

Rail et Industrie

LA REVUE DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°74

Décembre 2018
Parution Trimestrielle
Prix : 12,00 Euros

La BB 75407 réveille Cherbourg dans la Manche

Par Marc le Rochais

Animation inhabituelle ce dimanche matin du 18 février 2018 sur le port de Cherbourg (Manche) ! Sans trafic depuis 2013, le raccordement maritime a en effet vu circuler un transport exceptionnel de rotor, en provenance de Belgique. En cette période plus que morose pour le fret ferroviaire en Normandie, c'est véritablement l'événement ! Retour en image sur cette circulation hors-norme.

Le temps des trains transportant les croisiéristes au départ de la gare maritime de Cherbourg, mais aussi des convois de voitures Toyota vers la Suisse, tractés par des A1A A1A 68000, est déjà bien loin. Malgré des travaux de modernisation, le raccordement maritime n'a vu transiter qu'un faible trafic, composé essentiellement de convois de déchets nucléaires ou de l'Équipement SNCF. Depuis 2013, aucun train n'a roulé sur la voie portuaire dont les rails oxydés et la végétation par endroit venaient rappeler la triste réalité : les camions sont rois sur le port normand. Et ce n'est pas le raccordement du Homet desservant l'Arsenal, promis à la dépose, qui apportera des wagons.



Vue d'ensemble du convoi approchant du terminus– Photographie Marc Le Rochais

Ainsi, le retour d'un train le 18 février 2018 est exceptionnel ! Des signes avant-coureurs laissaient présager la bonne nouvelle : des cheminots s'employaient à débroussailler l'amorce du raccordement, curaient les ornières des passages à niveau et contrôlaient la géométrie de la voie ferrée.

Le convoi tant attendu, dont la vitesse est de 60 km/h sur tout le parcours, arrive quasiment à l'heure. En provenance de Charleroi, en Belgique, via Jeumont, Creil, Argenteuil et Mantes, il est composé d'une BB 75407 et d'un wagon STSI de 2 x 10 essieux transportant un rotor en conteneur. La traction diesel est nécessaire car le raccordement n'est pas électrifié.

Alors que le jour vient à peine de se lever sur la cité normande, le train s'élance vers la voie portuaire et franchit les différents passages à niveau. Bien qu'automatisés, des agents de l'Infrapôle assurent également leur gardiennage pour éviter tout risque de dysfonctionnement compte-tenu de l'absence d'utilisation pendant 5 années. Des responsables SNCF de la voie et des

Rails en Vrac n°74

Pour aider à alimenter cette rubrique, merci d'envoyer vos informations, photographies et observations par courrier à la rédaction de R&I, ou par courrier électronique. D'avance merci.



Varangéville (54)

De **Christophe Costy** :
texte et photographies.

Au cours du mois d'août dernier, l'ITE / EP des Salins du Midi et des Salines de l'Est (SMSE) a pris un coup de jeune :

En effet, l'installation de chargement des wagons a été totalement reconstruite : le sel avait fait son effet sur l'ancienne structure métallique !

Au niveau du faisceau ferré, il n'y a plus qu'une seule voie réservée aux opérations de chargement des trains, alors que l'installation précédente comportait 2 voies.

Il est à noter qu'à l'heure actuelle, 1 seul train est expédié par semaine. Peut-être que cela va changer ?



Bref rappel sur les locotracteurs « fer » qui ont été utilisés sur ce site jusque vers 1998, avant « l'ère » des engins rail-route :

1- un ancien YBE 14000, qui a été récupéré par le CFT de Wassy, mais qu'en est-il à ce jour, puisqu'au dernières nouvelles, l'association devait déménager (ci-dessus)

2 - deux Moysse BN 40 E numérotés 1 et 2 (dont le n°1237 de 1972). Ils ont été repris par la société PATRY en 1998 (ci-dessous le n°2).



L'embranchement particulier de la Source Perrier à Vergèze (Gard)

Par Louis Caillot

Histoire de l'Eau Minérale Perrier

Située sur la commune de Vergèze dans le Gard, la Source d'Eau Minérale des Bouillens est probablement connue depuis l'Antiquité. Elle est d'ailleurs établie à proximité du tracé de la voie romaine « Via Munita » (Chemin de la Monnaie).

Son aventure industrielle semble débuter à partir du 23 juin 1863, où Napoléon III autorise le Sieur Alphonse Granier à l'exploiter. Utilisant les propriétés curatives de l'eau, un embryon d'établissement thermal est alors édifié sur place.

L'affaire ne décolle pas jusqu'en 1900 où un certain Docteur Louis Eugene Perrier, médecin à Nîmes et dirigeant la station thermale d'Euzet-les-Bains (30), en devient propriétaire. Le nouveau maître des lieux fait procéder à une étude complète des propriétés de l'eau des Bouillens, qui comme son nom l'indique, bouillonne comme si elle était chauffée, tout en restant froide. Outre le thermalisme, le Docteur oriente la société vers la vente d'eau minérale.



Vue aérienne : Vergèze, l'usine à ses débuts. A noter de nombreux wagons couverts - collection Louis Caillot

N'ayant pas les capitaux nécessaires pour dynamiser son entreprise, le Docteur Perrier intéresse alors à l'affaire un jeune Anglais, Mr St John Harmsworth. Ce dernier, issu d'une famille de Lords Britanniques, devient propriétaire et fonde en 1906 la « Compagnie de la Source Perrier » à laquelle il associe le Docteur Perrier (décédé en 1912). Le thermalisme est abandonné et la vente d'eau minérale développée.

Si l'usine d'embouteillage est située à Vergèze, la direction et les bureaux se trouvent à Londres. La quasi-totalité de la production est à ce moment-là exportée dans les Colonies et Dominions Britanniques.

L'affaire prospère, avec la fourniture de 10 millions de bouteilles en 1913 et de 20 millions de bouteilles en 1936. Cette fabuleuse progression est due à la qualité naturelle du produit, mais aussi à une politique dynamique de publicité et d'image développée par l'entreprise : l'eau de Perrier est désignée comme « Champagne des eaux de table » et la forme des bouteilles (« Indians Clubs », massues ou haltères de gymnastique en forme de poires) est très caractéristique.

Roumanie : le réseau à voie étroite de la cimenterie de Fieni

Par José Banaudo

Nous sommes à moins de 100 km au nord-ouest de Bucarest, dans les montagnes au-dessus de Târgoviste. Dans le village de Fieni fonctionne une des plus importantes cimenteries de Roumanie, créée en 1922 et exploitée depuis 2002 par le groupe allemand Heidelberg Cement sous la raison sociale « Carpatcement ».

La matière première utilisée par l'usine, calcaire et argile, provient de vastes carrières exploitées 22 km en amont de la vallée, d'où elle est conduite par bandes transporteuses au centre de transbordement de Pucheni. De là, un chemin de fer industriel à voie de 0,76 m construit en 1954 convoie les matériaux extraits jusqu'à la cimenterie de Fieni, située 15 km en aval dans la vallée de la Lalomita.

La cimenterie de Fieni est desservie par la ligne CFR à voie normale Târgoviste - Pietrosita, par laquelle arrive le charbon nécessaire au fonctionnement des fours et repart une partie des produits finis. La manoeuvre de ces convois est assurée par la BB diesel Faur 69.0064 Unicom Tranzit. Cette entreprise ferroviaire privée est également chargée de l'exploitation du réseau à voie étroite.



Vue sur le faisceau de la gare et la cimenterie de Fieni. La manoeuvre des trains à voie normale est assurée par la BB diesel Faur 69.0064 d'Unicom Tranzit – Photographie José Banaudo -

Sur la ligne Fieni - Pucheni circulent des rames de tombereaux basculants tractés par des locomotives diesel à voie de 0,76 m du modèle standard en Roumanie : les L45H, BB diesel-hydrauliques de 450 ch construites de 1967 à 1985 à plusieurs centaines d'exemplaires par les Uzinele 23 August Faur à Bucarest. En France, des machines de ce type, mises à l'écartement métrique, ont été employées pour des travaux de voie sur les réseaux de Corse, de Provence, du Blanc - Argent et de la Baie de Somme, ce dernier en ayant conservé un exemplaire.

Les Carrières du Boulonnais (Groupe CB) à Ferques (Pas-de-Calais)

Par Patrick Etiévant

Un peu d'histoire.

C'est en 1896 qu'Auguste Poulain acquiert une carrière de marbre dans le Boulonnais. Négociant en marbre, une unité de sciage de marbre est créée en 1917 sous la raison sociale « Marbres du Boulonnais » à Rinxent. Le site est embranché sur le réseau du Nord. Une dizaine d'années plus tard, en 1927, une ballastière est construite pour concasser et calibrer les déchets de marbres en cailloux et pierres commercialisables.

Après la guerre de 1939-1945, une première usine de concassage de granulats est construite. Une seconde encore plus importante est créée en 1959, en même temps que les moyens d'extraction et le réseau commercial se développent.

L'ouverture du site sidérurgique d'Usinor à Dunkerque (devenu par la suite Sacilor, Sollac, Arcelor, puis ArcelorMittal) en 1963 permet un développement important de l'extraction de la carrière de Ferques par la fourniture de calcaire à cette usine.



Les ateliers de découpe de marbre de la Société des Marbres du Boulonnais. On reconnaît clairement à l'arrière-plan l'église de Rinxent, ce qui permet de localiser l'embranchement ferroviaire de la SMB – collection DR -

1974 marque un tournant décisif dans la vie de l'entreprise qui se nomme désormais « Carrières du Boulonnais CB » :

- Création d'une usine de lavage des granulats pour l'industrie du béton,
- Ouverture de l'embranchement ferroviaire depuis la carrière de Ferques jusqu'à la gare de Caffiers-Guines pour minimiser le transport par camion.