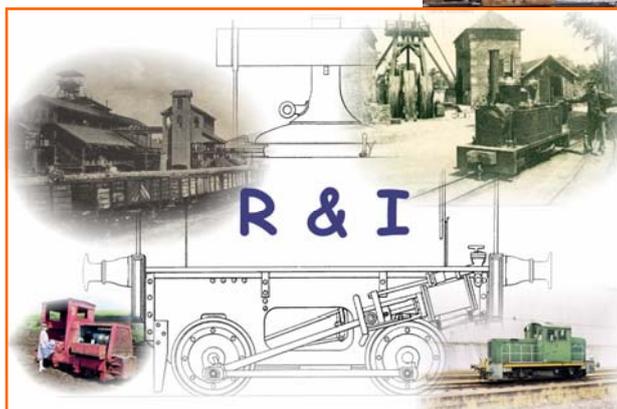


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°17

Septembre 2004
Parution Trimestrielle
Prix : 8 Euros (52,48 FF)

Peut-être l'unique représentant du type le plus léger de la gamme BN, le BN 18HA 70PK n° 1274 (1972) d'Elf-Antargaz (Port-la-Nouvelle, Il) est en configuration antidéflagrante. C'est un BN « tout plastique ».
Photo : C. GIDE 08.06.94



LES LOCOTRACTEURS MOYSE **TYPE BN « Série 1000 »**

II - Les BN « Plastiques »

A la fin de la décennie 60, Moise, toujours à la pointe de l'innovation technique, « planche » sur un matériau encore peu usité dans le domaine ferroviaire, en l'occurrence le polyester stratifié.

Sous réserve d'un volume suffisant du fait de l'obligation de réaliser des moules, le polyester stratifié s'avère être un matériau économique dont les avantages sont multiples : l'assemblage est relativement facile tout comme l'insonorisation au moyen de plaques de laine de verre ou d'autres matériaux. Autre avantage, en cas d'accident, le panneau endommagé peut-être réparé ou remplacé. C'est avec l'obtention du marché des Y-7626 à 7888 (dernière tranche de cette prolifique série des Y-7400 que le constructeur de La Courneuve livre à la SNCF de 1968 à 1972) que Moise introduit sur un matériel moteur en grande série une superstructure intégralement réalisée en polyester stratifié. A ma connaissance, c'est une première, même si les faces frontales des capots des machines « Valenciennes - Thionville » sont, de construction, réalisées en matériau composite.

Visiblement satisfait par ces premières fabrications et alors que les Y-7626 à 7888 sont en cours de livraison, Moise décide d'appliquer cette nouvelle technique à son modèle le plus vendu et entreprend donc la refonte complète de la superstructure de ses BN. Comme pour les Y-7626 à 7888, les éléments de carrosserie (capots et cabines) sont sous-traités dans le Nord auprès des Ets Carlier.

Le moment exact du passage du métal au polyester stratifié pour la superstructure des BN reste assez flou. En effet, si le BN 44HT 220D n° 1172 est bien un « plastique » comme on dit chez Moise, le BN 32E 150 B n° 1176 est quant à lui bel et bien un « métallique » pur jus, les plaques des deux engins indiquant chacune 1969 !

Quoiqu'il en soit, c'est en 1969 / 70 que Moise innove avec cette nouvelle superstructure.

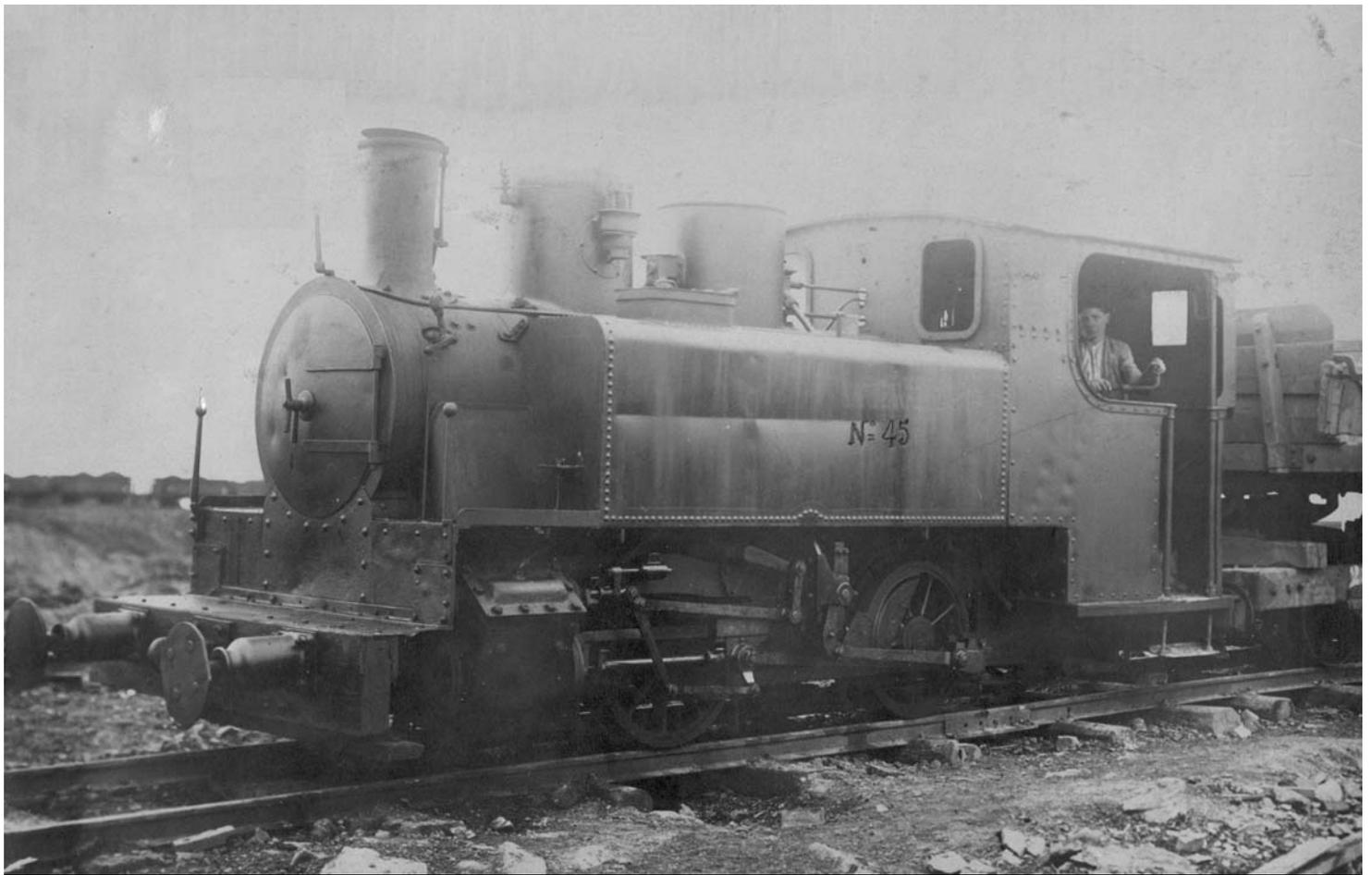
Cependant, les archives Moise voudraient que ce soit le type « CN » (« BN » à 3 essieux) n° 3501 à 3561 (1968 à 1975) qui ait étreigné la superstructure « plastique ». Mais il faut se méfier des dates chez Moise, car pour ne prendre que l'exemple du CN 60EE 500Ban° 3558, les plaques de ce dernier indiquent 1976...

Il est vrai qu'il arrive fréquemment qu'un engin au numéro de construction inférieur à d'autres dans la même série soit enregistré sur les listes du constructeur avec une année postérieure (ainsi, le BN n° 1347 est-il daté de 1977 alors que le n° 1355 date de 1975, que le n° 1415 date lui de 1978 et le n° 1417 de 1977...). Cet état de fait est peut-être à rechercher dans des livraisons différées...



Quoiqu'il en soit, il sera donc difficile de savoir si les « CN » ont damé le pion des « BN » quant à la primeur de la superstructure composite,... à moins d'avoir la chance de trouver la plaque du CN n° 3501 !...

Photographié à l'exposition ferroviaire Montparnasse 1972 entre une « Bête à Cornes » et un BN antidéflagrant, le BN n° 1251 est peut-être le tout premier BN « plastique » léger. Notez l'esthétique anguleuse du capotage latéral qui s'arrondira par la suite. Le capot en saillie, dépourvu de la grande prise d'air circulaire, laisse penser que l'engin est un « 150 GM ». Remarquez certaines particularités telles que des ouvertures en quart de cercle au droit des petits marchepieds et une soute à fuel biseauté sur l'avant... Photo JP GIVERNAUD Coll. C. GIDE



Nord de la France — Années 1940 — Entreprise Vandewalle et Compagnie — Une locomotive 020T Corpet Louvet type 1440 « Titan » œuvre sur un chantier de creusement d'un canal fluvial dans un lieu indéterminé. Cette locomotive immatriculée 45 dans le parc de l'Entreprise Vandewalle provient probablement de l'Entreprise Frot : il pourrait s'agir de la 43 ou de la 45 (Collection particulière, DR).



Chevilly Larue (94) — 1991 — Entreprise de Travaux Publics — A cette époque, la 020T Corpet Louvet type 1440 fabriquée en 1926 sous le numéro de construction 1673 était toujours en attente de décision. Cette locomotive, provenant du parc de l'Entreprise Frot, a depuis été sauvée et intégrée dans la collection du Musée des Transports de la Vallée du Sausseron (MTVS) à Valmondois (photographie : Henri Dupuis).

Sidérurgie en Sarre : Saarstahl, Dillinger Hüttenwerke, Rogesa & ZKS

A. Préambule : Les sociétés sidérurgiques Sarroises

La sidérurgie Sarroise compte deux principales Sociétés :

* A.G der Dillinger Hüttenwerke (D.H) dont le siège est à Dillingen, spécialisée dans la production de tôles fortes et de tubes

* Saarstahl A.G (S.A.G) dont le siège est à Völklingen, spécialisée dans la production de produits longs.

Par le jeu des participations financières et de l'intégration au plan des processus de production, ces deux Sociétés sont interdépendantes :

* Saarstahl possède une participation de 33% dans la holding DHS qui contrôle Dillinger Hüttenwerke.

Saarstahl possède avec Dillinger Hüttenwerke à égalité de parts (50%) la société Rogesa (Roheisengesellschaft Saar GmbH) créée en 1978, et spécialisée dans la production de fonte en fusion. La Société Rogesa fournit la fonte en fusion aux aciéries à oxygène de ces deux sociétés.

Saarstahl possède également :

* à Auersmacher une mine de calcaire pour préparer de la chaux utilisée comme fondant dans les hauts fourneaux

* une participation (25,5%) avec Saarbergwerke AG (49%) et Dillinger Hüttenwerke (25,5%) dans la cokerie ZKS de Dillingen (Zentral Kokerei Saar GmbH), créée en 1981, et spécialisée dans la fabrication de coke sidérurgique.

Pratiquement 100% de la production est destinée à Rogesa.

Des ramifications avec la France existent. Ainsi :

* La cokerie des HBL (Houillères du Bassin de Lorraine) située à Carling en Moselle (57) est passée sous le contrôle de Rogesa au 1er avril 2004,

* Le laminoir GTS de Dunkerque a été racheté par Dillinger Hüttenwerke en 1992,

* Arcelor, le numéro un mondial de l'acier, possède une participation de 48,75% dans la holding DHS qui contrôle Dillinger Hüttenwerke via la structure Usinor, plus 2,5% via la structure Arbed.

Rogesa, Saarstahl et Dillinger Hüttenwerke utilisent des moyens logistiques considérables pour assurer l'écoulement du flux des matières et des produits à la réception, aux différents stades de production et à l'expédition. Nous allons détailler le rôle des chemins de fer internes dans cette logistique pour ces sociétés selon un découpage en trois parties :

1/ Rogesa et ZKS à Dillingen,

2/ Saarstahl à Völklingen,

3/ Dillinger Hüttenwerke à Dillingen.

Vue générale de la Cokerie ZKS à Dillingen : à gauche le parc à charbon, au centre le réseau de convoyeurs, à droite la cokerie. On aperçoit les deux chariots pilonneurs à l'arrière de la batterie de fours. Un cycle d'extinction de coke incandescent vient juste de commencer car un nuage de vapeur commence à apparaître au haut de la tour d'extinction. (Photographie : Dillinger Hütte)



Courrier des lecteurs :

a) À propos de l'article sur le chemin de fer industriel de la Capuche à Grenoble, Rail et Industrie n°15 – renvoi 1, page 7. Monsieur **Michel Daspre** nous indique que l'appellation de la Capuche existait bien avant les Chasseurs Alpins. Selon M. Daspre, il existe un ouvrage Dauphinois traitant des origines des noms des quartiers Grenoblois, mais malheureusement ce livre ne donne aucune explication pour la Capuche !

b) Article sur les locomotives à vapeur 020 T Corpet-Louvet du type 1440 « Titan » R & I n°14 :

Monsieur **Francis Villemaux** nous indique que les deux locomotives livrées neuves à l'Entreprise de Travaux Publics Deschiron, numéros de construction 1674 (livrée le 24.06.1930) et 1677 (livrée le 04.11.1931) ont été employées sur le chantier de construction de la ligne « stratégique » reliant Marcq Saint Juvin à Baroncourt via Dun-Doulcon. Les travaux de cette ligne établie entre les départements des Ardennes et de la Meuse et les régions de l'Argonne et de la Woëvre (au nord de Verdun), ont débuté le 01 mai 1931. Construite avec les normes les plus modernes de l'époque (double voie, ouvrages en béton armé, aucun passage à niveau, block sémaphorique, ...), cet axe a fort peu servi par la suite !

Monsieur **Henri Dupuis** nous expédie deux vues de locomotives « Titan » dont l'une illustre la Frot n°11 / 1589 confiée au Chemin de Fer Touristique de la Baie de Somme (voir document ci-dessous).

A remarquer son attelage spécial. La seconde vue illustre la locomotive n°26 / 1673 aujourd'hui préservée par le MTSV, alors qu'elle était stockée chez un entrepreneur à Chevilly-Larue (94), voir pages en couleur.

D'autre part, **Patrick Etiévant** a retrouvé une photographie illustrant une locomotive numéro d'exploitation 45, employée par l'Entreprise de Travaux Publics Vandewalle et Compagnie (voir pages en couleur). D'après la forme des caisses à

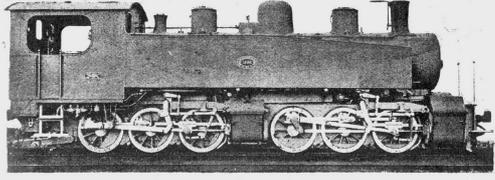


eau, il s'agit probablement de la locomotive 43 / 1441 ou de la 45 / 1464, revendue par Frot.

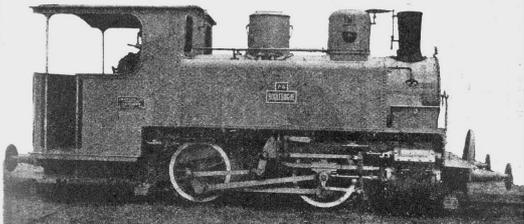
A noter son attelage de type bas.

De même, Patrick nous expédie une publicité Corpet-Louvet qui illustre la locomotive n°44 / 1442 « Bouledogue » de l'entreprise Frot (voir ci-dessus).

Ateliers de Constructions Mécaniques
CORPET, LOUVET & C^{ie}
LA COURNEUVE (SEINE)
Téléphone : NORD 56-73



LOCOMOTIVES A VOIE NORMALE
Pour embranchements industriels



LOCOMOTIVES A VOIE ÉTROITE
Pour Chemin de fer d'intérêt local
- Entreprises de Travaux Publics -
- - Service intérieur d'Usines - -

476



Dillingen (Sarre, Allemagne) — Mai 2003 — ROGESA — La locomotive Henschel type DHG1100 identifiée R2 (n° de construction 31.203 en date de 1965) revient de l'aciérie de Dillinger Hüttenwerke en tête d'une rame de wagons à poche torpille. On aperçoit la poche n°702 d'origine française (CAFL / Creusot-Loire), suivie par la poche n°771 d'origine allemande (PHB) (photographie Patrick Etiévant).



Dillingen (Sarre, Allemagne) — Mars 2004 — ROGESA — La locomotive Krauss Maffei type ME05 à transmission électrique identifiée R3 (n° de construction 19.917 datant de 1984) est prête à manœuvrer le wagon à poche torpille PHB n°771. Celui-ci est en train de recevoir son chargement de 280 tonnes de fonte en fusion coulant du haut fourneau n°4 (photographie Patrick Etiévant).