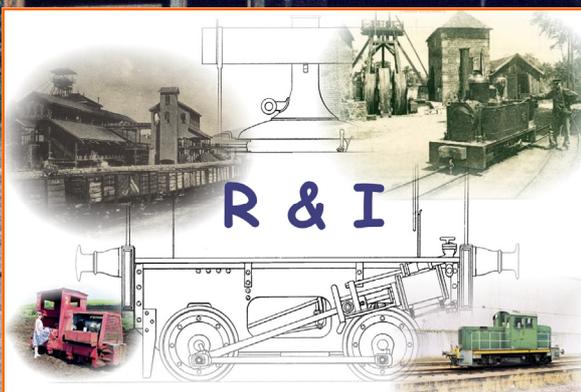
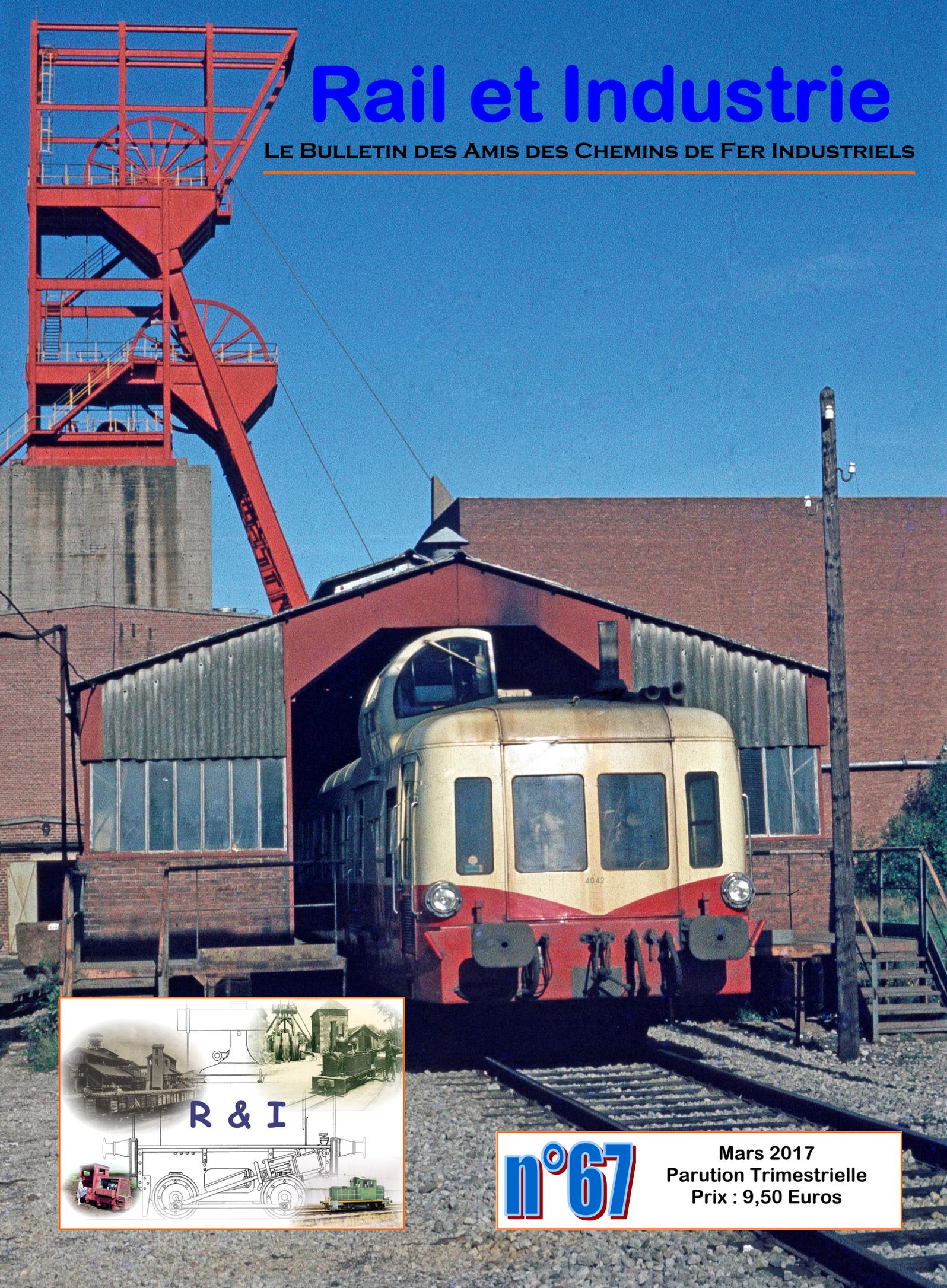


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°67

Mars 2017
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

EQIOM & Socomat SGTL - Vernou - La Celle - Grande Paroisse (77)

Le site de l'ancienne Centrale EDF de Montereau à Vernou – La Celle – La Grande Paroisse a été reconverti en plateforme pour le stockage et la distribution de granulats sur la région Parisienne par EQIOM (ex Holcim). Les matières premières arrivent par train des carrières de Saint Eloi (58) et Bayeul (10) – voir R&I n°60 page 2. Les opérations de déchargement des trains sont assurées par les deux BB Fauvet Girel CEM qui avaient été achetées en 1959 à la création de la centrale EDF. Elles ont été reconditionnées et sont exploitées par Socomat – SGTL (Villeneuve le Roi). La capacité de déchargement est de 100 t / h, pour un stockage de 250.000 t. Les granulats sont ensuite repris et expédiés par la voie d'eau sur Paris.



1 – la BB FG-CEM n°1 va laisser la rame de 26 wagons vides Falns à la BB 75115 de Fret SNCF – Photographie Patrick Etiévant -

2 – La BB FG CEM n°1 de la centrale de Montereau en 1960 : sur un piédestal camouflé avec des plantes en pots. Etait-ce la cérémonie d'inauguration de la Centrale ? La livrée est jaune, rehaussée de noir pour : châssis, boggies, rambardes, toit de la cabine, baguettes de séparation des capots et de la cabine, bandes de visibilité sur les traverses de tamponnement - Photographie DR –

3 – La BB FG CEM n°2 de la centrale de Montereau en 1960 avec une rame de wagons trémies à charbon EF60 d'Arbel pour EDF – Photographie DR -



Le train militaire en voie de 60 cm du fort d'Hackenberg de la Ligne Maginot

Par Gabriel et Gilles OLIVE

Le fort d'Hackenberg, qui se situe en Moselle sur la commune de Veckring (à environ 20 km à l'Est de Thionville), est un des nombreux ouvrages de la ligne Maginot. Il est l'un des deux plus importants de la ligne (avec l'ouvrage du Hochwald en Alsace) avec 16 blocs de combat (dont deux d'observation) et environ 10 km de galeries souterraines étendues sous 160 hectares de forêt. Ces galeries sont construites en béton armé d'au moins 3 m d'épaisseur, à au moins 30 m de profondeur afin d'être protégé en cas de bombardement. Le nom de Hackenberg vient du nom de la colline où il fut érigé et l'ouvrage porte aussi l'indicatif de « A 19 » au niveau militaire et comportait 25 canons et 32 mitrailleuses. Celui-ci fut construit entre 1929 et 1935 par environ 1800 ouvriers et coûta 171 millions de Francs de l'époque. Il abritait 1040 soldats et 43 officiers du 153^e Régiment d'Artillerie de Position (RAP) et du 164^e Régiment d'Infanterie de Forteresse (RIF).



Trois des nombreuses galeries (pour rappel, il y a environ 10 km de galeries) - 10 juillet 2015 - Photographie Gilles Olive -

Contrairement à ce qu'on pense, la ligne Maginot (du Ministre de la Guerre qui porta le projet devant le Parlement, mais le réel instigateur était le ministre précédent, Paul Painlevé) n'est pas cantonnée qu'à l'Est de la France et d'autres ouvrages furent aussi construits dans les Alpes et en Corse. Elle remplit bien son rôle de défense de la France et ne tomba jamais à l'ennemi. En effet, les Allemands la contournèrent par la Belgique et elle ne se rendit que le 4 juillet 1940, soit bien après l'Armistice du 22 juin 1940. Mais nous n'allons pas retracer ici toute l'histoire, préférant renvoyer le lecteur vers d'autres ouvrages plus spécialisés.

Si nous parlons de ce fort militaire ici, c'est parce qu'à l'intérieur du fort, sous terre, le transport des munitions se faisait par train électrique en voie de 60 cm tandis qu'à l'extérieur, toujours en voie de 60 cm, le transport était effectué par des trains diesel. Même si le fort est toujours militaire, grâce à une association, AMIFORT Veckring, qui l'entretient, il est possible de le visiter et même d'effectuer un voyage dans ces fameux trains.

Après avoir payé (une somme modique : 10 € par adulte !), notre guide, qui est conducteur à la SNCF et aussi petit-fils d'un des soldats du fort, commence la visite dans la boutique où il explique longuement la ligne Maginot, son

Les trains de personnel aux Houillères de Lorraine

Par Serge Kottmann

Au début du 20^{ème} siècle, le besoin en main d'œuvre pour l'exploitation minière est très grand. Les houillères embauchent à tour de bras, et grâce aux logements de fonction, avec jardins, le personnel se trouve regroupé dans des citées (qui proposent d'ailleurs un bon confort, peu répandu à cette époque) construites autour des villes proches des puits de mines. Pour faciliter les déplacements des mineurs vers leurs lieux de travail et retour, des lignes du réseau ferré industriel accueillent des trains pour le transport du personnel, trains qui desservent certaines villes et citées ainsi que des gares du réseau national (gares **Elsass- Lothringen** avant d'être **Alsace-Lorraine** puis SNCF) et des terminus accueillant les mineurs venant des campagnes avoisinantes.



Locomotive 030T Koechlin type 50 « La Rosselle », n°W.H 36 (Wendel Hayange) : collection SK-DR

Quelques fois, les distances séparant les installations principales de certains chantiers éloignés, nécessitent la mise en service d'un moyen de transport ferroviaire pour s'y rendre rapidement (Merlebach : siège Reumaux - Puits nord, Stiring-Wendel : siège Simon - Puits Simon 4, Creutzwald : siège 1-siège 2).

C'est l'importance du réseau ferré, issu de l'interconnexion de pratiquement tous les puits de mines du bassin houiller lorrain qui permet la mise en service de ces trains.

Ces trains à personnel transportent au plus fort de l'exploitation jusqu'à 10.000 personnes par jour et circulent sous la forme de navettes, nuit et jour sur une vingtaine de km, pour satisfaire l'exploitation minière qui fonctionne en continu sur le principe des 3x8h.

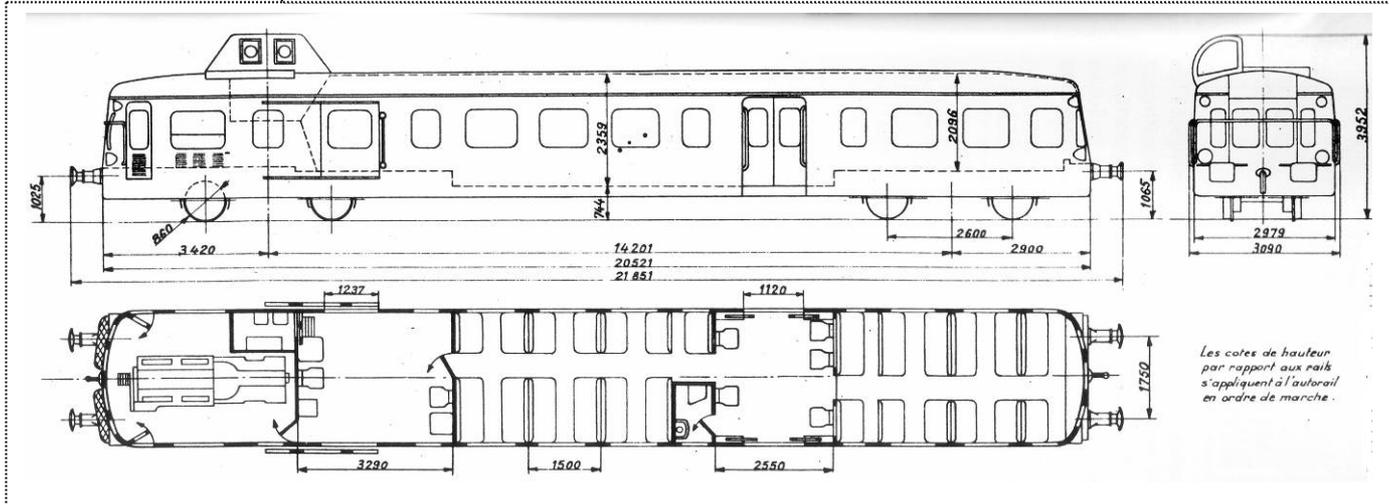
Il est toléré que les familles des mineurs utilisent également ce mode de transport pour leurs besoins personnels (pour aller au marché, à l'école, chez le médecin, etc...).

**HBL Houillères
du Bassin de
Lorraine : les
trains de
personnel**

1 – L'autorail X 4042 stationnant devant l'entrée du tunnel menant au Puits Nord. - photographie © Serge Kottmann -1980 -

2 – Un écriteau avec «défense de cracher, pensez au camarade qui nettoie» garnissait l'intérieur de l'habitacle. - photographie © Serge Kottmann -1992 -

3 – Autorail de la série X 3800 avec son aménagement SNCF – collection SK -





Vernou — La Celle — La Grande Paroisse — Seine & Marne 77 — EQIOM, groupe CRH & Socomat SGTL — La BB diesel électrique Fauvet Girel CEM n°2, n° constructeur 2 414 BB 5 de 1959, refoule la rame de wagons trémies qui vient d'être déchargée, tandis qu'un train passe sur la ligne de Montereau à Melun tracté par une BB22200 — Photographie Patrick Etiévant —



Vernou — La Celle — La Grande Paroisse — Seine & Marne 77 — EQIOM, groupe CRH & Socomat SGTL — c'est la BB diesel électrique Fauvet Girel CEM n°1 qui officie au déchargement de ce train de granulats. On observe à gauche les trémies marquées EDF qui servaient à expédier les cendres du temps du fonctionnement de l'ancienne centrale thermique de Montereau (charbon, puis fuel) — Photographie Patrick Etiévant —