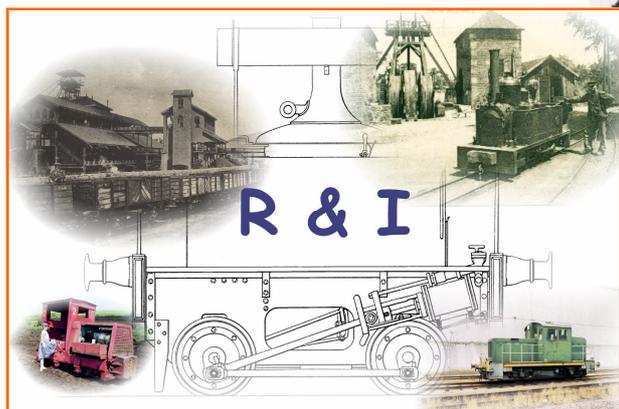


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°24

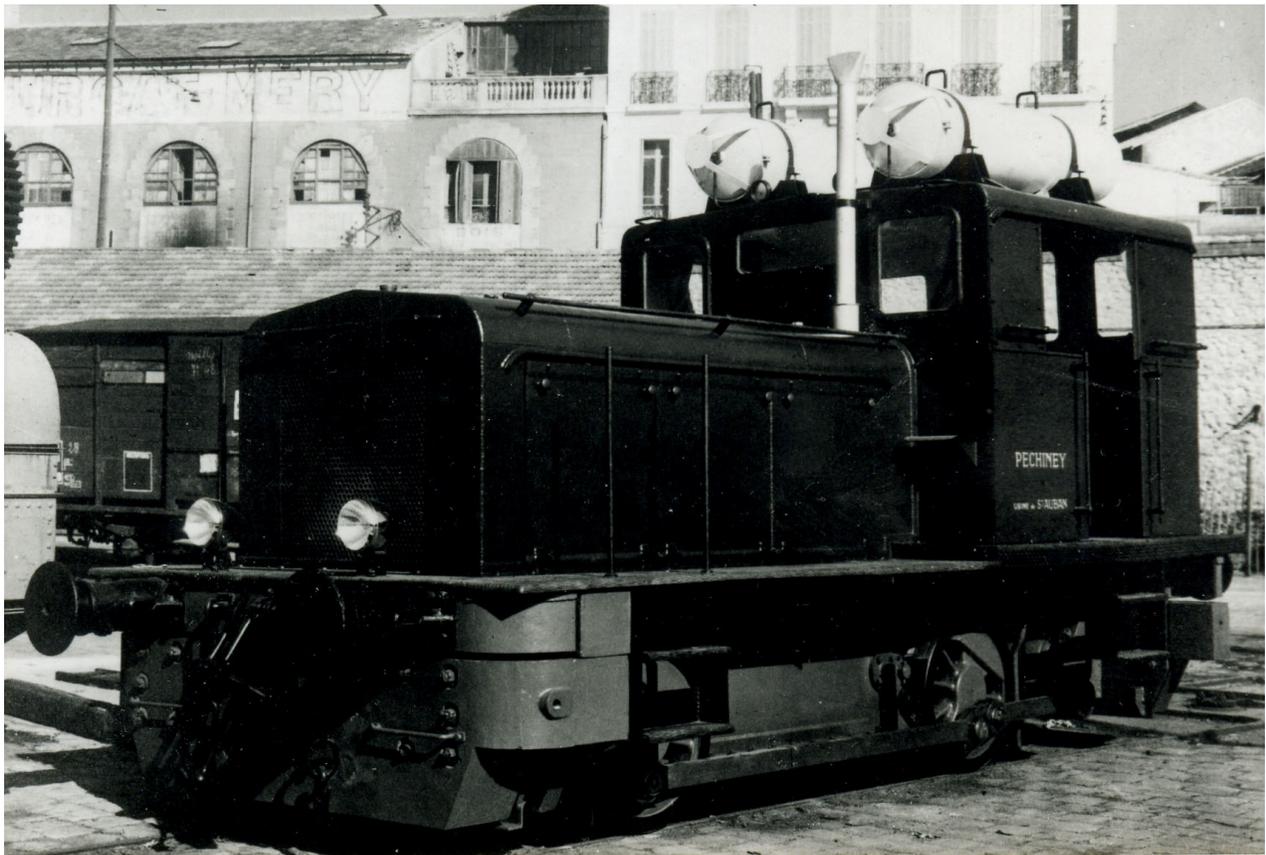
Jun 2006
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

Les Locotracteurs LLD / BATIGNOLLES CHATILLON du Type 6150 BN et des Types Voisins

Par Louis Caillot

En décembre 1940 est créé à Marseille, en zone libre, la Société Anonyme LLD / Locomotives et Locotracteurs Diesel. Ses principaux dirigeants sont les neveux de Salomon Marchak, qui fut avant le conflit le principal importateur des locotracteurs Allemands Deutz. De confession Israélite, Salomon Marchak a, dès l'armistice, cessé sa prospère activité et émigré aux USA.

Ayant déjà travaillé au sein de la Société S. Marchak, l'équipe dirigeante de LLD est rompue au matériel ferroviaire et à l'environnement industriel. Elle étudie, dans les conditions précaires du moment, quelques modèles de locotracteurs à voie normale et à voie étroite. Ne disposant pas d'atelier, elle en sous-traite la construction aux FCM / Forges et Chantiers de la Méditerranée qui possèdent à Marseille de vastes locaux, dans le quartier de Menpenti, à proximité de la gare SNCF du Prado.



Le prototype à voie normale LLD 517, à sa sortie d'usine, en gare SNCF de Marseille-Prado - collection Philippe Royer.

Jusqu'à la libération et plus particulièrement après 1942 (quand les Allemands envahissent la zone Française non occupée), la nouvelle société va subir l'oppression et les contrôles de l'occupant. Elle réussit néanmoins à commercialiser des locotracteurs fortement inspirés des modèles Deutz, ce qui constitue une véritable prouesse du moment !

1 - Durant le conflit, les locotracteurs « prototypes » :

Outre des appareils à voie étroite, LLD étudie deux modèles qui reprennent, comme nous l'avons vu ci-dessus, de nombreuses dispositions mécaniques des locotracteurs Deutz.

- Le premier, à voie normale est commandé en 1941 par la Société AFC / Alais-Forges-Camargue (future Pechiney) pour son usine de Saint-Auban (04). Ce locotracteur est livré en 1943 par FCM sous le type « LLD 517 », en référence au moteur diesel Willème à huit cylindres d'une puissance de 180 / 200 chevaux, dont il est doté. La transmission est composée d'une boîte de vitesses mécanique Perrier qui entraîne un faux essieu placé sous la

Le Chemin de Fer Betteravier de la Sucrerie TERNYNCK de Coucy le Château – Aisne

Par Eric Fresne

Premier département betteravier français, l'Aisne se caractérise par l'abondance de ses voies de 60. De 1890 à 1965 près de 15 réseaux betteraviers à voie de 60 ont été établis. Concentrés autour de Soissons, la plupart de ces réseaux voient le jour durant l'entre deux guerres. Plusieurs grandes installations existaient dès les années 1900 mais les combats ravageurs de la Grande Guerre les ont presque toutes réduites à néant. Seuls les réseaux de Maizy et de Cramaille, intégrés dans le système de voies militaires françaises, survivent à la tourmente. Ils sont intégralement reconstruits après l'armistice et ne se distinguent pas de leurs confrères plus récents.

A une exception près, les réseaux à voie de 60 possèdent donc tous la même physionomie. La voie est établie à partir de matériel militaire de réemploi, en particulier du rail de 14,88kg au mètre pour les voies principales et des éléments portables d'origine allemande ou britannique pour les voies de service. Le matériel est également d'origine



La KDL n°23 en tête d'une rame vide sur le faisceau de la sucrerie ; au fond, le bâtiment de la bascule - Document P. Laurent, collection André Roubaud.

militaire avec une nette prédominance des 040T "brigade" allemandes et des wagons à bogies américains livrés à la toute fin de 1918 et en 1919 et donc obtenus presque neufs par les sucreries.

Le réseau de la sucrerie Ternynck répond totalement à cette description. Ouverte au cours des années 1860, la sucrerie Ternynck est l'une des plus anciennes du département. Avant 1914, il faut d'ailleurs parler des sucreries Ternynck puisque la société possède deux usines, l'une à Chauny et l'autre à Nogent-sous-Coucy-le-Château, cette dernière usine étant secondée par la râperie de Vézaponin. En 1895, la société achète sa première locomotive à voie de 60. Il s'agit d'une 021T Decauville (N°207) baptisée Germaine, du nom d'une des filles de la famille Ternynck. Dans l'état actuel de mes recherches, je n'ai pas pu établir clairement l'usage de cette machine. Tout au plus peut-on supposer qu'elle est employée à la râperie de Vézaponin, située en plein milieu des terres agricoles du Soissonnais.

La région ayant été ravagée par les combats du Chemin des Dames et par l'offensive allemande de 1918, il ne reste aucune trace de ce premier réseau. Les deux sucreries ainsi que la râperie sont en ruines et seule l'usine de Nogent-sous-Coucy-le-Château est reconstruite vers 1922. Chauny reste le siège social de la Société.

Implantée dans la vallée de l'Ailette, au pied du plateau betteravier de Montécouvé, la sucrerie est totalement excentrée par rapport au plateau. De plus, elle y est en concurrence directe avec la sucrerie ultramoderne de Bucy le Long. Cette usine vient d'entamer la construction d'un vaste réseau à voie de 60 sur le plateau de Vregny, au nord de

La Fin du Bac à Wagons de BARCARIN et du Train de Sel de L'EYSELLE à SAINT-AUBAN

Par Louis Caillot

C'est fini ! Depuis la fin du mois de mars 2006, le bac à wagons de Barcarin, entre Salin de Giraud et l'Eyselle (Port Saint Louis du Rhône – 13), a cessé de fonctionner.

L'usine Arkema de Saint-Auban (04) a stoppé son approvisionnement en sel provenant de l'exploitation de Salin de Giraud. Du coup, le train de sel qui empruntait quasi-quotidiennement le parcours de l'Eyselle (nom du faisceau d'échange avec la SNCF, en bordure du Rhône) à Saint-Auban, via Fos-Coussoul-Miramas-Cavaillon-Pertuis et Manosque, a lui aussi été supprimé.



Le 1er mars 2006 : le bac avec un wagon et le Y 7277 vert - Photographie Louis Caillot.

L'arrêt de ce trafic met en danger l'existence même du salin à Salin de Giraud, dont la production était en majeure partie destinée à l'usine Arkema. D'après la presse régionale, des mesures conservatoires et sociales auraient été prises pour le personnel et pour le maintien d'une certaine activité au salin.

A Saint-Auban, l'usine Arkema, dont la fermeture progressive a plusieurs fois été évoquée ces derniers temps, doit procéder à des travaux afin de recevoir d'ici peu des wagons transportant du chlore. Le processus de fabrication serait donc modifié et la partie de la transformation du sel en chlore abandonnée.

De même, l'arrêt du train de sel met momentanément la section de ligne SNCF de Cavaillon à Pertuis, uniquement consacrée au trafic fret, en mauvaise posture. Heureusement, le trafic des eaux de Chorges (05) a récemment repris et donne une bouffée d'oxygène à l'exploitation ferroviaire locale.

Au chapitre de la traction SNCF, les 141 R fuel de la Région Méditerranée et plus particulièrement celles de Miramas, ont longtemps remorqué le train de sel avant de passer le relais à des 66000 des dépôts de Nîmes puis Avignon. En 1983, l'embranchement de l'Eyselle était électrifié en courant continu 1500 volts et la traction du train confiée jusqu'à Cavaillon à des locomotives électriques des séries 7100, 8100, La caténaire ayant été volée sur l'embranchement et non remplacée, les diesels ont repris du service sur la totalité du parcours.

Le Réseau de la Société des Produits Chimiques de Clamecy

Les Locotracteurs DECAUVILLE du Type TPC 15 (Suite)

SPCC - Locomotives à Vapeur à voie Normale

Le sympathique DVD commercialisé par l'Amicale des Anciens de Rhône-Poulenc / Mr. Fournerat Georges. 02 Ter. Route de Beaugy – 58500 Clamecy (voir éditorial de R&I n° 21), offre plusieurs vues de locomotives à vapeur à voie normale employées dans l'usine de Clamecy.



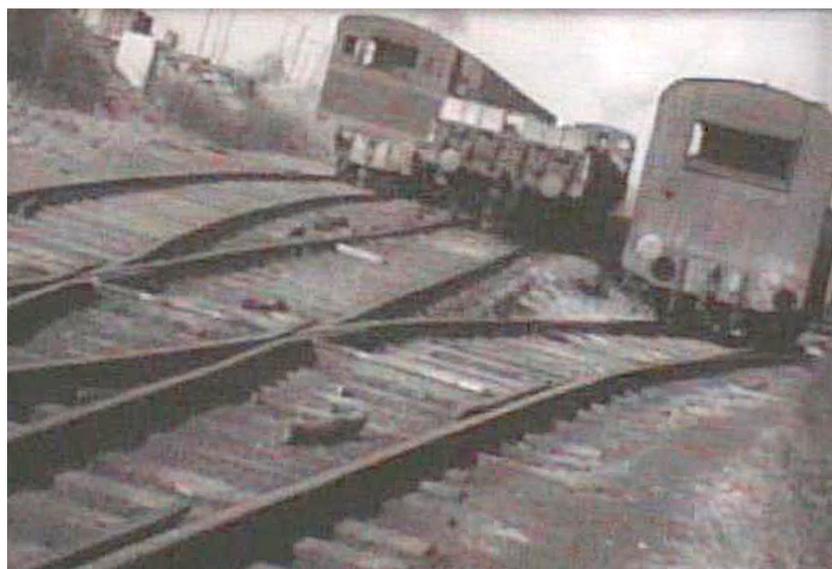
La locomotive Decauville n°7006 à St-Just en Chaussée - Photographie H.G Hesselink.

Parmi ces images, il est possible de distinguer

- la 020 T bicabine Decauville n° 674 ex. Grands Moulins de Corbeil (91),
- mais aussi deux autres Decauville 020 T de facture « classique ».

Ces locomotives semblent appartenir au type 22 tonnes dont quatorze exemplaires, numéros de construction 7001 à 7014, furent produits entre 1921 et 1929.

Une de ces machines, la 7006 de 1922, ex. Sucrierie Say de Saint-Just en Chaussée (60) est actuellement conservée par le



Vue extraite du DVD.

La Société Impress, Ex Ferembal de Ludres (54)

Cette société est située dans la zone industrielle de Ludres/Fléville (54 Meurthe & Moselle) et fabrique principalement des boîtes de conserves vides, avant de les expédier par camions dans les sociétés spécialisées dans la conservation par stérilisation. Elle et possède un locotracteur Moysse (?) re-carrossé, en panne depuis de nombreuses



Le locotracteur de la Société Impress - photographie Christophe Costy.

années, suite à une avarie de la génératrice.

Il semble que ce soit, à l'origine, un Moysse de type 20 tonnes, modèle 48-C-4, construit en 1936 (le plan n° 202 004 relate de la date du 24/12/1936 : « boîte de connexions électriques »). Ces quelques informations ont été recueillies dans le carnet d'entretien fourni avec le locotracteur. Il possède actuellement un moteur RENO de 80 chevaux. Ses boîtes d'essieux porte encore la trace de son premier réseau propriétaire : l'**Etat** ! . Il semble avoir été reconstruit, avec une série d'autres engins, au début des années 1960 . Celui de Ludres est sorti des ateliers (de quel constructeur ou reconditionneur) le 24/10/1960 .

La société Ferembal a acheté cet engin chez Desbrugères le 15/11/1973 pour une somme avoisinant les 250 000 francs de l'époque.

Caractéristiques mécaniques :

- Circuit électrique en 24 volts,
- Contenance du carter d'huile : 17 litres,
- Vidanges toutes les 200/250 heures.

Voici donc un engin bien curieux : puisqu'il ne répond en rien à une conception du constructeur Moysse :