INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE
de
FRANCE

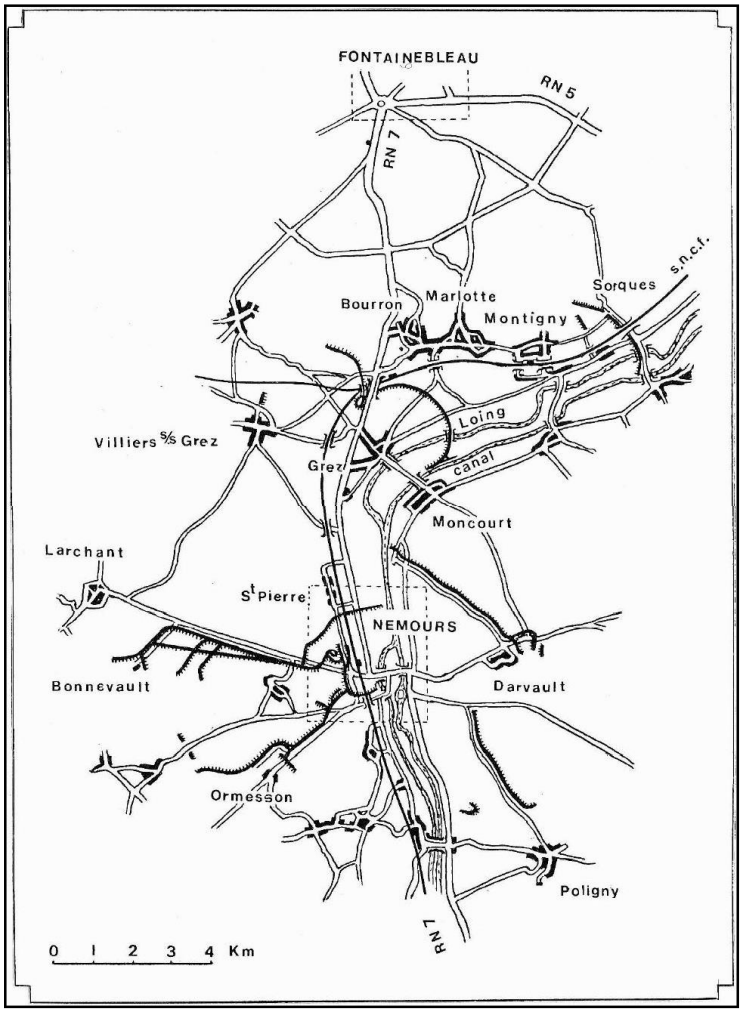
RESEAUX SPECIAUX

Parallèlement aux grandes lignes et aux voies ferrées départementales qui ont sillonné la France, les chemins de fer ont comporté divers réseaux spéciaux à usages bien spécifiques. Ce dossier a pour but de donner quelques précisions sur ces derniers.

★ ★ ★

RESEAUX MINIERS

Qu'ils correspondent réellement à des mines ou à des carrières, des ballastières ou des sablières, ce sont de loin les plus nombreux et on en trouve sur tout le territoire.

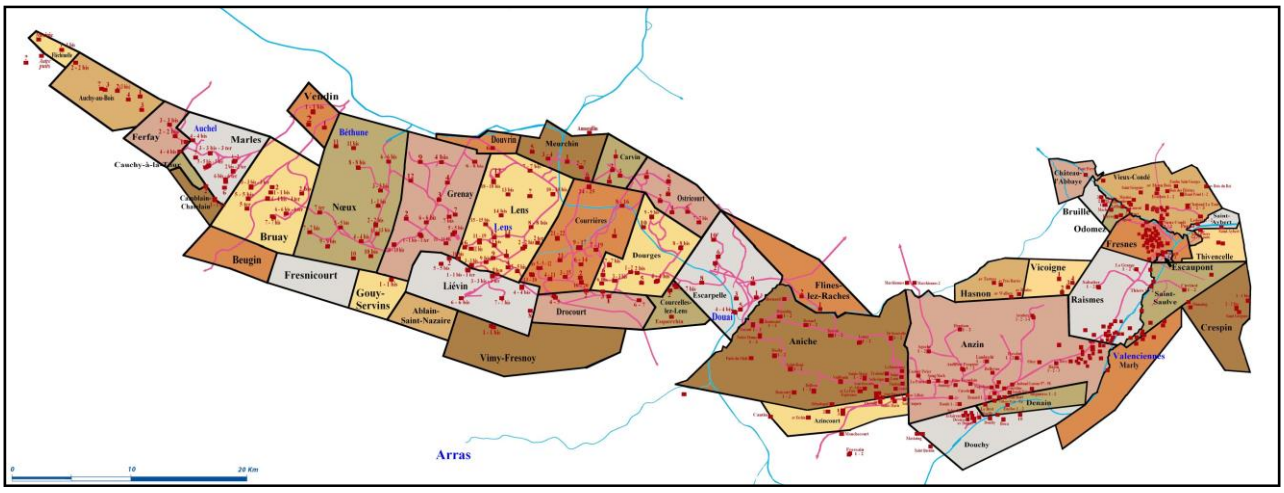


Il ne peut être question de tous les citer mais nous livrons ci-contre l'exemple d'un réseau Decauville particulièrement important, disparu dans le courant des années 1960 : celui des carrières de sable de la région de Nemours, en Seine et Marne.

Cependant, deux réseaux se distinguent par leur ampleur : celui des mines du Nord-Pas de Calais et celui des mines de Lorraine.

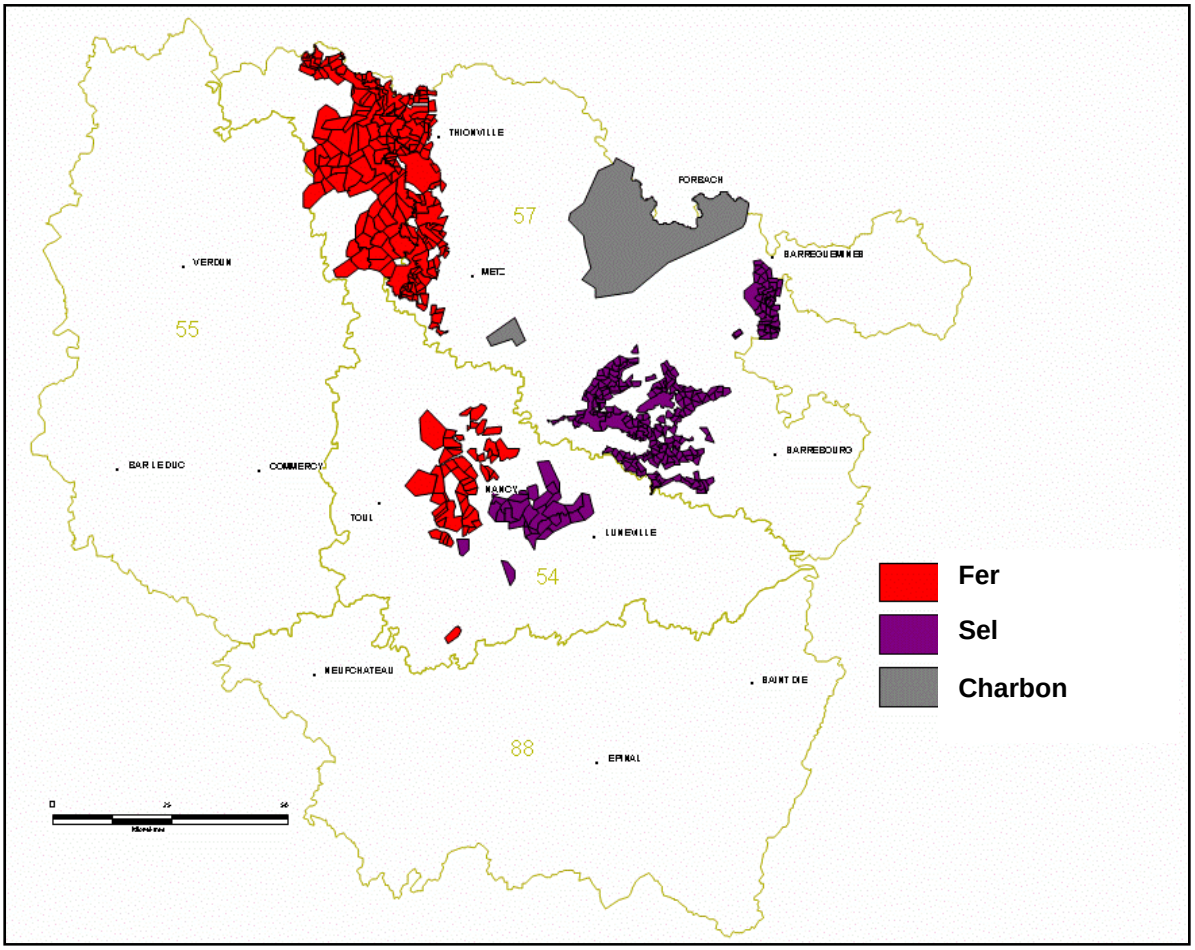
Dans le Nord, les mines étaient profondes et ne pouvaient être atteintes que par des puits verticaux. Ceci a généré la mise en œuvre de deux types de réseaux :
- Tout d'abord, des voies Decauville au niveau de chaque puits. Remplies dans les galeries d'abattage, les berlines (wagonnets) étaient amenées jusqu'au puits par les galeries de recette ou bowettes, puis remontées en surface. Là, sur le carreau de la mine, se développait un réseau qui desservait plusieurs pôles : la laverie du charbon, les zones de stockage du charbon et des bois de mine, divers entrepôts et ateliers, et le crassier ou terril, selon la façon dont on se débarrassait des stériles. Généralement, ces réseaux étaient propres à chaque puits et ne communiquaient pas entre eux, sauf s'ils étaient réellement voisins et appartenaient à une même compagnie.

- Ensuite, les voies des houillères. Etablies en écartement normal et reliées au réseau national, elles desservaient les différentes concessions et permettaient l'évacuation du charbon.



Concessions du bassin minier du nord et lignes ferroviaires des houillères

En lorraine, on trouve trois types de mines : des mines de charbon et de sel pour lesquelles l'exploitation était identique à celle des mines du Nord-Pas de Calais ; et des mines de fer.

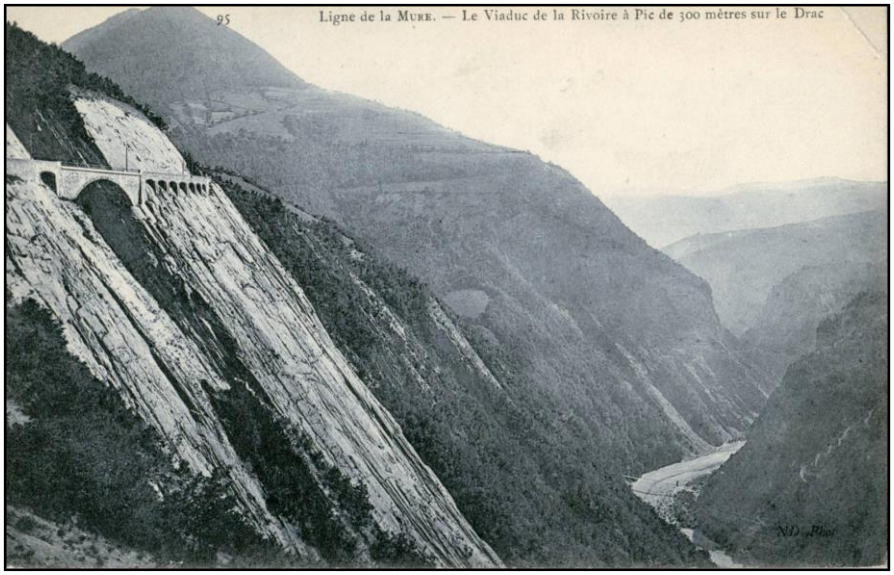


Bassins et concessions des mines de Lorraine

Les mines de fer étaient de loin les plus nombreuses et les plus importantes. En outre, elles présentent une particularité : les veines de minerai sont assez épaisses et recoupent les flancs des vallées, ce qui autorisait une exploitation horizontale, sans avoir à creuser des puits. Dès lors, il était possible de faire des galeries de section plus généreuse et d'utiliser du matériel de plus grand gabarit. D'abord équipées de voies Decauville comme toutes les autres mines, face à l'évolution

technique et à l'accroissement des tonnages extraits, les mines de fer de Lorraine ont opté pour deux solutions ferroviaires. Certaines ont adopté des matériels en voie métrique. D'autres, plus visionnaires, ont carrément fait entrer les voies ferrées normales dans la mine. Cette solution permettait d'éviter les ruptures de charge entre réseau étroit et réseau normal.

Signalons pour terminer la ligne métrique électrifiée minière de La Mure en Isère. Destinée à descendre le charbon de ces mines de montagne vers la vallée, elle a exigé la construction de nombreux ouvrages d'art, tunnels et viaducs, dans des terrains particulièrement difficiles, comme le montre la photographie ci-dessous. Reconvertie à un usage touristique après fermeture des mines, elle a hélas dû fermer ses portes dans sa partie la plus spectaculaire, suite à un gros éboulement intervenu fin octobre 2010.



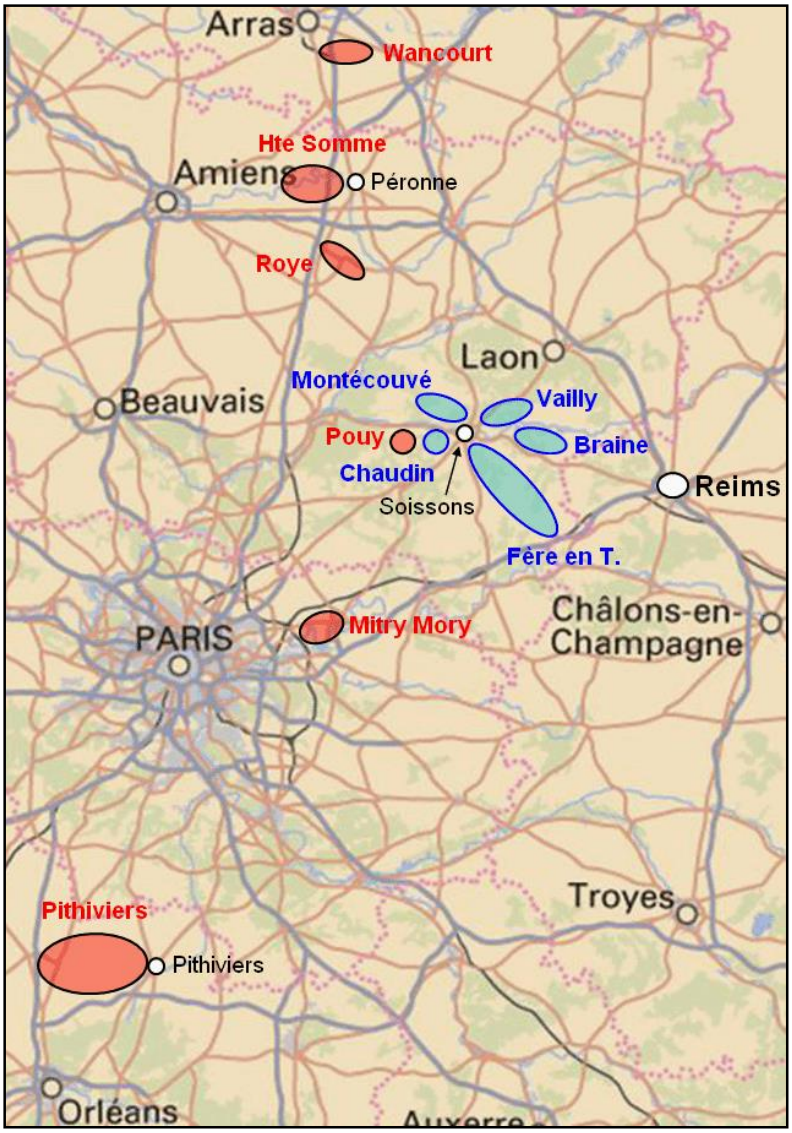
★ ★ ★

RESEAUX BETTERAVIERS

La betterave sucrière est un gros tubercule cultivé dans les terrains marneux, c'est-à-dire argilo-calcaires, du bassin parisien. Sa récolte a souvent posé problème en raison de son poids et de la qualité du terrain très gras et boueux par temps de pluie qui interdisait l'usage des charrettes classiques.

C'est pourquoi Armand et Paul Decauville, père et fils, gros propriétaires terriens cultivateurs de betteraves, ont mis au point le système de voies ferrées portables et modulables en 60 cm de large. Non seulement ce système résoudra le problème, mais il aura un tel succès qu'il sera utilisé dans le monde entier, partout où l'on a besoin de voies ferrées temporaires facilement déplaçables : champs de betteraves ou de canne à sucre, mais aussi mines, carrières, chantiers, champs de bataille, etc.

Pour ne considérer que les plus importants, comme le montre la carte ci-dessous, on compte une dizaine de réseaux distincts.
Les réseaux de Wancourt, Haute-Somme, Roye, Pouy, Mitry-Mory et Pithiviers sont reliés directement à une ou plusieurs sucreries.
Les chemins de fer betteraviers du Soissonnais, Montécouvé, Vailly, Braine, Fère-en-Tardenois, et Chaudin, sont des réseaux de plateaux qui amenaient les betteraves à des transbordeurs aériens qui les descendaient ensuite aux sucreries situées dans la vallée de l'Aisne.
Tous ces réseaux, préexistants à la première guerre mondiale, ont été utilisés, voire étendus, par les militaires, pendant cette dernière. Ils ont ensuite servi à la reconstruction des régions sinistrées avant de reprendre leur vocation agricole première. Ils ont enfin disparu dans les années 1950 face à l'apparition des tracteurs.

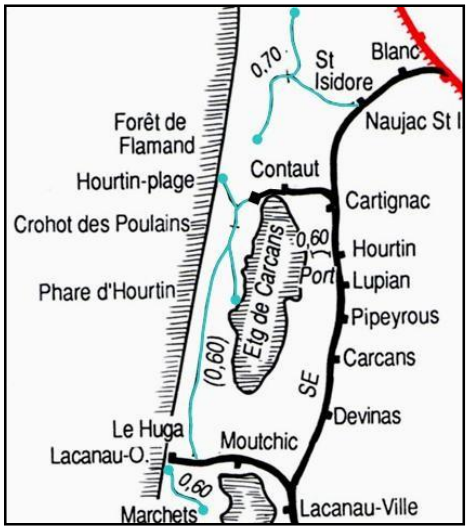


Réseaux betteraviers du bassin parisien, du Soissonnais et du nord de la France
En bleu, réseaux de plateaux du Soissonnais

★ ★ ★

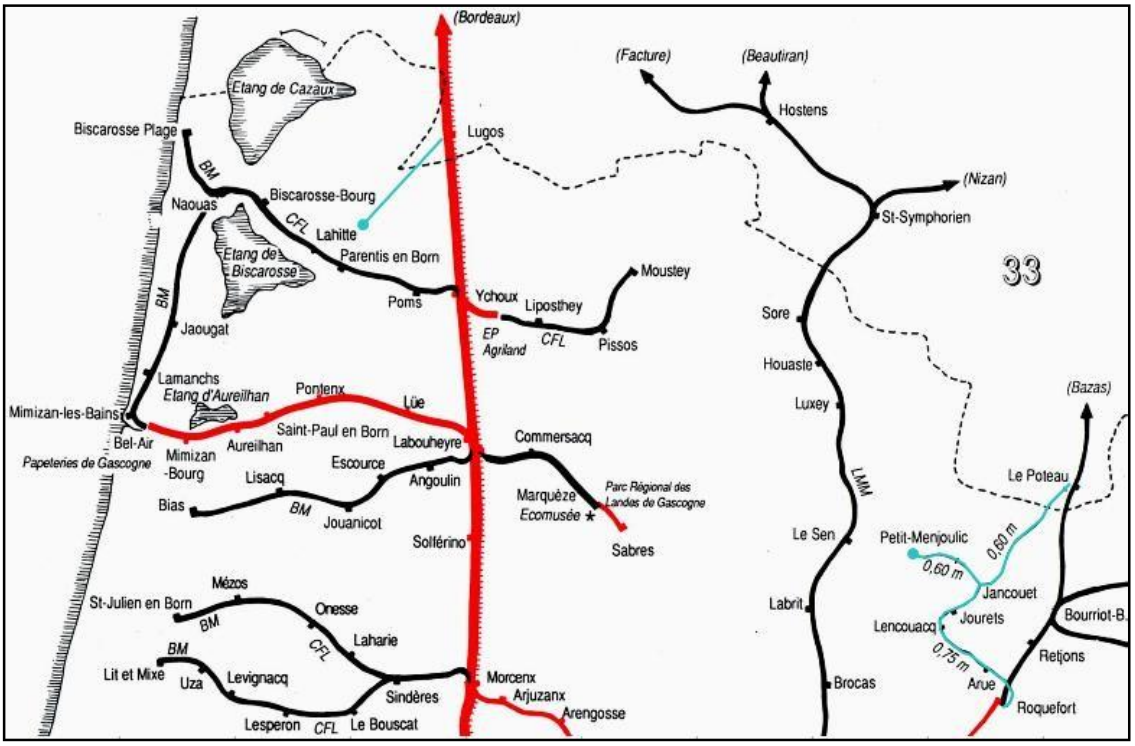
RESEAUX FORESTIERS

Les réseaux forestiers étaient situés dans les deux grands ensembles forestiers français que sontles Landes et les Vosges.



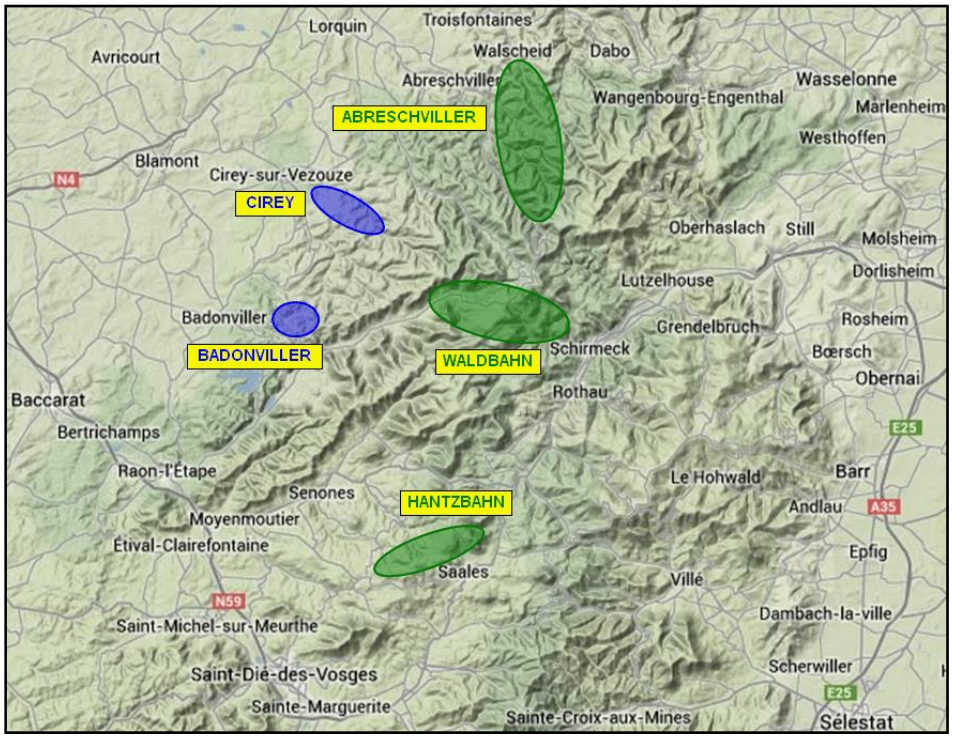
Dans les Landes, on trouve plusieurs réseaux Decauville isolés dont nous ne retiendrons que les quatre principaux : ceux de Saint-Isidore et de Contaut à Lacanau, en Gironde ; la ligne isolée de Lugos jusqu'au Chapuis Cassiot, sur la commune de Biscarrosse, dans les Landes ; et enfin, au nord-est du même département, le réseau du Poteau et Jourets, avec une antenne vers Lencouacq-Menjoulic.

Ci-contre, le réseau de Contaut à Lacanau, en Gironde



Réseaux des Landes

Dans les Vosges, on compte cinq grands réseaux forestiers.
Les réseaux de Badonviller et Cirey-sur-Vézouze ont été construits en écartement Decauville par les Français.
Par contre, les trois réseaux d'Abreschviller, Waldbahn et Hantzbahn, ont été conçus par les Allemands du temps de l'occupation de l'Alsace et de la Moselle, en écartement de 70 cm qui n'est pas le Decauville classique. Officiellement destinés à l'exploitation de la forêt, ils avaient une autre destination plus secrète. Ils pouvaient être rapidement reconvertis en réseaux militaires si les Français menaçaient de revenir. Ce qui fût le cas au début de la première guerre mondiale.



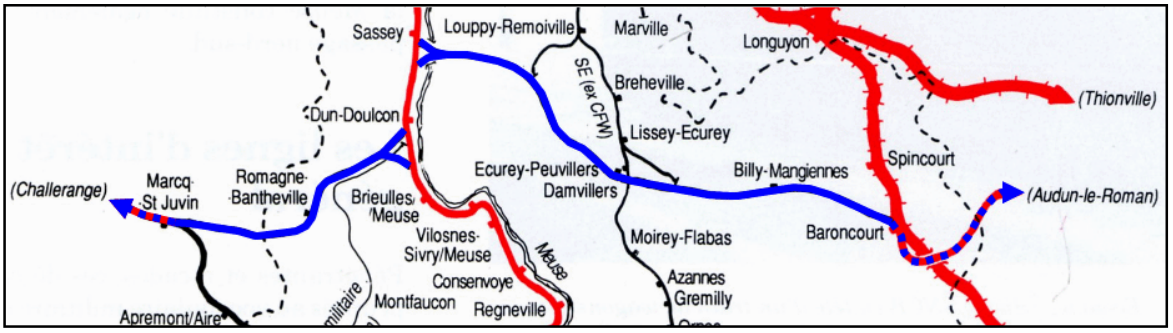
Réseaux forestiers des Vosges

★ ★ ★

LIGNES MILITAIRES

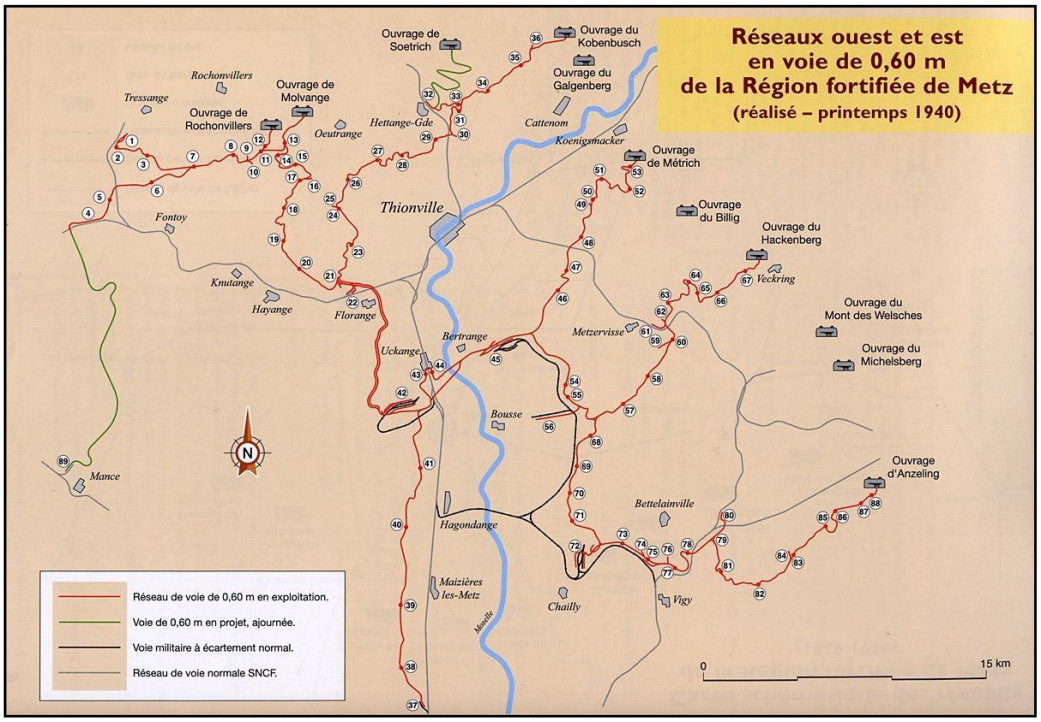
On l'oublie trop souvent, mais la guerre de 14 fut avant tout une bataille ferroviaire. En effet, à l'époque, le transport terrestre par excellence était le train. Et nos travaux d'inventaire nous ont amené à découvrir qu'il a été construit en France 9000 km de voies ferrées pour répondre aux besoins de la guerre : 2000 km de lignes militaires nouvelles en écartement normal, 3200 km de gares et voies de service complémentaires, et 3800 km de chemins de fer de campagne, c'est-à-dire de voies étroites de type Decauville. Encore, ces chiffres ne prennent-ils pas en compte le doublement ou la réfection des lignes préexistantes détruites au cours des combats. Aussi, face à l'énormité de la chose, les lignes militaires de la guerre 14, toutes catégories confondues, font- elles l'objet d'une étude détaillée dans un dossier spécifique.

Par ailleurs, d'autres voies militaires ont été construites pour les besoins de la seconde guerre mondiale.
- La grande radiale stratégique Maginot avait pour vocation de permettre de transférer rapidement des troupes d'une extrémité à l'autre du front. S'appuyant sur des lignes existantes, il lui manquait cependant une continuité essentielle dans le nord de la Meuse. Cette dernière fut donc réalisée en écartement normal, dans les années 1920, en même temps que la célèbre ligne fortifiée du même nom. Elle a laissé des vestiges particulièrement impressionnant aux niveau des raccordements triangulaires, avec sauts de mouton, de Sassey et Dun-Doulcon.



La grande radiale stratégique Maginot dans le nord du département de la Meuse
Les parties en pointillées font appel à des lignes préexistantes

Dans le même temps où est construite la grande radiale stratégique, un réseau Decauville est aussi construit à partir de Metz et Thionville pour approvisionner en hommes, vires et munitions tous les gros ouvrages Maginot du secteur. Il ne sera cependant jamais terminé.



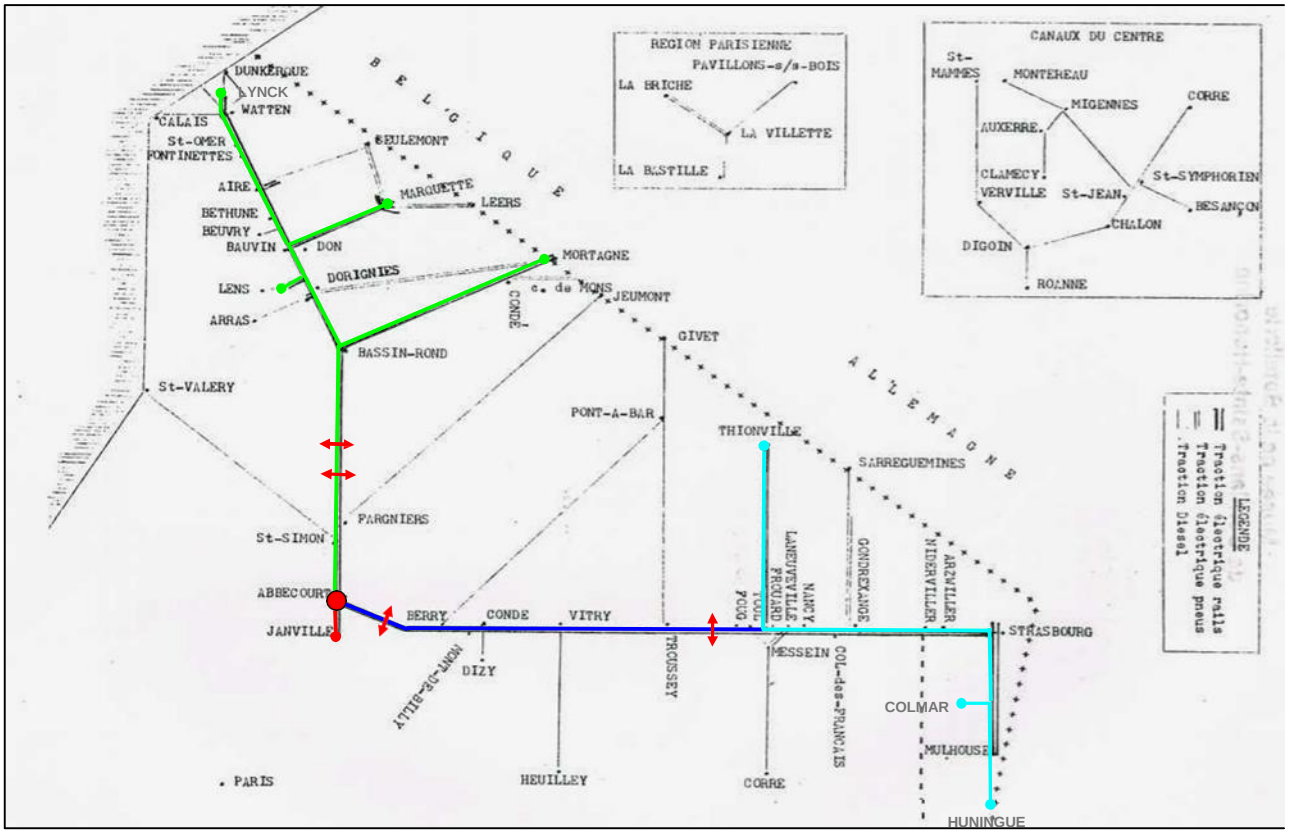
Enfin, les Allemands réaliseront aussi quelques lignes pour les besoins de construction du mur de l'Atlantique. Réalisées en écartement normal, soit pour recevoir des canons à longue portée d'artillerie lourde sur voie ferrée, soit pour extraire sur les plages le sable nécessaire à la construction des blockhaus et fortifications, elles ne constituent pas un réseau à proprement parler mais plutôt un ensemble d'embranchements militaires que l'on retrouve tout au long des côtes de la Manche et de l'Atlantique, de Dunkerque à Hendaye. En Ile de France, certaines desservaient aussi des carrières souterraines que les Allemands avaient réquisitionnées pour les transformer en bases ou entrepôts secrets destinés aux armes secrètes.

★ ★ ★

RESEAU DE HALAGE

Encore plus méconnu que les lignes militaires est le réseau de halage ferroviaire des canaux du nord et de l'est de la France. En effet, si le chemin de fer est devenu le concurrent direct de la batellerie fluviale, cette dernière a néanmoins survécu. Or, entre les deux guerres, il existe encore beaucoup d'embarcations qui n'ont pas de moteur et qu'il faut tirer par les berges. Ce halage se faisait traditionnellement par traction animale, mais il est décidé de le moderniser et de le mécaniser sur certaines voies d'eau importantes.

C'est pourquoi les canaux du grand axe de Bâle (à la frontière suisse) à Dunkerque (sur la mer du Nord) vont être équipés de voies ferrées de halage en écartements métrique et Decauville (pour la partie Alsace-Lorraine) afin de faciliter la traction des barges non motorisées. Par la suite, certains des canaux secondaires qui desservent les bassins miniers, seront aussi équipés.



Tout le réseau en métrique E 100 sauf >>>> **Decauville E 60**

Coupures Voûtes Marinières (tunnels)

Plan schématique des lignes de halage ferroviaires

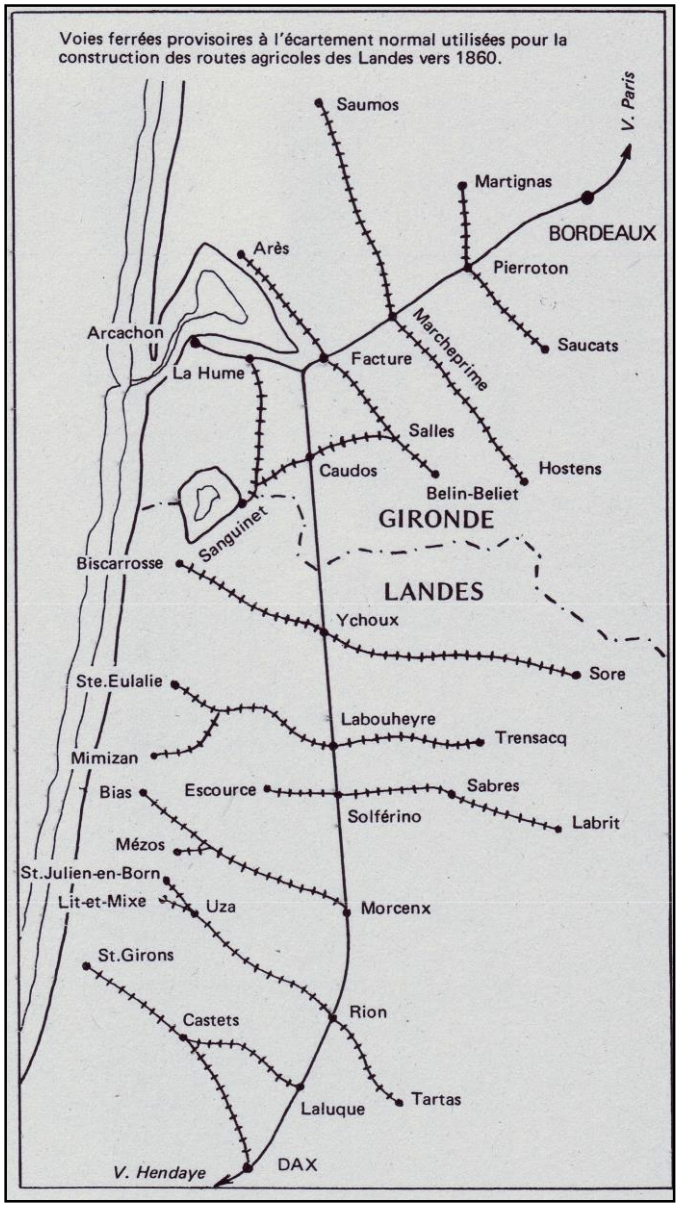
★ ★ ★

RESEAU DE CHANTIER DES LANDES

En juin 1857, Napoléon III fait voter une loi relative à l'assainissement et la mise en culture des zones marécageuses des Landes de Gascogne. Elle vise à assécher ces vastes zones humides et à les mettre en exploitation forestière.

Mais ce travail nécessite des routes et le problème est moins simple qu'il n'y paraît de prime abord. En ce milieu du XIX^{e} siècle, les Landes sont en effet une région particulièrement coupée du monde et arriérée. Par ailleurs, même si le terrain est plat, sa nature sableuse rend les travaux d'infrastructure difficiles. Les talus et remblais manquent de tenue et s'affaissent régulièrement. Il faut donc les empierrer. Mais les pierres sont loin et il faut aller les chercher. Raison pour laquelle un réseau ferroviaire temporaire va être mis en place, entre 1857 et 1861, pour construire les routes agricoles nécessaires à l'assainissement des Landes. Il comporte des bretelles qui prennent naissance dans les gares de la grande ligne de Bordeaux à Bayonne : Pierroton, Marcheprime, Facture, Candos, Ychoux, Labouheyre, Laluque et Dax.

Ce réseau construit en écartement normal ne doit en aucun cas être confondu avec les lignes départementales qui sillonneront le département par la suite, ainsi qu'avec les lignes forestières dont il a été question plus haut.



Lignes de chantier des Landes – 1857 à 1861

★ ★ ★

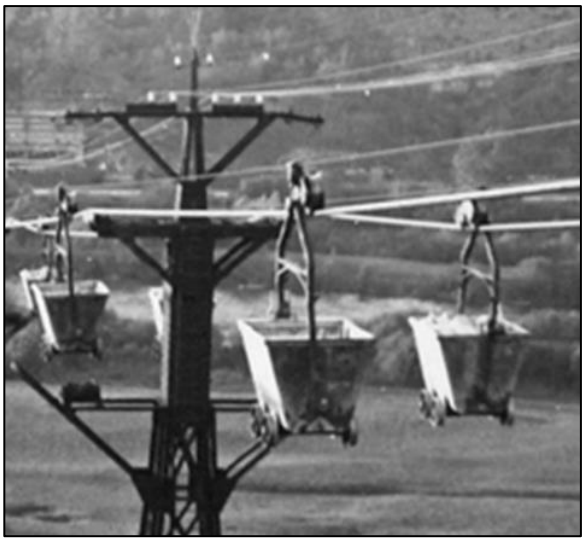
RESEAUX INCLASSABLES

A côté de tous les réseaux spéciaux que nous venons brièvement de parcourir, existent aussi tout un tas de petites lignes en écartement normal ou Decauville qui ont servi à des usages divers : chantiers de grands barrages, lignes industrielles, réseaux internes à des entreprises ou de grands entrepôts, ou les actuels petits trains des parcs de loisirs.

CHEMINS DE FER AERIENS

Enfin, il convient de dire deux mots d'un mode de transport tout à fait spécial qui peut être associé aux chemins de fer classiques. L'étude des réseaux spéciaux démontre en effet que les petites voies ferrées minières étaient souvent associées à l'usage de transbordeurs aériens, notamment dans les régions montagneuses et accidentées, ou dans les régions fortement industrialisées et urbanisées du nord et de l'est de la France où il aurait été très difficile de faire passer une voie ferrée classique.

Selon les endroits, les transbordeurs viennent en remplacement ou prolongation de voies ferrées existantes ou qu'il aurait fallu construire, avec une rupture de charge nécessaire pour transvaser le minerai d'un système à l'autre. Mais dans d'autres cas, les bennes ou les godets de chargement étaient conçus pour être transférés directement d'un système à l'autre, rendant ainsi pleinement valide cette notion de "chemins de fer aériens". Et la solution la plus aboutie consistait à suspendre, non plus les godets, mais les wagonnets eux-mêmes comme le montre la photo ci-dessous.



★ ★ ★

CONCLUSION

A ce jour, comme il a été dit dans la présentation de notre travail, la plupart de ces lignes ont disparu et sont tombées dans l'oubli. Elles n'apparaissent plus que dans les archives ou des ouvrages anciens. Ce qui explique qu'elles ne sont connues que de quelques spécialistes.

Ceci est particulièrement vrai pour les voies Decauville. Elles n'avaient qu'une vocation temporaire et n'exigeaient aucune infrastructure. Elles se sont donc dissoutes particulièrement vite dans les paysages. Il n'en reste, ici et là, que quelques traces isolées et très ténues qui exigent de sérieuses connaissances ferroviaires pour pouvoir être décryptées.

Par contre, les lignes à voie normale ont laissé des marques et des vestiges plus parlants. Il n'en demeure pas moins que beaucoup de gens ignorent à quoi correspondaient ces ouvrages d'art isolés, perdus en pleine nature.

C'est pourquoi notre inventaire géographique de l'infrastructure ferroviaire essaie de rappeler l'existence de ce patrimoine à la mémoire populaire et collective.

★ ★ ★