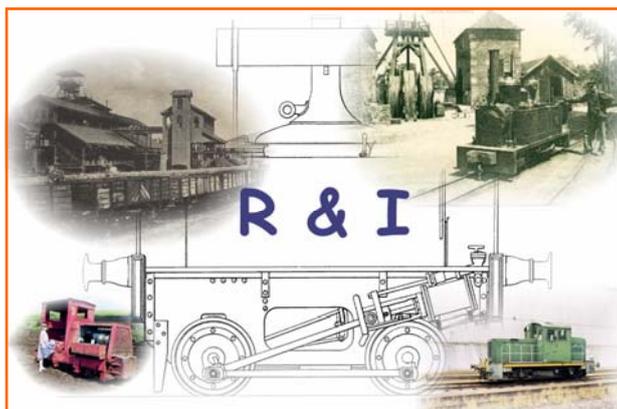


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°8

Jun 2002
Parution Trimestrielle
Prix : 7,62 Euros (50 FF)



Ces deux vues représentent le même engin avec deux livrées différentes : en avril 1997, il arborait une livrée orange plutôt délavée, alors qu'en février 2001, il portait les couleurs de la société . Photos Christophe COSTY

LA SOCIÉTÉ CONTREX

Cette société est implantée sur la commune de Contrexéville dans les Vosges. Elle est actuellement intégrée au groupe d'agro-alimentaire Nestlé .

Le site de production proprement dit :

Ce site a 2 fonctions principales : en effet, en plus de mettre l'eau de la source en bouteilles, la société fabrique les bouteilles en P.E.T. pour sa propre production, ainsi que pour l'usine voisine de Vittel (cette dernière fera l'objet d'un prochain article), autre filiale du groupe !

Les bouteilles sont donc réalisées dans un premier temps à partir de petites billes de P.E.T., livrées en vrac par camions, dans des presses chauffées, pour former ainsi de petits « tubes à essais » . Toutes ces pièces seront stockées : cela permet de gagner énormément de place lors de stockages prolongés, mais aussi d'éviter toutes sortes de contaminations par des éléments physiques des bouteilles terminées (poussières diverses, insectes, petits animaux, ...) ou chimiques .

Les bouteilles seront formées juste avant leur remplissage : les « tubes » précités passent dans différents fours, pour être étirés, soufflés, refroidis, puis remplis par l'eau de la source, et enfin bouchonnés .

La société Contrex n'utilise plus de bouteilles en verre comme contenant, pour ne fournir que les grandes surfaces .

L'expédition et le rail :

Concernant l'historique de cette partie de la société, je n'ai pas réussi à obtenir de renseignements .

Donc, une partie de la production est écoulée via le rail : en moyenne Contrex expédie une rame complète de wagons de type Rills par jour .

Pour la manœuvre des rames, Contrex exploite, pour son propre compte, 3 locotracteurs MOYSE dont 2 de types BNC, ainsi que le CN n°3522 de 56 tonnes .

Tous les locos sont entretenus par l'atelier de la société .

Jusqu'en 1998, la société a utilisé une BB Fauvet-Girel de 600 chevaux, d'origine inconnue pour ma part, qui a été ferrailée suite à une avarie grave de la partie électrique (génératrice ou moteurs de traction) .

Christophe COSTY

Le CN n°3522 de 1971: En avril 1997, il portait une livrée orange plutôt défraîchie (celle d'origine ?), Photo Christophe COSTY



En février 2001, le même locotracteur qu'à la page précédente (CN n° 3522) vu en panne momentanée de pompe d'injection du moteur diesel Baudouin . Il tare 56 tonnes ; ce qui n'est vraiment pas de trop pour manœuvrer les rames au départ : en effet, l'I.T.E. est en courbe serrée comportant une pente non négligeable . Il arbore cette fois une livrée bleue.
Photo Christophe COSTY



ESPAGNE - LE CHEMIN DE FER DE LA TAJUÑA

L'Est de Madrid était une zone où l'on exploitait de nombreuses carrières pour obtenir des matériaux de construction. C'est également dans cette zone que se trouvait le plus important centre de production viticole de la province : Arganda del Rey.

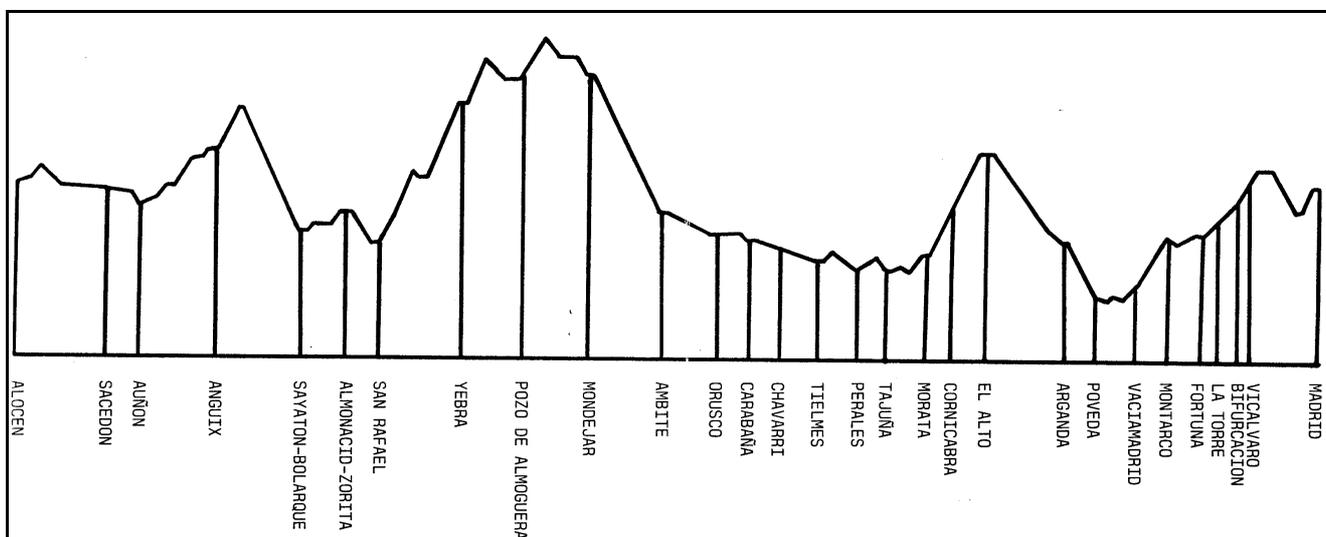
Pour ces diverses raisons, on a essayé de résoudre le problème du transport relativement tôt et en 1878 on projetait une ligne de tramway à traction animale entre Madrid et Arganda.

Cette ligne voyait son parcours limité à une carrière située dans les environs de la ville madrilène de Vallecas et la traction était confiée à un parc de locomotives à vapeur parmi lesquelles figurait la première machine livrée par Krauss en Espagne (numéro 777 de 1879) et la seule Hagans (numéro 90 de 1887) construite pour les chemins de fer Espagnols.

La deuxième tentative d'atteindre Arganda par le rail a eu plus de succès car elle a vu le jour. L'origine de cette ligne remontait à l'année 1880 lorsqu'un projet de chemin de fer reliant la capitale aux carrières de plâtre de Vaciamadrid était élaboré. Cette ligne était prolongée jusqu'à Arganda à condition de transporter les voyageurs de la région. L'inauguration du Madrid Arganda avait lieu le 30 juillet 1886 et l'exploitation était assez déficiente car les trains étaient lents et inconfortables. Le parc de véhicules remorqués était très réduit car il ne comptait que trois locomotives Haine Saint Pierre de 24 tonnes, deux voitures de 1ère et 2ème classe, quatre voitures de 3ème classe, vingt trois wagons plats et tombereaux, sept couverts sans frein, dix couverts munis de frein. L'ensemble des véhicules remorqués était de construction Espagnole Carde y Escoriaza.

La vie économique de la compagnie n'a pas été du tout brillante. En 1892 elle faisait faillite et elle était saisie par l'Etat. Mis aux enchères, le chemin de fer était racheté par la Compañía del Ferrocarril de Tajuña (Compagnie de chemin de fer de la Tajuña) constituée en 1892 avec l'apport de capitaux Belges. Parallèlement était élaboré en 1890 un projet de prolongement entre Arganda et Comenar de la Oreja avec un embranchement de Morata à Orusco suivant le cours de la rivière Tajuña. Les travaux avançaient très lentement jusqu'en 1892, année où la Compañía del Ferrocarril de Tajuña s'emparait de ce projet. A partir de ce moment là, la construction était accélérée et la section Arganda- Morata était inaugurée le 25 août 1901. La section suivante entre Morata et Chinchon était inaugurée le 23 juillet 1902 et celle de Chinchon à Colmenar le 25 janvier 1903. Un embranchement jusqu'à Vicalvaro était mis en service le 30 août 1903 et quelques années plus tard était inauguré l'embranchement de Tajuña à Orusco en deux sections : le 13 mars 1910 entre « Tajuña » et Tielmes et le 20 juin de la même année entre Tielmes et Orusco.

Entre 1901 et 1912 le chemin de fer se dotait d'un parc de treize locomotives à vapeur d'origines diverses : deux

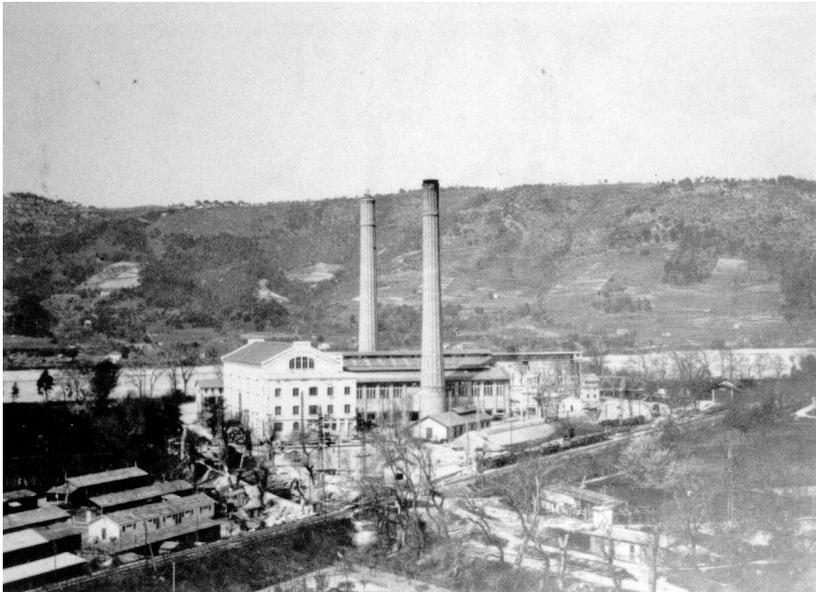




Niño Jesús (Espagne, Madrid) — 1959 — Compañia del Ferrocarril de Tajuña — La locomotive diesel électrique n°1027, construite par Euskalduna-General Electric (385/1958) sous licence Alsthom, est prête pour les essais lors de son arrivée sur le réseau. Elle arbore dans sa moustache, au dessus du numéro de parc, le sigle du M.O.P : Ministerio de Obras Publicas (Ministère des Travaux Publics), (Collection Philippe Royer, DR).



Entre La Poveda et Vicálvaro (Espagne, Madrid) — 8 novembre 1974 — Ferrocarril de Tajuña FT — Un train de 32 wagons remorqué par un couplage de locomotives Babcock & Wilcox / General Electric, nouvellement arrivées sur le réseau, peine dans une rampe, comme l'attestent les vapeurs d'échappement opaques issues du compartiment moteur des engins... (Photographie Paisajes Españoles- Collection César Mohedas)



Vue d'ensemble de la centrale thermique de Nice-Lingostière, à sa mise en service en janvier 1925. La ligne Nice – Digne des CP passe au premier plan : on distingue une rame de tombereaux en attente de déchargement au parc à combustible et la gare, à l'extrême droite.
 Document EELM – collection Louis FOLCO

UN IMPORTANT EMBRANCHEMENT INDUSTRIEL A NICE : LA CENTRALE ELECTRIQUE DE LINGOSTIERE

Dès les premières années du XX^{ème} siècle, la Côte d'Azur bénéficie d'une alimentation régulière et abondante en énergie électrique grâce à la mise en exploitation des ressources hydrauliques des hautes vallées de l'arrière-pays : Var, Vésubie, Tinée, Loup, Siagne et Roya. A cette époque, l'Energie Electrique du Littoral Méditerranéen (EELM) détient un quasi-monopole de la production d'électricité dans les Alpes-Maritimes. Fondée en juin 1900, cette puissante entreprise est née de l'association de la Société des Grands Travaux de Marseille (SGTM) avec la Compagnie française pour l'Exploitation des Procédés Thomson-Houston, qui crée et exploite plusieurs réseaux de transports urbains tel que celui des Tramways de Nice et du Littoral (TNL).

Dès le lendemain de la première guerre mondiale, la forte expansion démographique, économique et industrielle de l'agglomération niçoise rend insuffisantes les ressources énergétiques qui dépendent trop de l'hydrographie contrastée et capricieuse de la région. Afin de faire face à une consommation en hausse constante et disposer d'une marge de réserve suffisante, l'EELM décide alors de construire une grande centrale thermo-électrique dans le quartier niçois de Lingostière. Cette centrale brûlera du charbon dans une batterie de chaudières, produisant de la vapeur qui mettra en action des turbo-alternateurs produisant du courant alternatif à la fréquence de 25 hertz. Elle viendra compléter efficacement les installations hydro-électriques existantes pour alimenter la zone littorale entre Monaco, Nice et Cannes.

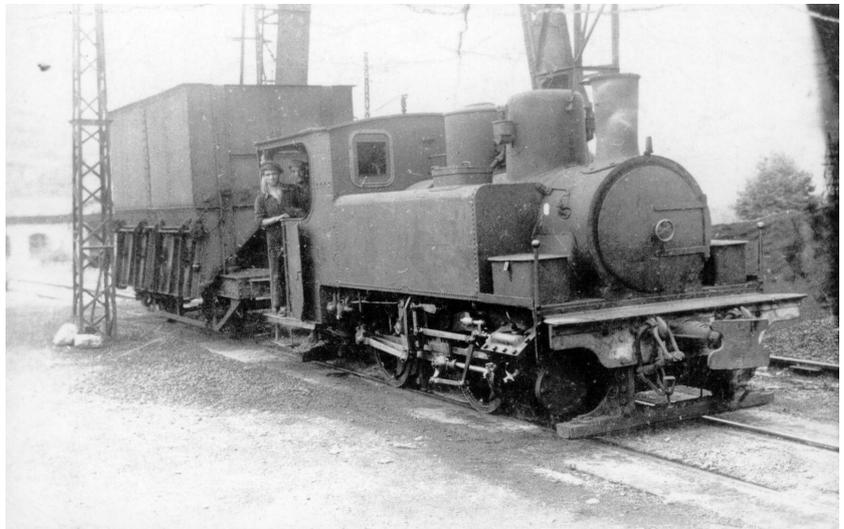
HISTORIQUE DE LA CENTRALE

Le site de Lingostière a été choisi en fonction de sa proximité de la ville de Nice qui réduit la longueur des lignes de distribution, du voisinage du fleuve Var qui permet d'alimenter les chaudières en eau, et de sa situation sur la ligne à voie métrique Nice – Digne des Chemins de fer du Sud de la France (SF) qui va approvisionner le combustible à pied d'œuvre.

Les travaux sont entrepris en 1923, et dès l'année suivante un embranchement particulier est établi au PK 7+591 de la ligne Nice – Digne pour approvisionner les chantiers en matériaux. La première tranche de l'usine entre en fonction en janvier 1925 et aussitôt débute son approvisionnement par la voie ferrée qui vient de prendre, à cette époque, la nouvelle raison sociale de Chemins de fer de la Provence (CP). Tant par l'ampleur de ses installations que par les tonnages qu'il met en œuvre, l'embranchement de Lingostière devient le plus important de l'ensemble de ce réseau, qui connaît alors un intense trafic de marchandises. L'usine elle-même, avec une puissance totale installée de 72.500 ch, est la seconde de la compagnie après celle de Ste. Tulle, dans la vallée de la Durance.

Initialement, la centrale est alimentée en charbon importé d'Angleterre, de Pologne et d'Allemagne (Ruhr) par bateaux, déchargés au port de Nice. La houille est transbordée sur wagons plats et tombereaux des CP, qui sont acheminés à travers la ville par les voies des TNL jusqu'au passage à niveau Gambetta ; là, la rame s'engage sur la ligne des CP puis est refoulée jusqu'à un faisceau de transit situé dans les emprises de la Gare du Sud, où est formé un train complet qu'une locomotive à vapeur va conduire à Lingostière. En période creuse, ce trafic représente une rame par jour en moyenne mais, au moment des arrivages de bateaux, quatre à six rotations sont nécessaires pour acheminer un tonnage quotidien de 200 à 300 t de charbon. Afin de permettre aux TNL et aux CP d'organiser cette véritable noria, les cargos charbonniers doivent s'annoncer par le télégraphe au port de Nice dès le passage du détroit de Gibraltar.

Avant la seconde guerre mondiale, des tonnages annuels de 25.000 à 30.000 t en moyenne sont acheminés par



*Ci-dessus à gauche, la 020T Corpet-Louvet avec un wagon tombereau CP le long du parc à combustible.
Document Josette LUCARONI*

*Ci-dessus à droite, la 020T Corpet-Louvet avec le wagon trémie utilisé pour transférer le charbon du parc au broyeur. On remarque les robustes barres chasse-obstacles, les attelages et tampons type Sud-France, les coffres à huile et à outils, ainsi que les soutes à eau raccourcies par rapport aux machines du même type de l'entreprise Paul Frot, qui sont préservées de nos jours à la Baie de Somme et à Valmondois.
Document Raphaël MESSINA*

nos jours, dont trois sur le chemin de fer touristique de la Baie de Somme).

Rachetée à une date inconnue par l'EELM, elle est renumérotée 20 et basée à Lingostière où, d'après les agents consultés, elle a surtout fonctionné dans les années d'avant-guerre. Elle est munie du frein à vis et du frein direct à vapeur, installé par l'atelier de l'usine, d'un changement de marche à volant et d'injecteurs en charge. A une époque non précisée, sa chaudière est démontée et expédiée dans l'industrie pour grande révision ; à cette occasion, ses tubes à fumée en laiton sont remplacés par des tubes en acier qui lui font perdre une partie de ses capacités de vaporisation.

Locomotives Orenstein & Koppel

D'après les témoignages d'anciens ouvriers de l'usine, deux locomotives 030T d'origine allemande seraient longtemps restées garées à Lingostière sans être utilisées, leur empattement s'accommodant mal des courbes serrées de l'embranchement. Puis, l'une d'elles a été remise en service et employée jusqu'à la fermeture de l'usine. Elle est munie du seul frein à vis, d'un changement de marche à levier, d'injecteurs aspirants et d'une soute à eau supplémentaire entre les longerons du châssis. En fin d'exploitation, le timbre de la chaudière sera abaissé de 12 à 9 kg/cm², sur avis de l'inspecteur des Mines.

La photo de groupe publiée dans cet article fait apparaître des détails de construction caractéristiques de la firme Orenstein & Koppel, à Berlin-Drewitz, ce qui laisse penser qu'il pourrait s'agir des locomotives n°5 et 6 de l'EELM.

Ces deux machines sont livrées neuves en novembre et décembre 1910 sous les numéros de fabrique Orenstein & Koppel 4386 et 4387 à l'entreprise de travaux publics Renoux, Galtier & Brizard à Boulogne-sur-

*Cette photo de groupe est malheureusement la seule qui laisse entrevoir la locomotive 030T allemande de l'usine de Lingostière. La forme de la cabine, avec sa toiture arrondie et ses hublots rectangulaires, est caractéristique du constructeur Orenstein & Koppel.
Photo Roger MAZELLA*

