

Rail et Industrie

La Revue des Amis des Chemins de Fer Industriels



n°99

Mars 2025
Parution Trimestrielle
Prix : 15,00 Euros

Rail et Industrie n°99

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 2024-2025 : 46 € (46 € pour l'étranger) pour les 4 numéros de 2024-2025 (soit les n°97 à 100). 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

Des VFD aux VFT, puis VFE, la fin d'une ITE historique

Un peu d'histoire ferroviaire

Le transfert du transbordement à Vizille-Terrasse

Les EP Louche-Pélessier et Peyron

Vizille-Terrasse, gare terminus

1987-1999 : des VFD aux VFT, stagnation puis croissance

Le parc matériel moteur VFT

Locotracteurs VFD T11/T12

Locotracteurs CFD T10/T15

Locotracteurs (ex-)EL n°7 & 8

Tracé, infrastructure et exploitation

Le trafic en 1999

Années 2000-2012 : la fin de l'aventure

Un avenir bien sombre

Annexe : une seconde vie pour cinq engins métriques

Le locotracteur CFD T14

Les locomotives 600 cv Brissonneau & Lotz

La carrière Léon Gatty de Moulin-Neuf / Fléty à Luzu

Les origines de l'exploitation de 1930 à 1945

L'exploitation de la carrière de 1945 à 1965

1965 - 1970 : fin de la vapeur et de la voie de 600 mm

1964 - 1988 : la préservation du matériel ferroviaire

L'exploitation de la carrière de 1980 à nos jours

L'évolution du matériel ferroviaire depuis 1980

En guise de synthèse

En couverture

- Vizille-Terrasse (Isère, 38) — VFD — Les tracteurs T11 (en tête) et T12 en double traction acheminent une rame de wagons tombereaux vides et se dirigent vers la gare SNCF de Jarrie. On observera les différences de caisse, de cabine et de livrée des deux tracteurs — Photographie DR, collection Etiévant.
- Luzu (Nièvre, 58), carrière Léon Gatty de Moulin-Neuf à Fléty — La locomotive 020T Henschel à Kassel, en voie normale, arrivée sur site en 1933 (construite en 1914 sous le n°13007) manœuvre un couplage de ballastières Talbot — Photographie Jacques-Henri Renaud, collection Etiévant.

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

MM Eric Bettega, Louis Caillot, Werner Bastiaanse, Christophe Etiévant, Patrick Etiévant, André Roubaud, Francis Perenon (†), Alan Sewell, François Pous, Jean-Louis Rochaix (†), Robert Aillaud, François Fontaine (†), Jean-Charles Christol (†), Didier Oberlin, Bernard Rozé, Jean-Louis Pernet, Laurent Pernet, Sylvain Zalkind (†), Marc Chesney, Théo Stolz, Jacques-Henri Renaud (†), Herman-Gijsbert Hesselink (†), Gilbert Laurent (†), Maurice Bortolussi, Jérôme Mourier, José Banaudo, Jean-François Collardeau, CFBS, SGVA, Société Patry, Energie & Traction, VFD, VFT, IGN, Archives Nationales, Lafarge-Holcim, Archives Départementales de l'Isère.

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,

Avec le présent numéro vous trouverez l'habituel volet de réabonnement par anticipation aux numéros 101 à 104, de septembre 2025 à juin-juillet 2026. Au chapitre des efforts, vous noterez que le prix de l'abonnement actuel est conservé.

La revue Rail et Industrie poursuit son bonhomme de chemin et atteindra bientôt le numéro 100 en juin-juillet 2025 prochains.

Vingt-cinq années de publication, pendant lesquelles l'équipe associative de Rail et Industrie a dû « s'accrocher » pour, parcourir les archives, élaborer des articles inédits et aussi précis que possible, trouver des illustrations correspondantes, assurer la pérennité financière de la publication, fidéliser le lectorat... A notre modeste échelle c'est un véritable combat à chaque numéro, à chaque période de réabonnement.

Si aujourd'hui notre publication est louée pour sa qualité, il n'en a pas toujours été ainsi. Nous avons dû faire nos preuves et devons encore toujours prouver aux yeux de certaines « pointures », de modérateurs de forums, ou de professionnels du domaine notre apport à l'histoire ferroviaire.

Mais surtout, Rail et Industrie n'existerait pas sans l'aide permanente de nos fidèles correspondants et sans la confiance de nos lecteurs.

Merci à vous tous pour cette belle aventure documentaire et humaine que représente Rail et Industrie. Souhaitons que nous soyons tous là encore pour les numéros 150 et 200 (il est permis de rêver).

D'ici là, nous serons présents à l'exposition « Savoie Modélisme » à Chambéry les 1ers et 2 novembre 2025. Soyez nombreux à nous rendre visite. Au préalable, Christophe Costy, accompagné de ses superbes et inédits modèles réduits, nous a représentés à l'exposition de Bourges, les 15 et 16 mars derniers.

Bonne lecture du présent numéro.

Pour l'Equipe de Rail et Industrie, Louis Caillot



Editorial

Des VFD aux VFT, puis VFE ou la fin d'une ITE historique

Par Eric Bettega

Contrairement à leur actuelle raison sociale, les VFD (Voies Ferrées du Dauphiné) n'ont depuis bien longtemps plus aucune activité ferroviaire. En effet, après s'être longtemps consacrées aux seules activités d'autocariste sous l'égide du conseil général de l'Isère (puis CD38, devenu actionnaire majoritaire de la SEM VFD en 2005), les VFD ont intégré depuis 2018 le réseau CFTR (Compagnie Française des Transports Régionaux), son nouvel actionnaire de référence. Néanmoins, une courte section de leur voie ferrée de l'Oisans a survécu à leur transformation en opérateur routier pendant une vingtaine d'années, sous l'égide d'un acteur privé, les VFT (Voies Ferrées et Transport) puis VFE (Voies Ferrées Environnement). Si toute activité ferroviaire a cessé depuis 2006, donc antérieurement à la date de la liquidation de ces deux sociétés (2012), il n'en reste pas moins qu'elles avaient su, à la suite des VFD, pérenniser le transport ferroviaire depuis la gare SNCF de Jarrie-Vizille jusqu'à ses installations de Vizille-Terrasse, où s'effectuait le transbordement routier, avant que d'être emportées par la baisse d'activité industrielle et la disparition de ses clients historiques, associées à une conjoncture défavorable au rail.



Vizille-Terrasse, fin des années 1980. A droite, sous l'imposant portique de transbordement équipé de deux ponts stationne une rame de wagons-tombereaux à boggies Eaos, tracteur ex-EL8 (toujours en livrée d'origine) en tête. A gauche, le locotracteur ex-VFD T10 est attelé à une rame de trémies Tds à deux essieux. Entre les deux, un ensemble routier VFT Renault en cours de chargement sous les trémies béton. Belle ambiance industrielle pour un ensemble alors en pleine exploitation ! Cliché Francis Perenon, collection Rail et Industrie.

Au-delà d'un bref rappel historique concernant les VFD, cet article traite de façon dissociée le transfert des installations vers Vizille-Terrasse, la sauvegarde des engins métriques, les conditions du transfert d'activité VFD vers VFT, puis les périodes VFT/VFE pré- et post-2000, qui correspondent à des phases d'activité très différentes : stagnation et croissance pour l'une, puis régression et disparition pour l'autre.

Un peu d'histoire ferroviaire...

Les premières études de tracé ferroviaire dans les Alpes envisageaient une liaison France-Italie par la vallée de la Romanche, où une ligne à voie normale aurait permis de relier Grenoble à Briançon, avec percement d'un tunnel sous le col de l'Echelle pour rejoindre le Piémont. Mais ce projet fut annulé, et le lien ferroviaire s'établit via Veynes, Briançon restant depuis 1885 un cul-de-sac ferroviaire.

La voie normale devint voie métrique, avec des objectifs plus réduits, puisqu'il s'agit alors dans l'esprit de ses promoteurs de desservir uniquement les nombreuses industries minières, métallurgiques, papetières et chimiques implantées le long de la Romanche. Si l'industrialisation de la vallée fut très précoce (électro-chimie et électro-métallurgie : aluminium, ferro-alliages, carbure, mines d'antracite), la vallée entre Vizille et Le Bourg-d'Oisans ne comptait en 1889 que 12.600 habitants, chiffre peu motivant pour tout trafic de voyageurs. Au début du siècle, il apparaissait en effet plus facile de rapprocher la matière première des zones où l'énergie électrique (la fameuse « Houille Blanche » selon l'expression d'Aristide Bergès, déclinaison du « Carbone bianco » de Camillo Cavour) était abondante, la capacité technique de transport de l'électricité n'étant pas mature.



L'ex-T15 VFD alors qu'il avait été sauvé à Pontcharra-sur-Breda par le CFTB, après récupération chez un ferrailleur de Gières (38). De belles couleurs vives assez inhabituelles pour un engin plutôt habitué à un terne vert wagon, voire à la tenue « crasse unifiée » ! Photographie Patrick Etiévant.



Le locotracteur CEM/Fauvet-Girel ex-EL8, vu à Vizille-Terrasse. A noter le marquage sommaire « VFD » sur la traverse latérale. S'il était d'un graphisme (à peu près...) correct, une couleur jaune aurait été plus appropriée. Photographie Patrick Etiévant.

Les VFT ne disposaient donc plus que d'un seul engin, mais entièrement reconditionné, dont l'entretien périodique au dépôt était lui aussi confié à Energie & Traction. Cet engin était bien sûr agréé par la SNCF pour circulation sur ses voies.

Les locotracteurs CEM/FAUVET-GIREL - Caractéristiques principales (avant révision générale)

- Type : BB
- Année de construction : 1962 (E.L. 7) et 1964 (E.L. 8)
- N° constructeur : 1014 (E.L. 7) et 1022 (E.L. 8)
- Entraînement : diesel-électrique
- Partie mécanique : Etablissements Fauvet-Girel (usine de Lille)
- Partie électrique : CEM (licence BBC) (usines de Saint-Denis et Lyon)
- Génératrice principale G500/6c (intensité nominale 600 A, unihoraire 650 A)
- Génératrice auxiliaire GNA D160/b/4 (85 V/75 A)
- 2 moteurs de traction GDTM 1.422 en série, à excitation série (intensité nominale 600 A, unihoraire 650 A)
- Un moteur par bogie (sur un seul essieu), entraînement du second essieu par faux essieux et chaînes
- Longueur hors-tampons : 11,84 m/largeur hors tout : 2,9 m/hauteur totale 3,575 m
- Empattement boggies : 2,1 m/entraxe de pivots de boggies 5,2 m
- Rayon minimum d'inscription en courbe : 40 m
- Puissance nominale : 600 CV
- Puissance disponible à la traction : 545 CV
- Effort à la jante (maximum) : 30 t (bandages neufs, diamètre roues 1 000 mm)
- Vitesse maximale : 35 km/h
- Moteur Poyaud (SSCM, Société Surgérienne de Constructions Mécaniques) :
 - o Type A 1.215 ST (38,170 l)
 - o Vitesse nominale 1.500 tr/min
 - o 12 cylindres en V, 4 temps
 - o Turbocompresseur BBC VTR 200



Autre vue de l'ex-EL7, après reconditionnement par Energie & Traction, vu en cours d'acheminement à Vizille, alors qu'un incident technique avait stoppé le convoi à Saint-Priest (69). Photographie Patrick Etiévant.

Notons que durant les travaux de reconstruction (2.700 h, soit près de 6 mois), Energie & Traction avait mis à disposition des VFT un locotracteur à 2 essieux Decauville (type 1951), d'une masse de 39 t, équipé d'un moteur V8 d'une puissance de 230 CV. Voir plus loin l'encart dédié à cet engin.

Tracé, infrastructure et exploitation

Construite presque intégralement en accotement de la RN 85 (la fameuse « Route Napoléon »), la ligne des VFT avait un profil facile, puisqu'en quasi-palier, exception faite d'un point singulier à l'entrée de Vizille, qui associait faible rayon de courbure (90 m) et forte rupture de pente. Ce point lieu-dit « Saint-Joseph », ou encore « Virage Muzet », constitue le point d'entrée de l'étroite gorge que se partageaient la Romanche, la route nationale, la voie ferrée et le canal latéral des Martinets et correspond à l'origine de la première déviation construite en 1932, visant à supprimer la difficile traversée de Vizille. Seul point singulier en aval du virage Muzet : les deux virages dits « des Goddard ».

La carrière Léon Gatty de Moulin Neuf / Fléty à Luzy (Nièvre), exploitée par les Granulats Bourgogne Auvergne (Groupe Lafarge)

Par Patrick Etiévant

La géologie du Morvan est d'origine magmatique et volcanique. Son sous-sol contient des roches de grand intérêt comme les granits et les rhyolithes. Ces roches sont bien plus dures et ont de meilleures propriétés mécaniques que les calcaires qui sont prédominants dans le reste de la Bourgogne et dans tout le Bassin parisien. Les sites d'extraction dans le Morvan sont au nombre de sept, dont Fléty / Moulin-Neuf près de Luzy avec une production annuelle moyenne de 350.000 tonnes.

Les origines de l'exploitation à Moulin-Neuf de 1930 à 1945

C'est en 1930 que Léon Gatty demande le permis d'exploiter un gisement d'arkose au lieu-dit Moulin Neuf, non loin de Fléty sur la commune de Luzy. La colline de pierre dure promet de fournir du ballast pour les voies ferrées. L'exploitation commence en 1931 comme l'attestent les premières autorisations administratives d'utiliser des explosifs. La carrière à ciel ouvert est implantée en bordure de la voie ferrée du PLM reliant Nevers à Chagny. Dès l'origine, un embranchement particulier à voie normale est ouvert au PK 78. La pointe de l'aiguillage est orientée en direction de Chagny sur la voie gauche. Les trains entrent sur le site en refoulant.

L'extraction de pierre de la carrière nécessite un personnel important, non disponible sur place du fait que le site est localisé dans une zone très rurale avec une densité de population faible. Une centaine de carriers sont ainsi recrutés en Italie pour immigrer à Moulin Neuf.

Les besoins de l'exploitation de la carrière à ciel ouvert à flanc de colline nécessitent des moyens de transport pour amener les produits extraits dans les wagons circulants sur le réseau du PLM. Pour ce faire, un réseau en voie de 600 mm est établi. La pierre est chargée en carrière dans des wagonnets à benne basculante bilatérale à 2 essieux de 600 litres de capacité et amenée aux installations de concassage et de criblage.



La locomotive n°3, 020T Henschel à Kassel, en voie normale. Elle arrive en 1933 via le revendeur Alsacien Tichauer. Cette machine a été construite en 1914 sous le n°13007. On note l'imposant stock de briquettes de charbon à l'arrière-plan, probablement en provenance de Blanzy ou de La Machine – Photographie Jacques-Henri Renaud - Collection Etiévant -

Le parc initial de locomotives à vapeur comprend :

- La locomotive n°1, 020T en voie normale, non identifiée. Ce serait une Orenstein & Koppel, bien qu'elle ressemble fort, d'après les photographies prises de loin, à une locomotive Henschel...
- La locomotive n°2 en voie de 600 mm, non identifiée, à moins que ce ne soit déjà la 020T Borsig n°7983 (voir plus loin en 1946).