

Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°66

Décembre 2016
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Rails en Vrac n°66

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.



Sud-Est

De notre correspondant
Christophe Etiévant à Saint Etienne (texte et photographies) :

L'Agrivap a cessé d'assurer le transport par fer des bobines de papier entre la papeterie de Giroux à Olliergues et la cartonnerie Celta à Courpière – voir R&I n°49. Rappelons que ces 2 Sociétés appartiennent au groupe Français Rossmann (67). Les engins de traction Agrivap qui assuraient ce service – la BB66467 et la CC65505 – sont désormais dédiés au trafic touristique entre Olliergues et la Chaise Dieu.

C'est la Société Combrail basée à Volvic (63) qui assure désormais cette activité.

Elle y est autorisée par arrêté préfectoral depuis le 21 septembre 2016.



La BB 71000, désormais identifiée 500092, est en train de manœuvrer à Giroux. L'ancienne halle à marchandises de la gare est à demi effondrée – Photographie Christophe Etiévant -

Pour réaliser cette activité, la Société Combrail a repris le parc de wagons couverts précédemment employé pour ce service, et elle s'est doté d'une locomotive pour tirer le train. Celle-ci a été fournie par la Société Patry de Persan-Beaumont. La locomotive est très intéressante car il s'agit d'une BB71000 « pédalo » anciennement utilisée par la SNCF. Cette machine était précédemment employée au Port de Rouen, pour la manœuvre des wagons de céréales sur l'île Elie à Petit Couronne pour le compte d'UCACEL. Cette machine qui avait été reconditionnée par CFD semble être la BB71018. Elle a été révisée par la Société Patry avant de reprendre du service en Auvergne.

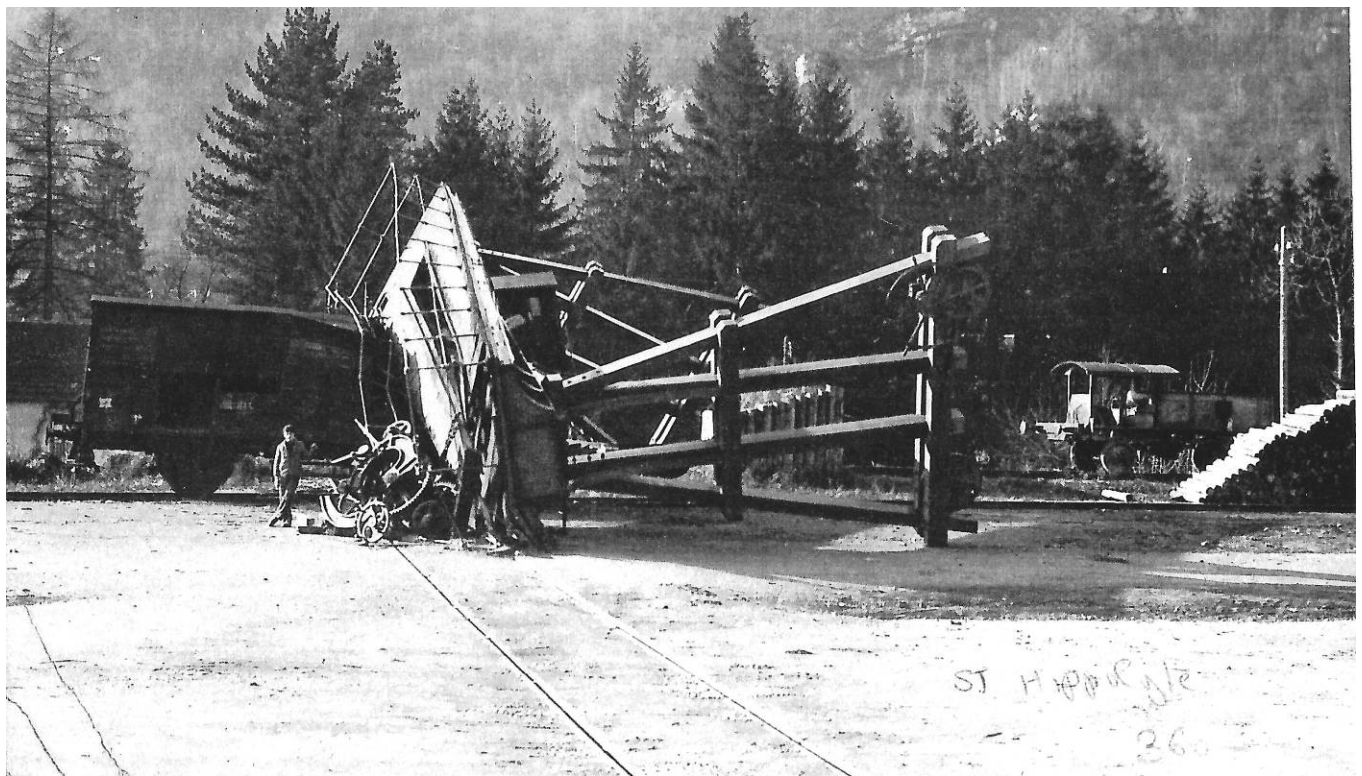


Au petit jour en gare de Giroux, la supposée BB 71018 va aller se mettre en tête du train de bobines - Photographie Christophe Etiévant -

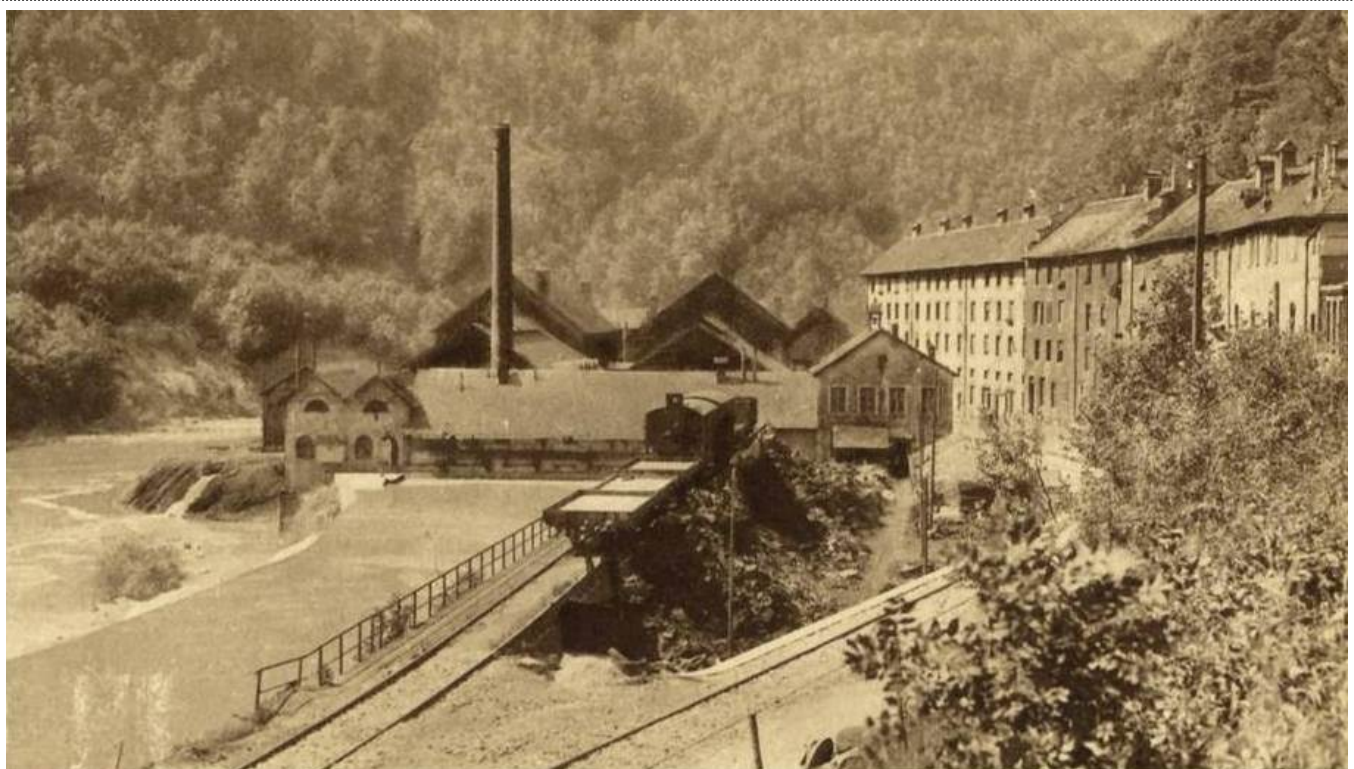
Embranchement des Forges de St Hippolyte

Toujours en référence au même article, mais ce coup-ci pour l'Embranchement des Forges de St Hippolyte, ligne 28-6 de Voujeaucourt à St Hippolyte, Jean Florin nous fait parvenir trois vues :

- Deux de l'estacade à combustible. Pour mémoire L'EP se détachait peu avant la gare. En forte pente, environ 30 mm/m de l'aiguille de tête à l'aiguille en talon, il donnait accès à une estacade où étaient déchargés les wagons de charbon dans le stock à combustible situé en dessous.
- Une d'un accident survenu en gare de St Hippolyte, où le portique de manutention s'est écroulé sur un wagon couvert. En arrière-plan à droite, on aperçoit le curieux locotracteur des Forges. Cet appareil, non identifié et « d'aspect bricolé » descendait les wagons un par un à l'usine. Il aurait été remplacé par un engin « électrique » (plutôt Diesel-electrique). Qui pourra nous en dire plus sur ce locotracteur ?



Accident survenu aux Forges de Saint Hippolyte ; à droite le mystérieux locotracteur – collection Jean Florin -



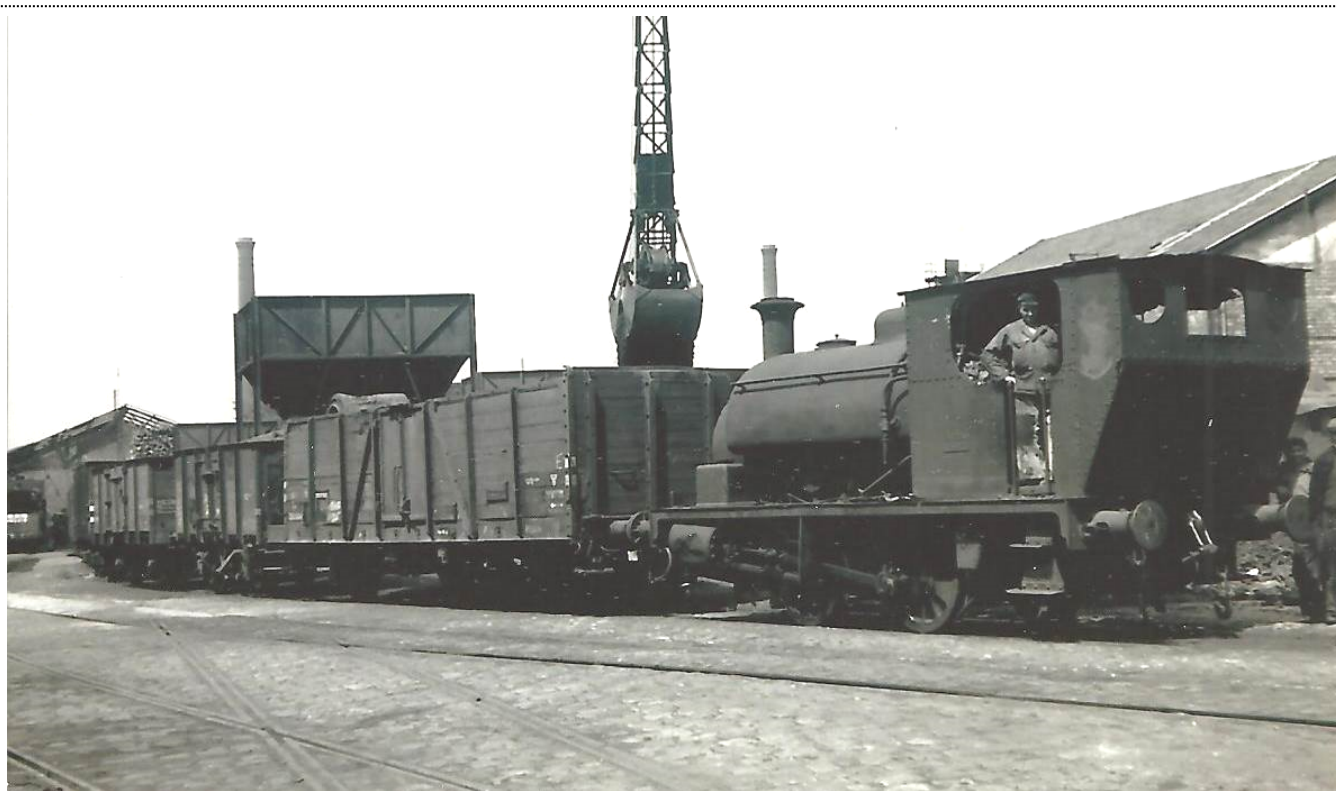
Vue de l'estacade des Forges de St-Hippolyte - collection Jean Florin -

Les locomotives à Vapeur de Sellier-Leblanc à Alfortville

Nous avons vu dans le numéro 62 de Rail & Industrie, article « En juillet 1970, le parc des locotracteurs de la Société Sellier Leblanc et ses filiales » que l'Etablissement Sellier Leblanc d'Alfortville (94) a utilisé plusieurs locotracteurs, dont les Deutz ex Chemin de Fer de l'Est de Lyon à partir de 1958.

Antérieurement et parallèlement à ces appareils, ce dépôt de combustible a employé plusieurs locomotives à vapeur dignes d'intérêt, telle la « Cigale » en provenance de la Compagnie de l'Est :

- La 030 T Kœchlin numéro de construction 533 de l'année 1859, nommée « La Cigale ». Du type « 22 » des Chemins de Fer de l'Est, elle y porte le numéro d'exploitation 0.247. Le type 22 est composé des locomotives numérotées 0.171 à 0.176, 0.177 à 0.182, 0.201 à 0.210, 0.242 à 0.249, construites entre 1859 et 1868. Elles dérivent des locomotives PO série 701 à 708 (puis 1001 à 1008), étudiées par Camille Polonceau en 1855. A l'Est ces locomotives sont surnommées les « Marcassins » et sont ultérieurement classées dans la série 6. Elles sont à simple expansion, deux cylindres extérieurs et vapeur saturée. La distribution est de type Stephenson extérieure et les tiroirs sont plans. Elles sont modifiées à partir de 1884, avec remplacement de la chaudière d'origine par une chaudière à dôme. La 0.247 est vendue à un industriel Parisien en 1923. Elle se retrouve par la suite au dépôt de combustible Sellier Leblanc de Bourg la Reine, avant d'être transférée à Alfortville. A noter que « La Cigale », locomotive centenaire, conserve presque jusqu'à la fin son curieux toit « à chapeau de gendarme » qui date de la Compagnie de l'Est. Vous trouverez ci-joint une fiche technique de ce type de locomotive, après remplacement des chaudières.



La 020T construite par Hudswell Clarke & Co à Leeds (UK) en 1907 – n°811 - collection Henri Dupuis –

- La 030 T SACM / Société Alsacienne de Constructions Mécaniques numéro de construction 5017, année 1900, type T3, ex Revendeur Brunner et Marchand (numéro LV 354). Selon les sources Brunner et Marchand récupère en 1940 la locomotive portant le numéro d'exploitation 684 des Chemin de Fer de L'Alsace-Lorraine / AL. A noter que cette locomotive devient la 2104 en 1906, puis la 6132 en 1912. Nommée « Norbert » elle est retirée du service en 1938. Selon d'autres sources, il s'agit de sa sœur, la 683 / 6131. La double renumérotation des locomotives AL complique les recherches sur le sujet !
- La 020 T Hudswell Clarke & Co Ltd, numéro de construction 811, année 1907, type Saddle-Tank, ex Revendeur Brunner et Marchand (LV 362-mai 1945), ex J P Legrand-94. Après utilisation à Alfortville elle est transférée à Bourg la Reine.
- Une 030T non identifiée.

Louis Caillot.

Ouvrages consultés :

- Locomotives et automotrices du Réseau Alsace-Lorraine par Vauquesal-Papin, les Editions du Cabri.
- Les locomotives à vapeur de la SNCF Région Est par Jean Gillot, Editions Picador.
- Industrial Railway Society, Handbook Central France, Keith Clingan.

Nos remerciements à Henri Dupuis et Jean Florin pour l'aide apportée à la rédaction et à l'illustration de cet article.

Les locomotives diesels des chemins de fer vietnamiens

Evolution du parc depuis le second conflit mondial

Par Michel C. Dupont

La diversité du parc traction actuel des chemins de fer vietnamiens, les D.S.V.N. (Dong Sat Viet Nam) ou V.N.R. (Vietnam Railway), témoigne de la fluctuation des contributions étrangères dans l'histoire mouvementée d'un pays marqué par plus de trente années de guerre.

Nos visites des différents dépôts et ateliers, comme nos longs trajets en train, nous ont permis de constater cette variété d'engins de traction et dans les lignes qui vont suivre nous essayerons d'en dresser un catalogue.

Soulignons que lors de nos entretiens avec les personnels, il nous a été parfois difficile de faire la part de vérité entre les propos officiels et la réalité du terrain. En outre la difficulté de communiquer dans une autre langue avec nos interlocuteurs a pu engendrer des erreurs d'interprétation ou des oublis de notre part.

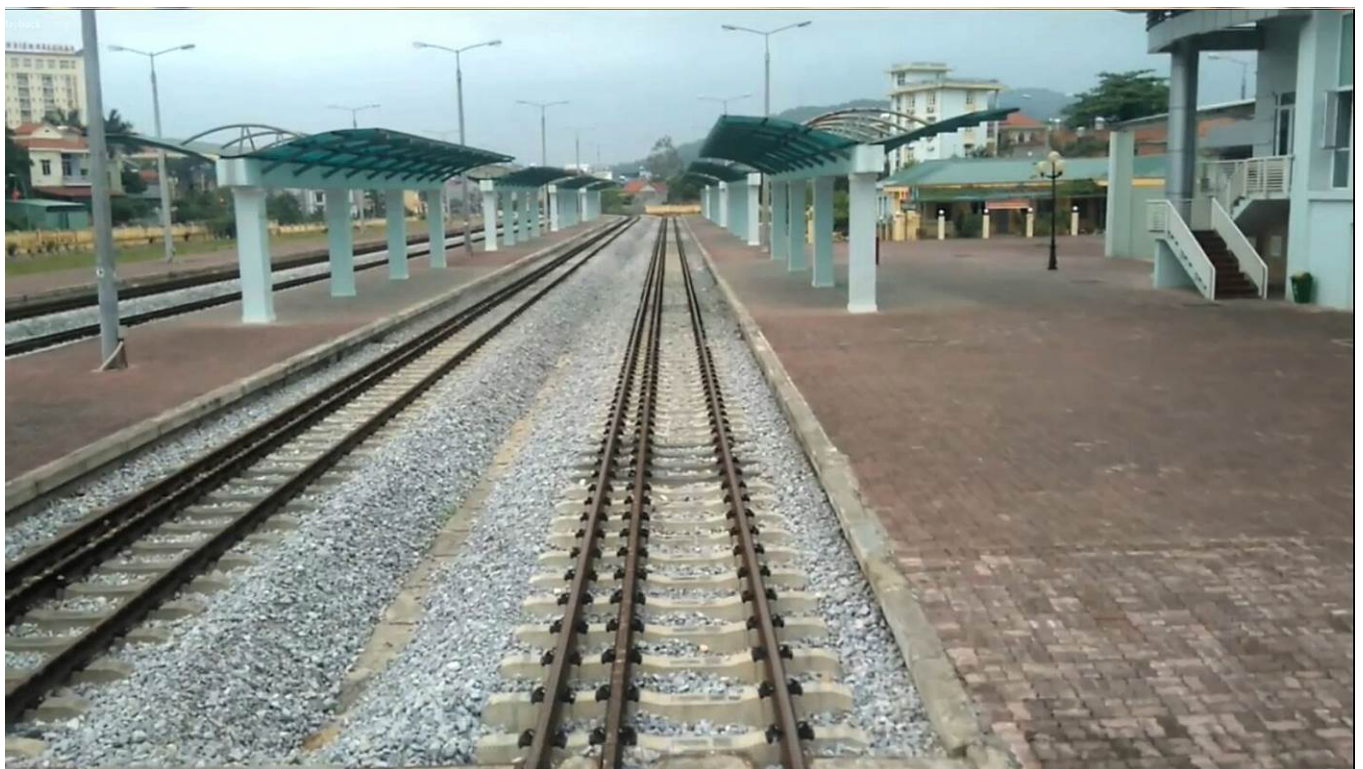
Préambule

Le réseau actuel des D.S.V.N. compte 2.622 km de lignes à voie unique soit la même longueur que du temps de la colonie française.

Au Nord du pays, de nouvelles lignes furent construites avec l'aide chinoise durant le conflit avec les Américains pour soutenir l'effort de guerre tandis qu'au Sud, durant la même période, trois lignes étaient abandonnées du fait de l'insécurité.

Au début des années 2000, on dénombrait :

- 2241 km de voie étroite ;
- 161 km à voie normale ;
- 220 km de voie mixte (standard et métrique).



Voie mixte dans la nouvelle gare de Ha Long. Celle-ci équipée de trois quais de 300 m est surdimensionnée, ne recevant actuellement qu'un train de quatre voitures par jour emprunté par quelques dizaines de locaux. - photographie DR -

Aujourd'hui, la voie normale régresse : 78 km de voie sont en cours de conversion en voie mixte et 37 km en construction du même type pour relier directement la capitale Ha Noï à la nouvelle gare de Ha Long et au port en eau profonde de Cai Lan.

L'usine sidérurgique TISCO De Thái Nguyên au Vietnam

Par Patrick Etiévant

La Société TISCO - Thái Nguyên Iron and Steel joint stock Corporation – exploite l'unique usine sidérurgique du Vietnam intégrée (usines à chaud avec phase liquide et usines à froid) pour produire de l'acier. Elle est située à 80 km au nord d'Hanoi.

La Société TISCO a été créée en 1959 au Nord Vietnam. Le choix de l'implantation de l'usine à Thái Nguyên est dû à sa proximité avec les mines de fer et de charbon de la région du Tonkin, et de l'existence de lignes de chemins de fer permettant de desservir l'usine : pour la réception des minerais et l'expédition des produits finis. Le site sidérurgique a été conçu et construit avec l'aide de la RDC République Démocratique de Chine. La RDC était alors l'alliée du Vietnam du Nord dans la guerre l'opposant au Vietnam du Sud.

Historique de l'usine de Thái Nguyên

La construction de l'usine s'est étalée sur plusieurs années. En plus de 50 ans, l'usine s'est développée et modernisée : elle produit de la fonte en gueuses, des billettes d'acier et de l'acier laminé (produits longs). Les principales dates qui jalonnent l'histoire de l'usine sont :

- En 1959 – 1960, une nouvelle ligne de 75 km de chemin de fer à voie métrique est construite entre Đông Anh (ville située sur la ligne Hà Nội à Lào Cai) jusqu'à Thái Nguyên et Quán Triều (travaux commencés le 11 juillet 1959 – inauguration le 28 août 1960, pour une mise en service 2 jours plus tard).
- Le premier coup de pioche pour la construction de l'usine de Thái Nguyên est donné le 31 octobre 1961,
- Début de l'exploitation de la mine de charbon de Phan Me avec une capacité initiale annuelle de 50.000 tonnes, en 1962,
- Le 6 septembre 1963, le premier saumon de coke est défourné de la cokerie de Thái Nguyên,
- le 29 novembre 1963, le haut fourneau n°1 effectue sa première coulée de fonte en fusion, la fonte est ensuite coulée en gueuses (fonte de moulage) sur les 2 lignes de coulée continue,
- le 16 décembre 1963, la mine de fer de Trai Cau est opérationnelle : elle peut livrer ses premières tonnes de minerai à l'usine,



La locomotive n°030-1042 devant le haut fourneau n°1 – Photographie Patrick Etiévant -