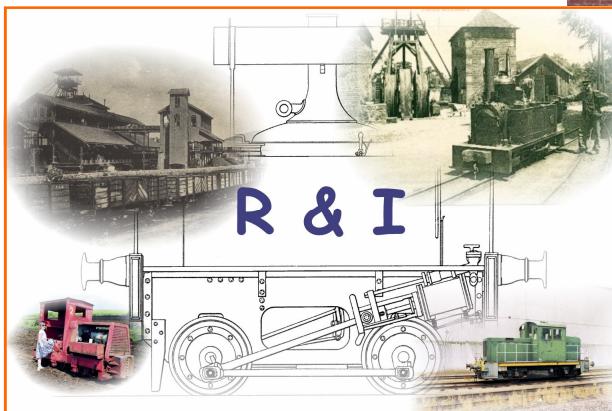


# Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS

187. Mines de Bert et Montcombeaux (Allier) - Les Puits



n°22

Décembre 2005  
Parution Trimestrielle  
Prix : 9 Euros

# Rails en Vrac n°22

Pour aider à alimenter cette rubrique, merci d'envoyer vos informations et observations par courrier postal à la rédaction de R&I, ou par courrier électronique à l'adresse suivante : [patrick.etievant@cyberconseil.com](mailto:patrick.etievant@cyberconseil.com). D'avance merci.



## 1. RV-Belgique

De notre correspondant Roger Crickelaire (Belgique).

### **CARSID**

La société CARSID située à Marcinelle à côté de Charleroi a mis en service de nouveaux wagons à poche torpille pour le transport de la fonte dans son usine sidérurgique.

Il s'agit de wagons fabriquées par GHH dans les années 1960 et qui étaient sans emploi depuis l'arrêt des hauts fourneaux de l'usine Gustave BOEL de La Louvière.

La mise en service de semble-t-il quatre wagons GHH a entraîné la mise en garage d'un nombre équivalent de wagons à poche torpille Creusot-Loire - CAFL.



Un wagon poche GHH en service chez CARSID (Photographie Roger Crickelaire).

### **Musée de Marcinelle**

La collection du Musée inclut plusieurs locomotives à voie normale :

- un locotracteur d'origine allemande ancien (#1920 Deutz ou Oberursel ?)
- une locomotive à vapeur sans foyer
- un locotracteur UMH (Couillet) provenant de la carrière de Dolomie de Marche les Dames à Namèche (#1950).



La Locomotive à vapeur sans foyer et le locotracteur UMH du musée de Marcinelle (Photographie Roger Crickelaire).

### **SATI à Anvers**

Cette société a récupéré plusieurs locotracteurs Cockerill série 91 que la SNCB est en train de radier. Ainsi en août 2005, les 9107 et 9157 ont pu être observées.

# Histoire des MINES DE BERT

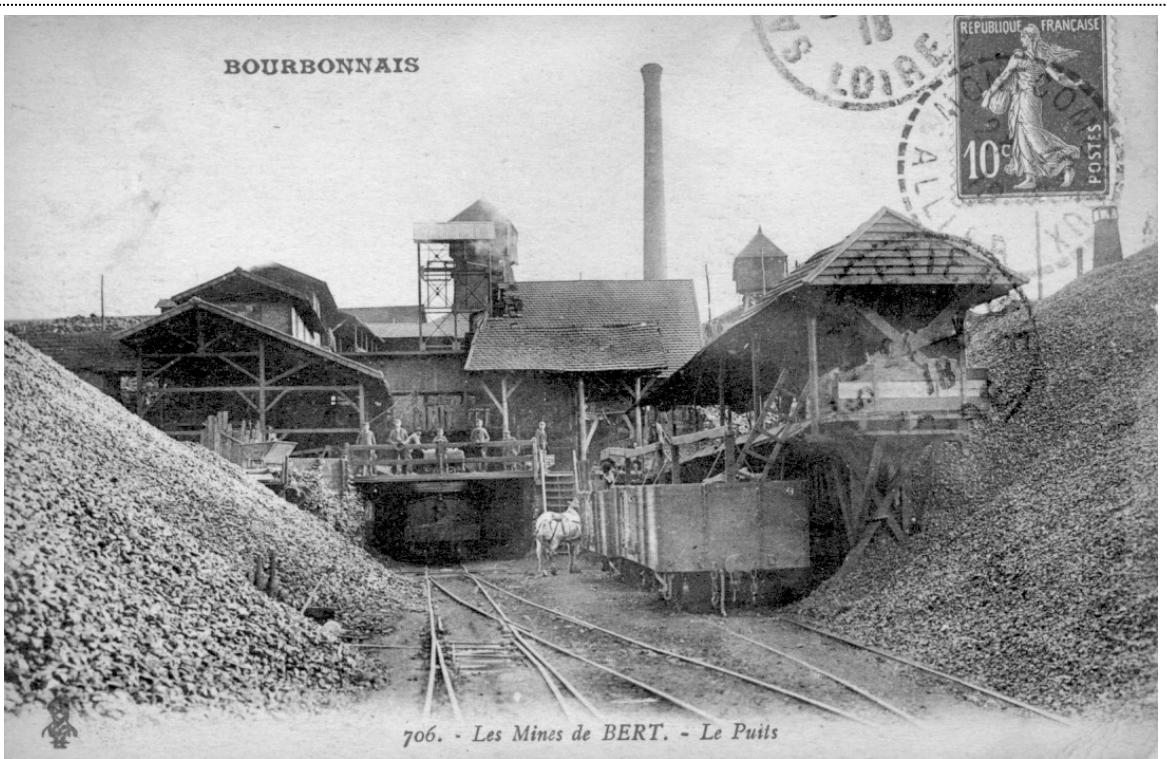
Par Guy Laplanche

## 1. Les Origines des Mines de Bert

Situées dans l'Est du département de l'Allier, entre Dompierre/Besbre au Nord et Lapalisse au Sud, où la plaine fait place au relief vallonné annonçant les premiers contreforts de la montagne bourbonnaise, ces houillères furent concédées par une ordonnance royale en date du 9 juin 1832.

Portant le n° 150 de l'ordonnance publiée au bulletin des lois du 14 juillet 1832 sous le n° 20, la concession s'étendait sur une superficie de 1.055 hectares. Au début de l'exploitation, le charbon extrait de la mine (1.250 tonnes en 1836) était écoulé dans la région même, pour les besoins domestiques et l'approvisionnement de quelques industries locales.

Cette même année, Monsieur RACT-MADOUX, Ingénieur breveté de l'Ecole des Mines de Saint-Étienne, prend la direction des houillères de Bert. Intensifiant sérieusement la production, il envisage d'obtenir la clientèle de centres industriels importants tels que Decize, Imphy, Nevers, Fourchambault, etc... avec leurs aciéries, fonderies, forges, manufactures diverses en pleine expansion.



Commencé en 1822 et terminé en 1838, le canal latéral à la Loire, allait faciliter ces projets car dans le même temps, la gare d'eau en cours d'installation à Dompierre/Besbre, reliée au canal par une rigole navigable d'environ 2,500 kilomètres de longueur, était aussi mise en service.

## 2. Le chemin de fer des Mines de Bert à voie de 920 mm

À cette époque, le transport des charbons s'effectuait à peu près exclusivement par la voie d'eau et ce port étant le plus proche, Messieurs RACT-MADOUX et RATEL, respectivement Directeur et Responsable de l'exploitation des Mines de Bert, décidèrent de construire un chemin de fer, seul moyen capable d'assurer, sur une distance relativement importante, l'évacuation des houilles jusqu'aux péniches.

Établis sans concession, l'achat des terrains nécessaires à son assiette, la voie, le matériel roulant, etc..., furent sans doute traités de gré à gré. Cette ligne à voie étroite de 24,500 kilomètres de longueur, entièrement en plateforme indépendante, à l'écartement de 0,92 mètre (3 pieds anglais), fut inaugurée entre Bert et Vaumas en juin 1839 et ouverte au trafic dans sa totalité, le 27 octobre 1840.

# Le Chemin de Fer des Cokes de Drocourt

Par Francis Perenon

## « Dernière image des trains des Houillères de Bassin du Nord - Pas de Calais »

(Suite de l'article sur la Cokerie de Drocourt paru dans R&I n°19)

### 1. Les origines

Développé et modernisé au prix de lourds investissements dans les années qui suivirent la nationalisation de 1946, le chemin de fer des HBNPC atteignit son développement maximum durant les années 1955 – 1960, alors que les dernières locomotives à vapeur disparaissaient, remplacées par un imposant Parc Diesel.



Le BL n°69 à la vente au détail vers les corons de Méricourt (Photographie Francis Perenon).

Composé de 108 locomotives à bogies Brissonneau & Lotz de 600 ch, et 825 ch pour certaines d'entre elles, ainsi que d'une centaine de locotracteurs à 2 essieux de 250 à 300 ch livrés par les Usines Renault (transmission hydraulique) et les Etablissements Fauvet Girel + CEM (transmissions électriques).

Plus de 200 km de voies principales reliaient par groupes mitoyens les sièges du bassin ainsi que leurs vastes installations complémentaires de lavoirs, terrils, cokeries, centrales électriques, usines à boulets, ports fluviaux ainsi que les raccordements avec le réseau SNCF.

# LES LOCOMOTIVES A VAPEUR « CONVERTIBLES » VOIE METRIQUE // VOIE NORMALE – (suite)

A la suite de l'article paru dans R & I numéro 18 et dans la série « curiosités industrielles », Jean-Pierre Vergez-Larrouy nous indique que la ballastière de Chailloué (Orne), exploitée par un entrepreneur nommé Laferrère, utilisait une locomotive à vapeur 030 T à voie métrique pouvant être occasionnellement employée sur les voies principales de 1,45 m.

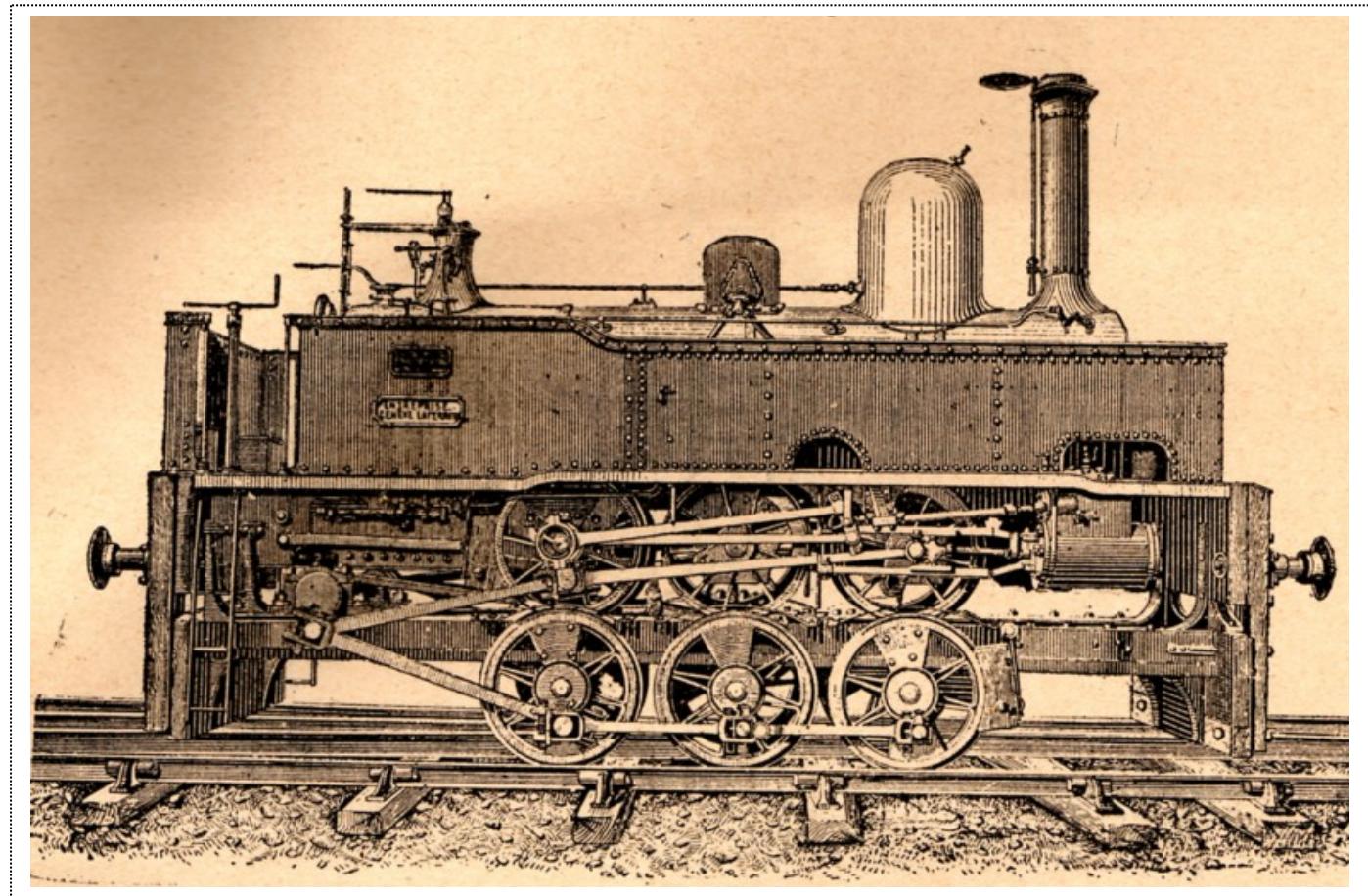
En situation normale, cette locomotive était donc employée sur des voies de chantier en écartement métrique.

En cas de besoin sur les voies normales, elle était placée sur un truck, dont les roues étaient d'un diamètre légèrement inférieur à celui des roues de la machine.

- Les deux roues de l'essieu moteur de la locomotive reposaient alors sur deux coussinets prenant appui sur le truck.
- Les bielles d'accouplement étaient démontées et fixées aux roues du truck.
- Le renvoi du mouvement était assuré au moyen d'un arbre intermédiaire porté par deux paliers qui reposaient sur le truck. Deux bielles reliaient les roues motrices à cet arbre.
- Deux autres bielles réunissaient l'arbre aux roues arrière du truck. Toutes ces bielles étaient coudées pour rattraper la différence d'écartement des voies.
- Les sabots de frein étaient reportés aux roues avant du truck, qui lors de la manœuvre de la vis, s'enrayaient en même temps que les roues motrices de la locomotive.

Le poids du truck étant relativement important, le centre de gravité de l'ensemble se trouvait abaissé et l'adhérence sur les rails augmentée. Ce résultat, combiné avec la diminution du diamètre des roues, avait pour effet assez remarquable d'augmenter la puissance de la locomotive lorsqu'elle était placée sur son truck.

Jean-Pierre Vergez-Larrouy.



# LE RESEAU DE LA SOCIETE DES PRODUITS CHIMIQUES DE CLAMECY (suite)

## LES LOCOTRACTEURS DECAUVILLE DU TYPE TPC 15

Dans l'article consacré à l'usine de Clamecy (Rail & Industrie numéro 20), monsieur Jean-François Couëdou citait des locotracteurs Decauville à voie étroite de type TPC 15.

Actuellement, les livraisons des appareils de cette série désignée TPC 15 pour « Travaux Publics-15 chevaux » sont hélas inconnues. Selon toutes probabilités, l'usine Decauville de Marquette-les-Lille (Nord) fabriquait en janvier 1952 un prototype portant le numéro de construction 0282. Après essais, cet appareil était vendu à l'usine de Clamecy.

Ce prototype se caractérisait par une face avant du capot-moteur présentant des angles droits et par un sigle Decauville placé sur cette face, au dessus de la grille de protection du radiateur. L'attelage à la sortie d'usine se composait d'un large tampon et d'un crochet inférieur coulissant sur un axe. A Clamecy, le locotracteur était doté d'un tampon central avec crochet d'attelage supérieur incorporé.

D'après de récentes recherches menées par monsieur Philippe Royer, il est possible d'indiquer qu'une série de cinq appareils était produite à la suite et présentait quelques différences esthétiques mineures par rapport au prototype :

- capot-moteur avec des angles arrondis,
- sigle Decauville fixé sur la toiture...

Au moins un de ces appareils était doté d'un attelage « type Clamecy », ce qui semble indiquer son lieu de livraison. Les autres unités ont-elles rejoint Clamecy ? Ces locotracteurs portaient vraisemblablement les numéros de construction 0283 à 0287. En effet, parmi les numéros des locotracteurs Decauville à voie étroite qui sont recensés, la tranche 0283 à 0287 reste vacante. D'autres tranches sont-elles aussi sans affectation :

- numéros 0332 à 0337,
- numéros 0343 à 0351...

Justement, parmi ces derniers numéros, le numéro 0351 correspond à un TPC 15 aujourd'hui conservé par le Chemin de Fer Touristique de Semur en Vallon (Sarthe). Ce locotracteur a été racheté en 1971 chez le récupérateur de métaux Passenaud de Mondoubleau (Loir et Cher). Son emploi précédent est malheureusement inconnu.



Vue du DECAUVILLE TPC15 prototype en usine (Collection Philippe Royer).