

Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°64

Jun 2016
Parution Trimestrielle
Prix : 14,50 Euros

Dans le Doubs & le Territoire de Belfort : l'histoire des usines Japy et de leurs chemins de fer

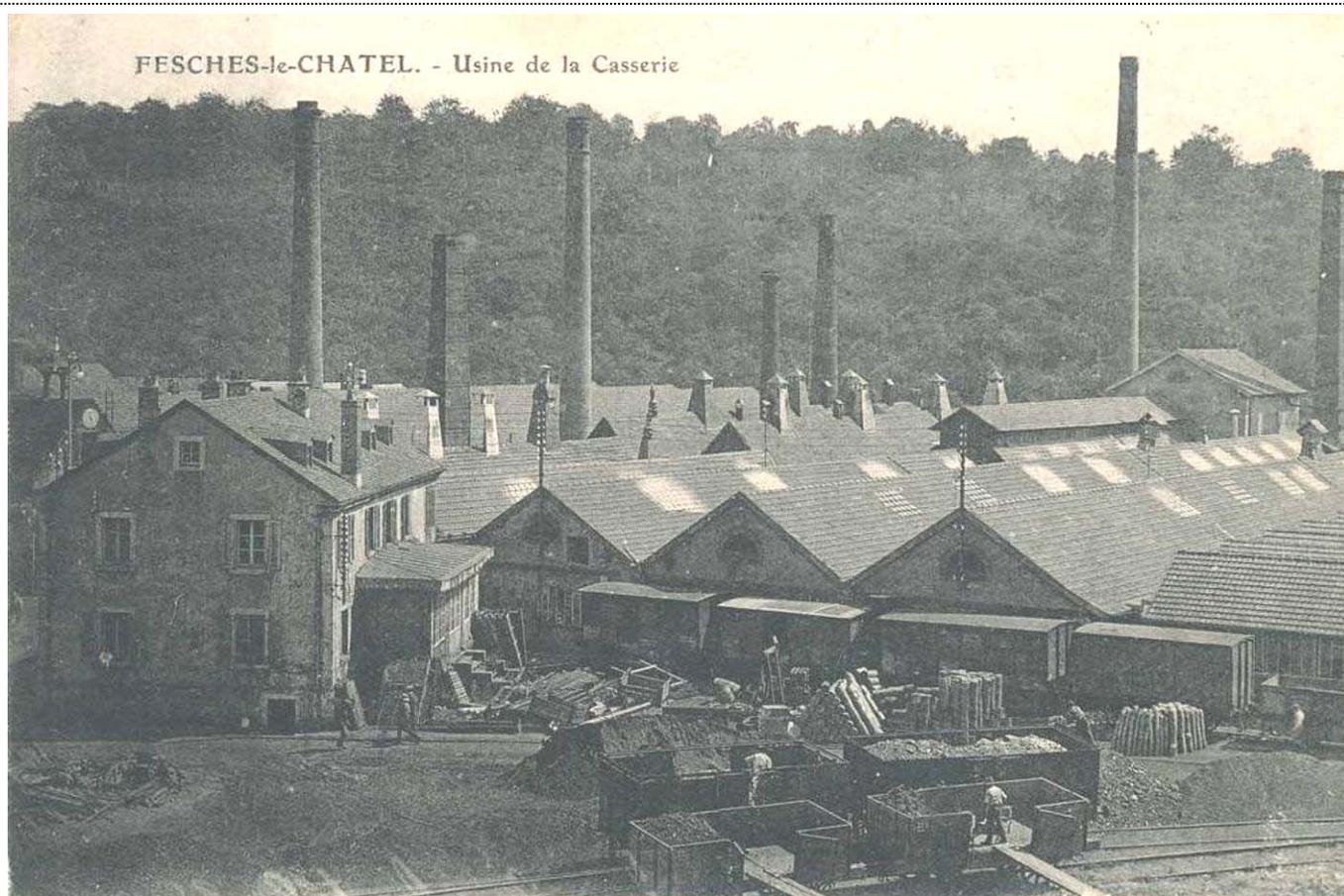
Par Vincent De Franco

AVANT PROPOS

L'objectif principal de cette étude est de produire un document, mettant en évidence deux sujets dont l'importance est fondamentale dans la compréhension du développement des établissements de Beaucourt et de la Feschotte.

D'une part le développement des sources d'énergie indispensables pour assurer les besoins des moyens de production. Le passage du manège à chevaux à l'utilisation de la machine à vapeur (1829) pour se terminer par l'arrivée du réseau de distribution électrique de la Cie du Refrain (1909) a requis plus d'un siècle (120 années) .

D'autre part le désenclavement des usines, mal desservies par des moyens de communications insuffisants pour assurer dans de bonnes conditions, le transport des matières premières nécessaires aux programmes de fabrication, ainsi qu'à l'expédition des produits finis. La desserte de la région par voie ferrée : ligne Montbéliard - Delle terminée en 1868 a été déterminante pour décider de construire les réseaux ferrés reliant les Usines principales de la Feschotte en premier (1895), puis en 1903 des Etablissements de Beaucourt.



Usine Japy de Feschés le Chatel : la Casserie - déchargement des wagons de charbon – collection privée -

Par contre, les effets des changements des régimes politiques qui se sont succédés au cours des deux siècles de la vie de l'entreprise, depuis la révolution de 1789 à l'instauration de la 5ème République en 1958, ainsi que les divers statuts (juridiques et financiers) ne seront pas abordés,.

L'historique est rédigé par le technicien que je suis resté, plutôt habitué à établir des comptes rendus et des rapports, documents brefs, concis et précis. J'ai réalisé plusieurs cartes géographiques qui faciliteront la localisation des usines dans l'aire urbaine Belfort Montbéliard ainsi que la situation des usines dans la périphérie de Beaucourt.

Après 18 années passées dans les usines de Beaucourt, j'ai quitté Japy pour entrer dans une grande société multinationale où je suis resté 23 ans, j'y ai tenu plusieurs postes à responsabilité. A ce titre j'ai accompli des dizaines de missions à l'étranger, y compris en Californie, dans la « Silicon Valley ». J'ai eu l'opportunité de visiter, voire d'évaluer plusieurs entreprises de renom. J'ai rarement trouvé une somme de compétences techniques réunies dans un même lieu, équivalent à ce que j'avais connu chez Japy.

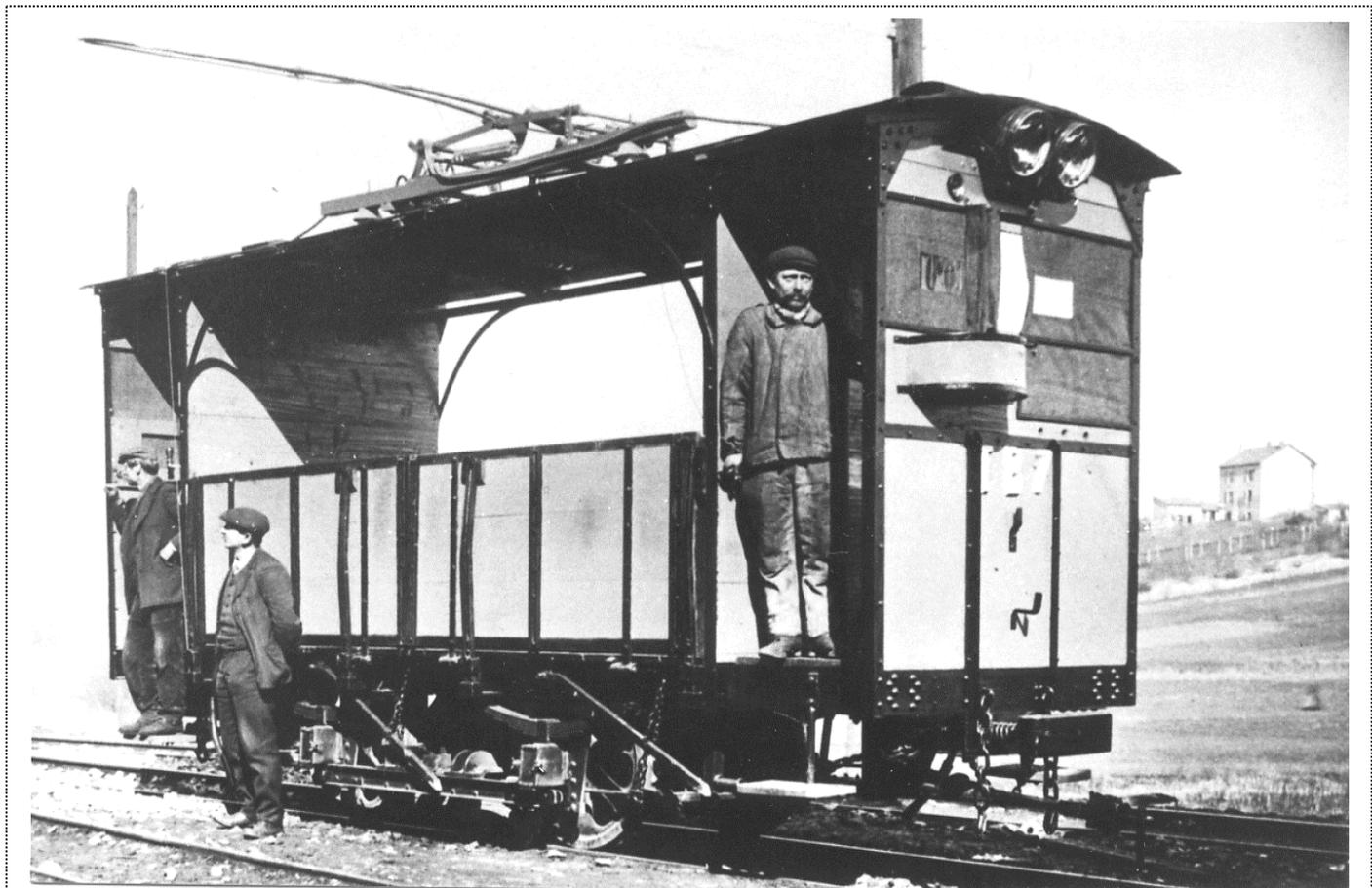
Les usines « du Haut » ont été desservies au tout début (1 à 2 années). Le terminus Voyageurs a été ramené à l'arrêt rue de Saint-Dizier, pour les raisons évoquées précédemment. Les 13 % de pente ont été à l'origine de plusieurs accidents graves, seul le service marchandises a été maintenu.

Le trafic voyageur a été arrêté le 30 Juin 1937.

LE SERVICE DE MARCHANDISES JAPY

- Tous les transports de marchandises étaient destinés aux usines Japy
- Les mouvements Gare – Usines transportant les matières premières ou les produits nécessaires à la production en provenance des divers fournisseurs
- Les mouvements Usines – Gare transportant les produits finis destinés aux clients via les trains de marchandises du PLM. Ces deux transports nécessitaient un transbordement des produits d'un wagon PLM dans un ou plusieurs wagons voie métrique, et l'inverse. Ces coûts de manutention n'existaient pas aux usines de La Feschotte, où les wagons PLM arrivaient sur les lieux de chargement -déchargement, évitant le transbordement.

Les navettes entre les différentes usines assurant le transport des produits inter opérations. Exemple : l'usine de la fonderie produisait les pièces brutes tels que les bâtis des machines à écrire usinés et assemblés à l'usine des Fonteneilles (trajet 500 m) les corps de pompes usinés et assemblés à l'atelier des Halles (trajet 500 m), les cages et les flasques des moteurs électriques usinés et assemblés à l'usine des Prés (1 km) etc.



Le tracteur à marchandises n ° 7, construit en 1910 par les Ateliers du Tramway avec le concours de Japy – collection privée

Les produits étaient transportés dans les motrices tombereaux auxquelles étaient attelés un ou plusieurs wagons plats ou tombereaux sur la ligne en palier. Lorsque le chargement était destiné aux usines "du Haut", le Wattman abandonnait un ou deux wagons au refoulement de la rue de Saint-Dizier, la motrice tombereau montait seule ou avec un wagon, déchargeait, puis redescendait à vide rechercher un autre wagon. Malgré ces précautions, il arrivait que la ligne disjonctait provoquant des incidents voir des accidents lorsque le convoi se mettait à patiner puis à glisser. La boucherie qui se trouvait au carrefour de la rue du Courbot et de la rue de St Dizier a eu sa devanture défoncée plusieurs fois ! Il me semble que, pour éviter cela, le bas de la rue du Courbot a été doté d'une petite section en prolongement de la voie, évitant la courbe et se terminant par un gros butoir appuyé à une butte de terre.

L'exiguïté des tombereaux a amené le personnel à faire des chargements "acrobatiques" dont on verra un exemple sur une carte postale qui montre un chargement de sacs sur un wagon.

Le service marchandise a été arrêté le 31 mai 1940.

La voie a été démontée l'année suivante, les rails ainsi que le cuivre du fil trolley, sont récupérés par l'organisation Todt de l'armée allemande d'occupation.

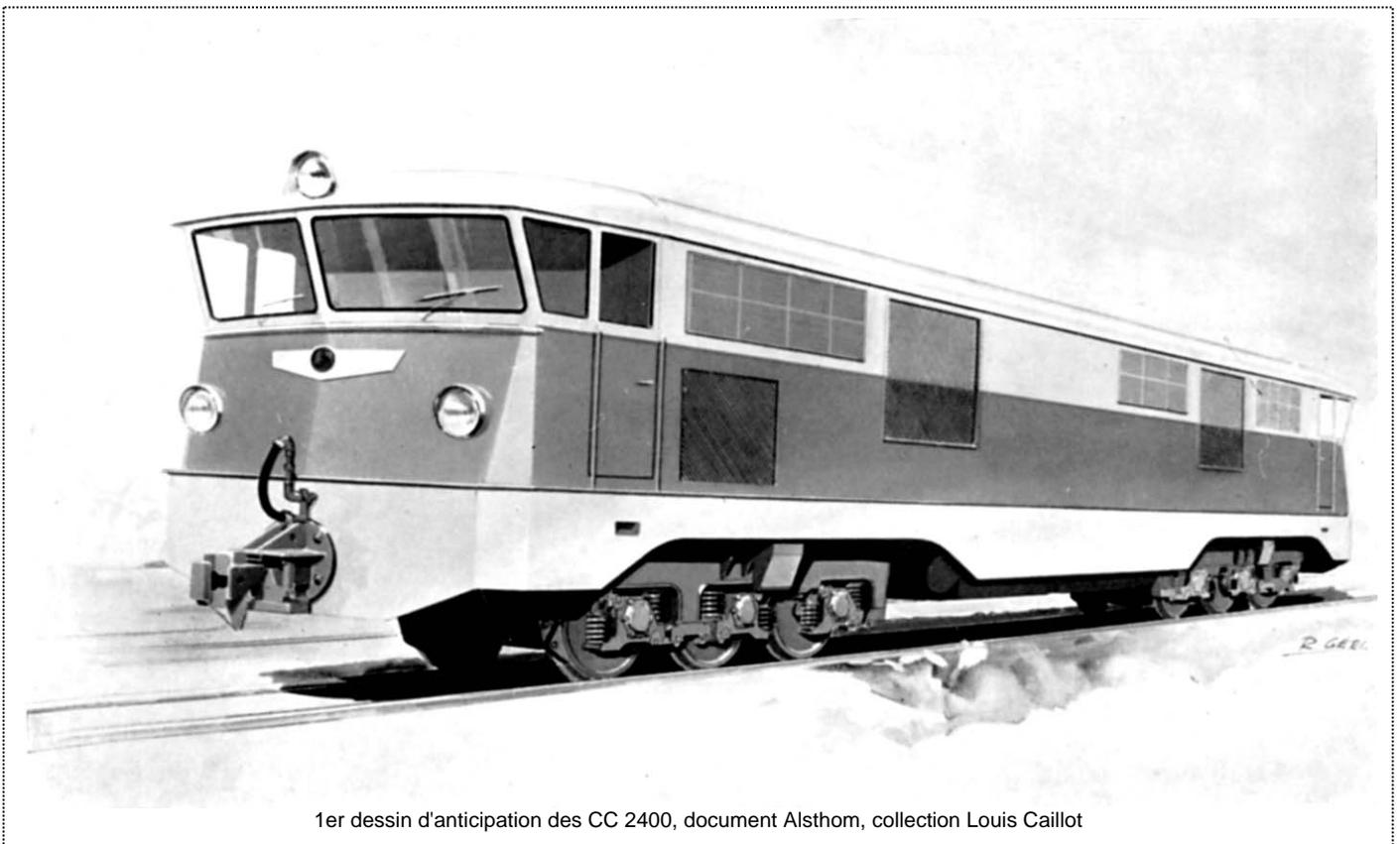
Les CC Alsthom 2400 & 2700 : des petites 72000 sur les rails Africains

Par Louis Caillot,

Au début des années cinquante, une première génération de moteurs Diesel à vitesse de rotation de 1.500 tr/m apparaît en Europe. A partir de 1954 les constructeurs français emboîtent le pas et fournissent ainsi des moteurs développant 85 à 100 chevaux par cylindre, avec des puissances unitaires de 800 à 1.600 chevaux. L'arrivée de ces moteurs « rapides » permet la construction de locomotives d'une puissance à la jante par essieu de l'ordre de :

- 200 chevaux pour voies légères à 12/15 tonnes,
- 300 chevaux pour des voies de type européen, à 17/19 tonnes.

Sous l'impulsion de la SNCF, l'industrie française met au point une seconde génération de moteurs « rapides », d'une puissance de 150 à 225 chevaux par cylindre et d'une puissance totale allant de 2.400 à 3.600 chevaux. Ils apparaissent en 1962 et sont construits en série dès l'année suivante.



1er dessin d'anticipation des CC 2400, document Alsthom, collection Louis Caillot

Chez Alsthom, la mise au point de ces nouveaux moteurs, conjuguée avec la technique des boggies monomoteurs et de la transmission triphasée-continue, autorise la fabrication de locomotives avec une puissance à la jante par essieu de l'ordre de :

- 300 à 350 chevaux pour voies légères à 12/15 tonnes,
- 500 à 600 chevaux pour des voies de type européen, à 18/19 tonnes.

Au milieu des années soixante Alsthom présente donc un nouveau haut de gamme, constitué de locomotives Diesel de type CC :

- Les CC 2400, de 2400 à 2700 chevaux, pour voie métrique ou écartement proche,
- Les CC 72000 de 3600 chevaux pour la voie normale,
- Les CC 70000 de 4800 chevaux pour la voie normale.

Description des CC 2400

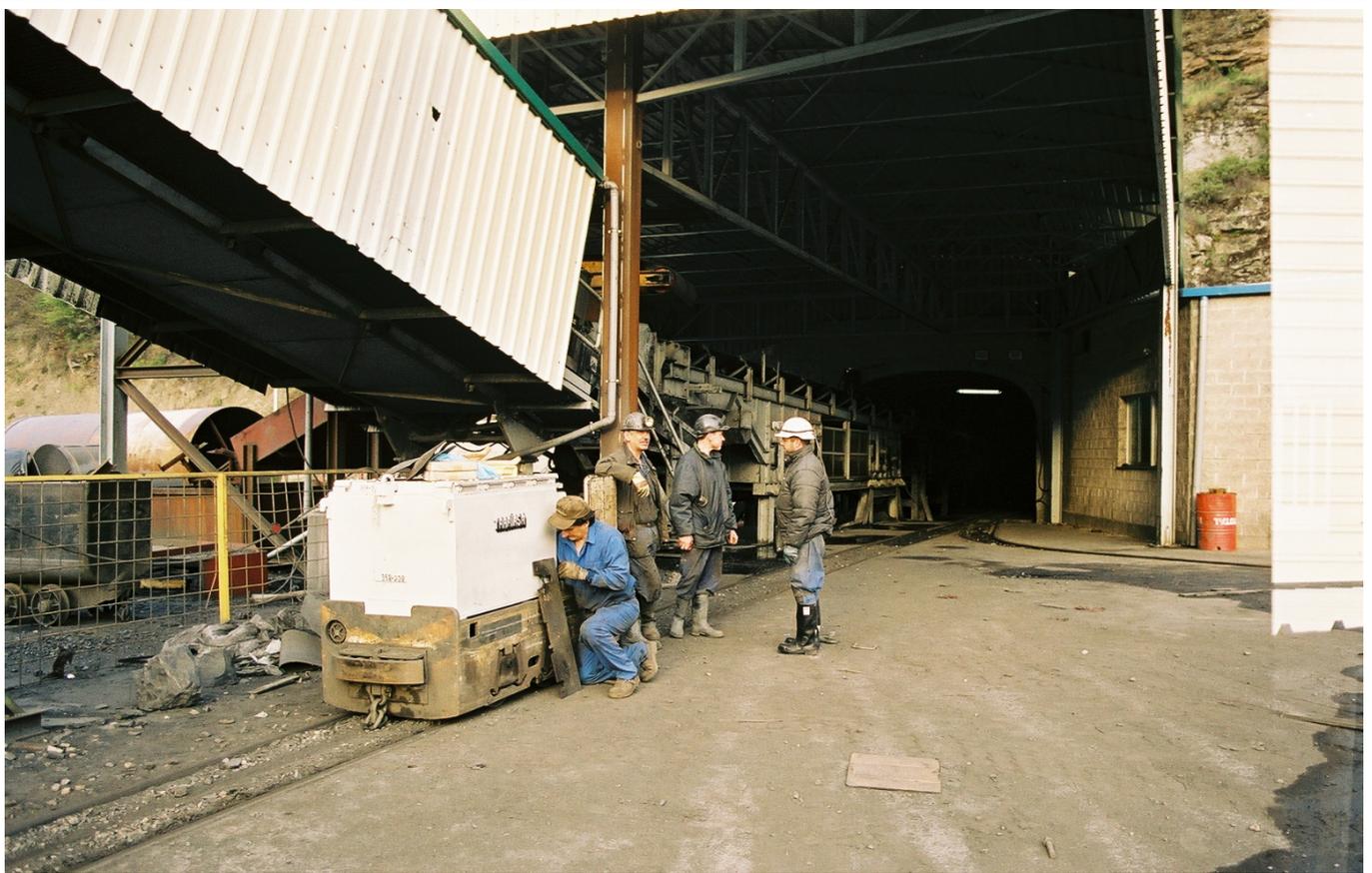
Nous avons vu dans R&I n°61 (article locomotives CEM/MTE 2B, 3B, 4B) qu'en Afrique, les CC 2400 constituent la seconde génération des locomotives Alsthom, après les premiers types offrant une puissance de 825 à 1200 chevaux.

La fin programmée de l'extraction du charbon en Espagne

Par Patrick Etiévant

Selon le rapport 2013 du Conseil mondial de l'énergie sur les ressources mondiales - les réserves de charbon exploitables en Espagne à la fin de l'année 2011 étaient de 530 millions de tonnes, soit 0,06 % du total mondial. Avec une production annuelle de 10,2 Mt en 2011, cela laissait environ 50 années de réserves à l'Espagne.

Depuis les années 1980, l'extraction du charbon en Espagne est subventionnée, sinon le charbon espagnol serait non compétitif compte tenu des cours sur le marché international. Cela aurait également entraîné une crise économique et sociale grave en regard du nombre de mineurs Espagnols. Jusqu'en 2010, la subvention était de l'ordre de 25 euros à la tonne. En 2010, le gouvernement Espagnol a décidé de conditionner ses aides aux mines de charbon à la nécessité de leur fermeture pour celles qui étaient non compétitives, leur fermeture définitive devant intervenir avant la fin 2018. La subvention a alors été ramenée à 5 euros à la tonne.



Uminsa : une locomotive Triasa de 30 ch à la mine Santa Cruz de Páramo del Sil – photographie Patrick Etiévant -

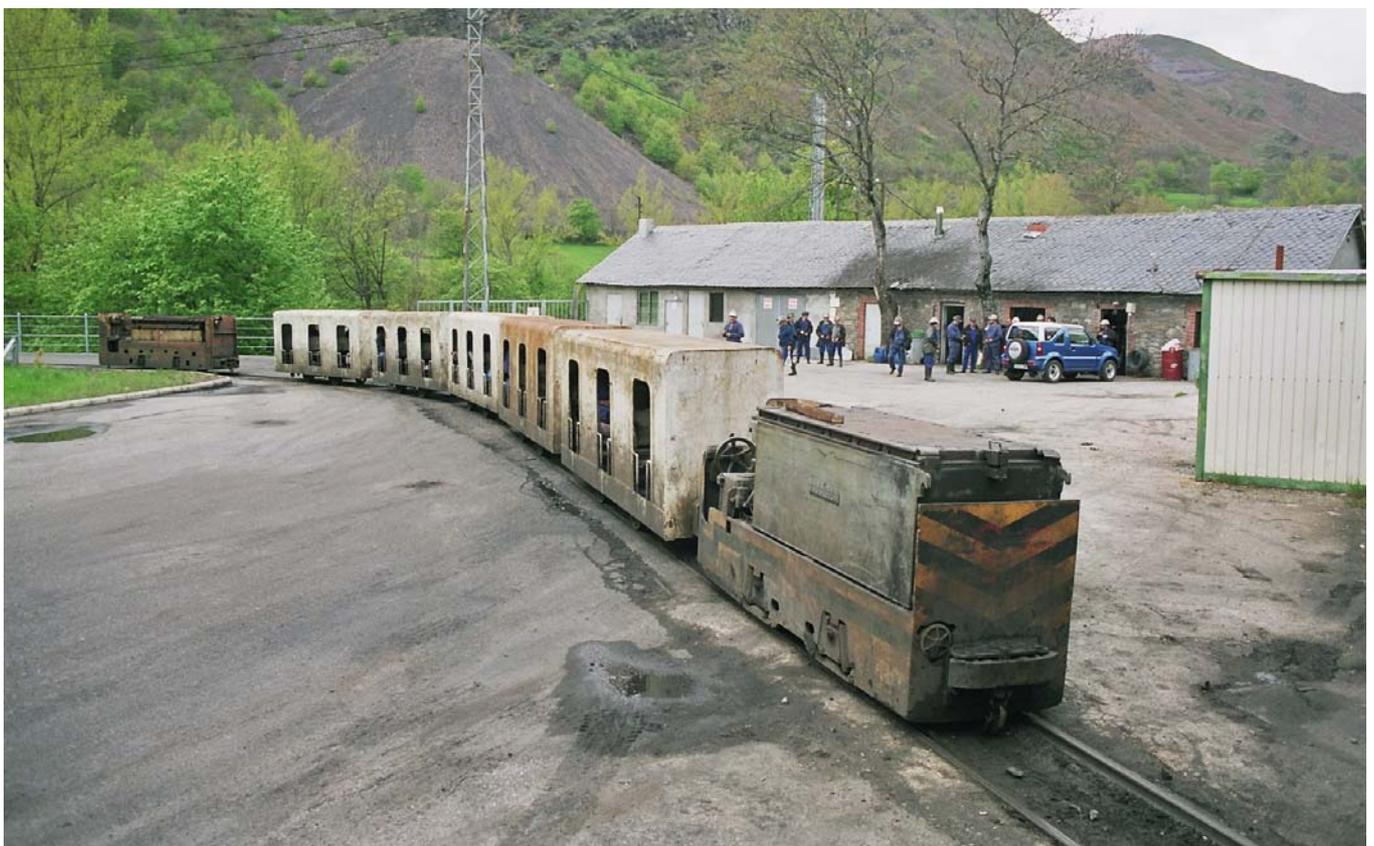
Le système de subvention aux mines de charbon mis en place par l'Espagne en 2010 n'a pas reçu l'aval de la Commission Européenne car il était considéré comme encore trop favorable économiquement pour les entreprises Espagnoles, ceci faussant la concurrence dans le marché unique, et insuffisant par rapport aux objectifs de réduction de la consommation des énergies fossiles. Le système de subvention a été déclaré illégal et l'Espagne a été mise à l'amende par la Commission Européenne.

Depuis le 27 mai 2016, un accord a été trouvé entre le Gouvernement Espagnol et la Commission Européenne. Celle-ci a autorisé l'Espagne à subventionner la fin d'activité des filières charbonnières Espagnoles. 2,1 milliards d'euros seront consacrés à la fermeture de 26 mines de charbon et de lignite encore actives et considérées comme non rentables. Les aides pourront être versées à la condition que les exploitations minières soient effectivement fermées avant le 1er Janvier 2019, sinon les montants devront être remboursés par les Compagnies Minières. Les aides octroyées concernent la réduction des frais d'exploitation jusqu'en 2018, et les frais de fermeture et de mise en sécurité de ces mines jusqu'en 2027. Suite à cet accord, la subvention a été portée à 10 euros par tonne de charbon extraite. Les mineurs pourront partir à la retraite à 52 ans, s'ils ont effectué 8 ans de mine minimum, ceci avant 2027.

- La mine souterraine de la Escondida située à Caboalles de Arriba,
- La mine à ciel ouvert Antracitas de San Claudio, située à Castrejón de la Peña, fermée en 2011,
- La mine souterraine Solita y Bravo de Carbones Arlanza, située à Labaniego (Bembibre),
- La mine souterraine et à ciel ouvert HVL Hullera Vasco Leonesa - puits Emilio del Valle, puits Eloy Rojo & puits Aurelio del Valle situés à Llombera (La Pola de Gordón), fermés en 2013,
- La mine souterraine de la Camocha, avec 2 puits, située à la Camocha, fermée en 2005,
- La mine de Carbones San Isidro y María, située à Besande (Velilla del Río Carrión), fermée en 2014 – cette mine serait ré-ouverte depuis début 2016 en tant que mine Fély par la société Carbones Alto Carrión.
- La mine souterraine d'Antracitas de Brañuelas de Santa Barbara, située à Torre del Bierzo, fermée en 2011.

Caractéristiques des mines de houille et d'antracite des montagnes des Asturies

Ces mines sont situées dans les montagnes Asturiennes caractérisées par un relief tourmenté. Les affleurements les ont fait connaître très tôt par les populations locales. Toutefois, il a fallu attendre l'arrivée des chemins de fer, ou la construction de téléphériques à bennes afin de transporter le charbon pour pouvoir mettre en valeur l'ensemble des gisements économiquement rentables. Ceci est survenu vers 1850 dans la région d'Oviedo, et à partir des années 1920 ou encore plus tard pour les mines situées dans des régions très reculées comme Villablino.



MSP : un train de personnel va entrer dans la mine Feixolín à Orallo - photographie Patrick Etiévant -

Les principales lignes de chemin de fer qui ont contribué à l'essor du charbon dans les montagnes Asturiennes sont :

- Le chemin de fer du Langreo, en voie normale, reliant Pola de Laviana à Gijón et le port de Musel via Langreo, en fonctionnement à partir de 1850,
- La ligne du chemin de fer du Norte en voie large reliant León à Avilès et Gijón via La Robla & Oviedo ; et ses embranchements : Turon, Ciaño, La Camocha... à partir de 1874,
- La ligne du chemin de fer de l'Asturias, Galicia y León AGL, puis chemin de fer du Norte, en voie large, reliant Palencia à La Coruña via León, Brañuelas, Torre del Bierzo, Ponferrada... à partir de 1882,
- Le chemin de fer Económicos de Asturias en voie métrique, reliant Oviedo à Llanes, à partir de 1891, et se prolongeant vers Santander avec le chemin de fer Cantabrico,
- Le chemin de fer de la Robla, en voie métrique, reliant Bilbao à La Robla et León, à partir de 1894,
- Le chemin de fer Vasco Asturiana, en voie métrique, reliant Collanzo au port de San Esteban via Pravia, et Oviedo à Fuso de la Reina, à partir de 1900,
- Le chemin de fer de Ponferrada à Villablino, en voie métrique, et ses embranchements, à partir de 1918.

Si des puits ou descenderies (puits inclinés / drifts) ont été creusés pour permettre d'atteindre les couches de charbon en profondeur, notamment dans tout le bassin d'Oviedo, mais aussi exceptionnellement à Fabero, Sabero, Villablino et Llombera, l'essentiel des mines Asturiennes a été et reste exploité en utilisant des galeries d'extraction à niveau