

Rail et Industrie

La Revue des Amis des Chemins de Fer Industriels



n°101

Septembre 2025
Parution Trimestrielle
Prix : 15,00 Euros

Rail et Industrie n°101

Parution trimestrielle : septembre, décembre, mars, et juin.

Dépôt légal – à parution

N° de référence de déclaration de parution : 00/00121

Prix de vente à l'Unité : 15,00 € (France) – 15,00 € (UE)

Responsable de publication : Louis CAILLOT

Responsable de la rédaction : François POUS

Mise en page : François POUS, Patrick ETIEVANT

La Revue « Rail et Industrie » est éditée par :

L'Association Rail et Industrie

1, boulevard Auguste Baudin

13380 PLAN-DE-CUQUES

France

Conditions d'abonnement :

Tarifs annuels France 2025-2026 : 46 € (46 € pour l'étranger) pour les 4 numéros de 2025-2026 (soit les n°101 à 104). Règlement à l'ordre de « Rail et Industrie », à envoyer par courrier au trésorier ou se référer au site internet (bon d'abonnement en format PDF) :

Christophe ETIEVANT

23, rue Gabriel Péri

42100 SAINT-ETIENNE

France

Possibilité d'effectuer le règlement par virement international : **IBAN : FR65 20041 01008 1453176D02909 – BIC : PSSTFRPPMAR** – à Association Rail et Industrie ; ou CCP Marseille : 14 531 76 D 029.

Pour obtenir des anciens numéros, merci de nous consulter, ou bien de se référer au site internet (bon de commande en format PDF).

Vente uniquement sur abonnement et par année complète ; vente de numéros anciens uniquement par année(s) complète(s)

Impression : Groupe IMPREMIUM, 25/27 Boulevard de Briançon – 13005 Marseille. www.Imprimium.fr

Adresse pour les articles et les photographies :

L'Association Rail et Industrie

1, Boulevard Auguste Baudin

13380 PLAN-DE-CUQUES

France

Possibilité d'adresser courrier et photographies à

railetindustrie@gmail.com – site : www.railetindustrie.com

Des photographies sont disponibles en téléchargement sur <https://www.flickr.com/photos/pket69/>

Sommaire

Editorial

Le dernier train de marchandises de l'usine Solvay de Salindres (30) page 1
La desserte ferroviaire de la société Acor à Vauvert dans le Gard (30) page 2
L'ancienne friche Carel et Fouché retrouve une activité ferroviaire page 5
La carrière de Vignats (14) et le rail page 10
Un locotracteur BDR HSMV d'origine inconnue livre ses secrets page 12
La carrière de Vignats (14) et le rail page 15

Les Houillères du Bassin de Lorraine vingt ans plus tard

Bref historique depuis 2001 page 19

Le long des chemins de fer minier HBL d'ouest en est page 19

Lormafer à Creutzwald (57) page 22

Captrain à Saint-Avold (57) page 22

SNF S.A à Saint-Avold (57) page 25

N.N. à Saint-Avold (57) page 32

Houillères du Bassin de Lorraine page 34

SGM Groupe à Morsbach (57) page 32

Parc Explor à Petite-Rosselle (57) page 38

HBL, il manque encore quelque chose page 40

Conclusion provisoire page 41

Publicité Rail et Industrie hors-série n°3 SPMR COFERNA

Des trains d'alumine en gare de Marseille-Saint-Charles (13) page 42

Le 200^{ème} anniversaire du chemin de fer de Stockton à Darlington page 43

L'embranchement de la cimenterie Heidelberg à Ketton (UK) page 48

En couverture

- Vauvert (30, Gard) – Société Acor - Le locotracteur Decauville TE2401 reconstruit en hydrostatique par la Société Patry vers 2003 manœuvre les wagons Res chargés de couronnes de fil machine. L'engin était précédemment employé chez Métaux Spéciaux / ex-PUK à Pomblière-Saint-Marcel (73, Savoie) - Photographie Patrick Etiévant –
- Carling (57, Moselle) – VFLI, Captrain – Le locotracteur Decauville n°B022 stationne à l'atelier AC4 en attente d'une nouvelle affectation. Le TE2401 n°58 a été reconstruit à deux reprises : en hydrostatique par Energie & Traction à Oullins (69, Rhône) en 2002, puis par Desbrugères à Noyon (60, Oise) vers 2012 - Photographie Patrick Etiévant -

Merci aux Personnes, Associations, Organismes, Musées et Sociétés qui ont apporté leur contribution à ce numéro :

MM Louis Caillot, Christophe Etiévant, Patrick Etiévant, Christophe Costy, Fabien Laurent, Marc Le Rochais, Eric Bettega, Klaus Linek, Frank Glaubitz, Günter Freyer, Joachim Lutz, Jörg Klawitter, Philippe Leynaud, Patrick Sambourg, Jean-Paul Fournier, Damien Golotvine, Frédéric Dufetrelle, Serge Kottmann, VFLI, Captrain, Lormafer, Académie François Bourdon, groupe SGM, Parc Explor Wendel.

Tout article ou élément d'article ne peut être reproduit par quelque procédé que ce soit sans accord écrit préalable du bureau de « Rail et Industrie ».

Chers lecteurs,

Tout d'abord nous vous remercions pour vos réabonnements. Votre contribution est indispensable pour continuer notre publication.

Force est de constater que la situation économique et politique de notre pays influe négativement sur le moral et le porte-monnaie des amateurs ferroviaires. En conséquence les nouveaux contacts deviennent rares.

L'équipe fait « avec ». Elle continue de positiver avec la récente parution du numéro-anniversaire 100 (à l'abondante pagination et des articles pour tous les goûts) et celle du numéro hors-série n°3 qui traite des constructeurs SPMR et Coferna : il est en cours de distribution (voir l'encart en page 42 de ce numéro). Les retours sont élogieux dans la presse ferroviaire où chez les amateurs. N'attendez plus pour le commander !

Vos retours, compléments, articles, photographies, en rapport avec le n°100 et le HS n°3 ou tout autre sujet, sont toujours appréciés et sources de recherche, de motivation pour les auteurs et acteurs de votre revue.

Nous vous rappelons que nous serons présents à l'exposition Savoie-Modélisme le 1^{er} et le 2 novembre à Chambéry – 73000, Savoie Expo – 1725 Avenue du Grand Ariétaz, horaires d'ouverture : samedi de 9h00 à 18h00, dimanche de 9h00 à 17h00. Nous espérons vous voir nombreux pour discuter cordialement de moults sujets industriels et ferroviaires.

Ailleurs, n'oubliez pas de promouvoir Rail et Industrie, une revue à taille humaine faite par des amateurs pour d'autres amateurs. Il n'y a pas de meilleure publicité que le « bouche à oreille ». Merci d'avance.

Bonne lecture du présent numéro.

Pour l'Equipe de Rail et Industrie, Louis Caillot



Editorial

Un locotracteur BDR type standard HSMV d'origine inconnue livre ses secrets

Damien Golotvine, avec le concours de Louis Caillot et Frédéric Dufetrelle

Le Chemin de Fer Touristique du Vermandois de Saint-Quentin (CFTV) a été créé en 1977 par un groupe de passionnés souhaitant préserver, restaurer et faire circuler du matériel à voie normale de l'ancienne Compagnie des chemins de fer du Nord, mais aussi provenant des chemins de fer secondaires et industriels de l'Aisne. Le CFTV a donc récupéré au cours de son existence un certain nombre de véhicules à la SNCF et à des industriels du département.

Un locotracteur BDR type Standard est arrivé au CFTV le 25 juillet 1991, cédé gracieusement par l'entreprise Saint-Quentinoise Magénord. Celui-ci avait été auparavant reconditionné par l'entreprise picarde Desbrugères à Noyon (60, Oise), comme en témoignent les plaques encore apposées sur la cabine. Cependant, rien n'indiquait son origine et ses précédents utilisateurs. La seule plaque du constructeur était encore présente mais l'année avait été étonnement meulée ! Du côté opposé, un médaillon avec numéro 6353 est riveté sur le châssis, au-dessus de l'emplacement de la 2^{ème} plaque constructeur disparue.



Le BDR provenant de la société Magénord le 27 juillet 1991, 2 jours après son arrivée au CFTV, sur l'embranchement de la société Bossu-Cuvelier, occupé à l'époque par notre association - Photographie Frédéric Dufetrelle -

Depuis quelques années, Frédéric Dufetrelle et moi-même, bénévoles au CFTV, avons engagé des recherches d'archives concernant les engins du CFTV dont l'historique fait défaut, comme ce BDR. Après lecture de l'étude de Louis Caillot sur les BDR Standard (Rail & Industrie n°47 – mars 2012), nous constatons avec étonnement que notre locotracteur ne possède aucun des types de moteurs équipant les Standard à voie normale d'origine : CLM type 85 LC3, Panhard type 4 G, Renault 4C 125 type 505 D ou Willème F4M 517 P, tous diesels sauf le Panhard qui est à essence avec un système gazogène à l'origine. Notre BDR et son moteur diesel Panhard type K pourrait-il être un ancien essence et gazogène, rééquipé ensuite avec un moteur diesel de la même marque ?

L'étude précisant également les différents types de boîtes de vitesses, celle du nôtre nous est inconnue et nous décidons de chercher sa plaque lors d'une séance de travail. Dissimulée sous une épaisse couche de graisse accumulée depuis de nombreuses années, celle-ci révèle les inscriptions suivantes : type 4V65 - Série GSMV - N°6 .

Après contact avec Louis Caillot, nous avons la confirmation que cette boîte était montée d'origine sur le BDR n°406, qui faisait partie des 6 locotracteurs commandés par l'Organisation Todt en 1944 avec une motorisation essence Panhard et gazogène, mais livrés vers 1946/47.

Cet étonnant système gazogène fut toutefois rapidement démonté, mais notre exemplaire conserve ce qui semble être une trace des passages des deux tuyaux (d'amenée de gaz ou d'échappement ?), visibles sur la photographie du constructeur, de part et d'autre de l'échappement principal. Ils ont été rebouchés par une tôle circulaire.

De plus, une preuve du caractère ancien de notre BDR peut aussi se remarquer sur la traverse avant : celle-ci est identique à la traverse arrière, avec la présence d'une masse de section triangulaire. Or, la plupart des BDR Standard photographiés dans les industries ou préservés dans d'autres associations ont à l'avant une masse de section rectangulaire avec 2 perçages carrés et chanfreinée sur les bouts, l'arrière étant identique pour tous les Standard (masse de section triangulaire). Cette particularité de traverses identiques se retrouve sur les photographies du constructeur des BDR à moteur CLM et Panhard avec gazogène, correspondant ainsi aux premiers exemplaires de Standard produits.

Les Houillères du Bassin de Lorraine (HBL) – vingt ans plus tard

Par Klaus Linek

Les embranchements industriels le long des anciens chemins de fer miniers lorrains

Cela fait vingt ans que la dernière mine de charbon de Lorraine a cessé son activité. Trois ans plus tôt, les Houillères du Bassin de Lorraine (HBL) vendaient déjà leur chemin de fer à VFLI (Voies ferrées locales et industrielles).

Vingt ans plus tard, je jette un regard actuel sur les anciens chemins de fer HBL et présente les entreprises embranchées qui y sont encore actives aujourd'hui.

Bref rappel historique depuis 2001 et l'externalisation du chemin de fer des HBL

La grande rétrospective historique n'a pas sa place ici, cela dépasserait le cadre de cet article. De plus, certaines lacunes demandent à être comblées. Beaucoup de points restent encore approximatifs. On ne trouve que peu d'informations sur ces locomotives et locotracteurs. Les plaques des constructeurs sont rares et les renseignements techniques et historiques ne sont pas toujours disponibles. Des compléments seront probablement à prévoir.



Captrain : la BB310 refoule un wagon citerne Nacco sur le pont de Saint-Avold au-dessus de la Route Nationale 33 - Photographie Klaus Linek -

Voici brièvement les faits les plus importants concernant l'évolution depuis le début du millénaire :

En 2001, les Houillères du Bassin de Lorraine (HBL, filiale du groupe public Charbonnages de France créé en 1946) vendent leur chemin de fer minier à la société VFLI créée en 1998. Le plus grand réseau de chemin de fer privé de France à l'époque, avec 206 km de voies, 37 locomotives, 830 wagons et 230 cheminots, passe à la filiale de la SNCF qui, sous le nom de VFLI Cargo, prend initialement ses quartiers à Freyming-Merlebach.

En 2004, la dernière houille de France est extraite de la mine La Houve II à Creutzwald. La même année, la société sarroise ROGESA (Roheisengesellschaft Saar, une filiale de Dillinger Hütte et Saarstahl) rachète la cokerie HBL de Carling et poursuit l'activité sous le nom de Cokes de Carling SAS (CdC). Cinq ans plus tard, en 2009, elle doit annoncer la fermeture de la cokerie face à la crise économique mondiale. Le site de la cokerie a été en grande partie nivelé et il est resté en friche. Les travaux de démolition se poursuivent.

En 2021, VFLI deviendra Captrain France. A cette date, Captrain sera déjà l'un des grands acteurs du marché ferroviaire européen, mais continuera d'exploiter la majeure partie de ce qui reste de l'ancien réseau HBL, qui sert aujourd'hui exclusivement à la desserte de la plateforme chimique.

Le 200^{ème} anniversaire de l'inauguration du chemin de fer de Stockton à Darlington (S&DR)

Par Jean-Paul Fournier, Christophe Etiévant & Patrick Etiévant

Les 200 ans du chemin de fer de Stockton à Darlington en Angleterre ont été l'occasion d'un festival international de neuf mois qui s'est déroulé dans le Comté de Durham et la région de Tees Valley en 2025, afin de célébrer la première circulation sur la ligne de chemin de fer Stockton-Darlington (S&DR), 1^{ère} ligne moderne à voie normale du monde prévue pour transporter à la fois des passagers et des marchandises à l'aide de locomotives à vapeur, sous la direction de l'ingénieur George Stephenson.

Le voyage en train de 42 km entre Shildon et Stockton, via Darlington, effectué le 27 septembre 1825, a révolutionné les modes de transport, de commerce et de communication à travers le monde. Le festival S&DR200 a proposé, de mars à novembre 2025, une série de spectacles grandioses en plein air, d'événements, d'expositions et de créations artistiques originales, dans les espaces publics, les bibliothèques et les musées de renommée internationale du comté de Durham et de la région de Tees Valley.

A l'initiative de l'association stéphanoise « L'Eclisse », qui a pour projet d'animer et de coordonner la célébration des 200 ans du chemin de fer de Saint-Etienne à Andrézieux (42, Loire) en 2027, plusieurs membres se sont rendus à Darlington pour assister au point culminant des festivités du S&DR200 du 26 au 28 septembre 2025.

Durant ces trois journées, la réplique de la locomotive « Locomotion n°1 » de George Stephenson, améliorée par Timothy Hackworth, a évolué sur le tracé original de la ligne en trois étapes :

- Le 26 septembre 2025 de Shildon à Darlington,
- Le 27 septembre 2025, jour du 200^{ème} anniversaire, de Darlington au pont de Skerne, puis transfert de nuit à la gare de Dinsdale,
- Le 28 septembre 2025 de Dinsdale à Stockton puis Rochester road.



La Locomotion et ses trois « chaldrons » paradant sur le pont de Skerne à Darlington le jour des 200 ans - Photographie Patrick Etiévant -

Lors de la visite, nous avons pu observer les nouveaux musées ferroviaires inaugurés récemment :

- A Darlington, le site Hopetown, implanté dans les emprises de la gare de chemin de fer S&DR originale, dans laquelle sont conservés :
 - La gare de marchandises du S&DR convertie en billetterie et cafétéria,
 - Le bâtiment des voyageurs du S&DR, converti en musée de l'Exploitation ferroviaire,
 - L'atelier de wagonnage du S&DR, converti en galerie d'art et musée d'objets ferroviaires,
 - L'atelier de maintenance des locomotives du S&DR, utilisé pour abriter les collections de matériels ferroviaires de deux associations,

L'embranchement particulier de la cimenterie Heidelberg à Ketton (Royaume-Uni)

Par Patrick Etiévant

L'usine de Ketton est une importante cimenterie avec une carrière située dans le village de Ketton, dans le comté de Rutland, au Royaume-Uni. Elle est aujourd'hui détenue par la compagnie allemande Heidelberg Cement. L'usine produit environ un dixième des besoins en ciment Portland du Royaume-Uni. La cimenterie de Ketton emploie environ 220 personnes.

La pierre de Ketton, un calcaire oolithique du Jurassique, a été mise en valeur de façon industrielle à partir de 1921 par Frank Walker, un entrepreneur de Sheffield dans le but de fabriquer des éléments de constructions préfabriqués en ciment. L'exploitation n'a réellement commencé qu'en 1928 lorsque Joseph Ward, homme d'affaires de Sheffield, a repris le projet.



La locomotive 08 809 refoule une rame de quatre wagons PCA chargés de ciment en direction du faisceau d'échange avec le réseau de chemin de fer national - Photographie Patrick Etiévant -

Au fur et à mesure du temps, des fours à griller la pierre à ciment ont été ajoutés et perfectionnés jusqu'à en compter 7 en 1975. La production annuelle de ciment de Ketton Cement, qui était de 30.000 tonnes en 1930, a alors atteint 700.000 tonnes. C'est au milieu des années 1960 que l'extraction de l'argile et du calcaire dans la carrière, jusqu'alors réalisée avec des excavatrices et des trains en voie normale, a été assurée par pelleteuses, chargeuses, camions et convoyeurs à bandes transporteuses.

Au début des années 1980, la cimenterie a été intégrée dans le groupe mondial Rio Tinto Zinc. Ketton Cement a été rebaptisée Castle Cement. Avec une part de marché du ciment croissante, le four 8 a été conçu et construit au milieu des années 1980. D'un coût de 70 millions de livres sterling, le four mesure 68 m de long et la tour de préchauffage mesure environ 80 m de haut. Une fois le four 8 opérationnel, les fours 1 à 4 ont été fermés en 1986, suivis des fours 5 et 6 en 1987. Les effectifs de Ketton sont passés de 520 à 310 personnes.

En 1989, Castle Cement est passée sous le contrôle de Scancem, un fabricant de ciment et de matériaux de construction opérant en Europe et en Afrique. Scancem a été rachetée par Heidelberg Cement en 1999 et le logo de Castle Cement a été adapté pour intégrer le nom de sa nouvelle société mère. La crise économique a durement touché Ketton nécessitant la mise en sommeil du four 7 en septembre 2008. De nos jours la production annuelle du site avec le seul four 8 est estimée à 180.000 tonnes.

Dès l'origine de l'usine, celle-ci a été desservie par le rail. L'embranchement est implanté sur la ligne nationale du LMS (London, Midland and Scottish Railway) reliant Birmingham à Peterborough. Le tracé pour rejoindre l'usine a été conçu à « l'anglaise », avec des courbes et contre-courbes de faibles rayons, pouvant descendre jusqu'à 50 m. La ligne comprend un passage inférieur sous la route A6121 reliant Stamford à Ketton. Le gabarit y est des plus réduits. Le faisceau actuel d'échange avec le réseau national est limité à 3 voies de 450 m.