

Rail et Industrie

LA REVUE DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°72

Juin 2018
Parution Trimestrielle
Prix : 12,00 Euros

Rail et Industrie n°72

Parution trimestrielle : Septembre, Décembre, Mars, et Juin.

Dépôt Légal – à parution

N° de Référence de déclaration de Parution : 00/00121

Prix de l'Unité : 12,00 € (France) – 12,00 € (CEE)

Responsable de publication : Louis CAILLOT

Responsable de la rédaction : François POUS

Mise en page : François POUS, Patrick ETIEVANT

Le Bulletin de « Rail et Industrie » est édité par :

L'Association Rail et Industrie

1, Boulevard Auguste Baudin

13380 PLAN DE CUQUES

France

Conditions d'abonnement :

Tarifs annuels France 2017-2018 : 44 € (44 € pour l'étranger) pour les 4 numéros de 2017-2018 (soit les n°69 à 72). 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 ST-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 de se référer au site internet (bon de commande en format PDF).

Impression : Groupe IMPREMIUM,

25/27 Boulevard de Briançon –

13005 Marseille. w w w. Imprimium . fr

Adresse pour les articles et les photographies :

Rail et Industrie

François POUS

5 chemin de Pelleport

Bâtiment B

31500 TOULOUSE

France

Possibilité d'adresser courrier et photographies à

railetindustrie@yahoo.fr – site : www.railetindustrie.com

Des photographies sont disponibles en téléchargement sur

<https://www.flickr.com/photos/pket69/>

Sommaire :

Editorial	page 1
Papiers du Rail et d'Industrie n°72	page 2
Courrier des lecteurs n°72	page 3
EP de l'Armée de l'Air Française	page 3
Compléments aux Autorails OFEROM	page 5
La pente de Montech	page 7
Le petit train de Marigny-le-Cahouët (Côte d'Or)	page 9
Histoire et géographie	page 9
Des hommes industriels	page 10
Le kiosque à Journaux	page 11
La gare PLM	page 15
Les matières au Haut-Fourneau et les cuves à laitier	page 17
Le laitier résidu très valorisable	page 19
Le crassier solution ultime	page 22
Et des moyens de transport adaptés	page 22
Feu nos crassiers	page 25
Les locomotives à vapeur 020T Bika & Guinotte	page 36
Lucien Guinotte et les charbonnages de Bascoup	page 36
La locomotive Bika & Guinotte à Paris en 1867	page 37
La production des locomotives Bika & Guinotte	page 37
Descriptif de la locomotive à l'exposition de 1867	page 39
Les 030T type 51 dans l'industrie	page 45
La Société Villemont à Argy, et la SEM Fer Val d'Indre	page 49
Historique	page 49
Le processus de collecte, stockage et expédition	page 51
La locomotive de la SEM Fer Val de l'Indre	page 54
L'exploitation du chemin de fer d'Argy à Buzançais	page 54

En couverture :

- Argy (36 Indre) : échange de traction : les deux BB Vossloh G1000BB de Colas Rail laissent la place au locotracteur MOL RR2444 du silo de céréales Villemont – photographie Patrick Etiévant –

- Lorsque le laitier est bien colmaté, il faut parfois recourir à un brise roche pour le décoller de la paroi de la cuve du wagon – photographie Patrick Etiévant –

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

MM, Alain Dubois, Henri Tenoux, Bernard Capmartin, Louis Caillot, Gérard Dalstein, Marc Moulin, Patrick Etiévant, Anne Blanchot Philippi, Jean-Pierre Teugels, le PFT à Saint-Ghislain, la Société Villemont à Argy.

Les articles publiés n'engagent que leurs auteurs. Aucun 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.



Editorial

Chers lecteurs,

Au moment de la rédaction de cet éditorial, début juin 2018, l'avenir de la SNCF n'est toujours pas scellé.

Malgré l'annonce de la reprise des deux tiers de la dette par l'Etat, le sort de milliers de kilomètres de petites lignes reste en suspens. Leur maintien dépendra désormais de la volonté et des finances des seules régions.

Face aux solutions miraculeuses présentées par les médias, il y a de quoi s'interroger sur le futur du rail français en observant l'évolution des réseaux étrangers et celle du fret ferroviaire national : après une quinzaine d'années d'ouverture à la concurrence, la part modale assurée par une vingtaine d'opérateurs sur RFN / Réseau Ferré National est aujourd'hui aux alentours de 10% (87% à la route). Pire, chez les « poids lourds » du secteur, après la disparition de Veolia Cargo et de Combiwest, l'application d'un plan drastique chez ECR, c'est maintenant au

tour de Colas Rail d'abandonner le terrain.

Qu'en disent les médias, si prompts à « casser du cheminot » et à faire des documentaires à charge contre la SNCF ?

Par ailleurs qui d'entre vous a capté, au milieu de rares informations, la succession d'accidents routiers survenus ces derniers jours :

- Le 27 mai, accident d'autocar sur l'A 7, bilan 3 morts et 27 blessés.
- Le 29 mai, un bus rentré en collision frontale avec la remorque détachée d'un poids lourd à Gilly sur Loire, bilan 40 blessés dont 1 gravement.
- Le 6 juin, un autocar se renverse à Forbach avec 45 personnes âgées à bord, bilan qualifié de « miraculeux » avec seulement 5 blessés légers.
- Le 7 juin, un accident impliquant cinq poids lourds sur l'axe RCEA à Pierrefitte-sur-Loire, bilan 2 conducteurs décédés et 3 blessés.

Nous vous laissons le soin d'apprécier à juste titre cette indispensable évolution ! Au passage, pour ces accidents routiers nous nous sommes bornés à citer les faits et avons soigneusement évité de parler des âges « avancés » et des nationalités des conducteurs.

Bonne lecture et bonnes vacances.

Pour l'équipe de Rail & Industrie.

Louis CAILLOT.

Modeste mais innovant : le petit train industriel de Marigny-le-Cahouët (Côte d'Or)



Par Marc Moulin

Voici quelques années j'eus un coup de cœur pour une carte postale ancienne représentant un curieux petit train électrique, à la silhouette de jouet d'antan, stationné devant un site industriel inconnu... Une fois la carte en ma possession, je glanais alors quelques renseignements sur Internet, et pus petit à petit acquérir d'autres cartes dédiées au même site. J'eus également la surprise de découvrir dans un ancien numéro de la revue « Chemins de Fer Régionaux et Urbains » un court article à ce sujet.

Un peu d'histoire et de Géographe pour commencer...

Petit village bourguignon pittoresque du canton de Montbard, Marigny-le-Cahouët compte aujourd'hui un peu plus de trois cents habitants, tandis que sa population oscillait entre cinq cents et sept cents âmes au XIXème siècle. Un de ses attraits est de jouxter le canal de Bourgogne, qui ne comporte pas moins de treize écluses sur le territoire communal, également traversé par la petite rivière « la Lochère ». Pour la petite histoire, on tourna au château de Marigny des scènes du fameux feuilleton télévisé des années soixante « Angélique marquise des Anges », ainsi que des séquences du film « Clérambard »...



La cimenterie de Marigny-le-Cahouët dans les années 1920. La petite motrice vient d'amener ses deux wagons chargés de pierre au droit de la plate-forme des fours. La voie surélevée vient buter sur les silos, au bord de l'écluse. L'usine s'est dotée d'un camion automobile, dont le chauffeur pose pour le photographe. CPA collection auteur.

C'est au cours des travaux de creusement du canal, qu'un certain M. Lacordaire, cousin de l'ecclésiastique, prédicateur et homme politique bourguignon du même nom, aurait découvert des bancs de marne argilo-calcaires d'un bleu foncé, propice à la fabrication de ciment. Plusieurs carrières de pierre à ciment furent ainsi mises en exploitation, en complément de la dizaine de carrières de pierre de taille qui existaient jusqu'alors sur la commune.

Les matières au haut-fourneau et les cuves à laitier

Par Gérard Dalstein

Le fer n'existe pas à l'état naturel, sauf sous la forme météoritique qui se présenta comme une chance pour les premiers hommes amenés ainsi à travailler ce métal aux propriétés particulièrement intéressantes, dont la faculté de se souder à lui-même sans apport de métal. Si on lui applique certaines techniques de forgeage, il acquiert une résistance apte à la fabrication d'outils et d'armes. En effet le fer pur ne présente guère d'intérêt. Mou, peu résistant aux diverses contraintes, c'est allié à une certaine dose de carbone qu'il va révolutionner l'agriculture, l'industrie et malheureusement les techniques de la guerre. Le haut fourneau, appareil produisant un fer allié à une proportion de carbone variant de 2 à 6,7%, c'est-à-dire de la fonte ensuite transformable en diverses nuances d'acier en réduisant cette proportion de carbone permet de produire des quantités significatives de métal, d'une tonne vers 1782 à 5 tonnes vers 1850.

Puis les productions vont s'envoler, à 50 tonnes vers 1900, 300 tonnes vers 1960 pour atteindre 2000 tonnes avec les derniers minerais lorrains, minerais pauvres en fer (30 à 35 %) mais issus d'un gisement d'une telle puissance, plus de 4 milliards de tonnes, qu'il va permettre de lancer l'industrie française dans la grande conquête sidérurgique et de la hisser dans les premières places des puissances industrielles.



Figure 1 : Hauts fourneaux de Pompey (54). Lâcher de laitier en bassin. Septembre 1983 Cliché de l'auteur



Figure 2 : Hauts Fourneaux d'Hayange. Lâcher de laitier au concasseur en 1965

Cliché Sollac / ML

Les locomotives à vapeur 020T Bika & Guinotte construites par UMH, et les 030T industrielles type 51 SNCB

par Patrick Etiévant

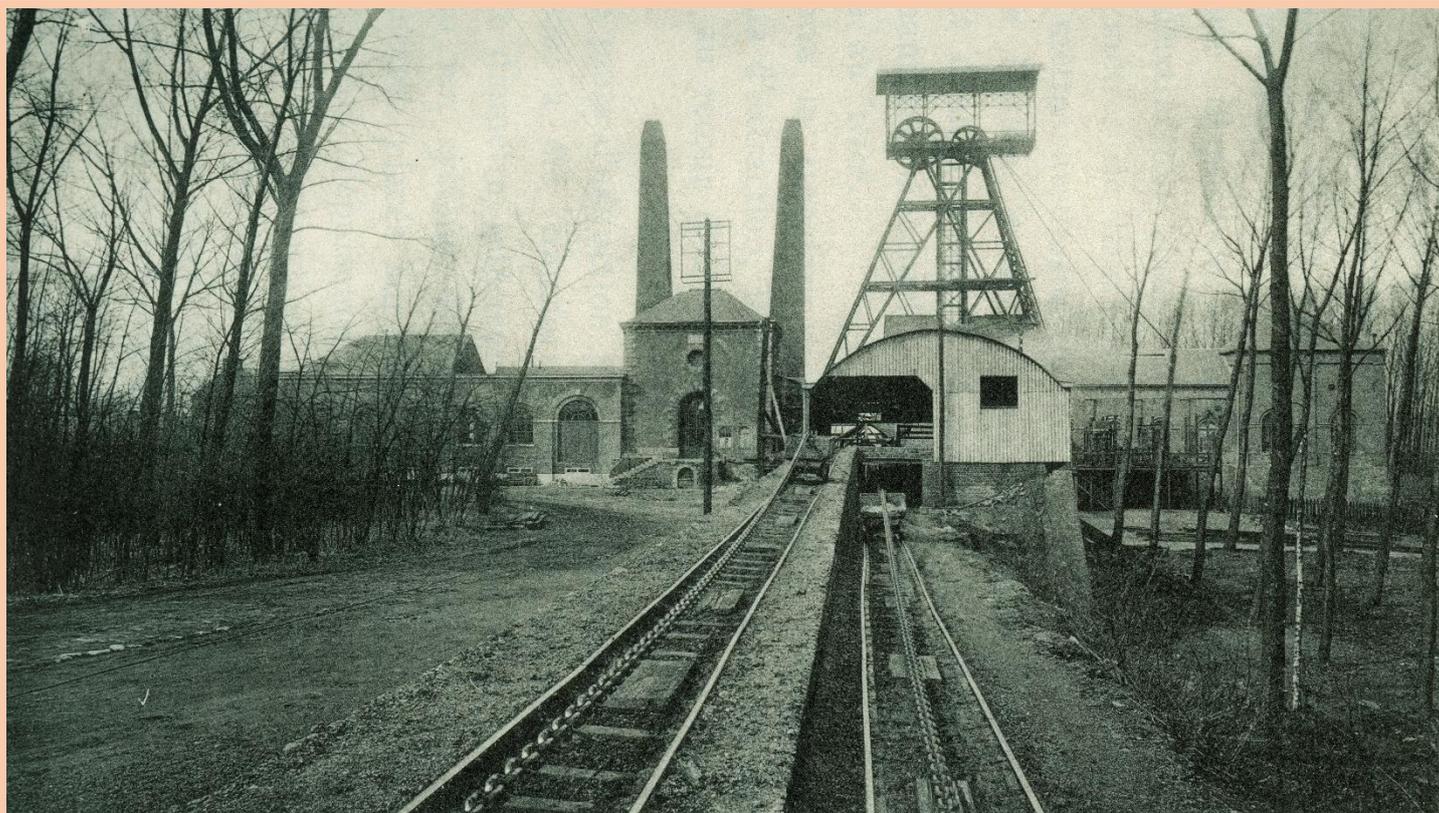
Lucien Guinotte & les Charbonnages de Bascoup & Mariemont

Lucien Guinotte est né à Verviers en Belgique le 30 janvier 1839, et il est mort à Morlanwelz le 9 avril 1911. Au cours de sa vie, il cumule les fonctions d'ingénieur, inventeur, administrateur et homme politique. Il est même sénateur de Charleroi-Thuin de 1894 à 1900.

Lucien Guinotte épouse Marie Zélie Henriette Rosine Guibal, née le 7 octobre 1843 à Jemappes. C'était la fille de Théophile Guibal, ingénieur. Les ventilateurs centrifuges pour l'aéragé des mines souterraines, connus sous le nom de "ventilateurs Guibal", dont le diamètre pouvait atteindre 12 m, sont l'invention de Théophile Guibal.

Lucien Guinotte entre comme ingénieur aux charbonnages de Bascoup et de Mariemont vers 1860. Ses capacités d'analyse, son inventivité et les bons résultats de ses travaux le font rapidement remarquer par la famille Warocqué, propriétaire de ces charbonnages. Elle l'encourage dans cette voie.

Grâce à son action, les charbonnages de Bascoup et Mariemont deviennent un des plus modernes d'Europe vers 1880. La renommée technique dépasse les frontières... Lucien Guinotte devient alors administrateur directeur général des Charbonnages de Bascoup et de Mariemont.



Charbonnages de Bascoup et Mariemont : le siège de la Réunion à Morlanwelz – collection privée -

Au plan technique, il met au point une machine d'extraction à détente variable dont il dépose le brevet en 1870. Les machines d'extraction de mine à détente variable selon le brevet Guinotte étaient notamment fabriquées pour la France par G.G Pétau, Ingénieur Constructeur dans ses ateliers de Passy à Paris.

La locomotive 020T Bika & Guinotte

Les charbonnages de Bascoup et Mariemont ayant besoin de locomotives à vapeur pour tracter leurs trains de charbon et manœuvrer sous les cribles et trémies, Lucien Guinotte observe les engins existants, leurs faiblesses tant lors de leur utilisation

La Société Villemont à Argy (Indre), la desserte ferroviaire de Ferval par la SEM Fer Val d'Indre

Par Patrick Etiévant

Historique

La Société Villemont est une entreprise de négoce agricole à capitaux familiaux. Elle intervient dans la Filière Agroalimentaire. Originnaire du département de l'Indre, elle se développe depuis trois générations autour de l'agriculture et l'élevage :

- 1920 : Création d'une activité de négoce en produits du sol par Monsieur Maxime Villemont. à Argy(36),
- 1957 : Reprise en gérance de la Société Monsieur André Villemont avec une activité étendue à la fourniture en nutrition animale et la distribution de produits pétroliers (fioul, carburants et huiles),
- 1973 : Constitution de la Société Anonyme Villemont,
- 1990 : Participation financière pour la réouverture de la voie ferrée reliant Argy (36) à Buzançais (36) avec la constitution de la SEM Fer Val de l'Indre. Construction avec d'autres négociants du département, d'un silo de stockage embranché à la voie ferrée : Ferval Négoce,



Les installations du silo d'Argy en 2001 – photographie Patrick Etiévant -

- 1993 : mise en service de la ligne Argy Buzançais en voie normale à la place de l'ancienne voie métrique (ligne du BA Blanc à Argent), qui avait été déposée en 1991,
- 1996 : Rachat de 3 installations céréalières et reprise des salariés des Etablissements Petit à Châteauroux,
- 1999 : Doublement du site de stockage de Ferval Négoce à Argy,
- 1999 : Rachat des Ets Narcisse Petit à Vatan comprenant 4 points de collecte de Céréales dont un embranché fer à Issoudun,
- 2003 : Rachat de la Société Jacques Augras,
- 2003 : Certification ISO 9001 version 2000,
- 2004 : Rachat des Etablissements Coutant à La Pichardière,
- 2009 : Achat de la société de négoce d'aliments du Bétail Futuralim,