

Rail et Industrie

La Revue des Amis des Chemins de Fer Industriels



n°78

Décembre 2019
Parution Trimestrielle
Prix : 12,00 Euros

Les Actualités de la RDT 13

Régie des Transports des Bouches du Rhône

Par Fabien Laurent

Depuis le numéro 68 de Rail & Industrie de juin 2017, la situation a évolué chez RDT 13.

Trafic assuré dans les Bouches du Rhône : Sur la ligne des Pétroles :

Dans la nuit du 2 au 3 novembre dernier des pluies diluviennes s'abattaient sur les Bouches du Rhône, plus particulièrement dans une zone répartie entre Martigues et Vitrolles. A Marignane les installations de la Régie étaient particulièrement touchées, dont le dépôt atelier envahi par les eaux et la boue. Les moteurs de traction électriques de toutes les locomotives BL / Brissonneau et Lotz présentes dans l'atelier ou aux abords étaient remplis d'eau, les rendant inutilisables pour une longue période. Même la 4805 d'Europorte, venue là en révision, n'échappait pas au désastre.

N'ayant plus aucune machine pour assurer le trafic local (avec leur poids de 88 tonnes, les G 2000 et la G 1206 sont trop lourdes pour le pont de la Floride à la sortie de Marignane), la Régie en profitait pour essayer sur la ligne des Pétroles ses deux nouvelles locomotives DE 18. La première tentative avec une seule locomotive avait lieu le 13. Elle était suivie par d'autres, plus probantes, avec les deux unités en UM. Depuis ces deux machines assurent le trafic, mais n'ont pas de réserve.

C'était une première pour la ligne, habituée de longue date aux ronronnements des MGO, sans parler du changement radical pour le personnel de la Régie. De quoi donner des idées d'avenir à RDT 13. Mais que les amateurs de vieilles mécaniques et décibels soient rassurés, nous allons voir sous peu les Brissonneau & Lotz reprendre du service. Jusqu'à quand ?



L'UM de DE 18 sur un train vide entre Marignane et Châteauneuf les Martigues, le 29 novembre 2019 – photographie Louis Caillot -

Au niveau trafic : comme précédemment, la Régie assure chaque semaine la formation à Pas de Lanciers SNCF de quatre trains d'hydrocarbures de 3040 tonnes. Composés de 38 wagons citernes de 80 tonnes chacun, ils partent (et reviennent à vide) vers le dépôt de carburants de Fenouillet – L'Espinasse (31), au crochet d'une locomotive 26000 ou 27000 SNCF. Pour composer un tel convoi la Régie doit faire circuler deux demi - rames pleines au départ de la Raffinerie de la Mède.

Sur RFN ce trafic a été quasi - interrompu suite aux intempéries ayant endommagé le 23 octobre la ligne du Languedoc aux alentours de Béziers. Faute d'itinéraires alternatifs, seuls trois trains de 22 wagons – 1.760 tonnes ont été acheminés par la SNCF via la région parisienne ! Le trafic normal via le Languedoc, par rames de 3.040 tonnes, a repris le 26 novembre.

L'histoire de l'usine de Chedde (Haute-Savoie – 74)

Par Michel Sirop

L'historique jusqu'à la seconde guerre mondiale

Comme beaucoup d'usines, celle de Chedde, située sur la commune de Passy (Haute Savoie) présente une histoire compliquée. Au gré des fusions, absorptions et ventes, elle a changé de nombreuses fois d'appellation : SARV / Société des Forces Motrices et Usines de l'Arve, AFC/Alais Froges Camargue, Pechiney, SOFREM / Société Française d'Electrometallurgie, SERS / Société des Electrodes et Réfractaires de Savoie. Aujourd'hui elle se nomme SGL Carbonne.

Située au pied du Mont Blanc, dans la Vallée de l'Arve, sa création est due à l'installation d'une chute d'eau et d'une centrale hydro – électrique par un groupe d'hommes d'affaires grenoblois qui obtient en 1892, de la commune de Passy, les droits d'installer une chute d'eau de 180 m de dénivelé entre le Chatelard (commune de Servoz) et Chedde. Le captage de l'eau se fait dans la rivière Arve. Ces promoteurs possèdent alors d'autres installations similaires en Savoie et en Isère.

La construction de l'ensemble est confiée à diverses entreprises, grenobloises pour la plupart, que ce soit pour les bâtiments, le barrage, les galeries d'amenée d'eau, la centrale électrique avec ses alternateurs et dynamos.



Intérieur usine de Chedde, Photographie Christophe Gide – 1990 -

La mise en route en 1896 ne se fait pas sans problèmes, l'une des deux conduites étant détruite à l'occasion. C'est alors la grande époque de la houille blanche. Au départ le système de production d'énergie est composé de douze turbines Guard de 800 chevaux. Les dynamos sont de construction Schneider et Oerlikon (Suisse). La puissance installée est de 9.600 chevaux, mais elle peut varier en fonction de la fonte des neiges. A l'époque l'installation est considérée comme ayant le meilleur rendement, en comparaison à d'autres chutes similaires.

Sous l'égide de la SARV / Société des Forces Motrices et Usines de l'Arve, l'activité industrielle débute parallèlement avec la fabrication de chlorates (de soude ou de potasse), en utilisant cette énergie électrique. Entrant dans la composition des teintures, des allumettes, de la pyrotechnie..., le chlorate est alors essentiellement utilisé pour blanchir la pâte à papier.

Cette fabrication se fait dans des bacs en béton, reliés électriquement en série et alimentés en courant continu. Le courant décompose la saumure ou baignent des lames de graphite (et du platine pendant de nombreuses années). La cristallisation est suivie d'un séchage et d'un tamisage. Plus de 2.000 tonnes sont vendues en 1900.

L'idée d'utiliser le chlorate de potasse comme explosif a lieu vers 1900. Elle est due à Paul Corbin, l'un des principaux dirigeants de l'usine. Il procède à des essais et oriente la fabrication dans cette voie. C'est ainsi qu'apparaît la Cheditte, qui tient son nom de l'usine de Chedde. Issue du perchlorate d'ammoniaque, elle a un pouvoir « plus brisant » que les Chedittes usuelles.

Fère-en-Tardenois et ses embranchements ferroviaires : Acolyance et Vossloh-Cogifer (Aisne – 02)

Par Patrick Etiévant

La gare de Fère-en-Tardenois

La gare de Fère-en-Tardenois (02 – Aisne) est située sur la ligne ferroviaire de la Compagnie de l'Est dite « Ligne 2 » qui reliait Paris - Trilport - Reims - Charleville-Mézières - Longwy.

Cette ligne était l'itinéraire principal permettant de relier Paris à Reims. Suite aux électrifications des lignes Paris – Strasbourg en 1956, puis Épernay à Reims en 1962, elle a perdu énormément de son trafic. De nos jours, la Gare de Fère-en-Tardenois est située sur ligne dite de Trilport à Bazoches, établie à double voie, qui fait la jonction entre la ligne de Paris-Est - Noisy-le-Sec à Strasbourg et la ligne de Soissons à Givet.

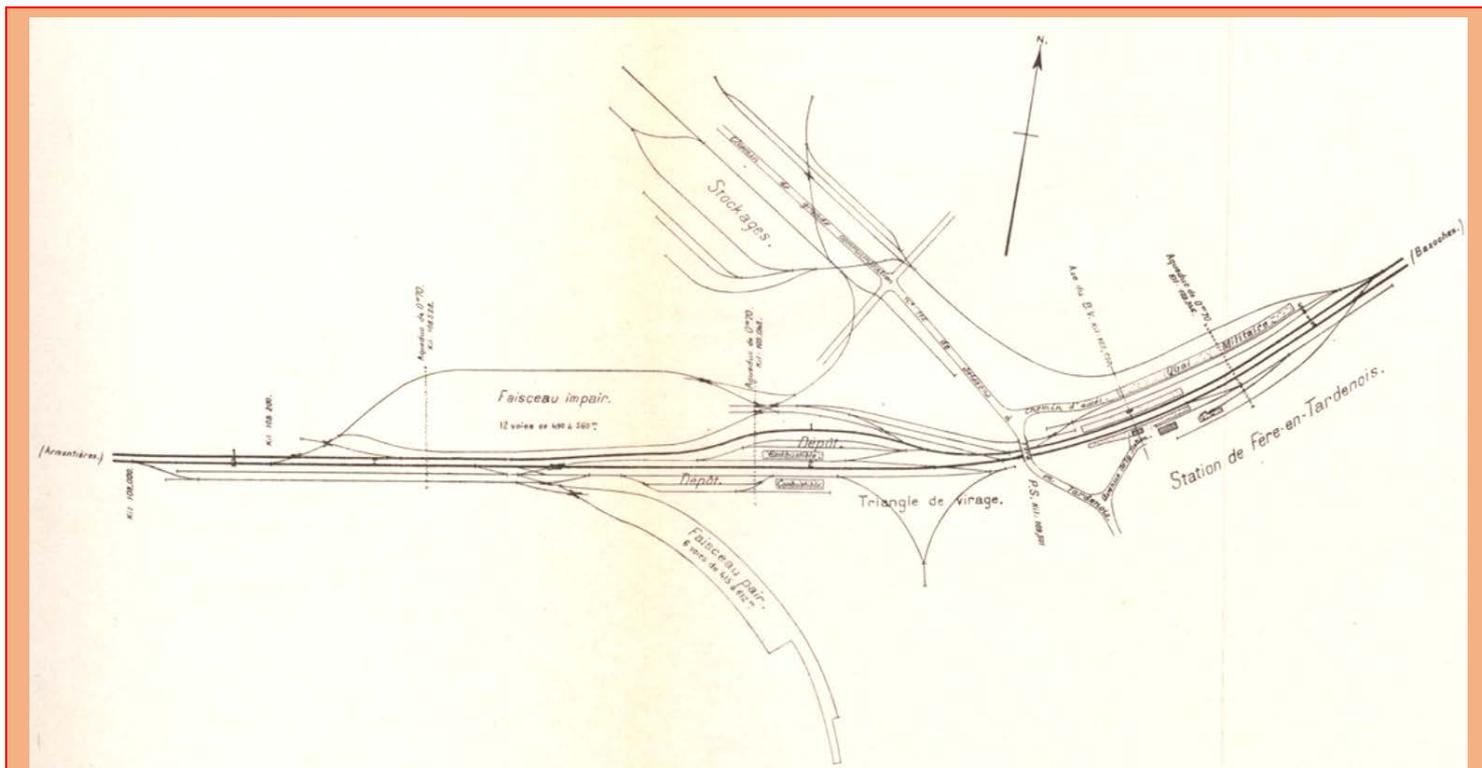
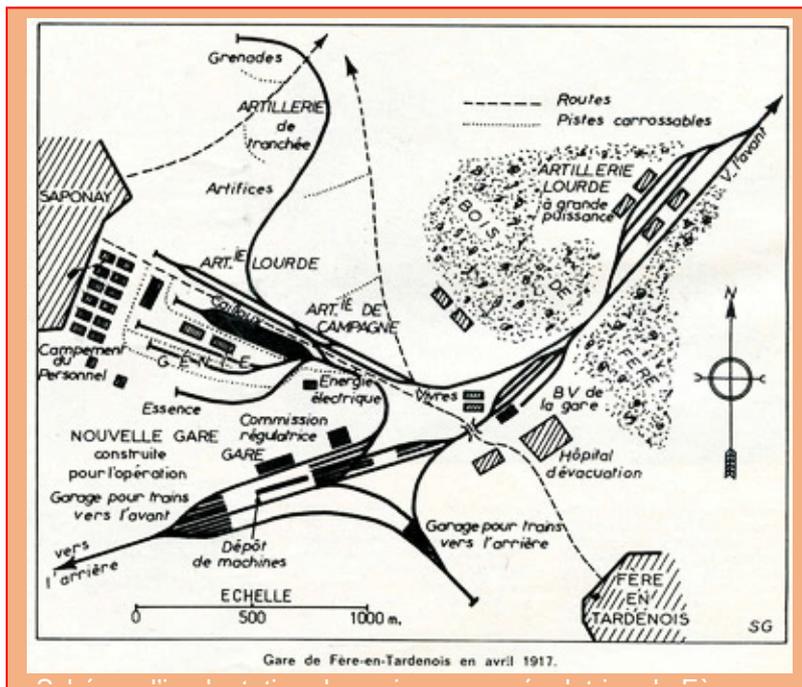


Schéma d'implantation des voies : gare régulatrice de Fère en-Tardenois vers 1917

La gare de Fère-en-Tardenois a été établie à 126 mètres d'altitude à l'occasion de la construction de la section de Trilport à La-Ferté-Milon. Située au PK 109,681, elle a été mise en service le 1er juin 1894. Le bâtiment des voyageurs de la gare date de cette époque. Il est resté dans son état d'origine : il est typique de la Compagnie de l'Est : du type C tardif.

Pendant la guerre de 1914-1918, un important réseau militaire en voie normale a été établi à Fère-en-Tardenois en 1916-1917 dans la plaine de Saponay pour desservir des installations arrière de l'artillerie de campagne, de l'artillerie lourde à grande puissance, du génie, le stockage d'essence & de munitions des armées alliées, ainsi qu'un hôpital de campagne. Le but était de soutenir ce qui allait devenir l'offensive du chemin des Dames. Un dépôt de locomotive avait été établi pour assurer le trafic qui était alors de l'ordre de 30 à 40 trains par jour... Il y avait un triangle de retournement pour les machines. Des voies de garages de 500 m permettaient le chargement et le déchargement des trains, le stockage et les expéditions vers l'avant ou vers l'arrière, sur un site qui occupait de l'ordre de 13.000 personnes.



Gare de Fère-en-Tardenois en avril 1917.

Les wagons de la Grande Distillerie de Cormeilles, ou l'histoire des relations entre un établissement industriel, l'exploitant d'un chemin de fer secondaire et le département

Par Louis Caillot

Après la première guerre mondiale la Grande Cidrerie - Distillerie de Cormeilles / CDC, Société Anonyme des Distilleries Réunies, est embranchée en gare de Cormeilles (Eure) au Chemin de Fer à voie métrique de Cormeilles à Glos Monfort et extension / CGM.

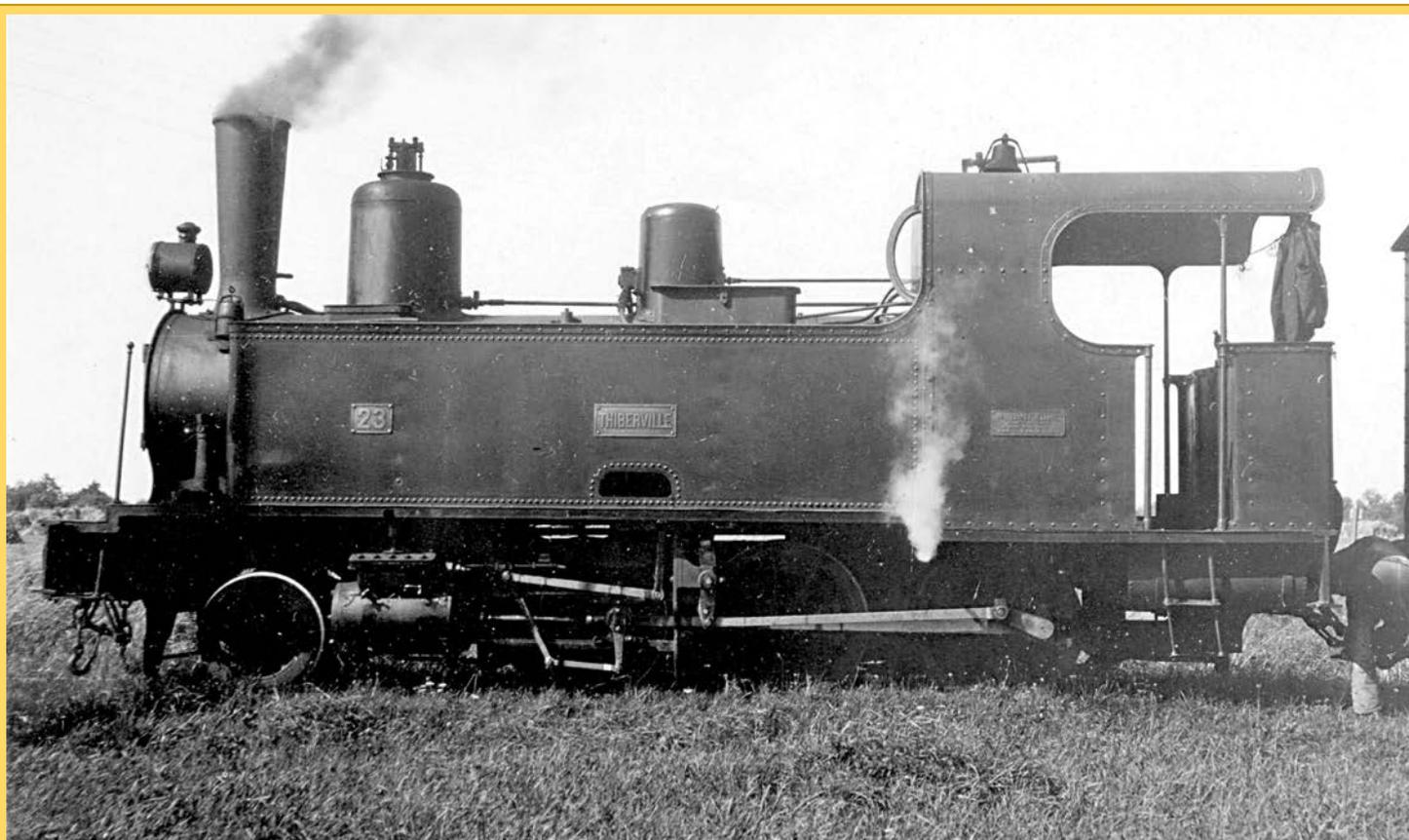
Quelques mots sur le CF de Cormeilles à Glos Monfort & extension / CGM

Le réseau CGM compte trois lignes :

- De Cormeilles à Glos-Monfort, ouverte à l'exploitation le 09 novembre 1902, 30 kilomètres dans le Département de l'Eure.
- De Cormeilles à Bernay, ouverte à l'exploitation le 12 novembre 1905, 28 kilomètres dans le Département de l'Eure.
- De Cormeilles à Pont l'Evêque, ouverte à l'exploitation le 03 juillet 1904, 17 kilomètres, presque en totalité dans le Département du Calvados.

Les deux premières de ces lignes ont été concédées à Messieurs Laborie Frères sous le régime des Chemins de Fer d'Intérêt Local, loi de 1880 avec garantie financière de l'Etat. La dernière a été concédée à Messieurs Laborie Frères sous le régime des Tramways.

Outre le CGM, l'entreprise familiale Laborie Frères (elle n'a jamais porté la mention de Groupe), a exploité au fil du temps diverses concessions dans le Doubs, la Seine Inferieure/Maritime, en Algérie - ligne de Bône à La Calle.



La 130T Corpet-Louvet de 1904 n° 945, soit la n°23 au CGM - Photographie Laurent, collection Jean-Pierre Vergez-Larrouy -

Au chapitre matériel roulant, le réseau possède (propriété du Département de l'Eure, sauf mention contraire) :

Les locomotives à vapeur :

- Trois 030T Buffaud et Robatel de 1901, poids en ordre de marche 23, 550 tonnes. Elles sont numérotées de 1 à 3. La 1 se nomme Cormeilles, la 2 St Georges, la 3 Lieurey.
- Trois 130T Corpet-Louvet de 1904, numéros de construction 943 à 945, poids en ordre de marche 24, 250 tonnes. Elles sont numérotées de 21 à 23. La 21 se nomme Bonneville (propriété du Calvados), la 22 Bernay, la 23 Thiberville.
- Deux 040T Corpet-Louvet de 1926, numéros de construction 1716 et 1717, poids en ordre de marche 31, 380 tonnes. Elles sont numérotées 11 et 12 et sont mutées sur le Doubs / Compagnie des Chemins de Fer du Doubs en 1945.

Le locotracteur et les automotrices :

- Un petit locotracteur, à deux essieux et cabine centrale, de conception et de propriété Laborie, poids 3, 470 tonnes, construit localement à Cormeilles vers 1923. Il sert aux manœuvres en gare de Cormeilles, en particulier pour la Cidrerie. Il est transféré dans le Doubs/Compagnie des Chemins de Fer du Doubs à la fermeture du CGM.



Fère-en-Tardenois (Aisne, 02) — SCARF Société Coopérative Agricole de la Région de Fère — Acolyance — Le locotracteur SACM Graffenstaden n°10122 de 1958 manœuvre une coupe de quatre wagons trémies VTG sous les installations de chargement. Cet engin de 325 ch du type 13 a été reconditionné par la SIFEL. Son précédent et premier propriétaire était la Sanara qui assurait l'exploitation du port de Givet dans les Ardennes (08) — Photographie Patrick Etiévant —



Fère-en-Tardenois (Aisne, 02) — SCARF Société Coopérative Agricole de la Région de Fère — Acolyance — Le train de wagons trémies à céréales vides emmené par Linéas refoule sur les voies de marchandises de la gare. L'équipe de la SCARF est à pied d'œuvre pour commencer les manœuvres de chargement le plus rapidement possible. En effet, si le train est en retard à l'arrivée (plus de 2 heures...), il devra impérativement repartir à l'heure dans le sillon convenu avec RFF, même incomplètement chargé... — Photographie Patrick Etiévant —