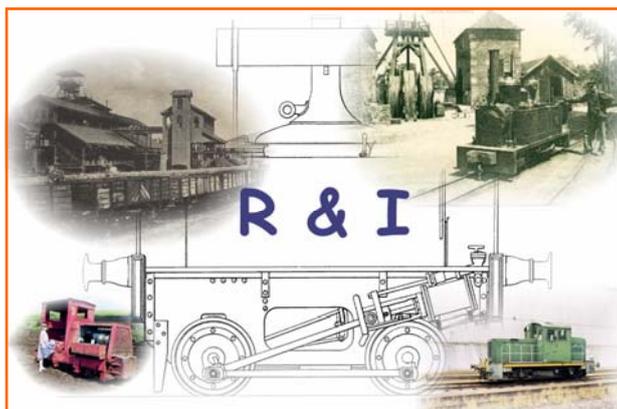


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°6

Décembre 2001
Parution Trimestrielle
Prix : 50 FF - 7,62 Euros



Le pont transbordeur sud, situé côté raccordement SNCF, est un passage obligé pour tous les véhicules entrant ou sortant de rénovation.

Photo Robert ROSTAGNI

LES PONTS TRANSBORDEURS DE CANNES-LA BOCCA INDUSTRIE

Dans le dernier numéro nous avons illustré des grues ferroviaires. Cette fois nous abordons le thème des ponts transbordeurs; une installation typique de l'environnement ferroviaire industriel.

En 1919 les Acieries du Nord (ADN) implantent à Cannes-La Bocca un atelier de réparation de maté-

riel ferroviaire. En 1962, suite à un dépôt de bilan, le groupe De Wendel, actionnaire majoritaire, crée une entreprise nouvelle, la Société d'Exploitation de l'usine de

Un pont transbordeur sous hangar, et donc sans cabine, fait communiquer entre elles les voies de l'atelier de peinture; chacune étant affectée à une phase des travaux.

Photo Robert ROSTAGNI



La Bocca (SEB). Au 1er janvier 1987, suite au désengagement de ce groupe, la Société Cannes-La Bocca Industrie (CLBI) voit le jour. Depuis 1982, en plus de la rénovation des voitures postales confiées par les P et T, les marchés avec la SNCF se rapportent à la remise à niveau des voitures de 26,4 m hors tampons. Les installations de transbordement antérieures, inadaptées pour de telles longueurs, et dont les archives ne comportent hélas plus de traces, ont été remplacées par trois ponts transbordeurs construits par les Etablissements VOYER à Tours. Capables de supporter un poids de 60 tonnes, leur longueur est de 25,1 m, inférieure donc à celle des voitures, mais l'essentiel étant que les bogies reposent sur le tablier du pont.

Le transbordeur principal, situé au Sud, côté raccordement au réseau SNCF, le plus sollicité, est équipé d'une cabine de conduite, de marche-pieds et barrières latérales de protection et d'un cabestan de 30 kw réglable en vitesse de halage qui peut varier de 30 à 60 m à la minute. La vitesse de translation peut atteindre 65 m à la minute.

Le transbordeur Nord, plus simple, ne comporte ni marche-pieds ni barrière latérale de protection. Il ne dessert qu'une partie des installations. Un troisième transbordeur, encore plus simple, sous hangar et sans cabine de conduite, dessert les différentes voies correspondant aux divers stades d'avancement des travaux de peinture. Tous deux ont cependant les mêmes caractéristiques et puissance que le premier. Ces trois transbordeurs permettent la desserte de trois kilomètres de voies sans aiguillage, hormis ceux côté raccordement SNCF, un simple chariot élévateur assurant, en plus des



Le pont transbordeur nord ne dessert que l'arrière d'une partie du hangar.

La voie située à gauche des bâtiments communique avec le transbordeur sud.

Photo Robert ROSTAGNI

*Le locotracteur COMESSA.
Photo Christophe COSTY*

L'engin ne possède pas d'attelages particuliers, mais est équipé de deux gros pneus, à chaque extrémité, afin de mouvoir les wagonnets chargés .

Les wagonnets, d'un empattement d'environ 1,50 m, sont équipés de deux ou quatre ridelles, légèrement arrondies, afin de maintenir les pièces à créosoter .

Le site utilise aussi un pont transbordeur, pièce très intéressante, à deux voies parallèles de 5 mètres pouvant se déplacer sur plus de 150 mètres!) . Il permet de relier toutes les



*Une autre vue du locotracteur
COMESSA.
Photo Christophe COSTY*



voies entre elles, puisqu'elles sont pratiquement toutes indépendantes . Cet engin est équipé d'un moteur Deutz à deux cylindres à refroidissement par air, qui, lui, semble d'origine .

Ce site, est très intéressant à visiter .

NB :Tout ce secteur était très riche en voies étroites, puisque sur l'autre berge de la Moselle, aux abords de

la commune de Jouy-aux-Arches, était installée une tuilerie de grosse importance, qui utilisait aussi un chemin de fer à voie étroite (vraisemblablement de la voie de 60 cm !) . Le lieu-dit s'appelle toujours " La tuilerie", et d'autres industries et commerce ont pris place sur le site , dont des bâtiments administratifs de la Sté CCF Recycling, qui expose une locomotive à vapeur de type 020 T en voie de 60, portant le n° 1486 de 1904 du constructeur ORENSTEIN et KOPPEL . (Est-ce une des machines utilisées sur le site de la tuilerie ???)

Christophe COSTY



*Un des wagonnets du site.
Photo Christophe COSTY*



*Une autre vue du pont transbordeur à voie métrique de la société IMPRELORRAINE de ARS-SUR-MOSELLE.
Photo Christophe COSTY*

Le réseau à voie de 500 mm de la Briqueterie de Ploegsteert

A la fin du mois de juillet 2001, les locotracteurs MOES, qui assuraient la desserte cadencée entre les carrières d'argile et les fours de cuisson de la Briqueterie de Ploegsteert (Belgique), ont cessé leur service industriel. Le transport de l'argile depuis les différents sites de production est désormais assuré par un réseau de convoyeurs à bandes.

Jusqu'à la fin de l'exploitation, quatre locotracteurs ont été employés pour la traction des trains d'argile, autorisant une production journalière de 1.000 tonnes environ. Chaque train était composé de 2 rames de 5 à 9 wagons encadrant la locomotive placée au centre. L'exploitation normale nécessitait souvent la circulation simultanée de 4 trains sur le réseau en boucle totalisant plus de 3,5 km de voies armées en rails de 15 kg/m. En pointe, les trains se succédaient à 10 mn au chargement à l'excavatrice.

A la fin de l'exploitation, le parc de locotracteurs en service comprenait :

- N°6001 - MOES 30 cv de couleur gris-bleue,
- N°6002 - MOES 30 cv de couleur jaune,
- N°6003 - MOES 30 cv de couleur rouge,
- N°6004 - MOES 30 cv de couleur orange.

En réserve ou hors service, il était possible de voir les locotracteurs suivants :

- 1 x MOES 30 cv n° 6005 de couleur verte (stock de pièces de rechange à partir de l'année 2000 semble t il)
- 2 x RUSTON type 20 DL de couleur verte, portant les numéros de fabrication 235.703 et 235.713 (hors service tous les deux depuis probablement une vingtaine ou une trentaine d'année)

Les 5 locotracteurs MOES ont été construits à Waremme (Belgique) vers 1969 semble-t-il, et mis en service en même temps que la grosse excavatrice de la carrière d'argile. Le moteur diesel MOES qui les équipait à ultérieurement été remplacé par un moteur DEUTZ. Le parc de matériel remorqué comprenait environ 70 wagonnets, à caisse métallique à basculement bilatéral, de 1,5 tonnes de charge utile (châssis rivé « ancien ») ou 2 tonnes de charge utile (caisse et châssis soudés « récent »), pour environ une tonne de tare. L'ensemble des voies a été déposé au mois d'août 2001, et le matériel roulant mis en stock.

Lors d'une visite effectuée en 1996, l'exploitation à 4 trains se déroulait comme suit (voir croquis ci joint) :

Trois trains approvisionnaient l'usine principale de traitement de l'argile (repère U1). Cet atelier était desservi par une voie de 500 mm en boucle,

*le locotracteur MOES n° 6003 emmène un train vide en direction de la carrière.
Le conducteur est très attentif sur cette portion de voie ou le face à face entre 2 trains est possible.*

Photo Patrick ÉTIÉVANT mai 1996



*CUSSET, avril 1960.
130T Pinguely ex-CFDL.
Photo M.GEIGER*

construite pour les chemins de fer de la Loire (CFDL) réseau nord. La disposition des essieux deviendra 130 vers les années 1910. A la fermeture du réseau, en 1932 elle transitera chez un revendeur. Ce n'est qu'en 1950 qu'elle sera acquise par les carrières après avoir été remise en état par les ateliers Decauville d'Evry Petit Bourg. Elle sera ferrailée en 1967.



La locomotive 030 Blanc Misseron (constructeur n°298) de 1904 a été construite pour les chemins de fer des côtes du Nord (CDN). Elle tarait 13 tonnes. Elle participa à la construction de ce réseau et le quitta dès 1907. Elle rejoint les carrières en 1932. Elle était également pourvue d'un tampon décalé. Elle sera ferrailée en 1967.

La locomotive 130 Schneider (constructeur n° 2819) a été construite en 1905 pour le réseau de la société générale des chemins de fer économiques (SE) de l'Allier (03). Tarant 22 tonnes, elle portait le n°3602 et le nom de baptême Montcombroux. Vers 1950 elle rejoignit la section de l'ancien réseau CFD Saône et Loire de Toulon sur Arroux à Bourbon Lancy exploité par les SE. En 1956 elle est rachetée par les carrières. Elle sera ferrailée en 1967.

La locomotive 030 Borsig (constructeur n°7734) a été construite en 1910 (pour ??). Elle portait le numéro 1 ainsi que le nom de baptême "Francine". Les carrières la rachèteront à l'entreprise Déhé en 1955. Elle sera ferrailée en 1967.

La locomotive 040 Pinguely (constructeur n°312) a été construite pour la société des tramways électriques de Loir et Cher (TELC) et portait le n°4. Cette machine avait la particularité d'avoir les deux essieux extrêmes dépourvus de bielles. La motricité étant transmise par engrenage. En 1926 elle est rachetée par la compagnie de matériel fixe et roulant pour être revendue aux mines de Bert (Allier). En 1937 elle rejoint les carrières de Malavaux. Elle sera réquisitionnée en 1942 par l'armée Allemande. Nous perdons ensuite sa trace.

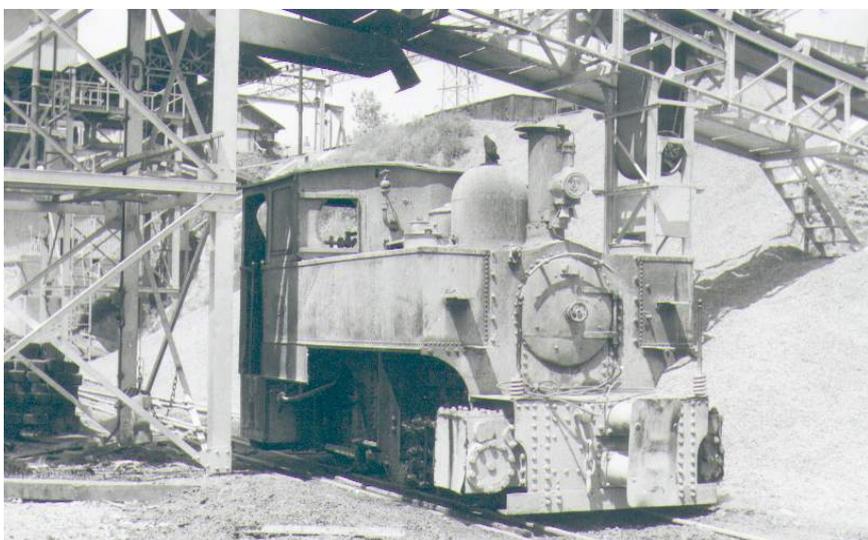
la locomotive 020 Corpet Louvet (constructeur 1442) a été construite en 1913 pour l'entreprise Frot à Meaux. Elle portait le numéro 44 et le nom de baptême "bouledogue". Elle est rachetée par les carrières en 1921 et prend le nom de baptême "Janine". Elle possédait également un deuxième tampon pour la manoeuvre des wagons à voie normale (voir photo). Elle sera ferrailée en 1967.

la locomotive 030 Borsig a été construite en 1913 pour l'entreprise Mercier. Elle portait le nom de baptême

"Germaine". C'est la seule locomotive achetée neuve pour les carrières. Elle était utilisée pour la traction des rames depuis la carrière jusqu'au concasseur situé en gare de Cusset. Elle sera ferrailée en 1959.

Christophe ÉTIÉVANT

(Cet article n'aurait pu voir le jour sans l'aide précieuse de Jean Claude Faure. Pour l'illustration je remercie les photographes Mr Geiger, Mr Rifault et Mr Rochaix pour leurs aimables autorisations.)



*CUSSET, 1953.
La 030 Blanc-Misseron ex-CDN.
Photo M.RIFAULT*



Ploegsteert (Belgique) — mai 1996 — Briqueterie de Ploegsteert — voie de 500 mm — Le locotracteur MOES n°6004 pousse une rame de wagonnets à caisse basculante au fur et à mesure que l'excavateur assure le chargement. Ce train est composé de wagons modernes à caisse et châssis soudés construits dans les années 1980 (photographie : Patrick Etiévant).



Massif Central — Août 2000 — Tourbière — voie de 600 mm — Le locotracteur n°4 construit sur la base d'un châssis LLD patiente en tête d'un train en cours de chargement. On aperçoit à l'arrière plan le locotracteur n°1 de fabrication Ruston, puis le n°5 construit sur la base d'un châssis Deutz MLH322, chacun en tête d'une rame vide (photographie : Patrick Etiévant).