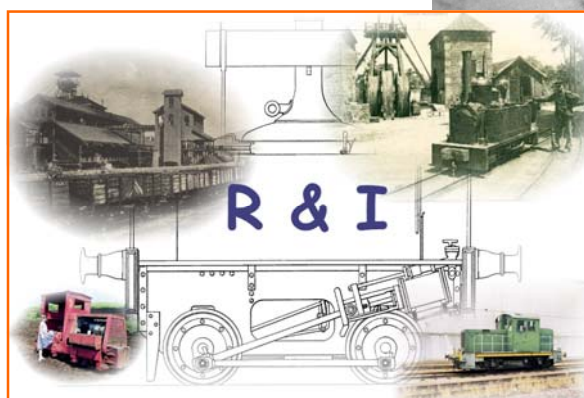


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°42

Décembre 2010
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

France

De notre correspondant
Francis Perenon à Lyon

1 - Unitol Produits Métallurgiques à Corbeil (91 Essonne) utilisait ce locotracteur MOYSE type BN 24 HA 150 D. Il s'agit d'un des derniers engins Moyse construits : n°1443 de 1979. Cet engin, livré en première main à la base aéronavale de Toulon, porte des autocollants de la société Patry

2 - La société Energie & Traction à Oullins (69 Rhône) a reconditionné vers 2000 pour VFLI ce locotracteur Fauvet Girel CEM en provenance d'ELF ATOCHEM à Lannemezan (Hautes Pyrénées 65). Cet engin, après diverses pérégrinations, serait maintenant localisé à La Chapelle Saint Ursin (18 Cher) via Patry – voir photographie en dernière page de R&I n°38.

3 - La société BM Traction – alors localisée au Port Edouard Herriot à Lyon (69 Rhône) - a reconditionné vers 1995 ces 2 engins. L'ACM provenait d'un silo de Céréales du Sud Ouest, Tandis que le Moyse BNS était l'un des deux engins de la Centrale EDF de Loire sur Rhône (69 Rhône) – maintenant fermée.





Suite à R&I n°41 – Locomotives Moyse en Suisse – article de Sébastien Jarne

De notre correspondant Jean Claude Perreaud :

J'interviens après la lecture de l'article de Sébastien Jarne sur les Moyse Suisses.

Dans le tableau récapitulatif est mentionnée la présence d'un Moyse plateau à Chavornay : BN 18 Hs 80 D.

C'est certainement une faute de frappe; j'ai photographié cet engin le 6 juillet dernier. Sur sa plaque, on peut lire: BL 18 Hs 80 D.

Photographies de Jean Claude Pérreaud.



Suite à RV41 - Rail en Vrac n°41 – locotracteurs dans le secteur de Bordeaux (Gironde 33)

De Jean Claude Perreaud : Une petite précision au sujet du locotracteur illustré en bas de la page 4. Il est photographié sur l'ITE Wallon France d'Ambarès et Lagrave. Il y est arrivé en 2005. Le site à l'époque portait le nom de "Cause et Wallon". Il s'agit d'une plateforme de réception d'automobiles Peugeot reçues sur wagons Gefco. Il s'agirait d'un engin Fauvet Girel ex Armée – diesel électrique – 16 tonnes & 75 cv datant du début des années 1950.

Le Chemin de Fer du Haut-Rhône : Tramway ou Chemin de Fer Industriel ?

Par Marc Moulin

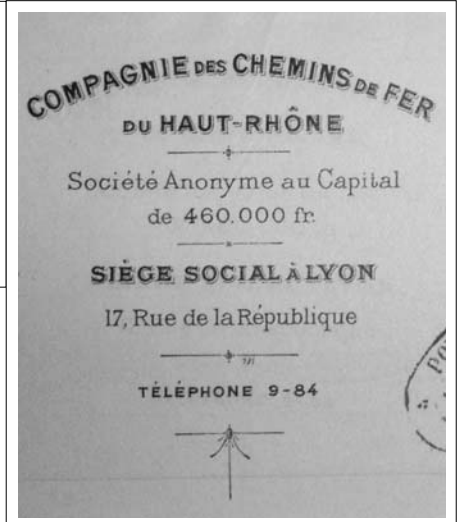
LIEU : Bas-Bugey, Département de l'Ain, France

EPOQUE : 1911-1944

RESEAU : Chemin de Fer du Haut-Rhône

ECARTEMENT : 1,434m (voie normal)

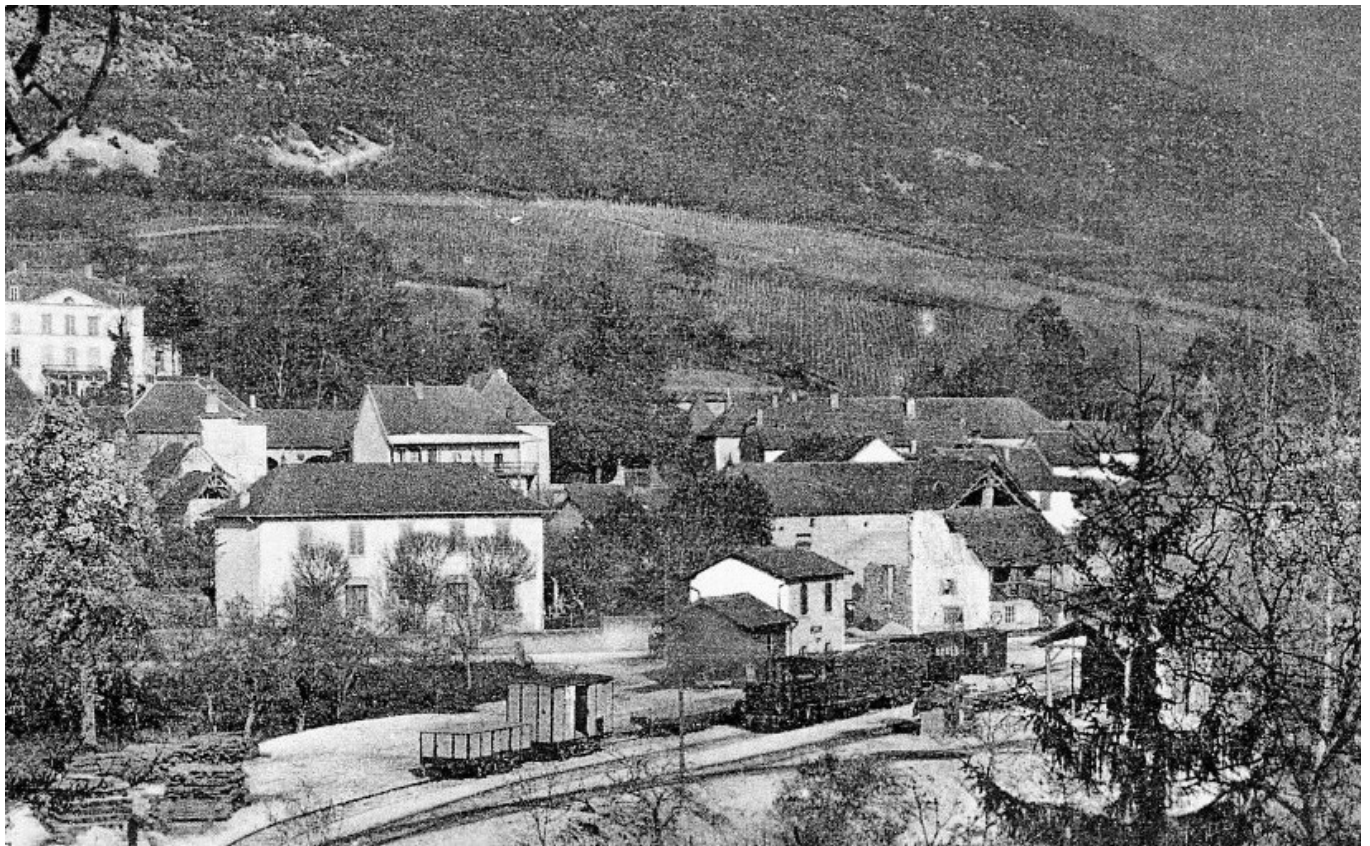
LONGUEUR TOTALE : 34,4 km



Baptisé « chemin de fer », dans sa raison sociale mais n'étant en fait qu'un tramway établi en accotement de routes, le petit train du Haut-Rhône accumula les paradoxes :

Le matériel roulant de type « métrique » roulant sur une voie à l'écartement normal, donnait correspondance à une ligne des tramways lyonnais, qui s'était aventurée bien loin de sa ville d'origine ! Malgré son caractère très « intérêt local », ce chemin de fer comporta jusqu'à dix embranchements pour une ligne d'une trentaine de kilomètres seulement. Cette ligne bénéficiant d'un contexte assez favorable aurait pu faire une carrière très honorable, mais celle-ci fut assez brève à cause d'une malchance persistante !

L'historique de ce réseau ayant été déjà fait l'objet de plusieurs publications, nous nous intéresserons ici principalement à mettre en évidence sa vocation industrielle, notamment par une étude détaillée de l'embranchement des usines de Glandieu.



Aux débuts de l'exploitation, la gare de Lhuis avec un bel échantillonnage de matériel (collection Marc Moulin)

Le Lignite en République Tchèque et ses réseaux ferroviaires miniers

Par Camille Bruneau

Le Lignite

Qu'est ce que le lignite : encore appelé « charbon brun » - c'est une roche combustible présentant un faible degré de houillification, possédant moins de 70% de carbone et plus de 50% de matières volatiles, d'une valeur calorifique trois fois moindre que la houille.



L'exploitation du lignite en Tchéquie

Le lignite est exploité sur toute la bande frontière avec l'Allemagne dans les monts de bohème à l'ouest du pays. C'est au cours du dix huitième siècle que va commencer l'extraction dans de nombreuses petites mines pour se regrouper ensuite et devenir les grands groupes que l'on connaît aujourd'hui. Le lignite extrait sert majoritairement à la production d'électricité et de chaleur, mais présente un désavantage important pour l'environnement car il possède beaucoup de soufre et d'arsenic. Il donne après combustion 50% de cendres, ceci pour le bassin de la région de Chomutov et Sokolov. En bohème du nord, le lignite a un degré de carbonisation plus élevé : il génère moins de cendres, mais il recèle toujours autant de soufre et d'arsenic. Depuis les années 1995/96 les centrales ont été équipées de désulfurant pour diminuer les rejets dans l'atmosphère.



Bassin de Sokolov : la E 127.259 du SU à Svatava, près de Sokolov 16 mai 2005 - Photographie Camille Bruneau

Plusieurs bassins d'exploitation vont voir le jour au fil des années, dont les principaux se situent à Cheb, Karlory Vary / Sokolov, Chomutov / Tusimice et Most. Les couches n'étant pas très profondes (entre 10 et 150 mètres) l'exploitation se fait à ciel ouvert sur des surfaces très importantes nécessitant des moyens mécaniques importants obligeant à évacuer de nombreux m³ de terres stériles (terre accumulé au dessus et entre les couches exploitables).



Chomutov (République Tchèque) — S.D Severoceské Doly — la locomotive de configuration BBB n°184.504 — la dernière d'une série de 4 — s'apprête à partir de la centrale thermique de Prunerov à Kadan - le 16 mai 2005 — Cette machine — tarant 120 tonnes — développe une puissance de 5.220 kW, ce qui lui permet de tracter avec aisance des trains de lignite de plus de 2.000 tonnes — photographie Camille Bruneau —



Most (République Tchèque) — M.U.S Mostecka Uhelna Spolecnost — Cette machine de 180 tonnes tractant des wagons pour les terres - n° MUS 610 - a été construite par SKODA en 1973 sous le n° constructeur 6596. Cette locomotive appartient au type 26EM2. La vue plongeante ci-dessus permet de bien distinguer les blocs de résistances électriques disposés à l'extérieur sur les capots des 3 trucks moteurs — photographie Patrick Etiévant —