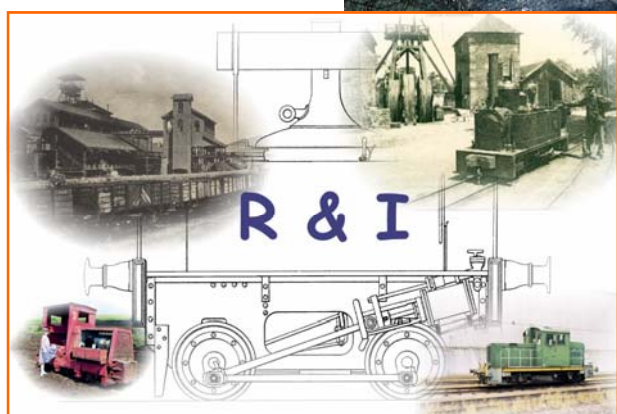


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°27

Mars 2007
Parution Trimestrielle
Prix : 9 Euros

Embranchements Particuliers : On Livre sur un Plateau ! Ou du Locotracteur – Plateau en Général aux DECAUVILLE TE 40 / 400 et 801 en Particulier

Par Christophe Gide

Introduction :

Les locotracteurs en configuration « plateau » ne sont certes pas les plus nombreux dans le P.I.F.F. (le Paysage Industriel-Ferroviaire Français) raison pour laquelle ils font généralement figures de bêtes curieuses, comme en témoigne une remarque dans RMF 415 à propos d'un BL Moysse.

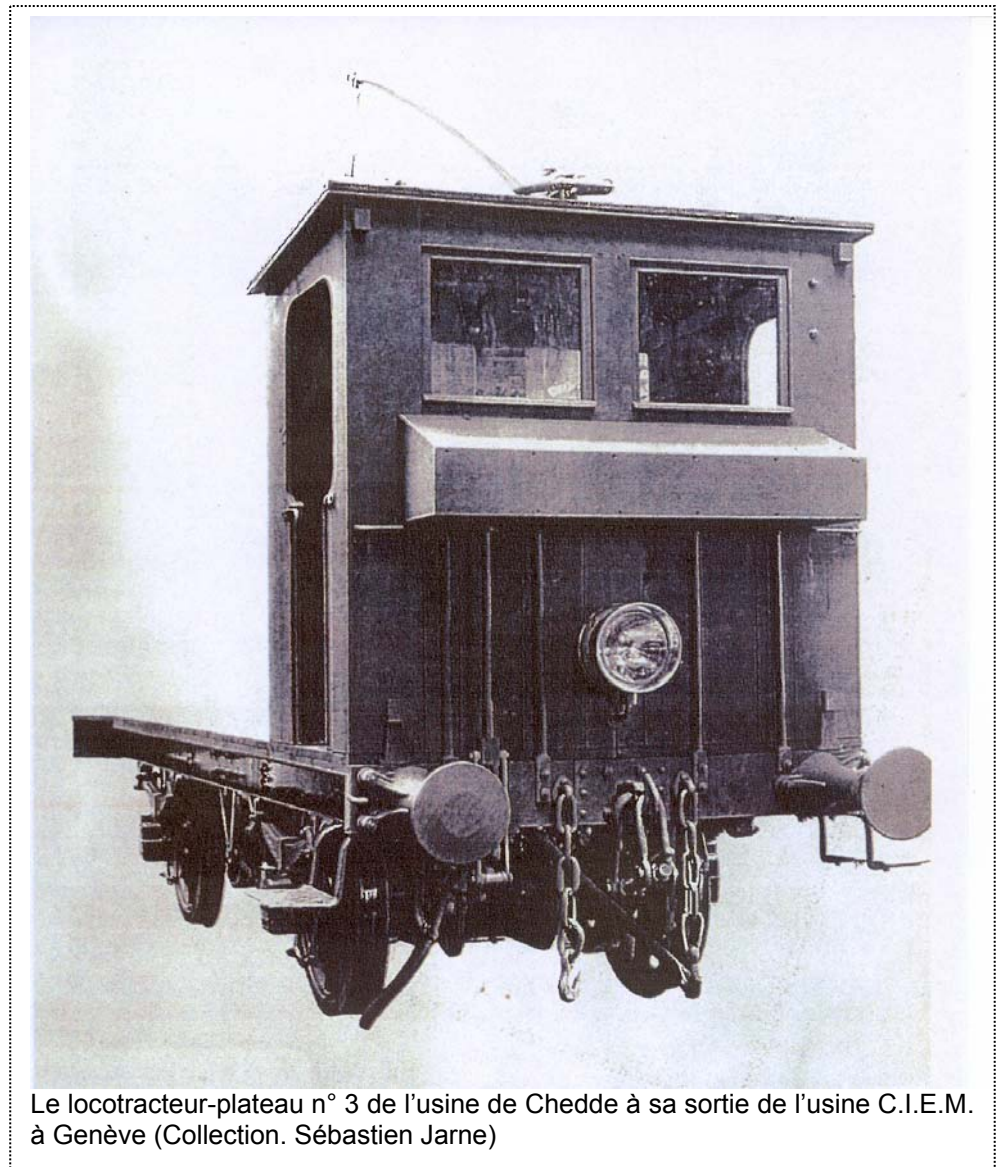
Ces engins méritent donc d'autant plus que l'on s'intéresse à eux qu'il n'est pas impossible que le « locotracteur plateau », à défaut d'être une invention française, soit bel et bien devenu une spécialité hexagonale*. En résumé, si la fourchette vient d'Italie via Catherine de Médicis, il se pourrait bien que le plateau vienne de Suisse... et ait trouvé en France sa terre d'accueil !

(*Si un lecteur connaît des engins similaires de construction étrangère, qu'il en fasse profiter R&I ! A ce titre voir R&I n° 14 page 8 et n° 24 page 7)

I- Un peu d'histoire...

La formule du locotracteur plateau pourrait, en effet, bien venir de Suisse, comme en témoigne l'exemplaire construit en 1918 par la C.I.E.M. (Cie pour l'Industrie Electrique et Mécanique), future Sté Anonyme des Ateliers de Sécheron (S.A.A.S.) pour l'usine de Chedde (74) de la Société des Forces Motrices et Usines de l'Arve (future Péchiney).

Comme les locos n° 1 et 2 (de type « boîtes à sel »), le « plateau » (n° 3) est alimenté par perche et ligne aérienne à simple « fil trolley » en ... 220 V continu (!) ce qui n'est pas sans générer quelques belles chutes de tension en gare de Chedde.



Le locotracteur-plateau n° 3 de l'usine de Chedde à sa sortie de l'usine C.I.E.M. à Genève (Collection. Sébastien Jarne)

Au cours de leurs existence, nombre d'utilisateurs adapteront l'éclairage en fonction de leurs besoins et autant certains engins pourront être hérissés de phares, autant d'autres en seront totalement dépourvus !

L'avertisseur est de type automobile (plat) et placé sous l'arrière de la cabine.

Le TE 40 est livrable pour tous écartements de voie allant de 800 à 1.676 mm (le texte de la plaquette du TE 400 indique seulement 1.000 à 1.435 mm, alors que le diagramme indique toujours 800 à 1.676 mm. Mais ce n'est là que la moindre des contradictions que l'on rencontre à l'examen des documents Decauville, comme on va le voir !).

En option, le TE 40 peut recevoir un moteur Berliet essence type MKY (mais cette possibilité disparaît de la plaquette du TE 400) ainsi que le frein direct à air comprimé.

Côté plateau, il est possible d'installer sur le châssis dans l'angle arrière gauche une grue Tracma type L.S à quatre bras télescopiques, ou, au centre du châssis, une grue Hiab « Elefant » type 170, toutes deux à commande hydraulique.

Bien que n'ayant jamais rencontré un tel engin, cela ne veut pas dire qu'il n'y en a pas eu.



Le TE 801 n° 61 de la C.A.B.E. à Villiers-St-Georges (77) dévoile sa chaîne cinématique. Photographie : C. Gide
06 novembre 1994

Par la suite, Decauville propose le TE 400, rigoureusement identique mais avec son moteur réglé à 55cv pour 1.800 t/mn. Là où cela se complique, c'est que sur certaines notices Decauville, le TE 40 est également proposé en version 55cv...

On verra qu'il est difficile de dater l'apparition du type TE 400 : le seul dont la date de mise en service m'est précisément connue est le TE 400 n° 45 de SOLVAY S.A. Usine de Tavaux (39) : 25 juin 1964.

En palier, sur une voie en bon état et sans courbes, l'engin remorque (en configuration 55cv) 500 tonnes en 1^{ère} à 3,7 km/h, 260 en 2^e à 7,1 km/h et 170 en 3^e à 11,8 km/h. Je n'ai trouvé aucune indication précisant la charge acceptable par le loco lui-même.

Un Nouveau Locotracteur CMI Chez Arcelor-Mittal à Fos sur Mer

Par Patrick Etiévant

Le site sidérurgique Arcelor - Mittal de Fos sur Mer emploie un certain nombre d'engins de traction ferroviaires sur son flux fonte et son flux d'expédition. Depuis la mise en service du site en 1972, ce service était exclusivement assuré par des locomotives à moteur diesel d'origine Soviétique tarant 80 tonnes pour 800 cv, de configuration BB à transmission hydraulique.

Depuis deux ans, suite à la réorganisation des flux entre les sites Européens d'Arcelor, le recours au transport maritime a entraîné une baisse sensible du trafic ferroviaire au départ du site de Fos. Du fait de la diminution du tonnage expédié, Arcelor a étudié la possibilité d'utiliser une locomotive plus économique que ses locomotives soviétiques habituellement employées.

Les motifs de la recherche d'une solution alternative aux locomotives soviétiques étaient les suivants :

- les coûts élevés de maintenance et d'exploitation des locomotives actuelles âgées de 35 ans,
- le taux de traction (rapport entre le temps que la locomotive roule par rapport à la durée poste) relativement faible, 30% sur le flux expédition, laissait entrevoir une amélioration possible de rendement.



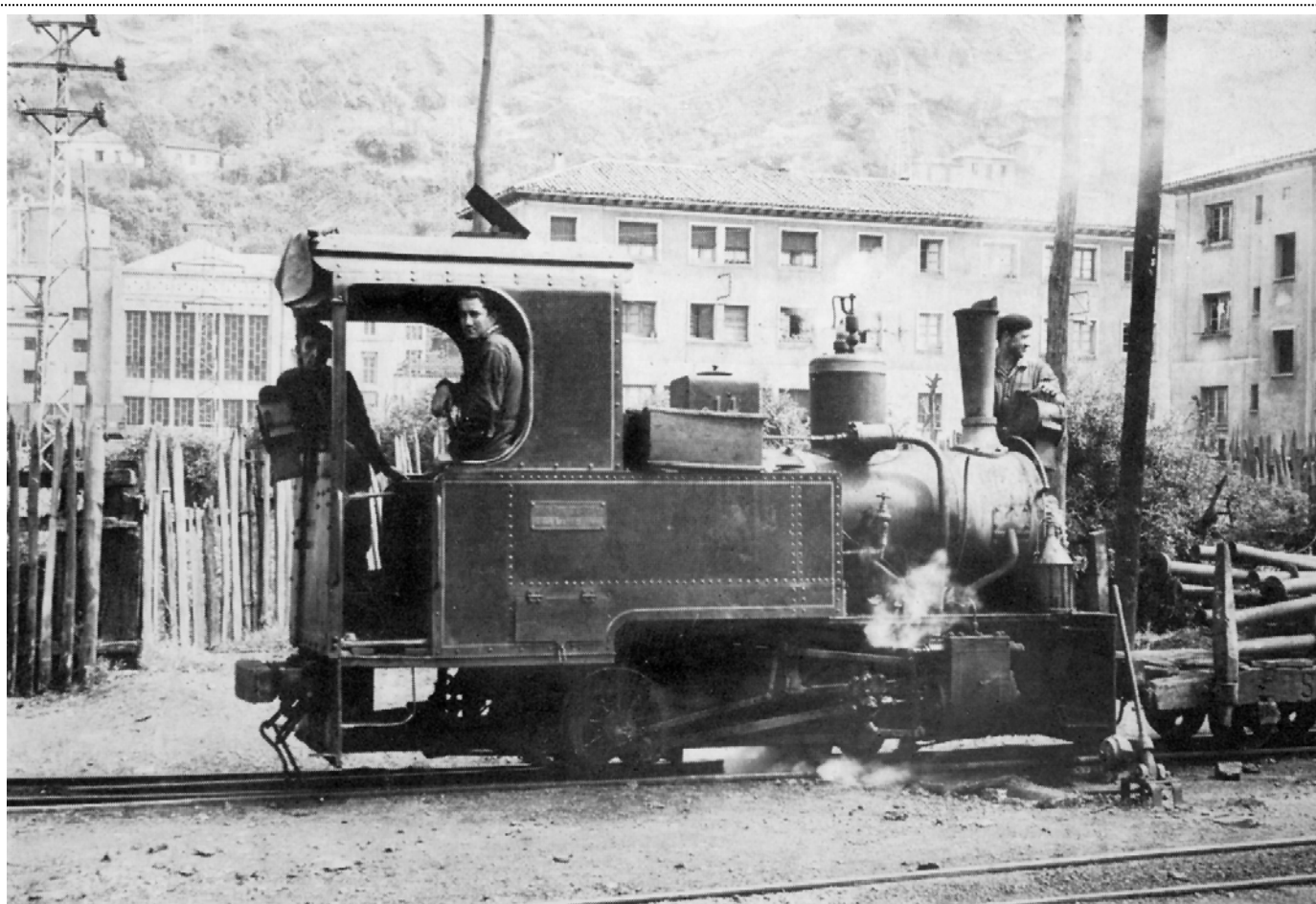
Le nouveau locotracteur CMI type NH300 sur le faisceau des expéditions d'Arcelor à Fos sur Mer. L'engin a reçu un numéro de parc à la suite des locomotives Soviétiques, soit le n°419 - Photographie Patrick Etiévant.

La Société CMI basée à Seraing en Belgique (à côté de Liège), qui assure également les opérations de maintenance du matériel ferroviaire du site Arcelor de Fos sur Mer, a proposé une locomotive neuve type NH300. L'engin possède

En Espagne, Le Chemin De Fer Des Mines D'Aller

Par José Antonio Gómez

Après plusieurs tentatives visant à établir des chemins de fer dans la vallée de l'Aller (une vallée minière établie au sud d'Oviedo dans les Asturies), la société La Montañesa obtenait en 1879 la concession d'un chemin de fer à voie de 600 millimètres, l'ancêtre de la ligne de la Sociedad Hullera Española. L'antécédent immédiat de La Montañesa était une société fondée en 1856 par Messieurs Antonio Collantes, Faustino Manero et Gabriel Alonso. N'ayant pas abouti, cette société était dissoute en 1861 et les droits sur les mines Estrada, Conveniencia, Dos Amigos, Esperanza, Turca et Mariana étaient cédés à l'un des anciens associés, Monsieur Collantes, dont les héritiers s'en défaisaient par la suite. D'un côté, Monsieur Antonio López, marquis de Comillas et grand actionnaire du plus important réseau à voie large de l'Espagne, la Compañía del Norte, était devenu propriétaire des mines Turca et Mariana, et de l'autre, la société La Montañesa, née en 1876 et siégeant à Santander, se rendait acquéreuse des droits sur les autres mines.



La petite locomotive n°14 était une Orenstein & Koppel achetée d'occasion au chemin de fer voisin de Ortiz Sobrinos. Photographie O. W. Laursen.

La Montañesa présentait alors un projet de chemin de fer à voie étroite reliant ses mines à la gare d'Ujo située sur la ligne à voie large de Pola de Lena à Gijón. Ce projet était approuvé officiellement en 1879 mais, entre-temps, Antonio López demandait une autorisation pour construire son propre chemin de fer entre la mine Turca et le réseau à voie large, ce qui avait pour effet d'entraver le développement des

Incroyable : Un Decauville TE 901 Au Canada ! ! !

Par Christophe Gide

Par le plus grand des hasards, c'est par un véritable scoop que mon ami Jean Pelletier, de Montréal (Canada), apporte un complément de taille à l'article de Louis Caillot concernant les Decauville TE 90, 900 et 901 (Voir R&I n° 15).

Connaissant mon vif intérêt pour cette série d'engins, l'ami Jean m'a tout récemment fait parvenir des photos de l'unique survivant des huit TE 901 (oui ! vous avez bien lu !) que Decauville livra au ... Canadian Pacific en 1968 / 69 !

Eh oui ! Aussi incroyable qu'elle puisse paraître, cette histoire mérite d'être contée en quelques mots.

A la fin des années 1960, l'un des ingénieurs du Canadian Pacific, à la tête de l'équivalent de notre DEL (Division d'Etude des Locomotives) est Canadien francophone. En novembre 1967, il reçoit mission d'étudier l'acquisition de petits locotracteurs qui seront spécifiquement dévolus aux manoeuvres internes dans les dépôts. Las des productions Général Electric, il profite de l'occasion pour revendiquer son appartenance à la communauté francophone et se met à regarder ce qui existe chez les constructeurs français et belges.



vue du TE 901 (n° 112 sur sa plaque de constructeur), en cours de restauration dans un atelier du Canadian Pacific à Vancouver. Photographie : Jean Pelletier Avril 2006 - Collection C. Gide

Il n'a pas à chercher bien loin, car, coïncidence, à la même époque, cherchant à diversifier ses débouchés, Decauville envoie une mission de l'autre côté de l'Atlantique dans l'espoir de percer sur le marché nord-