

Les news de la section Atelier de Restauration du Matériel Roulant



Bulletin trimestriel n°4- 2024

Sommaire :

Introduction	2
Début de réfection de la voie accès bâtiment transfo	3
Début des travaux de restauration de la locomotive diesel CC65506	9
Don de matériels	11
Acquisition d'un nouveau chariot élévateur	12
Le CMCF et le congrès de l'Unecto.....	13
Les manœuvres préparatoires	14
Le transfert des voitures transatlantiques	16
La souscription de la voiture panoramique du film 'L'héritier'	26
Le transfert des locomotives CC 40109 et BB 16113, de Mohon à Dourges	27
L'arrivée de la locomotive CC40109 à Oignies.....	29
L'arrivée de la locomotive BB16113 à Oignies.....	36
Le CMCF dans la presse.....	43
Les activités du CMCF-AR en vidéo	46
Conclusion :	47

Introduction

Comme annoncé dans le bulletin précédent, ce dernier trimestre a été très chargé en activités.

Des travaux de voie importants sont nécessaires pour l'accueil de deux locomotives confiées par la SNCF.

A cela, c'est ajouté la réception de dons en matériels et notre participation au congrès de l'Unecto.

Le mois de décembre fût le plus dense avec la réception des 2 locomotives, qui a monopolisé un grand nombre de membres de la section et qui a fait grandement parler du CMCF dans la presse locale.

Début de réfection de la voie d'accès au bâtiment transfo

En vu de pouvoir faire rentrer et sortir du matériel stocké dans le bâtiment transfo, il est nécessaire de remplacer les trois quarts des traverses de cette voie d'accès, car les années ont fait leur effet.



L'équipe ayant un ultimatum lié à la réception des deux locomotives arrivant de la rotonde Mohon - vendue à un fabricant de wagons, elle œuvre pendant plusieurs semaines pour renforcer cette voie et sécuriser le passage de ces engins lourds, afin de les mettre à l'abri.







Après ce travail de forçat pour retirer les vieilles traverses et ce tout-venant, nous pouvons passer les nouvelles traversesqui sont bien plus lourdes.



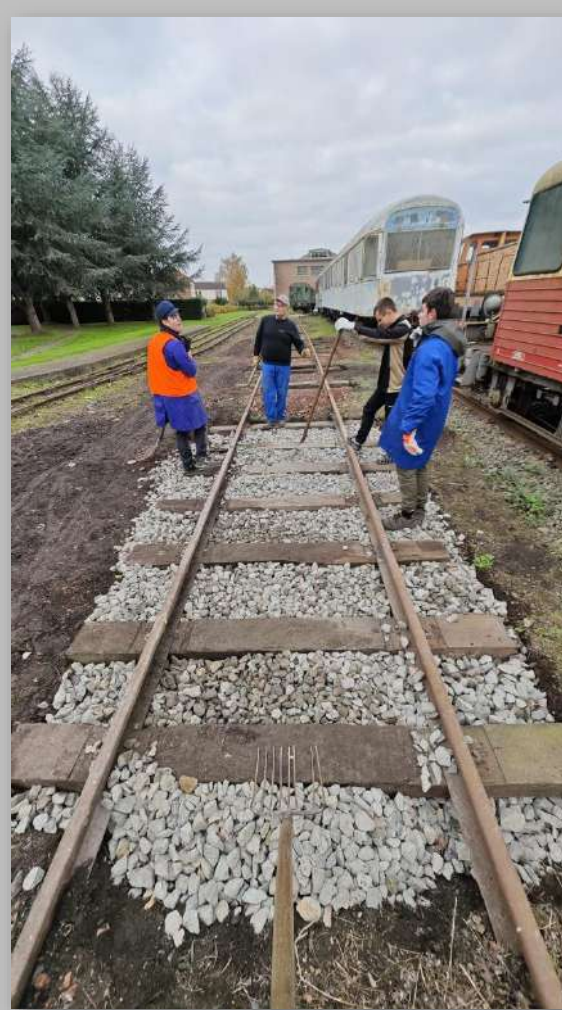
Ça commence à prendre forme :



Les traverses mises en place, les séances de tirefonnage se succèdent sous l'œil attentif de notre chef voie :



...suivies des séances de ballastage :



Bien sûr, ce n'est qu'une partie des traverses qui ont été changées pour renforcer la voie... Toutes les autres seront remplacées cet hiver afin d'avoir une voie remise à neuf pour le printemps.

Début des travaux de restauration de la locomotive CC65506

Afin de limiter les actions de la rouille sur la locomotive diesel CC65506, l'équipe du jeudi a commencé les actions les plus urgentes à réaliser, comme la dépose des phares et des plaques d'identification :



Les vis de fixation récalcitrantes sont percées



Ensuite les plaques sont soigneusement nettoyées



Au niveau des cabines, les supports sont découpés :



Dans l'atelier, les nouveaux supports sont en cours de fabrication :



Après quelques heures de travail, le résultat est sans appel :



Don de matériels

La société Akiem, dont le dépôt de maintenance est installé à 3 km du CMCF, nous a fait don de diverses passerelles et chariots roulants.

Les passerelles vont être très utiles pour sécuriser les accès à nos engins.



Nous remercions chaleureusement la société Akiem pour ce don.

Acquisition d'un nouveau chariot élévateur

Après des dizaines d'années de bons et loyaux services, notre chariot élévateur avait besoin d'être remplacé par un modèle plus récent et plus puissant.

Un des membres de la section AR, formateur CACES, nous a trouvé ce chariot élévateur ayant une force de levage de 3 tonnes.



Ce modèle nous a été offert par un généreux donateur, membre du CMCF-AR.



Nous le remercions chaleureusement pour cet achat.

Le CMCF et le congrès de l'UNECTO

L'UNECTO (Union des exploitants de chemins de fer touristiques et de musées), auquel le CMCF est affilié, organisait cette année, son congrès annuel à Dax en région Nouvelle-Aquitaine, les 28, 29 et 30 novembre 2024.

A cette occasion, Julien, Pierre, Nicolas et Quentin ont participé à ce congrès.



Ces trois jours riches en échange, ont été alternés par des conférences en amphithéâtre et en salle pour les différents ateliers, dans lesquels ils se sommes répartis en fonction des affinités de chacun.



Le congrès se termine avec la photo de groupe



Les manœuvres préparatoires aux transferts

Dans le cadre des rentrées des voitures transatlantiques en atelier (bâtiment Popieul), nous devons effectuer quelques manœuvres pour limiter le temps entre les opérations de chargement, lorsque le transporteur sera présent

Dans un premier temps, à l'aide de notre locotracteur Renault DH17, nous devons sortir du site, la banlieue Nord et la draisine DU49



Ensuite, nous libérons l'impasse d'entrée en sortant la voiture postale d'accueil



Avec notre 040DE45 nous pouvons sortir du bâtiment transfo, le wagon bois HBNPC et la voiture transatlantique A8c8



Mise en attente provisoirement dans l'impasse, la voiture transatlantique sera rentrée dans l'atelier à l'aide de l'Unimog du CEF-Nord, mis à disposition auprès du CMCF par convention.



Retour et stationnement dans le bâtiment transfo pour le 040DE45, le Berliet et le wagon bois



Voilà, tout est prêt pour le jour des transferts par camion.

Les transferts des voitures transatlantiques

Il est 7h30, le transporteur Dick arrive avec sa longue remorque de 25m



Dès que les camions sont rentrés sur le site, un petit débrief est effectué pour faire le point sur les manœuvres du jour



La voiture transatlantique A8c8 est sortie de l'atelier, mise en attente sur le croisement d'entrée, afin que le camion puisse se mettre en place.



Le camion et sa grande remorque se mettent en place, afin d'être dans l'axe de la voie la plus appropriée pour charger la voiture transatlantique A8c8 :



Aussitôt commence la mise en place de la rampe de chargement faite de plusieurs éléments :





La rampe étant en place et fixée, le chargement de la voiture transatlantique va pouvoir commencer



La voiture chargée, elle est solidement arrimée et la rampe retirée :



Le chauffeur manœuvre cet énorme ensemble routier, vers le bâtiment Popieul, qui sera le nouvel atelier pour travailler sur cette voiture.



La rampe mise en place, nous pouvons commencer le déchargement :



Ca y est, elle est déchargée



.....et poussée jusqu'au fond du bâtiment



Le wagon bois HBNPC, datant de 1900, est ensuite amené, pour être chargé et transféré sur la même voie que la voiture transatlantique.



Sa taille et son poids nous permettent de s'abstenir de la rampe et donc de le charger avec la grue du second camion.



Le voilà déchargé dans le bâtiment sur la voie de la voiture transatlantique



Le coupon de voie mobile, est décroché de cette voie, pour être installé sur la seconde voie, afin d'y décharger la voiture panoramique



Pendant ce temps, une autre équipe effectue des manœuvres pour amener la voiture panoramique dans le tiroir d'entrée



En parallèle, l'équipe Dick remet le camion et sa grande remorque en place, avec ré-installation de la rampe.



La voiture panoramique est chargée sur la même méthode que le matin pour la voiture transatlantique...



...puis elle est transférée vers le bâtiment Popieul



La nuit commence à tomber au moment du déchargement



Après une très grosse journée de travail, l'équipe est fière du travail accompli.



Etant rentrée en atelier, la restauration de la voiture panoramique du film « L'héritier » va pouvoir commencer.

La souscription de la voiture panoramique du film 'L'héritier'

PRÉSENTATION

de la Fondation du patrimoine

Première institution de défense du patrimoine, la Fondation du patrimoine œuvre chaque année pour plus de 2 000 monuments, édifices, domaines, musées, sites, en partenariat avec les collectivités locales, les associations, les entreprises, les particuliers et les médias.

Avec de 20 ans d'expérience, elle a su développer des outils efficaces, lui permettant de mener de nombreux actions de restauration, qui ont été récompensées par de nombreux prix.

Elle agit ainsi en faveur de :

- Patrimoine d'utilité publique, la Fondation du patrimoine offre une garantie de sécurité et une reconnaissance internationale au patrimoine.
- Chaque projet est l'objet d'une mission approuvée par le Conseil d'Administration.
- Les actions sont suivies par la Fondation du patrimoine.

Sur le terrain, un solide réseau d'experts, composé de bénévoles et salariés, accompagne les projets et assure la mise en œuvre des actions de restauration.

Valoriser les atouts de votre patrimoine.

CONTACTS

FONDATION DU PATRIMOINE
 200, boulevard Carnot
 93000 La Courneuve
 01 49 49 49 49
 fondation@fondation-patrimoine.org
 www.fondation-patrimoine.org

CMC
 100 rue de la République
 93000 La Courneuve
 01 49 49 49 49
 cmc@cmc.fr

NOS PARTENAIRES

LE PROJET

Description

UN PROJET HISTORIQUE
 Cette voiture d'été, construite dans les années 1930, a servi de train-restaurant pour les voyageurs de la ligne de la Seine à Paris. Elle a été restaurée par la Fondation du patrimoine et la CMC.

LA VOITURE VOYAGEUR DU FILM "L'HERITIÉR"

Après avoir été restaurée en 2000, une première voiture panoramique, la CMC de la ligne de la Seine à Paris, a été restaurée par la Fondation du patrimoine et la CMC.

BON DE SOUSCRIPTION

Don, je fais un don pour la restauration de la voiture panoramique du film "L'HERITIÉR"

Le projet est financé par 2 actions : la restauration des extérieurs, l'achat des matériaux et la restauration des intérieurs.

Montant global mobilisé : 57 161 €

Montant des dons : 22 161 €

Objectif : 56 566 €

Donateurs : 67

324 jours restants

Lancée depuis avril 2020 en collaboration avec la Fondation du Patrimoine, la souscription atteint fin décembre 2024, la somme de **57 161 euros**.

Nous remercions tous les donateurs soutenant ce projet.

Voiture-Voyageur du Film "L'Héritier"

Soutenez la restauration de la voiture du film L'Héritier de Philippe Labro, et contribuez à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire et cinématographique local

OIGNIES - Pas-de-Calais

Montant global mobilisé : 57 161 €

Montant des dons : 22 161 €

Objectif : 56 566 €

Donateurs : 67

324 jours restants

Total des financements apportés par la Fondation du patrimoine

- Collecte en cours : 22 161 €
- Mécénat et autres aides : 35 000 €
- Montant global : 57 161 €**

Le transfert des locomotives CC 40109 et BB 16113, de Mohon à Dourges

Suite à la vente de la rotonde de Mohon, les matériels ferroviaires stockés ont été confiés à plusieurs associations. Après s'être vu confié la locomotive électrique BB 16745 stationnée au dépôt de Fives-Lille, le CMCF s'est vu confier les locomotives électriques CC 40109 et BB 16113.

Suite à la restauration de la CC 40101, il y a une vingtaine d'années et maintenant présentée à la Cité du Train à Mulhouse, il était convenu avec la SNCF que la CC40109 vienne au CMCF. La BB 16113 tractait quant à elle, les trains rapides sur Paris-Lille.

Ces 2 locomotives rentrent donc tout à fait, dans la démarche du CMCF, qui est de préserver le matériel ferroviaire ayant circulé dans le nord de la France.

Début novembre, ces 2 locomotives ont été transférées de Mohon à Dourges, par l'équipe CMR (Cellule du Matériel Radié) de la SNCF.

PHOTO D.DELATTRE



PHOTO D.DELATTRE



Quelques membres de la section ont accueilli l'équipe de conduite, au moment de leur arrivée sur la plateforme multimodale LDCT de Dourges





Les engins sont fermés et sécurisés, l'équipe du CMCF peut quitter le site.



Nous remercions chaleureusement l'UNECTO, SNCF-Patrimoine, SNCF-CMR, SNCF-Immobilier, SNCF-Réseau, et la société LDCT pour leur aide à la réalisation de ce transfert.

L'arrivée de la locomotive CC 40109 à Oignies

Après avoir réceptionné les locomotives sur la plateforme LDCT de Dourges, le jour est arrivé pour finir leur parcours....mais par la route, car hélas, le CMCF n'est plus embranché au réseau ferré national depuis 2019.

Au matin, c'est notre Président Fondateur -ex responsable des conducteurs sur la plateforme – qui accueille le transporteur.



Le lieu de chargement se fera sur la voie enterrée, située le long du canal



L'équipe Dick adapte la longueur de la remorque à la longueur de cette longue locomotive



La rampe est installée



Lorsque tout est prêt, la grosse locomotive CC40109 sera chargée avec l'aide d'une autre locomotive conduite par les équipes de LDCT



La locomotive est poussée très lentement sur la remorque



En quelques minutes, la locomotive est sur la remorque.



Le lourd convoi est prêt au départ.



Le chauffeur doit maintenant reculer sur 800 mètres, ce convoi imposant.



Ça passe tout juste...



...mais ça passe



C'est parti, nous quittons
LDCT en direction du
CMCF



Le convoi passe plusieurs
ponts



...dernière ligne droite
avant Oignies



A l'entrée de Oignies, la police municipale est venue en renfort pour barrer la route et sécuriser la manœuvre, car le camion doit reculer dans toute la rue Emile Zola accédant au CMCF



Çà y est, la grosse locomotive rentre dans Oignies



Cet impressionnant convoi attire les photographes



Pour rentrer dans le site, ça passe ...mais tout juste



*Le convoi se met en place pour le déchargement



Petit clin d'œil aux élèves du collège de Oignies venus repeindre ce bogie de CC40100



La rampe mise en place, nous pouvons commencer très doucement le déchargement de la grosse locomotive, à l'aide de notre 040DE45



L'opération étant délicate et les journées courtes, le déchargement se finira tard dans la soirée



La semaine suivante, nous terminons le transfert de la CC40109, afin de la stationner à l'abri dans le bâtiment transfo, sur la voie où nous avons sorti la voiture transatlantique A8c8



A titre de comparaison sur cette photographie d'époque, la CC 40109 sera remise en peinture dans sa livrée d'origine.

Le Crédit Agricole du Pas-de-Calais nous offre l'intégralité des matériaux nécessaires à cette remise en état de présentation. Nous les remercions chaleureusement pour leur soutien financier.



L'arrivée de la locomotive BB 16113 à Oignies

Après la locomotive CC 40109, nous avons enchaîné avec la locomotive BB 16113.

Toujours sur le site de LDCT, au niveau de la voie du canal, nous mettons en place la remorque et sa rampe de chargement



Les équipes de LDCT ramènent la BB 16113 et aident au chargement en la poussant



Solidement arrimée, c'est reparti pour une manœuvre en reculant sur 800m.



Une fois de plus, ça passe tout juste



Nous quittons la plateforme multimodale



Le convoi passe
plusieurs ponts
routiers



..et dernière ligne
droite avant Oignies



Le convoi entre dans Oignies



Ici aussi, ça passe, mais tout juste



Voilà, le convoi est rentré dans le site



Le convoi s'étant mis dans l'alignement de la voie de l'atelier, l'équipe Dick commence l'installation de la rampe pour le déchargement



L'installation finie, le locotracteur Renault s'avance vers la rampe pour aller chercher la locomotive BB 16113



Le locotracteur est accroché à la locomotive et les branchements en air réalisés



De par son empattement très court, son poids et le côté très agressif du locotracteur Renault pour la rampe, il est décidé d'effectuer la descente de la rampe de la locomotive à distance, en branchant une conduite blanche en air entre les 2 engins, et de maintenir avec un camion Dick, la locomotive à l'aide d'un système poulie – élingue.



Dès que le premier essieu de la BB16113 est au sol, nous accrochons à nouveau les 2 engins ensemble pour terminer le déchargement



La rentrée dans l'atelier s'effectue en douceur, car le passage de porte se joue au centimètre



Les pantographes sont ligaturés
afin de gagner quelques
centimètres



Ça passe, mais ici aussi, tout juste



C'est fini, la locomotive est rentrée
dans l'atelier pour quelques
semaines, avant d'aller rejoindre
l'autre locomotive - la 40109 dans
le bâtiment transfo.



LENS-LIÉVIN-HÉNIN

Dimanche 15 décembre 2024



Bonjour

UN PEU PLUS D'UNESCO...

Un site de la Grande Guerre, le cimetière militaire Duder Corner en l'occurrence, et un autre, minier celui-là, la base du T1/19... Loos-en-Gohelle, du haut de ses 6 500 habitants, peut se targuer d'héberger deux sites inscrits au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. Il y a une dizaine de jours, ce même organisme décidait d'ajouter à sa longue liste les ducasses et fêtes foraines. Une décision qui a (encore) une petite résonance

à Loos-en-Gohelle. L'histoire de la commune est en effet intimement liée à celle des forains qui sont nombreux à s'y être sédentarisés. À tel point qu'en 2019, la municipalité mobilisait habitants et forains pour monter, dans le cadre de son festival Les Gohellades, un grand spectacle participatif baptisé « Dukass ». L'idée ? Mettre en lumière un pan, populaire celui-là, du patrimoine de la commune. L'UNESCO vient quelque part de lui donner raison. **D. M.**

Météo

Matin 3°C	Après-midi 9°C
Demain	Après-midi 11°C
Matin 9°C	



Photo Séverine Courbois

WINGLES
Mais que fait
le chien Vasco dans
les bureaux de la mairie ?
PAGE 10

LIÉVIN
Village de Riaumont :
action choc du collectif
Mouv'enfants
PAGE 13

AIX-NOULETTE
La Fête des lumières :
le spectacle envoûtant
de la compagnie Lilou
PAGE 16



Jour de fête au CMCF. Surprise pour les automobilistes ce vendredi midi : sur la route, se promenait une locomotive Alstom CC 40100 de 109 tonnes datant des années 1970. Elle sera restaurée au centre de la mine et du chemin de fer.

Noël en avance pour le CMCF qui accueille deux locos d'exception

Dans la hotte du père Noël, deux locomotives électriques dont une de 109 tonnes, qui a été en service sur la ligne Paris - Bruxelles jusque dans les années 90. Une organisation au millimètre permet leur acheminement jusqu'au centre de la mine et du chemin de fer (CMCF) d'Oignies. L'une est arrivée vendredi. Toutes deux vont être retapées puis montrées au public.

PAR HÉRIVÉ NAUDOT (TEXTES)
ET SÉVERINE COURSE (PHOTOS)
lens@lavoxdunord.fr

OIGNIES. On aurait pu l'appeler Désirée tant elle s'est fait attendre ce vendredi, mais on ne manoeuvre pas comme ça une loco de 109 tonnes hors d'état de rouler. Cette locomotive électrique née dans les années 60 (une CC40109) pour les intimes est arrivée par camion au centre de la mine et du chemin de fer (CMCF) d'Oignies, pour être sauvée du ferrailage. Derrière ce transfert, il y a un an de boulot...

LE RAIL ET LA ROUTE

Pourquoi ici ? Il faut faire un crochet par les Ardennes, et plus exactement les rotondes ferroviaires de Mohon, pour le comprendre. La belle loco y coulait des jours heureux, mais les bâtiments ont été vendus aux Ateliers de Vendeuvre, une entreprise qui compte y fabriquer... des wagons. Et il fallait libérer l'espace.

« Il y a eu un appel à candidatures avec une cinquantaine de matériels disponibles », retrace Julien Defournier, le président du CMCF. L'association s'est bien sûr positionnée et a obtenu non pas une mais deux locomotives : l'autre étant une BB 16113 : « Certains ont eu la chance de prendre le rail et d'autres, il a fallu une évacuation par camion, nous, c'était rail puis route ! » Son périple : Elle est donc arrivée des Ardennes – par train – jusqu'à Delta 3, il y a un mois environ. Puis une société de transport belge s'est chargée de l'acheminer par la route (auto-

route A11) depuis Delta 3 au CFCEM d'Oignies, ce vendredi en fin de matinée. Une trentaine de personnes ont été mobilisées pour ce transfert, depuis les membres de l'association jusqu'au personnel de l'opérateur de Delta 3, LDCT (Lille Douvrage Terminal Conteneur) en passant par des représentants d'Alstom. L'atelier de maintenance de locomotives installé à Ostricourt.

« On a déjà refait la CC 40101

“L'ambition n'est pas de les faire rouler mais qu'elles puissent être présentables.”

qui est maintenant à la tête du train de Mulhouse et ça sera la dernière », lâche, un peu ému, Philippe Lefebvre, président fondateur du CMCF, ancien conducteur de train qui a conduit la loco qui vient d'arriver... il y a 52 ans ! « Si vous voulez une preuve, je peux vous montrer les photos », s'amuse-t-il, en faisant défiler la photo d'époque sur son portable. Julien Defournier, lui, est capable d'en parler des heures : « C'est une machine quadri courants qui faisait la liaison Paris-Bruxelles mais était destinée à l'origine à circuler partout en Europe. Elle a fait 7 millions de kms et a arrêté sa carrière en 1996. » L'objectif final, c'est bel et bien de remettre ces véhicules à neuf pour que le public en profite. « L'ambition n'est pas de les faire rouler mais qu'elles puissent être présentables », poursuit le président. On leur fait aveuglément confiance ! ■



Philippe Lefebvre, le président fondateur du CMCF, ancien conducteur de train qui a conduit la loco qui vient d'arriver... il y a 52 ans !

C'EST QUOI LE CMCF

« On peut passer à côté de nous sans nous voir », sourient – un peu jaune – les membres actifs de l'association, implantée au 79, rue Emile-Zola au sein du centre Denis-Papin situé juste en face de la toute nouvelle médiathèque Mine 2 culture. Le CMCF Oignies est une association née en 1993 « qui vise à la préservation, la conservation et la mise en valeur du patrimoine ferroviaire de la Compagnie du Nord, devenue SNCF région Nord ». Actuellement, le carreau de la fosse 2 des mines accueille trois associations : le CMCF, l'association des amis de la mine et l'association des ambulances postales ferroviaires. Le public peut découvrir le site et les activités qui s'y déploient lors du Festival du chemin de fer réel et modèle réduit, qui fêtera ses 30 ans en 2025.



SUR NOTRE SITE
Retrouvez une vidéo
du reportage sur
lavoxdunord.fr, onglet
« Lens - Liévin - Hénin ».

Une locomotive historique rejoint le centre de la mine et du chemin de fer

Ce lundi, la seconde locomotive électrique attendue par le Centre de la mine et du chemin de fer (CMCF) est arrivée à Oignies. Une belle BB 16113 de 90 tonnes qui vient compléter la collection de ces passionnés. Une machine typique du nord de la France.

BARBARA FIRCOWICZ
lens@lavoixdunord.fr

OIGNIES. « C'est l'aboutissement de la collection. » Avec une pointe de fierté et d'émotion, Julien Defournier, président du CMCF, estime que l'arrivée ce lundi vers 13 heures, de la « première locomotive de vitesse électrifiée en France » complète la panoplie de l'association. Dix jours après avoir réceptionné une locomotive électrique (une CC40109) de 109 tonnes en service sur la ligne Paris-Bruxelles, cette BB 16113 boucle un bel échantillon du chemin de fer local avec la machine à vapeur qui faisait Paris – Lille et une locomotive de marchandises. Toutes ayant la particularité de circuler au nord de Paris.

MILLE PATTES

« On va pouvoir montrer aux gens les machines qui ont roulé en France », se réjouit un membre du CMCF.

C'est une fois encore un « mille-pattes » de 10 essieux d'un transporteur belge qui a effectué le trajet entre la plateforme Delta 3 où patientait la loco et le site du



Cette BB 16113 a été fabriquée en 1959 au Creusot (Saône-et-Loire) et électrifiée à Jeumont (Nord).

CMCF à Oignies. Ensuite, il a fallu plus d'une heure pour installer la rampe de chargement et décharger ce gros bolide de 90 tonnes.

JUSQU'À 160 KM/H

Bolide, car cette BB 16113, fabriquée en 1959 au Creusot et électrifiée à Jeumont (Nord), pouvait rouler jusqu'à 160km/h. Ce qui,

pour l'époque, était une belle prouesse.

Nombreux seront ceux qui reconnaîtront cette carlingue, en bon état, orange et grise. Et pas seulement ceux qui effectuaient les trajets entre Paris et Lille. Même si, de l'avis d'un membre de l'association, c'est une « machine typique du Nord ». ■

Les activités du CMCF en vidéo

En plus de partager nos activités via ce bulletin trimestriel et notre page Facebook, nous vous permettons de découvrir nos activités en vidéo.

Nos premières vidéos sont consacrées aux différents transferts réalisés ce dernier trimestre 2024 :

Les transferts des voitures transatlantiques :

<https://www.facebook.com/c.m.c.f.oignies/videos/582601061052839>

<https://www.youtube.com/watch?v=5cBQFno5cpk>

Le transfert de la locomotive CC40109 entre Dourges et Oignies

<https://www.facebook.com/c.m.c.f.oignies/videos/1918247268982679>

<https://www.youtube.com/watch?v=siFtYnkDk-U>

Le transfert de la locomotive BB16113 entre Dourges et Oignies

<https://www.facebook.com/c.m.c.f.oignies/videos/1233156981124642>

<https://www.youtube.com/watch?v=qrMscacL6c0>

Conclusion :

Un dernier trimestre qui a fortement monopolisé les membres de la section.

Les différents transferts en interne et ceux depuis la plateforme de Dourges jusqu'au site du CMCF, ont montré notre capacité à gérer des actions de grande envergure.

La section Atelier de Restauration termine l'année 2024 avec ses objectifs atteints.

L'année 2025 ne sera pas de tout repos pour autant, car de grandes restaurations d'engins nous attendent auxquels s'ajouteront quelques travaux de voie.

La section Atelier de Restauration du Matériel Réel du CMCF remercie la mairie de Oignies, les services techniques, la Police Municipale, La Voix du Nord, la DRAC, la Fondation du Patrimoine, le Département Pas-de-Calais, le CEF-Nord, la SNCF Patrimoine, SNCF-CMR, SNCF Immobilier, la société LDCT, AKIEM, les transports Dick et l'UNECTO pour leur soutien.

NB : les photos sont de Philippe LEFEBVRE, Jean-Marie MINOT, Eric DEVERREWAERE, Julien DEFURNIER, Jean-Michel DELEDICQ, Théo LECOURT, François GOEUSSE, Nicolas DELDYCKE, Quentin BOULINGUIEZ, Jean-Pierre MANGNIERS, Robin MEURANT et Laurent GOSSELIN.