SUJET(S)

Réseaux à voies normales et étroites de la Poudrerie Nationale de Sevran

LOCALISATION

Seine-Saint-Denis

Code INSEE – Commune(s)

93046 – Livry-Gargan
93071 – Sevran
93078 – Villepinte

SECTION(S) DE LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
93005.01N	229 000	Aulnay-s/s-Bois >Mitry-Mory	1860-1861	En service
93071.05S	/	Gare > Poudrerie Nord	≥ 1875	≤1950
93071.06S	/	Gare > Poudrerie Sud	≥ 1873	≤1973
93071.07S	/	Poudrerie Nord > Poudrerie Sud	≥ 1873	≤1973

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

SOURCES DOCUMENTAIRES, ICONOGRAPHIQUES ET INTERNET

Le Parc Forestier de la Poudrerie de Livry-Sevran	apfp.fr
La Poudrerie Nationale de Sevran-Livry	calameo.fr
Portefeuille Economique des Machines – n°195 - Mars 1872	Gallica.fr
La Poudrerie de Sevran - forêt de Bondy (nombreuses photos)	Baladeurs cristoliens

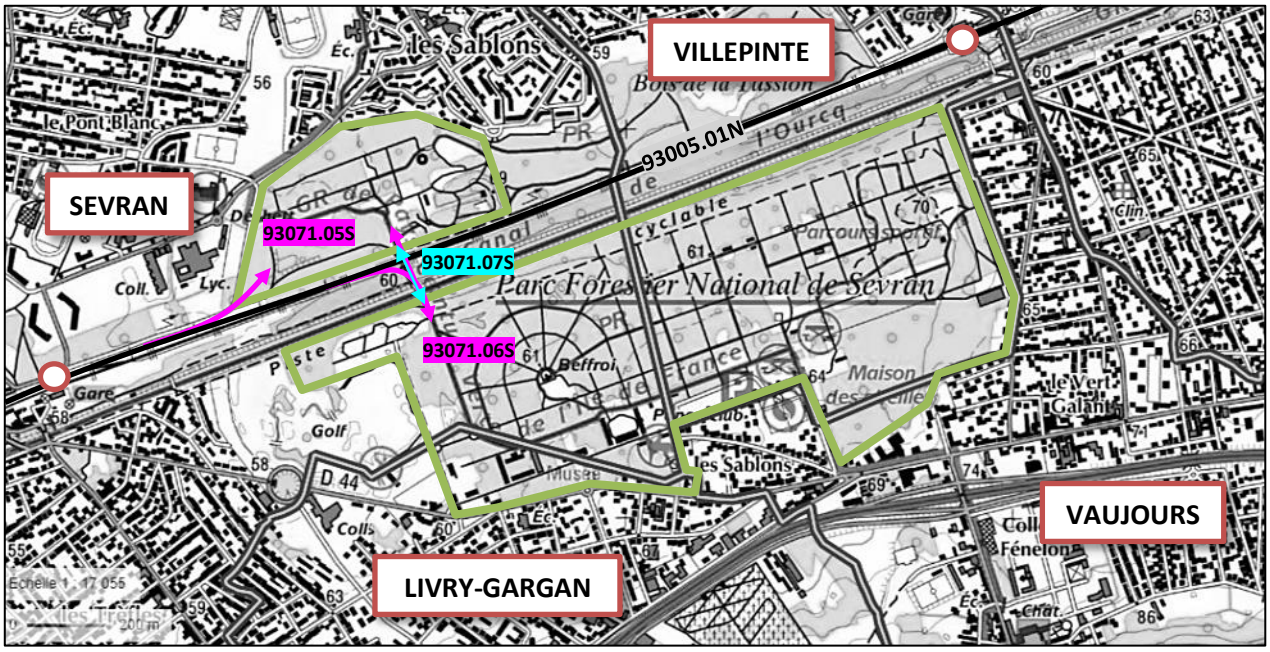
VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS…

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
Ecartement Etroit abandonné
Limites de la poudrerie

Afin de ne pas surcharger le plan, les réseaux internes de la Poudrerie Nationale de Sevran-Livry ne sont pas représentés. De même, les réseaux des plâtreries de Livry-Gargan et Vaujours ne sont pas représentés. Ils font l'objet de fiches séparées.

***A visiter** : le Musée Technique des Poudres de l'Armement avec plusieurs maquettes du site.*

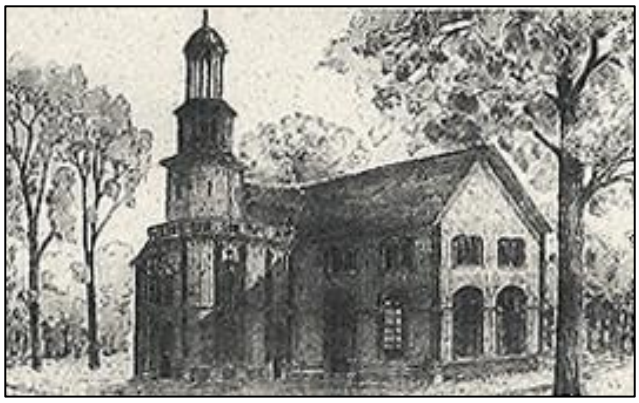
Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP…

irsp-contact@sfr.fr

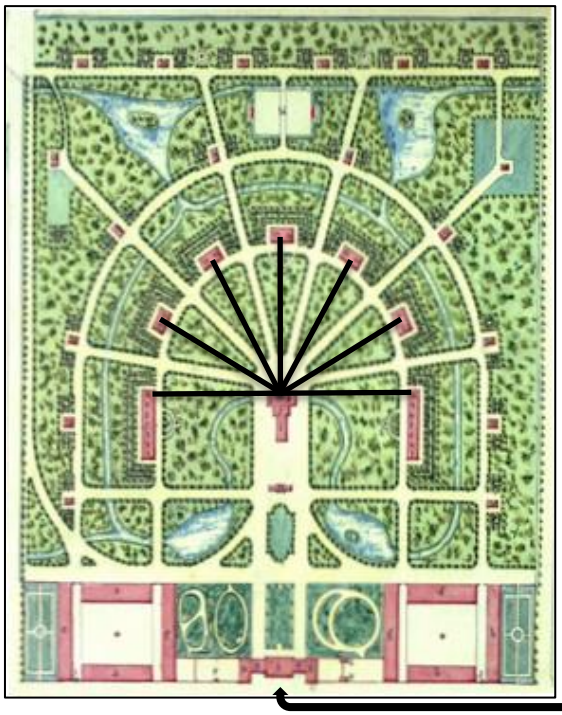
HISTORIQUE

La construction de la ***Poudrerie Impériale de Sevran*** est décrétée le 27 décembre 1865 par ***Napoléon III*** (1808-1873). ***Gustave MAUROUARD*** (1822-1910) est chargé de sa conception. Les travaux débutent en 1867/1868. Moyennant quelques travaux d'achèvement et de remise en état après la guerre franco-prussienne de 1870-1871, la fabrication des poudres noires commence avant la fin de l'année 1873.

Sous la 3ème République (1870-1940), l'usine prend le nom de ***Poudrerie Nationale de Sevran-Livry***.



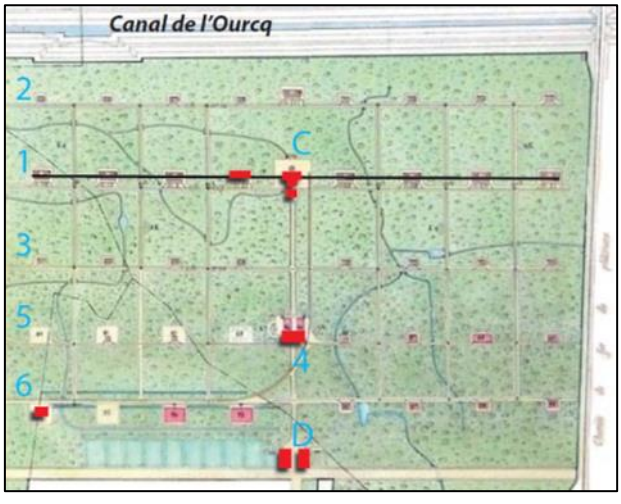
Le Pavillon Maurouard – Première centrale thermique de force motrice



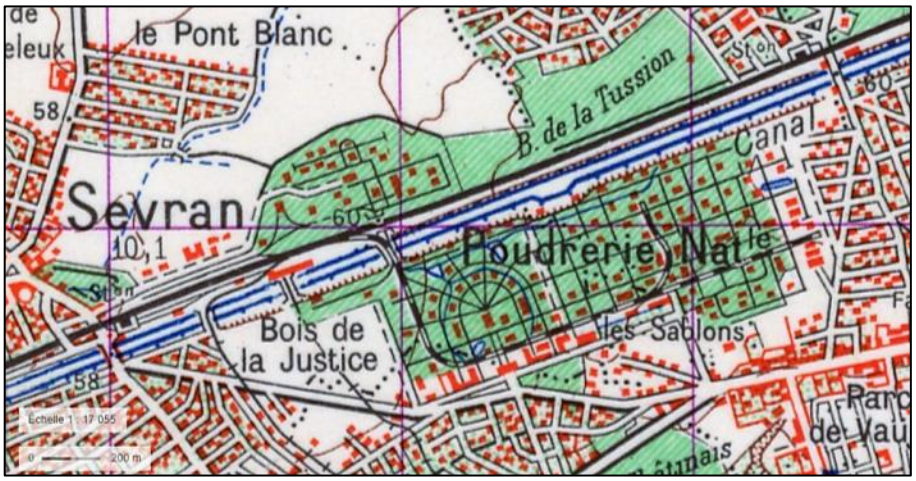
Le plan ci-contre présente la poudrerie initiale dite « *rayonnante* ». Une centrale thermique est au centre du dispositif. Elle distribue l'énergie mécanique à l'aide de câbles d'aciers torsadés selon un système inventé en 1850 par ***Gustave-Adolphe HIRN*** (1815-1890) : *la transmission télédynamique* (traits noirs ci-contre).

Au sud du dispositif, les bâtiments de l'administration et des logements (CPA ci-dessous), dont celui du directeur, et de part et d'autre, des magasins, hangars et ateliers.

A peine démarrée, le *Ministère de la Guerre* décide de doubler la capacité de la poudrerie. Initialement d'une superficie de 22,5 ha, elle s'agrandit alors vers l'est, sur la commune de Villepinte. C'est *l'usine linéaire*. Les ateliers de fabrication sont disposés suivant deux lignes parallèles. Une seconde centrale (**C**), baptisée « *Le Boris* » est placée au milieu de l'une de ces deux lignes. Elle distribue la force à l'aide d'une transmission télédynamique dont les câbles (trait noir ci-contre) s'appuient sur de petits arcs de transmission.



En 1883, la superficie de la poudrerie a doublé, atteignant 110 ha. Elle s'agrandit à nouveau vers l'est en 1914.



Carte IGN – vers 1950

A l'issue de l'armistice de juin 1940, les Allemands occupent la partie de l'emprise située au nord du canal et y installent une firme allemande, la *Firma Bück*.

L'emprise située au sud du canal reste sous l'autorité française et la fabrication de la poudre de chasse peut reprendre au début de 1941. La production de poudres militaires et civiles est relancée à Sevran dès 1945.

La poudrerie bénéficiait de la proximité du *Canal de l'Ourcq* (1815) et de la ligne de chemin de fer de La Plaine à Hirson et Anor (frontière), mise en service par la ***C^ie^ du Nord*** le 31 août 1861 (section Sevran – Villers-Cotterêts).

La poudrerie ferme en 1973. Le territoire boisé, d'une superficie de 137 ha, est préservé. Il devient en 1974, le *Parc Forestier de la Poudrerie de Sevran*.

Le pont sur le *Canal de l'Ourcq, vu en direction de l'est*

LES RESEAUX FERROVIAIRES

Les voies, sur le pont du *Canal de l'Ourcq*, vues en direction du nord.

L'ensemble de la poudrerie était desservi par un réseau à voies normales, ainsi qu'un réseau à voies étroites de 60 cm.

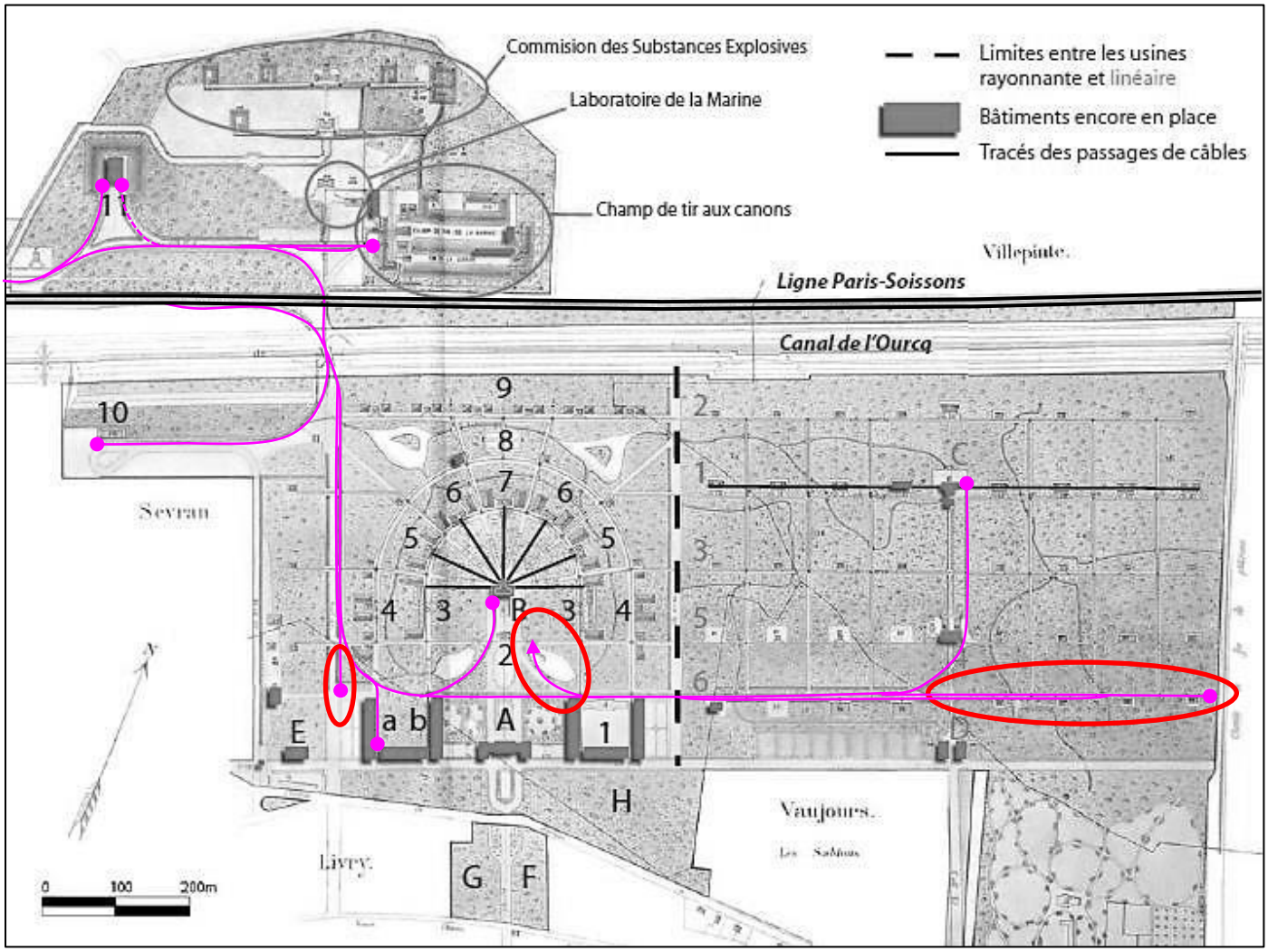
Dans certains secteurs de la poudrerie, l'analyse des documents disponibles n'a pas permis de différencier le réseau à voie normale et le réseau à voie étroite ; certaines portions étant au double écartement.

L'importante végétation ne permet pas d'apercevoir l'intégralité du réseau à voie normal sur les vues aériennes. Le réseau à voie étroite est lui, invisible.

Le réseau à voie normale

Le réseau prenait naissance à l'est de la gare de Sevran, de part et d'autre du chemin de fer de la ***C^ie^ du Nord***.

L'analyse du plan de 1888, des cartes IGN et Michelin, des vues aériennes et des relevés sur le terrain permettent de déduire le réseau non exhaustif présenté ci-dessous.



Plan partiel de la poudrerie Nationale de Sevran-Livry - 1888

On peut observer qu'en 1888, les voies desservaient :

- Les 2 centrales thermiques de force motrice (**B**) et (C), vraisemblablement pour l'approvisionnement en charbon nécessaire à leur fonctionnement.
- Le magasin de souffre (**a**).
- Les lieux de stockage avant expédition (**10**) et (**11**).

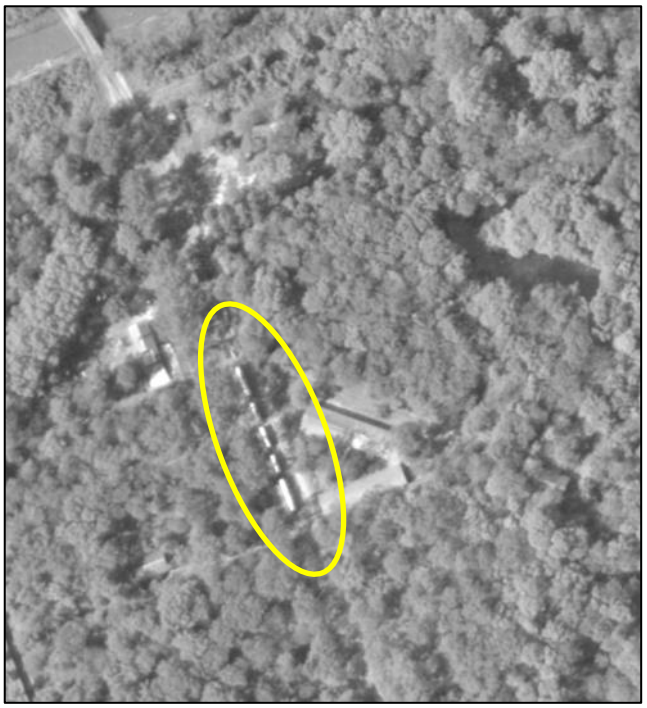
Les portions dans les ovales rouges auraient été posées ultérieurement, peut-être vers 1914.

Le réseau du secteur nord disparait en premier. En 1949, il n'est plus raccordé en gare de Sevran et la liaison entre les secteurs sud et nord n'est plus visible sur les vues aériennes.

Sur la vue aérienne de 1954, ci-contre, des wagons stationnent sur l'une des deux voies.

Une longue portion de voie normale est toujours présente entre le pont du *Canal de l'Ourcq* et les bâtiments administratifs.

Peu après le pont, une branche partait vers l'ouest pour atteindre un lieu de stockage et d'expédition (**10**). En direction du sud, la voie se dédoublait.



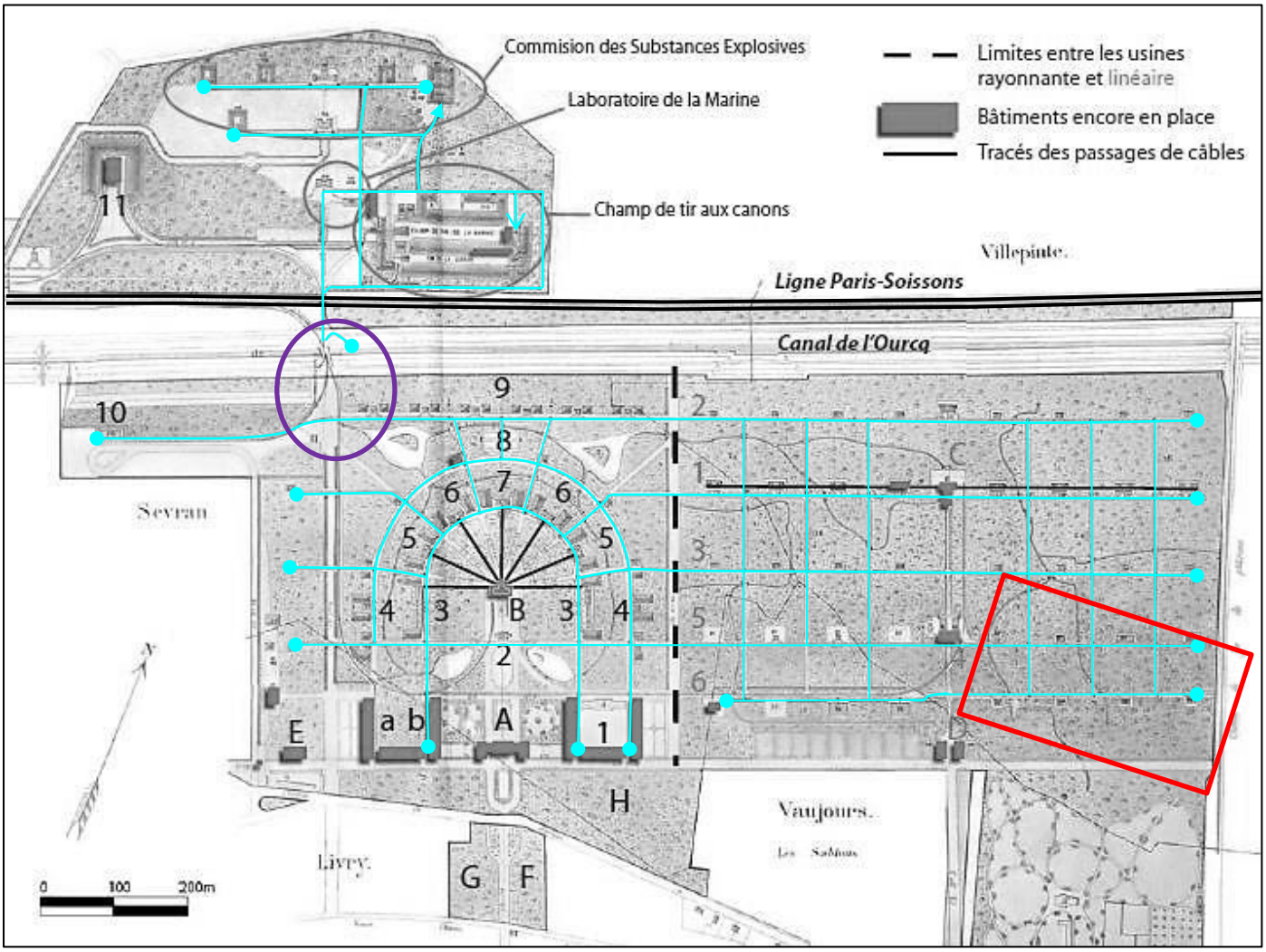
Vue aérienne IGN - 1954

A proximité des bâtiments administratifs, les voies sont à nouveau visibles sur la vue aérienne de 1954. L'une d'elle pénètre dans le magasin de souffre (**a**). La voie en impasse de droite n'apparait pas sur le plan de 1888 et aurait été posée ultérieurement.

Face aux hangars de la carbonisation (**1**), une voie se détache sur la vue aérienne de 1936. Elle remonte vers la centrale thermique de force motrice (**B**) et semble desservir une nouvelle centrale thermique, identifiée grâce à ces deux cheminées. Celle-ci n'est pas mentionnée sur le plan de 1888 et pourrait avoir été construite au début du XX^{e} siècle pour la fourniture d'électricité.

Le réseau à voie étroite

Le réseau étroit parcourait l'ensemble des allées afin de desservir l'ensemble des bâtiments techniques. L'analyse du plan de 1888 et les relevés sur le terrain permettent de déduire le réseau non exhaustif présenté ci-dessous.



Plan partiel de la poudrerie Nationale de Sevran-Livry - 1888

La vue aérienne ci-contre date de 1936. Elle présente approximativement la zone encadrée en rouge page précédente.

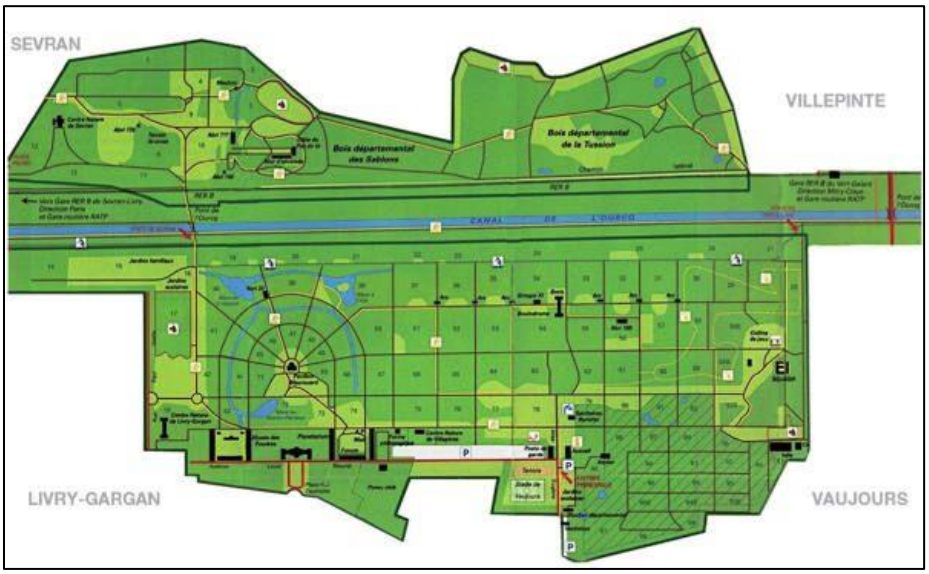
Dans ce secteur, la voie étroite aurait disparu, peut-être vers 1914, au profit d'une voie normale.

L'utilisation du réseau étroit aurait cessé partiellement ou entièrement durant l'entre-deux-guerres.

Une zone reste inconnue : celle située dans l'ovale mauve de la page précédente. En effet, sur le pont du Canal de l'Ourcq, il ne subsiste que les voies normales. Pourtant, il est très probable que les réseaux étroits du secteur nord et du secteur sud communiquaient. Une petite voie accédant au Canal de l'Ourcq est également visible. La logique veut qu'elle soit à voie étroite.

Quelques photographies du réseau étroit sont présentées ici. Il reste encore plusieurs vestiges des plaques tournantes et aiguillages noyés dans le béton. Vers *Le Boris*, il est même possible d'apercevoir une section à 3 fils de rails.

La poudre noire était transportée dans des wagonnets du type présenté ci-contre, aux abords du musée.

UNE RANDONNEE FERROVIAIRE

La plupart des sentiers et chemins parcourant le parc arboré coïncident avec les anciennes voies normales et étroites. Rechercher leurs traces constitue une randonnée ludique avec, par-ci, par-là, les vestiges très bien documentés des anciennes installations.