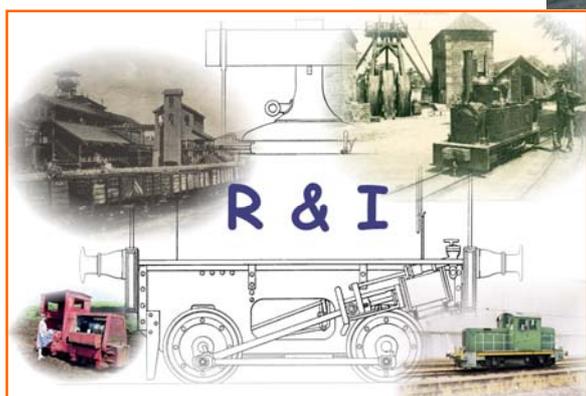
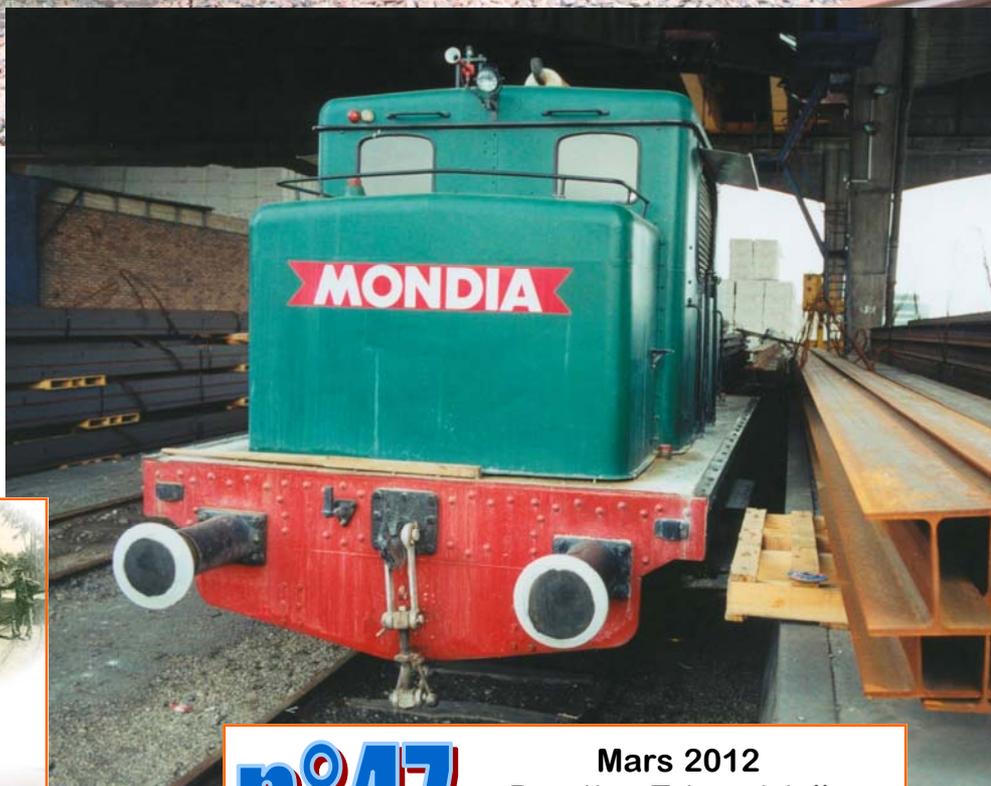
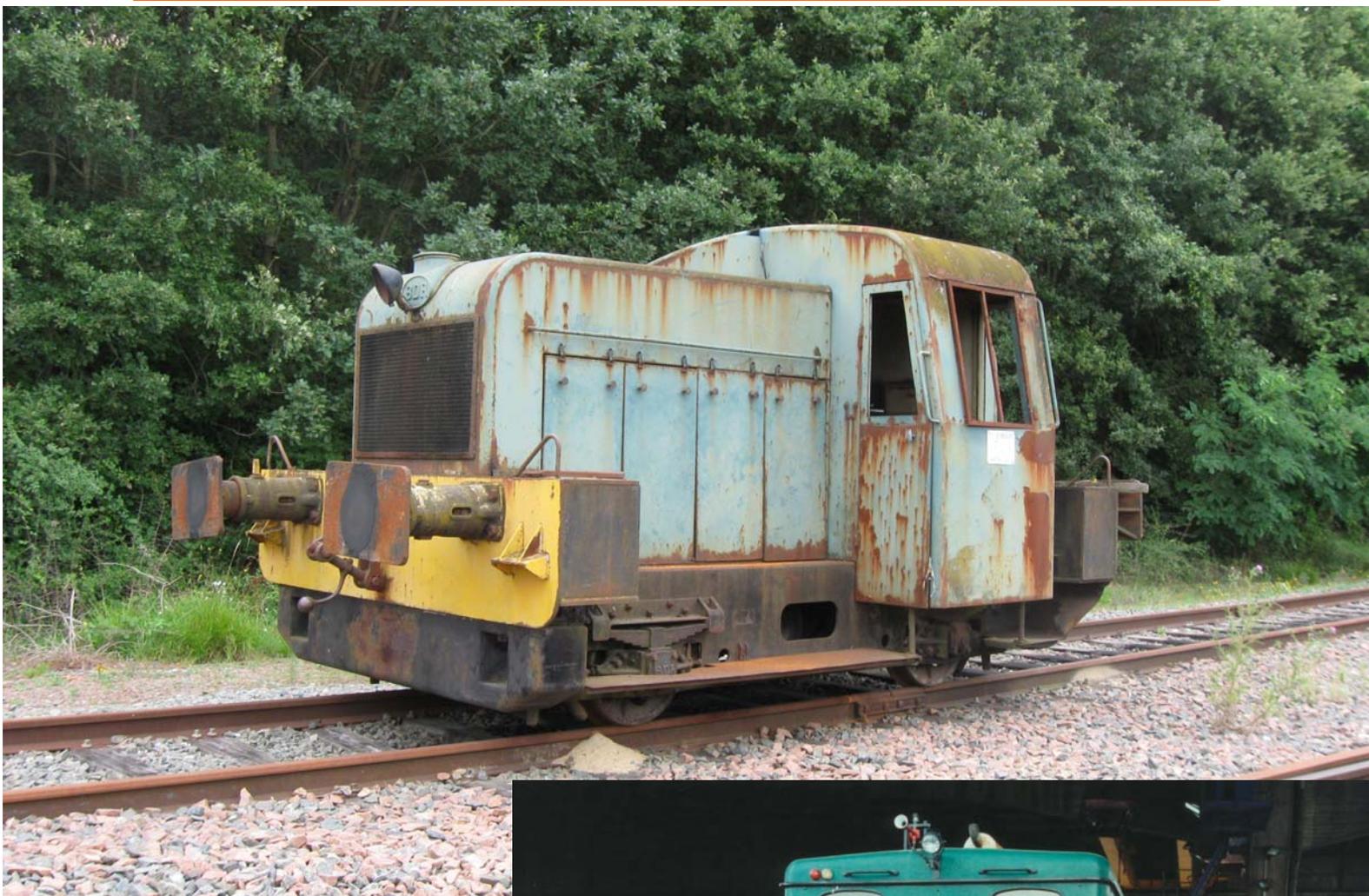


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°47

Mars 2012
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Rails en Vrac n°47

Pour aider à alimenter cette rubrique, merci d'envoyer vos informations, photos et observations par courrier postal à la rédaction de R&I, ou par courrier électronique. D'avance merci.



Lyon (69 Rhône) - France -

De notre correspondant Marc Moulin à Lyon

Les travaux de prolongement de la ligne B du métro à Lyon sont en cours.

Le tronçon en construction concerne la section Lyon Gerland - Oullins.

A l'occasion de la fin du creusement, il a été possible de parourir à pied le tunnel sous le Rhône. Marc Moulin a pu observer du matériel ferroviaire employé par les sociétés de travaux, dont ETF Entreprise de Travaux Ferroviaires.



1 – Vendredi 7 Octobre 2011 au niveau du Stade de Gerland : un rail-routes d'ETF : il s'agit un Brimont-Latil... qui doit bien avoir une trentaine d'années - Photographie Marc Moulin -

2 – Vendredi 7 Octobre 2011 au niveau du Stade de Gerland : un autre rail-routes d'ETF : il s'agit un Mercedes Unimog assurant des navettes avec une toupie à béton.... - Photographie Marc Moulin -





Suite à R&I n°45 RVB sur les chemins de fer de Provence -

De notre correspondant
Robert Rostagni

José Banaudo nous a présenté dans le numéro 45 de Rail et Industrie le matériel mis en oeuvre pour la phase la plus spectaculaire du chantier RVB des 25 km de voie sur la ligne Nice Digne des Chemins de fer de la Provence. Ce trajet comprend une zone de collines avec 5 souterrains totalisant 2004 m, et une autre de plaine essentiellement sur une digue séparant le fleuve Var et la route nationale Nice Grenoble à deux fois



deux voies. Deux types de matériel ont été mis en oeuvre. Celui-ci étant inexistant en France, il a été fait appel à des entreprises italiennes, suisses, roumaines et allemande, le titulaire du marché étant l'entreprise Française ESAF. Parmi elles notons la suisse Sersa, l'italienne De Laoe. Il a été fait appel aux entreprises locales pour le dégarnissage hors tunnels, l'évacuation du vieux ballast et son transport, la fourniture et le transport du ballast avec mise en place d'une première sous couche ainsi qu'un film isolant aux endroits humides. Les transports du matériel lourd a été assuré par route. De même, sur les chantiers, les trains ne pouvant pas se doubler ou s'éviter, les camions ont été nécessaires. Un bel exemple de coopération internationale facilité par la création de l'Europe. L'historique et l'identification du matériel a été possible grâce aux connaissances de José Banaudo.

Robert Rostagni.



Enigmatique VALERMI

Par Christophe GIDE, Louis CAILLOT et Patrick ETIEVANT

Ami lecteur, le texte qui va suivre ne prétend pas à la vérité absolue mais se propose seulement et bien plus modestement de tenter de lever un coin du voile qui recouvre cette firme énigmatique s'il en est, je veux parler de la S.A. VALERMI.

C'est la récente sortie par la firme artisanale Atelier Debelem animée par Eric Decaix d'un kit résine (échelle HO) permettant de réaliser le Valermi « D1 » de la ligne de Luxey à Mont-de-Marsan (40) que m'est venu l'idée d'un petit topo sur ce constructeur ô combien méconnu. Mais mes pauvres connaissances n'auraient pu suffire et je remercie infiniment Louis CAILLOT et Patrick ETIEVANT de s'être joints à moi !

Ce texte ne se prétend donc aucunement exhaustif et le lecteur trouvera que, peut-être il pose davantage de questions qu'il n'apporte de réponses. C'est pourquoi, tout complément est, évidemment, le bienvenu !



Le locotracteur Valermi préservé par le CFVE à Passy sur Eure : il s'agit de l'ex Y11251 de la SNCF. On reconnaît le châssis d'origine ou d'inspiration FAM qui équipait les engins ALVF de l'Armée (1914-18) – Photographie Olivier Tanniou

La Société Valermi :

Regardez bien la photographie extraite d'une publicité Valermi : l'architecture générale de l'engin, le dessin particulier de la cabine... cela ne vous rappelle-t-il rien ? Ah, mais si ! C'est un MOYSE ! Et bien non, un Valermi n'est pas un Moïse, mais cette ressemblance troublante possède une explication tout à fait rationnelle : il y a bien du Moïse chez Valermi ! Explication :

Le 03 mai 1946, Monsieur Gérard VESTRAETE (né à Lille le 11 décembre 1906 et domicilié à Paris) fonde une société pour la **Vente**, l'**Achat**, la **Location** et la **Réparation** de **Matériel Industriel** = **VALERMI**. D'abord établi au 55, Rue Saint Lazare à Paris, le siège social se fixera définitivement au 11, Rue de Liège à Paris (9ème).

La firme était censée œuvrer dans la vente, la location, la réparation, la représentation, la commission, l'import-export de tout matériel neuf ou d'occasion pour les Travaux Publics ou l'Industrie.

En 1948, entre en scène, probablement comme gérant, un dénommé Fabien WEBER, ancien de chez Moïse, né le 16.09.1907 à Paris et domicilié à Drancy. Voici donc l'origine de la parenté esthétique entre VALERMI et Moïse !

Dans le domaine ferroviaire, les publicités VALERMI font état de la fourniture de locotracteurs « spécialement étudiés

Les Locotracteurs BDR / Baudet Donon Roussel du type "Standard"

Par Louis Caillot

Historique et production :

Vous avez suivi dans les numéros 21 et 38 de Rail et Industrie l'histoire des locotracteurs BDR « Super Standard » et « 150 Chevaux-Colonies ». Ces appareils représentaient à l'époque le haut de gamme chez BDR. Parallèlement, ce constructeur fabriquait aussi des locotracteurs des séries y 2000 et y 6000 pour le compte de la SNCF. Tous ces modèles avaient été précédés par un petit locotracteur simple et compact, désigné « Standard ».

Le « Standard » naissait au cours du second conflit mondial. Résultait-il d'une étude antérieure pour un appareil de faible puissance convenant à de nombreux embranchements, ou était-il mis au point sous la contrainte de l'occupant soucieux de disposer d'un locotracteur à gabarit surbaissé fort utile pour la desserte d'ouvrages militaires... ? Les archives connues sont muettes à ce sujet. Mais, l'appareil destiné aux fortifications allemandes et la série prévue pour l'Organisation Todt/OT, pourraient confirmer la seconde hypothèse.



Deux locotracteurs HSMV à motorisation CLM 80 chevaux, prêts au départ à Argenteuil, collection Philippe Royer

A l'issue du conflit, BDR présentait le « Standard » comme un appareil unifié convenant à un usage industriel et ne demandant qu'un entretien simplifié. Son poids était réduit au strict minimum compatible avec l'effort de traction : 16 tonnes correspondaient en effet à un effort de traction de 5000 kilogrammes au démarrage, par temps sec. La forme ramassée du locotracteur et son faible encombrement autorisait, de plus, son transport par un camion ordinaire de 20 tonnes.

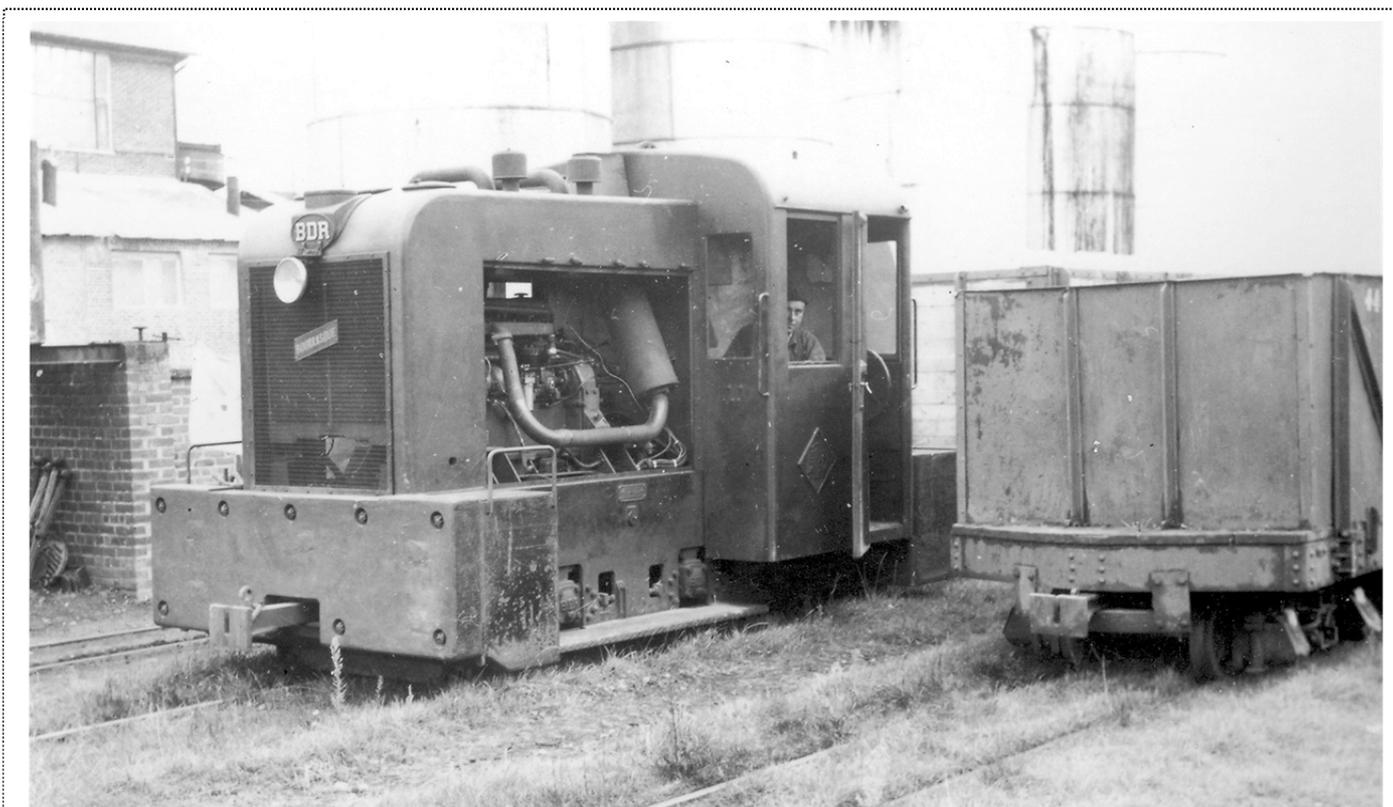
Les six premiers « Standard » étaient donc livrés de septembre 1943 à mi-1944, en voie de 60 et en voie normale. La libération stoppait la production et un seul appareil, probablement commencé au cours du conflit, voyait le jour en 1945. La pénurie de matières premières retardait la reprise des fabrications, celle-ci n'ayant lieu qu'au cours de l'année suivante. Il est à noter au passage, que le lot d'appareils à motorisation essence et gazogène Panhard,

Dans l'Eure, le réseau à voie étroite de la râperie de Saussay la Campagne

Par Louis Caillot

La Sucrierie Centrale d' Etrepagny, dans l'Eure, possédait une râperie à Saussay la Campagne (même département). Cet établissement était alimenté en betteraves depuis un chantier de chargement, par une ligne en voie de 60 cm longue de 7,5 kilomètres. La ligne suivait la Route Nationale 14 /RN 14 entre la halle de chargement et le village d'Ecouis, puis suivait en accotement la RN 14 bis jusqu' à la râperie.

La sucrierie employait d' abord des locomotives à vapeur, dont plusieurs 040T-DFB vendues par Couthon. La dernière était détruite en 1962. Le matériel remorqué était essentiellement constitué de wagons à boggies américains « Pershing », qui avaient été transformés en tombereaux métallisés.



Locotracteur BDR HSNE de la Raperie de Saussay, cliché Jacques Chapuis, collection Philippe Royer

Dès 1934, la Sucrierie équipait sa ligne en voie de 60 de locotracteurs diesel. Elle recevait deux appareils Billard, type T80 D3, à trois essieux et moteur CLM-85LC 3 de 80 chevaux :

- Le numéro de construction 201, livré le 30.06.1934,
- Le n° 205, livré le 16.05.1935.

Ces appareils étaient rejoints, une dizaine d'années plus tard, par deux « Standard » Baudet-Donon-Roussel /BDR type HSNE, eux aussi dotés de trois essieux :

- - Le n° 395, livré le 10.09.1943,
- - Le n° 417, livré le 17.10.1945.

Selon certaines sources, un cinquième locotracteur aurait existé, mais il n'a pas été identifié. Les locotracteurs fonctionnaient jusqu' en 1964, année où l'exploitation ferroviaire était arrêtée. Ils étaient probablement démolis par la suite. Au cours des dernières années, les deux BDR assuraient la traction des trains en ligne. Un des Billard travaillait au chantier de chargement, le second restant en réserve.

Louis Caillot.

Remerciements à Eric Fresné et Philippe Royer.

Documents consultés : - Notes de Jacques Chapuis, 1958