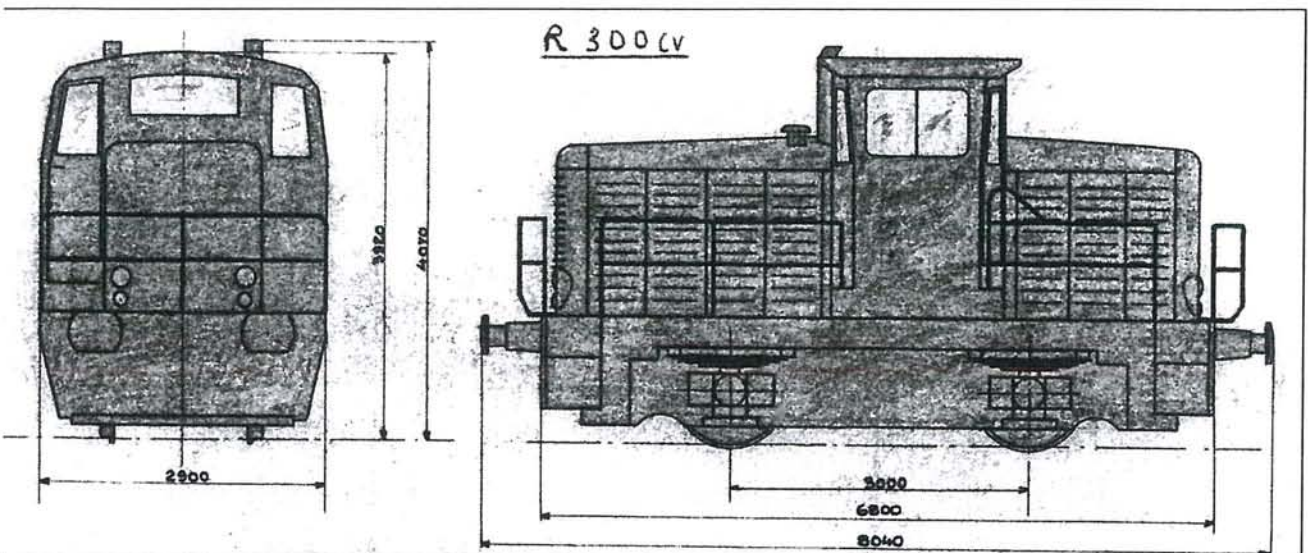
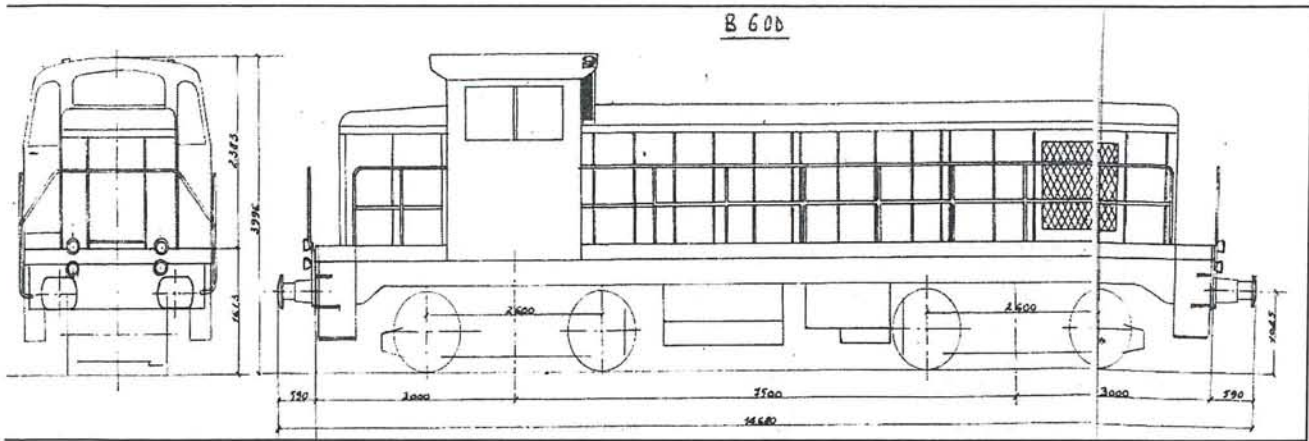






Locomotives diésel



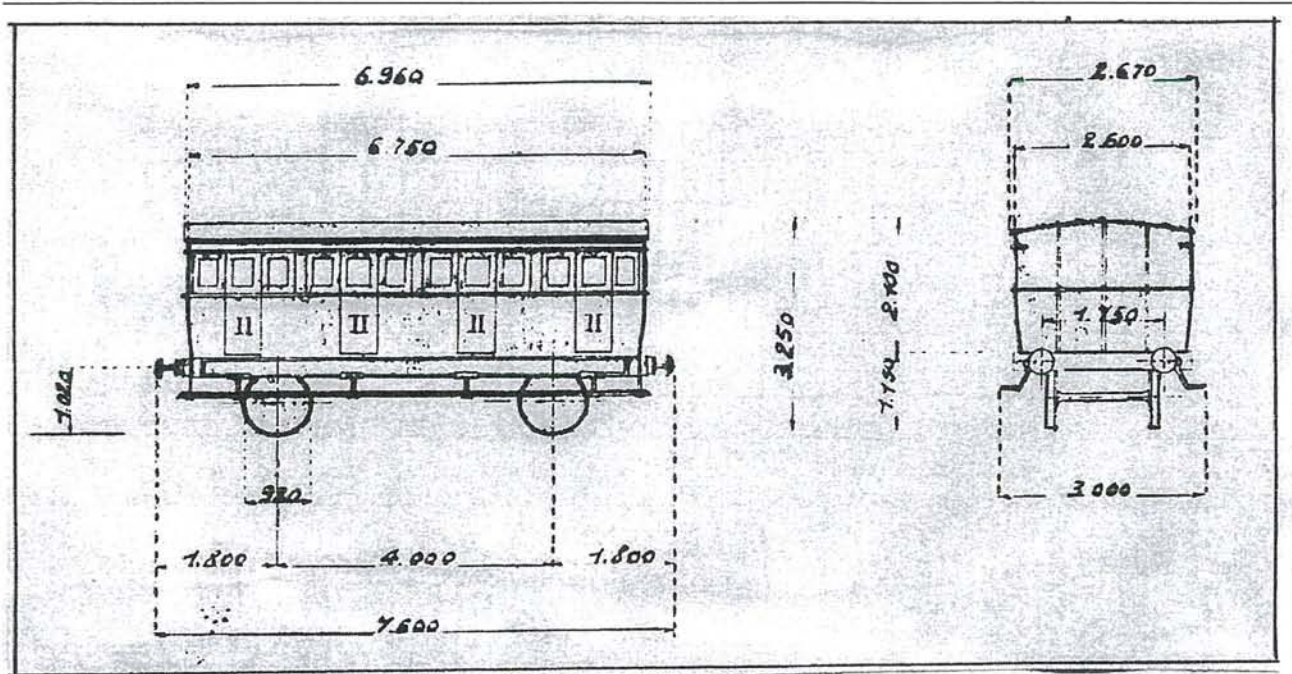


Matériels remorqués : voitures voyageurs et wagons de marchandises

Trains de Voyageurs
Voiture de 3^{eme} Classe
100 places

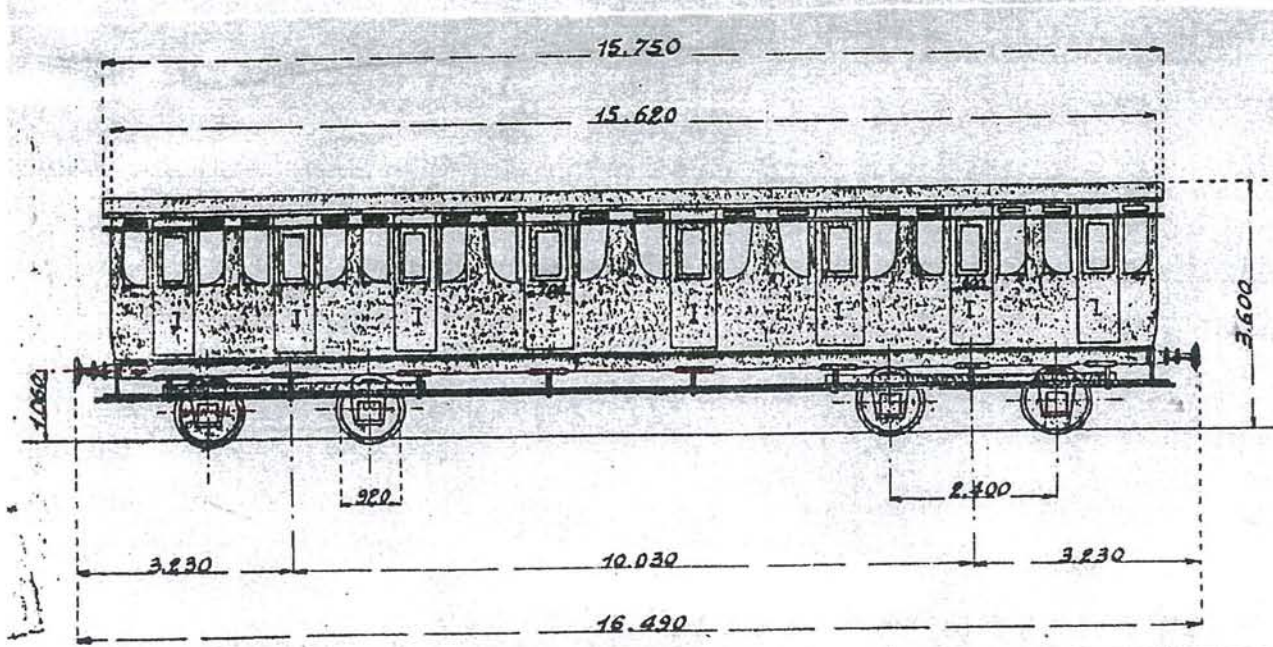
Technical drawing of a 3rd class passenger carriage. The side view shows a total length of 16,670 mm, with a main body length of 14,550 mm. The carriage is supported by four wheels with an axle distance of 2,400 mm. Front and rear overhangs are 3,230 mm. The end view shows a height of 3,600 mm, a width of 2,915 mm, and a body width of 2,710 mm.

Nombre de voitures:	12	Systeme de freinage:	frein à vide non automatique
Numéros:	20 à 32	Systeme d'éclairage:	collectif
Taxe:	25,350	Systeme de chauffage:	à vapeur
Nombre de compartiments par voitures:	10	Constructeurs:	N° 20 à 28: S ^{te} Franco-Belge en 1902 N° 29 à 31: " " " " " 1924 N° 32: Ateliers du Tilleul en 1925
Nombre de places assises par voiture:	100		



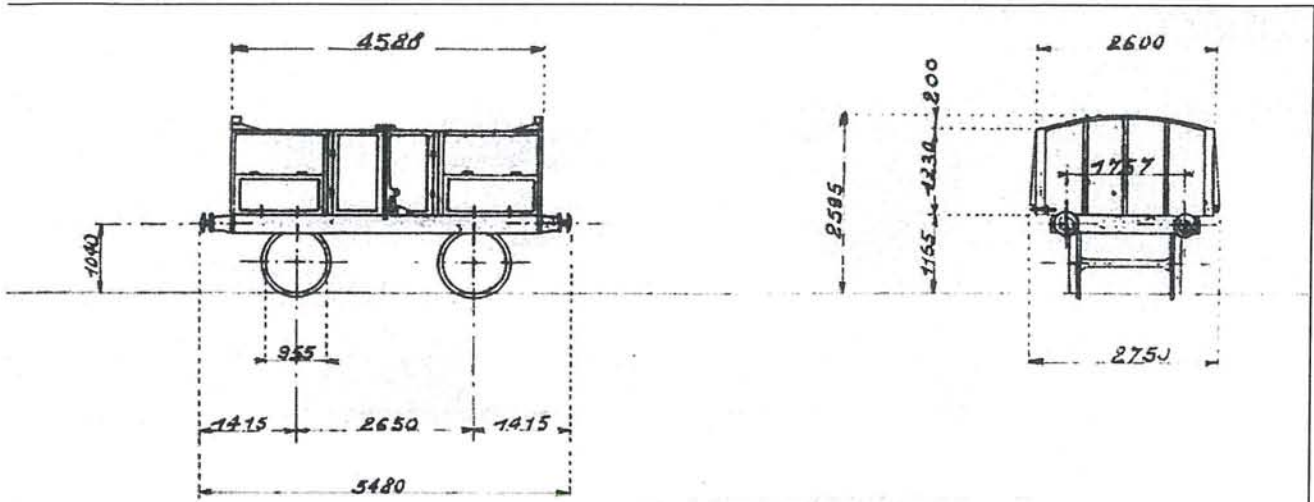
Voiture construite en 1874 par Maze et Voisine, appartenant à la série 38 à 49 et 58 (nouvelle numérotation 82) .

Fig. 1

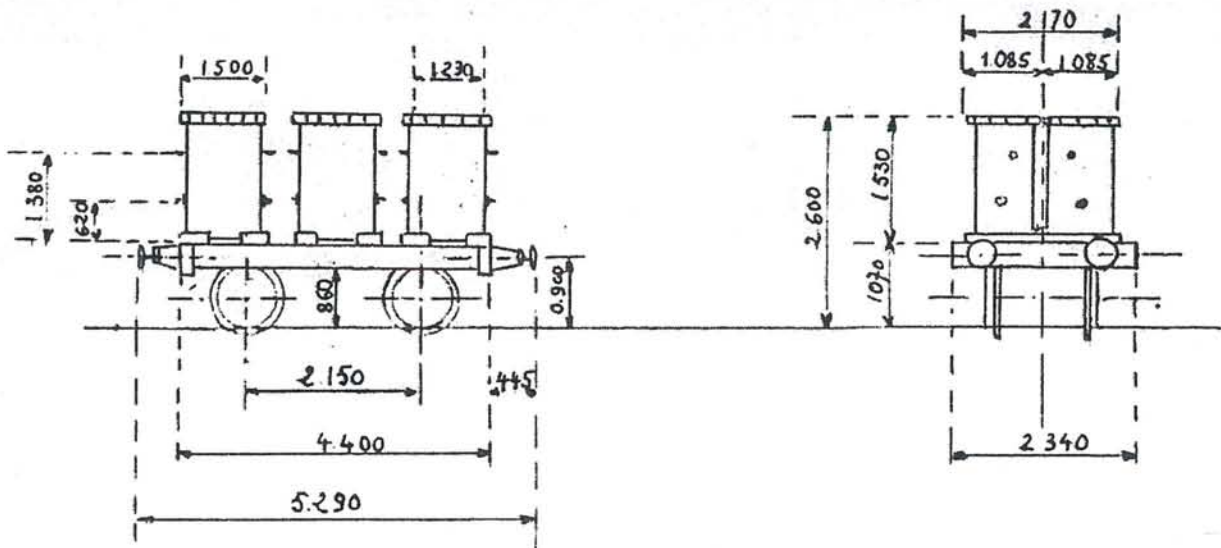


Voiture construite en 1902 par la Franco-Belge appartenant à la série 59 à 62 (nouvelle numérotation I à 4) . A l'origine mixte 1ère/2ème classes devenue voiture de 1ère classe dans les années cinquante.

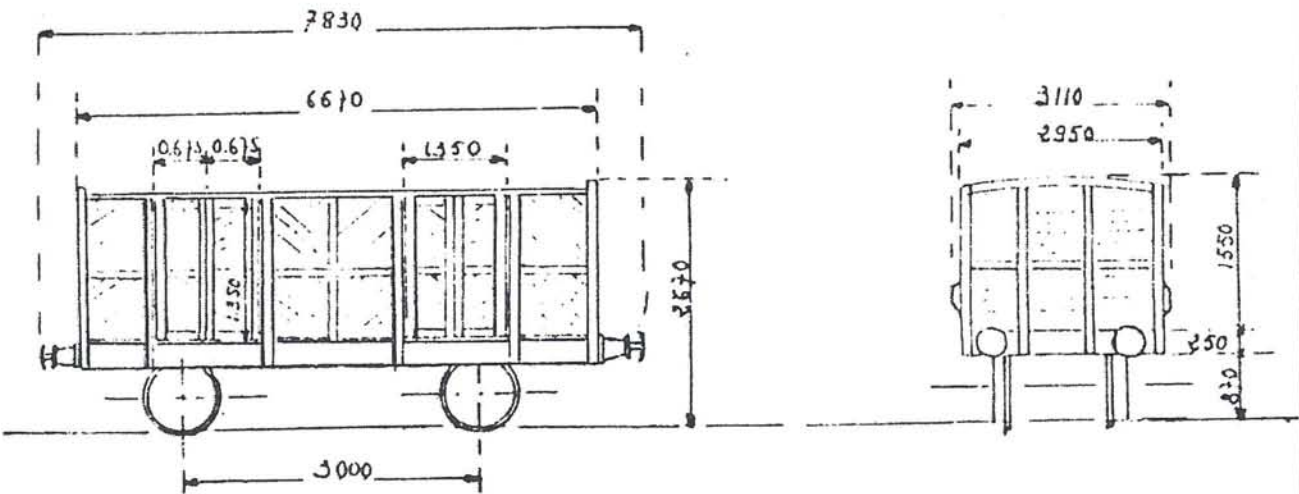
Fig. 2



Wagon de 10 t à caisse basculante

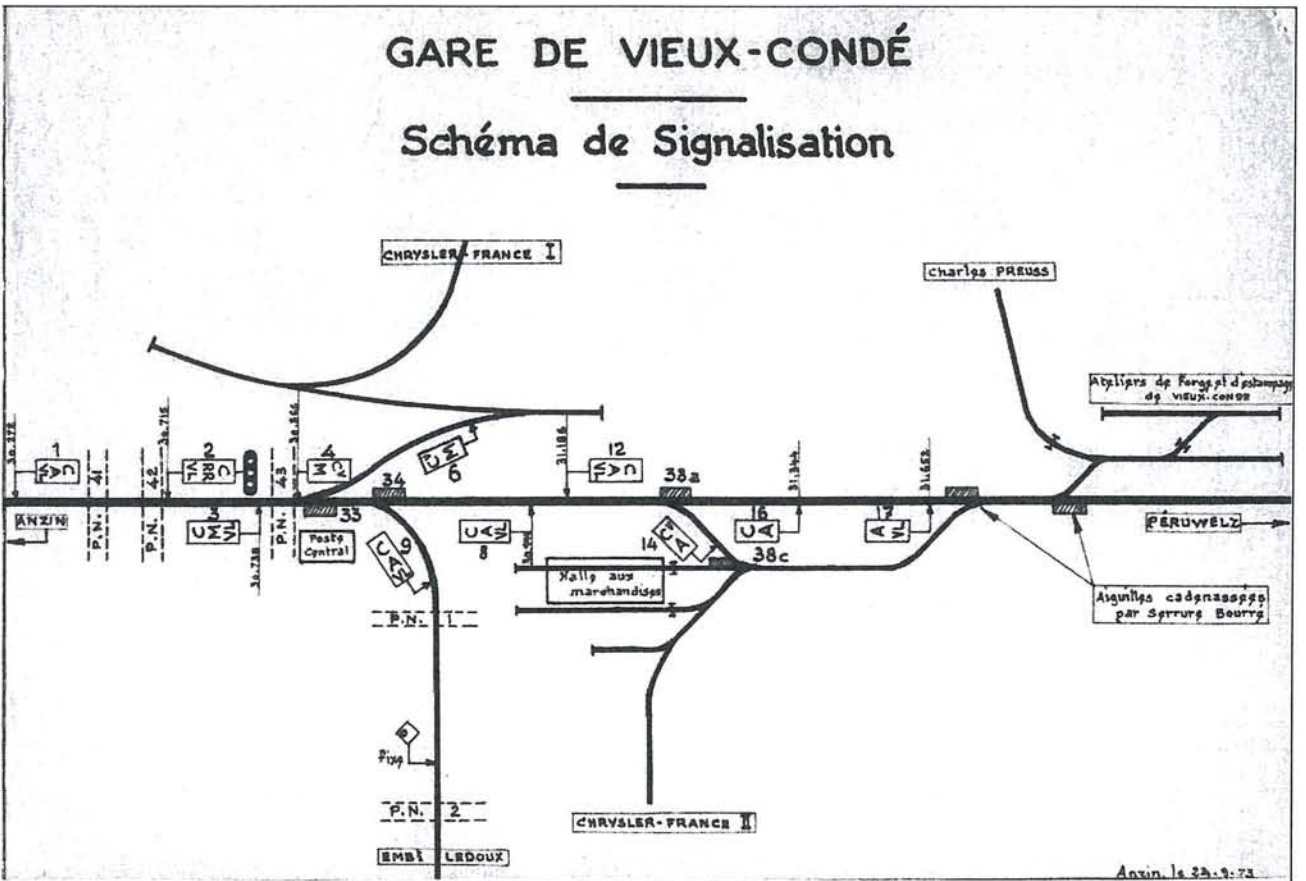
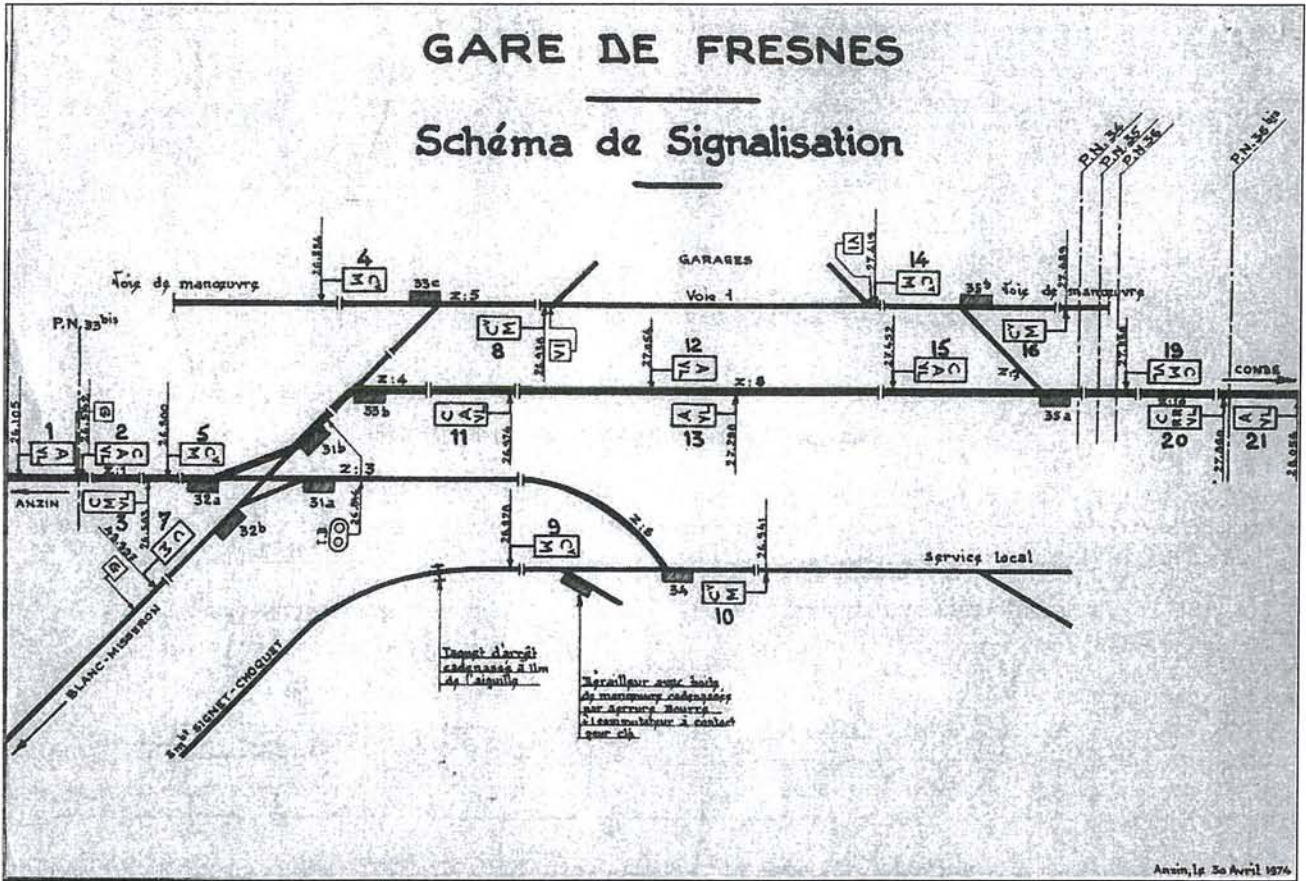


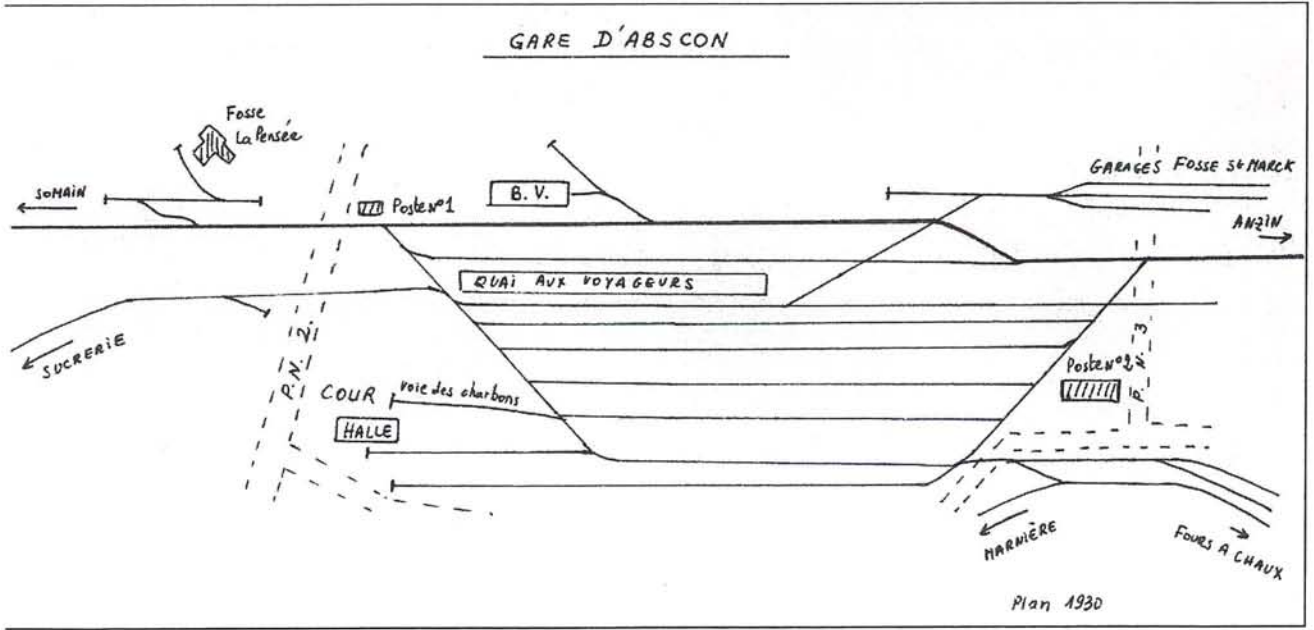
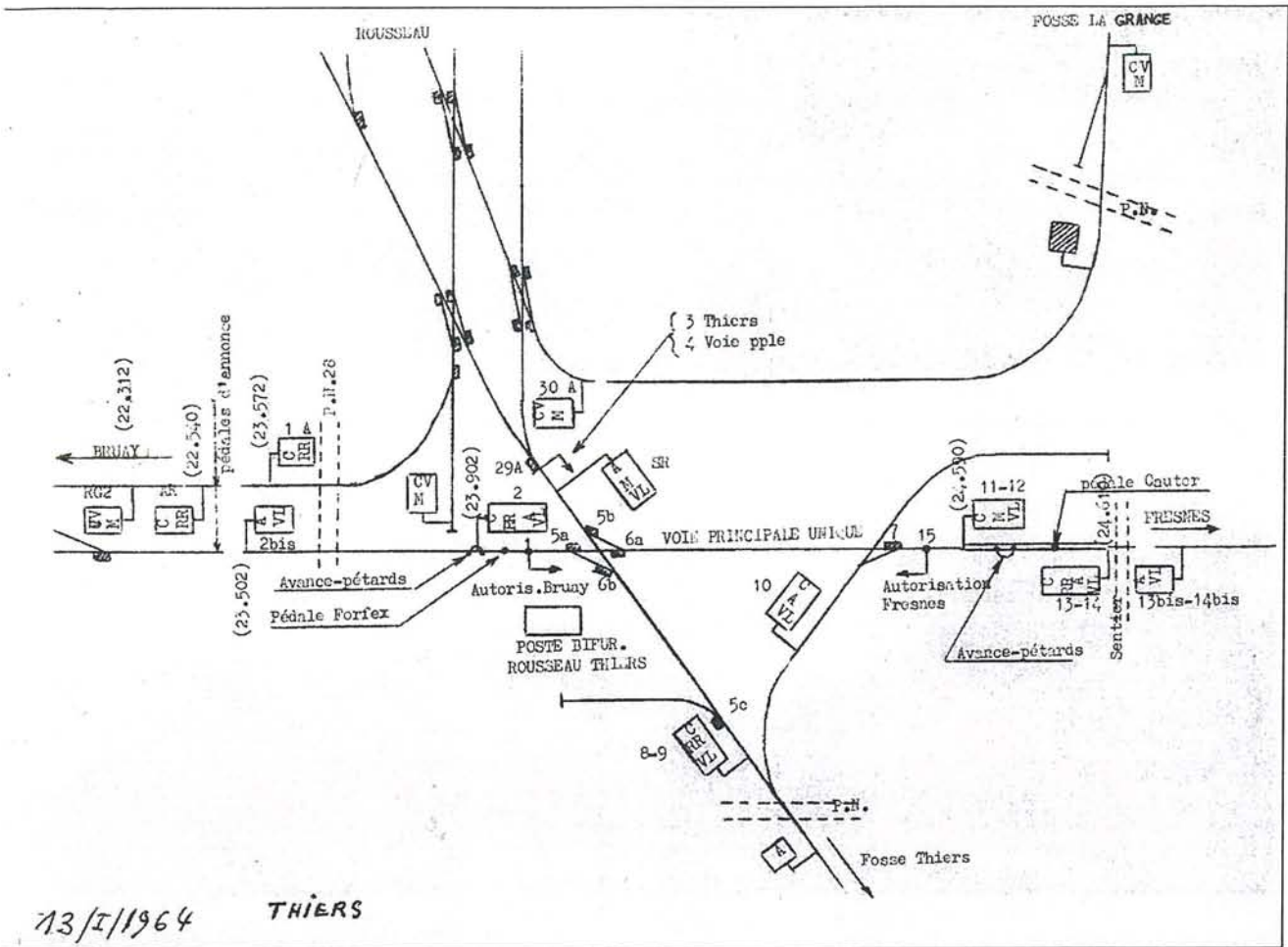
Wagon à 6 caisses (Taza - 1872)



Wagon-tombereau de 20 t (Malissart - 1899)

Plans de gares







Trains à la fosse Arenberg (photo G. Grépier)



Trains à la fosse Arenberg (photo G. Grépier)



Embranchement Gosselin Cail (photo G. Grépier)



*Embranchement Delattre-Levivier Saint Waast
(photo G. Grépier)*



*Voies ferrées à la fosse de l'Avaleresse
de Vieux-Condé (photo G. Grépier)*



*Voies ferrées à la fosse Ledoux de
Condé sur l'Escaut (photo G. Grépier)*



Train à destination de la centrale thermique d'Hornaing, photo prise à Escaudain (photo G. Grépier)



Train de charbon en provenance d'Arenberg à destination du lavoir Rousseau à Denain (photo G. Grépier)



Train arrivant à la fosse Ledoux de Condé sur l'Escaut (photo G. Grépier)



Train du service public à Anzin (photo G. Grépier)

BIBLIOGRAPHIE

- José Banaudo, les petits trains de jadis, Nord de la France, Editions du Cabri, 1995.
Yves Broncard, les dernières années de la vapeur en France, Editions N.M. La vie du Rail, 1978, 2^{ème} édition.
Guy Cattiaux, Denain, des hommes d'acier, 1980, 1989.
Centre régional de la photographie Nord Pas-de-Calais, Bêtes humaines, 2005.
Denain, la ville du rail, ENTE 2007.
Raymond Durut, Bruay à travers douze siècles d'histoire, 1991.
André Jurénil, Denain et l'Ostrevant, Edition Amicale Villars, 1929, 1932, 1936.
Lucien Maurice Vilain, les locomotives articulées du système Mallet dans le monde, Editions Picador, 1978, 2^{ème} édition.
Aspect du patrimoine régional : le patrimoine industriel (mines et chemins de fer), région Nord Pas-de-Calais, Conseil économique et social régional, octobre 1981.
Guy Stiévenard, de Somain à Péruwelz, le chemin de fer d'Anzin, 2005.
Société d'histoire et d'archéologie de Denain n° 1, 1984.
Almanach du Valenciennois 1982-1983.
Les locomotives diesel 63000/63500, Dumont et Banaudo, édition du Cabri, 1998.
Coups de pic, coups de plume :
N° 5, mars 1953, n° 15, janvier 1955, n° 27 janvier 1956, n° 115, mars 1963.
Le Petit Valenciennois : article de G. Piérard, mai/juin 1939.
Nord-Matin : article du 12 avril 1963.
Rail-Magazine : n° 5, septembre 1977, n° 9, janvier 1978, n° 16, août 1978.
Railnord : revue du Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord n° 1 à 12.
Relais : n° 136, juin 1981.
La reconstruction des Mines d'Anzin, 1922, plaquette de la Société de l'Industrie Minérale.
La Vie du Rail : n° 1024 (1965) ; n° 1037 (1966) ; n° 2167 (1988) : « le chemin de fer d'Anzin fête ses 150 ans ».
La Voix du Nord, édition de Valenciennes : articles des 7 août 1973, 3 mars 1976, 20-21 août 1978, 13 janvier 1982.
Rail et Industrie n° 46 décembre 2011, les trucks transbordeurs du CFA.
Le rail en France (1828-1851) F. et M. Palau, 1995.
La machine locomotive en France, Jacques Payen, 1988.

REMERCIEMENTS

L'auteur remercie de leur précieuse collaboration, toutes les personnes qui ont contribué à la réalisation du présent ouvrage, et notamment :

Maryse Boudard, présidente de l'Association Généalogique et Historique Flandre-Hainaut de Valenciennes
Robert Brouillard (†)
Archives du Nord († M. Robinet)
Alstom-Usine de Raismes (M. Pilleux)
Médiathèque de Valenciennes (Mme Dion, M. Barbier)
John Blyth, The Stephenson Locomotive Society de Londres
Louis Caillot, Rail et Industrie
Guy Cattiaux
Colonel Pierre Choquet, Vieux Condé
Centre Historique Minier, Lewarde (M. Liégeois)
Cercle d'Etudes Ferroviaires Nord (en particulier Joël Duminy, Jean-Jacques Fiévet, Patrick Fontaine, Henri Hourdequin, Alain Leray, Christian Loonis, Frédéric Wyckhuysse)
Pierre Demilly, Mons en Baroeul
A. Depreter, Dilbeek (B)
Eugène Fréteur
HBNPC : service des relations publiques, Douai (MM. Louis Turbelin et François Borel)
Service du chemin de fer, Douai (M. Macquart)
Chemin de fer d'Anzin (M. Jean Demarcq)

André Jacquot
K.W. Klingan de Tring (G.B.)
Yvette Kosi-Bouteiller, Condé-sur-l'Escaut
Michel Martinache
Dominique Mercier, Escaudain
Jean Marie Minot-Carvin
Raymond Miroux
Jules Morville, Cros-de-Cagnes (06)
Philippe Nicodème, Anzin
† Anaïs Dubois-Mousseron
† Hugues Pot
Guy Stiévenard, Wiers (B)
Pierre-Marie Thomas, Somain
Emile Tournay
Ville de Denain († M. Naturel, ancien premier adjoint)

CREDIT PHOTOGRAPHIQUE

John D. Blyth, The Stephenson Locomotive Society, Londres
Colonel Choquet, Vieux-Condé
M. Desbarax, Bruxelles (B)
Albert De Preter, Dilbeck (B)
Jean Jacques Fiévet, Valenciennes
Gabriel Grépier, Jenlain
André Jacquot, Mehun sur Yèvre
Jean Marie Minot, Carvin
Musée du tram de Schepdaal (archives), Belgique

TABLE DES MATIERES

Le chemin de fer d'Anzin

Avant-propos	1
Les débuts du chemin de fer en France	2
Chapitre I : Les concessions	4
La ligne principale de Somain à Péruwelz	5
Les raccordements à la Compagnie du Nord et à la SNCF	16
Les embranchements	16
Chapitre II : le matériel roulant	20
Le matériel de traction	20
Le matériel remorqué	31
Les dépôts et ateliers	39
Chapitre III : petits et grands événements en 1875 à nos jours	41
Chapitre IV : L'exploitation	46
Les horaires des trains de voyageurs	47
Le service des trains de marchandises	60
Les trains de mineurs	62
Le trafic	62
La signalisation, la voie, les passages à niveau	67
Chapitre V : Les cheminots du chemin de fer d'Anzin	70
L'évolution des effectifs	71
Les salaires au XIXe siècle	73
Les sociétés de prévoyance	74
Recrutement, statut et salaires au XXe siècle	75
Epilogue	81
Chapitre VI : Annexes, annexes techniques et plans	84
Bibliographie	107
Remerciements et crédits photographiques	107

Description page 1 de couverture : Train de voyageurs en gare d'Anzin (photo. Nicodème).

Description page 4 de couverture : Plan du chemin de fer de Somain à Anzin et à la frontière belge (extrait des tableaux horaires de la marche des trains de voyageurs et de marchandises 31.5.1959).

Le code de la propriété intellectuelle n'autorisant aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article L.122.5, d'une part, « que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, « que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration. », « Toute représentation ou reproduction, intégrale ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur, ou de ses ayants-droit, ou ayants-cause, est illicite » (article L.122-4). Cette représentation ou reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L.335-2 et suivants du Code pénal.

