

Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°49

Septembre 2012
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Les Secrets de Tower Bridge

Par Marc MOULIN

Cela aurait pu être le titre d'une aventure de Sherlock Holmes. Hélas le regretté Conan Doyle n'a jamais, à ma connaissance, situé une de ses nouvelles dans cet emblématique monument londonien. Il recèle pourtant dans ses entrailles des trésors du plus haut intérêt pour nous autres, vaporistes épris de mécanique ancienne : son mécanisme de relevage des tabliers. Accessible au public depuis une vingtaine d'années, j'ai eu l'occasion de le visiter l'an dernier lors de vacances en Angleterre. Mais avant de visiter Tower Bridge, faisons d'abord un bref retour dans le passé pour comprendre la genèse de ce superbe ouvrage.



Tower Bridge en mai 2011. La machinerie se trouve dans la culée droite . photographie Marc Moulin

Pendant des siècles il n'y eut qu'un seul et unique pont pour relier les deux rives londoniennes de la Tamise. Le premier pont connu est celui en bois construit à la fin du premier millénaire. En mauvais état, il fut remplacé par un ouvrage en pierre mis en services au début du XIII^{ème} siècle, le « London bridge ». Cet ouvrage monumental comportait des bâtiments ainsi qu'un élément mobile en bois pour le passage des gros navires. D'une grande longévité il ne fut rénové qu'en 1750. Mais cela ne fut pas longtemps suffisant et on le remplaça en 1831 par un ouvrage neuf. Entre temps d'autres ponts furent construits le long du fleuve. Mais à l'est de la ville il n'y avait toujours que le Pont de Londres, insuffisant pour cette zone d'intense activité. En effet le « Pool de Londres » comportait de nombreux docks, générant un trafic fluvial et terrestre en continu développement. A l'époque de la reine Victoria, l'empire britannique était à son apogée et des marchandises en provenance ou à destination du monde entier transitaient par Londres, qui était alors la plus grande des villes !

En 1876 les édiles londoniens définirent un cahier des charges pour un nouveau pont et lancèrent un concours. Plusieurs architectes élaborèrent des projets plus ou moins heureux. Après de nombreux atermoiements, ce n'est qu'en 1884 que furent adoptés les plans de MM Horace Jones et John Wolfe Barry. Les caractéristiques principales du pont étaient les suivantes : Longueur totale de l'ouvrage entre les culées nord et sud : 268,2 m. Les deux piles centrales comportent chacune un demi-tablier basculant en acier. Espacées de 61 m, elles supportent chacune une tour de style gothique à structure en acier, avec parement en pierre. Ces deux tours sont reliées par une passerelle métallique d'une hauteur de 42 m par rapport au niveau moyen de l'eau. Accessible par escaliers ou ascenseurs, elles permettent le passage des piétons lorsque les tabliers sont levés. Tous les mouvements sont à commande hydraulique.

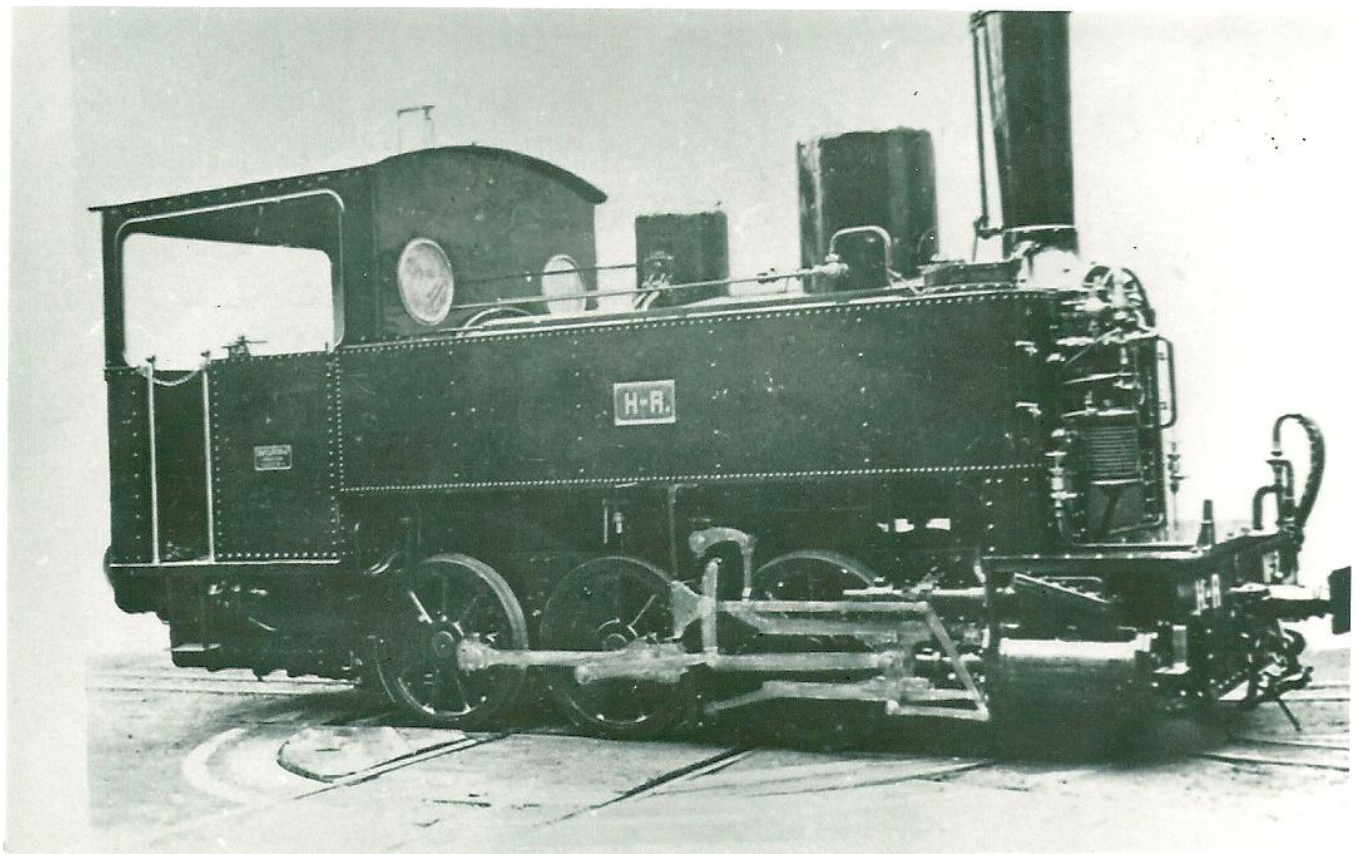
Retour sur le chemin de fer du Haut Rhône

Par Marc Moulin

Dans « R&I » n° 42, nous avons dressé un historique succinct du chemin de Fer du Haut-Rhône, en insistant sur son côté « chemin de fer industriel ». Ayant trouvé quelques nouveaux documents sur cet attachant tramway à vapeur à voie normale et gabarit « métrique », nous présentons aux lecteurs un petit complément.

le Matériel Roulant

Les cinq 030T composant le parc du Haut-Rhône furent parfaitement entretenues, comme on peut le constater sur les photos prises au cours de leur utilisation. Uniformément noires au début, l'une d'elles au moins, la Buffaud-Robatel n°1, reçut ultérieurement une livrée bicolore noire avec les flancs plus clairs, probablement verts. Les locomotives virent aussi leurs baies latérales de cabine occultées partiellement par des tôles pour une meilleure protection de l'équipe de conduite.



La loco HR n°2, à la sortie des usines Buffaud-Robatel à Lyon Collection André Artur

La n°5, livrée par Pinguely en 1931, eut une carrière courte : seule machine conservée avec la n°1 après 1939, elle servit sporadiquement entre Villebois et Sault-Brenaz pour la desserte des embranchements, jusqu'à l'arrêt total des activités fin 1944 (parcours annuel 6.000 kms). L'une d'elles fut toutefois utilisée en location pendant quelques mois pour la construction de l'embranchement à voie normale de la S.N.C.A.S.E. à Ambérieu. Selon certaines sources, il aurait été envisagé d'utiliser une de ces locomotives pour la desserte des Chaux et Ciments du Val d'Amby sur la ligne O.T.L. n°16 de Hières à Crémieu. Il est regrettable que cela n'ait pas eu lieu, ce type de machine aurait été parfaitement adapté, moyennant la pose d'organes de tamponnement et attelage type « grand réseau » pour pouvoir tracter les wagons de la S.N.C.F.

Landrecies : 2 embranchements :

Renson & M.C.M (Desvres)

Par René Delleaux

Landrecies est un gros bourg de 4.000 habitants situé dans le bas du département du Nord. L'agglomération est située sur la ligne de chemin de fer internationale Paris- Bruxelles-Amsterdam au km. 202 entre Saint Quentin et Maubeuge.

Il y avait deux embranchements particuliers à Landrecies : ceux des Sociétés RENSON & M.C.M (Maubeuge-Céramique-Montplaisir). Il existait un sous embranchement sur M.C.M : la société Hottelart qui retraitait des huiles.

L'embranchement particulier de l'entreprise Renson (1935-1977)

L'entreprise Renson est implantée depuis 1929 sur le site d'une ancienne briqueterie à deux pas de la gare de Landrecies. Son fondateur, Jules Renson, avait six ans auparavant créé une première affaire en Belgique, non loin de Charleroi, à Montigny le Tilleul. L'entreprise landrecienne emploie dans les années 1970 près de 150 personnes. Elle est équipée d'une fonderie et fabrique du petit matériel agricole tel que moulins, coupes racines, aplatisseurs de grains, pompes, abreuvoirs, etc



Usine Renson : l'embranchement et le locotracteur électrique captant le courant par perche et fil trolley . note de Patrick Etiévant : cet engin pourrait être le locotracteur diesel CAMPAGNE type TN livré à Landrecies le 28 avril 1932 sous le n°1622, et ultérieurement électrifié à cause des pénuries de carburant dues à la guerre de 1939-1945

De 1935 à 1977, cette production est acheminée à la gare de Landrecies par le biais d'un embranchement ferroviaire. Ce raccordement est composé de deux voies d'environ 300m de long ; dont une seule aurait réellement servi. Il permet alors de relier l'unité de production à la ligne Paris-Bruxelles au km 201,4.

L'Auvergne des montagnes, des plaines et des villes

Par Francis Perenon

Compte rendu de pérégrinations ferroviaires en l'été 2011

La vallée de la Dore et le train des bobines

Par l'autoroute Lyon Saint Etienne Clermont Ferrand, puis une départementale bien encombrée, nous arrivons en ce matin pluvieux de juillet, peu après 8h00, sur le talus surplombant les vastes débords de la gare de Giroux longés par les installations de la papeterie.

Après une reconnaissance jusqu'au pont de la D221 et la belle vue plongeante sur le secteur, nous retournons vers la gare sortie de sa torpeur matinale : une certaine animation règne du côté du quai de chargement en wagons des grosses bobines de papier.



Giroux : vue plongeante sur la gare et la papeterie CELTA . les voies sont encombrées de wagons couverts destinés au transport des rouleaux de papier . Photographie Patrick Etiévant

Vite sur le site, nous faisons rapidement connaissance avec le conducteur de la BB66467 occupé à sangler les bobines chargées par le personnel de la Papeterie. « Martial », comme il aime à se faire appeler, est un cheminot de l'AgriVap compétant, polyvalent et sympathique, qui aime la compagnie, ce qui nous permet de vivre des instants inoubliables pour ceux qui ont la passion du rail industriel. Manœuvres nombreuses, accompagnement sur le parcours de 11 km, loin de la route, suivant au plus près le cours tourmenté de la Dore.

Ces délicieux moments passent bien vite, lorsque nous quittons près de l'entrée de la aiguille pleine voie de la grande cartonnerie de Courpière, il est déjà largement 11h00.

Les locomotives BB Moysse le chant du cygne de la firme

Par Louis Caillot

A/ Genèse et historique :

A la fin des années soixante, prévoyant une future saturation du marché Français des locotracteurs et souhaitant se développer dans d'autres domaines, la firme Moysse se lançait dans l'aventure des locomotives BB.

Auparavant, elle avait timidement expérimenté divers prototypes de « locotracteurs doubles », dont le fameux DNA, composé de deux BN avec une seule cabine flottante entre les deux châssis.

Moysse entamait donc l'étude d'une véritable locomotive BB industrielle, dont les principales caractéristiques étaient:

- Une construction massive et robuste,
- Des éléments électriques et mécaniques éprouvés,
- Un faible empattement autorisant le passage sur des courbes de faible rayon.



BB Moysse de la SNS exposée en gare de Montparnasse en février 1979, collection Jean Marc Steiner

Les futures machines devaient être numérotées dans la tranche 4000, à la suite des locotracteurs à trois essieux (3000).

Destinée à la usine d'El Hadjar des Aciéries d'Annaba/SNS en Algérie, la première locomotive, numéro de construction 4001, d'une puissance de 600/650 chevaux et d'un poids de 80 tonnes, type BBS 600P, quittait la usine de la Courneuve le 27 mars 1969. A Annaba, elle rejoignait de nombreux locotracteurs des types BN et BNC fournis précédemment par Moysse.