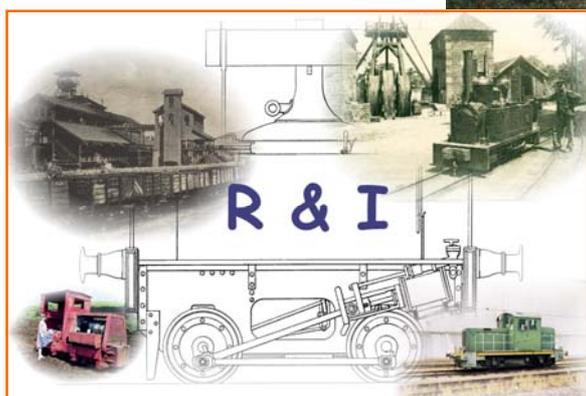


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°45

Septembre 2011
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Routes, Rails et Silos d'Artois, Picardie & Champagne

Par Francis Perenon

L'itinéraire commence sur la magnifique Grand place d'**Arras** : départ à 7h30 en direction de la gare de **Boisleux**. Dans cette dernière, que nous atteignons 20 minutes plus tard, la sucrerie de **Boiry Sainte Rictude** est embranchée. En gare, sur les voies de service, une rame de 22 trémies à sucre stationne. Le flux de camions est peu important à cette heure matinale, mais le trafic est totalement nul sur l'embranchement ferroviaire : aucun locotracteur à l'horizon.

Vers 8h30, nous jetons un coup d'œil général à la gare SNCF d'**Achiet**. Un TER quitte la voie du terminus local en direction de Lille. L'embranchement en direction de Bapaume, bien visible du haut du pont, est en bon état. Les rails luisent : ils ont été utilisés il y a peu.

Vers 8h45, passage aux ateliers de la SARI à Achiet : en raison d'un audit, nous ne pouvons être reçus. De nombreux wagons citernes P de Bihucourt sont en réparation. Les installations sont désormais entièrement closes. La voie de desserte se termine au passage à niveau et semble inutilisée ensuite. On aperçoit le BN HA de la Sari derrière une rangée de wagons qui stationne dans le brouillard.



Le faisceau marchandises de la gare de Boisleux et la sucrerie de Boiry Saint Rictude – Photographie Patrick Etiévant -

Autour de 9h00, nous nous arrêtons en gare de **Bapaume**. Les ateliers de la Sari – l'ancien dépôt du Chemin de Fer Achiet Bapaume Marcoing – sont fermés depuis 2008. Les bureaux étaient dans l'ancien BV Bâtiment des Voyageurs. Les voies sont toujours en place de même que le pont transbordeur qui desservait les ateliers. Les lieux sont entourés d'anciens silos à grains et quais à marchandises, tous anciennement desservis par le rail, qui sont en voie de décrépitude... Un important dépôt de Bus des RTA jouxte les lieux.

Nous prenons la direction d'**Epehy** que nous atteignons vers 9h30 après être passé au-dessus du canal du Nord. La gare d'Epehy est le terminus de la ligne à trafic restreint provenant de Cambrai distante de 23 km. La ligne a été fermée en 2010. De cette gare part l'embranchement de 2,5 km en direction de la Sucrierie de **Sainte Emilie**. Celle-ci appartient à la SVI - Société Vermandoise d'Industries – En l'absence de personnel disponible, il est impossible de voir les locotracteurs Renault et Moysse qui étaient employés pour le trafic de pierre à chaux et de sucre – trafic qui atteignaient encore 50.000 tonnes en 2005.

Vers 10h, nous atteignons la gare de **Saint Quentin**, puis le dépôt fermé du Chemin de fer Touristique du Vermandois à **Gauchy**. Les matériels suivants sont observés et photographiés :

Artois, Picardie & Champagne

1 – En gare de Crépy Couvron – située au (PK) 97,159 de la ligne d'Amiens à Laon - il est possible d'observer un locotracteur Moysse BN de 34 tonnes employé sur l'embranchement céréalier de la SAE - Photographie Patrick Etiévant -

2 – Champagne Céréales à Amifontaine : le locotracteur Y6400 Decauville 1954 - ex SNCF - stationne dans l'enceinte qui protège les équipements de chargement des wagons - - Photographie Patrick Etiévant –

3 – Coopérative Agricole de Variscourt à Amifontaine : le site dispose d'un très beau et rare engin rail route de construction Brimont – immatriculé 6194RR08 - Photographie Patrick Etiévant –



AKERS : un embranchement particulier menacé et sauvé

Par René Delleaux – photographies Société Akers

A l'été 2010, suite à la réforme du fret, la SNCF décide qu'à compter du 12 décembre 2010, elle ne desservira plus en wagon isolé l'usine AKERS de Berlaimont (Nord) qui est située sur la ligne SNCF Lille – Hirson. Parallèlement à la disparition du fret SNCF de proximité dans la région d'Aulnoye, 70 postes sur 100 sont supprimés...

L'entreprise AKERS de Berlaimont fabrique des cylindres pouvant aller de 2 à 80 tonnes, mesurer de 4 à 15 mètres de long et de 1 à 2 mètres de diamètre. Ces cylindres servent à désépaissir ou à laminier une tôle qui au départ fait par exemple 10 mètres de large et 1 mètre d'épaisseur, pour en arriver à une tôle de 5 à 7 dixièmes d'épaisseur.

Une dépendance totale au rail pour les gros cylindres.

Cette société a besoin du rail pour les réceptions et les expéditions des gros cylindres qui pèsent entre 20 et 80 tonnes. Ces pièces viennent pratiquement chaque semaine de Styckebruk en Suède et repartent après traitement thermique et usinage vers l'Europe, en particulier l'Angleterre et l'Allemagne. Ces cylindres représentent plus de 30% de la production de l'usine de Berlaimont.



La locomotive de la société Belge OSR livre un wagon sur l'embranchement de la Société Akers. Il s'agit de l'ancienne BB 61013 type G1206 de Vossloh précédemment prise en location par Fret SNCF, dont elle porte toujours la livrée

D'autres cylindres plus petits qui proviennent des 2 autres sites français du groupe AKERS : Thionville et Sedan arrivent et repartent par camions. Si AKERS veut encore usiner ces grosses pièces qui représentent 50% du CA de l'entreprise, elle doit opter pour un autre acheminement : la route en convoi exceptionnel de Somain (entre Valenciennes et Douai) ou même d'Anvers (Belgique). Bien sûr tout cela avec un surcoût pour la société évalué à 450.000 euros par an et aussi une menace pour l'emploi. Une aberration écologique dans le contexte du Grenelle de l'environnement. La société et les organisations professionnelles tirent la sonnette d'alarme auprès des instances politiques locales et régionales. La SNCF ne change pas sa position et des négociations sont alors entreprises entre AKERS et d'autres opérateurs ferrés publics et privés.

Un sauvetage réussi grâce aux Belges

C'est une filiale de la SNCB, la société O.S.R. (On. Site. Rail) désireuse de se développer sur le site ferroviaire d'Aulnoye-Aymeries, qui reprendra le trafic de l'usine Berlaimontoise de la société AKERS à compter du 13 décembre 2010. Un contrat annuel « à prix équivalent à la SNCF et à prestations égales » est signé début décembre 2010 par le Directeur M. Souilah.

Les locomotives diesel Roumaines employées pour les travaux en Corse

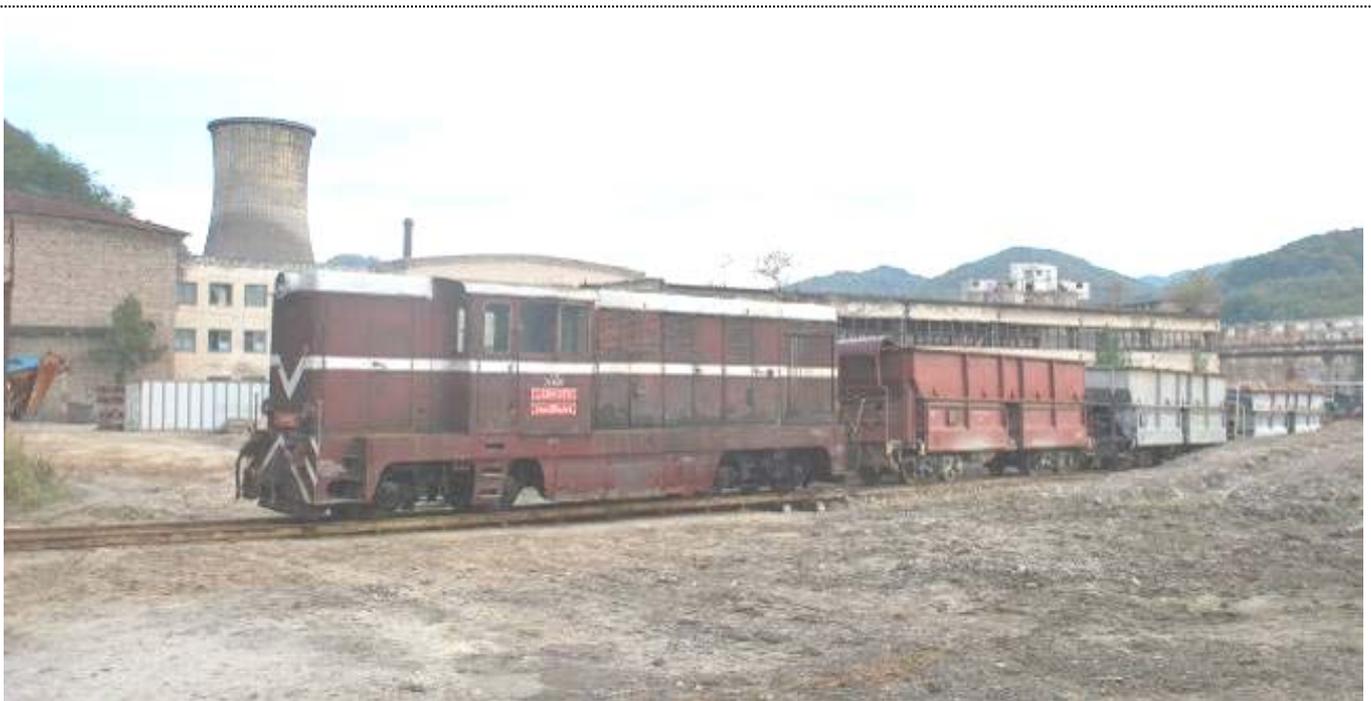
Par Sébastien Jarne

Usinele 23 August à Bucarest

La société pour la construction de machines de Nicolae Malaxa à Bucarest, qui s'occupe depuis la fin de la Première guerre mondiale de réparation de matériel roulant pour les CFR, érige en 1929 une nouvelle usine destinée à la construction de locomotives à vapeur, la Fabrica de Locomotive N. Malaxa. En 1933, elle réalise son premier autorail, trois ans plus tard sa première locomotive diesel de manœuvre. En 1945, elle prend le nom de "Usinele 23 August", soit l'usine du 23 août, cette date symbolisant le jour de la libération pour les roumains. Quelque 550 locomotives à vapeur sont construites jusqu'en 1951.

Jusque dans les années 1960, Usinele 23 August produit essentiellement des locomotives diesel-mécaniques de manœuvre à deux essieux. Une variante de ce modèle est développée pour la voie étroite, mais cette fois à quatre essieux pour ne pas dépasser la charge de tonnes par essieu usuelle sur les chemins de fer forestiers roumains.

Une extension de la production est engagée à cette époque et un prototype de locomotive à voie étroite du type DH 45 (locomotive diesel-hydraulique de 450 ch) est construit en 1964 et essayé sur la ligne forestière de Stîlpeni. Les résultats étant concluants, une première série est livrée l'année suivante à des cimenteries roumaines desservies par des lignes à voie de 760 mm. En 1966, ce sont les premières livraisons aux Chemins de fer Roumains (CFR) pour leur ligne de Turda à Abrud, puis en 1967, une série de dix locomotives est exportée en Silésie, où elles sont utilisées sur le réseau à voie de 785 mm des Chemins de fer de l'Etat polonais (PKP), ainsi que dans des industries. En 1968 apparaissent les premières machines pour la voie de 750 mm et en 1969 pour la voie métrique, destinées également aux PKP. Par la suite, des locomotives de ce type sont également livrées en Irak, Egypte, Tunisie (Entreprise des phosphates de Gafsa), en Hongrie, Bulgarie et Yougoslavie.



Train remorqué par la locomotive L45H-070 dans l'usine de Crisior, le 8 octobre 2010. Cette machine a été livrée initialement au combinat sidérurgique de Hunedoara – Photographie Sébastien Jarne

Statistiquement sur les 387 locomotives neuves de ce type connues de l'auteur:

- 112 sont à voie de 750 mm (Pologne)
- 148 760 mm (Roumanie, Hongrie, Yougoslavie et Bulgarie)
- 47 785 mm (Silésie)
- 9 790 mm (mines de Lonea, Roumanie)
- 71 1000 mm (Pologne, Hongrie, Iraq, Egypte et Tunisie)
- 162 ont été livrées aux PKP (série Lxd2, n° 1...479)
- 48 aux CFR (série 87, n° 0001 à 0048)
- 24 aux Chemins de fer de la Basse-Egypte
- 10 aux MAV (série Mk 45 n° 2001-2010)

Le chantier de Renouvellement Voie & Ballast en Provence

Par José Banaudo

Le chantier RVB des Chemins de fer de Provence est actuellement dans sa phase 2 la plus spectaculaire, entre Nice et Lingostière. Contrairement à la phase 1 et à la phase 3, situées le long de la vallée du Var, qui font appel à des moyens routiers pour le dégarnissage de la plateforme et l'évacuation des déblais, ce travail est fait ici par un engin de dégarnissage baptisé TIREX, muni d'une pelleuse, d'un chariot collecteur de déblais et de courroies transporteuses, et de deux rames de wagons à bennes ouvrantes.



Les deux locomotives Faur L45H 069 et 070 en tête d'un train de travaux - Photographie José Banaudo -

Voici les véhicules engagés par l'entreprise SERSA pour former les deux rames de déblais :

- Locomotive Henschel BB 1200 mise à disposition par les CP.
- Locomotives Faur L45H 069 et 070 ex-Talc si Dolomita SA de Hunedoara, reconditionnées et mises à l'écartement métrique par l'atelier du CFI Criscior. Les mécanos roumains sont fournis avec les locomotives !!! Ces machines ne sont pas couplées en UM mais conduites en double traction par deux agents.
- 2 wagons raccord à deux essieux, avec groupe électrogène n° P 10149 et 10150 Sersa.
- 2 wagons benne de l'entreprise J.Müller AG n° Fa-u 8768 et 8769.
- 4 wagons bi-bennes Josef Meyer des RhB n° Xa-u 9444, 9445, 9461, 9462

Le Tirex travaille en reculant sur les rails définitifs, posés sur l'ancienne couche de ballast et provisoirement entretoisés. Une fois la plateforme dégarnie, un portique automateur suit derrière, soulève les rails et permet au train de traverses de déposer les traverses neuves en béton, qui sont aussitôt boulonnées à leur emplacement.

Le train de traverses est formé de wagons plats suisses (déjà signalés dans la première phase du chantier) poussés par le locotracteur Gmeinder-Kaelble Tmf 2/2 6 originaire du Montreux - Oberland Bernois. Ce train transporte également un générateur pour la ventilation des tunnels et... une cabine de toilettes pour les ouvriers du chantier.

Nos amis suisses en savent-ils un peu plus sur l'origine des wagons : date, constructeur, réseau d'origine pour les autres que ceux des RhB ? Le tracteur du MOB appartient-il toujours à ce réseau ou est-il cédé à Sersa ?

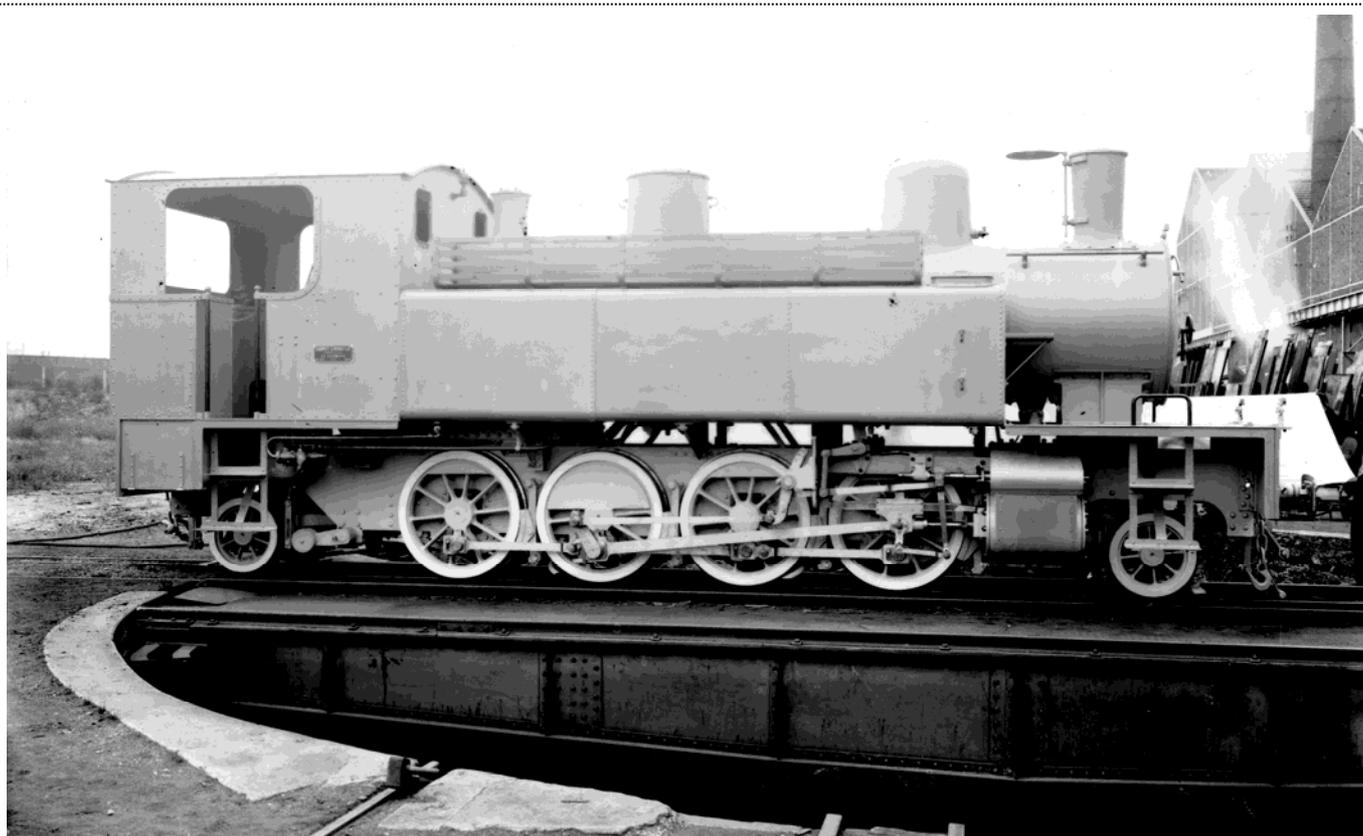
Une aventure industrielle : les locomotives Corpet-Louvet des types 140 & 141 livrées neuves aux colonies entre 1925 et 1952

Par **Luc Reynaud**

Dans l'entre deux guerre et jusque dans les années 1950 l'augmentation du trafic ferroviaire sur les réseaux d'Afrique Occidentale et Equatoriale Françaises (AOF et AEF) ainsi que d'Indochine, incitait les exploitants à s'équiper de locomotives plus puissantes des types 141 ou 140, afin de pouvoir augmenter le tonnage des trains. La firme Corpet Louvet, en particulier, était fortement sollicitée puisqu'elle livrait à ces réseaux, soixante-dix-huit « Mikado » et dix « Consolidation ».

Le Cameroun

Les chemins de fer du Cameroun furent les premiers à passer commande de quinze locomotives de type 141 T accouplées d'origine à un tender à boggies pour la ligne Nord du réseau (Bonabéri – N'Kongsamba), longue de 160 km. Construite au temps de la colonisation allemande ses caractéristiques étaient sévères : rayon minimum des courbes de 120 mètres, déclivité maximum 16,66 ‰ soit une déclivité fictive de 21 ‰ en rayon de 120 mètres. Si le tracé de la section Bonabéri – Lum (107 km) était peu accidenté, la partie terminale pouvait être considérée comme une ligne de montagne. Les ouvrages d'art et la voie avaient été construits et équipés pour supporter des essieux de 7 tonnes : rails de 20 kg/m, 1200 traverses métalliques de 29,450 kg au kilomètre, le tout posé sur un ballast de gravillons de roche volcanique de médiocre qualité. En 1945, seule la section la plus accidentée, soit les trente derniers kilomètres, était améliorée et la ligne entièrement ballastée permettant une charge maximale de 8,5 tonnes par essieu.



Une locomotive 141T Cameroun sur le pont tournant de l'usine Corpet-Louvet à la Courneuve - collection Henri Dupuis

Numéro constructeur	Numéro d'exploitation	Date de sortie d'usine	Date de mise en service	Numéro constructeur	Numéro d'exploitation	Date de sortie d'usine	Date de mise en service
1659	141 A 121	30.05.1925	1925	1703	141 A 151	30.04.1926	1926
1660	141 A 122	26.06.1925		1719	141 A 152	11.02.1927	1927
1661	141 A 123	21.07.1925		1720	141 A 153	19.02.1927	1927
1662	141 A 124	25.07.1925		1745	141 A 154	15.12.1927	1928
1696	141 A 125	13.08.1925		1746	141 A 155	29.12.1927	
1697	141 A 126	31.01.1926	1926	1747	141 A 156	01.02.1928	
1699	141 A 127	31.03.1926		1748	141 A 157	24.02.1928	
1702	141 A 128	26.04.1926					