

SUJET(S)

Embranchements particuliers et réseaux ferroviaires de la poudrerie de Saint-Chamas et du dépôt de munitions de Monteau

**LOCALISATION**

Code INSEE – Commune(s)

13047 – Istres
13063 – Miramas
13092 – Saint-Chamas



Bouches-du-Rhône

**SECTION(S) DE LIGNE(S)**

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
13047.10S	/	ISTRES Monteau Dépôt Munitions	> 1938	≤ 1977
13063.15S	/	MIRAMAS gare > ST-CHAMAS Poudrerie Nationale	1915	≤ 1974
13063.16S	/	MIRAMAS embranchement poudrerie > ISTRES Monteau Dépôt Munitions (Ouest)	> 1938	≤ 1977
13063.17S	/	MIRAMAS embranchement poudrerie > ISTRES Monteau Dépôt Munitions (Est)	> 1938	≤ 1977
/	/	Réseau étroit poudrerie	≥ 1885 ?	≤ 1950 ?

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

L'ancienne Poudrerie royale de Saint-Chamas - Miramas

Usine de produits explosifs (poudrerie de Saint-Chamas)

[gertrude-diffusion](#)

La Renaissance du Patrimoine Poudrier de Saint Chamas et de Miramas (1974-2004)

[af3p](#)

Historique de la Poudrerie de Saint-Chamas

[jeanmichel.vacherot](#)

La poudrerie royale de St Chamas – Numérisation 3D

[epotec](#)

Rapports et délibérations / Conseil général du département des Bouches-du-Rhône

GESTION DU PERSONNEL DE LA POWDRERIE NATIONALE DE SAINT-CHAMAS

[servicehistorique.sga](#)

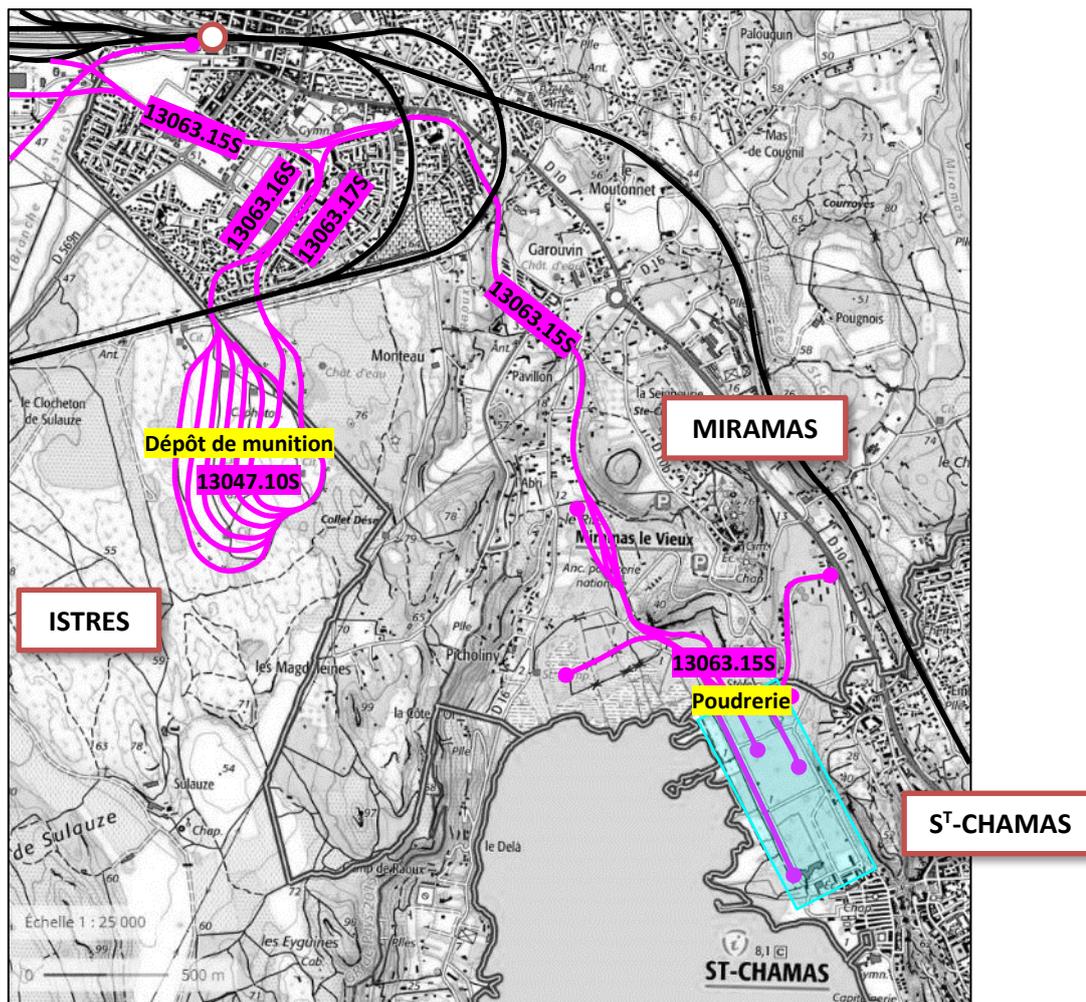
Fonds de la poudrerie de Saint-Chamas

[ecitydoc.com](#)**SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET****VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...**irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés ne sont pas garantis.

**L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.****Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.****Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.****Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.**

LOCALISATION



- Ecartement Normal en service — Ecartement Normal abandonné
▭ Secteur occupé par le réseau à écartement étroit abandonné



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

PRESENTATION

La **Poudrerie Royale de Saint-Chamas** est établie en 1690 en bordure de l'Étang de Berre, sur une superficie de 2,5 ha. A la veille de la Révolution, elle est l'une des plus importantes des 18 en activité à cette époque. La poudrerie s'agrandit progressivement : 6 ha en 1823, 23 ha en 1879, 65 ha en 1885, pour atteindre 135 ha en 1950 (45 ha sur la commune de Saint-Chamas et 90 ha sur la commune de Miramas). La poudrerie ferme le 30 juin 1974

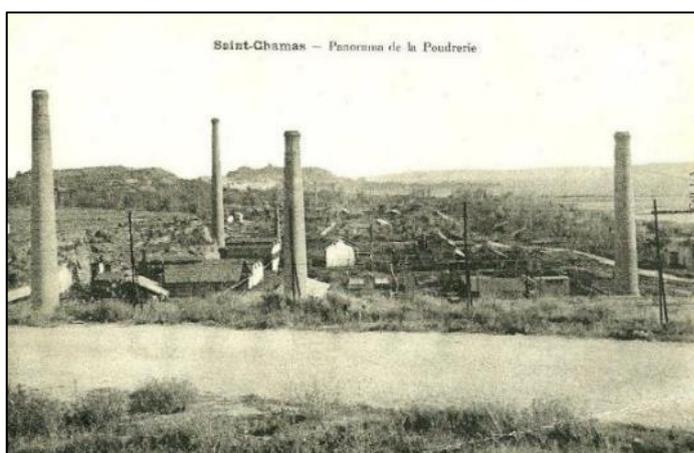


L'apparition du chemin de fer sur la poudrerie remonterait au milieu des années 1880. Un réseau à voie Decauville sillonnait l'ensemble du site en desservant dépôts et ateliers.

L'embranchement particulier, au départ de la gare de Miramas, est construit durant la Première Guerre mondiale. Auparavant, les poudres étaient presque exclusivement expédiées par bateau.

Les cartes postales de la poudrerie sont rares. Ci-contre, la photo est prise en direction du sud, depuis les hauteurs de Miramas-le-Vieux. L'Étang de Berre se distingue à droite.

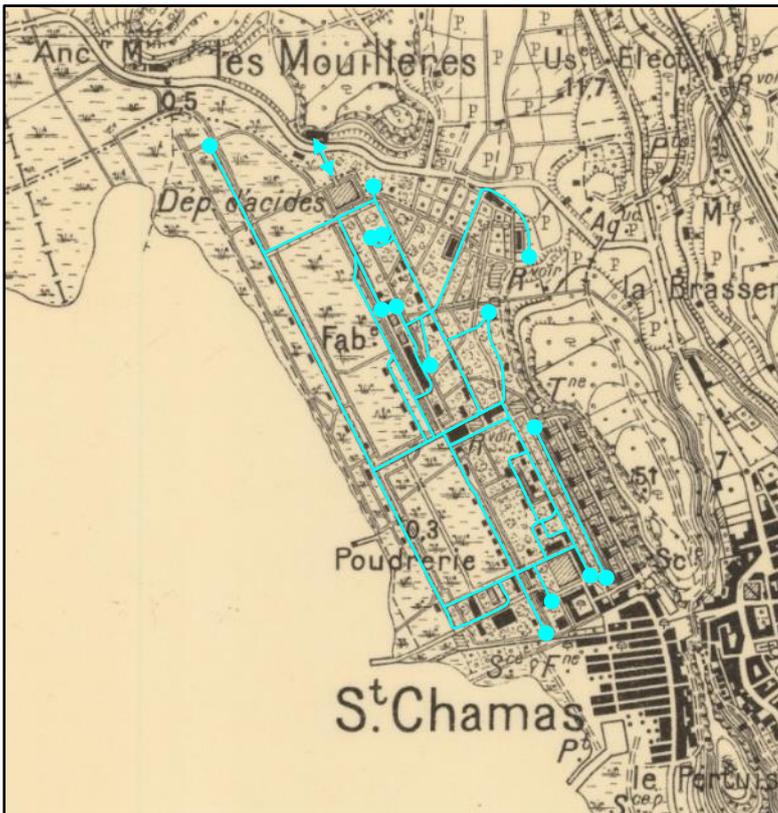
On y produisait de la mélinite, de la tolite, de la nitronaphtaline, de la crésylite, de l'oléum, de la schneidérite, de la xylite, de la pentolite ou encore de la penthrite.



EXPLOSIONS TRAGIQUES

Plusieurs événements tragiques ont marqué l'histoire de la poudrerie. Le 16 novembre 1936 à 16h42, une explosion dans un atelier de fabrication de tolite (bâtiment 104) provoqua 53 morts (6 officiers, dont le directeur de la poudrerie, 7 agents et 40 ouvriers) plus de 200 blessés. Une stèle commémore l'événement. Le 4 avril 1940, une deuxième explosion meurtrière marqua l'histoire de la Poudrerie. Ce jour-là, 11 personnes furent tuées et 53 blessées.

LE RESEAU A VOIES ETROITES



Le réseau étroit de la poudrerie a pu être en partie retracé, grâce à la carte de l'IGN levée en 1909. Celui-ci n'est plus mentionné sur la carte levée en 1946-1947.

En 1893-1901 la commune de Saint-Chamas s'opposa à la pose d'une voie ferrée entre la poudrerie et le port.



Istres, 4-b

Ci-contre, deux voies visibles à l'entrée d'une des galeries. Celles-ci rejoignent de vastes salles utilisées comme entrepôts.



Ci-contre, un segment de voie Decauville visible dans un tout petit musée. On peut également y voir quelques panneaux ferroviaires.

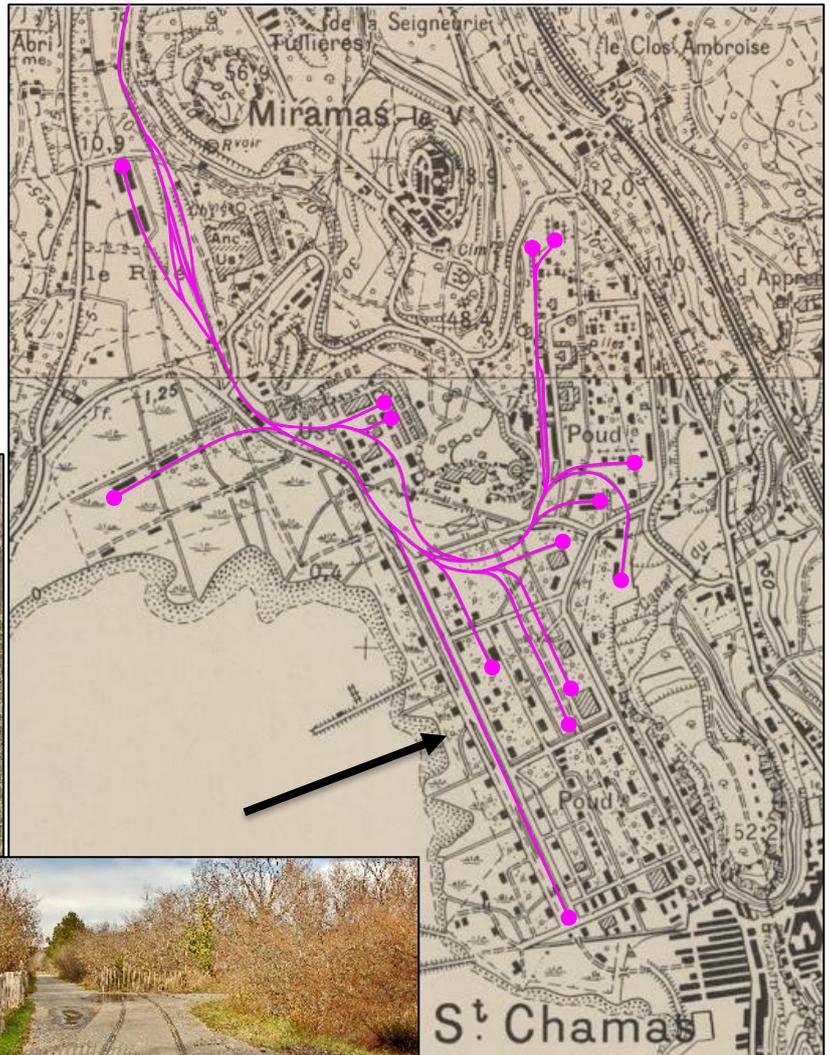


LE RESEAU A VOIES NORMALES

L'embranchement particulier est construit avec l'agrandissement de la poudrerie.

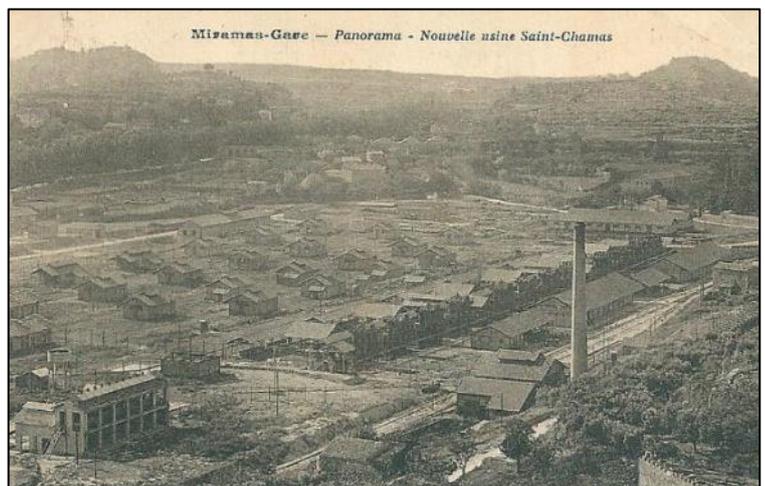
Au final, c'est un réseau de 9 km qui dessert les usines à l'ouest, l'ancienne poudrerie au sud et la nouvelle poudrerie, à l'est.

Ci-dessous, les rails passaient sur un petit pont aujourd'hui disparu (secteur pointé par la flèche sur la carte).



Ci-contre, la nouvelle poudrerie (secteur est) vue depuis les hauteurs de Miramas-le-Vieux.

L'explosion de 1936 aurait eu lieu dans l'un des bâtiments situés au fond à droite.

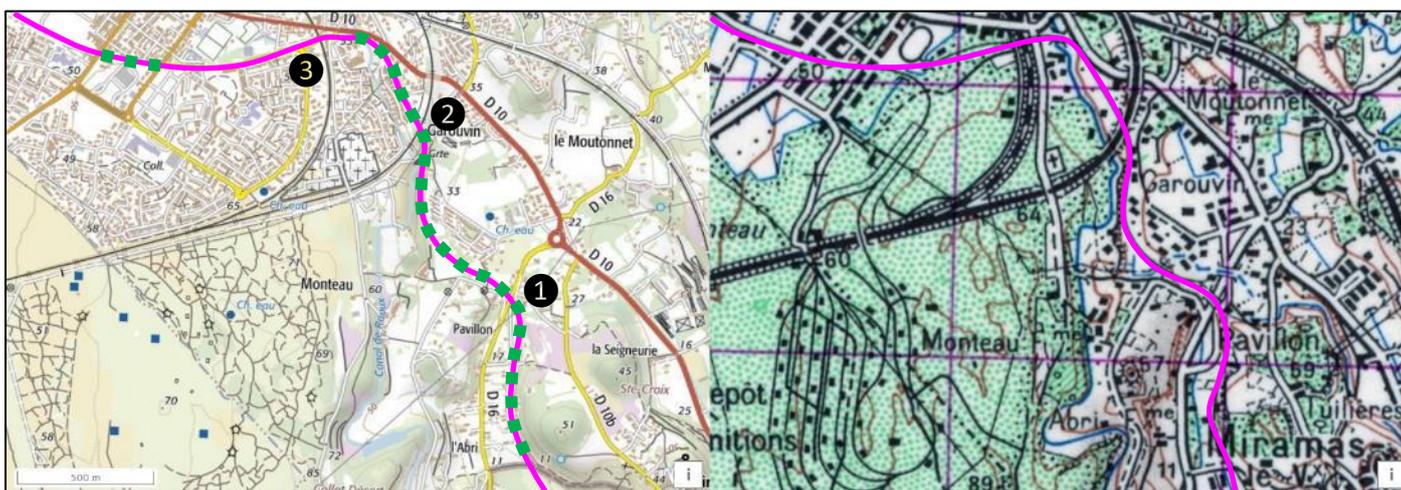


L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER

De la poudrerie à la gare de Miramas



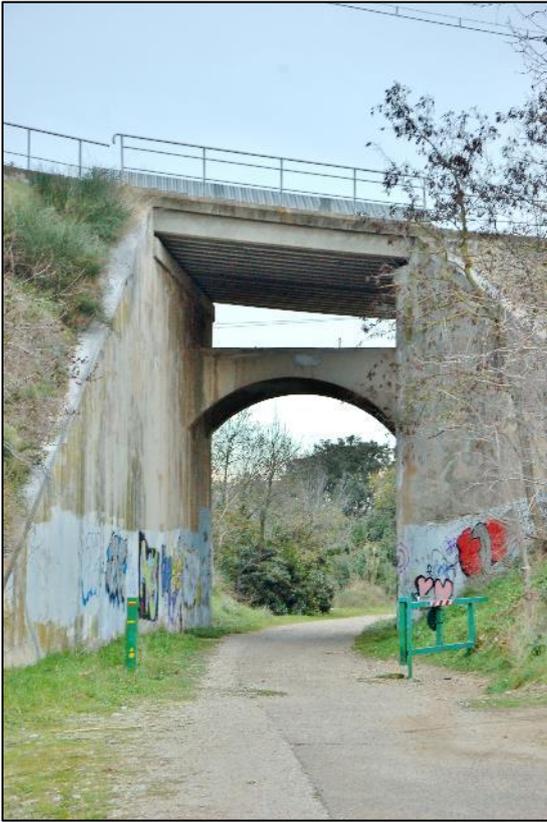
La voie de l'embranchement particulier quittait la poudrerie par le nord pour remonter jusqu'à la gare de Miramas. Une portion est aménagée en voie verte (pointillés verts ci-dessous).



Vers 1940, un pont **1** fut construit au-dessus de l'actuelle D16, en remplacement d'un passage à niveau situé hors-champ à droite de la photo ci-contre. La direction de la gare de Miramas est à droite.



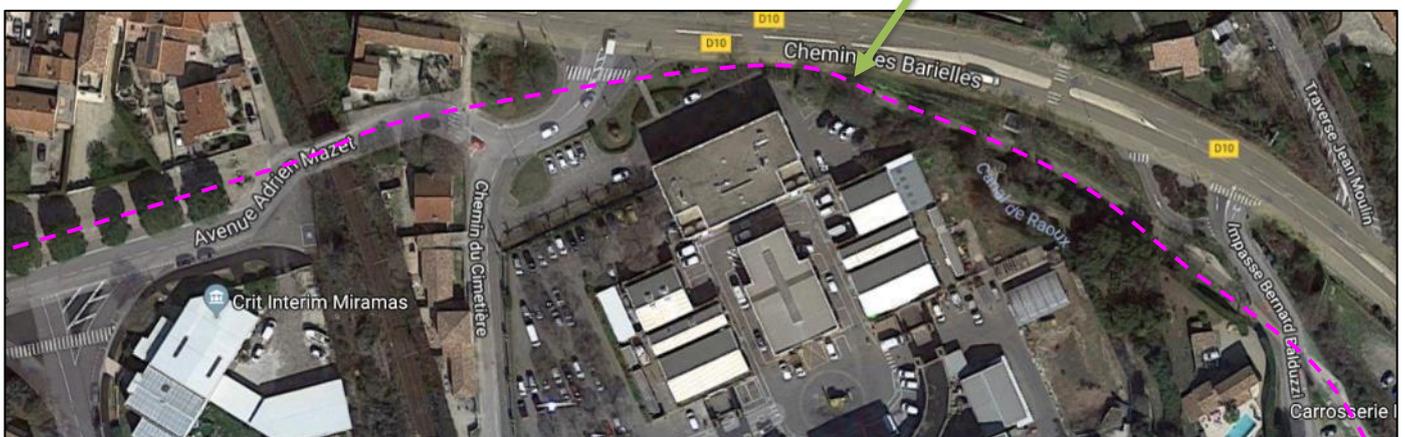
Ci-contre, vue en direction de la poudrerie.



En ②, la voie passait sous la ligne du chemin de fer de Miramas à l'Estaque. Ce chemin de fer est ouvert le 1^{er} juin 1913 par la C^{ie} du PLM jusqu'à Port-de-Bouc. Alors à voie unique, elle double l'ancienne ligne d'intérêt local de Miramas à Port-de-Bouc¹ de la MPB.

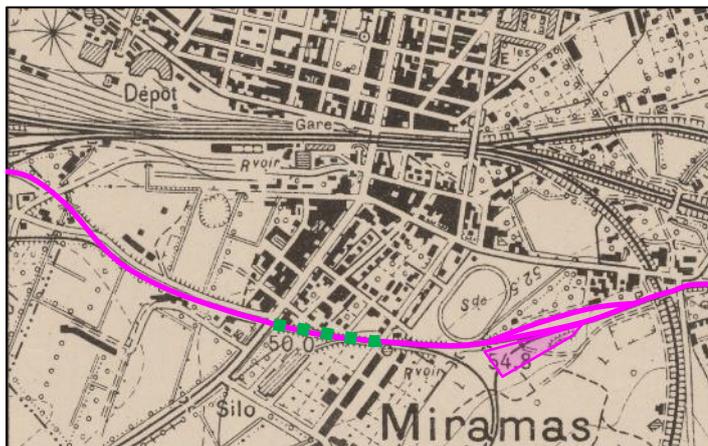


La voie verte s'arrête au bord de la D10 (ci-contre). Au-delà, la plateforme a été en partie reconvertie en voies routières. Pour la retrouver, il faut longer la D10 et tourner Chemin du Cimetière pour rejoindre l'Avenue Adrien Mazet.



¹ La **Société des Chemins de Fer de Miramas à Port de Bouc (MPB)** ouvre la ligne le 10 novembre 1879 jusqu'à Rassuen et le 13 avril 1881 jusqu'à Port-de-Bouc. En 1904, les actifs de cette société sont rachetés par le **PLM** qui construit sur un tracé parallèle, la nouvelle ligne entre Miramas et Marseille via Port-de-Bouc, dite ligne de l'Estaque.

L'Avenue Adrien Mazet emprunte l'ancien pont qui permettait à la voie de franchir le shunt ferroviaire à voie unique de la ligne de l'Estaque.

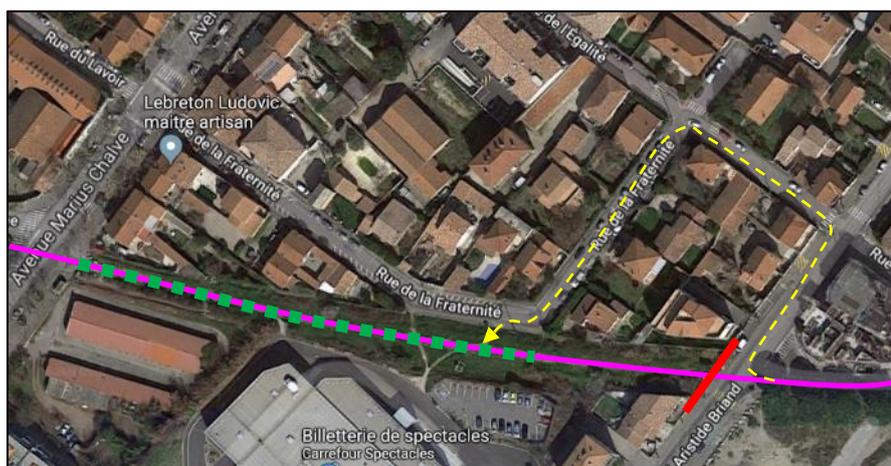


Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

Passé le pont, une zone de croisement avait été aménagée. Avant la pose des voies vers le dépôt de munitions de Monteau, une zone de stationnement des wagons y avait également été créée.

La voie croisait ensuite à niveau l'Avenue Aristide Briand (ex Boulevard de l'Est). Un article publié le 19 août 1933 dans le journal *Rouge-Midi*, ci-contre, relate un accident survenu au passage à niveau.

Après le PN, une petite section d'une centaine de mètres peut être partiellement parcourue à pieds (pointillés verts ci-dessous). L'accès depuis Boulevard Aristide BRIAND est clôturé², mais il est possible de contourner l'obstacle en empruntant les rues de l'Égalité et de la Fraternité.



Passage à niveau meurtrier

Un premier accident a eu lieu vendredi dernier, vers les midi, au croisement du boulevard de l'Est et de la ligne de chemin de fer de la **poudrerie de Saint-Chamas**. Une automobile a été tamponnée par le train faisant la manœuvre entre la gare de **Miramas** et la **poudrerie**. L'auto fut fortement endommagée et le conducteur blessé assez sérieusement. Selon la formule une enquête est ouverte. Nous avons dit le premier, parce que fatalement il s'en produira d'autres, cette ligne de chemin de fer n'est pas clôturée, pas de fermeture aux croisements des passages des trains. Le boulevard de l'Est est destiné à devenir très fréquenté par suite de son nouveau classement et des habitations ouvrières construites récemment. Un passage en-dessous fut demandé pour mettre le boulevard en état. Mais comme il y a deux services de l'Etat, ceux-ci n'ont pas pu s'entendre pour supporter la dépense, pour réaliser une mesure de facilité et surtout de sécurité. Il paraît que l'on ne peut pas déduire quelques milliers de francs des milliards du budget de la guerre pour faire quelque chose de pratique. L'on préfère avoir un carrefour pour écrasés !

² Situation en avril 2018.

Les deux extraits de cartes postales présentées sur cette page seraient les seules sur laquelle la voie est visible. Elles datent du temps de l'exploitation. La première photo est prise en direction de l'ouest. La voie partant sur la gauche est contemporaine du dépôt de munitions de Monteau. A droite, la rue de La Fraternité avec en arrière-plan, l'usine Antargaz ; dans le prolongement de la voie, le PN de l'Avenue Marius Chalve et en arrière-plan, la centrale électrique.

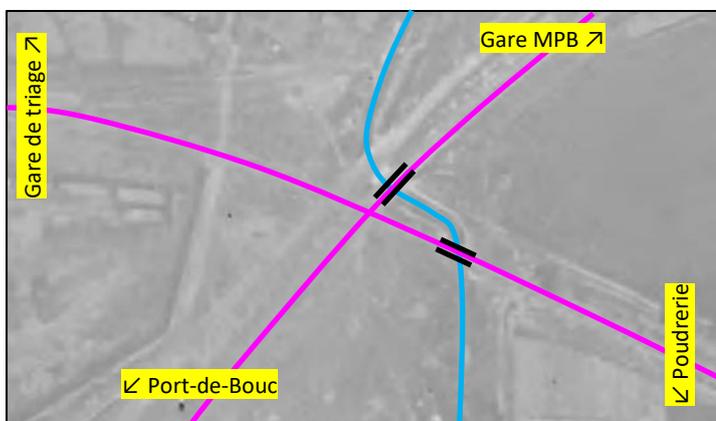
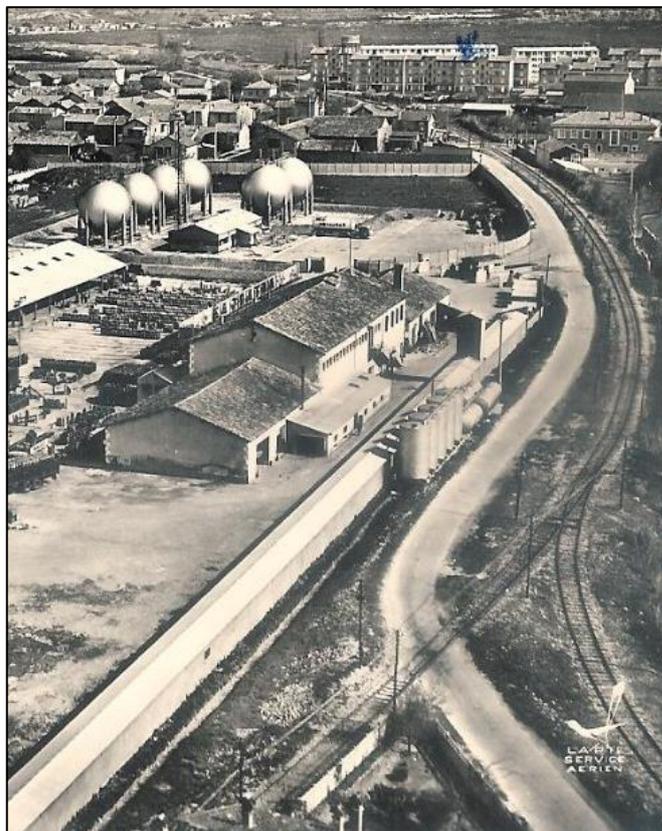


En mars 2018, la voie n'était toujours pas déposée au PN de l'Avenue Marius Chalve. La voie longeait ensuite le Chemin de l'Autodrome.



Pour accéder à Street View, [CLIQUER ICI](#)

La seconde carte postale est prise en direction de l'est avec à gauche, l'usine Antargaz. La voie longe le Chemin de l'Autodrome. La voie bifurquant sur la droite rejoint la centrale électrique ; celle sur la gauche rejoint la gare de triage après avoir traversé la branche d'Istres du Canal de Craponne. La voie cisailait ensuite l'ancienne ligne d'intérêt local de Miramas à Port-de-Bouc (ci-dessous) avant de rejoindre la gare de triage.



Vue aérienne IGN - 1926

Vers l'entrepôt de munitions de Monteau

Durant la Seconde Guerre mondiale, un entrepôt de munitions est créé à cheval sur les communes de Miramas et Istres. Celui-ci est desservi par un réseau de voies normales raccordées par deux voies à la ligne de la poudrerie. C'est à cette époque qu'apparaît également le petit EP desservant semble-t-il, les ateliers de maintenance du matériel roulant.

Deux ponts ① et ②, construits au-dessus de la ligne de l'Estaque, permettaient d'accéder au site. L'un des deux était mixte rail/route. Ils ont été détruits en 1976/1977 et font l'objet de deux fiches IPVD : [13063.11Z](#) et [13063.12Y](#). Un petit pont ③ avait également été construit sur la branche ouest du raccordement (voir fiche IPVD [13063.11A](#)). La branche Est ④ du raccordement a été déposée après-guerre.

La période de destruction des ponts permet de confirmer le lien étroit qui unissait la poudrerie et l'entrepôt, sans doute fermés la même année. L'ancien entrepôt accueille à présent une centrale photovoltaïque.

Il n'existe plus aucune trace des voies jusqu'à l'entrée de l'entrepôt. La rue des Calanques et la rue des Arènes reprennent en partie l'itinéraire de l'ancienne plateforme. Quant à l'ancien entrepôt, il est interdit d'accès.

