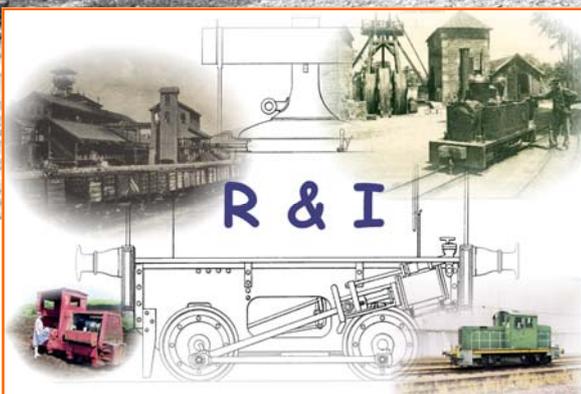
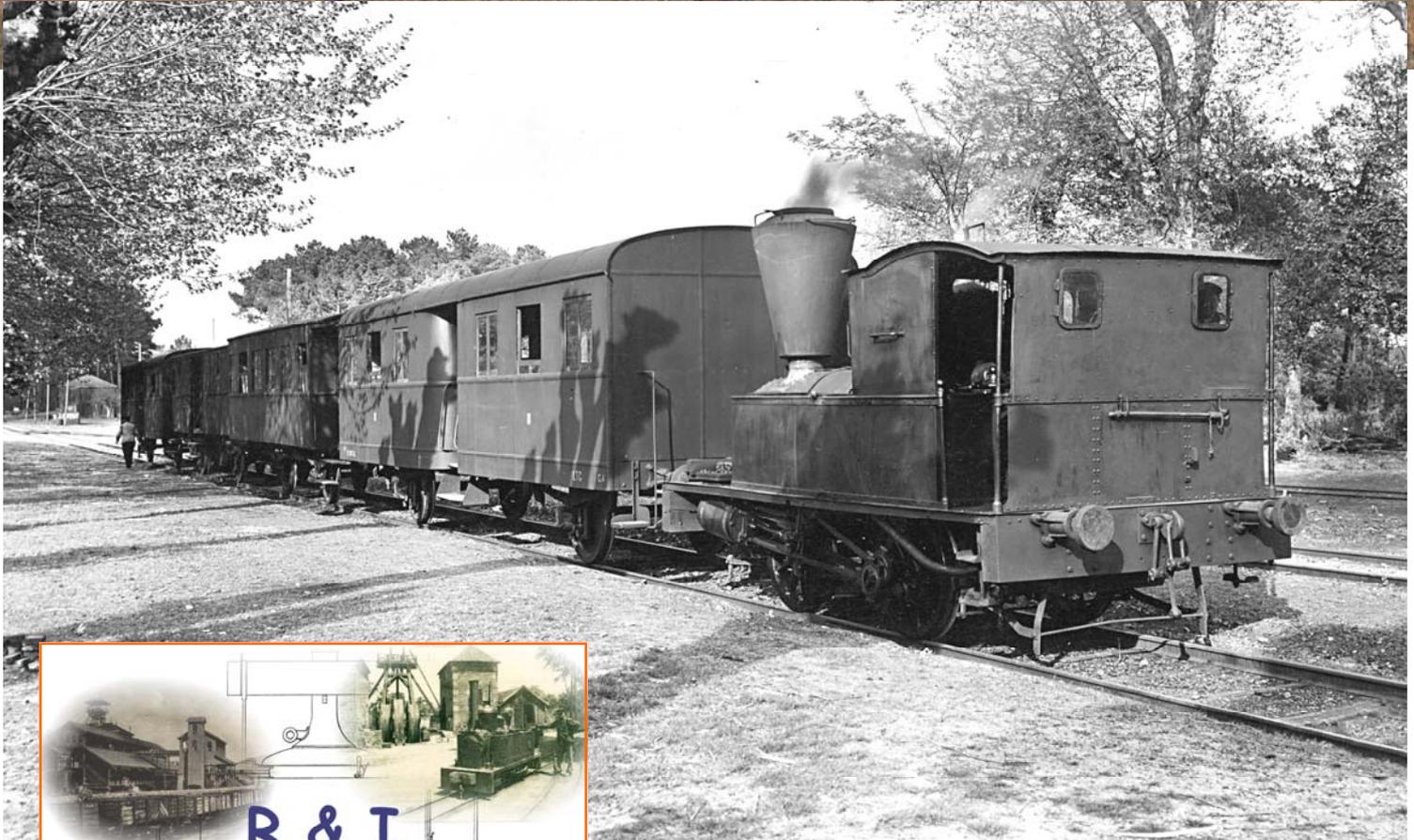


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°65

Septembre 2016
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Papiers du Rail & d'Industrie

Parution de l'album des Ciments Vicat : Le « Prompt » de la Perelle, par Patrick Etiévant.

Un album d'environ 120 photographies – format A4 horizontal – totalement en couleur. Il a été réalisé pour la Société Vicat et traite des activités industrielles de la carrière souterraine et de l'usine de ciment naturel « prompt » de la Perelle à Saint Laurent du Pont (38). Cet album à tirage très réduit a été réalisé pour le personnel interne et le conseil d'administration de l'entreprise Vicat.

Toutefois, si la demande est suffisante, R&I se propose d'effectuer un tirage limité pour nos lecteurs intéressés. Le prix devrait être inférieur à 20 euros (+ le port).

Merci de signifier avant le 28 février 2017 à R&I par email ou par courrier postal votre intérêt pour cet ouvrage, ainsi que le nombre d'exemplaires souhaités.

En fonction du nombre de réponses, le bureau de R&I décidera ou non de réaliser un tirage. Nous vous tiendrons au courant de la suite dans le n° R&I de mars 2017.

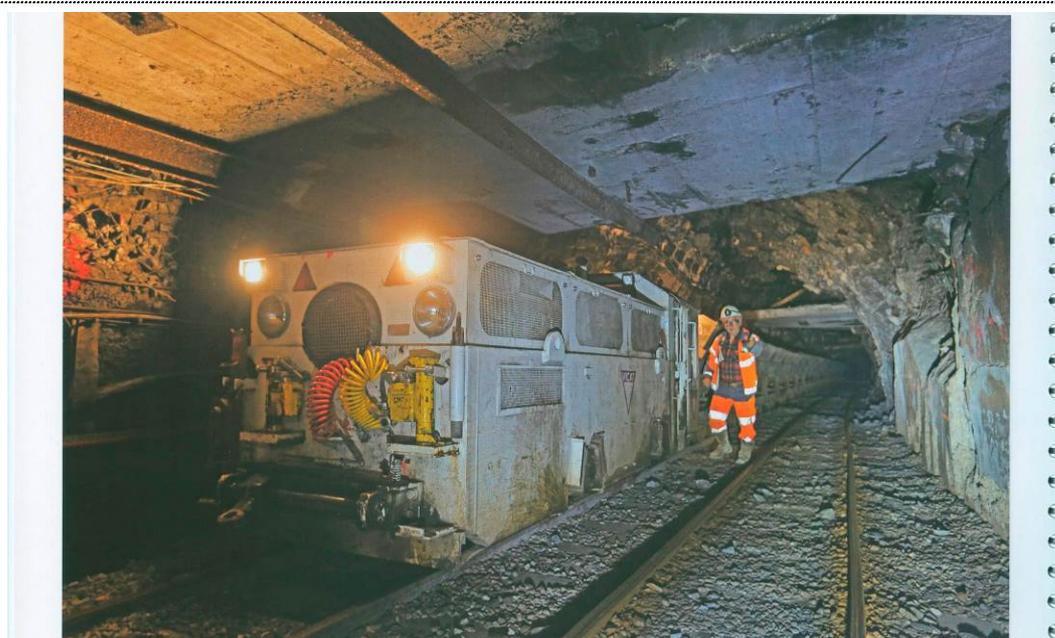
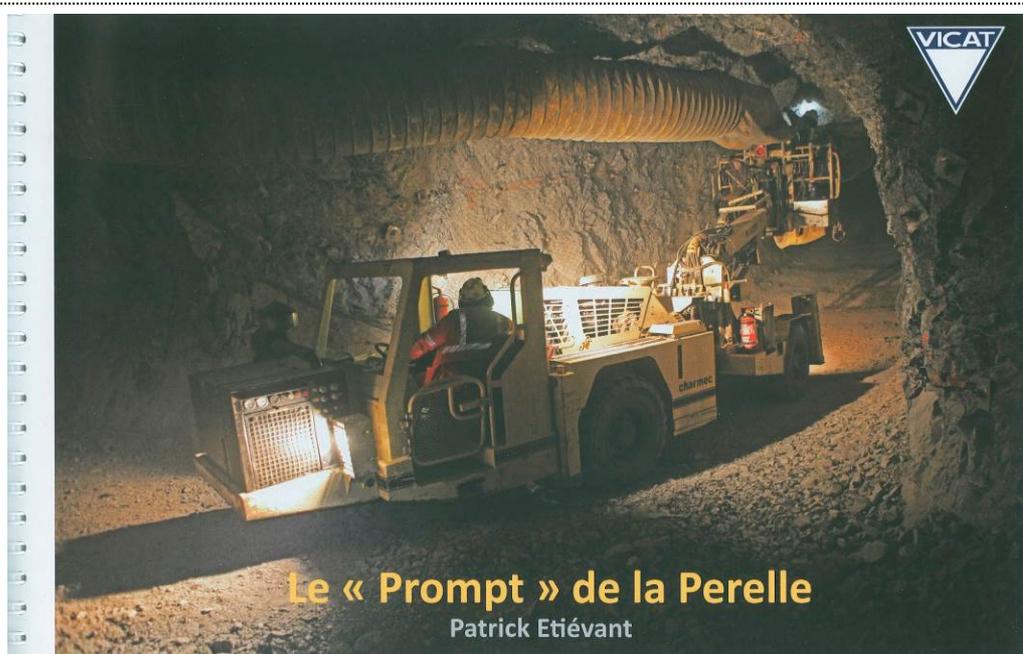
Remarque : les vues illustrent l'exploitation de la carrière souterraine, le personnel en action, le matériel fixe, les engins, les fours, et bien sur les trains.

Echantillons :

1 – page de couverture : pose d'un ventube dans une galerie.

2 – un train de pierre à prompt au fond.

3 – un train dans le tunnel de défournement des grumes.



Les Embranchements particuliers de l'Armée de l'Air Française

Par Luc Raynaud

En janvier 1976 le commandement territorial de l'Armée de l'Air en Métropole était réparti entre quatre Régions Aériennes / RA : 1ère RA à Metz (57), 2ème RA à Villacoublay (78), 3ème RA à Bordeaux (33) et 4ème RA à Aix en Provence (13).

Les embranchements particuliers / EP des Bases Aériennes / BA et Etablissements en service à cette date sont traités en fonction de leur région d'appartenance. Quelques EP connus, mais fermés avant janvier 1976 sont cependant décrits ou simplement mentionnés, le matériel moteur commun faisant l'objet d'un chapitre particulier.

Hormis la fermeture de certains sites, le cout de la remise à niveau des EP, établis pour certains dès la première guerre mondiale et ne supportant parfois qu'un faible trafic, ainsi que les aléas du transport ferroviaire, ont conduit l'Armée de l'Air à fermer un certain nombre d'entre eux et à assurer ses transports par voie routière militaire.

Bien qu'ils soient répertoriés dans le chapitre « Industriels » les Ateliers Industriels de l'Aéronautique / AIA sont mentionnés dans leur Région Aérienne d'implantation.

Un grand merci à Louis Caillot pour son importante contribution concernant les livraisons et les affectations des locotracteurs.



EP de la BA 102 de Dijon Longvic : le Moyse 20TDE n°344 – Photographie Richard Bowen

Les EP de la 1ère Région Aérienne - Metz

AUBE - 10

Base Aérienne 914 de Romilly sur Seine

- EP de l'ERCA / Entrepôt Régional du Commissariat de l'Air 781.
- Gare de gérance : Romilly sur Seine, ligne de Paris-Est à Belfort et Mulhouse.
- Le matériel affecté n'est pas connu.

L'histoire des locotracteurs Moysse du type 24 TDE BI dont une grande partie fut commandée par l'Armée de l'Air

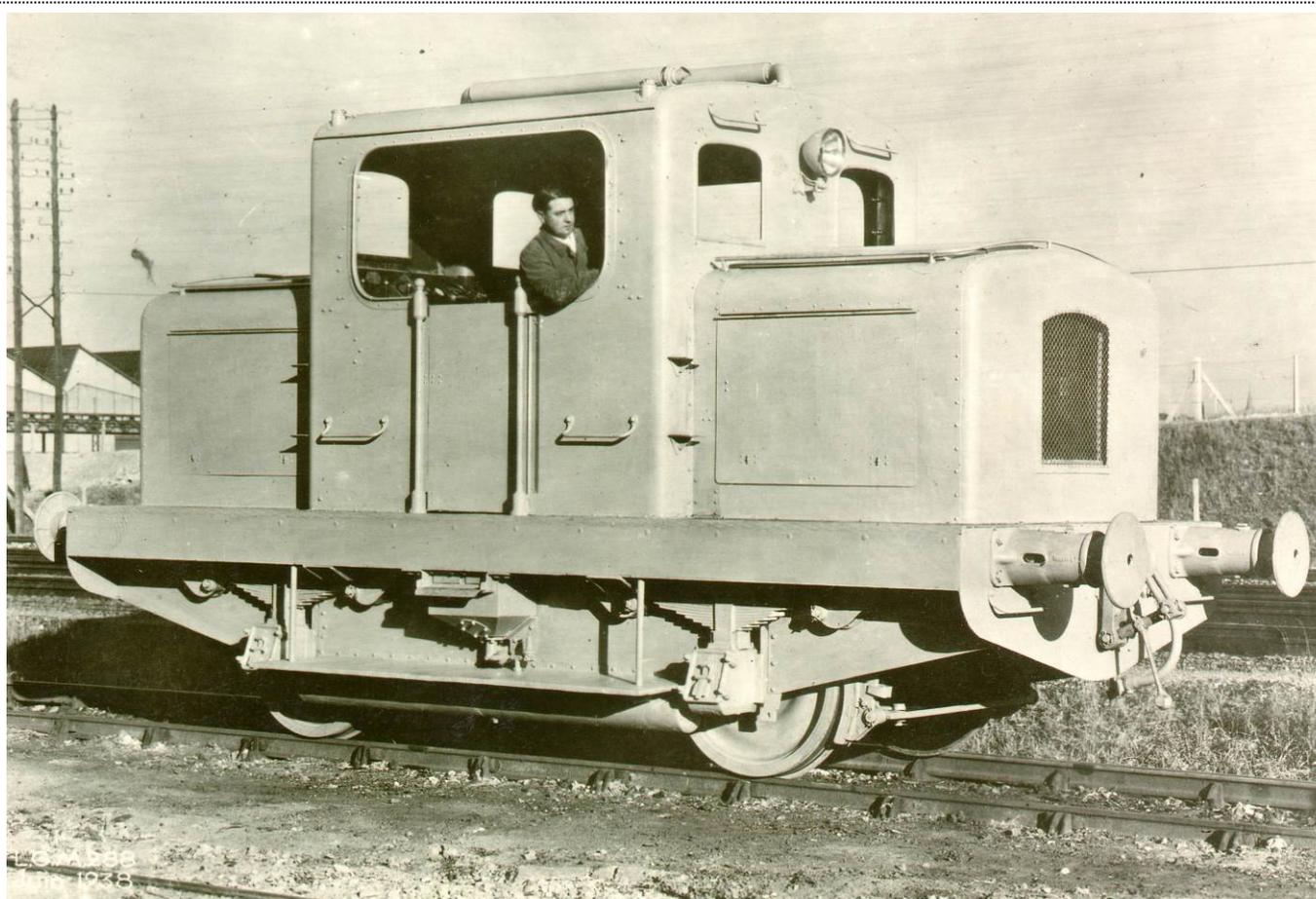
Par Louis Caillot

La montée en puissance de la gamme Moysse au cours des années trente et quarante :

Au début des années trente le haut de gamme Moysse est tenu par le type 20 TDE, d'un poids de 20 tonnes et d'une puissance de 80/90 chevaux. Le besoin en appareils plus lourds et plus puissants se précise notamment pour les principales Compagnies de chemin de Fer, les différents corps de l' Armée et l'industrie lourde.

Moysse propose alors le type 25 TDE à transmission électrique, d'un poids de 25 tonnes et d'une puissance de 100 chevaux. Un unique moteur diesel Renault (Reno selon la terminologie interne à Moysse) à six cylindres entraîne une génératrice « bicollecteur » Une quinzaine de locotracteurs de ce type est livrée entre 1933 et 1939.

Mais Moysse souhaite aller plus loin au niveau de la puissance et du poids, en utilisant les moteurs diesel disponibles sur le marché au cours de la période. La firme contourne la difficulté en mettant au point un appareil doté de deux moteurs Reno de 80 chevaux qui entraînent chacun une génératrice « monocollecteur ». Le type 24/32 TDE bi (bi pour bimoteur) est né. Il sera produit à une quinzaine d'exemplaires entre novembre 1937 et avril 1944.



Un locotracteur Moysse 24-32 TDE Bi en essai à la Courneuve. Photographie constructeur Moysse, collection Christophe Gide

Le constructeur de la Courneuve ne s'arrête pas au 24/32 TDE bi, dont le double équipement moteur-génératrice augmente probablement les frais de maintenance. Il propose dès 1942/43 un 32 TDE « 32 tonnes nouvelle formule » (selon ses propres termes), animé par un seul moteur diesel Reno à six cylindres. Fort de ses 150 chevaux, ce nouveau type remplace rapidement son antécédent bimoteur. Il va être produit durant de nombreuses années, ainsi que sa descendance le 36 TDE.

Les 24/32 TDE bi:

Les six premiers exemplaires sortis d'usine en 1937 et 1938, sont référencés sous le type 24 TDE bi. Le lestage d'origine à vingt-quatre tonnes est ensuite porté à vingt-six ou trente-deux tonnes pour certains appareils. Ces locotracteurs sont destinés à un usage industriel.

Roumanie : le dernier chemin de fer forestier en Communauté Européenne à Viseu de Sus

Par Patrick Etiévant

L'industrie du bois est particulièrement développée en Roumanie grâce à ses 6,5 millions d'hectares de forêts. Une partie de ce domaine forestier est considéré comme de la forêt primaire à haute valeur environnementale. Le chiffre d'affaire réalisé par cette industrie a été de l'ordre de 4 milliards d'Euros en 2014, dont les $\frac{3}{4}$ réalisés dans la transformation du bois. Cette richesse attire des convoitises : l'Etat de Roumanie a mis en place avec l'aide de la Communauté Européenne des lois et des systèmes de surveillance pour empêcher les coupes de forêt illégales.



En gare de Botizu, un tracteur TAF arrive avec ses grumes, tandis qu'un train chargé est en attente de départ – Photographie Patrick Etiévant

Bien que l'Etat (à hauteur de 55%) et les collectivités (à hauteur de 15%) de Roumanie soient les acteurs principaux du secteur en tant que propriétaires des forêts, le nombre de Sociétés impliquées dans l'industrie du bois dépasse les 11.000 pour plus de 100.000 salariés. La vente de bois sur pied a été en moyenne de 8,3 milliards de m3 ces dernières années, tandis que le prix du bois a quasiment doublé depuis 2010.

Le secteur est donc très dynamique et la Roumanie exporte de l'ordre de 12% à 15% de sa production vers l'Europe (Italie, Allemagne, Espagne principalement), mais également vers l'Asie (Chine bien sur), le Moyen-Orient et l'Inde. Les ventes sont essentiellement constituées de produits bruts ou de première transformation : grumes, sciages, panneaux de particules, panneaux de lamellés / collés, bois de placage... permettant d'alimenter l'industrie du meuble et de la construction.

Dans le numéro R&I n°52 de Juin 2013 (RV pages 5 à 7), nous avons partagé avec vous un survol express de ce qui se passait sur le chemin de fer forestier de Viseu de Sus. Ayant eu l'occasion de retourner un petit peu plus longuement dans les montagnes du Maramures, à la frontière avec l'Ukraine, nous allons vous donner un aperçu des activités actuelles de l'industrie du bois et du chemin de fer à voie étroite de cette magnifique région.

Les Maramures & Viseu de Sus

Le département des Maramures est situé dans le Nord de la Roumanie. Il a une superficie de 6.300 km2 et environ 550.000 habitants. Il fait partie de la région de Transylvanie, et a une frontière commune avec l'Ukraine. Son altitude varie de 200 m à 2.303 m. 50% de la superficie est montagneuse et s'inscrit dans la chaîne des Carpathes. Un parc naturel a été créé afin de protéger les grands mammifères qui vivent dans la région : ours, lynx, loups, cervidés...

RG Holz Viseu de Sus

1 – Au confluent de la Vasser et de la Rea, un pont suspendu en plusieurs travées, doté d'un tablier en bois, permet de traverser à pied sec et de rejoindre la voie ferrée - photographie Patrick Etiévant -



2 – Un train manœuvre sur le chantier RG Holz de Viseu de Sus en soirée : le but est de préparer le train forestier pour le départ du lendemain matin à l'aurore. On observe le système de 4 grues à câbles servant à décharger les grumes des wagons. Il semble maintenant désaffecté et remplacer par des engins routiers - photographie Patrick Etiévant -



3 – la 040T 764-435 Resita fait le plein de bois à la remise à combustibles de Viseu de Sus ; à gauche la 040T Orenstein & Koppel 764.211 de 1910 (n°3980) provenant des CFF à Berzasca - photographie Patrick Etiévant -

