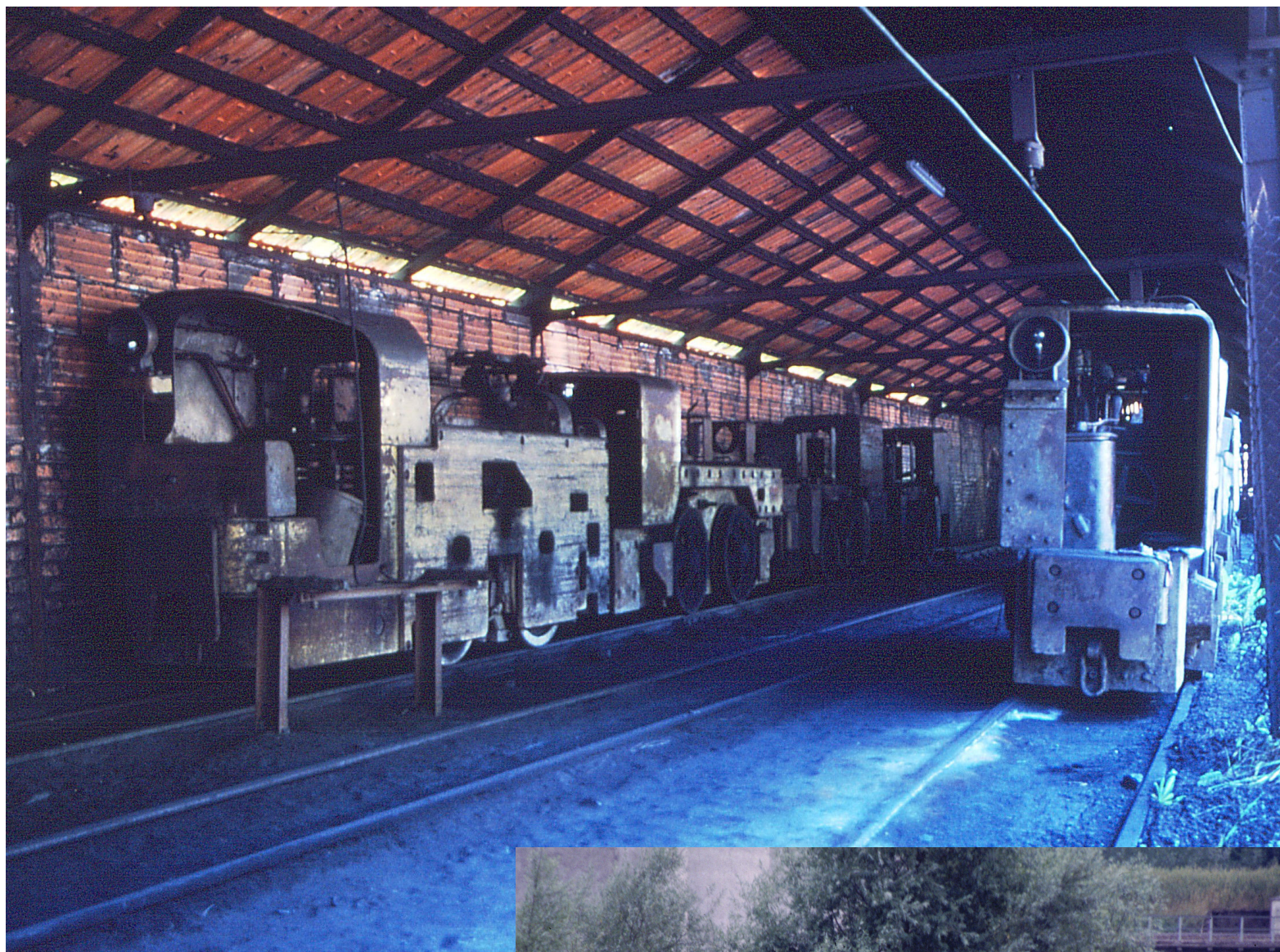


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°23

Mars 2006
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

Rails en Vrac n°23

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. D'avance merci.



RV-Lorraine

De notre correspondant Christophe Costy (Nancy).

UCA (54) Union des Coopératives Agricoles

Un échange de locotracteurs a été effectué entre les silos de la société UCA de Frouard (54) et de Belleville (54) : en effet le Moyse de type BN n° 1391 est venu remplacer le Moyse de type 26 / 30 tonnes n°5 de Frouard, tandis que ce dernier rejoignait le site de Belleville afin de souffler un peu. Ce dernier site est en effet beaucoup moins actif au niveau ferroviaire que le second.



UCA - Le Moyse de type BN n° 1391 (Photographie Christophe Costy).

SAM Neuves Maisons (54)

La Société SAM de Neuves Maisons (54), ne fait plus appel aux prestations de la Société Socorail, pour les manœuvres dans l'enceinte de son usine. Les quatre locotracteurs SACM de type 3-20 ont quitté le site depuis l'été dernier et ont été remplacés par deux locos Eurotract - type E 4000.

Sofred Custines (54)

La Société Sofred installée à Custines (54), spécialisée dans la fabrication de canettes métalliques vides, vient de remplacer le camion Unimog équipé de pneus contre un Chariotrac de type VTSB-confort. Il y a à peu près dix années que l'Unimog était utilisé sur le site. Il avait été livré neuf à la fin de la construction de l'usine.

L'embranchement reçoit régulièrement 2 à 3 wagons de coïls à l'arrivée et expédie des wagons de type E 79 remplis de chutes de métal.



SOFRED - Le Chariotrac de type VTSB-confort (Photographie Christophe Costy).

Les Houillères de Messeix

Par Patrick ETIEVANT

A. Géographie

Messeix est situé à 17 km de la Bourboule, à 60 km au sud Ouest de Clermont Ferrand dans le département du puits de Dôme, région d'Auvergne. Le bourg de Messeix est situé à 770 mètres d'altitude. Les installations minières du puits Saint Louis aux Gannes sont à 765 mètres, tandis que les installations de traitement des charbons du Port sec sont à 710 mètres d'altitude. Les hivers sont froids et rigoureux.



Le puits Saint Louis aux Gannes à Messeix en 1979 (photographie Patrick Etiévant).

B. Géologie

Le gisement de Messeix fait partie du grand sillon houiller du plateau central Français qui va de Decize à Decazeville.

Le houiller repose sur un synclinal affleurant au nord dans la vallée de la Clidane et s'ennoyant de 12 à 15% vers le sud. De pendage assez faible vers le nord, les bords du synclinal se relèvent vers le sud. Au-delà des puits Saint Louis et Teyras, la formation apparaît en dressant (couches de charbons verticales). Le houiller se rétrécit et n'a plus que 400 mètres de largeur à l'extrême sud, après avoir atteint son maximum (800 mètres) un peu au nord des 2 puits.

Le primitif est constitué, au Nord sur les deux versants et au Sud du côté Est par des micascistes tandis qu'au Sud-ouest, ce sont des granits qui bordent le gisement. En son milieu celui-ci est recouvert par une coulée basaltique est-

de fonçage en bois est installé en 1924 et le creusement du puits commence au diamètre de 5 m (+ 30 cm de maçonnerie) sur une profondeur de 330 mètres. Dans le même temps d'imposants bâtiments en béton armé sont édifiés pour abriter les futurs équipements, notamment les ateliers de mécanique, les ateliers d'entretien électrique, les magasins de matériels, les compresseurs, une forge, la lampisterie, les refroidisseurs, le groupe convertisseur, etc...

Au fond, des travaux neufs sont conduits en vue de la mise en exploitation du futur étage 466 qui sera desservi par le nouveau puits. Comme cet étage sera équipé d'un roulage lui aussi électrifié, il faut envisager l'achat de locomotives électriques supplémentaires. Les fournisseurs nationaux sont consultés : la SACM (Société Alsacienne de Construction Mécanique), Jeumont et peut être d'autres sociétés encore... Finalement, la SACM emporte le marché et livre en 1924-1925 trois locomotives type M258B. Ces locomotives possèdent les caractéristiques suivantes :

- Tension de traction : 200/220 volts, courant continu,
- Prise de courant par 4 petits archets de 25 cm de haut,
- Fil conducteur trolley situé à environ 1,80 mètres / 2,00 mètres de hauteur au dessus du rail
- Retour du courant par les rails,
- Masse : environ 5,3 tonnes,
- Essieux moteurs : 2,
- Diamètre des roues motrices : 760 mm,
- Moteurs électriques SACM : 2, puissance unitaire 17,5 cv,
- Poste de conduite : un seul situé à une extrémité de la locomotive,
- Longueur hors tampons : environ 3,58 m
- Largeur : 0,76 m
- Hauteur de la cabine au dessus du rail : 1,48 m
- Attelage : central



la locomotive SACM n°11 au Port Sec en 1988 (photographie Patrick Etiévant). On aperçoit le portail de la galerie Amélie sur la gauche. Une inondation a recouvert les rails de boue charbonneuse.

Du fait de leur charge par essieux plus élevée, il devient nécessaire de renforcer les voies et de mettre du rail plus lourd, en priorité sur leur lieu d'affectation, à savoir la galerie de roulage au niveau 740.

La Mine en profite également pour mécaniser la manœuvre des wagons à voie normale au Port Sec : des cabestans électriques sont mis en place ainsi qu'un treuil au bout des voies de l'embranchement. Ce dernier sert notamment à la manœuvre des wagons de brais qui sont déchargés à cet endroit, ou des wagons de bois.

- Remplacement du lavoir à fines Lamex par un cyclone à liqueur dense Venot Coppée apte à traiter 70 tonnes / heure de bruts 0/10 mm et donnant des fines à moins de 9% de cendres et des schistes à 80% de cendres. Le bac Tromp ne lave plus alors que les charbons supérieurs à 10 mm.
- Installation d'une récupération magnétique de la magnétite dans le cyclone Venot Coppée et le bac Tromp.



Le halage par câbles au Port Sec en 1979 (photographie Patrick Etiévant). On aperçoit les chaînes fixées au câble qui enserré le tampon du premier wagon trémie. Sur la droite se trouve un cabestan électrique.

Pour assurer la production de vapeur nécessaire à l'usine à boulets et au chauffage du lavoir, une nouvelle chaudière unique est installée au Port Sec. Toutes ces nouvelles installations permettent d'améliorer les résultats de l'exploitation de Messeix en relevant le rendement du lavoir, et en permettant de fournir des boulets de très haute qualité.

Pour faciliter la manœuvre des wagons à voie normale de plus en plus volumineux et lourd, un système de halage par câbles et chaînes est mis en place au Port Sec. Ce dispositif permet de tracter les wagons sous les trémies de chargement par rame complète sans nécessité de dételage. Deux wagons



Le système de halage par câbles et chaînes en 1988 (photographie Patrick Etiévant)

trémies à boggies de seconde main sont également acquis pour service exclusif sur l'embranchement. Ils servent de stock mobile pour les boulets et ils sont également utilisé pour la vente au comptant : une sauterelle de reprise permet de transférer leur contenu directement dans des camions à l'aide d'une sauterelle. Pour ce faire une voie en impasse et un aiguillage sont ajoutés sur l'embranchement côté gare de Boug Lastic.



Neuves Maisons (54) — 2003 — SAM Société des Aciéries de Montereau — Jusque récemment, c'est la Société Socorail qui assurait le service de traction dans cette aciérie. Elle utilisait notamment plusieurs locotracteurs SACM Graffenstaden type 3-20 de 200 cv et 33 tonnes de tare, à moteur Willème 518T8M et transmission Voith L33Y. Celui-ci est le n°30 (12/322) fabriqué en 1962 sous le numéro 10.169. Avant son rachat par Socorail à Ugine — Aciéries et Tréfileries de Neuves Maisons, il portait le numéro NM12 (Photographie Patrick Etiévant).



Messeix (63) — 1986 — Houillères de Messeix — Bain de soleil pour les Alsthom et SACM du roulage de l'étage 740 ; on aperçoit à gauche la locomotive électrique numéro 13 (n°1002 datant de 1943), et à droite le couplage composé des locomotives numéros 11 (n°451 datant de 1923) et 9 (n°449 datant de 1923). Plusieurs de ces locomotives sont préservées (Photographie Patrick Etiévant).