

Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°46

Décembre 2011
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

De la Vallée de l'Arve au Bugey

Par Francis Perenon

Le périple commence un vendredi de février assez tôt le matin : départ du centre de Lyon vers 6h00 puis trajet direct jusqu'à Saint Jean de Maurienne par l'autoroute.

8h50 premier contact savoyard – arrêt sur un parking discret à l'arrière du magasin BUT de la ZAC de Saint Jean de Maurienne avec vue générale sans clôture sur le faisceau fret SNCF – Etonnamment, l'INFRA n'a pas sollicité les marchands de grillage dans cette France chaque jour plus paranoïaque, sécuritaire et dé-responsabilisante - Vue ouverte, calme et mélancolique des voies du triage en ce jour d'hiver avec une demie-rame de citernes GPL et quelques wagons divers en attente.

Un détour par une route des « écoliers » presque déjà alpine nous emmène jusqu'au village de Montrichier. Il s'en suit une descente dans l'ombre encore fraîche avec l'herbe des bas-côtés luisante de rosée jusqu'à l'usine du groupe Ferro Produits Electrométallurgiques, autrefois Péchiney Métallurgie, implantée sur la rive gauche de l'Arc.



Le Tractolux T18 de FerroPEM en stationnement sur la rive droite – l'usine est quant à elle implantée sur la rive gauche de l'Arc – Photographie Michel Lavertu-

Le chantier de réception des matières premières par Fer (galets de quartz, charbon) relié à l'usine par un convoyeur à bande transporteuse, se trouve en face sur la rive droite, à l'emplacement de la cour marchandises de l'ancienne gare PLM de Saint Julien Montrichier. Ce vendredi le secteur est en sommeil, grand calme, nous ne verrons donc pas les évolutions du Tractolux T18 similaire à celui de Château Feuillet dans la vallée de l'Isère (voir R&I n°36).

En descendant la vallée, la grande usine Péchiney aluminium est proche (de nos jours Rio Tinto/Alcan). Sur le raccordement électrifié proche du grand silo Alumine, une rame de 20 citernes vides NACCO à grande capacité est au départ, sans doute vers Gardanne. Un peu plus loin sur une voie secondaire proche de l'usine, nous pouvons observer un classique Eurotract 2000 qui stationne derrière les grillages.

Après la traversée de Saint Jean de Maurienne, nous arrivons sur une route secondaire parallèle au faisceau SNCF de Saint Avre qui réceptionne et reforme les trains les plus chargés avant les fortes rampes vers Modane, nous observons bien quatre rames en attente, mais à cette heure aucun engin de traction.

Les Trucks Transbordeurs de la Compagnie des Mines d'Anzin, des Chemins de fer du Cambrésis et du Département du Nord

Par Louis Caillot

L'origine du Système

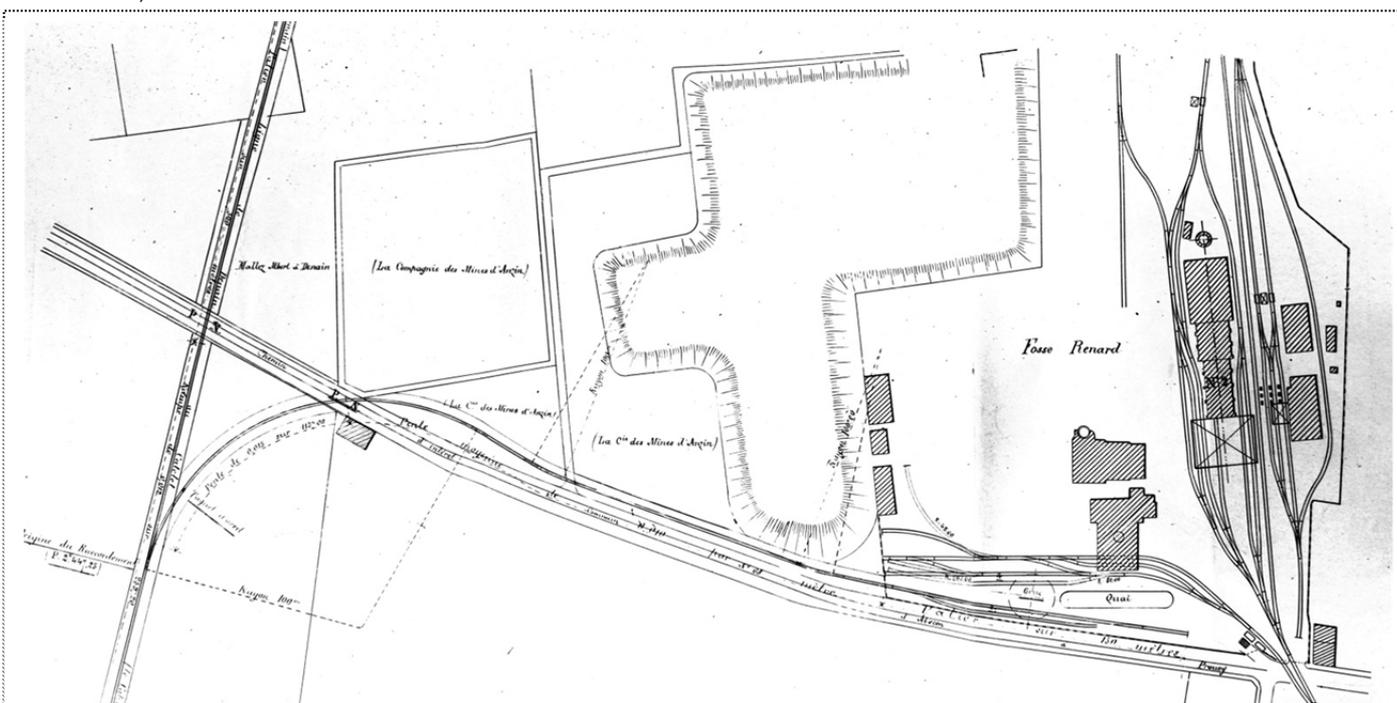
Afin d'alimenter en charbon les différentes industries embranchées aux Chemins de fer à voie métrique du Cambrésis, la Compagnie des Mines d'Anzin et sa voisine la Compagnie des Mines de Douchy, disposaient chacune d'un embranchement particulier.

Implantée au sud du terril de la Fosse Renard à Denain, l'installation de transbordement de la Compagnie d'Anzin était détruite au cours de la première guerre mondiale. A l'issue du conflit, la Compagnie Minière était soucieuse de retrouver et d'étendre ses débouchés dans la région du Cambrésis.

Elle étudiait alors divers systèmes permettant la suppression ou l'amélioration du transbordement :

- La pose d'un troisième rail ou d'une voie métrique placée à l'intérieur de la voie normale. Cette solution était rapidement écartée en raison des distances et de la complexité du réseau à parcourir.
- L'emploi de trucks transbordeurs à voie normale. Ce système permettait le transport des tombereaux à voie métrique jusqu' aux divers sites d'extraction et de préparation du minerai.

Après réflexion, la Compagnie décidait donc de s'équiper de trucks transbordeurs et d'une installation de transbordement spécialisée à Renard. Toutefois, la région ayant été particulièrement ravagée par le conflit et la remise en état particulièrement lente (fin des travaux sur le Cambrésis en 1926), les nouvelles installations de Renard n'entraient en service qu'à partir de 1927. Elles servaient alors jusqu' à l'arrêt définitif des Chemins de Fer du Cambrésis, en décembre 1960.



Le transbordement Mines d'Anzin / Cambrésis avant 1914 - A droite : Les installations de la Fosse Renard à Denain et l'implantation des voies normales desservant les puits d'extraction n°1 et n°2- De gauche à droite : l'embranchement des CF du Cambrésis desservant la fosse Renard. Les installations de transbordements étaient situées devant le puits n°1.

L'installation mécanisée de transbordement de Renard – Denain :

L'embranchement d'origine était réclamé par la Compagnie d'Anzin en décembre 1891 et son autorisation préfectorale datait du 13 janvier 1892. La réception définitive des installations (récolement) avait lieu le 04 mai 1892.

Les Chemins de Fer du Cambrésis, un secondaire à fort trafic industriel

Par Louis Caillot

Curieusement les Chemins de Fer du Cambrésis ont été oubliés, ou presque, de la littérature ferroviaire. Heureusement, les Editions du Cabri nous offraient en 1995 un excellent résumé dans le volume Nord des Petits Trains de Jadis. Dans l'article suivant, nous n'avons pas la prétention de décrire l'histoire complète de ce sympathique secondaire, un livre n'y suffirait pas. Après une présentation succincte, nous allons plutôt mettre l'accent sur l'important trafic de marchandises qu'il a assuré tout au long de son existence.

L'historique :

Le 16 septembre 1880 était constituée pour 92 années, en société anonyme, la Compagnie des Chemins de Fer du Cambrésis/ CFC, en vue de la création d'un tramway à vapeur dans la région agricole située entre les villes de Denain, Valenciennes, Cambrai et Saint Quentin.

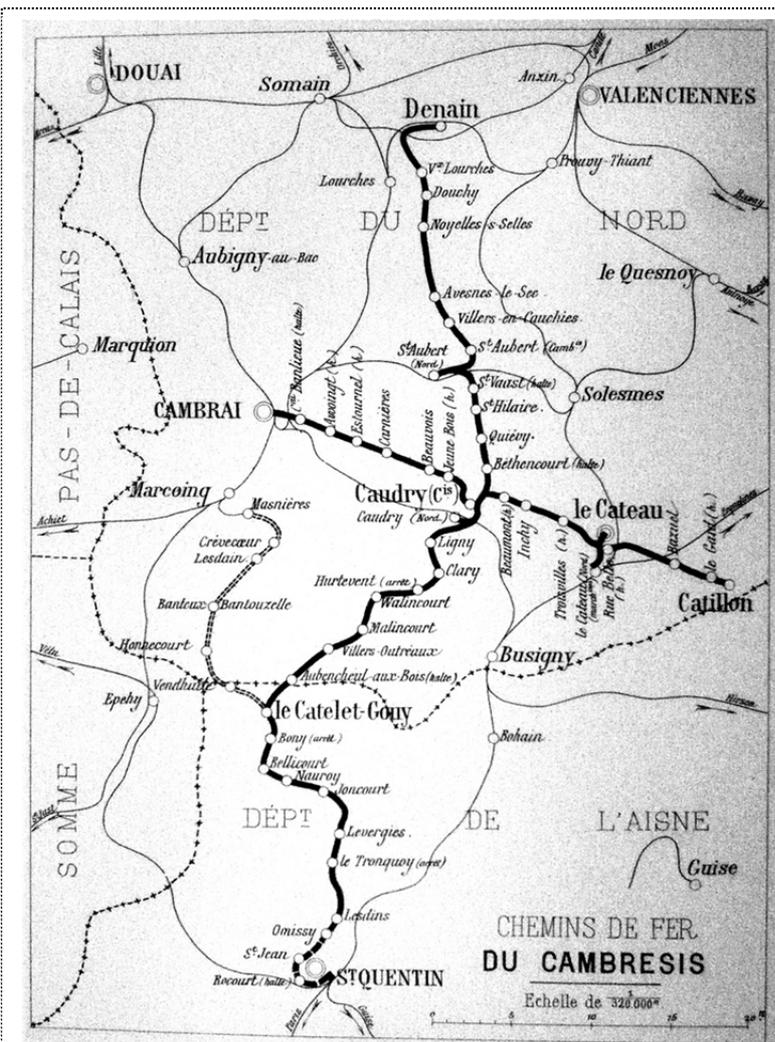
La première ligne, de Cambrai à Catillon via Caudry et le Cateau, à voie métrique, concédée sous le régime des tramways sur routes, était déclarée d'utilité publique par décret du 17 août 1880. Sa première section, allant de Cambrai au Cateau était ouverte le 15 août 1881. Puis, elle était prolongée à Catillon le 01 mai 1886. La longueur totale de cette ligne, entièrement dans le département du Nord, était de 34,6 kilomètres et de 6,650 km de voies de garage. Elle comportait de nombreuses déclivités, allant jusqu'à 30/33 millimètres par mètre. Le rail d'origine était d'un poids de 18 kilogrammes au mètre.

Une seconde ligne à voie métrique, concédée sous le régime d'un chemin de fer d'intérêt local, loi du 26 /29 septembre 1882 pour la section de Denain au Catelet et 28 juillet 1885 pour la section du Catelet à Saint Quentin, était ouverte entre 1887 et 1904 entre Denain (gare des Chemins de Fer du Nord) et Saint Quentin (Nord). Cette seconde ligne croisait la première à Caudry, qui devenait ainsi le centre névralgique du réseau avec ses ateliers, bureaux,...

La longueur totale de la section Denain le Catelet était de 53,5km, dont 50,100 dans le Nord et 3 km dans l'Aisne. S'ajoutaient sur cette section 6,970 km de voies de garage. La partie dans l'Aisne jusqu'à Rocourt était de 28 kilomètres. La voie était armée à l'origine de rails de 20 Kilogrammes au mètre, en barres de 12 mètres de long. Après la seconde guerre mondiale, cet armement était remplacé entre Denain et Caudry par des barres de 15 mètres d'un poids de 26 ou 30 kg/m. Le tracé et le profil étaient nettement meilleurs que sur la première ligne.

L'exploitation du réseau cessait à partir des 25/26 août 1914. Au cours du conflit, les combats détruisaient complètement les installations. A l'issue, une mise à voie normale de l'ensemble du réseau était décidée en 1919 par les Conseils Généraux des Départements du Nord et de l'Aisne, encouragés par le Ministère des Travaux Publics. Néanmoins, l'année suivante, devant les difficultés de financement et devant la nécessité de rétablir au plus vite le service ferroviaire, décision était prise de reconstruire le réseau à l'identique. Les travaux avaient lieu entre avril 1921 et juillet 1926.

A la reprise (tardive) en 1921, le réseau était dans un premier temps exploité sous séquestre par la Société Générale des Chemins de Fer Economiques/SE. Il retrouvait son concessionnaire initial en 1924. Les travaux de reconstruction et de modification de la zone Denain-Bessemer- Douchy étant en cours, le départ de la ligne de Caudry avait lieu depuis 1921 à hauteur de l'embranchement de la Fosse de Douchy.



Réseau du Cambrésis avant la guerre 1914-1918

quelques lignes routières doublant les voies ferrées, telle Cambrai-Caudry par Cauroir, Bevillers, Beauvois et Fontaine-au Pire ou alors Cambrai-Villers en Cauchies via Beauvois et Quievy. De même, des autobus assuraient la correspondance des trains sur Cambrai-Awoingt, déjà déclassée. Le manque de matériel ferroviaire se faisait alors ressentir et la Compagnie faisait feu de tout bois. Un renfort étant indispensable, elle louait à partir de février 1941, six voitures aux Chemins de Fer du Nord-Est et achetait six voitures à boggies à la Nièvre en 1943. Au même moment, elle recevait l'heureux renfort des locomotives Guinée. 2.735.078 personnes étaient transportées en 1944 et 2.700.000 l'année suivante.

L'immédiat d'après-guerre, avec son lot de restrictions, d'attentes, n'était pas meilleur. Quatre voitures à deux essieux étaient encore louées aux Chemins de Fer du Nord-Est. Ce renfort était nécessaire pour le service des trains ouvriers de Denain à Caudry, qui comptait journalièrement :

- Quatre trains lourds aller-retour, dont trois pour chacun des postes en 3x8 et un pour le poste de jour. Chacun de ces convois transportait de 250 à 400 personnes.
- Deux trains légers aller-retour, en semaine seulement (80 à 190 personnes chacun).



130 Pinguely 36 et train ouvrier Denain Caudry sur le tronc commun des lignes de Catillon et Denain, peu avant la station de Caudry Cambrésis – photographie Jacques Henri Renaud

A une époque où la voiture particulière était rare, l'importance de ce trafic était due au fait suivant : Pendant le conflit le personnel des usines Cail, des Forges et Aciéries de Denain-Anzin, avait pour des raisons évidentes de sécurité et de ravitaillement, déménagé en campagne et s'y était durablement établi.

Les gros trains ouvriers étaient assurés par les 141T Corpet-Louvet. Ils ramenaient dans le sens Denain -Caudry le plus grand nombre possible de tombereaux chargés de charbon. Ce nombre était évidemment revu à la baisse, si l'on employait en remplacement une 130T « Cote d'Or ».

Mais la situation revenait peu à peu normale et les autobus reprenaient, triomphalement et définitivement, leurs services d'avant-guerre. Toutefois, le Cambrésis n'était pas dans les meilleurs termes avec la Compagnie Saint Quentinnoise de Transports-Citroën, qui desservait pour le compte des départements respectifs, la liaison de Caudry à St Quentin. Ses autobus de trente-trois places assuraient quotidiennement trois aller-retour/AR de bout en bout, un AR de Villers-Outréaux à Caudry et un AR du Catelet à St Quentin. Le Cambrésis profitait d'une Commission des Chemins de Fer tenue le 4 novembre 1946 par le Conseil Général de l'Aisne (qui traitait, entre autres, de fermetures de lignes, de report sur route ou d'emploi d'automotrices) pour suggérer aux départements du Nord et de l'Aisne, le retour d'une exploitation par automotrices sur la ligne. Le matériel Renault-Scemia d'avant-guerre étant hors d'usage, trois à cinq automotrices Billard neuves, à moteur diesel de 150 chevaux, étaient nécessaires. Hélas, aucune suite n'était donnée à cette demande.

Au milieu des années cinquante, 800 à 1000 ouvriers métallurgistes empruntaient quotidiennement les trains de la ligne de Denain à Caudry. Mais les services routiers complémentaires alliés à la vétusté du matériel, laminaient peu à peu cette activité.

Au cours des derniers mois d'exploitation, la situation se compliquait un peu plus à la suite d'un déraillement survenu à la station de Quievy le 10 juillet 1960. A 4 heures et 25 minutes, un convoi composé de la locomotive 33, du fourgon 48, des voitures 12, 4, 3, 6, 14 (équipe : mécanicien Lamotte Marcel, chauffeur Leclercq Henri, chef de train Segard André) trouvait l'aiguille d'entrée-côté Béthencourt-entrebâillée. A la suite de quoi la locomotive, le fourgon et les deux premières voitures étaient hors des rails. De nombreux éléments militaient pour un acte de malveillance, voire un sabotage : lame d'aiguille bloquée par du ballast, système de verrouillage arraché et contrepoids tourné. Le relevage durait toute la journée et le premier train à circuler était le 26, qui partait de Caudry à 20h 15. La locomotive 33 devait être immédiatement réparée, car une autre 130 était elle aussi en atelier. Durant ce temps le trafic était assuré par les trois machines valides (une 130 et deux Corpet).

La mine du Jiayang et son chemin de fer à voie étroite (province du Sichuan, République Populaire de Chine)

Par Patrick Etiévant

Historique du chemin de fer du Jiayang

C'est en 1938 dans le sud-ouest de la province du Sichuan, Comté de Qianwei, que la Compagnie des mines de Jiayang, la première joint-venture Sino-Anglaise du Sichuan, a été créée. La première exploitation de houille était située à proximité du village de Bajiaogou situé dans la vallée de Plantain (vallée en forme de banane).

En août 1958, les travaux de construction d'un chemin de fer minier, conduits par la compagnie des mines de Jiayang, ont commencé entre les villes de Bajiaogou (Bajiao ou Bagou) et de Shibanxi (Shixi ou Shixizhen sur google earth) afin de transporter le charbon extrait des montagnes jusqu'au fleuve Min ou Minjiang

D'abord construit à l'aide d'une voie provisoire à l'écartement de 600 mm se développant sur environ 18 km, le transport du charbon par le chemin de fer a été inauguré le 12 juillet 1959. La construction du chemin de fer a continué jusqu'en 1960. Le tracé et le profil définitif ont alors été arrêtés, et la voie définitive à l'écartement de 762 mm posée. Un peu plus tard semble-t-il, la voie a été prolongée sur 2 km au-delà de Bajiaogou pour atteindre Huangcunjing.



L'arrivée à Yuejin du train du matin en provenance de Bagou, juste à temps pour l'école ! – Photographie Patrick Etiévant -

Au départ le trafic était assuré avec des trains à vapeur mixtes marchandises -principalement du charbon - & voyageurs – en l'occurrence les mineurs et la population résidant le long de la ligne. Malgré tout le bruit et la fumée qu'il pouvait faire, le chemin de fer a tout de suite obtenu l'adhésion des gens de la région. En s'enfonçant profondément dans cette zone rurale montagneuse, le petit train apportait le progrès dans cette province reculée et difficile d'accès, en facilitant les échanges commerciaux et culturels, en permettant aux enfants de rejoindre les écoles, d'accéder à l'instruction et au savoir. Dès lors ces vallées étroites paradisiaques, aux couleurs changeantes au gré des saisons, ont répercuté au loin l'écho du sifflet et du halètement de ce petit dragon vert de train qui s'époumonait pour la bonne cause et sans faiblir 365 jours par an.