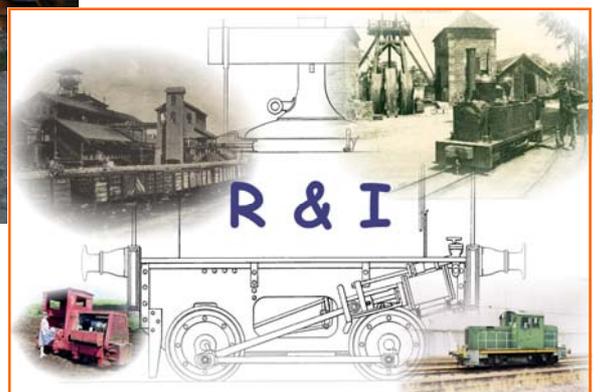


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°54

Décembre 2013
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros



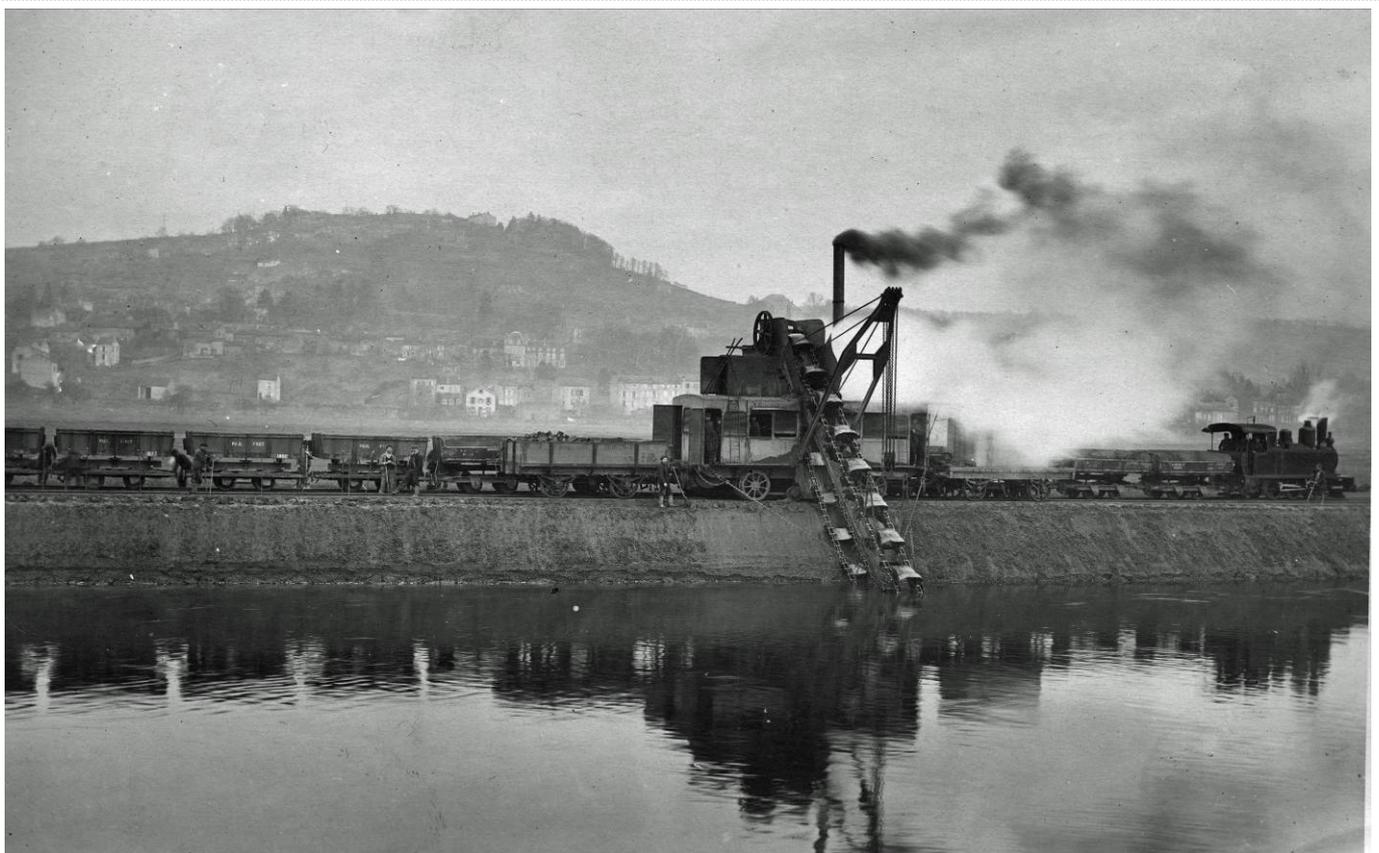
Suite au R&I n°43 concernant la Société de Travaux Publics Paul Frot

De notre correspondant Patrick Etiévant : J'ai eu l'occasion récemment de récupérer les ruines d'un vieil album retraçant l'histoire de deux chantiers conduits par l'Entreprise Paul Frot. Malheureusement, toutes les photographies qui l'illustraient avaient disparues... Je n'ai pas pu retrouver leur trace... Je vous reproduis in extenso le court texte accompagnant les photographies, qui lui par chance n'a pas été perdu, et qui me semble très intéressant. Ce texte original est illustré par des photographies des chantiers Paul Frot – peut être identiques ou similaires celles de l'album (?) - que nous n'avions pas pu publier dans le R&I n°43 faute de place.

Le 3eme lot du quadruplement de la ligne de Vitry à Lérrouville (55 Meuse)

Le 3eme lot du quadruplement de la ligne de Vitry à Lérrouville, adjugé à l'Entreprise FROT, le 28 août 1924, comprenait :

- L'exécution des travaux d'infrastructure (terrassements et ouvrages d'art) sur une longueur de 16 kilomètres, entre les kilomètres 272,500 et 288,500.
- Les travaux nécessaires pour constituer un double garage de circulation provisoire en prolongement de la Station d'Ernecourt Loxéville, entre les kilomètres 275,700 et 277,000 de la ligne.
- Les travaux de terrassements et pose de voies nécessités par l'exécution du reste des travaux, notamment une déviation provisoire de la ligne de Lérrouville à Sedan, au sortir de la gare de Lérrouville.
- Divers travaux en gare de Lérrouville, comprenant la fondation du pont tournant de 24 mètres installé dans le nouveau dépôt, l'établissement d'un quai de débarquement militaire de 500 mètres de longueur, l'allongement du pont de 7,00 m au kilomètre 289,075.



Creusement d'un canal ou d'une darse par Frot dans les années 1930 – à droite une 030T Corpet Louvet de 17 tonnes type « France » ; la rame est composée exclusivement de wagons à caisse basculante et châssis métalliques – collection privée

Enfin, par le traité du 23 septembre 1926, l'Entreprise était également chargée des travaux de la déviation provisoire de la ligne Paris Strasbourg, au-delà de la gare de Lérrouville, pour permettre l'exécution du 7eme lot de la ligne de Lérrouville à Metz. Ce dernier lot, dont les travaux sont en cours, a été adjugé à l'Entreprise le 30 juin 1927.

Les travaux du 3eme lot et de la déviation provisoire de la ligne Paris Strasbourg comportaient notamment :

- L'extraction de 1.450.000 mètre-cubes de déblais, dont une partie importante de l'excédent de la tranchée de Loxéville, transportée sur Lérrouville, à une distance de 15 kilomètres.

Activités Ferroviaires de la Vallée du Rhône au Sud de Lyon - Mars 2012

Par Francis Perenon

1 – le Site ferroviaire de Grigny Badan

Nous commençons par la visite de l'ancien dépôt de locomotives (réparation de wagons citernes, ex Ateliers de Badan » fermés en 2010 – et de l'ancien triage utilisé pour la formation de rames pour quelques embranchés locaux – remisage de matériels et relais conducteurs pour Europorte (Ex Véolia) et ECR (EuroCargoRail).

2 – la Zone Industrielle et Portuaire de Loire sur Rhône

Cette zone est située au sud de l'ancienne centrale thermique EDF en cours de déconstruction... Grand Centre logistique doté d'un vaste embranchement ferroviaire qui semble de nos jours totalement voué aux trafics routiers... Plus l'embranchement de la Société Ferinox, peu visible car entourée de hauts murs, importantes expéditions de ferrailles parfois par coupes de 10 à 12 tombereaux T74. Ce site utilise un tracteur pousse wagons.

A signaler aussi l'embranchement de la coopérative Agricole Dauphinoise qui dispose d'un locotracteur Patry Hydraulique à groupes de petites roues bandagées caoutchouc dur – moteur Perkins 80 ch ; puis plus au sud l'embranchement de la société Derichebourg récupération de métaux qui dispose d'un Moysse 20 TDE.



Badan : le Y7762 et une 040DE d'ETF : la 99 87 9 481 506-3 – photographie Patrick Etiévant

3 – l'Ancienne gare de Saint Colombe les Vienne

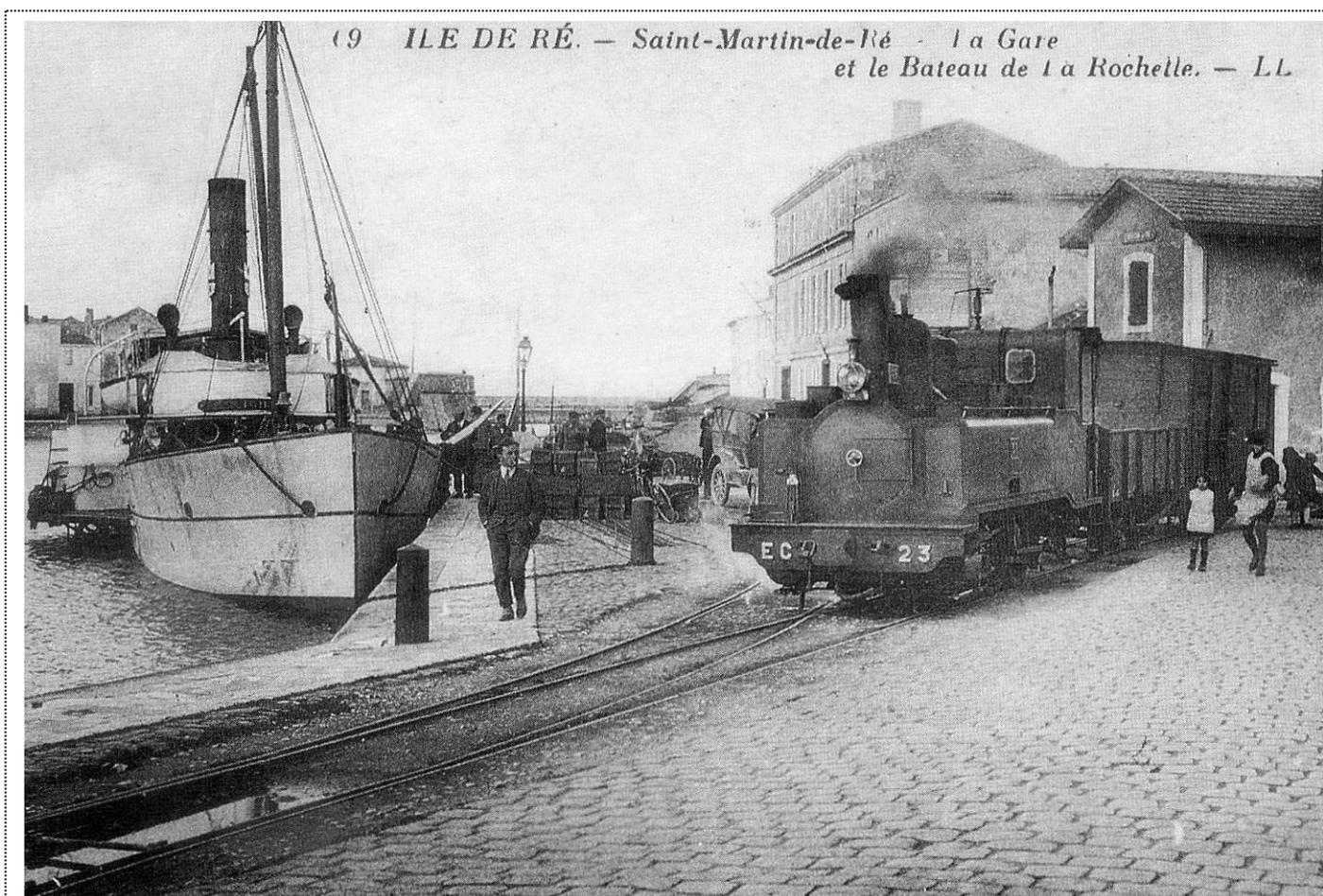
La cour marchandises est occupée par la Société CLE Logistrail... nous avons la chance ce jour d'observer le déchargement de pâte à papier depuis de longs wagons à parois coulissantes, avec reprise camion à destination de papeteries de la proche région ou de Grenoble. Traction du train de 21 pièces par la locomotive ECR classe 66 n° 6215. Nous partons à 8h20 pour rejoindre ensuite la rive gauche du Rhône par le pont de Condrieu.

Quand l'Organisation Todt envoyait des locomotives en "séjour" à l'île de Ré...

Par Marc Moulin

Le présent article constitue en quelque sorte un prolongement de celui écrit par Bernard Rozé sur les chemins de fer exploités par l'Organisation Todt dans les îles anglo-normandes (voir R&I n°43), et de celui sur le chemin de fer minier de la Todt dans le Var, écrit par Louis Caillot (Voir « R&I » n°34 – les lecteurs désirant en savoir plus sur le rôle de la Todt pourront se référer à cet article).

C'est un peu par hasard que je me suis intéressé à ce sujet : Il y a environ deux ans, j'avais acquis sur un site bien connu de ventes aux enchères deux reproductions de photos de locomotives à vapeur, amenées par les Allemandes sur l'île de Ré. Ces photos provenaient à l'origine de la collection de M. André Artur. Après contact téléphonique, ce dernier m'envoya très aimablement deux autres photos du même sujet. Entre temps, Louis Caillot m'avait fait parvenir une copie d'une étude complète sur les chemins de fer de l'île réalisée par André Artur, et publiée en 1995 dans les « Cahiers de la Mémoire ».



Rencontre entre deux « vapeurs » sur les quais du port de St-Martin-de-Ré. Le bateau sert aux navettes entre l'île et le continent. La locomotive Corpet-Louvet n°23 des E.C. manœuvre des wagons sur les voies portuaires. A l'arrière-plan à droite on remarque le bâtiment des voyageurs. Collection MM

Le Chemin de Fer de L'île de Ré

Cette île de l'Atlantique se situe dans le département de Charente-Maritime (anciennement Charente-inférieure), en face de La Rochelle et au nord de l'île d'Oléron. Sa superficie est de 85 km², en faisant la quatrième île de France. Elle fait également partie des trois îles de France métropolitaine à avoir possédé un chemin de fer à voie métrique, avec Oléron et la Corse.

Les ressources de l'île sont l'ostréiculture, les marais salants, la viticulture, le maraîchage et bien sûr le tourisme. Ré fut aussi pendant longtemps un centre de transit pour les forçats envoyés au bagne en Guyane, qui étaient « hébergés » à la citadelle de St-Martin-de-Ré.

L'Histoire des Sociétés Dyba et Dyba Nouvelle

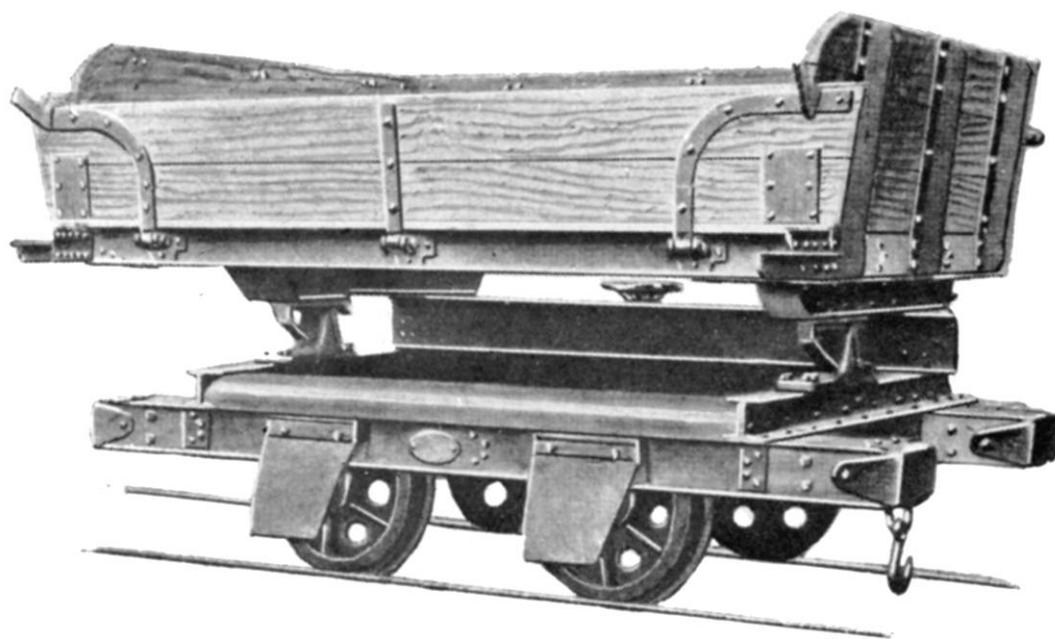
Les locotracteurs Dyba-Jung et Popineau Type L

Par Louis Caillot

A) Quelques mots sur la Société Dyle et Bacalan :

Créée en 1879 la Société Anonyme de Travaux Dyle et Bacalan, dont le siège social était établi au 2 Rue Blanche Paris 9ème, possédait des ateliers, chantiers et usines à Bordeaux, Saint Denis (Seine), Louvain (Belgique), des succursales ou agences à Strasbourg, Lille,...., un dépôt de matériel à Isbergues (62):

- A Bordeaux, les Ateliers et Chantiers de Bacalan et de Queyries, comprenaient un chantier naval à Bacalan, un chantier naval à Queyries, des ateliers de construction et de réparation de matériel roulant ferroviaire, de forgeage, d'emboutissage, de chaudronnerie, de tôlerie, de mécanique générale,...
- A Saint Denis, l'Usine du Génie, comprenait des ateliers de mécanique générale, de forgeage, de chaudronnerie, de tôlerie, de fonderie de métaux divers, de galvanisation et d'étamage,...
- A Louvain (Belgique), les Ateliers de la Dyle (du nom de la rivière qui traverse la ville) et les Usines des Corps Creux, comprenaient des ateliers de construction de ponts et charpentes, de matériel fixe pour voies ferrées, de réparation de matériel roulant ferroviaire, de forgeage, de chaudronnerie, de tôlerie, d'emboutissage et fabrication de corps creux, de mécanique générale, de fabrication de ressorts et ferrures,....



Wagon Girafe mixte bois & acier DYBA, collection Louis Caillot

Parmi les fabrications ferroviaires, Dyle et Bacalan construisait les matériels suivants :

- Du rail et ses accessoires, des appareils de voie, des plaques tournantes,.....
- Des voitures à voyageurs, wagons de marchandises en voie normale, voie métrique,.....
- Des berlines de mines à voie étroite.
- Des wagonnets à bennes basculantes des types « Dyba » (léger ou lourd) et « Gallia ».
- Des wagonnets de types divers et spéciaux.
- Des wagons « Girafe » à caisse basculante en bois ou métal.
- Etc...

Par ailleurs la firme revendait des locomotives à vapeur industrielles, essentiellement de construction germanique, ainsi que des locotracteurs à essence. Parmi ces derniers, on retrouvait les inévitables locotracteurs Baldwin à voie de 60 issus de la première guerre mondiale.

G) Un exemple d'utilisation de locotracteurs Dyba-Jung : l'exploitation minière Alais-Frogès-Camargue d'Engardin, près de Brignoles - Var :

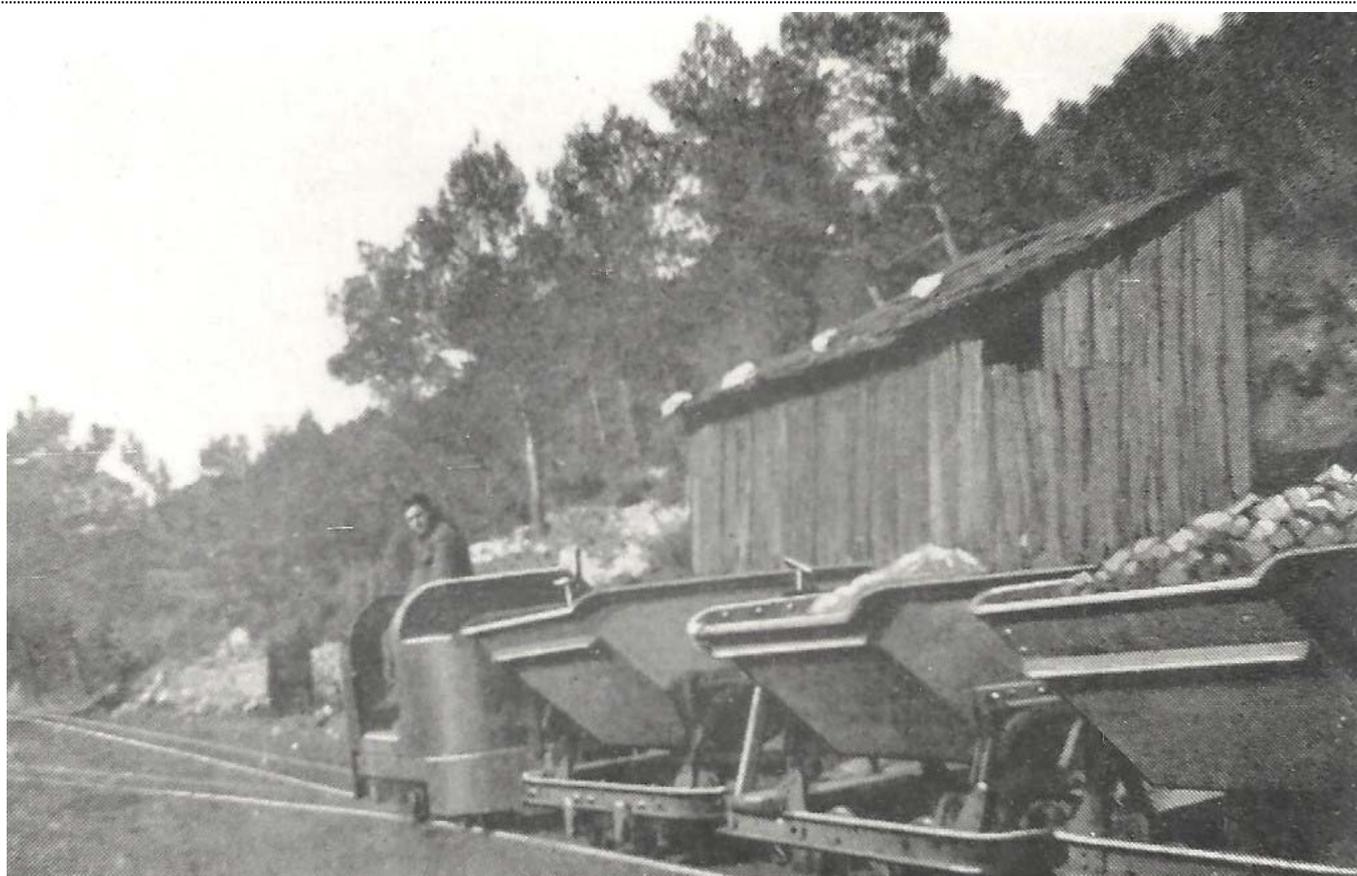
Cette exploitation était située au sud-ouest de la ville de Brignoles, à proximité de l'actuelle route Départementale D 5 (reliant Brignoles à La Roquebrussanne). Le gisement local était caractérisé par une couche de bauxite très pentue s'étendant, depuis le sommet des collines fermant au nord le vallon d'Engardin, jusqu' au pied de la Montagne de la Loube dominant le site (au sud).

La bauxite était d'abord extraite avant la première guerre mondiale sur les affleurements au sommet des collines. Puis la Société Alais-Frogès-Camargue/AFC (future Pechiney) développait l'exploitation entre les deux conflits, aussi bien en partie découverte (lieu-dit « Gardanne ») au sommet des collines, qu'en partie souterraine sur la face sud de ces mêmes collines.

Au fond le minerai extrait des différents travaux gagnait un « travers banc » par l'intermédiaire de diverses galeries et plans inclinés. L'ensemble était lui-même relié à la surface et au « travers banc » par un plan incliné (descenderie) principal, muni à sa partie supérieure d'un treuil à moteur thermique Aster.

Depuis ce plan incliné le « travers bancs » débouchait au jour sur un carreau d'exploitation dans le Vallon d'Engardin, près du ruisseau de Lescure. Pour transporter le minerai, à l'intérieur comme au jour, il était fait usage d'un réseau de voies de 500 mm.

Au début des années trente un « skip » à voie métrique, d'une contenance de 800 kilogrammes, remplaçait le plan incliné principal. A sa partie inférieure le « skip » stationnait sous une trémie ou étaient vidés les wagonnets en voie de 500 mm. Au jour le « skip » était vidangé dans d'autres wagonnets.



MS 131 au départ du carreau de la Mine d' Engardin, partie haute de la ligne, vue extraite catalogue Dyba

Depuis le carreau d' exploitation et jusqu' à une trémie de stockage, une ligne à voie étroite de 500 mm était construite en 1919. A sa partie « haute » cette ligne se dirigeait vers l'ouest, en direction de la Ferme de l'Escarelle. Ce premier parcours, d'une longueur proche du kilomètre, établi à flanc de coteau et à proximité du ruisseau, la menait à la partie supérieure d'un plan incliné.

Le plan incliné, de type automoteur (les wagonnets pleins faisant monter les vides), à voie unique et croisement central, mesurait 250 mètres. Parvenus en partie basse, les wagonnets étaient d'abord stockés sur un petit faisceau de voies voisin du plan. Puis ils gagnaient la partie supérieure de la trémie de stockage par l'intermédiaire de la seconde partie de la ligne, d'une longueur voisine de 1250 mètres. Cette partie du tracé était établie en légère pente et à flanc de coteau.

Située à proximité de la Ferme de l'Escarelle et à flanc de coteau, la trémie était bâtie en pierre de taille. Elle était dotée de plusieurs réservoirs de stockage. A la partie inférieure de ces réservoirs le minerai s'écoulait, via des glissières, dans les bennes des camions qui assuraient la liaison avec la gare voisine de Tourves (ligne PLM puis SNCF de Carnoules à Gardanne).