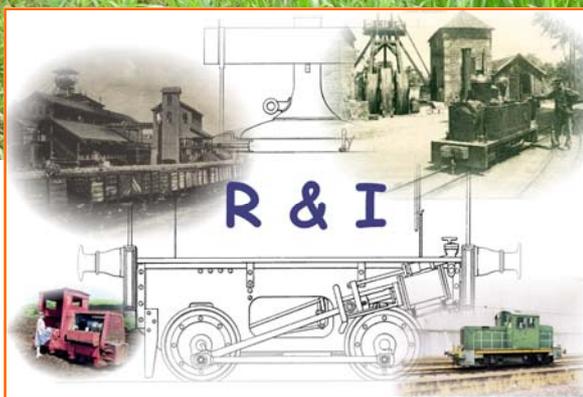


# Rail et Industrie

**LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS**



**n°62**

Décembre 2015  
Parution Trimestrielle  
Prix : 9,50 Euros

# Visite à la plateforme intermodale de Vierzon

Par Philippe Tirant

Suite à une information trouvée sur Internet quant à la liaison HAROPA entre Le Havre et Vierzon, je suis allé jusqu'à cette ville, début août 2015, voir où en était l'installation de cette plate-forme.

J'y ai trouvé un centre conteneurs en fonctionnement comme il était prévu puisque son ouverture s'est faite à mi-juin. J'ai même eu la chance d'y voir une rame chargée en mouvement vers le faisceau d'échange du port-sec de Vierzon-Forges. Pour cet équipement, construit voilà déjà plusieurs années (vers 2007/2008), je crois bien que ce sont les premiers wagons reçus hormis ceux employés aux travaux de construction !

Le site dispose d'un locotracteur ex Y 7420 construit par Decauville en 1963 à Corbeil. Il est passé aux couleurs du Groupe Combronde (dominante de blanc avec du bleu ciel et du bleu outre-mer) avec l'immatriculation GC2. Le châssis est peint en gris clair. Côté technique, comme je n'ai pas pu voir d'autres plaques, je ne sais pas si l'engin a été re-motorisé. En tout cas, il a gardé sa transmission par chaîne.



Le Y7420 devenu GC2 au Groupe Combronde à Vierzon – Photographie Philippe Tirant

J'ai rencontré le train avant son arrivée au passage à niveau seulement doté de feux tricolores commandés depuis un boîtier sur poteau par un des deux membres de l'équipe de conduite. L'engin a marqué l'arrêt dans l'attente de la mise au rouge des feux routiers. Un redémarrage a été nécessaire qui ne s'est pas fait sans mal puisque la première tentative s'est soldée par des patinages successifs et une agitation frénétique de la chaîne entraînant les essieux. Les employés ont permuté leur place au pupitre de conduite mais ce changement n'a pas apporté de meilleurs résultats jusqu'au moment où les sablières ont été utilisées. Un mieux s'en est suivi avec le décollement de la rame mais les patinages ont repris sporadiquement au grand dam de la transmission ! Le train a pris un peu de vitesse (5 à 6 km/h) mais le franchissement du PN a pris plusieurs minutes surtout que le mécanicien a failli planter un chou avant le dégagement complet.

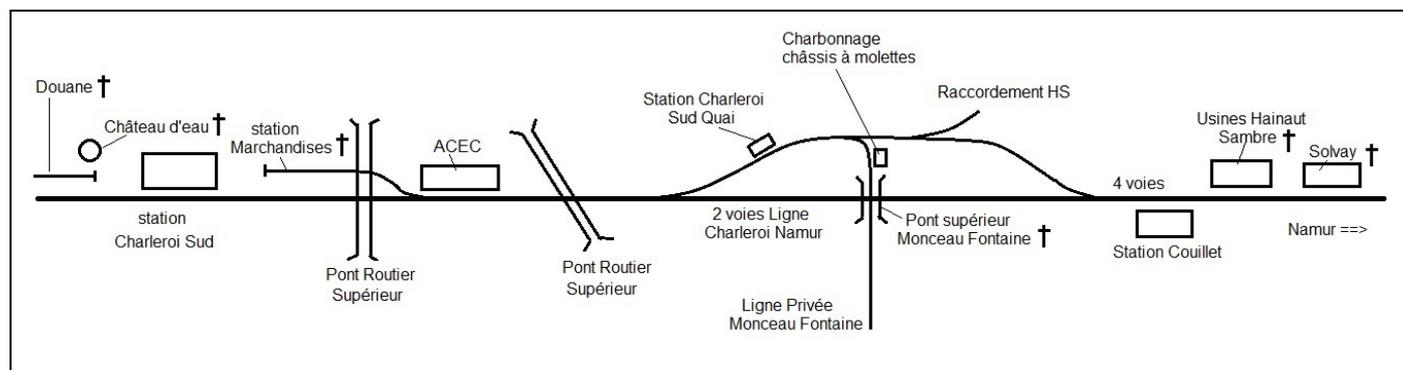
# Souvenirs autour de l'usine sidérurgique Hainaut-Sambre à Charleroi

Par Roger Crickelaire

Les installations de Hainaut-Sambre se trouvaient sur la ligne SNCB n°139 construite à l'époque par la Compagnie de Louvain à Charleroi. La ligne reliait ces deux villes par Ottignies (ligne 139) mais également avec un prolongement depuis Lodelinsart jusque Charleroi Ville Haute (ligne 138), lignes mises en service en 1855.

Cette ligne se prolongea ensuite vers Chatelineau-Chatelet, mise en service en 1862 par la Compagnie de l'Est Belge. La liaison de Charleroi Ville Haute a été mise hors service en 1950 et le démontage a eu lieu en 1962. J'ai observé dans cette gare de Ville Haute vers 1960, après une randonnée à pied en suivant les lignes de tramways qui se trouvaient dans presque toutes les rues à l'époque, des centaines de wagons tombereaux abandonnés hors service qui furent utilisés pour le transport de charbon.

La ligne qui partait alors de Lodelinsart à cette station de Charleroi Ville Haute fut réutilisée pour y construire une route.



L'usine Hainaut-Sambre (H.S) était aussi desservie par les lignes comme celle qui partait de la station de Charleroi-Sud à Charleroi Sud Quai. C'est à cet endroit qu'étaient garés les wagons de Hainaut-Sambre et c'est sur ce site qu'a été construit de nos jours le nouveau dépôt de locomotives de Charleroi, celui-ci ayant remplacé l'ancien plus vétuste de Monceau.

Au-delà de ce garage à wagons de H.S, la ligne poursuivait en parallèle avec la ligne SNCB Charleroi-Namur puis finalement elles se rejoignaient. A Charleroi Sud Quai, il y avait le raccordement qui pénétrait directement dans l'aciérie via un pont sur la Sambre. Enfin de l'autre côté, il y avait le raccordement aux Charbonnages de Monceau Fontaine. Un nombre considérable de voies ferrées rayonnaient autour de ces endroits ainsi qu'entre l'aciérie et le haut fourneau qui en était tout entouré, où l'on pouvait observer des transferts de fonte en wagons poches.

Le site était également raccordé à la ligne directe 130 Charleroi-Namur. Pour la section de Chatelet à Montignies ou se trouvait le haut fourneau, plus tard la ligne devint classée comme raccordement industriel sous le n° de ligne 284. Ces installations seront fermées en 1986 et démontées en 1988.

Il s'agit de la situation observée depuis les années 1960; mais suivant des cartes postales anciennes, il est difficile après près de cent années de découvrir la situation d'autrefois. Il n'a jamais existé de liaison de Charleroi-Ouest à Charleroi-Sud mais elle est seulement apparue en 1987 avec la construction d'un pont sur la Sambre; seul existait la liaison de Charleroi Ouest en continuant vers Marchienne et vers Walcourt.

De nos jours il ne subsiste absolument rien de Hainaut-Sambre, hormis la ligne SNCB Charleroi-Namur; tout ce qui se trouvait à Couillet a disparu, l'Usine Solvay a disparu et la production a rejoint le site de Jemeppe sur Sambre.

Roger Crickelaire.

# Archéologie industrielle en Savoie : Les Chaux & Ciments du Mont-du-Chat

Par Marc Moulin

## Préambule

Le lac du Bourget et ses environs montagneux constituent une des plus belles régions de France. Plus grand lac naturel d'origine glaciaire-si l'on excepte le Léman, dont une partie est située en Suisse-, il s'étire sur 18 km sur un axe Nord-Sud, avec une largeur comprise entre 1,6 et 3,5 km. Il est bordé à l'Ouest par la Montagne de l'Epine, dont le sommet est la Dent-du-Chat (1390m), et à l'Est par le massif des Bauges qui culmine au Mont Revard( 1358m). Au Nord le lac s'écoule dans le Rhône (ou inversement selon les saisons) via le canal de Savières. Les villes les plus importantes du secteur sont Chambéry, quelques kilomètres au sud, et Aix-les-Bains, fameuse station thermale située sur la côte Est du lac. La rive Ouest, plus sauvage et moins peuplée, comporte successivement en remontant vers le Nord : la petite ville du Bourget-du-Lac, puis le village de Bourdeau, situé en cul-de-sac sur un replat dominant les eaux, enfin l'abbaye de Hautecombe, superbe site touristique et religieux implanté au bord du lac. Bourdeau est desservi par deux routes importantes :

- D'une part l'ex RN514A (actuellement RD914A) qui permet de rejoindre Yenne, porte de l'avant-pays savoyard. Cette route, construite à l'initiative du gouvernement sarde entre 1825 et 1848, est très pittoresque avec ses nombreux lacets et ses belvédères offrant une vue superbe sur le lac. Elle supporte de nos jours un trafic essentiellement local et touristique.
- D'autre part l'ex RN521A (actuellement RD1054), plus récente, emprunte le tunnel du Chat et rallie Yenne par un itinéraire plus direct et plus confortable. Ouverte en 1932, cette route connaît un trafic important, bien que concurrencée par l'autoroute A42 Lyon-Chambéry.



Les deux fours les plus anciens, abandonnés depuis très longtemps, au bord de la route entre Bourdeau et le Col du Chat – photographie Marc Moulin, Décembre 2013-

# Costa-Rica : les systèmes de transport dans les bananeraies

Par Lola, Sibyle & Patrick Etiévant

Les vacances dans les pays exotiques ne sont pas toujours synonymes de reportage ferroviaire en raison du programme touristique planifié pour la famille, et de l'absence d'opportunités connues, dignes d'intérêt, et pouvant être anticipées. Pourtant, un séjour récent en Amérique Centrale nous a permis de sortir quelques instants des sentiers battus et de découvrir un petit peu de l'industrie agro-alimentaire à l'occasion d'un séjour dans l'ancienne « république bananière » du Costa Rica...

## L'aperçu furtif

La banane est la principale culture du Costa Rica. Elle est essentiellement exploitée sur la côte des Caraïbes dans la province de Limón où le climat chaud et humide est particulièrement adapté. De vastes plantations y ont été établies par les grands groupes industriels US, et leurs sous-traitants, qui se partagent le marché mondial de la banane : Chiquita Brands International, Dole Fruit Company et Del Monte Foods. Le marché mondial est d'environ 130 millions de tonnes, dont environ 10% pour le commerce international ; soit un enjeu de 7 milliards de dollars par an. Le Costa Rica est le 3<sup>ème</sup> exportateur avec plus de 2 millions de tonnes par an, derrière l'Equateur et les Philippines. Les bananes exportées partent par voie maritime du port de Puerto Limón, premier port du Costa Rica, par caisses / conteneurs réfrigérés vers tous les continents. Un réseau ferroviaire en voie métrique desservant notamment la région de Limón, en piètre état selon nos observations, converge vers le port pour y apporter les régimes de bananes récoltés. Je n'ai pu le visiter faute de temps. Toutefois, les camions américains Kenworth, Freightliners, Peterbilt, Mack etc... - provenant des USA en seconde main – en très grand nombre semblent assurer l'essentiel du transport des bananes par voie routière.



Premier aperçu des systèmes monorail ou systèmes à câbles desservant les bananeraies, ici à double voie avec un câble comme rail porteur. Les cadres sont espacés de 2 m sur la ligne principale et de 8 m sur l'embranchement à gauche – Photographie Patrick Etiévant -

Lorsqu'on circule sur la route nationale 32 entre Guapiles et Puerto Limón, les bananeraies sont présentes de chaque côté de la route et s'étendent à perte de vue. La visite du parc national de Tortuguero a été l'occasion d'abandonner la voiture pour le bus pendant quelques kilomètres et de voir le paysage « d'un peu plus haut ». Au retour, j'ai alors pu observer des sortes de cadres en tube métallique reliés entre eux par des cornières qui desservent parfois de loin en loin le territoire de certaines plantations de bananes. Ressemblant fort, mais en beaucoup plus léger, aux systèmes de monorails utilisés dans les galeries souterraines des houillères, il n'en fallait pas plus pour éveiller mon

# En Juillet 1970, le parc de locotracteurs de la Société Sellier Leblanc & ses filiales

Par Louis Caillot

## Les Locotracteurs de la société Sellier Leblanc

A l'époque la Société Sellier Leblanc et ses filiales exploitent plusieurs embranchements ferroviaires dans les domaines des agrégats, des produits de carrières, du ciment, du charbon, des vins, des eaux minérales et des aérosols.

Parmi les filiales, la Société Anonyme des Carrières de la Meilleraie, dont le siège social est situé au 43 Boulevard Joffre à Bourg la Reine(92), exploite plusieurs carrières. Au sein de celles-ci, celles de la Meilleraie-Tillay (85), de Vignats (14), de Thury (21), de Barnay (71), de Raon l'Etape (88), sont raccordées au rail.

Autre filiale, la Société des Eaux de Volvic, à Volvic (63), est créée en 1956/1958.



Carrières de Musigny, le Moyse 20 TDE 128, L 13 Sellier Leblanc - ex Barnay – Photographie Louis Caillot en Juin 1988

Pour l'ensemble de ses exploitations Sellier Leblanc utilise une vingtaine de locotracteurs, dont une écrasante majorité de Moyse. Ces appareils, des types 20 TDE, 32 TDE, 36 TDE, BNA, ont été acquis d'occasion, en particulier auprès de GDF/Gaz De France. Seuls deux des locotracteurs Decauville TE 2401 et le Batiruhr 8180 BNK ont été livrés neufs à Sellier Leblanc ou à la SA des Carrières de la Meilleraie.

Au fil du temps et au gré des besoins, ces locotracteurs font l'objet de multiples mutations entre sites.

A noter que certaines Carrières, ou certains sites de réception des produits de carrières, sont ensuite exploités par la Société Redland-Granulats : La Meilleraie-Tillay, Musigny (21), Brétigny (91), Goussainville (95), Saint Ouen l'Aumône-Epluches (95),.....

Voici le détail de l'effectif en juillet 1970 :