Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



Les Locotracteurs DEUTZ types OMZ122 F & OMZ122 R employés en France

Par Louis Caillot

1ère partie: L'OMZ 122 F à voie étroite

Tout d'abord, chassons un malentendu : contrairement à ce qui a été indiqué dans un article paru il y a quelques années dans la revue Rail Miniature Flash / RMF, le locotracteur Deutz OMZ 122 F, n'était pas un type de guerre, mais au contraire un modèle civil étudié au cours des années trente. Il était d'abord employé par l'industrie, puis au cours du conflit par l'armée allemande et par d'autres organismes germaniques (par exemple l'Organisation Todt).

1. Caractéristiques techniques :

Selon la terminologie Deutz, « OM » indiquait le type de moteur (Otto Motor), « Z » le nombre de cylindres (zwei = deux), « 122 » = 22 centimètres de course, « F » = Feldbahn-lokomotive = locomotive à voie étroite de surface.

1. a. Dimensions principales :

Le locotracteur présentait une longueur totale de 4.105 mm, une largeur de 1.600 mm, une hauteur de 2.560 mm et un empattement de 1.150 mm.



Un locotracteur DEUTZ OMZ122F du Tacot des Lacs, superbement restauré - Photographie Louis Caillot

1. b. La motorisation :

Il était muni d'un moteur diesel à deux cylindres verticaux, fonctionnant suivant le cycle à deux temps, sans compresseur. L'injection était mécanique.

moderne. Après utilisation par le Chemin de Fer Touristique de Saint-Eutrope (91), il était cédé à un groupe d'amateurs espagnols de la région de Barcelone.

- Le n° 16.392, en voie de 60, d'un poids de 10 tonnes, était livré le 15 août 1936 au revendeur Dubick & Stehr de Hambourg / DSH, pour Christiani & Nielsen / Société d'Ingénierie de la Construction, « Ing-Bauges », à Hambourg pour utilisation à Marienborn (D). Après le conflit, on le retrouvait aux Sablières de Roberval puis à la Ballastière Pastre de Saint-Gemme en Moronval. Sa cabine était alors abaissée. Puis, il était récupéré par Mr Guillemont et envoyé à Saint-Eutrope où il restait garé. Comme le 11.898, il se retrouve aujourd'hui en Espagne.
- Le n° 16.393, en voie de 60, poids 9 tonnes, était livré le 06 août 1936 à DSH pour le même client que le 16392. Au cours du conflit, il était affecté au Service des Carburants de l'Armée « Treibstoffservice », à Marseille (certaines données indiquent sa mise en voie normale).
- Le n° 17.240, en voie de 60, poids 10 tonnes, était livré le 15 janvier 1937 à MKM pour l'Entreprise de Construction Kniffler « Kniffler Bauunt » à Saarbrücken (D). Après le conflit, on le retrouvait à la Cimenterie de Montebourg-Le-Ham (50), Société des Ciments Français. Conservé sur place après l'arrêt de l'exploitation ferroviaire, il a été malheureusement détruit.
- Le n° 21.533, en voie de 60, poids 9 tonnes, était livré le 3 novembre 1937 à MKM pour l'Entreprise de Construction C. Kallenbach « C. Kallenbach-Bauunt », à Berlin-Halensee / Erfurt pour utilisation à Teisendorf Bei Traunstein (D). Après la guerre, on le retrouvait à l'usine d'Haubourdin (59) des Chaux Hydrauliques du Nord (avant la mise à voie métrique de la partie extraction).
- Le n° 26.176, en voie de 60, poids 7 tonnes, était livré le 21 septembre 1940 à DSH pour l'Entreprise de Travaux Publics et Terrassements Terra « Terra Tiefbau » à Altona (D). Au cours du conflit, on le retrouvait sur le Tramway Forestier de Royan (17), utilisé par l'OT.
- Le n° 40.627, en voie de 60, était livré en 1941 à ? Après la guerre, on le retrouvait à l'usine des Ciments Français de Montebourg-Le-Ham, où il portait le numéro d'exploitation 3. Puis, il était conservé par le Chemin de Fer Touristique du Tacot des Lacs à Montcourt-sur-Loing (77). Aujourd'hui, il est encore équipé de sa mécanique d'origine.



Un des OMZ 122F conservé par le Tacot des Lacs - Photographie Patrick Mourot.

- Le n° 42.887, en voie de 60, était livré (en mai ?) 1941 aux Gravières Oberweser Emmerling « Kieswerke Oberweser Emmerling » pour Kruse & Cie, à Nienburg-Weser (D). Après le conflit, il était employé par les Chaux Hydrauliques du Nord à Haubourdin.
- Le n° 46.634, en voie de 60, était livré le 14 avril 1943 à la Compagnie Française Humboldt Deutz pour la Direction des Constructions de l'Armée de l'Air « Bauleitung-Luftwaffe », à Creil (60).
- Les n° 46.635 et 46.636, étaient livrés le 30 juin 1943 à la Luftwaffe Creil.

Reims: EFDI & Arcelor Mittal

Par Patrick Etiévant

Le secteur Nord Ouest de la ville de Reims héberge d'importantes zones industrielles actuellement regroupées sous le vocable « parc d'activité Colbert ». Elles sont réparties sur les communes de Saint Brice – Courcelles, La Neuvillette et Reims. Cette plateforme multimodale située à environ 5 km du centre de Reims est desservie par :

- la route : l'autoroute A4 (Paris-Strasbourg) pour l'axe est-ouest, et l'autoroute A26 (Calais-Dijon-Méditerranée) pour l'axe nord-sud
- le canal de l'Aisne à la Marne (canal commencé en 1840 et mis en service en 1861)
- le chemin de fer depuis la gare de Saint Brice Courcelles située sur la ligne reliant Reims à La Ferté Milon via Fismes (ligne ouverte en 1862 jusqu'à Fismes).





Deux locotracteurs EFDI s'apprêtent à prendre leur service à Saint Brice - Photographie Patrick Etiévant

La zone du parc d'activité Colbert, comprend 3.200 mètres de murs de quai fluviaux et 225.000 m2 de terre-pleins aménagés directement desservis par la voie d'eau. La darse principale, dite port Colbert, a été créé en 1948. Le canal est au « gabarit Freycinet » permettant d'accueillir des péniches de 250 tonnes de charge utile et de 1,80 m de tirant d'eau. Des projets de modernisation de la voie d'eau à 2,20 m d'enfoncement autoriseraient le passage d'unités fluviales de 320 t de charge utile. Connecté au réseau fluvial européen, Reims est relié par voie d'eau à l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et l'Autriche.

Le raccordement ferroviaire du Port de Reims à RFF (Réseau Ferré de France) est réalisé par l'intermédiaire d'une installation terminale embranchée (ITE) depuis la gare de Saint Brice – Courcelles. L'ITE est gérée par la CCI

2/ le réseau du Port Colbert

- 1,5 km de voies mère environ, au départ de la gare de Saint Brice -Courcelles desservant les embranchements situés à l'ouest du canal Aisne Marne
- 3,5 km de voies mère environ, branchées sur la voie mère EFDI au niveau du pont sur le canal Aisne Marne et desservant la darse Colbert et les embranchements situés à l'est du canal Aisne Marne,
- 2,5 km de voies de garages, évitements, triages et manœuvres de la darse Colbert et pour le triage de 3 voies situé vers PUM Champagne

A ces 14 km de voies, il convient d'ajouter :

3/ le réseau des sous embranchés

 - environ 6 km de voies de garages, évitements, triages et manœuvres pour les sous embranchés, dont le principal, PUM / Arcelor – Mittal, qui exploite toutes les voies situées au bord du canal Aisne Marne côté Est et desservant ses installations.



Le locotracteur LDE-4 en tête d'un train de coils provenant de Chertal en Belgique – Photographie Patrick Etiévant

EFDI est responsable la maintenance de l'infrastructure ferroviaire de son réseau et de celui du port Colbert. Les sous-embranchés sont responsables de leurs réseaux. Les opérations de maintenance sont sous-traitées sur appel d'offre.

EFDI est toujours régit par le statut des voies ferrées d'Intérêt local. Il y a encore sept sous-embranchements actifs. Les principaux desservent PUM / Arcelor Mittal. Les autres concernent Hydro-Agri et les Magasins Généraux / Euralliance.

Ancien gros client du rail, la société Malteurop située sur la darse Colbert a cessé d'employer le rail et son embranchement est inutilisé depuis 8 ans maintenant.

En 2007, le trafic EFDI a été de 600.000 tonnes – Arcelor-Mittal a assuré 98% du tonnage.

EFDI possède actuellement le matériel roulant suivant :

- 1 locotracteur Moyse BNA n°LDE-2 : hors service il ne subsiste plus que la caisse et le châssis : les moteurs diesel, électriques et la génératrice ont été déposés
- 1 locotracteur Moyse BNA modifié pour être équivalent aux BNC 40 tonnes 350 cv n° LDE-3 utilisable assure la réserve des 2 BNC
- 1 locotracteur Moyse BNC 40 tonnes 350 cv n°LDE-4 en service

- par la route : 15% soit 100.000 tonnes
- par le chemin de fer 70% soit 650.000 tonnes

La capacité d'Arcelor-Mittal à Reims permettrait de traiter par voie d'eau jusque 4 péniches par jour. En réalité il n'y a qu'environ 4 péniches qui sont réceptionnées par semaine. Les péniches au gabarit Freyssinet sont très très instables et le chargement / déchargement de coils de 32 tonnes est particulièrement délicat... (risque de chavirage de la péniche). La mise au grand gabarit du canal Aisne Marne pour permettre des tirants d'eau de 2,20 m est toujours en attente : les optimistes pensent que les travaux pourraient être réalisés dans 7 ans.

Pourtant les délais de transport sont particulièrement intéressants :

- Dunkerque → Reims : 4 jours
- Anvers ou Chertal (Liège) → Reims : 5 à 6 jours

Arcelor-Mittal assure tout de même 80% du trafic fluvial du port de Reims sur la zone Colbert.

Au niveau du fer, l'arrivée des trains est assurée selon les sillons négociés avec RFF. EFDI met à disposition les trains de coils au niveau de la zone « restit » (abrégé de restitution) qui comporte 3 voies : mur, neuve et milieu. Les 2 locotracteurs Moyse type BNC 44 tonnes d'Arcelor-Mittal Reims, désormais identifiés LC10 pour l'ex n°10 et LC11 pour l'ex n°11 (LC = loco), y prennent en charge les trains chargés de coils noirs, et y restituent les wagons vides ou éventuellement chargés de produits finis.



Le locotracteur Moyse BNC LC11 à la station service sur la voie H15 intérieure – Photographie Patrick Etiévant

Les engins ferroviaires ne sont pas dotés de la télécommande. Ils nécessitent pour chacun d'eux la présence de deux personnes pour assurer les manœuvres : un conducteur et un chef de manœuvre. Le service est en principe organisé de la façon suivante : un locotracteur, souvent le LC10, s'occupe du déchargement des coils noirs au niveau du hall de décapage, tandis qu'un second locotracteur, souvent le LC11, assure les manœuvres des wagons de produits finis sur les voies côté canal.

Depuis 2003, l'engin rail-route Chariotrac assure les manœuvres de wagons isolés lorsque les 2 locotracteurs Moyse BNC sont occupés par ailleurs. Le flux fer à l'arrivée est d'environ deux trains par jour, soit environ 2 x 25 wagons mis à disposition en 4 x12 ou 13. Pour ce qui concerne les produits finis, il y a 3 trains au départ par semaine, soit 150.000 tonnes par an ; non compris les wagons vide en retour. Le Chariotrack ne peut tracter que cinq wagons au maximum. Les locotracteurs Moyse BNC traitent les wagons chargés par demi-rame de 12 ou 13 wagons soit 1000 tonnes brutes environ.