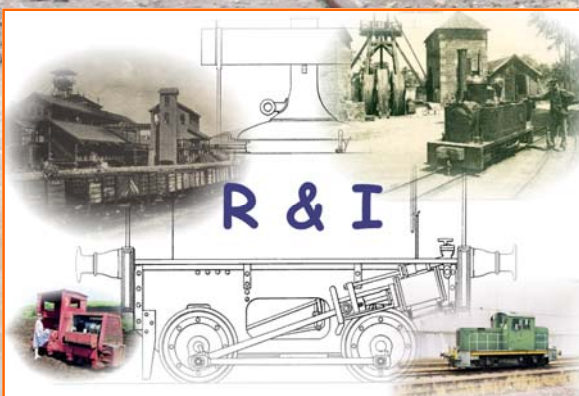


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°60

Jun 2015
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Rails en Vrac n°60

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



Suisse

De notre correspondant **Sébastien Jarne** :

Les Forces motrices bernoises disposaient à Burgholz, d'une usine électrochimique. Pour assurer la manœuvre des wagons, elles achètent en 1966 un locotracteur Moyse, via son représentant en Suisse, la maison Victor Asper de Küssnacht.

Si l'usine ferme en 1972, la minoterie Mühle Burgholz AG, qui en reprend les emprises en 1982, continue d'utiliser le locotracteur. A fin 2012, la compagnie BLS, exploitant la ligne Spiez-Zweisimmen, supprime la desserte marchandises de la gare de Burgholz. Le locotracteur n'ayant plus d'utilité et la minoterie n'ayant trouvé aucun repreneur, elle le fait démolir au début de 2014.



Le Moyse BL12HS39G n°112/1966 le 25 octobre 1983 – photographie Willy Ritschard

Lorraine – Vosges

De notre correspondant **Christophe Costy** : La carrière de Trapp à Raon l'Etape dans les Vosges (88) fait partie du groupe Bouygues / Colas. Elle est agréée pour fournir du ballast pour les lignes TGV. La carrière est donc embranchée au rail et expédie plusieurs trains de ballast par semaine. Une nouvelle locomotive devrait prochainement être mise en service sur place : il s'agit d'une BB Fauvet Girel CEM qui a été reconditionnée dans les ateliers COLAS des Mureaux (78).



La BB Fauvet-Girel CEM en cours d'acheminement à Herbéviller sur la N4 – photographie DR transmise par Christophe Costy

Le Silo céréalier Terres d'Alliance de Peyrieu Et la portion de ligne de Virieu le Grand à Peyrieu

Par Francis Perenon

Chargement, formation et expédition d'un train céréalier de maïs pour l'Italie à Peyrieu

Cette courte section de ligne à Trafic Restreint (TR) utilisée depuis 40 ans par la Société Cérégrain groupe Terres d'Alliance pour l'acheminement de train de céréales a cessé son trafic en Décembre 2009 en raison de l'état de dégradation notoire de la voie.

Après d'importants travaux réalisés courant 2013 pour une mise aux normes (20 tonnes de charge à l'essieu, vitesse maximale 30 km/h), la ligne a retrouvé son trafic de trains entier en avril 2014, et assuré au total la circulation de 13 trains.



18 février 2015 – au matin sous un ciel gris, le train de wagons céréaliers vides vient de traverser le passage à niveau n°30 précédant les vastes terrains de la gare aujourd'hui disparue de Brens Virignin -photographie Francis Perenon -

C'est ainsi qu'en ce jour gris de février 2015, nous avons pu assister à l'arrivée du train vide parti d'Ambérieu au petit matin ; voir le chargement de la rame et suivre de plus ou moins près son retour jusqu'à Culoz en fin d'après-midi.

8h45 - après avoir entendu de loin le son particulier d'un avertisseur de locomotive, nous arrivons in extremis au PN n°30 alors que l'agent de sécurité qui précède le train en voiture va fermer les barrières pivotantes.

Le temps de se garer, de se positionner pour la photo et le train arrive lentement, majestueusement dans le matin gris avec son couplage de BB 4 75461 + 4 75411 qui imposent leur présence dans le paysage.

Le temps de revoir le convoi au PN suivant précédé d'un pont sur la petite rivière le Furan... **9h15**, nous arrivons en même temps que le train à l'entrée de l'embranchement du silo.

Huta Katowice HK (Pologne)

ArcelorMittal Poland à Dabrowa Gornicza

Par Patrick Etiévant

AMP Arcelor Mittal Poland à Dabrowa Gornicza (Haute Silésie – au sud de la Pologne) est le site sidérurgique le plus important de ce grand pays. C'est une usine intégrée possédant une agglomération de minerai de fer, des hauts fourneaux, une aciérie, des coulées continues et des laminoirs. Elle fonctionne en lien étroit avec les autres sites Arcelor Mittal de la région qui lui fournissent des matières premières ou bien transforment ses produits en aval :

- L'unité de Zdzieszowice livre du coke sidérurgique (c'est la plus grande cokerie d'Europe),
- L'unité de Kraków (Cracovie / Nowa Huta) – anciennement appelée Huta Sendzimira – c'est aussi une usine intégrée comme Dabrowa Gornicza – elle fabrique des produits plats. Son train à bande lamine des brames coulées sur place et provenant de Dabrowa Gornicza pour les transformer en coils (rouleaux de tôle),
- L'unité de Świętochłowice – anciennement appelée Huta Florian – lamine et fabrique des tôles à revêtement organique de haute qualité à partir de coils,
- L'unité de Sosnowiec (Sosnowitz) – anciennement appelée Count Renard puis Huta Cedler – transforme les billettes en fil machine,
- L'unité de Królewska - transforme les blooms en profilés métalliques, barres, et produits spéciaux notamment pour les mines (cadres de mine TH, profilés pour les convoyeurs blindés...).



Le HF n°3 de HK : à droite les 4 cowpers ; au centre le convoyeur pour le chargement du HF -photographie Patrick Etiévant -

La production de fonte liquide des 2 hauts fourneaux est en moyenne de 250.000 tonnes par mois – soit 3 millions de tonnes par an. Ceci correspond à une moyenne d'environ 1,5 wagon torpille chargé à l'heure. Dès que la poche d'un wagon torpille est complètement remplie, le wagon est dirigé vers l'aciérie ou vers l'une des 2 coulées en gueuses. Avant son départ, un autre wagon torpille vide aura été positionné en place sous le plancher répartiteur du haut fourneau prêt à recevoir à son tour de la fonte liquide. La durée d'une coulée du haut fourneau est d'environ 2 heures. Les interruptions de coulée sont de l'ordre d'1 heure. Le service d'un HF nécessite environ 4 à 5 wagons à poche torpille. Le site dispose au total de 18 wagons à poche torpille, dont environ 4 en maintenance (entretien mécanique ou réfection du réfractaire). Les unités excédentaires, du fait que le haut fourneau n°WP1 est à l'arrêt, sont garées en réserve ou en réparation différée.

L'aciérie dispose de 2 voies parallèles sur lesquelles les wagons à poche torpille sont positionnés pour verser leur chargement de fonte en fusion. Un chariot de transfert, circulant sur une voie souterraine perpendiculaire aux 2 vois précédentes, transporte une poche d'aciérie de 290 tonnes de capacité recevant le métal liquide. La poche chargée sera ensuite dirigée vers un stand de désulfuration avant d'être enfournée dans un des 3 convertisseurs de l'aciérie.



Le wagon à poche torpille n°10 est refoulée par la SM-42 n°68. Il passe juste au pied des jambes de soutènement du convoyeur de chargement du HF n°3. On observe une partie des installations de dépoussiérage du HF 3 à droite. -photographie Patrick Etiévant -

Les wagons à cuve pour le laitier

Les wagons avec cuve pour le laitier ont été employés aux hauts fourneaux jusqu'à la mise en service des systèmes de granulation directe du laitier en 1996. Les wagons qui subsistent de nos jours sont employés pour le transport du laitier de l'aciérie. Le châssis du wagon comprend deux boggies à 2 essieux et un berceau inclinable sur lequel est posée la cuve. La cuve a une contenance d'environ 15 m³, soit un douzaine de tonnes de laitier. Elle peut être fixée à demeure (laitier de haut fourneau), ou être amovible pour les besoins de l'aciérie. Dans ce dernier cas, la cuve doit posséder des œillets permettant sa prise et sa manutention par un palonnier de pont roulant dans l'aciérie ; et des dispositifs mécaniques anti-erreur permettant le placement correct de la cuve sur le berceau lors de la dépose. Ces wagons sont dotés de l'attelage automatique : un wagon plat de protection / raccord pour les attelages Willison SA3 / standard – lesté à 25 tonnes - est nécessaire pour leur manœuvre par une locomotive HK. Moins d'une vingtaine de wagons à laitier sont nécessaire au service actuel limité à l'aciérie, le laitier des HF étant quant à lui granulé directement en fosse. Un projet pour l'horizon 2014/2015 existe pour transférer sur la route le transport du laitier d'aciérie et supprimer les wagons à cuve à laitier. L'effectif de wagons à cuve pour le laitier est d'une trentaine en 2013, dont moins de la moitié en maintenance.

constructeurs étant totalement hiératique par rapport aux numéros internes HK, l'histoire des SM42 à HK reste douteuse et il n'est pas possible d'en fournir une liste avec un bon niveau de confiance.

Sous l'égide de Kolprem, les SM42 de HK ont commencé d'être modernisées à partir de 2002. Elles sont notamment dotées d'une télécommande fournies par la société Suédoise Åkerströms permettant au conducteur de télécommander la locomotive jusqu'à une distance d'un kilomètre. Après modernisation, les SM42 de HK sont en principe conduites par un seul agent.

En septembre 2013, le nombre de SM42 identifiées dans l'usine HK était de 25, dont 22 officiellement à l'effectif. Le service quotidien de l'usine ne nécessite au maximum que 14 SM2 pour assurer l'ensemble des activités à tous les postes de travail. 4 locomotives sont tenues en réserve, les 4 autres étant en maintenance.

Une machine SM42 (Fablok n°9273 de 1976 - SM42-2243) a été transformée par les ateliers HK en locomotive de manœuvre électrique télécommandée à distance. Le moteur diesel a été enlevé et deux pantographes ont été ajoutés pour alimenter les moteurs de traction. Dédiée au déchargement des trains de minerais, les voies où elle est amenée à circuler ont été électrifiées en CC courant continu 1200V avec alimentation par fil caténaire. Cette machine est désormais identifiée sous les codes « Zapychacz UFO 8837 / 700-00124 » (Zapychacz peut s'interpréter comme serviteur / bonne à tout faire). Le look un peu austère de l'engin donne peut être avec un peu d'humour un sens à son code d'identification (UFO = Unidentified Flying Object ?).



La locomotive diesel électrique SM42 (Fablok n°9273 de 1976 - SM42-2243) a été transformée localement en locomotive électrique télécommandée. Elle est devenue la Zapychacz UFO n°8837 / 700-00124 -photographie Patrick Etiévant -

Les locomotives diesel-électriques TEM2 (T3M2) / SM48 employées à HK

Les SM42 ont régné sans partage sur le réseau HK jusqu'en 2002. Sous la gestion de Kolprem, il a été recherché une locomotive de plus grande puissance pour assurer les échanges de trains lourds entre HK et les faisceaux du triage de la gare PKP Cargo voisine situé au Sud-Est du site à Zakawie, et supprimer ainsi des allers et retours et des manœuvres inutiles.

En tant qu'opérateur ferroviaire sur le réseau PKP, Kolprem a acheté une douzaine de locomotives série SM48 devenues excédentaires aux PKP. C'est ainsi que 2 de ces machines TEM2 (type constructeur) / SM48 (type PKP) ont été affectées spécifiquement à HK à partir de 2005 pour assurer principalement le service des échanges de trains avec le réseau national. Ces machines ont les caractéristiques suivantes :