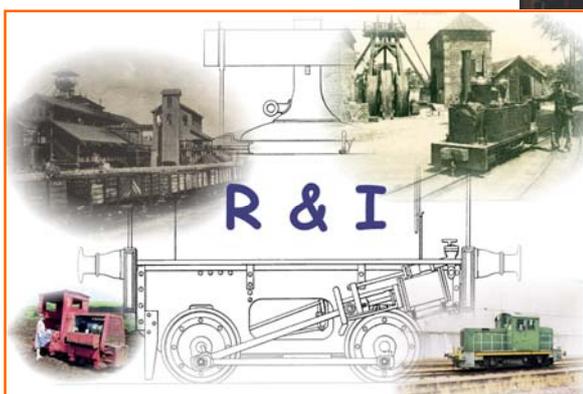


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



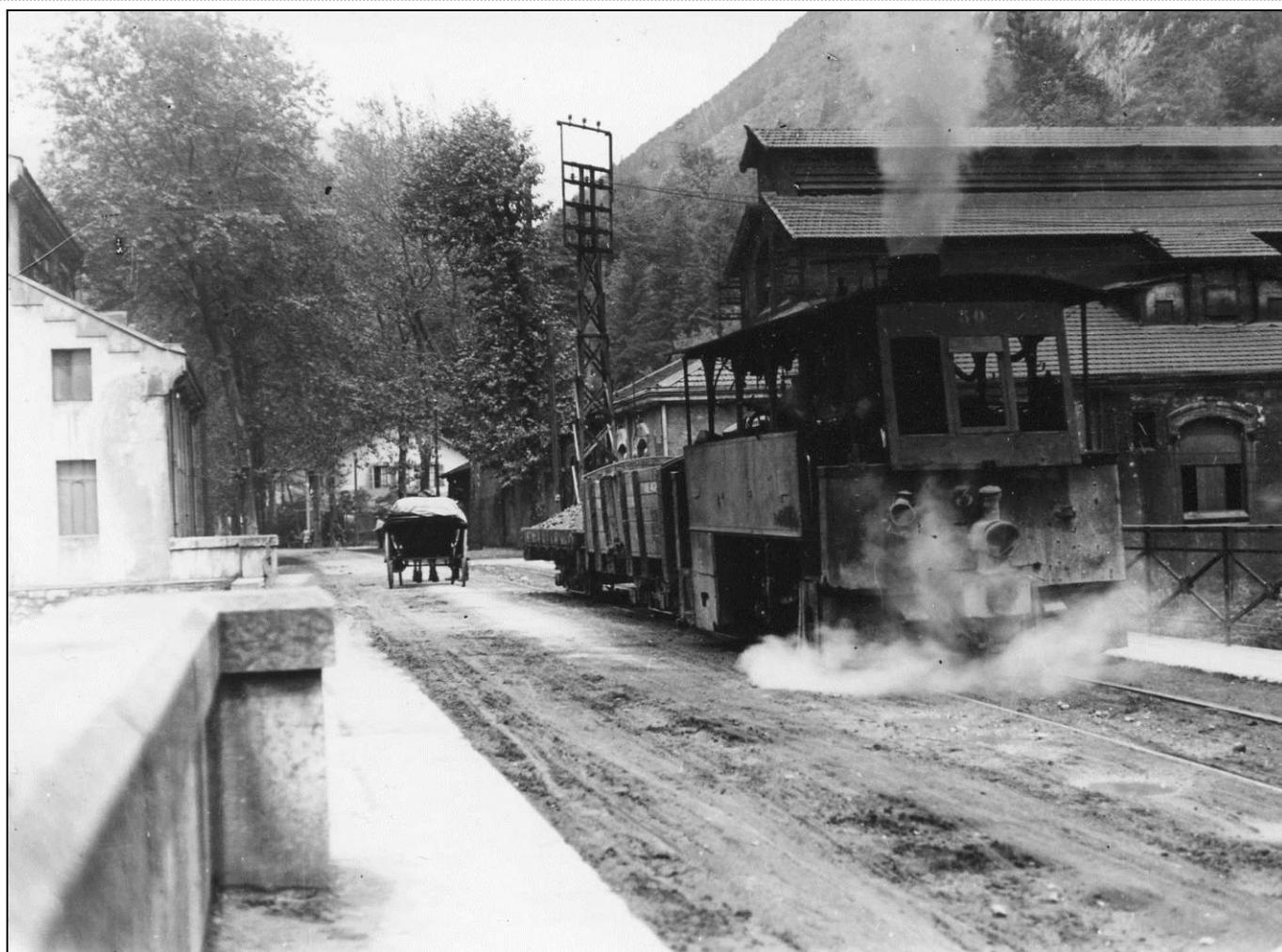
n°59

Mars 2015
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Vallée du Giffre : des locomotives & des usines

Par Marc Moulin

Comme bien souvent, c'est un peu par hasard que cet article est né : à la recherche de documents anciens sur un site internet de vente aux enchères, je dénichai il y a quelques années l'intéressante photo ci-dessous, non située par le vendeur, mais que je pus identifier comme étant prise aux usines du Giffre, en Haute-Savoie. Cet établissement était desservi par un embranchement particulier à voie métrique, greffé au réseau C.E.N. de Haute-Savoie. La consultation du remarquable ouvrage de J. Chapuis et J. Renaud « Annemasse-Sixt / Annecy-Thônes et autres voies étroites de Haute-Savoie », m'apporta de nombreux renseignements sur l'histoire du réseau et de ses embranchements. Pour la partie « industrielle » un DVD relatant l'histoire de l'usine éclaira ma lanterne. Je tenterai donc dans cet article de faire une synthèse de cet ensemble de données, enrichie de recherches et de documents personnels.



Une 030T louée par les usines aux C.E.N. s'engage sur le pont du Giffre commun à la route et à la voie ferrée. Les bâtiments industriels étaient implantés de chaque côté du torrent, de part et d'autre de la route. Il s'agit probablement de la 030T N°38 ou 39, le second chiffre étant caché par la lanterne. On remarque aussi le n°50 inscrit sur le haut du panneau vitré protégeant le mécanicien. Il a certainement été récupéré sur la loco n°50 Photo X, collection Marc Moulin

Histoire de l'usine du Giffre

L'usine du Giffre est née à la fin du XIX^{ème} siècle, par la volonté de deux hommes dont les destins se sont croisés : D'une part, l'entrepreneur Alexis Perrin construit en 1896 un barrage sur le Giffre (Le Giffre prend sa source au Cirque du bout du Monde, près de Sixt-Fer-à-Cheval. Après un parcours d'une quarantaine de km, il se jette dans

Tribelhorn et (Neue) Elektrische Fahrzeuge AG

Un constructeur suisse de locomotives peu connu

Par Sébastien Jarne

Le fondateur

Albert Tribelhorn (1868-1925) fait un apprentissage de serrurier et complète sa formation à la société des téléphones de Zurich, puis à la fabrique de télégraphes Matthias Hipp à Neuchâtel. A 21 ans, il émigre à Buenos Aires où il devient chef de l'atelier de mécanique de la Direction générale des postes et télégraphes argentins. Très créatif, il développe entre autres un nouveau type d'accumulateurs. Il revient au pays en 1899 pour des raisons familiales.

En 1900, il construit une petite fabrique "Schweizerisches Accumulalorenwerk, Zürich & Olten" à la rue de l'Industrie 102 à Olten, à proximité des ateliers CFF. Pour promouvoir ses accumulateurs, il équipe quelques automobiles et bateaux de moteurs électriques. En 1906, il déménage dans l'ancienne usine de la brasserie Hürlimann à la Bahnhofstrasse 1-2 à Feldbach dans le canton de Zurich et renomme son entreprise "A. Tribelhorn & Cie, Elektrische Fahrzeuge AG".

L'entreprise A. Tribelhorn AG

Elle se spécialise dans la construction d'entraînements électriques pour les voitures et les bateaux qu'elle installe dans des véhicules construits par d'autres fabricants. A cette époque la voiture automobile est une nouveauté très remarquée, alors que les moteurs à essence sont capricieux. Un bateau électrique est d'une simplicité de conduite et d'entretien sans pareil en comparaison avec un entraîné à la vapeur. Dès 1907 Tribelhorn équipe également des véhicules utilitaires et pour vendre ce nouveau produit, publie un prospectus vantant les avantages d'un tel véhicule par rapport à la traction hippomobile. Les bus pour les hôtels remportent également un grand succès à cette époque où le tourisme est florissant. Pour promouvoir ses voitures et camions électriques, Tribelhorn installe des prises électriques publiques; en 1912 il en publie une liste à l'intention de ses clients qui en mentionne 24, principalement en Suisse allemande.

L'entreprise est transformée en une Société anonyme en 1914. La Première guerre mondiale modifie complètement le marché, aucune voiture automobile n'est fabriquée entre 1915 et 1918. En revanche les camions et les véhicules utilitaires sont très demandés, par exemple pour les laiteries, la poste ou les cimetières municipaux. Les armées ont réquisitionné hommes et chevaux et une mécanisation des transports de marchandises s'impose. L'énergie électrique produite localement est disponible, alors que le charbon et les produits pétroliers se font rares. Cette situation conduit également à la construction de quelques véhicules ferroviaires destinés à circuler sur les voies légères des usines et des chantiers.

Tribelhorn est un pionnier du trolleybus en Suisse. Il se charge, entre 1917 et 1922, de remplacer les moteurs défectueux des trolleybus de la ligne Fribourg-Farvagny mise en service en 1912. Il construit par la suite deux camions électriques alimentés par une ligne aérienne destinés à circuler entre la gare de Gümmenen et le chantier de l'usine hydro-électrique de Mühleberg, au bord de l'Aar, alors en construction. Cette installation restera en activité de 1918 à 1922. C'est la seule ligne de trolleybus «marchandises» ayant existé en Suisse.

En 1918, une nouvelle usine et grande est inaugurée à Zürich-Altstetten, près de celle d'Arbenz, un constructeur de camions avec qui Tribelhorn travaille étroitement. La période suivant la guerre sera très difficile pour Tribelhorn. Le besoin en véhicules utilitaires électriques baisse fortement. L'essai de relancer la fabrication d'automobiles échoue. La voiture électrique n'a plus la cote, elle passe pour vieillie, lourde et pas assez rapide. Les difficultés financières s'accumulent et l'entreprise est reprise par la Fabrique d'accumulateurs d'Oerlikon, un de ses principaux créanciers et fournisseurs.

Elektrische Fahrzeuge AG (= Véhicules électriques SA)

Une nouvelle entreprise est créée en 1922 sous ce nom et connue sous l'abréviation EFAG. Elle quitte son usine, beaucoup trop grande pour l'activité restante et emménage dans un atelier loué au 313 de la Badenerstrasse à Zurich-Albisrieden, avec un effectif en personnel des plus réduit.

Le transport de brames chaudes et lingots chauds en Belgique, Luxembourg et Nord de la France

Par Roger Crickelaire

De nombreux transferts de produits intervenaient entre les usines sidérurgiques, notamment les brames et les lingots chauds. Voici une liste non exhaustive de wagons dédiés à ce trafic observés en Belgique, au Luxembourg et dans Nord de la France entre les années 1960 et 2000.

1/ Les wagons spéciaux pour le transport de lingots chauds de Thy Marcinelle Providence en Belgique

Les wagons ont été numérotés dans la tranche 84 88 4801000 à 4801099. C'était des wagons P de particulier appartenant à TMP Thy Marcinelle Providence, à côté de Charleroi en Belgique, et dédiés au transport de lingots chauds et des lingotières (moules). Ils circulaient entre l'aciérie TMP 9 et les laminaires TMP 3 ou TMP 6. Ces wagons semblent avoir remplacés les cars de coulée – probablement hors d'âge - de la voie lingot de l'aciérie pendant quelques années, avant que la nouvelle installation de coulée continue ne soit mise en service.



Le wagon n° 84 88 4801005 chargé de 4 lingotières à Marcinelle – Photographie Roger Crickelaire

Il s'agit d'une transformation par les ateliers TMP de wagons de l'usine. Les caractéristiques étaient les suivantes (pour les wagons à bogies à 3 essieux) :

- Date de mise en service 1982 (REV UPP)
- Limite de charge : 80 tonnes
- Tare : 84.1 tonnes
- Longueur totale 9.67 m
- Ecartement des bogies : 5.05 m
- Entraxe des essieux extrêmes des bogies 2.40 m
- Frein conduite blanche
- Boîtes d'essieux à rouleaux
- Vitesse limitée 25 km/h
- Rayon de passage en courbe 75 m

Silos et Carrières en Bourgogne, Franche Comté & Morvan

Par Francis Perenon

Partis de Lyon à 6h30 par l'autoroute A6 en direction du Nord, nous sortons à Semur en Auxois.

La Roche en Brénil

Arrivée à 8h20 à la gare, située au km 28 de la section de la ligne Avallon-Autun (87 km), fermée aux voyageurs le 10 décembre 2011. Cette gare disposait à cette époque d'un certain volume d'expéditions de bois et produits de carrière. Lors de notre passage, nous observons que tout le trafic a depuis disparu au profit de la route, comme le confirment deux agents VFLI qui, venant d'Autun, viennent d'ouvrir les portes de la gare en nous indiquant que la ligne est maintenue prête à reprendre le service à toute demande de circulation.

En arrière-plan, nous allons voir ce qu'il reste des installations de chargement des carrières Lafarge de Pont de Colonne, où subsistent de nombreuses voies et un locotracteur ex SNCF Y6400 de couleur « sable », en bon état de présentation, sans aucun tag...



L'ancienne gare, et l'embranchement « bois » de la Roche en Brénil : malgré l'absence de train sur la ligne, la gare reste ouverte et tenue par un agent d'exploitation « au cas où » – photographie Patrick Etievant

La Croisée

A 9h00 au carrefour de la Croisée sur l'ex RN6 devenue D906, nous marquons un bref arrêt devant le transport routier de la locomotive BB Fauvet-Girel CEM n°39 destinée au service VFLI de Lavéra / Martigues. Le transport est en provenance des ateliers VFLI de Creutzwald, mais immobilisé depuis une douzaine d'heures suite à un problème sur le turbo du tracteur Volvo. La malchance du transporteur aura été notre chance...

Epoisses

Après passage au-dessus de la ligne TGV Paris Lyon, nous traversons le village d'Epoisses pour arriver au grand silo céréalier de la société Vivial, autrefois Dijon Céréales.

Compagnie Sucrière de Marle (02 Aisne)

étude de la suppression de la voie de 0,60 m

D'après document original de 1956 - transmis par Loïc Fieux

I - HISTORIQUE

AVANTAGES DU RESEAU A VOIE DE 0,60 de 1928 à 1946

A/ En 1928.

Une récolte de 60.000 tonnes de betteraves, sur 1.900 hectares, mise en œuvre à la cadence de 550 tonnes par 24 heures nécessitait plus de 100 jours de fabrication, dont un mois au minimum au plus fort de l'hiver, du 15 décembre au 15 janvier.

- Apport de la voie normale 300 tonnes nettes
- Apport de la culture 100 tonnes nettes
- Apport des camions 150 à 200 tonnes avec les camions à bandages de l'époque, par les intempéries : neige, verglas, brouillard, de rigueur dans notre région de la mi-décembre à la fin février.

La voie de 0,60, construite en 1928 sur 11 Kms, avait l'avantage d'équilibrer les moyens d'approche.

- En réduisant l'apport par camions, onéreux et aléatoire à cette époque, (fonctionnement fantaisiste des moteurs d'alors, ralentissement ou même arrêt par mauvais temps les dernières semaines de campagne).
- En assurant la rentrée journalière de 100 à 150 tonnes par tous les temps et
- En évacuant 100 tonnes de pulpes chaque nuit sans frais supplémentaires importants.

Si bien qu'à la fin des campagnes, longues, les jours de brouillard intense, de verglas, de neige, ou de barrière de dégel, l'apport de la voie de 0,60 joint à celui de la voie normale Nord et Nord-est, permettait, avec le stock de cour, de ne pas trop ralentir l'usine malgré l'arrêt pendant quelques jours de rentrées de betteraves par camions.

B/ En 1938.....

Avec le transfert de la distillerie de la NEUVILLE-HOUSSET à MARLES, l'avantage de la voie de 0,60 était de diriger le maximum des moyens en camions sur le nouveau secteur de la NEUVILLE-HOUSSET, pour l'approche des betteraves et le retour des pulpes (conventions).

C/ De 1940 à 1946.....

Pendant la deuxième guerre mondiale, l'apport de la voie de 0,60 devient si précieux (pénurie de carburant, de pneus, de camions, routes défoncées) qu'à la fin de la guerre il devenait urgent de réaliser le projet depuis avant 1937 par monsieur BOLIN : relier CUIRIEUX au réseau de voie de 0,60 d'une manière économique et rentable en betteraves. Le passage par CAUMONT ou par AUTREMENCOURT nécessitait un terrassement onéreux et faisait passer la voie dans une région de culture intensive de betteraves. Le détour par BRAZICOURT, VESLES et la Route 24 avait l'avantage de prospecter une région de culture extensive parce que mal desservie par la route.

D/ En 1946.....

L'extension (13 Kms) du réseau de voie de 0,60 s'imposait pour les avantages suivants :

- Pallier la pénurie de camions, de pneus, d'essence, au moment où la capacité de l'usine commençait à croître.
- Prospecter une région betteravière intéressante (bon rendement, betteraves saines, distance : 7 à 8 Kms).
- Combattre le projet d'un groupe de planteurs cherchant à créer une distillerie coopérative, en allant chercher toutes leurs betteraves en bordure de champs.

L'avantage certain de pouvoir débarder leurs récoltes en bordure de champs, de recevoir leurs pulpes par wagons aux abords immédiats de leur ferme, a détourné ces cultivateurs propriétaires, ou cossus, et surtout betteraviers, de leur projet de bâtir une distillerie en remplacement de la sucrerie d'ERAULCOURT détruite en 1914.

- Mr B. cultivait 70 hectares de betteraves sur 290, soit 24 %
- Mr R. cultivait 40 hectares de betteraves sur 180, soit 22 %
- Mr Br. y cultivait 76 hectares de betteraves sur 260, soit 29 %