



Lire le début dans le n° 2  
de

# HF HISTOIRE FERROVIAIRE

Le chemin de fer au temps des compagnies

**Le quai de la Poissonnerie aux Sables d'Olonne avant la Première Guerre mondiale, sous un autre angle. Le premier wagon est un couvert à marée, il se distingue du second, un couvert d'usage courant PV, par la longueur de son marchepied latéral. Coll. Daniel Vauvillier.**

## Développement des wagons à marée

Il subsiste peu de traces, sinon aucune, sur la carrière de cette petite série de wagons, mais celle-ci peut être retracée à grands traits plausibles à la lumière des connaissances contextuelles et historiques. Il paraît vraisemblable que la Cie des Charentes se soit attachée à exploiter pleinement ces wagons dès leur mise en service en 1874 à partir des principaux ports auxquels elle avait accès sans préjuger de l'issue de la construction de la ligne Cabariot - Le Chapus. La reprise de l'exploitation par l'État ouvre incontestablement de meilleures perspectives par l'accès à de nouveaux ports où venir charger le poisson et les crustacés et des nouvelles régions à desservir. Du temps

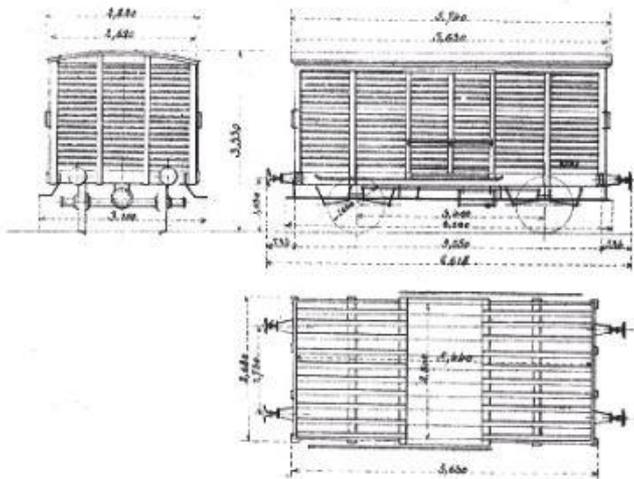
apport de force avec le PO n'est pas la Cie des Charentes nombreux accords passés entités sur divers plans relations. En 1889, l'État des fondateurs de la Cie recettes financières ex-ant la ligne Cabariot - Le entrepris la construction t, 15 ans après leur mise couverts T 4801 à 4812 gares du Chapus et de

Le succès des wagons à marée est assuré car les besoins croissent. En 1880, l'État fait construire 38 wagons supplémentaires Tx 4813 à 4850<sup>1</sup>, du même type quoique doté d'un entraxe d'essieux porté à 3,7 m pour davantage de stabilité en marche. La dotation est complétée en 1883 par 11 wagons supplémentaires Tx 4851 à 4861, fournis à l'entraxe de 3,4 m<sup>2</sup> par les Ateliers de Saint-Denis plus quatre autres, Tx 4862 à 4865, à l'entraxe de 3,7 m mais aménagés pour le transport du lait. Après 1890, les wagons Tx 4854 à 4861 (à marée) sont aussi aménagés pour le transport du lait, et à cette occasion, leur empattement est porté à 3,7 m. Tous sont sur châssis en bois. Seize autres wagons à marée Tx 4866 à 4881 sont livrés en 1900 par les Ateliers de Saintes par transformation de wagons plats Mx 13264 à 13279 à châssis en fer.

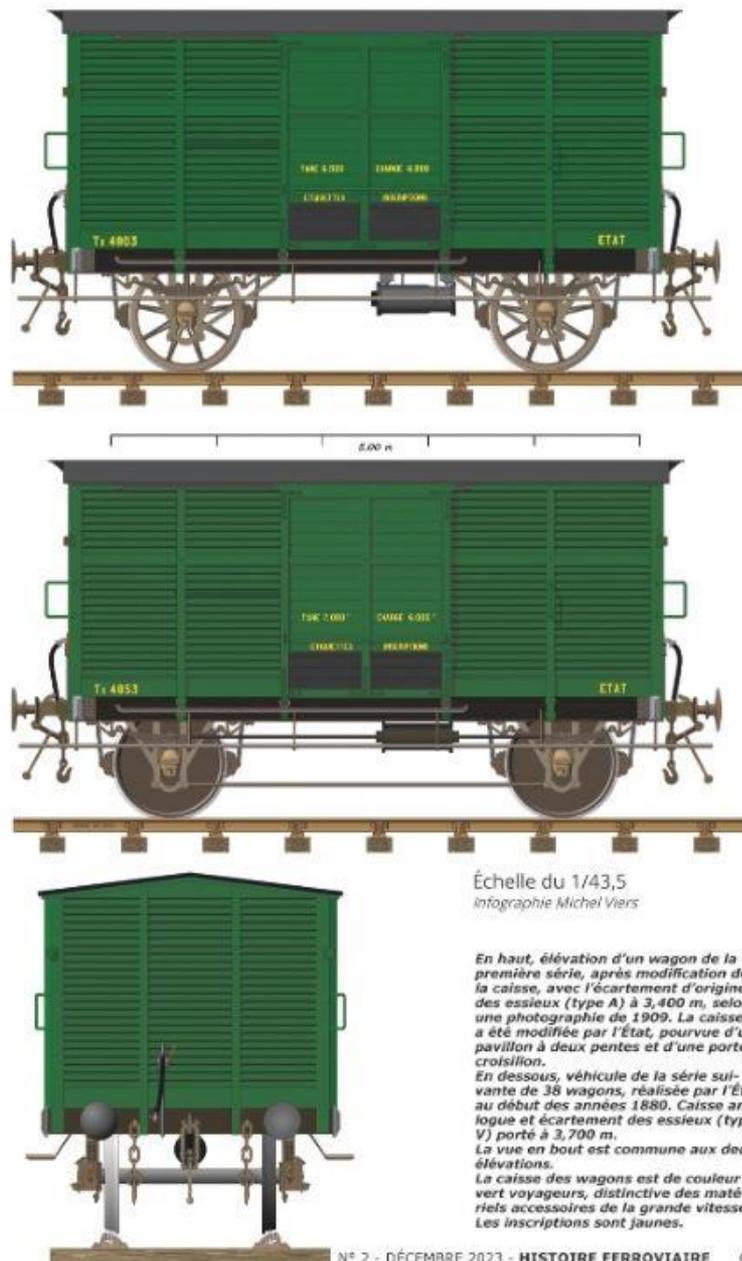
L'effectif des T 4801 à 4812 reste au complet de 1874 à 1903 avec certitude et vraisemblablement jusqu'en 1909 ou 1910 avant que ne débutent les premières radiations. À la veille de la Première Guerre mondiale, ne subsiste plus qu'un seul wagon ex-Charentes.

## WAGON A MARÉE

Série T (4801-4812)

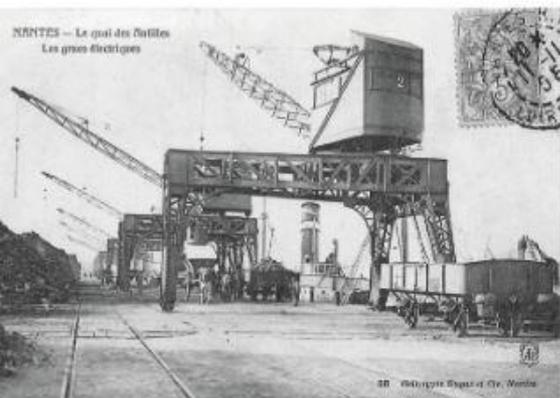


**Diagramme de la série initiale, T 4801 à 4812, présenté dans l'état général État du 1<sup>er</sup> janvier 1890, paru 12 ans après l'absorption. Il s'agit très probablement du dessin du wagon au temps de la Cie des Charentes. Le wagon est doté d'un pavillon cintré et d'une porte dépourvue de croisillon, caractéristiques qui vont évoluer avec l'État, à l'approche du changement de siècle et s'aligner sur celles des séries suivantes, comme également le sens des cibles du plancher qui seront ultérieurement disposés dans le sens transversal. Document GEHF.**



Échelle du 1/43,5  
infographie Michel Viers

En haut, élévation d'un wagon de la première série, après modification de la caisse, avec l'écartement d'origine des essieux (type A) à 3,400 m, selon une photographie de 1909. La caisse a été modifiée par l'État, pourvue d'un pavillon à deux pentes et d'une porte à croisillon.  
En dessous, véhicule de la série suivante de 38 wagons, réalisée par l'État au début des années 1880. Caisse analogue et écartement des essieux (type V) porté à 3,700 m.  
La vue en bout est commune aux deux élévations.  
La caisse des wagons est de couleur vert voyageurs, distinctive des matériels accessoires de la grande vitesse. Les inscriptions sont jaunes.



Vu sur le port de Nantes avant 1905, ce tombereau métallique est un type Nivelles. Il est plus long que le Sambre et possède des montants de part et d'autre des portes. Le train de roulement est identique à celui du Sambre visible en gare de Niort. En l'absence de diagrammes ou de cliché avéré, la présence de ce matériel sur les rails de l'État vient conforter l'identification d'un tombereau Nivelles. Un second tombereau métallique chargé de charbon est visible plus loin, sans qu'il soit possible d'en préciser le type. Coll. D. Vauvillier.

du modèle de celles qui équipent déjà les tombereaux freinés type 10 t 1880 du réseau, et ceux de l'ex-compagnie des Charentes à l'origine de ce modèle. L'abri se situe sur le côté droit, en regardant le wagon par le bout concerné. On y accède par un escalier à quatre marches muni d'une rambarde. Les essieux sont de type Q.

La livrée retenue par l'Orléans-Rouen est inconnue. Celle de l'État, qui suit, est grise. Elle n'est pas forcément appliquée dès les lendemains de la reprise, le réseau n'en a pas la possibilité matérielle, compte tenu du volume que représente l'ensemble des parcs des diverses compagnies intégrées en 1878, ni la volonté d'y consacrer en priorité des moyens financiers. Quelques années sont nécessaires à cet aspect de l'intégration. Livrée d'origine et livrées ultérieures viennent de toute façon recouvrir un appâté à base de goudron destiné à protéger de l'oxydation la construction en fer du véhicule, à l'exception du seul plancher en bois.

Note 12. Ce retard par rapport à d'autres compagnies s'explique par l'important travail de reclassement et de fusion des deux parcs marchandises, celui de Ouest et celui de l'État, en préalable à leur renumérotation.

## Une carrière à l'État

Avec un ratio de plus de 2 tombereaux au kilomètre d'une ligne inachevée, les débuts de ces matériels ne semblent pas des plus prometteurs. Le salut vient de l'État qui, par la reprise du parc de l'Orléans-Rouen, offre à ces wagons performants les vastes territoires à parcourir dont il a désormais la charge dans le sud-ouest de la France. L'État, avec ses lignes déficitaires et ses moyens financiers limités, se retrouve paradoxalement avec des wagons parmi les plus modernes de leur temps. Conscient de leur valeur, il les maintiendra au meilleur niveau toute leur vie qui s'étire jusqu'en 1933. L'effectif initial des 350 unités reste stable jusqu'au tournant des années 1900, puis décline lentement. En 1914, 37 wagons ont été retirés du service soit à peu près un dixième du parc. Après la Grande Guerre, presque la moitié de l'effectif a disparu. Le processus de radiation est amorcée après 1925 puisque de 197 wagons cette année là, l'effectif tombe à 27 en 1927 et 7 en 1933.

Après le conflit, certains wagons vraisemblablement endommagés mais récupérables font l'objet de réparations hétéroclites dont le montage de nouvelles plaques de garde, de boîtes d'essieux type État et d'essieux neufs. Ces travaux sont parfois accompagnés d'un accroissement de l'entre-trax d'essieux qui varie d'un véhicule à l'autre. Au vu des notes de Kenneth Hunter, il apparaît qu'en 1925, la grande majorité des tombereaux type Sambre soit repeints aux nouvelles couleurs de l'État : caisse rouge sidéris, inscriptions jaunes sur fond noir bordé de jaune selon les pratiques de la défunte compagnie de l'Ouest. En revanche, les wagons conservent leurs numérotations État. La numérotation unifiée n'est appliquée que sur les toutes dernières unités, seulement après 1925-1926<sup>13</sup>. Les freins deviennent Tf 195068 à 195103 (ex-Hf 12126 à 12174). Le dernier frein recensé en 1933 est le Tvf 195097 ex-Hf 12165. Les non-freins deviennent T 170240 à 170412, les derniers recensés en 1933 sont les Tv 170268 à 170399. L'indice v indique la présence de la conduite blanche à partir de 1930.

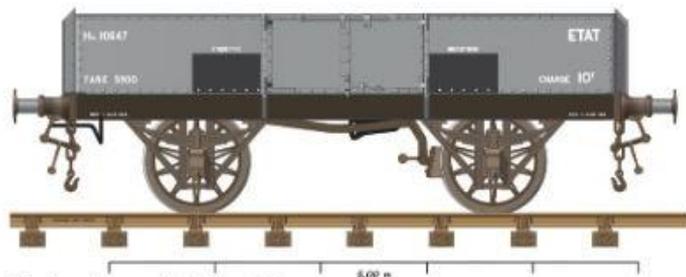
En 1927, 24 wagons sont répertoriés comme déclassés et peints en jaune (en théorie et probablement très partiellement) dont 6 freinés et 18 non-freinés. ■

### Caractéristiques

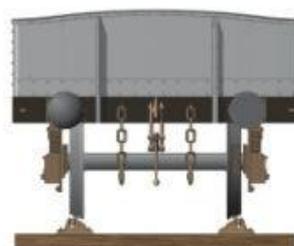
État ou Cn	Caractéristiques					
Sambre	Long HT	Long caisse	Ecart Ess.	Clargement	Tare	Frein
Hfx	6,520 m	5,200 m	2,800 m	10 t	4,6 t	Stilmant
HF	6,370 m	5,200 m	2,800 m	10 t	5,15 t	d'émoult

### Effectifs

État ou Cn	Effectifs						
Sambre	1872	1878	1902	1914	1925	1927	1933
Hfx	70	70	74	85	85	4	1
HF	275	275	288	248	132	23	6

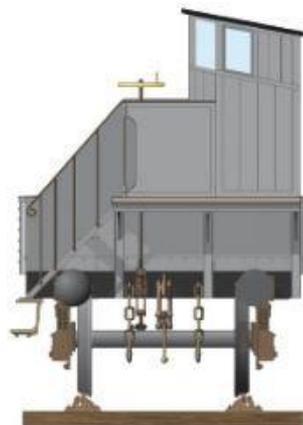


Élévation du wagon Hx 10647, révisé en 1903, avec écartement des essieux de 2,800 m. Le wagon est gris, classiquement à l'État. Les inscriptions, de petite taille, également selon l'usage de l'État, sont réparties sur l'ensemble de la paroi latérale de la caisse.



Élévation du wagon Hfx 12135, muni d'un frein Stilmant à coin, et équipé d'une guérite en bois de type État, installée à partir de 1880 pour remplacer le siège de type cocher d'origine. Écartement des essieux de 2,800 m. L'ensemble du wagon est gris, classique à l'État. Les inscriptions sont blanches. Leur répartition adopte le schéma graphique en cartouche mais la numérotation uniforme n'est pas encore appliquée.

Échelle du 1/43,5  
Infographie Michel Viers



Lire la suite dans le n° 2  
de

**HF** HISTOIRE FERROVIAIRE  
Le chemin de fer au temps des compagnies