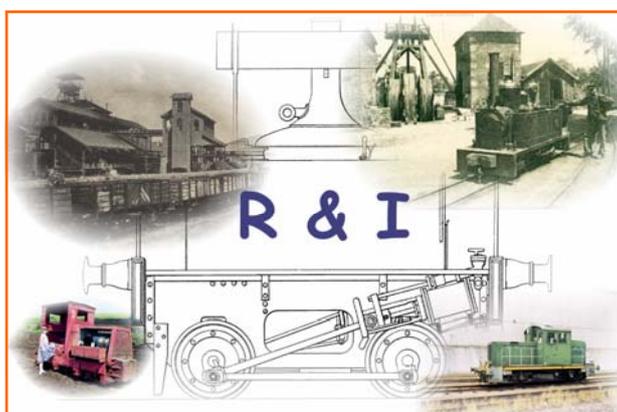


# Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



**n°10**

Décembre 2002  
Parution Trimestrielle  
Prix : 7,62 Euros (50 FF)

## LA SOCIÉTÉ VITTEL

Le site de production proprement dit :

Un peu d'histoire :

- 1854 : La grande source, qui portait le nom de Géré moy , fût, à l'origine, achetée par Louis Bouloumié .
- 1856 : création de la station thermale de Vittel .
- 1875 : construction de la première mise en bouteilles de l'eau de source .
- 1882 : constitution de la société générale des eaux de Vittel .
- 1903 : Les « eaux de la grande source » et « Hépar » ( eau très riche ( 110 mg/L ) en magnésium) sont reconnues d'intérêt public .
- 1929 : construction de l'usine nord .
- 1955 : construction de l'usine sud .
- 1968 : Vittel lance la première bouteille d'eau minérale en PVC .
- 1976 : lancement de la bouteille PVC carrée .
- 1992 : A la suite d'une OPA, Nestlé, actionnaire depuis 1969, détient la quasi-totalité du capital de Vittel .
- 1993 : constitution du groupe Perrier Vittel auquel appartient Vittel .
- 1997 : généralisation du matériau PET .



*Ci-contre, la première BB Fauvet-Girel, la n° 1002.  
Photo C.COSTY*

Pour une qualité maximale des eaux minérales, quelques 5000 hectares de terrains ( dont 3500 de terres agricoles ) font parties d'un périmètre de protection des sources, ainsi, toutes formes d'engrais chimiques et de pesticides sont prohibées ! Par ailleurs, il est intéressant de souligner, que les sources ne subissent aucun pompage mécanique afin de subvenir à la production ! En 2001, la production du site de Vittel est très vaste : en effet cette dernière s'échelonne de la bouteille de 25 cl en P.E.T. à la bouteille de 2 litres en passant par les 50 cl, 1 L et 1,5 L . Donc, après

avoir reçu de l'usine voisine de Contrex les « tubes à essais », les bouteilles en plastique sont formées dans des fours, puis remplies d'eau de source . Il ne faut pas non plus oublier la production de bouteilles en verre consigné ( 50 cl et 1,5 L ) destinées à l'industrie hôtelière . Parallèlement, la production de bombe aérosol et de brumisateur est grandissante . Par an, la production totale est proche du milliard de cols !!

L'expédition et le rail :

L'usine de production, est construite de chaque côté de la ligne SNCF Nancy-Merrey via Pont-St-vincent et Mirecourt, à proximité de la gare de Vittel . Tous les engins possèdent une agrémentation pour les circulations sur les voies SNCF . Lors de ma visite en février 2001, alors qu'il faisait un temps maussade ( pour faire des photos ), je n'ai pas obtenu de renseignements concernant l'historique du matériel moteur ! En effet, malgré l'entretien des locos sur place, il ne subsiste aucune archive concernant les locomotives à vapeur ( ou autres engins ) qui ont été utilisées . Un lecteur aurait-il quelques infos concernant ce chapitre ?

Cette société utilisait, en 2001, 4 locos ( et 5 depuis janvier 2002 ! ) ; et contrairement à ce que l'on pourrait penser, tous les types ne sont pas unifiés, afin de simplifier l'entretien ! :

- La loco la plus âgée semble être la BB Fauvet-Girel n° 1002 de construction, qui fut construite neuve pour les aciéries de Pompey ( 54 ) .
- Le second locotracteur encore en service est un

*Le locotracteur MOYSE type BN n° 1227.  
Photo C.COSTY*





Le BL 18 HS 70 PK n° 136 (1967), sur l'EP de la SOBEGAL (Sté Béarnaise des Gaz Liquéfiés) à Domène (38). Livrée « officielle » : bandes de rive de châssis rouges, cabine jaune à bandeau rouge. L'échappement est vraisemblablement antidéflagrant. (05.11.1992)  
Photo Christophe GIDE

## LES LOCOTRACTEURS MOYSE TYPE BL " PLATEAUX "

Les locotracteurs MOYSE de configuration " plateau " type BL (pour 2 essieux " B " et légers " L ") n° 111 à 189 sortent de l'usine de La Courneuve de 1966 à 1979. Curieusement, MOYSE propose sa propre conception du locotracteur " plateau " à

peu près au moment où DECAUVILLE cesse la fabrication de ses " Plateaux Tracteurs " à savoir les TE 40 / 400 et TE 801. Il n'est pas interdit de penser que, alors que DECAUVILLE entame une " montée en puissance " de sa gamme, MOYSE essaie de renouer avec le locotracteur léger dont il s'est toujours fait une spécialité avec les 5, 7,5 et 8 Tn, 5 Ta (" Bêtes à Cornes "), 10 T/TD , 12 TD et 16 TD.

Peut-être pouvons-nous voir dans cette politique, la volonté de MOYSE de prospector toutes les niches possibles et de revenir vers les tous petits embranchements qui, dans cette période d'embellie économique, sont nombreux à se créer ou à s'équiper en moyens de traction.

Détail à noter, la numérotation des BL commence au numéro 111, sans aucune relation avec une quelconque série contemporaine qui aurait couvert la plage 1 à 110. Il est possible que ce choix de numérotation ait été dicté par le fait que ces engins s'inscrivent dans la même philosophie que les 10 T/TD (et 12 TD) n° 1 à 105 à savoir des machines rustiques, aisées à conduire et économiques. Or, depuis 1962 (année d'arrêt de la production des 10/12 TD), MOYSE n'a plus de locotracteurs légers et peu chers à son catalogue. Certes, après avoir débuté la série des BN par des versions semi-lourdes à lourdes (28 à 44 tonnes), MOYSE développe des BN légers à partir de 1963/64 (20 et 24 tonnes) mais ces engins demeurent des locotracteurs classiques donc onéreux et relativement puissants (BERLIET 150 cv).

Il est donc indispensable d'étudier un nouveau matériel et, fidèle à lui-même, MOYSE va proposer un engin original tant sur le plan technique qu'esthétique.

Faciles à conduire et économiques, tels sont voulus les BL pour lesquels MOYSE opte pour la configuration " Plateau ".

Tarant 8 à 24 t pour 26 à 130 cv avec plusieurs combinaisons poids / puissances (les listes fabricant mentionnent des BL 8, 12, 14 18 et 24 tonnes), ils sont mus par une transmission hydrostatique GÜLDNER et un moteur LINDE licence GÜLDNER, DEUTZ ou PERKINS, placé transversalement sous la plate-forme d'accès à la cabine.

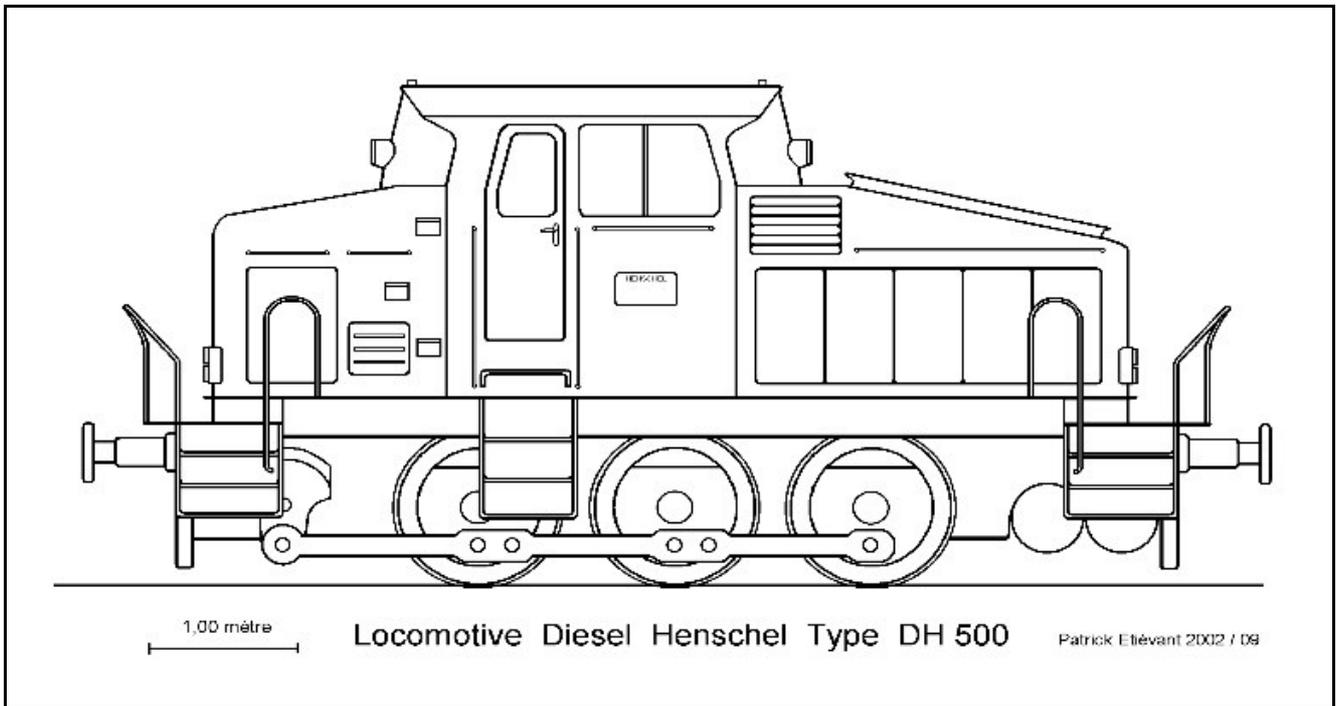
Pour l'anecdote, MOYSE produit quelques rail-route (moins d'une dizaine ?) très inspirés (euphémisme !) des réalisations de l'Américain TRACKMOBILE. Numérotés dans la même tranche que les BL, ils en reprennent la transmission.

Reste à savoir si la conception " plateau " a réellement été voulue pour son côté pratique en terme de transport de charges ou si c'était, plus prosaïquement, la solution la plus économique dans la mesure où (on va le voir peu après), il était possible de se passer totalement de superstructure !

En effet, MOYSE veut faire tellement simple et pas cher, que les premiers BL sont tout simplement démunis de cabine, le conducteur

Vu en mars 1994 chez LONGOMETAL à Montluçon (03), le BL 12 HS 52 G n° 153 (1970). Contrairement à la livrée (jaune et rouge), l'implantation du moteur (DEUTZ) sur le plateau n'est pas d'origine ! (04.03.1994)  
Photo Christophe GIDE





## Les Locomotives Henschel DH 500 en France

### Contexte d'apparition

Les locomotives Henschel type DH 500 font partie du programme étudié à partir de 1954 par cette société pour proposer une alternative complète aux firmes industrielles et aux compagnies ferroviaires soucieuses de remplacer leurs nombreuses locomotives à vapeur de manœuvre ou d'embranchement ou de lignes par des engins à moteur diesel. Ce programme fut établi sur la base de l'expérience acquise par Henschel depuis la construction de sa première locomotive diesel-hydraulique (DH = Dieselhydraulische) en 1924, et compte tenu des fabrications et expérimentations effectuées par Henschel dans ce domaine à partir de 1950.

### Première génération

Le programme initial prévoyait différents types de locomotives d'une puissance de 120 à 2.200 CV avec une configuration à 2, 3, 4 ou 6 essieux destinés à l'industrie, aux chemins de fer nationaux et au grand export. Dotées d'une transmission hydraulique basée sur le principe Föttinger, ces engins à châssis rigide d'une puissance inférieure à 850 CV avaient, au début, les essieux entraînés au moyen d'un faux essieu et de bielles d'accouplement. Les engins de puissance supérieure étaient dotés d'arbres à cardans et de commandes d'essieux à pont. Seuls les grands réseaux ont acheté ce dernier type de locomotive. Les engins de traction du programme étaient composés de groupes constructifs normalisés tels que cabines de conduite, superstructures, commandes, trains de roues, boîtes d'essieux ou transmissions. Cette disposition permettait d'abaisser les coûts de production et de réduire les stocks de pièces détachées pour la maintenance.

Les premières locomotives du nouveau programme ont été livrées à partir de 1958 en Allemagne et à l'exportation. Les types principaux de locomotives livrées pour l'industrie étaient les suivants :

- DH 120 / 170 à 2 essieux
- DH 240 B à 2 essieux et bielles
- DH 360 / 500 B à 3 essieux et bielles
- DH 360 / 500 / 700 Ci à 3 essieux et bielles

### Seconde génération

A partir de 1963, le programme de locomotives pour l'industrie a été amélioré en remplaçant la transmission par faux essieux et bielles par des arbres à cardan (G=Gelenkwelle) et des essieux à pont, les progrès techniques permettant cette solution avec des puissances moyennes et des coûts

*La DHG500 n°31.238 / 1967 de Dillinger Hüttenwerke à Dillingen, numéro de parc : D14.  
Photo Patrick ÉTIÉVANT*





*Le mystérieux locotracteur américain des CFTA, vu le 5 mars 1997.  
Photo Christophe GIDE*

### **MYSTERIEUX LOCOTRACTEUR AMERICAIN**

(Ch. COSTY R&I n° 5 Sept. 2001 p. 6)

Sans pour autant apporter une réponse à Christophe COSTY, je crois intéressant de préciser que les CFTA utilisent pour leurs manoeuvres dans leurs Ateliers de Gray (70) un engin identique sinon très proche pour leurs manoeuvres sur le site de Gray. L'engin de Merville se distinguant de son confrère de Gray par des persiennes supplémentaires au-dessus des panneaux

amovibles centraux, côté droit.

L'engin de Gray ne porte aucune plaque signalétique.

Sa livrée est bleu pour la carrosserie (bien délavé au niveau du capot), avec motif orange vif sur l'avant du capot. Bandes de rive de châssis et traverses de tamponnement jaunes. Bielles oranges. Le reste : gris / noir unifié.

Je n'ai malheureusement pas pu obtenir de précisions quant au constructeur et la provenance de l'engin CFTA.

Si « LDH » signifie Locotracteur Diesel Electrique, cela accrédirait plutôt la thèse de la construction sous licence, les constructeurs américains n'ayant, à ma connaissance, jamais beaucoup apprécié la transmission hydraulique.

Enfin, si l'esthétique des locotracteurs COCKERILL fait inévitablement penser à GENERAL ELECTRIC, celle des engins qui nous préoccupent rappellent certaines productions DAVENPORT. Parmi les lecteurs de Rail & Industrie, y en a-t-il un spécialiste des « Critters\* » de l'Oncle Sam ?

Il y a quelques années, un amateur (et il me semble bien qu'il s'agissait de Ch. COSTY !), m'avait montré une photo prise en 1992/93 d'un autre engin de même type, alors en service au silo CHAMPAGNE-CEREALES de Sommesous (51).

Ayant interrogé le silo CHAMPAGNE-CEREALES de Sommesous, à propos de cet engin et de sa provenance, je n'ai jamais obtenu de réponse. Dommage.

Pour être complet, l'engin de Sommesous fut remplacé à une date indéterminée par l'ACM RAILTRAK type 700 n° 83-13 en provenance du silo de Fère-Champenoise (51), ce dernier cédant à son tour sa place à l'Y-6308 ex-SNCF (BDR Y-6301 à 30 1954-55).

\*Critters : petits locotracteurs aux USA (enfin, chez nous, c'est parfois déjà des gros !)

**Christophe GIDE**



*Vu sous un autre angle, le même engin que ci-dessus.  
Photo Christophe GIDE*



Strasbourg (67) — Octobre 1996 — Armement Seegmüller, bassin d'Austerlitz — Deux locotracteurs sont présents sur cet embranchement du port du Rhin. Si la silhouette du Moyse 20TDE n°240 fourni par la SEL nous est familière, il n'en est pas de même du Breuer type V 80cv datant de 1951 et portant le n° de fabrication 3034. Qui saura retrouver l'origine de cet engin inhabituel sur les rails français ? (photographie Patrick Etiévant).



Mitry Mory (77) — Octobre 2001 — Société SIFEL — Les voies qui conduisent à l'atelier de réparation des locomotives sont bien encombrées. On note la présence de plusieurs engins appartenant à la société TSO : Moyse BNS, CC65500 ex SNCF, V211 ex DB ; tandis que sur la gauche, le Moyse 20 TDE n°88 datant de 1926 (ex Faïencerie de Desvres 62), préposé aux manœuvres, pointe sa bonne « bouille » (photographie Patrick Etiévant).