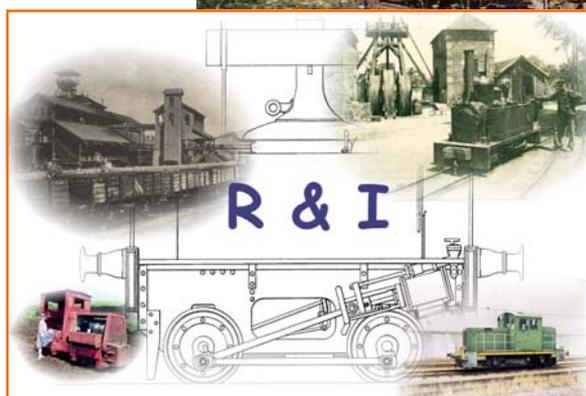


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°32

Jun 2008
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

Courrier des Lecteurs n°32

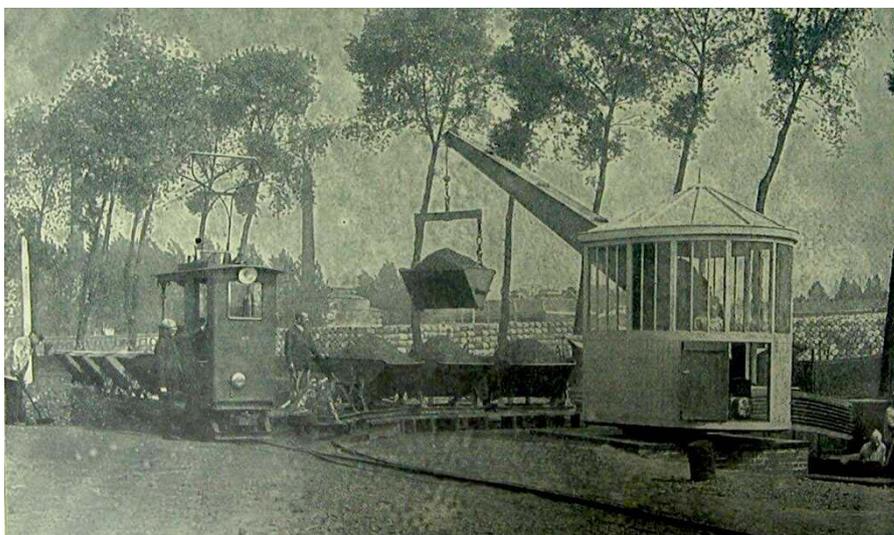


Giovanni Fullin de San Vendemiano en Italie nous envoie quelques documents :

1 – Qui saura identifier l'usine, probablement située en France, dans laquelle circule ce locotracteur Baldwin construit pour de la voie de 600 mm militaire en 1917-1918, puis reconditionné et mis à voie normale dans les années 1920/1930 probablement par la Société **Val de Maizet** ?



2 – Extrait d'un catalogue **Arthur Koppel**, cette vue illustre un chantier situé à **Lille (Nord)** sur lequel évolue cette petite locomotive électrique à trolley. Un lecteur pourra-t-il confirmer plus précisément le lieu et indiquer la nature des travaux ? On notera la grue spécialement équipée pour manutentionner les bennes des wagonnets.



3 – **Engrais Prayon à Engis Belgique** – Cette société utilise toujours le locotracteur **Cockerill Ougrée** n° 3684 - photographie de M.T Toffoli en Avril 2008. Ce type d'engin semble particulièrement robuste. Un certain nombre a essaimé en Europe. Nos lecteurs sauront ils en retrouver la trace ?



Les Embranchements Industriels de la Vallée du Riez (Ain)

Par Marc Moulin, avec l'aide précieuse d'A.J. Grimbot

1 - SITUATION ET CONTEXTE

Située dans le département de l'Ain, la pittoresque région du Bugey constitue un prolongement méridional des monts du Jura. Au débouché de la petite cluse du Riez se trouve le village de Jujurieux, dans le canton de Poncin, à la frontière de la plaine de l'Ain et des monts du Bugey. Le Riez est un modeste cours d'eau, grossi par l'apport des nombreux ruisseaux des environs, qui termine son parcours quelques kilomètres plus loin dans la rivière d'Ain. Ce « bassin hydrographique » très local a permis l'établissement de nombreux moulins.

Dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle, les activités locales sont essentiellement agricoles (cultures, élevage, vigne) et artisanales (scieries, papeteries, fours à chaux), à l'exception de l'usine de soieries Bonnet. Cette manufacture, dont les premiers bâtiments furent édifiés en 1835, jouxte le village de Jujurieux. Alors à son apogée, elle fait travailler jusqu'à deux mille personnes¹ dans la région, en comptant les travailleurs à domicile.

Les principaux axes de communication régionaux sont alors la route nationale 84 de Lyon à Genève, et la ligne P.L.M. de Bourg à Pont-d'Ain. Le village est desservi par les chemins de grande Communication G.C.12 de Priay à St-Martin-du-Fresne et G.C. 36 de Neuville-sur-Ain à Virieu-le-Grand via Ambérieu et Saint-Rambert.

2 - L'USINE DE LA ROCHE-NOIRE

En remontant sur deux kilomètres la vallée du Riez, on arrive au bas du hameau de Cossieux. A cet endroit, appelé « La roche-noire », le Riez décrit un méandre et reçoit les eaux du ruisseau « le Vieillasec ». C'est là qu'est établi un moulin à farine, construit vers la fin du XVIII^{ème} siècle. Il est acquis en 1869 par M. Victor Bonnet, qui le met à disposition de son fils Robert².

Déclaré fabricant de ciment et domicilié 21 rue d'Algérie à Lyon, celui-ci entreprend de transformer à ses frais le moulin en usine à ciment et débute sa production en 1882. Ultérieurement ses parents lui feront donation de tous les terrains et bâtiments constituant la propriété. La raison sociale de l'entreprise est alors « Ciment de la Roche-Noire / Robert Bonnet à Jujurieux (Ain) ». Aux installations initiales : moulins, bluteries, logement, écuries, etc, Robert Bonnet rajoute progressivement de nouveaux bâtiments et équipements :

- Bascule et hangar industriel (1884)
- Fours à chaux, bureau, remise, moulin à pulvériser, hangar d'extinction de la chaux (1885)



En-tête de 1882 Collection
A.J. Grimbot

¹ Les établissements Bonnet avaient été fondés en 1810 à Lyon, où étaient basés les bureaux et le magasin de vente. La dernière activité de soierie sur le site de Jujurieux, fort réduite, s'est arrêtée il y a seulement une dizaine d'années.

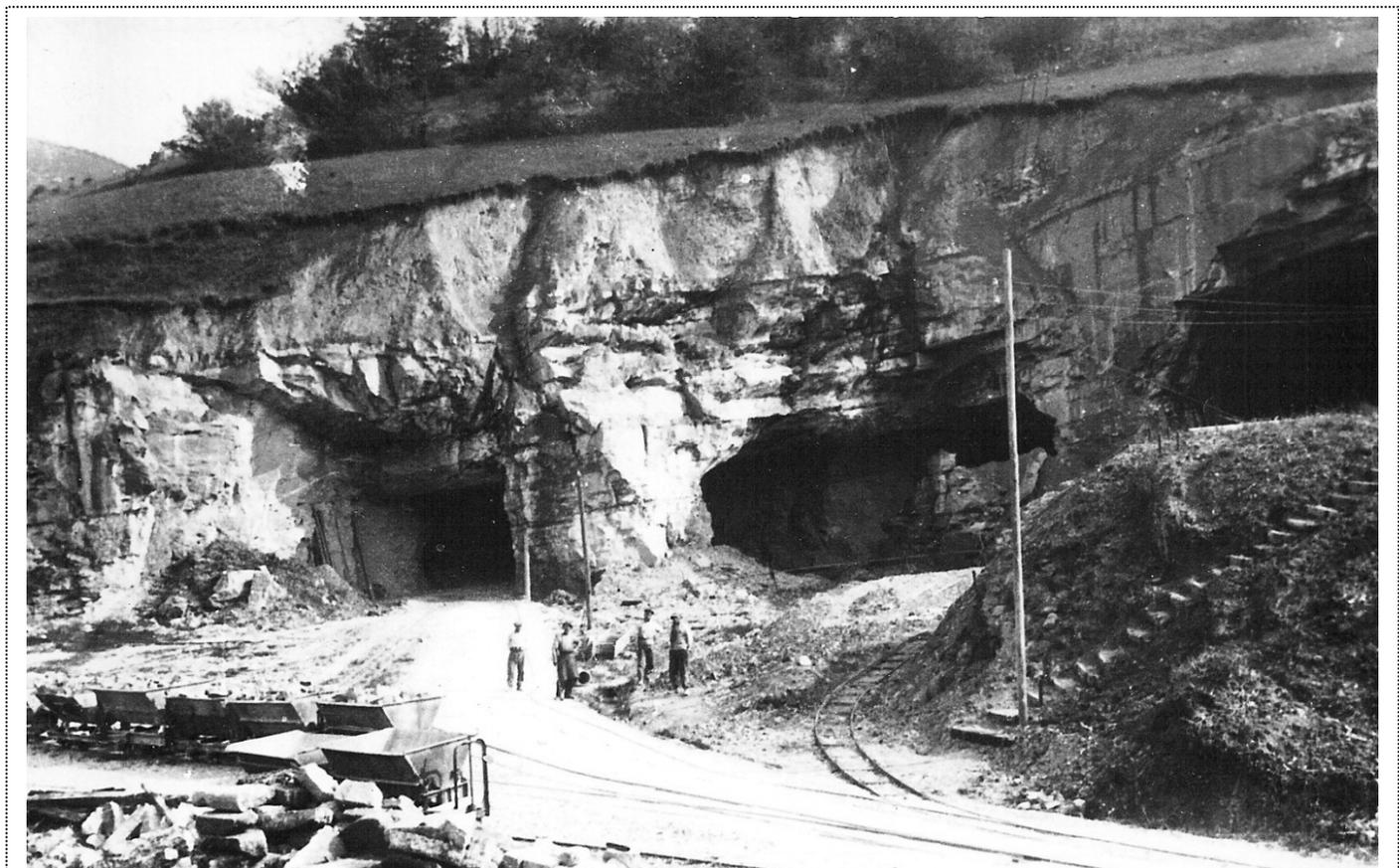
² Né en 1851, petit-fils du fondateur des soieries Bonnet

tortueuse et encaissée où coule le ruisseau de Marlieux. Au terminus, la voie tourne à droite, franchit le ruisseau sur un ponceau et arrive devant les galeries, où elle se subdivise en faisceau.

La roche est dynamitée⁹, cassée à la masse et chargée à la pelle par les carriers dans des wagonnets. Ceux-ci sont poussés à la main ou halés par un treuil lorsque la galerie est en pente. Des rames d'une demi-douzaine de véhicules sont formées à l'extérieur sur un faisceau, puis emmenées à l'usine par un mulet ou un cheval. A la descente, la gravité fait presque tout le travail ! La traction animale est surtout utile à la remonte des rames vides ou sur le parcours entre les deux usines. Il arrive que des rames insuffisamment freinées s'emballent dans la descente, et le pauvre animal, entraîné par les wagons, se retrouve grièvement blessé.

Arrivée à l'usine des Barattes, la voie passe derrière celle-ci, au pied du coteau, et se termine au pied des fours. Un évitement permet l'échange des rames vides et pleines. Entre l'usine des Barattes et celle de la Roche-Noire, la voie decauville s'insère dans la voie métrique, donnant lieu à une section à quatre files de rails d'une longueur d'environ un kilomètre. Les wagonnets sont de type classique à benne basculante de 1,0 à 1.5 m³ de capacité, et certains sont munis d'une plate-forme avec frein à vis.

La date de création de cette voie ferrée n'a pu être précisée, mais il est tout à fait plausible qu'elle ait été posée en même temps que la voie métrique, et exploitée en commun par les deux sociétés : un tracé semblant correspondre à cette voie figure sur le projet d'embranchement, sans autre précision. (voir plan plus haut).



L'entrée des galeries des carrières de marne de Cornelle. Le faisceau de voies forme le point de départ de la voie Decauville descendant aux usines. Les galeries sont toujours visibles, certaines servent de champignonnières - Collection A.J. Grimbot

On peut supposer que l'activité des Ciments Lyonnais est fortement ralentie au cours de la guerre de 1914-1918, du fait de la pénurie de main-d'œuvre, et qu'elle reprend progressivement au fur et à mesure du retour du personnel démobilisé (pour ceux qui ont la chance de revenir).

⁹ Les trous de mine sont forés à l'aide de perforateurs pneumatiques, alimentés par un compresseur

Le Rail et l'Industrie Sucrière

Jadis le fourmillement des trains betteraviers,
de nos jours les transports massifs de sucre vers les centres de distribution

Par Francis Perenon

1 plus de 150 années d'activité betteravière

... des tonnages considérables acheminés des champs vers les usines...

1.1 au temps du rail omniprésent

de nos jours, le temps n'est plus où les sucreries comme bien d'autres entreprises industrielles dépendaient presque exclusivement du chemin de fer. Encore au lendemain de la deuxième guerre mondiale, l'on voyait évoluer en compagnie des traditionnels attelages de chevaux et des modestes tracteurs agricoles de l'époque une multitude de petits chemins de fer d'une grande diversité d'écartements, de modes de traction, d'amplitude de gérance...



Vers 1950, un train de betteraves de 150 t sur la dernière ligne à voie métrique des chemins de fer des Ardennes encore exploitée en traction vapeur quitte la gare d'Asfeld en direction de la Sucrerie de Saint Germainmont.
Locomotive 130T Corpet Louvet n°81 de 19,5 tonnes, voie de 1 m – collection Francis Perenon

En 1960, juste avant l'essor des camions gros porteurs et de celui des convois agricoles de forêt capacité, il était courant de voir les débords des gares betteravières envahies par des dizaines de petits tracteurs, voir parfois de vénérables tombereaux à chevaux accompagnés d'une rude et nombreuse main-d'œuvre qui ne ménageait sa peine pour le transbordement à la fourche de centaines de tonnes de précieuses racines...

A cette époque, il en était de même du côté des petits écartements où une forte activité régnait encore sur de nombreux réseaux collecteurs à voie de 0,60 m rattachés aux sucreries. Tel le grand réseau de 100 km

La grande sucrerie de Boiry

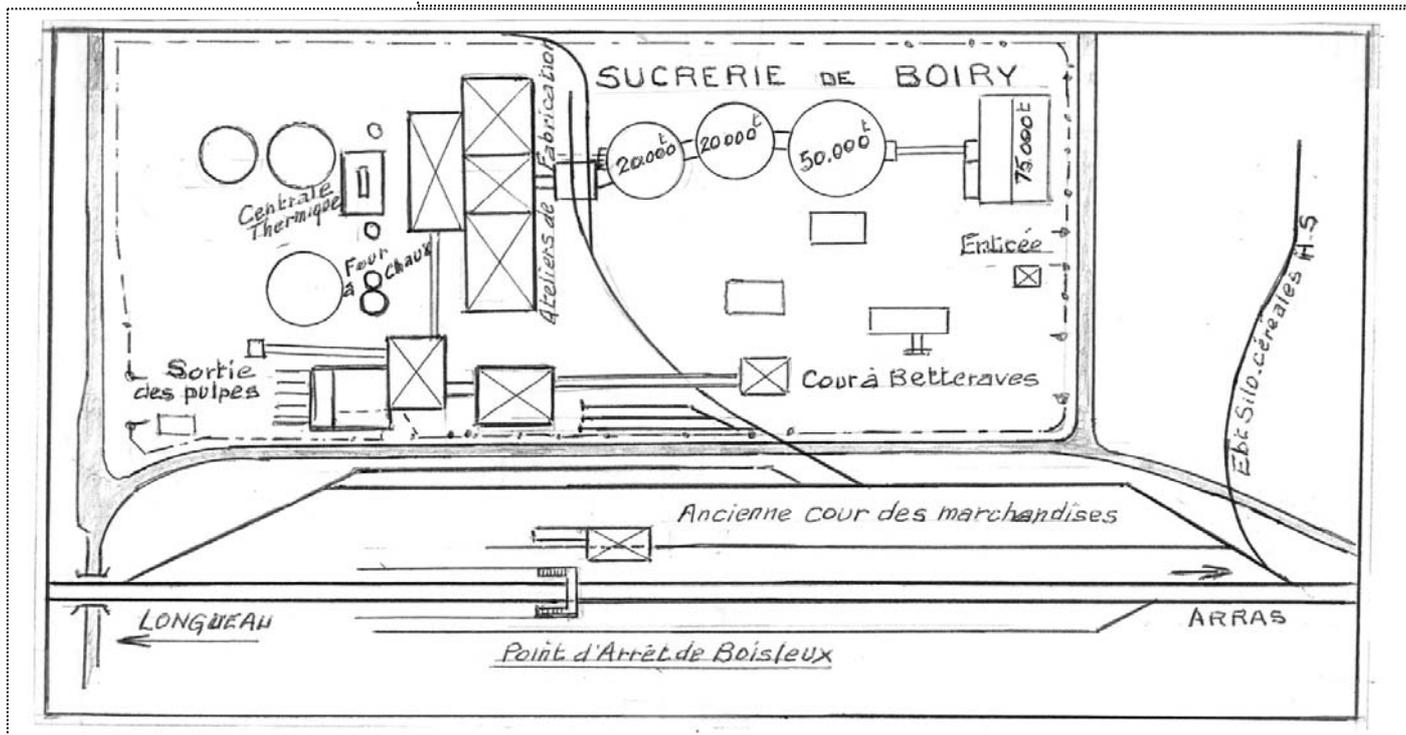
1/ Le Fauvet Girel Diesel Electric sans identification est doté en principe d'un moteur Poyaud de 300 ch. Il traverse la route séparant les communes de Boiry Saint Rictude et de Boisieux sur laquelle sont établies les voies de marchandises de l'ancienne gare maintenues pour le service de la sucrerie - Photographie Francis Perenon



2/ Formation d'une rame de 22 wagons sur une des voies de la cour marchandises de l'ex gare de Boisieux - Photographie Francis Perenon



3/ Plan de la Sucrerie de Boir
- Dessin Francis Perenon



Le silo de Libourne - le Sucre d'Aquitaine S.A

1/ Vue frontale du silo et disposition des voies ferrées le 12 décembre 2007 - Photographie Francis Perenon



2/ Wagens de sucre sur voies de service en gare de Libourne. On remarque les deux technologies adoptées pour la construction des trémies - Photographie Francis Perenon



3/ Aire de lavage du tracteur rail route Chariotrac type 80B20 - Photographie Francis Perenon

