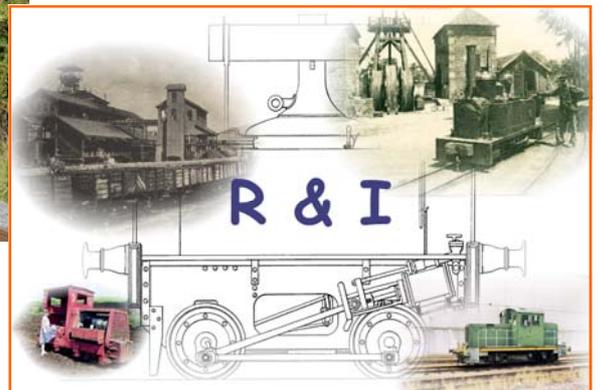


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°58

Décembre 2014
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Des trains de ballast sur le littoral Atlantique

Par **André Roubaud**

Les Carrières Moreau de la Meilleraie-Tillay (85), embranchées à la ligne de Thouars aux Sables d'Olonne entre les gares de Pauzauges et Chantonay, fournissent actuellement des matériaux pour la construction de la ligne à grande vitesse de Tours à Bordeaux.

Une base de réception de trains complets a été créée en gare de Saint Mariens (33), au nord de Bordeaux. Elle est quotidiennement ravitaillée par un train composé de vingt-deux wagons trémies EX T1. Plusieurs rames, comportant des wagons avec divers marquages et propriétaires (SGW, Simotra, Simotra-Malet, VTG-Carrières d'Arvel,...) sont employées.

La traction de ce train est confiée à VFLI, qui emploie deux locomotives BB Vossloh du type G 1206 (actuellement les 61744 et 61746).

La gare de Chantonay expédie quotidiennement (sauf samedi et dimanche) le train complet à 16h 00. L'acheminement se fait donc par la voie unique jusqu' à la Roche sur Yon, puis par l'artère à double voie de Nantes à Bordeaux jusqu' à Saint Mariens. Le retour à vide s'opère en matinée, le train (en évolution depuis Chantonay) étant aux abords de la Carrière vers 12/13 heures.



Ces circulations fret constituent une réelle bouffée d'oxygène pour l'artère du littoral, dont le tronçon La Roche sur Yon à La Rochelle, en mauvais état au niveau de la voie, est actuellement menacé. Seuls quelques trains Intercités Corail, remorqués par des BB 67400 (une des dernières grandes prestations de cette série) parcourent la section et sont donc à photographier avant leur disparition ou remplacement par des automoteurs Regiois.

Depuis leur création les Carrières de la Meilleraie ont été exploitées par diverses Sociétés (depuis quelques décennies Sellier-Leblanc, Redland-Granulats,...) et sont actuellement aux mains de l'Entreprise Kleber Moreau dont la majorité des parts sont détenues par le Groupe Eurovia-Vinci. Kleber Moreau exploite plusieurs carrières dans la zone géographique.

A la Meilleraie la manœuvre des trains de ballast est assurée par le Moysse BNA numéro 295 de 1961. Ce locotracteur a été mis en service à la Société Minière des Terres Rouges (Audun le Roman-57) puis vendu aux Mines de fer de Segré (49). En 1979 il était employé par la Carrière Moreau de Mazières en Gâtine-Saint Lin (79), puis il était transféré à la Meilleraie.

André Roubaud.

Laminés Marchands Européens à Trith Saint Léger : un réseau ferré pour desservir une aciérie et un laminoir

Par Dominique Mercier, avec l'aide de Jean Marie Minot

En cette journée ensoleillée de mi-juillet 2014, nous avons rendez-vous à 9 heures à l'entrée du site du laminoir de Trith-Saint-Léger, commune au cœur du Valenciennois, territoire de tradition industrielle métallurgique, automobile et ferroviaire, en pleine mutation. Nous sommes accueillis par M. Malki, le responsable traction de la société LME (Laminés Marchands Européens). Cette usine qui appartient au groupe italien Beltrame comporte une aciérie électrique et un laminoir. Forte de près de 520 personnes, l'usine produit différents produits laminés (plats, carrés, T, cornières, IPE, IPN, US) en longueurs variant de 6,20 à 15 mètres.

Ce site industriel de 48 hectares est traversé par la ligne ferroviaire Valenciennes – Lourches – Cambrai. Le laminoir, situé au sud-ouest, a été construit en 1976 sur l'emplacement d'un premier laminoir qui s'appelait SME (Société Métallurgique de l'Escaut) et qui a successivement appartenu à Usinor puis Unimétal avant d'être racheté par le groupe Beltrame. L'aciérie, située au nord-est du site, est visible depuis le viaduc de l'autoroute A2 (Péronne – Bruxelles) qui enjambe le canal de l'Escaut et l'étang du Vignoble juste avant Valenciennes. Cet imposant édifice est facilement identifiable : il porte le sigle LME et on aperçoit les monticules de ferrailles prêtes à fondre sous la halle de stockage entrouverte.



Vue de l'aciérie électrique de Trith Saint Léger : le système de dépoussiérage du four électrique; à gauche, des cylindres de laminoirs neufs en stock – photographie Dominique Mercier

Le service traction est essentiel à l'activité de LME ; son réseau ferré en est « l'artère fémorale » longue de 2 km. Compte tenu de la topographie du site, les billettes (poutrelles d'acier de section carrée et de longueur comprise entre 5,10 et 6,50 mètres) produites par l'aciérie doivent être transportées sur plus d'un kilomètre jusqu'au laminoir. Sans ce transfert sur wagons plats, à raison de 315 tonnes par convoi, la production de produits laminés s'arrête.

Par ailleurs, l'aciérie est alimentée en ferrailles qui arrivent sur site de trois manières : par la route, par le canal de l'Escaut, par voie ferrée. Mis à part le transport par camions ou wagons qui permet l'approvisionnement au plus près de l'aciérie sans rupture de charge, certaines ferrailles sont reprises au port ou à différents endroits de l'usine par

50 ans de service pour les plus puissantes des Brissonneau & Lotz type 63500 de RDT 13

Par Fabien Laurent.

La Régie Départementale des Chemins de Fer des Bouches du Rhône, devenue plus récemment RDT 13 passe commande le 10 juillet 1963 (réf affaire 6-96.3145) à la société BRISSONNEAU et LOTZ / BL de trois locomotives Diesel électrique similaires aux BB 63500 de la SNCF, mais d'une puissance plus élevée.

Ces locomotives sont en effet équipées du moteur SACM MGO V 16 ASHR de 1200 cv suralimenté par deux turbos – compresseurs BBC VTR 200. La génératrice principale et les moteurs de traction sont adaptés à cette puissance. Elles sont livrées au mois de juin 1964, les acheminements se déroulant de la manière suivante :

La BB 1201 est acheminée par ses propres moyens le 9 juin de chez BRISSONNEAU et LOTZ au Dépôt de la Rochelle, puis le 10 juin du dépôt de la Rochelle à Pas-des-Lanciers. Le départ du poste 3 de la Rochelle a lieu à 3 heures et l'arrivée à Pas-des-Lanciers à 20 h 15. Les $\frac{3}{4}$ du parcours sont couverts à une vitesse supérieure à 70 km/h, avec maximum à 75. Le lendemain la machine se rend à Marignane.

La BB 1202 est acheminée en marchandise roulante, en queue de train. Le départ de l'usine BL d'Aytré le 15 juin à 18 h 00 et l'arrivée à Marignane le 17 juin à 17 h 00. La BB 1203 est acheminée en marchandise roulante, le départ de l'usine BL d'Aytré ayant lieu le 26 juin à 16 h 30. Dès leur sortie d'usine et leur livraison, les 1200 sont essayées sur les voies de la SNCF et celles de la Régie :

Le 12 juin 1964 la 1201 est essayée en tête d'un train de 560 tonnes, composé de dix citernes, entre La Mède et Pas des Lanciers. Le même jour la 1201 effectue le renfort d'un train de 1550 tonnes tracté par une 141 R (louée à la SNCF).

Le 24 juin 1964 la BB 1203 est essayée le 24 juin 1964 sur le trajet la Rochelle – la Roche-sur-Yon aller-retour avec un train de 753 tonnes, composé de 21 wagons et d'une 63000 SNCF. Le trajet aller est consacré à l'essai de la BB 63889 SNCF et le retour confié à la BB 1203. En rentrant au dépôt de La Rochelle la 1203 est victime d'une sortie des rails avec quelques avaries mineures au carter d'engrenage du boggie avant. La réparation est aussitôt entamée pour permettre l'acheminement en Provence, initialement prévu le soir même, le lendemain.

Les 7, 8 et 16 juillet 1964 les trois BB 1200 sont essayées sur un trajet aller-retour en empruntant la ligne des Alpes entre Marseille et Volx (04). Sont-elles essayées ensemble, en UM (la troisième étant en véhicule) ou à tour de rôle ?

Satisfaite de ces trois locomotives la Régie commande par le marché numéro 29655 du 13 novembre 1967 une quatrième unité numérotée BB 1204. A sa livraison en 1969 celle-ci est acheminée par ses propres moyens depuis Aytré, le départ ayant lieu le 27 janvier à 21h 10.

La RDT 13 achète en 2004 la locomotive BL 1 à la société Arcelor/ex Unimetal-Lorfontaine en Lorraine. Cette locomotive est identique aux BB 1200 de la Régie à l'exception de la vitesse et de la mise en unité multiple (UM). Elle a été livrée neuve en 1965 à la mine de fer Droitaumont –Bruville de la Société Schneider.

Cette acquisition regroupe ainsi les cinq locomotives de 1200 cv représentant la version la plus puissante commercialisée par Brissonneau et Lotz, des types 63000 et dérivés.

En 2004/2005 les BB 1202 et 1204 sont re-motorisées avec un Diesel Wärtsilä UD30 V12 R5 LE - nouvelle génération. Ces travaux sont réalisés par la société SOCOFER de Tours.

Locomotives à la robustesse légendaire (comme leurs sœurs de la SNCF ou d'ailleurs), les 1200 sont toujours actives:

- La BB 1201 est utilisée dans le Département de l'Hérault sur la ligne de Colombier à Cazouls les Béziers, exploitée par la RDT 13. Elle est peinte aux couleurs du Département.
- Les BB 1202, 1203, 1204 sont utilisées sur la ligne de Pas-Des-Lanciers à La Mède.
- La BB 1205 (Ex BL1) est en cours de remise en état au dépôt de Marignane.

Fabien Laurent.

Les locomotives à vapeur de guerre KDL / KriegsDampfLokomotiven destinées aux manoeuvres et à l'industrie construites au cours de la seconde guerre mondiale en Belgique et en France

Par Louis Caillot

En préambule aux locomotives de guerre, le contexte historique :

Dans R&I n° 31 de mars 2008 nous avons vu qu'au cours de la seconde guerre mondiale, après avoir vaincu la France, les allemands préparent une attaque d'envergure en direction des pays de l'Est et de l'URSS.

Ayant d'importants besoins en matériel militaire, industriel, ferroviaire et routier, le 3ème Reich fait main basse sur tout ce qui est disponible dans les pays occupés.

En mars/avril 1941, la Wehrmacht déferle sur l'Europe Centrale et les Balkans. L'opération « Barbarossa » qui doit primitivement avoir lieu au printemps, n'est déclenchée que fin juin 1941. Une imposante armée attaque alors l'URSS et progresse rapidement. Le 05 décembre les allemands sont aux portes de Moscou. Le lendemain, les russes contre attaquent et ils reprennent du terrain au cours de l'hiver.

Cherchant à retirer les enseignements de cette première déconvenue, le 3ème Reich prépare une nouvelle attaque et augmente la production du matériel et de l'armement par tous les moyens disponibles, sur son propre sol ou celui des pays occupés.

Au cours de l'offensive d'été 1942, la Wehrmacht parvient au cœur du Caucase et enfin à Stalingrad en septembre. Elle est stoppée devant cette ville, puis en partie encerclée par les troupes russes. Von Paulus, à la tête de la VI armée se rend le 01 février 1943.

Commence alors un mouvement de reflux. Les allemands abandonnent toutefois âprement le terrain.

Le programme des locomotives de guerre allemandes « Kriegslokomotiven ».

Nous venons de voir que l'attaque de la Russie, suivie de l'enlèvement du front pendant l'hiver 1941-1942, contraignent l'Allemagne à réorganiser sa production. Dans la partie qui nous intéresse, les besoins en matériel ferroviaire sont énormes. En février 1942, Albert Speer est nommé à la tête du ministère de l'armement et des munitions du 3ème Reich. Dès sa prise de fonction, il crée une commission principale pour les véhicules ferroviaires, la HASF / Hauptausschuss Schienenfahrzeuge, elle-même constituée de plusieurs sous-commissions. La HASF est en partie composée d'industriels allemands renommés qui espèrent en retour de substantielles augmentations de leur chiffre d'affaire.

L'Allemagne connaît alors une grave crise des transports accentuée au cours de l'offensive d'été sur le front de l'Est. Dans les territoires russes occupés, la DR / Deutsche Reichsbahn doit changer au fur et à mesure l'écartement des voies (1524 mm convertis en 1435 mm), ce qui rend le matériel local inutilisable. Plus de 7000 locomotives à vapeur de la DR (sur environ 35 000) sont en service à l'Est, dont un tiers endommagé ou en attente de réparation. Le retour en Allemagne demande plusieurs semaines et les quelques 4 000 machines réquisitionnées en Belgique et en France ne parviennent pas à compenser la baisse des effectifs.

Lors d'une réunion en mars 1942, le chiffre colossal de 15 000 locomotives nouvelles à produire sur deux années est avancé. Il est à comparer aux 120 locomotives neuves fournies à la DR en 1938, 945 en 1940 et 1387 en 1941. Pour réaliser cet ambitieux programme, la HASF entreprend d'abord une rationalisation et une augmentation radicale de la production sur son propre sol.

Pour les seules locomotives, une sous-commission « de réduction des types et de régulation des commandes » sélectionne un nombre réduit de modèles « de guerre » dont la construction est jugée absolument nécessaire.

Dans ce programme les locomotives à vapeur de guerre KDL / « Kriegsdampflokomotiven » sont classées en plusieurs catégories :

- Largeur maximum 3000 mm.
- Effort de traction 8250 kg.
- Rayon de courbe 90 m.
- Vitesse maximum 45 km/h.

Selon les données actuellement connues, les Energie sont vendues en Belgique, au Congo Belge/ Zaïre, aux Pays Bas et en France. Vous trouverez le détail de ces livraisons dans le tableau KDL 7. A noter que certaines entreprises belges en emploient plusieurs, comme les Charbonnages du Borinage ou la Société Métallurgique de la Providence.



HBNPC 030T KDL 7 Energie n° 465 - n°23 du Groupe de Oignies - photographie Hesselink, collection Editions du Cabri

Les locomotives de l'OTRACO :

A la suite de trois commandes datées de décembre 1951, juin 1952, décembre 1952, huit machines portant les numéros de construction 457, 487, 490, 492 à 495 et ? sont transformées en voie de 1,067m pour être livrées en 1952 et 1953 à l'OTRACO/ Office d' Exploitation des Transports Coloniaux, au Congo-Belge. Elles y portent les numéros d'exploitation 87 à 94.

Les locomotives des Houillères de Lorraine :

En 1945 six locomotives, numéros de construction 448 à 453, sont achetées par les HBL/ Houillères du Bassin de Lorraine, dont deux pour son exploitation de Faulquemont. Elles sont suivies en 1948 par deux autres machines, numéros de construction 484 et 485 (voir répartition dans le tableau KDL 7).

Selon certains documents HBL, les deux locomotives employées à Faulquemont ont un poids en charge de 41 tonnes, alors qu'il est de 45,6 pour les autres machines (données HBL). Ces locomotives sont essentiellement utilisées aux manœuvres dans les différents sièges et les gares de triage. Trois sont encore actives en 1964. Elles sont réformées au plus tard en 1966.

Les locomotives des Houillères du Bassin du Nord et du Pas de Calais :

En 1946 treize autres locomotives, numéros de construction 458 à 465, 472, 474, 476, 478, 479 (selon certaines sources pour la 479), sont achetées par les HBNPC/Houillères du Bassin du Nord et du Pas de Calais pour ses Groupes d' Auchel, Douai, Oignies et Valenciennes. L'unique machine du Groupe de Douai, dont le numéro de construction est actuellement incertain (selon certaines sources 460, n° d'exploitation 34), est mutée en 1949 au Groupe de Valenciennes en échange de quatre locomotives Meuse et d'une Fives-Lille. Après cette mutation la répartition est donnée par le tableau KDL 7.

Deux KDL 7 Energie sont aujourd'hui conservées :

- La 477, ex Usine Ammoniaque Synthétique et Dérivés-Willebroek-Belgique.