

Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°39

Mars 2010
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Du réel à la miniature :

les locotracteurs General Electric type GE25

Par Christophe Gide

Je ne sais plus comment j'ai découvert Grandt Line ni son fameux GE25... Peut-être que, comme David Vincent qui cherchait un raccourci et découvrit les envahisseurs, je cherchais autre chose et je suis tombé sur cet adorable modèle !

Du réel en France...

Et c'est aussi par hasard que, le 16 août 2001, j'ai découvert le GE25 de Pluguffan (29) ! En réalité, je m'attendais à photographier un antique Moysse 20 TDE, en l'occurrence le 20 TDE n° 189 de 1932 (reconstruit en 1963) qui provenait du site de l'usine SCPA-MASDAC* de Pré-en-Pail (53) où il a peut-être été livré neuf. Ce vieux Moysse fut (à une date que j'ignore) remplacé par autre MOYSE : le 36 TDE n° 147 de 1952. C'est vraisemblablement à cette occasion qu'il fut racheté par les Ets DOUX Aliments Cornouaille de Pluguffan (29).

Et quand je suis arrivé à Pluguffan, j'apprenais que le vieux Moysse venait d'être ferrailé il y a peu et que le GE25 était alors tout récent sur l'EP.

Cet engin provient de Belgique (Sidérurgie ?), où il a d'ailleurs été reconditionné par l'entreprise belge LOCOREM (devenue filiale de CFD-Industrie sous le nom de CFD-Locorem).



Etablissements Doux Aliments Cornouaille – locotracteur GENERAL ELECTRIC type GE25 – photographie Christophe Gide le 16 août 2001

Le locotracteur des Ets DOUX est un engin Diesel-électrique à deux essieux tarant 23,5 tonnes métriques sur le pont-bascule de l'usine. Cette différence de poids par rapport à l'appellation « GE25 » s'explique notamment par le fait que les Américains utilisent la « Short Ton », soit une « tonne » de 907,18474 Kg.

GEMAFER - VFLI à Carling (57 - Moselle)

Par Christophe Costy

La société GEMAFER, filiale de VFLI (Voies Ferrées Locales et Industrielles), est située à Carling – 57 Moselle- à proximité de la plateforme pétrochimique Total.

Il semblerait que GEMAFER soit la nouvelle entité regroupant les différentes activités du groupe VFLI : exploitation des ITE (Installations Terminales Embranchées), reconditionnement des locomotives & de locotracteurs : les locotracteurs à Noyon, dans les anciens ateliers de Desbrugères, tandis que les machines de type BB sont révisées à Montmirail dans les ateliers de CFD.

Le 16 septembre 2009, profitant des derniers beaux jours, j'ai fait une sortie dans le secteur de Carling, afin de faire le point sur les services ferroviaires privés de ce secteur, depuis la fin de l'exploitation des HBL (Houillères du Bassin de Lorraine). Après plusieurs mois de contacts auprès de la direction de VFLI, j'ai réussi à prendre un rendez-vous. Une fois sur place, j'ai glané quelques informations aux bureaux, puis je suis allé sur le terrain afin de photographier le lot de machines en stationnement ou en attente de réparation.



La locomotive Brissonneau & Lotz ex HBNPC et ex HBL n°42 – garée en attente de réparation – Photographie Christophe Costy.

Liste des locotracteurs et des locomotives observés à Carling.

Les sigles utilisés sont G pour garé(e), AR pour attente de réparation afin de préciser l'état du matériel :

- Decauville TE 2400 reconstruit par Energie et traction n° VFLI B 027 - G
- BB VFLI 402, sortie récemment de révision G

En France, les locomotives à vapeur industrielles et secondaires

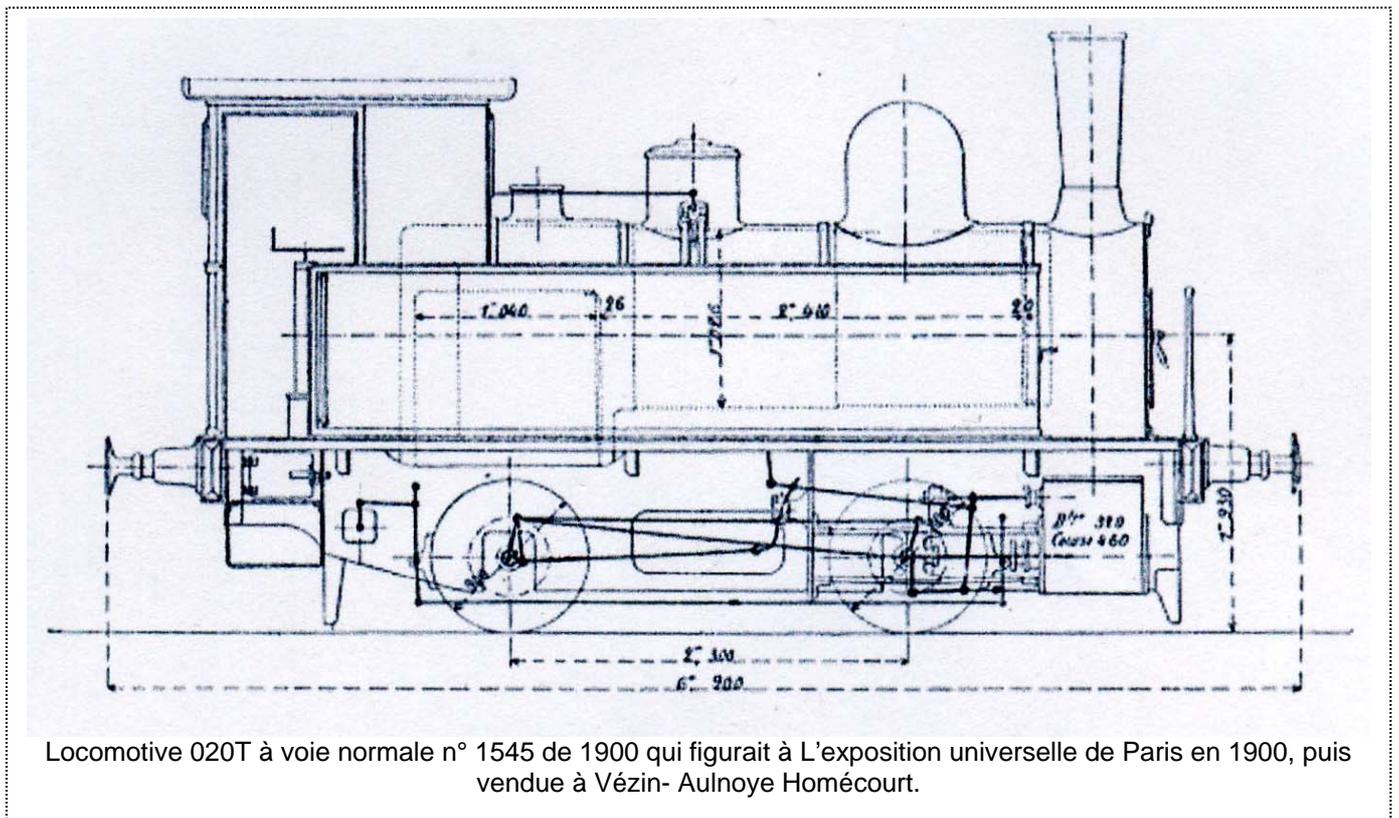
"LA MEUSE"

Par Louis Caillot

Historique de la Firme

En 1835, monsieur Charles Marcellis, dernier propriétaire des Hauts Fourneaux et Fonderies de Ferot & Martinrive (dont la création remontait au 16^{ème} siècle), créait à la Boverie - à Liège en Belgique, des Etablissements de construction mécanique, de chaudières et de machines.

En 1872, était constituée la Société Anonyme des Ateliers de la Meuse, dont Charles Marcellis devenait le premier directeur. Ces ateliers étaient établis à Sclessin, à proximité de Liège, sur des terrains situés entre la voie ferrée de Namur à Liège et le fleuve Meuse. Ils étaient par la suite agrandis, notamment en 1907, jusqu'à occuper une superficie d'une dizaine d'hectares.



Locomotive 020T à voie normale n° 1545 de 1900 qui figurait à L'exposition universelle de Paris en 1900, puis vendue à Vézin- Aulnoye Homécourt.

Dès leur création, les Ateliers de la Meuse produisaient des équipements lourds, destinés aux mines et à la métallurgie. La construction des locomotives à vapeur n'était entamée que plus tardivement en 1887, afin de fournir deux machines à la SNCV / Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, qui avait été créée deux ans plus tôt. Dès lors, les activités de la Société étaient scindées en deux départements :

a/ celui des locomotives ;

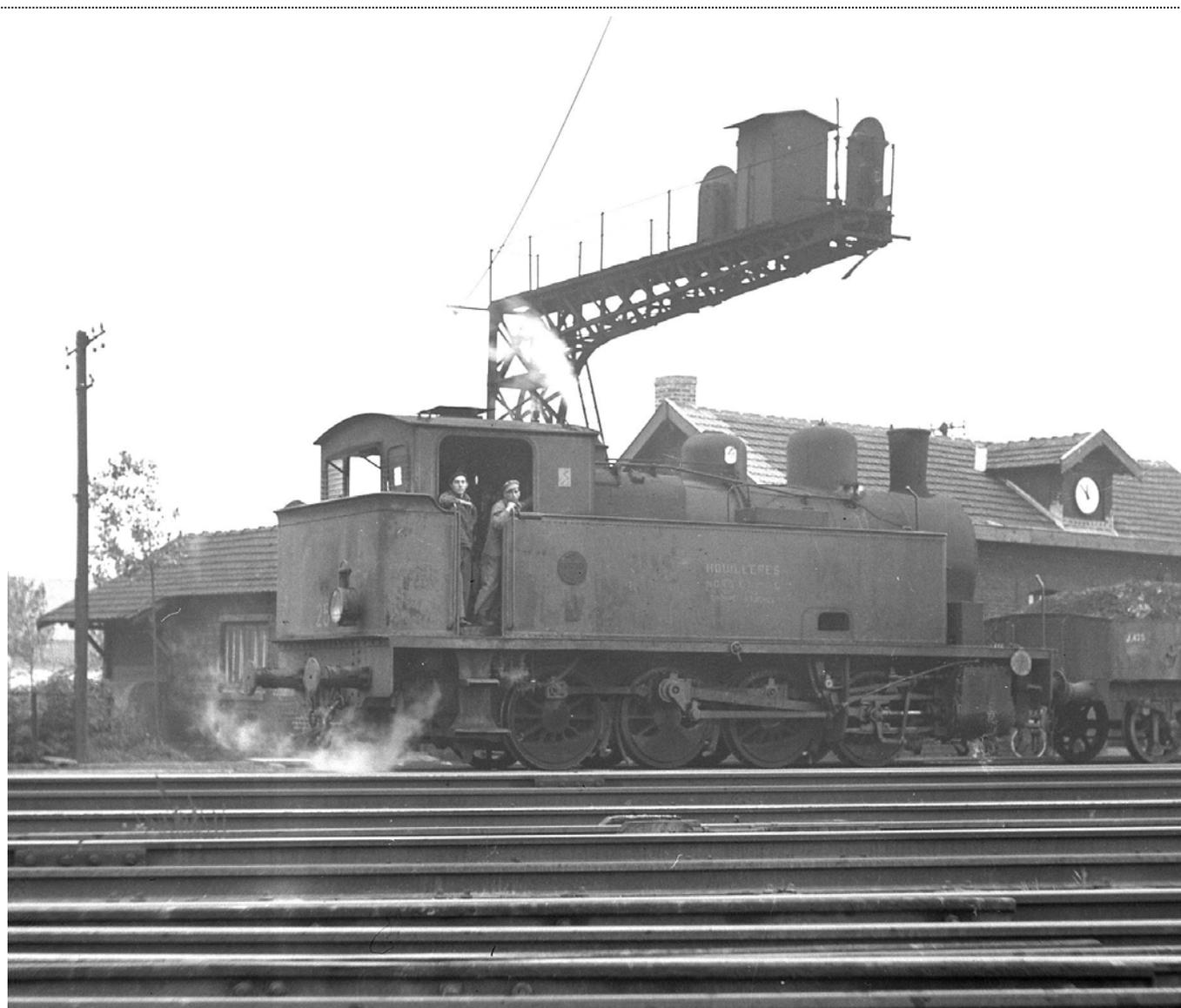
b/ celui de la mécanique générale, qui produisait :

- Des machines motrices et des turbines à vapeur,
- Des machines pour les mines (épuisement, extraction, chevalements, molettes, compresseurs d'air, treuils à air comprimé, ventilateurs, ...),
- Des pompes, à pistons, centrifuges, électriques, à vapeur, à colonne d'eau, ...,
- Des machines alimentaires,
- Des machines pour la métallurgie (soufflantes et turbosoufflantes, moteurs et trains de laminoirs, convertisseurs, grues de coulées, chariots et poches de coulées, pompes de service, ...),
- De l'équipement pour les ports, les verreries...

Numéro de construction	Année de livraison, source la Meuse	Année de livraison, autre source	Type	Poids en tonnes	Numéro d'exploitation	Commentaires
HBNPC - Groupe d'Auchel						
1828	1908	1903	030 T	37	13	Ex. Mines de Marles. Selon sources, revenue à Bordeaux en 1952
1834 ou 1837		1903	030 T	?	14	Ex. Mines de Marles. Selon sources, numéro de construction 1834 ou 1837, Vendue à la Sucrierie-Distillerie de la Lacque à Trezennes
2088	1908		030 T	37	15	Ex. Mines de Marles. Mutée en 1952 au Groupe d'Oignies, numéro d'exploitation 29
2089	1908		030 T	37	16	Ex. Mines de Marles. Mutée en 1952 au Groupe d'Oignies, numéro d'exploitation 28
2102	1908		030 T	37	17	Ex. Mines de Marles. Revenue en ? à Chatillon-Commentry à Neuves-Maisons (54)
2103	1908		030 T	37	18	Ex. Mines de Marles. Mutée en 1952 au Groupe d'Oignies, numéro d'exploitation 30
2342	1911	1910	040 T	56	19	Ex. Mines de Marles
2343	1911	1910	040 T	56	20	
2344	1911	1910	040 T	56	21	
2836	1920	1919	040 T	59	22	
2837	1920	1919	040 T	59	23	
2857	1920	1922	030 T	48	12	Ex. Mines de Ferfay et Ames
3015	1922		040 T	59	25	Ex. Mines de Marles
3019	1922		040 T	59	24	
3143	1925	1924	040 T	58	26	
3183	1926		040 T	60	?	
4479	1949	1947	040 T	60	33	Livrée neuve à HBNPC - Auchel

Vous trouverez par ailleurs, dans les tableaux précédents les numéros de construction et d'exploitation ainsi que les affectations de l'ensemble des locomotives actuellement connus.

Toutes ces machines furent réformées et ferrillées avec l'important plan de « diésélisation » des Houillères, au début des années soixante. A cette occasion, les Houillères reçurent 109 locomotives BB Brissonneau & Lotz, 41 locotracteurs Renault et 40 locotracteurs Fauvet-Girel.



HBNPC Groupe d'Auchel - la 040T n°25 de 60 tonnes livrée en 1923 aux Mines de Marles (62 Pas de Calais), numéro de construction 3015 - cliché H.J. Hesselink- collection Editions du Cabri. La machine évolue sous une belle potence.

Les Locomotives à vapeur industrielles et secondaires LA MEUSE

1 – Régie des Transports de l'Aisne - vue latérale de la 030T n°6 de la RTA avec son marquage d'origine SQG / Saint-Quentin-Guise - cliché H.J Hesselink- collection Editions du Cabri –



2 – Régie des Transports de l'Aisne - vue ¾ avant de la 030T n°6 de la RTA avec son marquage SQG / Saint-Quentin-Guise - cliché H.J Hesselink- collection Editions du Cabri –



3 – Régie des Transports de l'Aisne – la 030T n° 65 de la RTA, vue sur le groupe de Saint Quentin (02 Aisne) - cliché Riffault, collection Jean Pierre Vergez Larrouy.

