Les archives des constructeurs de matériel roulant du Nord de la France

Anne Callite

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/520>

DOI : 10.4000/rhcf.520

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2006

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Anne Callite, « Les archives des constructeurs de matériel roulant du Nord de la France », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 35 | 2006, mis en ligne le 05 avril 2011, consulté le 22 avril 2022.
URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/520> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.520>

Anne CALLITE

Docteur en histoire, université Charles-de-Gaulle – Lille 3

Les archives des constructeurs de matériel roulant du Nord de la France

Les constructeurs du Nord

Qu'est-ce que l'industrie ferroviaire* ? Dans les archives de la Compagnie du Nord, elle est désignée de façon très vague par l'expression « les constructeurs ». Il ne s'agit pas d'une simple ambiguïté sémantique : les propos des ingénieurs Edouard Sauvage et André Chapelon font également état des « constructeurs »¹ ! Ainsi présentée, l'industrie ferroviaire forme un groupe aggloméré, mal défini.

Par définition, l'industrie du matériel roulant de chemins de fer construit et répare des engins de traction et de transport nécessaires à l'équipement mobile des voies ferrées. On peut donc séparer le matériel roulant en deux groupes : d'une part, le matériel moteur, d'autre part, le matériel remorqué. Au début des années 1950, la chambre syndicale des constructeurs de matériel roulant de chemins de fer dresse le tableau suivant pour la région nord (tabl. 1 et 2).

À ces deux groupes, il convient d'en ajouter un troisième, celui des constructeurs d'autorails (tabl. 3).

L'industrie française du matériel roulant est plus que centenaire. Après l'industrie britannique, c'est la plus ancienne du monde. Dans le Nord, la première locomotive est construite en 1837 par les ateliers de construction de la Compagnie des mines d'Anzin. Viendront ensuite à Arras les constructeurs Alexis et Alfred Hallette, réalisant des machines pour la Compagnie du Nord en 1845 et la Compagnie du chemin de fer de Montereau à Troyes, avant sa faillite, et la firme Malissard-Taza, affaire familiale créée en 1844.

* Le travail remarquable d'invention et de sauvetage d'archives industrielles réalisé par madame Callite a engagé la *Revue d'histoire des chemins de fer* à lui demander, en complément de l'article publié plus haut, d'en faire le récit détaillé. Leçon de méthode et de persévérance, il appelle aussi tout un secteur à se souvenir de son histoire et à sauvegarder son patrimoine (N.d.l.R.)

1- Edouard SAUVAGE, André CHAPELON, *La Machine locomotive. Manuel pratique donnant la description des organes et du fonctionnement de la locomotive à vapeur à l'usage des mécaniciens et des chauffeurs*, 10^e édition, Paris, Ch. Béranger, 1947, xx-668 p.

Tableau 1. Liste des entreprises ferroviaires du nord de la France dressée par la chambre syndicale des constructeurs de matériel roulant de chemins de fer, 1953. Matériel de traction.

	Types de matériel	
Matériel de traction	Locomotives à vapeur	Ateliers de constructi
		Compagnie de Fives-I
		Société française de
		Société franco-belge
	Locomotives électriques et Diesel électriques	Compagnie de Fives-I
		Constructions électric
		ANF
	Locotracteurs	Établissements Decau
		Établissements Fauve
		ANF
		Compagnie générale (
		Compagnie industriel

* La Compagnie électro-mécanique (CEM) se charge des moteurs électriques des locomotives de Fives.

Tableau 2. Liste des entreprises ferroviaires du nord de la France dressée par la chambre syndicale des constructeurs de matériel roulant de chemins de fer, 1953. Matériel remorqué.

	Types de matériel	
Matériel remorqué	Voitures et wagons	ANF
		CGC
		CMT
		Société de Baume et
		Compagnie française
	Wagons	Établissements Arbel
		Établissements Fauve
		Ateliers de constructi
		SFCM (Cail)

Tableau 3. Liste des entreprises ferroviaires du nord de la France dressée par la chambre syndicale des constructeurs de matériel roulant de chemins de fer, 1953. Autorails.

Autorails	
	ANF
	CGC
	Société de Baume et

Source : Chambre syndicale de la construction, de la réparation et des industries annexes du matériel roulant de chemin de fer, L'Industrie du matériel roulant de chemin de fer, Paris, PUF, 1953, 123 p.

Pour autant, si le Nord – Pas-de-Calais participe à l'histoire ferroviaire dès ses débuts, c'est à partir des années 1880 que s'installe dans cette région la plupart des constructeurs de matériel roulant. En 1861, la Compagnie de Fives-Lille s'établit à Lille. C'est ensuite au tour de la Compagnie générale de construction qui monte un atelier à Marly en 1879 sous l'impulsion des Wagons-Lits. En 1882, des entreprises belges passent la frontière : les ANF, la Franco-belge, Baume et Marpent. En 1894 Arbel arrive à Douai. Quant à la firme Cail, elle attend 1897 pour replier toutes ses activités dans son usine de Denain pourtant créée dès 1841. L'entreprise devient la Société française de constructions mécaniques (anciens Établissements Cail), présidée par Louis Le Châtelier. En 1898, le baron Empain et les Ateliers de constructions électriques de Charleroi (ACEC) créent une usine à Jeumont, qui deviendra en 1921 les « Forges et ateliers de constructions électriques de Jeumont » (FACEJ). En 1907, les Acières du Nord ouvrent une usine à Hautmont (Acières de l'union) avant de fermer leurs portes après la Seconde Guerre mondiale. Enfin, « tardivement », Fauvet s'installe en 1918 à Saint-Laurent-Blangy et la CIMT, société d'origine bordelaise, rachète en 1927 les Ateliers de la Rhônelle, créés en 1911 à Marly-lez-Valenciennes.

Avant 1914, ces usines peuvent produire en moyenne, annuellement, 350 à 400 locomotives, 400 voitures et 6 000 wagons. À elle seule, la Société Cail construit une centaine de locomotives en 1910. 4 000 personnes sont alors employées à Denain (1912).

La construction ferroviaire dans les archives publiques

Dans le cadre de notre thèse², « La construction du matériel roulant ferroviaire en France : l'exemple nordiste (1828-1939) », nous avons travaillé sur ce qui constitue *a priori* la source principale d'une recherche sur l'histoire des entreprises de matériel ferroviaire : leurs propres archives. Cet article est donc l'occasion de faire le point sur leur existence, leur disponibilité et leur richesse. Une partie seulement des sociétés étudiées a choisi de déposer ses archives historiques auprès des Archives nationales à Paris ou, par la suite, au Centre des archives du monde du travail (CAMT) à Roubaix. C'est le cas de la SFCM, de la Compagnie de Fives-Lille, des Établissements Arbel ou de Jeumont (ex-FACEJ), sous les cotes respectives 198 AQ (fonds déposé par Fives-

2- Soutenue le lundi 3 avril 2006 à l'université Charles-de-Gaulle – Lille 3. Jury : MM. Alain Beltran (CNRS), Jean-François Eck (Lille 3), Georges Ribeill (École nationale des Ponts et Chaussées), Denis Varaschin (université d'Artois), Denis Woronoff (université de Paris I – Panthéon-Sorbonne), Mme Odette Hardy-Hémery (Lille 3, directeur de thèse).

Cail-Babcock pour la SFCM et Fives-Lille), 70 AQ et 1998004. Ces fonds sont intégralement inventoriés. Les documents généraux sont les mieux conservés. Ils se composent d'actes de fondation et des documents d'administration générale. Nous trouvons, notamment, les registres des procès-verbaux des conseils d'administration, les statuts des sociétés et les rapports présentés aux actionnaires lors des assemblées générales, qui donnent un résumé annuel, souvent commode, des opérations de l'entreprise. Ces documents sont même les seuls qui nous soient parvenus pour Cail et Fives-Lille, quoique avec d'importantes lacunes : pour Cail, aucun élément ne se rapporte à la période pré-SFCM, c'est-à-dire de 1812 à 1897 ! Les archives d'Arbel et de Jeumont sont plus riches : procédés de fabrications (70 AQ 370), brevets d'invention (70 AQ 411), fabrication de matériel de traction et construction de moteurs par les FACEJ puis par Jeumont-Schneider (1998004 0007, 1998004 0027, 1998004 0028 et 1998004 0029). Arbel a également déposé ses archives comptables et les dossiers de personnel.

Il est à noter que la société Fives-Cail-Babcock (FCB) a procédé à un nouveau dépôt d'archives au CAMT à partir de 1991, inventoriées sous les cotes 1991005, 1994001, 1994010, 1994016 et 1994017. Compte tenu de leur importance matérielle, l'ensemble de ces documents n'est pas encore totalement classé. Cependant, nous y avons eu accès, avant leur dépôt à Roubaix, sur le site FCB à Lille et y avons remarqué les documents relatifs aux productions présentés lors des expositions internationales et universelles : *Notice sur les Machines et Appareils des Établissements Derosne et Cail, figurant à l'Exposition Universelle de 1855, Exposition Universelle de 1867. Notice sur les Machines et Appareils des établissements J.F. Cail et Cie, Etablissements Derosne et Cail. Cail et Cie, constructeurs-mécaniciens. Notice sur les objets admis à l'Exposition Universelle de 1878, ou encore Exposition de 1900. Notices. SFCM Anciens Ets Cail. Exposition Universelle de 1900. De même pour Fives-Lille : Exposition Universelle de 1889. Groupe VI. Classe 61. Compagnie de Fives-Lille pour Constructions Mécaniques et Entreprises, Exposition Universelle de 1900. Groupe VI. Classe 32. Compagnie de Fives-Lille pour Constructions Mécaniques et Entreprises, Exposition Internationale de Buenos-Aires. 1910. Compagnie de Fives-Lille pour Constructions Mécaniques et Entreprises, etc. Enfin, FCB a également confié au CAMT un fonds photographique exceptionnel. Il s'agit d'albums comportant des séries complètes de clichés et permettant de suivre les fabrications étape par étape, qu'il s'agisse de matériel ferroviaire ou non. Signalons, notamment, l'album consacré aux voitures métalliques construites par la SFCM-Cail pour la Compagnie du Nord., l'album concernant la mécanique générale et la fabrication de matériel pour le ministère de la Guerre (tubes lance-torpilles, canons, affûts de canon) et*

trois albums entièrement dédiés aux installations et aux ateliers de la SFCM. En revanche, les albums de Cail consacrés aux locomotives ont disparu. Pour la Compagnie de Fives-Lille, les photographies concernent la construction, étape par étape, de locomotives à vapeur (types 142 D et *Mountain*), électriques (types BB 9 400 et 2D2 type L3), ou Diesel électriques. Ces photographies sont datées et numérotées mais, malheureusement, l'absence de répertoire pour ces albums rend leur utilisation malaisée.

La richesse des fonds conservés dans les archives publiques ne doit donc pas faire oublier les lacunes, l'intérêt inégal des fonds conservés, voire certaines restrictions d'accès. Parmi les entreprises qui nous intéressent, la consultation des fonds Arbel et Jeumont-Schneider est soumise à autorisation.

Il faut citer également les informations que nous avons pu obtenir des archives départementales. Ainsi, sous la cote M 417, nous trouvons les dossiers des établissements dangereux et insalubres dont la création est soumise à enquête et autorisation. Le plus souvent, la procédure se limite à un simple échange de correspondance. On trouve parfois les plans des installations. Mais les éléments les plus précieux sont apportés par les dossiers de dommages de guerre (série 10 R) que nous avons consultés aux Archives départementales du Nord. Très différents d'une société à l'autre, très revendicatifs (Société Arbel, à Douai) ou purement comptables (Compagnie française de matériel de chemin de fer – usines du Tilleul), les dossiers contiennent des informations sur l'outillage des ateliers, les démolitions, les pillages. Dans le cas d'Arbel-Douai, le dossier, très riche, fournit comme on l'a vu⁴ des albums photographiques, un historique très précis de l'occupation des usines de Douai pendant la période 1914-1918 et une lettre adressée au président des États-Unis, T.W. Wilson. Dans le cas des usines du Tilleul, à Maubeuge, nous trouvons une liste très précise du matériel existant avant guerre et une seconde relative à aux machines réinstallées⁵. Rappelons que les usines du Tilleul ont disparu sans, apparemment, avoir laissé d'archives. Quelques informations ont pu, néanmoins, être retrouvées pour la période Frangéco (à compter de 1957) sur le site de Marly-Industrie (ex-Compagnie générale de construction).

4- Archives départementales du Nord (désormais : AD nord), 10 R 4563. Voir notre article : « une entreprise en territoire occupé : Arbel à douai (1914-1919) » dans la présente livraison de la *Revue d'histoire des chemins de fer*.

5- AD Nord 10 R 4697. Dommages de guerre. Compagnie française de matériel de chemin de fer. Usines du Tilleul. Document relatif au matériel existant avant guerre.

Quant à Alsthom-Atlantique, elle a déposé pour la défunte Franco-belge ce qui restait de ses archives aux Archives départementales du Nord (cote 110 J), soit essentiellement des plans de locomotives à compter de 1907, dont ceux des célèbres Beyer-Garratt destinées aux chemins de fer algériens construites à partir de 1935 (110 J Pl 21).

Archives privées, archives en devenir...

Après avoir évalué l'intérêt des archives d'entreprises disponibles dans les centres spécialisés, nous nous sommes lancés dans une recherche tous azimuts... et avons rencontré trois cas de figure principaux, communs à toutes les archives privées : soit leur disparition pure et simple, soit leur maintien dans les structures, soit, enfin, dans le cas des entreprises qui n'existent plus, la conservation des archives par d'éventuels repreneurs. En effet, la majorité des sites ont fermé leurs portes et les archives ont été trop souvent détruites de manière inconsidérée. Les bâtiments de l'usine du Tilleul à Maubeuge et ceux de Fauvet-Girel à Saint-Laurent-Blangy ont même totalement disparu. Prenons le cas de la Franco-belge à Raismes. L'usine, passée sous le contrôle d'Alsthom, cesse ses activités en 1987. La direction pare au plus pressé : le reclassement des ouvriers et la vente des bâtiments. On vide enfin les lieux : les archives (PV, catalogues, photos, livres d'inventaire, etc.), l'équivalent d'un siècle d'activité, sont jetées au pilon. À l'exception des quelques plans déposés aux Archives départementales du Nord, seuls un livre d'inventaire, un album de locomotives (avec les photographies des machines destinées à l'Égypte) et un album des ateliers semblent avoir survécu au « carnage » en raison de leur récupération par un ancien employé. Cependant, de nombreuses photographies de locomotives produites par la Franco-belge ont pu être sauvegardées et font aujourd'hui partie des collections du Centre régional de la photographie du Nord – Pas-de-Calais, à Douchy-les-Mines⁶.

Outre le fait que certaines compétences spéléologiques sont parfois indispensables pour explorer caves et greniers, nous avons surtout dû nous confronter à l'absence de tout classement, voire de tout intérêt de la part des firmes concernées. Dans des entreprises parfois centenaires, la place est laissée aux dossiers des commandes récentes, datant de guère plus de dix ans dans le meilleur des cas. Ces dossiers sont en effet susceptibles d'être réutilisés et rentabilisés. Que dire de dossiers relatifs à des wagons de 1890, 1900 ? Ainsi, rien de bien précis n'a été conservé

6- Voir la très récente publication du CRP : *Bêtes humaines*, 2005.

aux Ateliers de construction du Nord de la France (ANF)⁷. La société a pourtant gardé l'ensemble des rapports des assemblées générales, ordinaires ou extraordinaires, depuis l'origine (1882) sur le site originel des ANF à Crespin, y compris ceux relatifs à l'éphémère Société de Blanc-Misseron pour la construction de locomotives. Ces documents existent parfois en plusieurs exemplaires, mais c'est là tout : les registres du conseil d'administration n'ont pas été retrouvés. En outre, divers documents relatifs aux ANF ont pu être consultés et étudiés dans les locaux de la Compagnie générale de construction, ex-ANF-Industrie, à Marly-lez-Valenciennes : catalogues de wagons, publicités, notices techniques, etc. Cependant, ces éléments sont le plus souvent postérieurs à la période étudiée (années 1970). Un fait illustre bien la politique des ANF : le portrait du fondateur et premier président de la firme, le belge Victor Mestreit, est abandonné, déchiré, dans une cave.

Un autre exemple est lié à la fermeture de Marly-Industrie. Nous avons eu accès au site après sa fermeture et il ne restait sur place que deux anciens ouvriers, engagés par l'administrateur judiciaire pour des tâches de surveillance et de maintenance. Nous avons donc procédé à une fouille systématique du grenier, « réservé » aux archives : un désordre impressionnant, des monceaux de papier gagnés par l'humidité et la moisissure et, finalement, une mallette regroupant quelques notes internes de la Compagnie générale de construction (CGC), relatives aux ateliers de Marly-lez-Valenciennes et à Saint-Denis, datées de 1913, 1920, 1924, 1931... et de nombreux documents photographiques des années 1950 à 1970 environ. L'usine de Marly a cessé toute activité au début des années 1990 et avait à ce moment-là pour raison sociale Marly-Industrie. Il est à noter que, compte tenu des faits, au moment de nos recherches (usine fermée mais potentiel quasi intact), nous avons pu librement accéder aux documents et retrouver ainsi un grand nombre d'éléments relatifs à d'autres sociétés, outre les ANF déjà cités⁸ : Compagnie française de matériel de chemin de fer (usine du Tilleul), Frangéco, Remafer⁹, SKF, mais aussi des publications de l'UIMM, de la chambre syndicale des constructeurs de matériel de chemins de fer

7- Aujourd'hui société Bombardier à Crespin (Nord). La société ANF a intégré le groupe canadien Bombardier en 1989.

8- Accès libre certes, mais glacial : bureaux et ateliers non chauffés, planchers très endommagés et pourris.

9- La société Remafer acheta Marly-Industrie en 1989. Installée à Reims, cette entreprise était spécialisée dans la construction et la réparation de matériel ferroviaire. Elle a disparu en 1995.

(ainsi, une circulaire n° 979 du 14 février 1928 relative au matériel roulant des grands réseaux), et la Fédération des industries ferroviaires (FIF). Depuis, l'usine a été démolie, et il ne nous a pas été possible de connaître le sort réservé aux archives...

Enfin, s'agissant de la Compagnie industrielle de matériel de transport (CIMT), aujourd'hui intégrée dans le groupe GEC-Alsthom et installée depuis 1995 à Petite-Forêt¹⁰, près de Valenciennes, et sur des terrains appartenant autrefois à la Société franco-belge, l'intégralité des registres des procès-verbaux du conseil d'administration et du comité de direction depuis 1918, année de création de la société, a été retrouvée. Ces registres ont en outre permis de compenser l'absence d'archives pour les Ateliers de la Rhonelle (absorbés par la CIMT en 1927) et pour les Aciéries du Nord (ADN)¹¹, associées à la CIMT dans les années 1920-1930. Différents catalogues et brochures, de nombreuses photographies ont pu être examinées sur le site, concernant tant la CIMT que les Ateliers de la Rhonelle. Puis, compte tenu de l'histoire de la CIMT, c'est à Bordeaux, ville d'origine de l'entreprise, que de nouveaux documents ont été découverts : les archives de la société de carrosserie Carde, entreposées pour partie près de l'association « La mémoire de Bordeaux »¹². Gustave Carde avait fondé la CIMT en novembre 1918.

Finalement, preuve qu'il existe encore et toujours des fonds d'archives méconnus, l'exposition consacrée à Baume & Merpent par l'Écomusée régional du Centre en 2005¹³ nous a permis de découvrir le parcours d'une modeste fonderie devenue au fil du temps une multinationale à la production fort diversifiée (ponts, charpentes, wagons, locomotives, automobiles, bateaux). L'exposition s'appuyait sur des documents d'archives, des photos provenant des collections de l'écomusée. En effet, si la majorité des fonds d'archives de l'écomusée touche aux charbonnages (le plus important est bien évidemment celui

10- La CIMT est devenue une filiale d'Alsthom en 1983 et a été intégrée à sa division ferroviaire.

11- La direction régionale des affaires culturelles du Nord - Pas-de-Calais (DRAC) a pu nous fournir quelques éléments patrimoniaux sur les Aciéries du Nord, ce qui nous a permis de faire le lien entre celles-ci et les Aciéries de l'union.

12- [Anon.], « Carde : une entreprise bordelaise », *Empreintes, la revue de la mémoire de Bordeaux, de la communauté urbaine et de ses communes*, n° 49 (mai 2004), 32 p.

13- *Baume & Merpent. De la Haine au Nil... Itinéraire d'un géant*, catal. d'expo., Écomusée régional du Centre, à Houdeng-Aimeries (La Louvière, Belgique), 15 mai-31 octobre 2005.

consacré au charbonnage du Bois-du-Luc¹⁴), l'écomusée ne se limite pas à ce secteur. D'autres aspects de l'industrie sont également abordés : la construction ferroviaire et métallique y occupe une place importante avec Baume et Merpent. Cent mètres d'archives linéaires nous attendent.

14- L'Écomusée régional du Centre a pris ses quartiers sur un ancien site de la société des Charbonnages du Bois-du-Luc.

Bibliographie

- [Coll.], *Bêtes humaines*, Douchy-les-Mines, Centre régional de la photographie Nord – Pas-de-Calais, 2005, 189 p.
- Anne-Marie BURDESE, Martine HERNOUX, *Expérience-test sur une entreprise de la région Nord. Archives et architecture des lieux de travail*, École d'architecture de Lille et des régions nord, 1987, 61 p.
- Anne-Marie BURDESE, Martine HERNOUX, *Proposition de valorisation des archives de Fives-Cail-Babcock*, École d'architecture de Lille et des régions nord, 1987, 16 p.
- [Anon.], « Carde : une entreprise bordelaise », *Empreintes, la revue de la mémoire de Bordeaux, de la communauté urbaine et de ses communes*, n° 49 (mai 2004), 32 p.
- Michel COTTE, *Les Fonds d'archives Seguin : aux origines de la révolution industrielle en France, 1790-1860*, Privas, Archives départementales de l'Ardèche, 1997, 191 p.
- Raymond DARTEVELLE, Françoise HILDESHEIMER, *Les Archives : aux sources de l'histoire des entreprises*, Paris, Les éditions de l'épargne, 1995, 143 p.
- Catherine DHERENT, *Archives du monde du travail. Région Nord – Pas-de-Calais : guide de recherche*, Lille, Archives départementales du Nord, Office régional de la culture et de l'éducation permanente Nord – Pas-de-Calais, 1986, viii-183 p.
- Gérard EMPTOZ, Valérie MARCHAL, *Aux sources de la propriété industrielle. Guide des archives de l'INPI*, Paris, INPI, 2002, 252 p.
- Bertrand GILLE, « Les archives d'entreprises », *Revue historique*, nov.-déc. 1952, p. 185-204.
- Bertrand GILLE, *Répertoire numérique des archives de la Compagnie du chemin de fer du Nord conservées aux Archives Nationales (48 AQ)*, Paris, Imp. Nationale, 1961, 185 p.
- Chambre syndicale de la construction, de la réparation et des industries annexes du matériel roulant de chemin de fer, *L'Industrie du matériel roulant de chemin de fer*, Paris, PUF, 1953, 123 p.
- Roger NOUGARET (dir.), *Les Services d'archives des entreprises et organismes du monde du travail*, Paris, Association des archivistes français / CNRS Éditions, 1998, 276 p.

« Le Patrimoine ferroviaire : enjeux, bilans et perspectives », Actes du 6^e colloque de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, en collaboration avec le CILAC, Comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel, et le Musée français du chemin de fer, 23-26 septembre 1998, Musée français du chemin de fer, Mulhouse, *Revue d'histoire des chemins de fer*, 20-21 (printemps-automne 1999), 390 p.

Edouard SAUVAGE, André CHAPELON, *La Machine locomotive. Manuel pratique donnant la description des organes et du fonctionnement de la locomotive à vapeur à l'usage des mécaniciens et des chauffeurs*, 10^e édition, Paris, Ch. Béranger, 1947, xx-668 p.