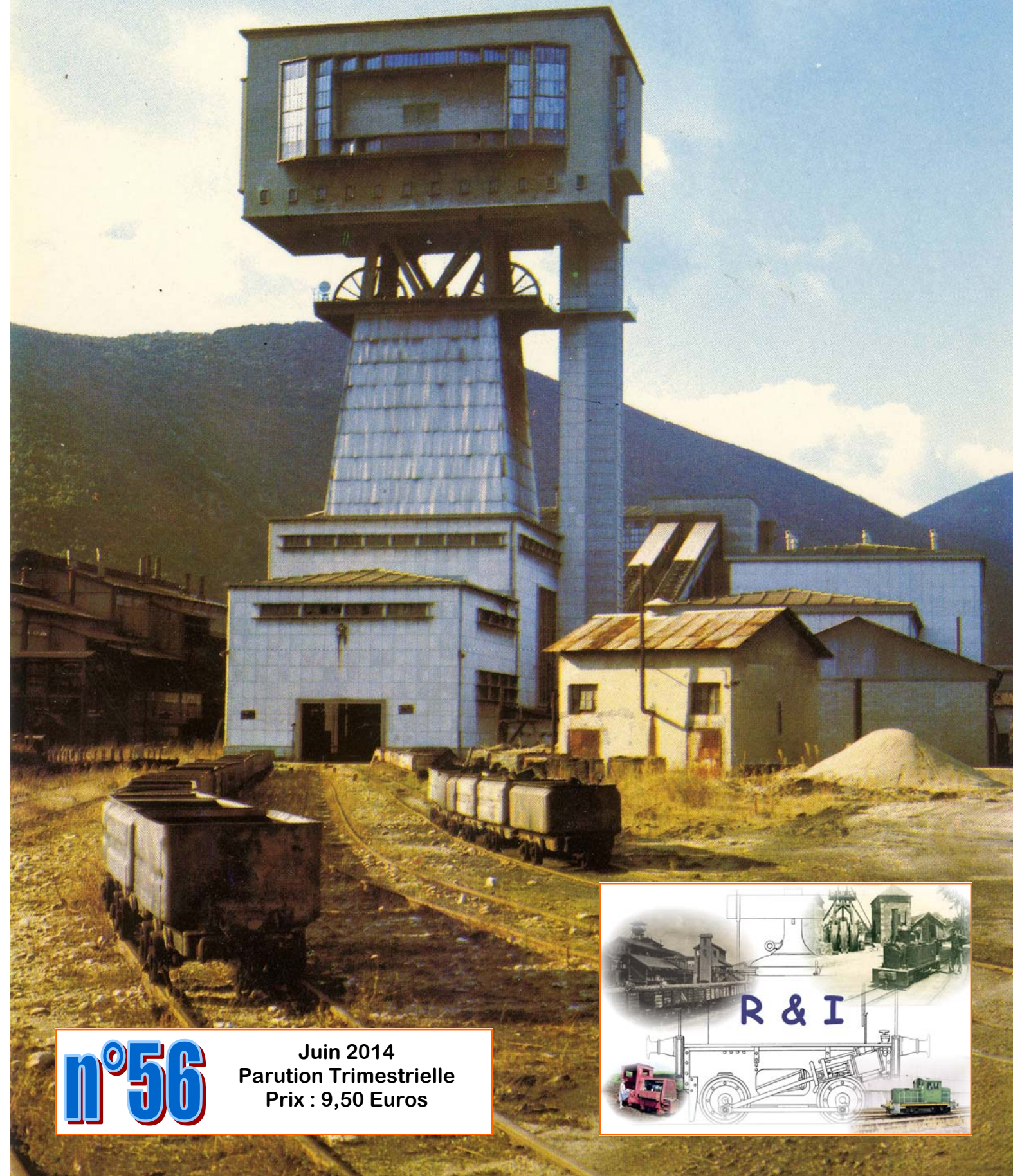


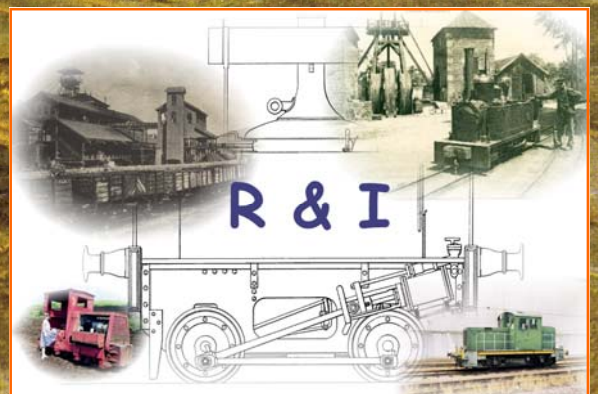
# Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



**n°56**

Juin 2014  
Parution Trimestrielle  
Prix : 9,50 Euros



# La modernisation du Groupe Nord des H.B Cévennes

## Le puits de Saint Florent & le puits Silhol à Molières

Par Patrick Etiévant

Le puits de Saint Florent des Houillères du Bassin des Cévennes (HBC) était situé sur la commune de Saint Florent sur Auzonnet dans le Gard (30). Issu d'un projet de la Compagnie des Mines de la Grand-Combe, dont les origines remontent à 1932, il assura l'extraction de charbons demis-gras et d'antracite depuis sa mise en service à l'extraction en septembre 1954 jusqu'en juillet 1974.

Cet article a pour objet de donner un historique de l'exploitation de ce puits et de la contribution du chemin de fer dans sa production : chemins de fer à voie normale au jour, roulages qui assuraient le transport du charbon, du matériel et du personnel sur les voies ferrées étroites au fond et au jour.

Né dans le contexte de la bataille du charbon et de la modernisation du groupe Nord des HBC, il n'était pas possible de parler du puits de Saint Florent sans évoquer son frère jumeau et ainé de quelques mois, lui aussi du groupe Nord des HBC, le puits Silhol situé à Molières sur Cèze.

Ces deux puits seront des icônes de la modernisation puis du déclin de l'extraction du charbon en France : ils subiront de plein fouet les crises charbonnières successives de la fin des années 1950 puis des années 1960, ce qui amènera à leur fin prématurée : le puits Silhol dès 1962, suite au plan Jeanneney de 1959 et le puits de Saint Florent en 1974, suite au plan Bettencourt de 1968.



La tour d'extraction du Puits de Saint Florent. Les wagons tombereaux sont chargés de fines destinées à l'usine d'agglomération – collection Privée

### Le contexte de la création du puits de Saint Florent en 1946

Le décret du 28 juin 1946 et les lois de nationalisation instituent les Houillères de Bassin des Cévennes (HBC). Les HBC sont une entreprise du groupe des Charbonnages de France (CdF) appartenant à l'État Français, qui reprend les activités de 8 sociétés privées exploitant la houille Gardoise :

- La Société des Mines de Cessous, exploitant des mines sur les communes de Portes, Cessous, La Jasse et La Vernarède – soit les concessions dites de Portes & Sénéchas, Cessous & Trébiau, Comberonde,
- La Société des Houillères du Nord d'Alès, exploitant des mines sur la commune de Saint Martin de Valgagues – soit la concession dite du Nord d'Alais,
- La Société des Houillères de Rochebelle, qui appartient à la Compagnie des Mines, Fonderies et Forges d'Alès (MFFA), exploitant des mines sur la commune d'Alès – soit la concession dite de Rochebelle,

1/ transport en wagons SNCF et traction par la SNCF

2/ transport en wagons des houillères et traction par la SNCF - les houillères envisagent de faire construire des wagons trémie de 30 tonnes de capacité et 10 tonnes de tare, charge par essieu 20 tonnes. La SNCF observe que la charge par essieu ne doit pas excéder 16 tonnes sur les tronçons de voies concernés

3/ transport par train péagers à l'aide de locomotives, de wagons et de personnel des houillères.

La SNCF observe qu'une semblable formule à 3/ existe déjà pour les charbons du Groupe Nord des HBC expédiés de Bessèges pour être traités au lavoir de Molières sur Cèze. Il est perçu un prix de péage de 19,6 francs par tonne pour une distance de 7 km. Ce trafic péager semble remonter à l'année 1936, date à laquelle la CHB Compagnie des Houillères de Bessèges avait acheté des 130 AT au PLM.



Le Moysse type 20 TDE - numéro de construction 315 – livré aux HBC au Martinet en juin 1951 – vu à la Grand Combe en 1978 – photographie Patrick Etiévant

C'est finalement l'option 3/, la plus simple, flexible et économique, qui sera retenue. Elle ne semble avoir été mise en œuvre qu'à partir de 1950, lors de la mise en service des nouvelles installations de Molières sur Cèze. Une convention est signée entre les HBC et la SNCF le 1<sup>er</sup> janvier 1950. Les HBC mettent alors en place un service de train circulant entre le Martinet et Molières sur Cèze, soit sur 10 km de distance, via Saint Julien les Fumades. La traction des trains est assurée par un locotracteur Moysse type 20 TDE - numéro de construction 315 – livré aux HBC au Martinet en juin 1951. Ce locotracteur Moysse sera plus tard numéroté 8 aux HBC. L'engin – qui est diesel électrique et tare 20 tonnes - est équipé d'un enregistreur Flamand et d'une brosse de contact pour les crocodiles et la répétition des signaux. Il est possible que les 130 AT ou la 030AT- rachetées au PLM par la CHB Compagnie des Houillères de Bessèges avant-guerre, et dont les HBC avaient hérité - aient assuré ce service avant l'arrivée du locotracteur Moysse. Avec l'arrivée du Moysse, les 2 locomotives à chaudière verticale des mines de Tréllys sont arrêtées.

### **La construction du plâtre du puits de Saint Florent et de son embranchement particulier**

La capacité d'investissement des HBC étant limitée, c'est seulement à la fin du chantier du gros œuvre du puits Silhol en 1952 que débute véritablement la construction des installations du jour à Saint Florent, notamment la tour d'extraction et l'usine de traitement du charbon. Un embranchement particulier provisoire avait été établi en gare de Saint Florent pour desservir le chantier dès le 13 janvier 1948 et permettre la réception des matériaux et des équipements. L'embranchement définitif du puits de Saint Florent est réceptionné le 19 novembre 1954 à l'occasion de l'expédition des premiers trains de houille. Son officialisation est régit un peu plus tard par un traité en date du 1<sup>er</sup> décembre 1954. Un avenant à ce traité est signé le 1<sup>er</sup> février 1955 suite à l'installation de ponts à bascule pour la pesée des wagons sur les voies de l'embranchement particulier, lui-même modifié par un autre avenant le 1<sup>er</sup> mars 1957.

- La locomotive SNCF (141E ou F, 140J, 050A... puis plus tard 040DE / BB63000 en couplage) avec sa rame de vides montait dans le sens pair jusqu'en gare de Saint Florent, puis refoulait la rame de vides sur le faisceau des vides de l'embranchement,
- La locomotive SNCF revenait en gare de Saint Florent, puis descendait vers le faisceau des pleins de l'embranchement via la ligne principale SNCF
- La locomotive SNCF refoulait ensuite dans le faisceau des pleins pour se placer sur la rame des pleins au départ, puis, après les essais de freins et les formalités administratives, partait en direction de Saint Germain les Fumades puis d'Alès dans le sens impair.

La voie directe permettant d'entrer sur le faisceau des pleins, lorsqu'en provenance du Martinet, permettait aux trains ayant précédemment collecté des wagons chargés au Martinet de compléter le train avec d'autres véhicules chargés à Saint Florent. Ceci concernait notamment les wagons de fines destinés à l'agglomération de Molières du Cèze et tractés par les 050A des HBC.



Pointe de trafic ferroviaire en gare de Robiac vers 1950. Pas moins de trois 050A sont présentes en gare : la première à droite stationne devant le pont tournant de 14 m de l'annexe traction ; la seconde au centre, tender en avant tracte un train de tombereaux vides en direction de Bessèges ; tandis que la troisième à gauche stationne avec quelques tombereaux sur la voie en direction de La Valette – collection privée -

## Les autres trains péagers dans le bassin houiller des Cévennes

L'organisation de trains péagers assurées par les mines du secteur d'Alès sur les voies des réseaux nationaux – SNCF et son prédécesseur le PLM - semble remonter au début des années 1930. La convention du 4 novembre 1936 autorise en effet la Compagnie des Houillères de Bessèges à assurer des trains pour son propre compte et avec son propre matériel de traction entre Bessèges et Molières sur Cèze. Il est indiqué que le matériel de traction devra satisfaire à toutes les conditions de sécurité requises pour le parcours considéré. L'autorisation de circuler ne sera donnée qu'après visite du matériel par les agents du PLM. Pour être sûres de satisfaire aux exigences techniques, la Compagnie des Houillères de Bessèges a acheté au PLM en 1936 deux locomotives à vapeur, des 130T du type T9.3 :

- la 130AT19 (Hohenzollern n°1590 de 1903 - ex KPEV 7347 Mainz) – présente en 1936 à Mouchard (39 Jura),
- la 130AT20 (Orenstein & Koppel n°3393 de 1909 - ex KPEV 7351 Berlin).

Ces trains servaient à transporter les fines, issues du triage et du lavage du charbon de Bessèges, à l'usine d'agglomération (boulets et briquettes) de Molières sur Cèze.

Le parc de matériel roulant employé à -373 est composé de

- 2 locotracteurs LLD diesel de 100 ch type M16100BED,
- 1 locotracteur Berry diesel de 90 ch type D3784K4,
- 3 locotracteurs LLD diesel de 45 ch type M345BE,
- 1 locotracteur LLD diesel de 30 ch type M2230BE,
- 8 wagons spéciaux pour le transport du personnel à 2 essieux,
- 20 wagons spéciaux à 2 essieux pour le transport du matériel,
- 1.200 wagons normaux (bennes ou berlines) d'une capacité nominale d'une capacité de 1.450 litres pour le transport des produits.

72 trains circulent journallement à -373 et transportent

- 200 ouvriers,
- 360 tonnes de matériel,
- 3.600 tonnes de charbon brut.



Une locomotive LLD Locomotives et Locotracteurs Diesels du type M16100BED, tarant 15 tonnes et de 100 cv de puissance, vue dans les travaux du fond du groupe Nord. Le caractère exigü des galeries rend la photographie de tels engins au fond de la mine difficile. Le photographe a presque trouvé la position idéale au croisement d'une galerie à double voie... - Collection Philippe Royer -

Alors que le roulage de l'étage -250 jouit d'une organisation relativement simple en raison d'un trafic de moyenne importance et d'un seul axe de circulation jalonné par des gares, le roulage de l'étage -373 est plus complexe : outre une galerie principale, il est ramifié avec des galeries desservant chacune un ou plusieurs chantiers. Le roulage doit répondre à l'impératif de régularité dans les différents transports, tout en assurant sans défaillance l'écoulement régulier de la production des chantiers dont les débits sont par nature irréguliers :

- Faire en sorte que chaque chantier dispose d'un nombre de bennes (berlines) suffisant pour charger au fur et à mesure le charbon abattu et évacué de la taille – le chantier disposant d'un petit accumulateur / stock tampon de charbon à la trémie de chargement des bennes,
- Evacuer des chantiers les bennes (berlines) chargées vers le puits pour éviter d'engorger les voies dédiées du chantier,
- Remarque : chaque point de chargement en chantier dispose d'un treuil permettant le halage de la rame des bennes, sans les désaccoupler, et leur positionnement successif sous la trémie de chargement