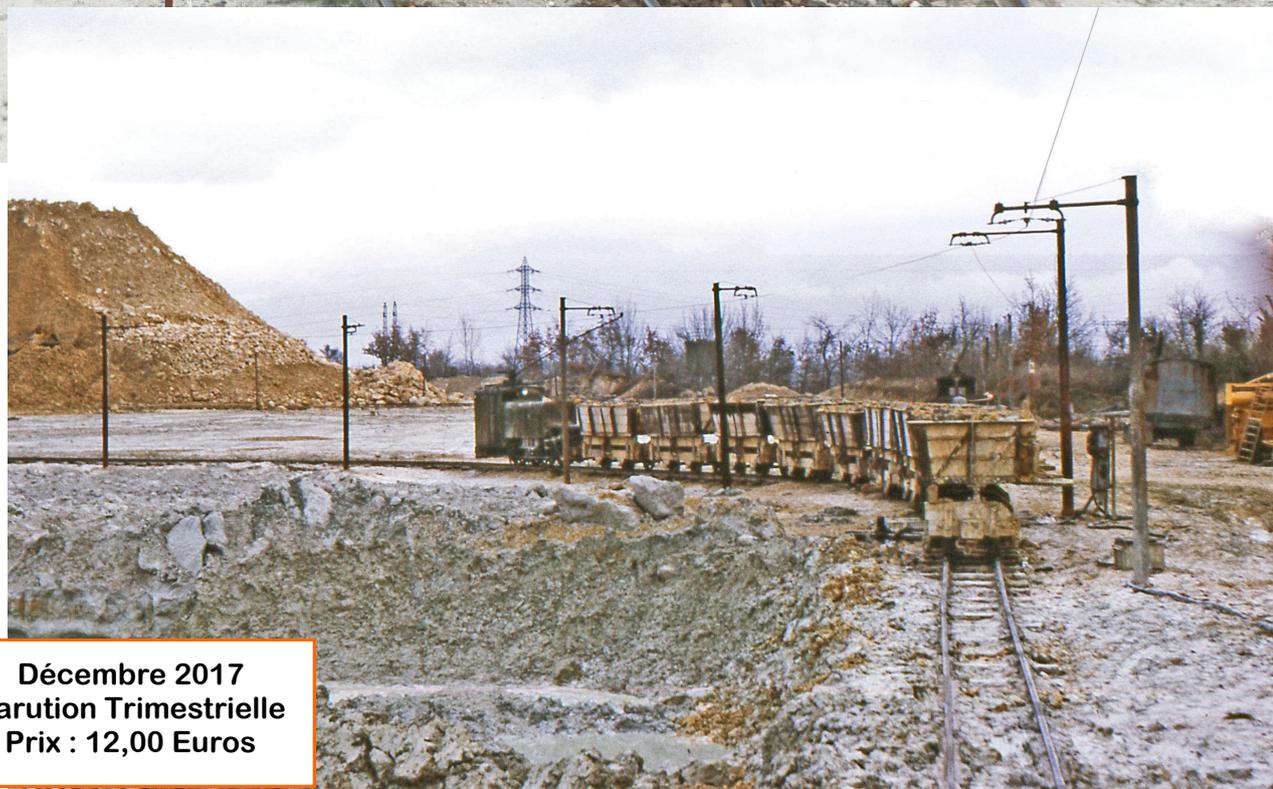


# Rail et Industrie

LA REVUE DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



**n°70**

Décembre 2017  
Parution Trimestrielle  
Prix : 12,00 Euros

# Locotracteurs Baldwin et Grues-Locomotives en Gironde

Par Luc Raynaud

Au cours des années soixante, habitant la région bordelaise pour raison professionnelle, Mérignac plus exactement, j'ai eu l'occasion de pouvoir visiter deux réseaux industriels utilisant des locotracteurs Baldwin, l'un à voie de 0,60 m, l'autre à voie normale. Ce dernier employait également des grues – locomotives à vapeur.

## LES CIMENTS FRANÇAIS A FLOIRAC

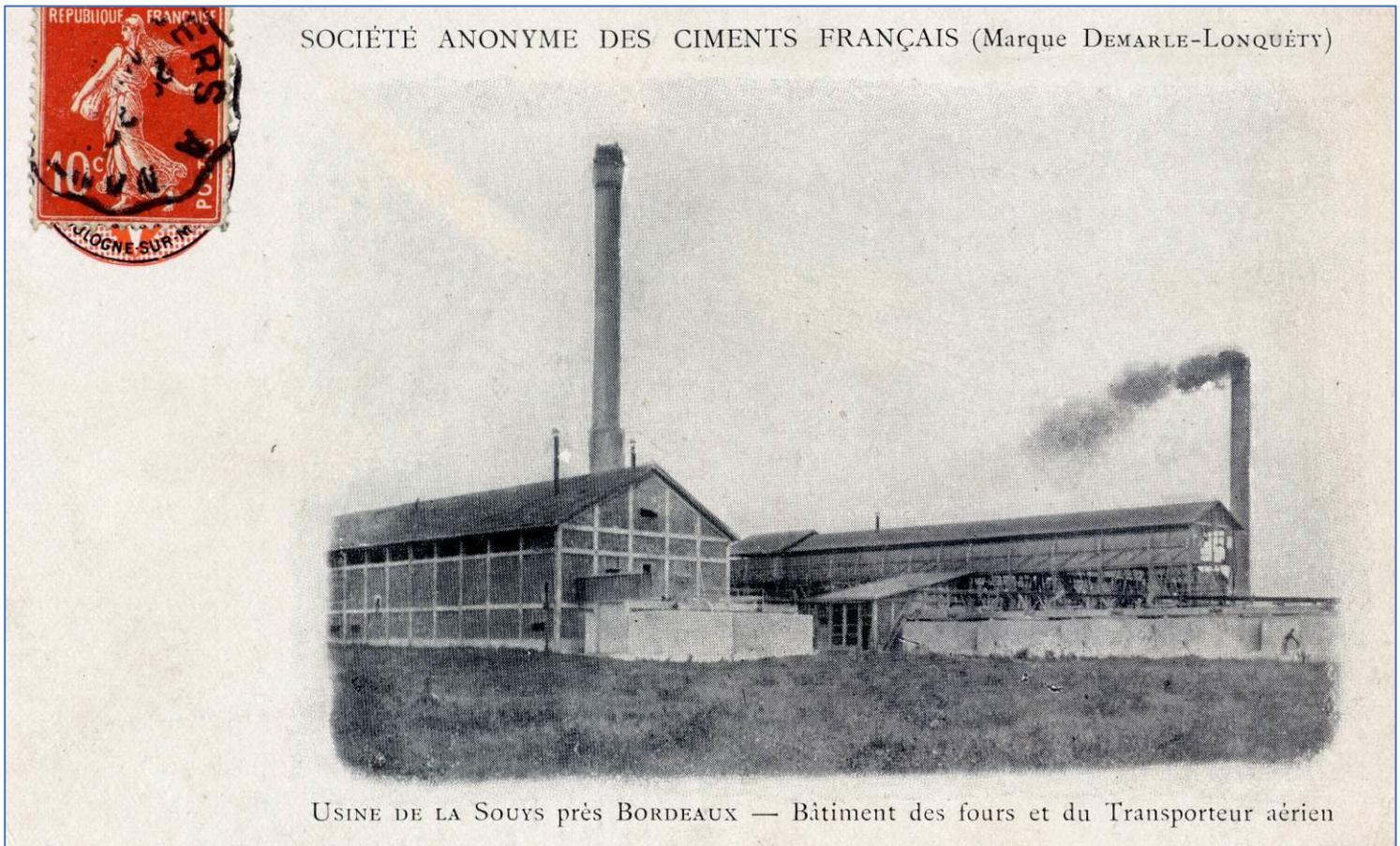
### Petit historique et données techniques :

Etablie entre les rives de la Garonne et la ligne SNCF de Bordeaux – Bénauges à Eymet (dite ligne de la Sauve), cette usine était originellement desservie par un réseau indépendant à voie de 0,50 m et par un embranchement à voie normale raccordé à la ligne PO / SNCF.

Deux carrières, établies en bordure de la route de Bordeaux à Cadillac, anciennement Chemin de Grande Communication numéro 110 / CGC 110, furent utilisées au fil du temps. Seule celle située côté sud, après le PN / passage à niveau de la route, était en activité en 1965. L'exploitation de celle côté nord était abandonnée.

L'exploitation avait débuté avant la première guerre mondiale. A cette époque, le transport des produits jusqu'à l'usine se faisait au moyen de tombereaux empruntant le CGC 110, puis le Chemin d'Intérêt Commun 165. Afin d'améliorer la capacité de transport la Société des Ciments Français, dont le siège social était à Boulogne sur Mer, envisageait dès 1913 l'implantation d'un chemin de fer industriel à voie étroite de 0,50 m entre les carrières et l'usine. Entre 1913 et 1915 elle établissait des demandes auprès :

- Du Chemin de Fer de Paris à Orléans/PO, pour franchir la ligne de Bordeaux à Eymet par une passerelle supérieure métallique en 1913, puis en béton armé l'année suivante.
- De la Préfecture, pour franchir le CGC 110 par un PN en 1913, puis par un tunnel (ouvrage en inférieur en béton armé) sous le CGC 110 l'année suivante.



# La carrière de Villey Saint Etienne et ses Camions Trolley-Electriques

Par Louis Caillot

Entre les deux guerres la Manufacture de Saint Gobain exploitait une carrière à Villey Saint Etienne (Meurthe et Moselle), en rive gauche du fleuve Moselle. Cette exploitation, située au nord-ouest de la petite ville de Villey, approvisionnait en calcaire la Soudière de Varangéville, implantée à l'est de l'agglomération nancéenne.

Le calcaire rentrait dans le processus de transformation du sel gemme issu du sous-sol local. En était décliné le carbonate de soude employé par l'industrie chimique, les verreries – glaceries, la métallurgie...



Un des deux Camion Trolley Vétra type TT 14 (TT = Tracteur Trolley) en essais à Paris – collection André. Artur -

Depuis la carrière le calcaire était d'abord convoyé jusqu' au canal de la Marne au Rhin, parallèle à la Moselle, par un câble transporteur aérien. Parvenu à une station de chargement, il était vidé dans des barges. Remorquées ou bien halées par les tracteurs électriques sur rails de la CGTVN / Compagnie Générale de Traction sur les Voie Navigables, ces barges rejoignaient la soudière par la voie d'eau.

En carrière le calcaire était abattu sur différents fronts de taille, puis chargé dans des wagonnets à voie de 60 à l'aide de pelles mécaniques. Il était ensuite transporté à la station de départ du câble aérien.

A l'origine la traction des wagonnets fut probablement assurée par des chevaux, puis par des locomotives à vapeur, notamment des 020T Decauville livrées entre 1907 & 1920 : n° 486, 511, 847, 947 & 972. Il semble que la 020T Decauville n°253 de 1898, prévue initialement pour l'Angola, ait été employée sur le site...

A partir de 1921, au moins un premier locotracteur diesel semble avoir été employé sur le site. Par la suite, la firme allemande Deutz fournissait encore huit appareils via le revendeur Marchak :

# L'embranchement particulier des carrières de Montebras et le transport de Feldspath entre Lavaufranche et l'Italie

Par Alain Dubois et Louis Caillot.

Dans le département de la Creuse, à Montebras – commune de Soumans, est exploité depuis 1965 un gisement de feldspath. Son exploitation semblait débiter à cette époque avec la Société Villeroy & Bosch. Elle se poursuivait aux alentours de 1990 avec la Société des Feldspath du Morvan/SFDM, elle-même suivie de la Société Denain Anzin Minéraux (qui serait une filiale de la précédente). Depuis 2005 le gisement fait partie de la multinationale Ymeris, département Ymeris Céramics France. Créée en 1999 Ymeris est issue du Groupe Penarroya – Le Nickel.



Lapeyrouse, exceptionnelle UM des 75459 et 75406 devant une rame complète, mercredi 6 septembre 2017 - Photographie Louis Caillot -

Au chapitre historique le site a anciennement abrité des mines d'étain et de lithine exploitées par la "Société des Mines de Montebras". En 1928 l'embranchement ferroviaire était déjà visible sur des cartes et servait à l'expédition d'amblygonite et de montebrasite (dont le nom est dérivé du lieu d'extraction). Ces deux espèces minérales font partie de la même famille et sont principalement utilisées pour leur action corrosive. Au fil du temps les mines disparaissaient au profit d'une carrière, un lieu-dit « les Mines » existant de nos jours tout à côté de la zone exploitée. Plus récemment le feldspath remplaçait la production d'origine. Selon un dossier de presse émanant de la SNCF, il est exclusivement extrait ce minerai à Montebras depuis 1965.

Après extraction dans la carrière, le minerai de feldspath se présente sous la forme de blocs de couleur blanchâtre. Ces blocs sont ensuite broyés et donnent naissance à une poudre qui est chargée dans les wagons. Elle est utilisée comme « fondant » dans l'industrie céramique italienne.

La carrière est située à proximité de l'axe ferroviaire Lyon - Bordeaux, section de ligne à voie unique de Montluçon à Saint Sulpice Laurière. Un EP / embranchement particulier est implanté au Point Kilométrique/PK 354,193 soit à 1,400 kilomètre de la gare de Lavaufranche (SNCF Région de Limoges) dont il dépend. La pointe de l'appareil de voie se trouve à l'entrée du viaduc sur la Petite Creuse. Uniquement desservi dans le sens Montluçon – Lavaufranche – Saint Sulpice Laurière, l'EP est actuellement constitué d'une seule voie de chargement, parallèle à la voie principale. A l'origine, il était accessible aux deux extrémités, puis l'accès coté Montluçon fut déposé à une date indéterminée. Une impasse de sécurité existait à chaque extrémité, mais aujourd'hui l'entrée restante coté Saint Sulpice Laurière n'est protégée que par une simple aiguille de déraillement.

# Le métro postal londonien – un réseau méconnu révélé au public

Par Michel C. Dupont

A l'heure où certaines capitales du monde entier projettent la circulation intra-muros de marchandises par voies souterraines, nous nous proposons de conter l'histoire méconnue d'un des deux réseaux précurseurs de ce mode de transport : le "Mail Rail".

Imaginé au tournant du 19<sup>ème</sup> siècle par des ingénieurs anglais, ce chemin de fer à voie étroite, le premier au monde à avoir été automatisé, a transporté pendant  $\frac{3}{4}$  de siècle le courrier sous les rues encombrées de la capitale britannique.

Quatorze ans après son arrêt, un court tronçon de ligne remis en service permet au public de le découvrir.

## 1 - Les projets

L'idée du "General Post Office" (l'équivalent de nos P.T.T.) de s'affranchir des embouteillages des rues londoniennes au moyen d'un transport souterrain, remonte à la seconde moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Le transport par véhicules hippomobiles s'effectuait alors à la vitesse de 10 km/h. Deux lignes de "métro" pneumatique furent construites entre 1863 et 1874.

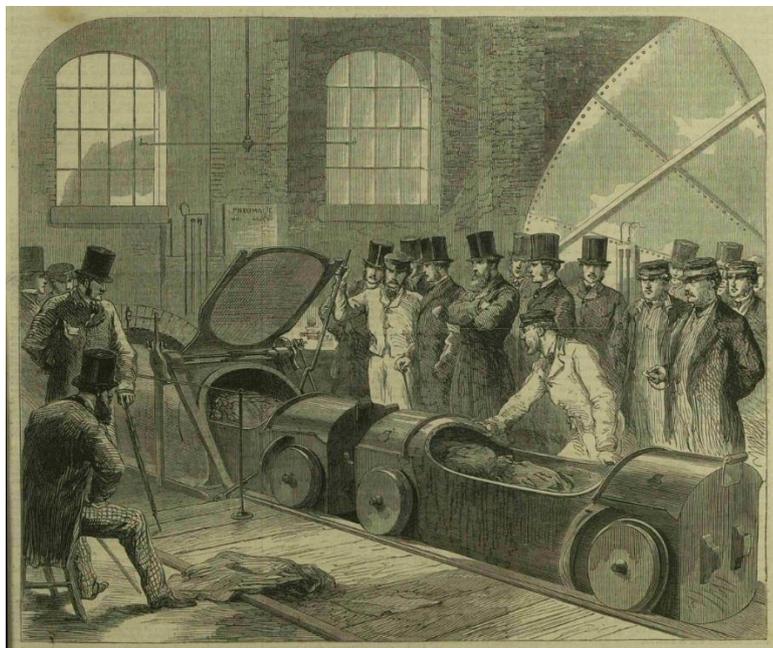
La première conçue par la firme "The Pneumatic Despatch Company", reliait le bureau de poste d'Eversholt Street à la gare d'Euston où arrivaient les trains du "London and North Western Railway". Les "wagons", sorte de containers métalliques dotés de quatre roues circulaient sur 500 m de ligne dans un tube métallique où était établie une voie à l'écartement de 0.61 m. La force motrice était fournie par une machine à vapeur fixe.

La seconde à l'écartement de 0.93 m, longue de 2,8 km fut construite entre la même gare et la poste centrale de Newgate Street. D'autres extensions étaient prévues mais restèrent sans suite, l'exploitant ayant fait faillite faute d'avoir convaincu le Post Office de l'intérêt d'une telle installation.

Les tunnels ne furent pas pour autant abandonnés, ils servirent toujours à abriter les lignes téléphoniques et les câbles électriques.

Un nouveau projet d'un chemin de fer plus classique mais non moins révolutionnaire pour l'époque, fut étudié toujours dans le même but de desservir les principaux centres de tri postal de la capitale.

Deux missions d'ingénieurs se rendirent l'une en 1908 à Chicago pour examiner le réseau ferré souterrain qui assurait depuis deux ans le transport de marchandises, de courrier et de charbon, l'autre la même année, à Berlin pour évaluer une ligne expérimentale construite par la firme Siemens-Schuckert.



Gravure montrant les premiers essais du "métro pneumatique" entre Euston Station et Eversholt Street (doc. "Illustrated London News", 18 février 1863).



Vue des tunnels du réseau marchandises souterrain de Chicago dont l'écartement des voies (0,61 m) sera adopté par le Post Office Railway londonien (Collection Bruce Moffat).

# La carrière CEMEX de Gudmont – Villiers (Haute-Marne)

Par Patrick Etiévant

La Cemex est un Groupe Mexicain parmi les leaders mondiaux dans le domaine des granulats. Le Chiffre d'Affaires 2016 a atteint 15.2 milliards de dollars US. La Société est présente dans plus de 50 pays, et sur cinq continents. C'est le 8ème groupe cimentier au monde avec une capacité de production de ciment de 65 millions de tonnes par an.

Sa position est prééminente sur les marchés du béton prêt à l'emploi et des granulats, avec une production annuelle respective de 55 millions de mètres cubes et de 162 millions de tonnes. La Cemex dispose de 55 cimenteries, 1.784 sites de production de béton prêt à l'emploi et une participation minoritaire dans 12 autres cimenteries. La Cemex exploite 362 carrières de granulats, avec plus de 223 centres de distribution et 71 terminaux maritimes.



L'embranchement de la Cemex à Gudmont Villiers est situé le long du canal de la Marne. Ce canal relie la Champagne à la Bourgogne - photographie Patrick Etiévant -

## La Cemex en France

En France, la Cemex a repris l'entreprise Morillon Corvol en 2005. Aujourd'hui, Cemex en France, c'est :

- Plus de 2.000 salariés,
- Plus de 3 millions de tonnes de matériaux transportés par voie d'eau,
- 1.000 véhicules de livraison,
- 1 chantier de construction naval (Chantier de la Haute Seine ; ex Morillon Corvol),
- 80 barges et 13 pousseurs,
- 10 ports de transit,
- 242 unités de production de béton,
- 98 sites de granulats, dont une trentaine de carrières.