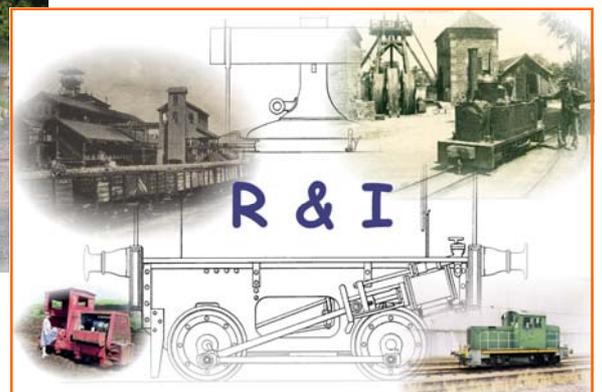


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°53

Septembre 2013
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Rails en Vrac n°53

Pour aider à alimenter cette rubrique, merci d'envoyer vos informations, photos et observations par courrier postal à la rédaction de R&I, ou par courrier électronique. D'avance merci.



Nancy

De notre correspondant

Christophe Costy - La desserte de la brasserie de Champigneulle. Voici quelques nouvelles réjouissantes : en effet, la brasserie de Champigneulle située au nord de Nancy a repris l'utilisation de son embranchement ferroviaire. Depuis le début des années 2000, il ne semble plus que cette logistique ait été utilisée par la société Kronenbourg. Depuis le changement de direction effectué en 2006, elle est propriété du groupe Frankfurter (Groupe TCB à Berlin). Ce dernier est spécialisé sur la scène des bières spéciales ayant une histoire. C'est ainsi que ces derniers temps, j'ai pu observer un ancien locotracteur de type 7100 SNCF. Il porte une livrée VFLI, et son numéro UIC est le 98 87 0007423-6 F-SNCF manoeuvrant des wagons de type Hirrs. On peut rappeler, qu'à la fin des années 90, un train complet de canettes vides arrivait dans cette usine tous les jours ouvrables de la semaine. Ces canettes étaient expédiées par l'usine BSN de Gironcourt (88). Je vous invite à consulter le site officiel de la brasserie pour obtenir de plus amples informations sur son historique...



Le Y7423 de VFLI – ex SNCF – et une rame de Hirrs sur l'embranchement de la Brasserie de Champigneulle – Photographie Christophe Costy

Bretagne

De notre correspondant Gilles Rochereau - Un locotracteur Moysse se trouve dans un silo abandonné après le dépôt de bilan du Groupe Doux (le Père Dodu). Toutefois le trafic ferroviaire avait cessé avant l'arrêt de l'activité. Le silo se trouve à Pluguffan (Finistère Sud) sur l'ancienne ligne de Quimper à Pont l'Abbé. La ligne n'est pas défermée jusqu'au silo mais est envahie par la végétation. Au-delà du silo vers Pont l'Abbé, la plateforme est devenue une voie verte. Aucun numéro n'est apparent sur l'engin par la mention du fournisseur : Desbrugères. Extérieurement, il est plutôt bien conservé. NDLR : il pourrait s'agir du 20 TDE n°189 ou n°2.189...



Voyage en Seine & Marne et Champagne - Juin 2012

Par Francis Perenon

Nemours

Vers 7h00 ; près de la gare de Nemours Saint Pierre : nous jetons un coup d'oeil sur le chantier de chargement de wagons de l'usine SIBELCO. Le site est difficilement visible ; la manœuvre est assurée par un système de treuillage.

Souppes du Loing

Un petit parcours à pied sur le pittoresque embranchement de la Sucrierie Ouvré et ses 3 ponts métalliques permet de se réveiller définitivement dans la fraîcheur matinale. La voie ferrée semble peu utilisée. Aucun wagon ni locotracteur n'est visible dans l'usine.

Bourron Marlotte

Vers 8h30, retour vers le Nord à l'autre usine SIBELCO située au sud du massif de Fontainebleau. Les voies de chargement sont en contrebas à l'arrière de l'usine de traitement. Vu les locotracteurs Fauvet Girel – CEM et Moyse BN n°1286, mais pas de wagons.... Après un butoir dans la forêt, la voie vers Malesherbes est neutralisée sur une dizaine de kilomètres jusqu'à La Chapelle la Reine.



Le Fauve Girel – CEM de la SIBELCO à Bourron Marlotte – photographie Patrick Etiévant

Champagne sur Seine

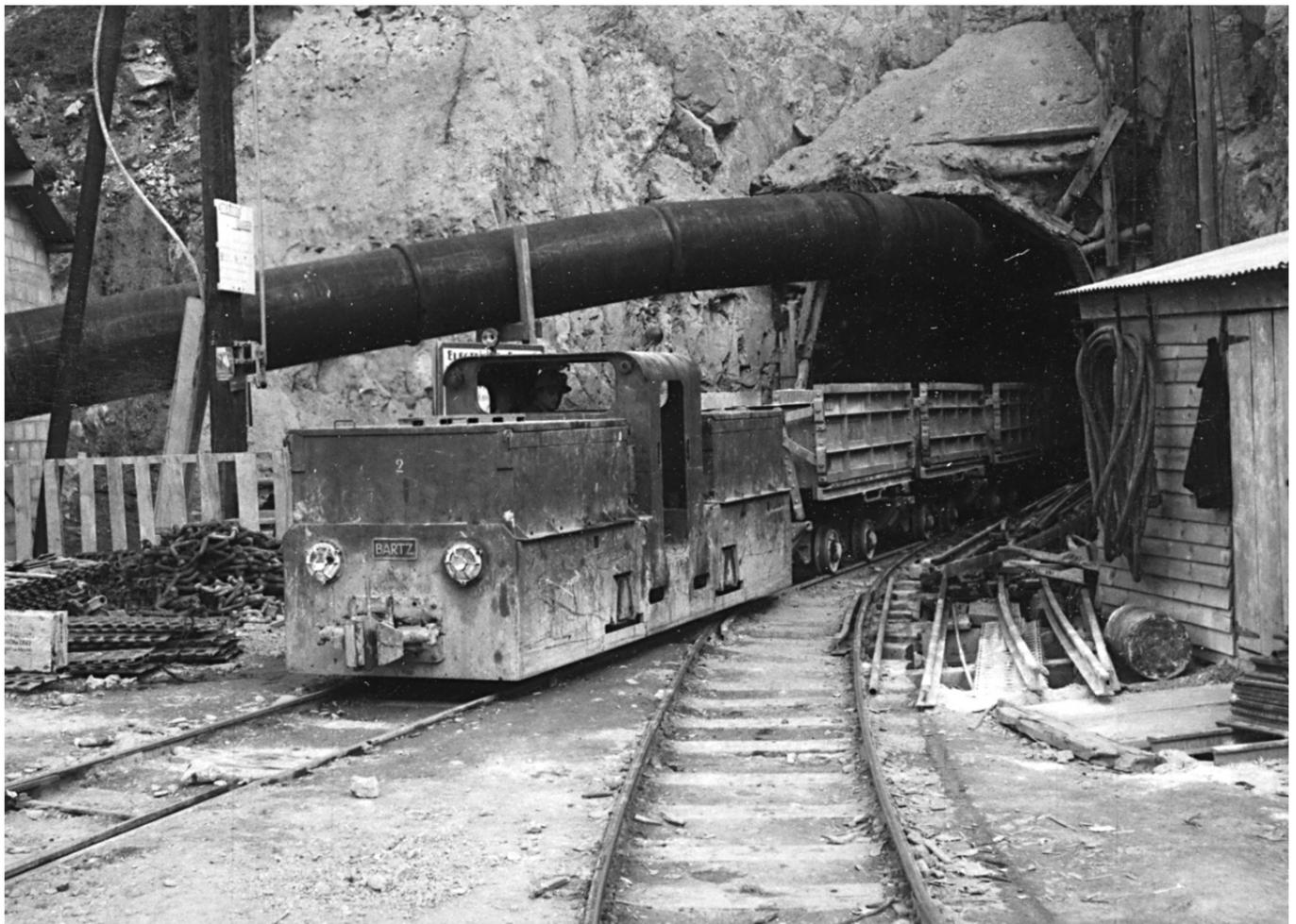
A 9h35, par Moret Veneux et quelques routes tortueuses, nous remontons la rive droite de la Seine. Passage à l'ancienne usine SW Schneider Westinghouse de Champagne... où l'un des grands halls a été construit en 1901. Au cours des années 1950 / 1980, cette usine construisait de gros alternateurs et transformateurs, objets de lourds transports ferroviaires STSI. Ferlée vers 1990, elle est reconvertie en pôle d'activités multiples, et son raccordement SNCF a disparu.

En Aveyron, une voie ferrée éphémère lors de la construction de la chute d'eau de Golinhac

Par Louis Caillot

Quelques mots sur la rivière Lot :

Le Lot est une rivière établie sur la face ouest du Massif Central, affluent en rive droite de la Garonne. Elle mesure 485 kilomètres de long depuis sa source située au cœur des Cévennes, sur la face sud de la Montagne du Goulet (à proximité de la localité du Bleynard et à une altitude de 1272 m).



Le locotracteur électrique à accumulateurs Bartz à voie métrique sort de la galerie d'amenée avec des berlines Austin Western. Le numéro 2 permet d'identifier la 2^{ème} caisse d'accus du locotracteur – photographie Fenwick

Le Lot traverse les départements de la Lozère, de l'Aveyron, du Cantal, du Lot, du Lot et Garonne, avant de se joindre aux eaux de la Garonne à proximité d'Aiguillon. De même elle traverse de nombreuses villes : Mende, Saint Geniez d' Olt, Espalion, Estaing, Entraygues sur Truyère, Capdenac, Cajarc, Cahors, Puy l'Evêque, Penne d' Agenais, Villeneuve sur Lot.

Les aménagements hydroélectriques de la rivière Lot :

Très tôt, les possibilités d'aménagement hydroélectrique du Lot et de son affluent la Truyère n'échappaient pas aux autorités et à EDF/ Electricité de France. Actuellement ces deux rivières fournissent 10% de l'hydroélectricité en France.

Toutefois le cours du Lot se révélait peu propice à la construction de grands ouvrages, plus particulièrement dans sa partie supérieure, où une partie de l'eau provenant de ses affluents était dirigée vers le barrage de Granval (sur la Truyère).

Le Lot ne comporte donc qu'une série d'ouvrages modestes parmi lesquels :

- Entre Mende et Espalion les barrages de Saint Pierre et de Castelnau-Lassouts

Une locomotive à vapeur type JS (en principe une des plus anciennes...), basée en gare de Xibolizhan avec sa niveleuse, est donc dédiée à ce service particulièrement dur et sale. Cette opération qui doit être assurée régulièrement sur chaque voie de mise à terril prend un certain temps : en effet, la niveleuse, poussée à pleine vitesse par la locomotive à vapeur, dans un fracas de fin du monde et des projections de terre et de roche infernales, doit assurer plusieurs passages (3 passes ou plus) pour niveler complètement les déblais. La lame de nivellement est donc descendue progressivement à chaque passage pour éviter que l'ensemble ne calle en s'enlisant dans les déblais, ou ne déraile lorsqu'il rencontre les obstacles... Les blocs de rocher de plusieurs tonnes sont projetés en l'air et jusqu'en bas du terril : ces lieux, dont les abords sont non protégés, ne sont donc pas vraiment recommandés pour les piqueniques ou pour faire paître les rares moutons... De toute façon, l'hiver, à moins 20°C ou bien l'été à plus 40°C, il n'y a pas grand monde dans le désert...

Lorsque la niveleuse est en action sur une voie du terril, celle-ci n'est évidemment plus disponible pour les trains de terre provenant des 6 gradins de la mine à ciel ouvert. C'est donc pour pallier à l'indisponibilité temporaire et successive de chaque voie de mise à terril, et ne pas créer d'engorgement sur le flux des terres, qu'il y a donc une 7ème voie de mise à terril...

La locomotive à vapeur affectée à ce service est reconnaissable du fait de son état très sale et très poussiéreux.

Outre les opérations de nivelage, les voies de mise à terril peuvent être rendues indisponibles lors des opérations de réparation de la voie (casse) ou de ripage de la voie.



Deux trains de stériles semblent faire « la course » dans la découverte de Sandoaling – photographie Patrick Etiévant

Au début de l'exploitation de la mine à ciel ouvert dans les années 1960, c'est-à-dire du côté de Sandoaling, la couche de charbon était située à une moins grande profondeur. De ce fait, le nombre de gradins à mettre en œuvre pour découvrir la veine était moins important en nombre, 3, 4 ou 5 semble-t-il, réduisant en proportion le nombre de trains et d'excavatrices nécessaires pour le service des terres, et donc le nombre des voies de mise à terril.

Le service du charbon brut dans la mine à ciel ouvert

Jusqu'en 2009, l'organisation du service du charbon était similaire à celui des terres. Des voies ferrées étaient raccordées en dessous du 6^{ème} gradin de la mine à ciel ouvert et permettaient de rejoindre le niveau correspondant à la veine de charbon, où plusieurs pelles mécaniques à câbles officiaient pour assurer l'extraction du charbon, dont une à la fois pour le chargement des trains.