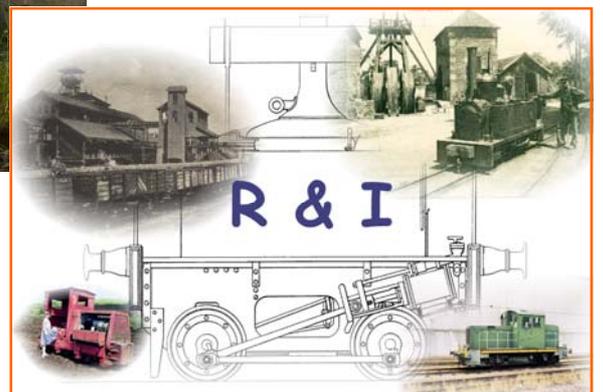


# Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



**n°57**

Septembre 2014  
Parution Trimestrielle  
Prix : 9,50 Euros

# Belgique : le temps des carrières et de l'industrie

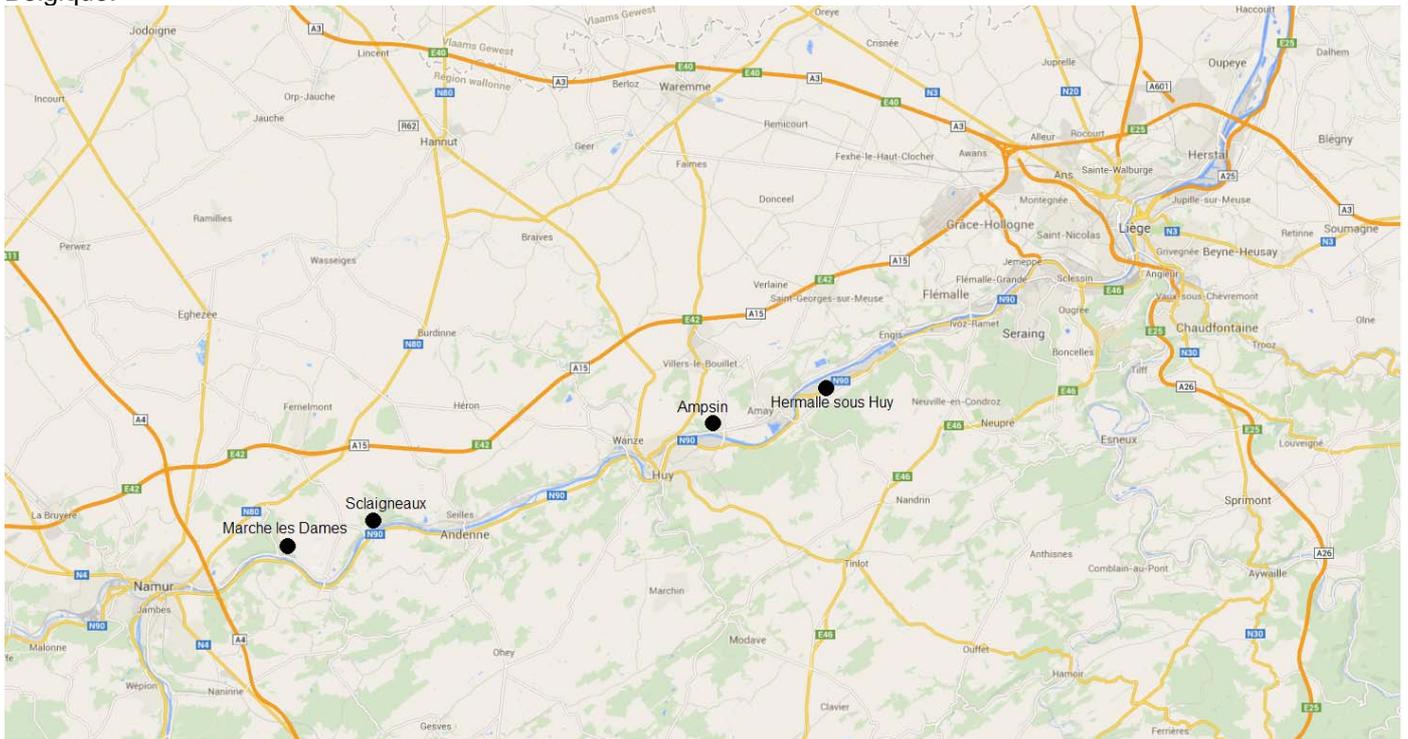
Explorations et souvenirs de Roger Crickelaire à Wavre au début de l'année 2013

## Les carrières de la vallée de la Meuse

Suivant quelque documentation qui m'est tombée sous la main; l'on mentionne que l'usine (la carrière) de Marche les Dames a été fondée en 1937. Cette usine fait actuellement de nos jours partie du Groupe Lhoist qui est le premier producteur Mondial de chaux et de dolomie. Il y a plusieurs sièges le long de la Meuse entre Liège et Namur ou l'on effectue l'extraction. Il y aurait toutefois lieu d'effectuer des recherches historiques sur tout cela, mais je ne possède pas d'Internet et autres.

J'ai de nombreuses publications mais quand il s'agit de retrouver tout cela... Pour le moins curieux, si l'on examine le catalogue de la production des locomotives de type Cockerill; Cockerill a livré en 1924 sous le numéro de fabrication 3086 une locomotive à vapeur à chaudière verticale type IV pour SA de Marche les Dames Dia Dolomies baptisée "Marda", curieux nom, n'est-ce-pas ! •

Toutefois l'historique du Groupe Lhoist mentionne la fondation du groupe en 1889 par Hyppolite Dumont qui fonda la société "Carrière et Fours à chaux Dumont-Wautier" qui deviendra plus tard le groupe Lhoist à Hermalle sous Huy en Belgique.



Le premier site des carrières Dumont a été exploité de 1875-1916. En fait il s'agissait d'un Industriel nommé "Dumont de Chassart" qui exploitait également une sucrerie à Chassart non loin de Fleurus vers Nivelles ou à l'époque dans cette sucrerie pénétraient les voies normales SNCB, voies vicinales SNCV et voies à petit écartement Decauville ! Mais tout cela est de l'histoire ancienne et n'existe plus que dans des fascicules archives.

Il y eu toutefois des exploitations de carrières à Ampsin, Sclaigneaux ou des locomotives à chaudière verticale construites par Cockerill aux alentours de 1900 furent utilisées. Depuis de nombreuses années, certaines carrières ont été abandonnées.

Lhoist a toutefois un concurrent, d'après ce que j'avais pu obtenir comme renseignement, soit les Carrières et Fours à chaux de la Meuse ou Carmeuse dont on trouve aussi la trace en 1923 pour une commande de locomotive à vapeur chez Cockerill.

# Les pays d'entre Vosges et Jura & le sud de la plaine du Rhin

Par Francis Perenon

## Montbéliard, Sochaux et environs

7h45, un mercredi de septembre 2012 – le périple commence en Gare SNCF de Montbéliard. Au droit du passage à niveau, nous assistons au départ d'un train de voitures Peugeot tracté par une Class 66 d'ECR. L'agent de manœuvre EOR nous donne au passage le n° de téléphone de son centre local, nous apprenons ainsi que le parc pour les manœuvres internes Peugeot PSA dispose de 3 locotracteurs Moysse BN de 44 tonnes et d'un Renault DH.



La CC 66038 d'ECR au départ de Montbéliard en tête d'un train de voitures Peugeot - Photographie Patrick Etiévant -

8h10-8h30 Sochaux - C'est depuis le pont routier surplombant le secteur ferroviaire des usines Peugeot que nous observons tant bien que mal quelques évolutions de matériels dans l'usine.

Puis par des routes bien encombrées, nous passons à proximité de la gare de Voujaucourt située à 5 km au sud de la ligne de Besançon. Ici se détache la ligne VU fret à trafic restreint vers Pont de Roide km 15 où la multi active Société Peugeot maintenait il y a peu de temps un fort trafic de tôles d'acier en rouleaux. Lors de notre passage, malgré la présence en ligne de PN automatiques avec leurs barrières, nous n'avons pu observer qu'une cour de gare laissée à l'abandon près des ruines du BV.

9h00 nous quittons Pont de Roide par une route très sinueuse pour rejoindre Morvillars sur l'ancienne ligne internationale Belfort Delle, ramenée au rôle de fret à trafic restreint à partir de 1990..., et aussi point de bifurcation de l'ancienne ligne PLM vers Audincourt Montbéliard, courte ligne de 17 km progressivement abandonnée et déposée par étapes de 1970 à nos jours.

## Bourogne

Nous sommes aussi allés à l'embranchement du Port de Bourogne / bassin du canal du Rhône au Rhin, sur les rives duquel la CCI de Belfort avait installé de vastes et actifs entrepôts. Hélas, dès le début des travaux du TGV Rhin

# Les remorques voyageurs Decauville de type "Camargue" et leur descendance en France d'outre-mer

Par Luc Raynaud

## Les remorques « Camargue » :

Le matériel voyageur d'origine des Chemins de Fer de Camargue était composé de voitures à caisse en bois, d'une capacité de 60 voyageurs, pesant 10,900 kg soit 182 kg par place offerte. Voulant améliorer les horaires tout en gardant les mêmes motrices, donc la même vitesse maximum grâce à des démarrages et des ralentissements plus rapides, le directeur de l'époque fit étudier un matériel léger de grande capacité par les Etablissements Decauville qui s'associaient pour la circonstance à l'Aluminium Français.



En gare d'Arles des Chemins de Fer de la Camargue, un fourgon automoteur Schneider Westinghouse et sa remorque Decauville - cliché Christian Schnabel, collection. Henri Dupuis

La commande initiale de 6 voitures fut réduite à 4, la fermeture des lignes du Gard étant programmée. Numérotées B 11 à B 44, elles furent mises en service à partir du mois d'août 1949 au fur et à mesure de leur livraison.

Leurs caractéristiques étaient les suivantes :

- Longueur de caisse 17,500 m.
- Longueur hors tout 18,380 m.
- Longueur totale 2,650m.
- Hauteur totale au-dessous du rail 3,215 m.
- Empattement des bogies 1,60 m.
- Tare 7,5 tonnes soit 63 kg par voyageur.
- Capacité deux compartiments de 40 places assises de 2eme classe et un de 40 places debout.
- Circuit d'alimentation électrique à 110/120 volts.
- Eclairage par lampes de 25 watts/60 volts en série par deux (24 plafonniers).
- Chauffage par radiateurs électriques sous 220 volts.

# Nice : une entreprise Lorraine sur le chantier de couverture du vallon du Magnan

Par José Banaudo

## L'entreprise Roussel

L'entreprise de travaux publics ROUSSEL frères et compagnie était basée à Nancy (Meurthe-et-Moselle). La découverte d'archives photographiques de cette entreprise, remontant à la période 1925-1935, nous donne un aperçu de différents chantiers ferroviaires qu'elle a réalisés à cette époque, quasiment tous dans le quart nord-est de la France :

- Sur les Chemins de fer Vicinaux du Jura, ligne Champagnole – Fonceine-le-Bas (1927).
- Sur le réseau d'Alsace-Lorraine : travaux dans le secteur de Strasbourg-Port-du-Rhin, section Rothau – Saâles de la ligne Strasbourg – Saint-Dié (1928), jonction Boulange – Ottange – Rumelange vers le Luxembourg (1931-34, jamais mise en exploitation).
- Sur le réseau de l'Est : ligne Lerouville – Metz via Onville et Novéant (1931).



Un locotracteur O&K RL2 de l'Entreprise Roussel manœuvre sous les coffrages qui vont servir à construire la voute au-dessus du torrent qui coule dans le vallon de Magnan – Photographie DR ; collection privée -

Dans la même période, des ouvrages d'art sont également réalisés par l'entreprise nancéenne en banlieue parisienne pour le franchissement des voies ferrées de l'Etat à Malakoff et du Nord à Saint-Ouen. Plus surprenante est la présence de Roussel à l'extrême sud-est du pays, pour des chantiers non ferroviaires mais sur lesquels des voies portatives de 0,60 m sont largement utilisées. Il s'agit de la construction de casernements et d'ouvrages fortifiés de la « Ligne Maginot alpine » dans le secteur de Sospel et Peïra-Cava (Alpes-Maritimes).

## Le chantier du Magnan

On retrouve enfin l'entreprise Roussel à Nice sur un chantier de génie civil dans le vallon du Magnan, un torrent d'une douzaine de kilomètres qui coule à l'ouest de la ville. Ce cours d'eau et le quartier qu'il traverse tirent leur nom des « magnaneries », élevages de vers à soie qui y étaient autrefois en activité. Depuis 1892, la ligne des Chemins de fer

# L'Entreprise Roussel et ses chantiers : Travaux en Alsace Lorraine

Par José Banaudo

Voici le dernier volet des archives de l'entreprise de travaux publics ROUSSEL frères, de Nancy (Meurthe-et-Moselle). Il concerne deux chantiers réalisés dans la première moitié des années 1930 sur une nouvelle ligne du réseau d'Alsace-Lorraine ainsi qu'au port de Strasbourg.

## Le souterrain de Nondkeil

Dès 1911, l'administration allemande Eisenbahnen in Elsass-Lothringen (EL) envisageait de relier les bassins miniers lorrain et luxembourgeois par une ligne Boulange – Ottange – Rumelange. Après le premier conflit mondial et le retour de la Moselle à la France, le projet fut maintenu et le réseau des Chemins de fer d'Alsace-Lorraine (AL) en reçut la concession.

La principale difficulté de cette ligne de 10,447 km, tracée dans un secteur vallonné, était le passage du seuil de Nondkeil pour gagner la vallée du Kaelbaach et le Luxembourg. Le percement d'un tunnel de 235 m, rectiligne et au gabarit double voie, fut décidé. L'entreprise Roussel fut chargée des travaux, qu'elle réalisa en 1931. Au moins un locotracteur Orenstein & Koppel fut utilisé sur les voies de 0,60 m desservant le chantier.



Vue du chantier de l'entreprise Roussel à Nondkeil. Le chevalement du puits d'Ottange III (mine de fer), visible à l'arrière-plan, permet d'identifier sans aucun doute possible les lieux - Photographie DR ; collection privée -

En 1934, la plateforme était achevée sur toute la longueur du parcours. Elle s'embranchait au nord de la gare de Boulange sur la ligne AL à fort trafic minier Fontoy – Audun-le-Tiche. Passant par Tressange puis entre les localités minières de Bure et Rochonvillers, elle parvenait au village de Nondkeil puis au tunnel du même nom. Peu après la tête nord de l'ouvrage, la mine d'Ottange-II était déjà desservie par une ligne minière luxembourgeoise. La nouvelle voie ferrée passait par le village français d'Ottange, franchissait la frontière et devait rejoindre le réseau luxembourgeois en gare de Rumelange-Ottange. Mais les suites de la crise économique internationale mirent le