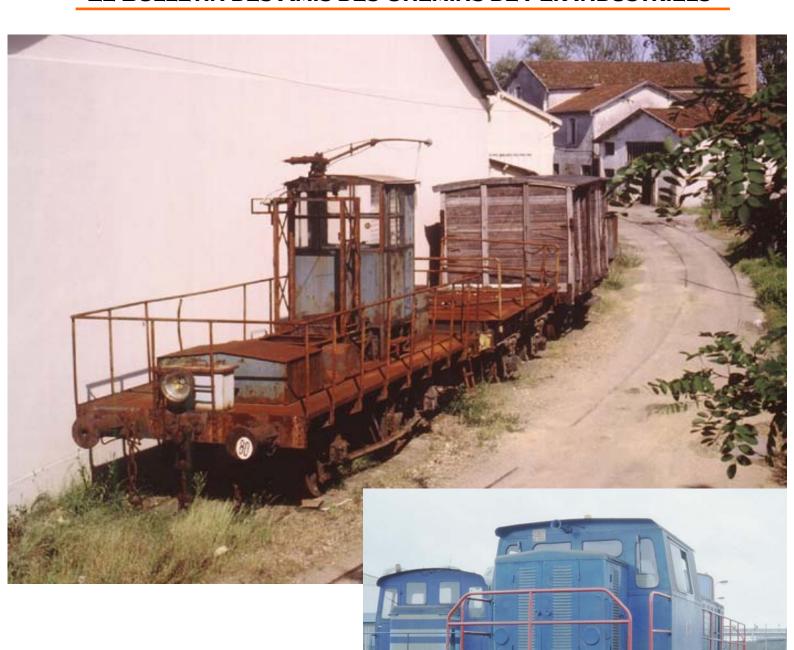
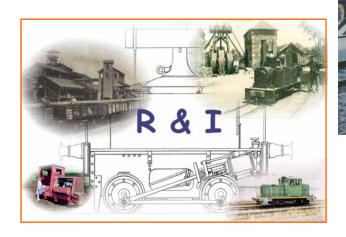
Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS







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

L'HISTOIRE DU LOCOTRACTEUR TELECOMMANDE DE GIROMAGNY

En gare de Bas-Evette et à faible distance de Belfort se détache de la ligne 4 en direction de Paris, un embranchement de 7 kilomètres qui au prix de rampes de 8 puis de 15 atteint Giromagny, au pied du Ballon d'Alsace.

Un peu au nord de Giromagny, dans le village de Leprix-Gy, on exploite depuis longtemps une importante carrière spécialisée dans la fourniture de pierres concassées. Il s'avéra dans les années 70 et 80 que la « pierre de Leprix » (en fait le grès gris des Vosges du sud) constituait un ballast idéal pour les lignes nouvelles.

La petite ligne de Belfort à Giromagny ne serait plus depuis longtemps qu'un souvenir perdurant dans la seule mémoire des anciens tractionnaires du dépôt de Belfort s'il n'y avait eu ces énormes quantités de ballast à évacuer. Dès lors, la ligne sauvée ne verrait plus désormais passer que des trains complets de trémies à ballast vides à la montée et chargées à la descente. La gare de Giromagny quasi-ensevelie sous d'énormes tas de ballast d'aspect particulièrement triste et froid, vit ériger sur ses voies de débord une sorte de « silo à pierres » permettant de charger les wagons par gravité. Il appartenait à la Société des Carrières de même que le locotracteur Moyse qui tractait l'une après l'autre les trémies sous les goulottes de chargement.

Dans les années 90, il germa sans doute dans l'esprit d'un des dirigeants de la Société une idée formidable : -pour réduire les coûts d'exploitation en supprimant des postes de travail, on allait équiper le locotracteur d'une télécommande. Ainsi, pouvait-on se passer de son conducteur... Rien n'étant jamais aussi rapide que la mise en application de ce genre d'idée, le locotracteur reçut tout l'équipement nécessaire avec bien sûr toutes les sécurités possibles.

Tout marcha comme prévu et sans doute les dirigeants se félicitèrent, jusqu'au matin du 7 mars 1991. Ce matin là, le Moyse mettait en place quatre trémies à boggies, comme il le faisait à peu prés continuellement, ces wagons u ne fois chargés constituant le tonnage maximum compatible avec ses possibilités de traction. Et tout à coup se produisit l'impensable, ce qui ne devait pas arriver arriva, autrement dit une faille dans l'organisation futuriste. Pour peut-être un petit fil dessoudé sur un circuit imprimé, le Moyse n'obéit plus aux impulsions du boîtier de commande. Toujours attelé à ses quatre wagons, il s'en alla doucement en direction de Bas-Evette, forçant sans dérailler les aiguilles cadenassées. Très vite, happé par la pente qui commençait dès la sortie de la gare, il accélérait et avalait les 7 kilomètres qui séparent Giromagny de Bas-Evette, à une vitesse que n'atteignit sans doute jamais aucun autre locotracteur. A Bas-Evette, il ne pouvait arriver que sur l'évitement permettant de repartir par rebroussement sur Belfort, évitement terminé par un heurtoir au bout d'une courte voie de tiroir. Toujours suivi de ses quatre trémies, le Moyse pulvérisait le heurtoir et la barrière en ciment qui délimite les emprises de la gare, traversait la route et se dirigeait droit sur l'artère Paris-Bâle. Après avoir fauché les armoires électriques du passage à niveau automatique, il s'arrêtait enfin à 2,50 mètres des rails extérieurs de la voie impaire de la ligne 4, au moment précis o ù surgissait le rapide 1041 en direction de Belfort....

L'escapade du Moyse était terminée. En fait, elle ne se soldait que par des dégâts matériels somme toute relativement minimes, sans aucun accident de personne. Mais elle avait bien failli provoquer une terrible catastrophe...; il s'en était fallu de peu!

Quatre circonstances providentielles semblaient avoir concouru à ce que les choses se passent au mieux : -d'abord, les passages à niveau : si le convoi fou ferma et rouvrit lui-même les barrières des PN automatiques, il franchit sans l'ombre du moindre coup de klaxon-avertisseur une belle collection de PN non gardés, dont certains sans aucune visibilité.

-ensuite, la voie était libre. Aucun train montant composé de trémies vides n'était engagé sur la ligne.

-de même, aucun véhicule routier ne se trouvait arrêté sur la route passant derrière le heurtoir enfoncé en gare de Bas-Evette (des véhicules auraient pu se trouver là devant le PN fermé de la ligne 4, au vu de l'arrivée imminente du rapide 1041).

-enfin, si le Moyse poussé par ses wagons avait parcouru deux mètres de plus, il aurait engagé le gabarit devant le

1041 qui à cet endroit roulait à 140 ! D'innombrables curieux s'attroupèrent, commentant sans fin sur ce qui aurait pu arriver si....

Les journaux eurent de quoi écrire pendant deux jours, puis l'histoire du Moyse échappé à sa télécommande serait vite tombée dans l'oubli si un petit éditeur Belfortain de cartes postales n'avait eu l'initiative de se rendre sur place pour prendre une photographie et d'en faire tirer quelques centaines de cartes numérotées, déclenchant ainsi sans l'avoir voulu, un drame, un scandale sans précédent.... Il se rendait ainsi coupable

Accident du 07 mars 1991, ligne Belfort-Giromagny, carte postale des Editions « La Boîte à Carte » - rue Roussel à Belfort. Collection Jean FLORIN d'avoir bien involontairement offensé et lésé la SNCF, car la direction régionale eut vent de l'existence de ces cartes. Alors qu'elle n'était en rien concernée puisque le locotracteur en cause appartenait aux Carrières, elle mit en route un « schproum » que personne ne comprit. Tempêtant, menaçant et en appelant aux plus hautes instances nationales, elle intenta une action en justice et poursuivit l'éditeur. Elle fit saisir par huissier le stock de cartes invendues et annonça très haut et fort qu'elle engagerait des poursuites individuelles envers tout détenteur de cette carte scandaleuse, qui la conservant par-devers lui, n'irait pas la remettre à la police....

Affolé, le petit éditeur Belfortain eu le bon réflexe d'alerter son syndicat qui lui conseilla de c ontacter l'association des cartophiles français. Au titre de droit de réponse, celle-ci fit passer dans la presse une mise au point pleine d'humour qui valait son pesant de moutarde, tout en envoyant à la direction régionale en cause copie de toute les cartes postales ferroviaires répertoriées montrant accidents, déraillements et catastrophes.... Dieu sait si des cartes de ce type, il y en eut! Mais campant sur ses positions, la SNCF déclara que le fait même que de telles choses eussent jadis pu être publiées, était inadmissible et que chacune de ces publications aurait du faire l'objet de poursuites....

Quoi qu'il en fut, l'affaire en resta là et je vous envoie aujourd'hui une copie de mon exemplaire de carte délictueuse, exemplaire que j'ai donc eu le front de « conserver indûment par-devers moi ».... C'était la carte numéro 101.

Jean FLORIN - Juillet 2002.

L'HISTORIQUE DES LOCOTRACTEURS BERLIET EN VOIE METRIQUE

TYPES RLCA ET RLCM

Un locotracteur RLCA, non identifié, sortant d'usine.

Cliché Fondation Berliet.

A l'issue de la première guerre mondiale, la mise à bas prix de plusieurs milliers de camions en excédent dans les Armées Américaines et Françaises, fait chuter vertigineusement la production des véhicules neufs. Pour sa part, la Firme Berliet décide de réagir en diversifiant sa production. Elle se lance dans l'étude et la fabrication de matériel ferroviaire et commercialise des autorails



et des locotracteurs. Ces derniers sortent d'usine à partir de 1922. Ils se caractérisent par une construction robuste et simplifiée et des équipements mécaniques d'inspiration « automobile ». La gamme proposée, comporte des modèles allant de la voie normale jusqu'à la voie étroite de 50/60, sans oublier la voie métrique.

Toutes les versions sont équipées du moteur essence type Z (alésage 110 mm x course 140 mm) à 4 cylindres en ligne, développant 40 chevaux, avec carburateur dosimétrique et limiteur automatique de vitesse. Les deux essieux moteurs sont entraînés par des chaînes à rouleaux depuis une boîte de vitesses mécanique avec embrayage progressif à disques métalliques multiples.

En voie métrique, Berliet produit alors une douzaine de locotracteurs au cours des années vingt et au début des années trente avec, comme nous allons le voir ci-après, une intéressante percée du marché Espagnol. Deux versions cohabitent, l'une à gabarit surbaissé dénommée RLCM, l'autre à gabarit normal dénommée RLCA. Actuellement le nombre précis des locotracteurs construits pour les deux types n'est pas clairement établi, aucune liste n'ayant été retrouvée.

Les RLCA et RLCM possèdent un châssis doté de deux essieux, avec un long capot-moteur et une cabine située à l'arrière. Les principales dimensions du type RLCA sont les suivantes :

- -Longueur sans les tampons 5,200 m.
- -Longueur avec les tampons 6,100 m.
- -Largeur selon gabarit à partir de 1,650 m.
- -Hauteur (cabine sans plate-forme) 2,050 m.
- -Empattement 2,305 m.

Selon le client, les RLCA possèdent quelques différences d'équipement ou d'esthétique :

- -Emplacement des sablières sur le châssis.
- -Formes différentes des capots-moteurs et des panneaux latéraux.
- -Formes des boîtes d'essieux qui sont rectangulaires sur les appareils les plus anciens et arrondies par la suite.
- -Joints des fenêtres des cabines.

- ...



Marcinelle (Belgique) — Mars 2002 — FAFER Fabrique de Fer S.A, groupe Arcelor — C'est la locomotive General Electric type II-C2 45 tonnes 300 cv n°1802, datant du début des années 1950, qui assure la tâche ingrate de manœuvrer les paniers de ferrailles destinés au four électrique. On notera l'esthétique inhabituelle du premier wagon équipé de boggies à boites intérieures (photographie : Patrick Etiévant).



Feluy (Belgique) — Juillet 2002 — Raffinerie BP Amoco — On aperçoit sur cette vue deux des locotracteurs loués par cette Société à CFD Locorem : au premier plan un ABR (Ateliers Belges Réunis) datant de 1964 (ex Solvay à Herne) et un CFD C500 datant de 1979 (ex Ascométal les Dunes à Leffrinckouke). Ces deux engins semblent porter respectivement les numéros B040 et C002 au parc de VFLI (photographie : Patrick Etiévant).

Le locotracteur MOYSE LDE 5 est en tête d'une rame de wagons céréaliers, au départ du faisceau d'échange de SAINT-BRICE-COURCELLES. Photo Robert ROSTAGNI

LA DESSERTE FERROVIAIRE DU PORT FLUVIAL DE REIMS

Sur le canal de la Marne au Rhin d'importantes installations portuaires sont installées sur le territoire de la ville de Reims et ses abords immédiats. Les premières dessertes ferroviaires ont été mises en place par le Chemin de fer de la Banlieue de Reims (C.B.R.), vaste réseau à voie métrique rayonnant autour de cette ville et dépassant même les limites départementales.



Diverses activités industrielles et commerciales ont à l'origine été desservies autour du port à l'Ouest de la ville et le long du canal vers l'Est. Durant de nombreuses années certains embranchés ont ensuite bénéficié de la voie normale et de la voie métrique grâce à la mise en place de quatre files de rails.

A la fin du réseau à voie métrique le C.B.R. a continué à les desservir avec du matériel de traction à voie normale et la voie étroite progressivement démontée. La voie normale est reliée au réseau S.N.C.F. en gare de Saint Brice Courcelles (première gare à l'Ouest de Reims sur la ligne directe de Paris aboutissant sur la ligne Strasbourg Paris à Trilport), où se trouve un faisceau d'échange agrandi au début des années 60.

Peu aprés le départ du faisceau, la voie longe en accotement la route de Reims à Saint Brice Courcelles et plusieurs embranchements y sont greffés. Une forte rampe nécessitant pour la plupart des convois la pousse non attelée permet d'accéder au pont sur le canal de la Marne au Rhin. Aprés l'avoir franchi, une branche, presque morte de nos jours, longe ce canal et un raccordement direct, possible mais peu utilisé, permettait d'accéder directement à la gare de Reims. Une deuxième branche, la plus active, dessert les darses du canal, ainsi que diverses activités industrielles hors port, notamment la PUM qui reçoit de nombreux trains complets de tôles d'acier et dispose d'un locotracteur de manoeuvre Moyse BNC (ex-UNIMETAL-Longwy n° 301 et revendu par Desbrugères en 1991).

Dans les années 60 la Chambre de Commerce a repris cette desserte et exploite le réseau sous l'appellation d'Embranchement Ferroviaire de Desserte Industrielle (E.F.D.I.). Le centre d'exploitation se trouve à Saint Brice Courcelles, ainsi que le dépôt du matériel de traction actuellement composé des locotracteurs Moyse LDE 3,4 et 5: Moyse LDE 3, BNA n° 302 de 1960 (ex-251 de 1956), LDE 4, BNC n° 59 de 1959, LDE 5, BNC n° 196 reconstruit en 1972. E.F.D.I. possédait aussi le Moyse LDE 2, BNA n° 286 de 1957. Qu'est-il devenu?

Certains trains complets proviennent de la région parisienne par l'ancienne ligne non électrifiée et sont refoulés en gare, vers le faisceau d'échange. Une desserte vers le triage de Reims circule également pour les wagons isolés ou

rames pleines ou vides. La moyenne annuelle du trafic est de l'ordre de 500.000 à 600.000 tonnes. Là comme ailleurs le trafic par wagons isolés est en baisse sensible et la plupart des convois traités sont des trains complets ou rapilèges.

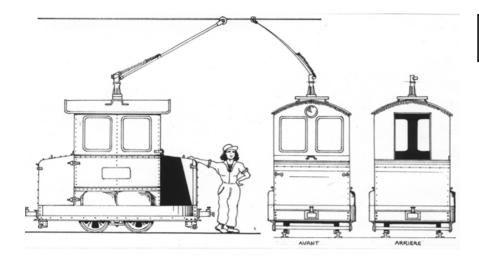
L'auteur de ces lignes a bien connu ce réseau de 1957 à 1962. Le très mauvais temps et le temps disponible n'ont pas permis d'en dire plus, mais

Sous une pluie battante, la rame de céréaliers vient de quitter le faisceau d'échange tractée par le LDE 5. Le LDE 4 part pour assurer la pousse non attelée pour franchir la forte rampe du pont du canal. Photo Robert ROSTAGNI



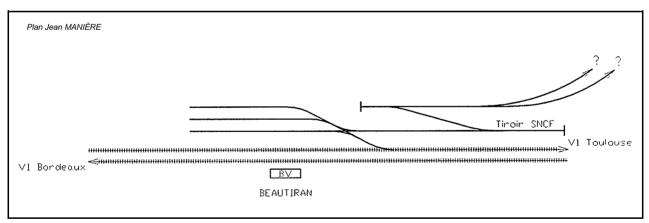
-Rail et Industrie N° 9, page 13-

Plan de la CAA Nancy. (Michel RACLIN)



R. Cassaigne a photographié cet éto nnant tracteur électrique à perche sur un EP de BEAUTIRAN (33) en 1983. Voir également la photo de couverture. Un lecteur saura t-il nous apporter des précisions sur cet engin et l'embranch ement sur lequel il officiait? Photo Raymond CASSAIGNE





Un curieux locotracteur Val-de-Maizet équipé de bouteilles de gaz à l'une de ses extrémités était visible il y a quelques a nnées à BOUSSENS (31). Depuis cet engin a été récupéré par le musée du Lherm situé près de Muret (31). Photo Raymond CASSAIGNE

