

Rail et Industrie

La Revue des Amis des Chemins de Fer Industriels



n°93

Septembre 2023
Parution Trimestrielle
Prix : 15,00 Euros

Rail et Industrie n°93

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 € (CEE)

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 2023-2024 : 46 € (46 € pour l'étranger) pour les 4 numéros de 2023-2024 (soit les n°93 à 96). 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 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

Aristide Bergès, inventeur des Papeteries de Lancey

1869 : création de l'usine des pâtes à papier

1880 : création de la Papeterie

1889 : création du chemin de fer à voie métrique

1902 : Electrification du chemin de fer à voie métrique

1908 : arrivée des VFD à Lancey

1919 : développement du trafic ferroviaire

1921 : Usines Bergès deviennent Papeteries de France

Les mines d'anthracite de Saint-Mury

1960 : développement du trafic ferroviaire vers Paris

1977 : suppression du réseau ferroviaire à voie métrique

L'exploitation ferroviaire sur la voie métrique à l'usine

Les locotracteurs Berry pour sidérurgie & mines de fer

Sidérurgie

Cours d'usines

Mines de fer

Usage militaire

Les Editions de l'Escaut à toute vapeur

Trains de fret détournés en Provence & Côte d'Azur

Mesures prises suite à l'éboulement en Maurienne

Les détournements par l'axe littoral Marseille Vintimille

Trafics détournés observés

La traction des trains entre Miramas et Vintimille

En couverture

- Papeteries de Lancey, chantier de Pruney : vue de la locomotive électrique SACM à voie métrique n°8, et de la locomotive électrique « à baldaquin » à voie normale – Photographie Jacques Defrance -

- Usine Chatillon-Commentry-Neuves-Maisons CCNM : le locotracteur Berry 3598 P4 en voie de 770 mm, moteur Poyaud 4 PXi de 150 ch, tare de 17 tonnes, livré en 2 exemplaires (n°785 & 786) en 1958 - Photographie Patrick Etiévant -

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

MM Richard Bowen, Louis Caillot, Patrick Etiévant, André Roubaud, Hugo Planche, Christian Windel (+), Jean-Marie Minot, Marcel Barthel, Robert Huberty, Jean-Bernard Wahl, Eric Fresné, Wikimagiot, Revue Voie Etroite APPEVA, Passions Métriques & Etroites PME, Jacques Berry, Archives Nationales du Monde du Travail/ANMT Roubaix, Michel Lavertu (+), Henri Dupuy, Giovanni Fullin, José Banaudo, Elie Mandrillon, Jacques Chapuis (+), Gaston Monnier, Jean-Jacques Doerflinger, Thierry Leleu, Mr Laurent (+), Mr Müller (+), Jacques Defrance (+), Henri Tenoux, La Maison Bergès à Lancey – Madame Frédérique Virieux, Pierrick Testanière, Michel Dupont-Cazon, Eric Bettega, Christophe Etiévant, Philippe Royer (+).

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.

Chers lecteurs,

Tout d'abord un grand merci à ceux qui se sont réabonnés, malgré l'inflation « tous azimuts » qui règne actuellement et qui risque à terme de provoquer la disparition de votre revue préférée. Nous n'en sommes pas encore là, aussi n'hésitez pas à faire de la publicité dans votre cercle amateur amical, à encourager les abonnements au lieu de la simple consultation (gratuite) des forums sur internet, à participer à la vie de la revue au travers de photographies, de nouvelles, d'articles....

N'hésitez pas aussi à promouvoir notre tirage du hors-série n°2 sur le chemin de fer du Baburet !

Au chapitre des mauvaises nouvelles, nous avons appris avec émotion le décès de Pascal Bejui le 24 septembre 2023. Pascal fut un brillant photographe, cinéaste, auteur, éditeur... Il laisse derrière lui une œuvre remarquable et un grand vide. Nous lui consacrerons bientôt un hommage.

Autre nouvelle négative, celle de la disparition prochaine de la Briqueterie Chimot de Marly-lès-Valenciennes, célèbre pour ses réseaux à voies de 50 et de 60. Ce véritable musée vivant, dernier témoin des nombreux réseaux briquetiers du Nord de la France, disparaîtra en février prochain, victime de l'urbanisation voulue par Valenciennes Métropole. Sans oublier les conséquences humaines et sociales, cette fermeture engendre à nos yeux une immense perte dans notre patrimoine historique et industriel vivant.

Dans ce numéro vous trouverez un article aussi précis que complet sur l'histoire humaine, ferroviaire et industrielle des Papeteries de Lancey, mais aussi une suite à la sympathique saga des locotracteurs Berry. Pour finir vous découvrirez les problèmes engendrés par la fermeture accidentelle de la ligne de la Maurienne, ayant pour conséquence la circulation de trains de fret inhabituels sur les rives de la Méditerranée.

Nous finirons cet éditto avec une note optimiste : vous découvrirez dans ce numéro le dernier ouvrage des Editions de l'Escaut, consacré aux Groupes d'exploitation d'Hénin-Liétard et Oignies des Houillères du Bassin minier Nord – Pas-de-Calais. Cet ouvrage sera suivi en fin d'année d'un livre sur « les chemins de fer du charbon », publié en collaboration avec les Editions du Cabri. Nous encourageons nos lecteurs à acquérir les ouvrages de cette remarquable série, qui fera référence dans le futur. Un grand bravo à tous les acteurs de cette saga industrielle. Il fallait le faire dans les conditions du moment !

Bonne lecture du présent numéro.

Pour l'Equipe de Rail et Industrie, Louis Caillot.



Editorial

Aristide Bergès, inventeur & créateur des Papeteries de Lancey et de leurs chemins de fer

par Patrick Etiévant

Les débuts d'Aristide Bergès, Ingénieur

Aristide Bergès est né le 4 septembre 1833 à Lorp en Ariège (09). Ses parents sont les héritiers de deux familles qui dirigent une usine de fabrication de papier à Lorp-Sentaraille (Ariège). Il réalise l'essentiel de ses études dans la ville de Toulouse (Haute-Garonne). Très bon élève, il entre à l'Ecole Centrale des Arts et Manufactures de Paris d'où il sort second de la promotion de 1856.

Du fait des relations tendues avec son père autoritaire, Aristide Bergès ne reste pas longtemps à la papeterie familiale. Son caractère indépendant le conduit à faire ses premières expériences aux chemins de fer du Midi, puis aux chemins de fer de L'Ouest, puis en Espagne aux chemins de fer de Séville à Cordoue, où il conçoit une locomotive à vapeur de grande puissance qui restera à l'état de projet. En 1860, il travaille à la Compagnie Générale des Asphaltes à Paris et Seyssel, où il dépose un brevet pour une machine à vapeur destinée à pilonner l'asphalte.

En 1862, il dirige à la papeterie familiale de Lorp l'installation de deux défibreurs, dont l'un de construction Woelter (Allemagne). Les défibreurs servent à râper le bois pour le transformer en pâte à papier en extrayant la cellulose. Il dépose le brevet d'un défibreur à pression hydraulique et de raffinage de la pâte en 1864. La première application industrielle du brevet intervient en 1866 à la papeterie de Mazères (Ariège), dans laquelle Aristide Bergès s'est associé grâce à une avance financière de son père.

A la fin de 1867, il prospecte en Isère pour proposer son invention. Il vient à la nouvelle Papeterie de la Gorge de Domène (Isère) de Pierre Amable Matussière, pour installer un défibreur intégrant son brevet pour la râperie de bois pour pâte à papier. La turbine hydraulique est fournie par Casimir Brenier (Grenoble, Isère). Elle est mue par une chute d'eau de 24 m de hauteur prise sur la rivière du Doménon. Une commande de deux autres défibreurs suit en 1868.



Aristide Bergès - Collection Maison Bergès, Département de l'Isère -

La découverte du Grésivaudan, à la géographie tourmentée, à l'hydraulicité abondante et la sylviculture pléthorique, stimule la créativité et l'entrepreneuriat, notamment de papetier, d'Aristide Bergès.

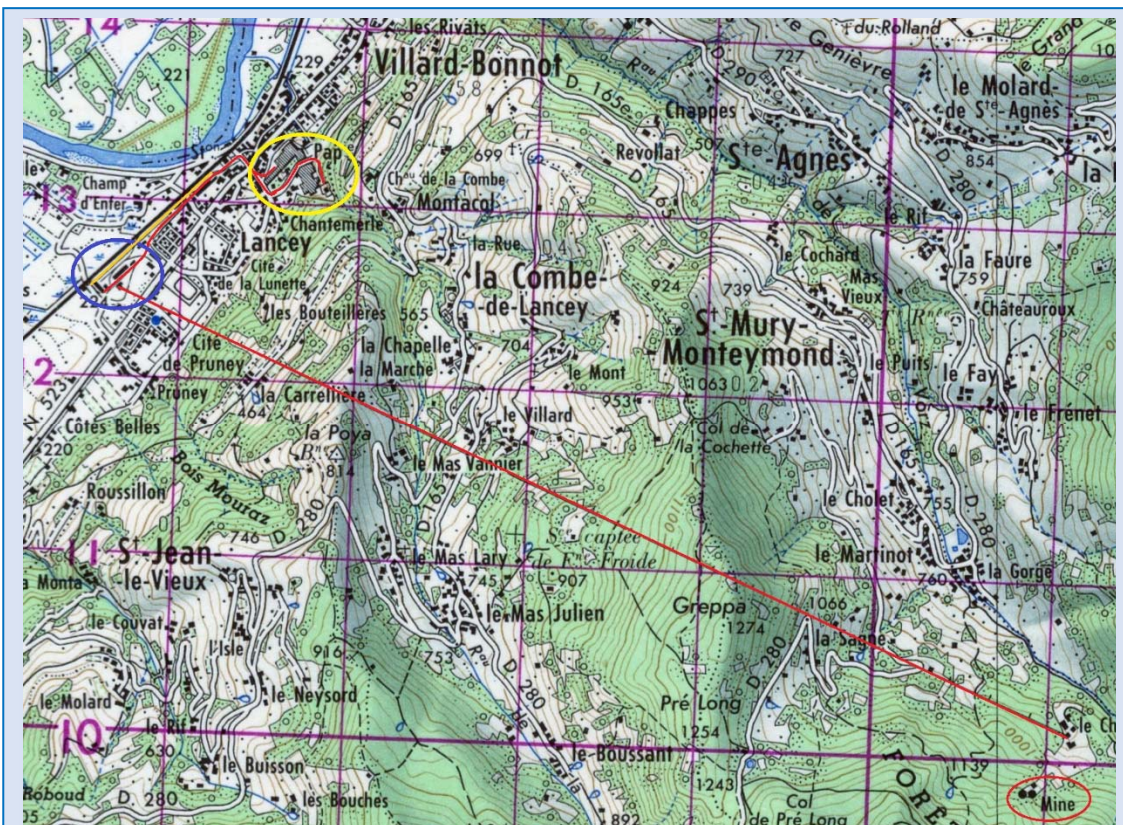
1869 : création de l'usine des pâtes à papier de Lancey (38, Isère) par Aristide Bergès

Le 11 janvier 1869, Aristide Bergès et le Docteur Melchior Marmonier fondent la Société de l'« Usine des pâtes à papier de Lancey » (Isère), au pied du massif de Belledone. L'usine est implantée non loin des deux petits moulins hydrauliques à farine de 4 m de chute, eux-mêmes établis sur le ruisseau du Mont, propriétés du médecin.

Un atelier de défibrage est construit. Il abrite deux défibreurs latéraux qui permettent :

- L'écorçage du bois (retrait de l'écorce), et sa découpe en amont des défibreurs,
- L'égouttage, le stockage et l'expédition de la pâte à papier en aval des défibreurs.

Aristide Bergès fait établir à partir de mars 1869 à Lancey une conduite forcée de 200 m de dénivelé avec prise d'eau sur le ruisseau de la Combe de Lancey. Le but est de diriger l'eau sur la turbine de 500 ch, qui entrainera mécaniquement (par énergie hydromécanique) les meules en grès des défibreurs de la râperie de bois, à établir sur le haut de Lancey au lieu-dit La Gorge. La conduite « de la petite chute » est établie en tôle de fer : son diamètre est de 0,40 m et sa longueur de 450 m.



Implantation géographique des différents sites en lien direct avec les Papeteries de Lancey : en bas à droite la mine de Saint-Mury cerclée en rouge, le tracé du téléphérique de Saint-Mury à Pruney en rouge, le parc à bois et ateliers de Pruney cerclés en bleu, la râperie et la papeterie cerclés en jaune, le tracé de la voie métrique entre Pruney et la papeterie en rouge, les voies de l'embranchement avec le PLM puis la SNCF en orange – carte IGN 1 / 50.000 ème, situation vers 1945 -

2587 K4 : ces quatre premiers locotracteurs ont été construits par Berry au milieu des années 1950 pour la manoeuvre de lingotières de l'usine Lorraine-Escaut à Thionville. Ils étaient équipés d'un coupleur Twin-Disc et d'un réducteur-inverseur. Ils avaient la silhouette, le moteur et les bielles de transmission aux roues des 3789 K4 miniers livrés aux Houillères de Lorraine et à celles de la Sarre.

Un document, récupéré par Louis Caillot et daté du 23 Novembre 1977, mentionnait à la vente trois des machines mentionnées ci-dessus. La dernière, qui devait porter le n° 392 ou 396, était peut-être celle dont une bielle de transmission avait lâché en 1970. Si ce locotracteur n'a pas été réparé, il a pu servir de stock de pièces nécessaires à la maintenance des trois autres.

2686 F6 : d'allure plus moderne, ils avaient une boîte de vitesses automatique Voith et, malgré les 190 chevaux de leur moteur Willème à 6 cylindres, l'entraînement des roues était par chaînes. Ils portaient les numéros de parc 2, 3 et 4. Après cessation de leur activité, ces locotracteurs ont été aperçus vers 1983 sur le site de Rombas parmi une flotte d'engins à l'arrêt et vraisemblablement en attente d'hypothétiques acquéreurs.

2686 F6M : légèrement plus imposant que le 2686 F6 de 190 chevaux, ce modèle ne faisait pourtant que 120 ch mais avait le même mode de transmission : boîte de vitesses Voith et chaînes. Son numéro de parc était 5. Il était utilisé en compagnie des trois autres. Cette machine était aussi présente sur les photos prises à Rombas.

3598 P4 : également construits pour déplacer des lingotières sur une voie très inhabituelle de 770 mm, ils possédaient un convertisseur Twin-Disc CF 149 TCIL et des bielles latérales de transmission entraînées par un faux-essieu avant. Ils avaient succédé au Gmeinder à 3 essieux de 1939, acquis au titre des dommages de guerre et qui s'en alla du côté de Forbach au début de l'année 2010.

C'est à la fermeture du site en 1986 que ces trois locotracteurs furent récupérés par un ancien conducteur qui les exposera dans la ZI de Neuves-Maisons où subsiste toujours le Berry n° 786, transformé en 1974 à la suite d'un gros accident. Quant au Berry n° 785, il a lui aussi été vendu à la fin de la décennie 2010.

À noter que le Gmeinder aurait lui-même remplacé les locomotives à vapeur La Meuse n° 1760 de 1902 et Hanomag n° 6735 de décembre 1912 dénommée « La Boyotte ».

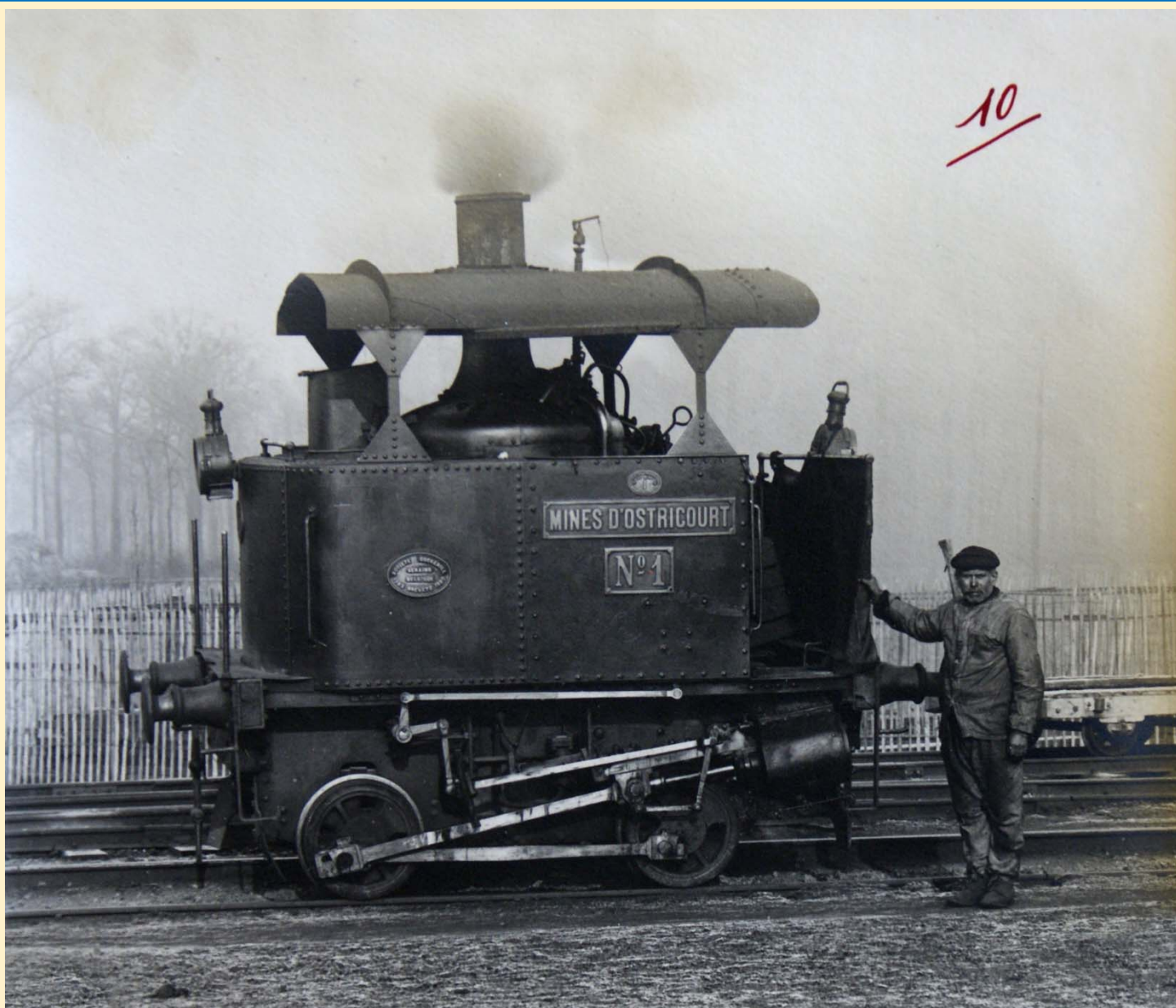


Le Berry 3598 P4 de Chatillon-Commentry-Neuves-Maisons CCNM vu à Neuves-Maisons (54). Il était en voie de 770, moteur Poyaud 4 PXi de 150 chevaux, tare 17 tonnes, construit sous le n°785 en 1958 – Photographie Patrick Etiévant -.

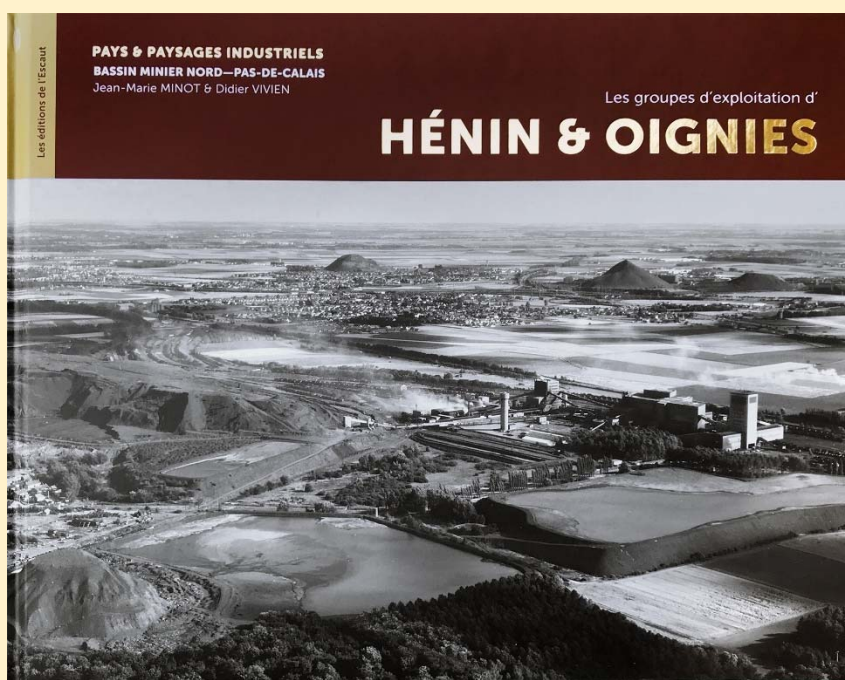
3698 F6 : voué aux mêmes fonctions mais sur voie de 660, il avait un convertisseur de 16 pouces et des bielles latérales de transmission entraînées par faux-essieu arrière. Donné pour 150 ch sur l'état de livraisons, une notice technique ne lui attribue que 140 ch, la différence étant probablement liée à son système de protection du moteur à l'aspiration.

C 2598 F6 : destinés au même usage, ils étaient les seuls « non miniers » à disposer d'une cabine centrale, avaient un convertisseur Clark de 16 pouces et une transmission aux roues par chaînes.

2598 F12 : il était doté d'un convertisseur Clark 16 pouces et son entraînement était par chaînes. Son imposant moteur de 12 cylindres a trôné près de mon bureau avant de gagner les ACM de Dieppe où il allait rejoindre l'énorme châssis et les équipements qui allaient constituer le plus lourd et le plus puissant des locotracteurs diesel conçus par Berry. Et même s'il n'y apparaît que partiellement, deux photos où l'engin est en action donnent un aperçu de ses dimensions.



La locomotive 020T Cockerill n°1 des Mines d'Ostricourt vue avant 1914. Cette machine sera détruite durant la guerre de 1914-1918 – Photographie DR -



A gauche, le dernier livre publié par les Editions de l'Escaut concernant les Groupes d'exploitation d'Hénin-Liétard et d'Oignies des HBNPC (Houillères du Bassin du Nord et du Pas-de-Calais). A droite, Groupe de Douai des HBNPC en 1958. Le mécanicien Dubois aux commandes de la 050T n°76 (ex 050TD25 SNCF) – photographies DR -

Par suite de l'éboulement de La Praz en Maurienne, des trains de fret sont détournés par la Provence et la Cote d'Azur

Par Louis Caillot

Les mesures prises par Fret SNCF à la suite de l'éboulement

Suite à l'éboulement survenu le dimanche 27 août 2023 à la Praz – commune de Saint-André, section de ligne de Saint-Michel de Maurienne à Modane, la partie haute de l'axe de la Maurienne est neutralisée pour plusieurs mois.

Cet itinéraire, indispensable pour les échanges entre la France et l'Italie, draine environ onze aller – retours quotidiens de fret pour la SNCF et ses partenaires.

En coordination avec ses homologues allemands, italiens et suisses et compte-tenu des contraintes administratives et techniques, des disponibilités en personnel et en matériel, Fret SNCF a réagi le plus rapidement possible en détournant les trafics concernés via les autres points frontières de Vintimille (Italie), Vallorbe et Bâle (Suisse), Mannheim (Allemagne).

Après quelques jours d'interruption, les trafics concernés ont donc progressivement repris par les points-frontières nommés, permettant d'assurer actuellement un tiers du volume transitant habituellement par Modane. La montée en charge doit progressivement s'amplifier dans les semaines qui viennent.



Aubagne (Bouches-du-Rhône) : la BB 26110 en tête d'un train reliant les établissements sidérurgiques Duferco de San Zeno Naviglio – Brescia, avec des wagons plats Mercitalia chargés de plaques d'acier et profilés métallurgiques à destination de Duferco – Morel à Belleville-sur-Saône (Rhône), le 7 septembre 2023 - Photographie Louis Caillot -

Les détournements par l'axe du littoral Marseille – Vintimille

Compte-tenu de l'important trafic voyageurs de cette ligne, des contraintes de gabarit pour les trains combinés, des sévères mesures pour le transport des matières dangereuses, de l'étroitesse des installations d'échange des trains de fret à Vintimille, Fret SNCF a obtenu de SNCF Réseau la création d'un aller-retour quotidien supplémentaire, portant le nombre total à trois.