

SUJET(S)

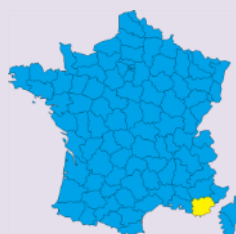
Réseau de l'usine Schneider



LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

83071 – La Londe-les-Maures



Var

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU	N° officiel	Intitulé	Ouverture	Fermeture
83069.05D	/	HYERES - Echange Raccordement > COGOLIN - La Foux Cogolin Plage Gare	1890	1948
83071.00S	/	LA LONDE LES MAURES – Gare > LA LONDE LES MAURES - Les Bormettes Schneider Usine Torpilles	≥ 1920	1948
83071.01S	/	LA LONDE LES MAURES - Les Bormettes Schneider Usine Torpilles > LA LONDE LES MAURES - Ponton Schneider	≥ 1907	≤ 1948
83071.05M	/	LA LONDE LES MAURES - Les Bormettes > LA LONDE LES MAURES - L'Argentière Mine	≥ 1920	≤ 1929

PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

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

L'ancienne usine Schneider

Docplayer.fr

Le Génie Civil

Gallica.fr

Schneider et Cie et la naissance de l'ingénierie

Books.google.frSOURCES
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.



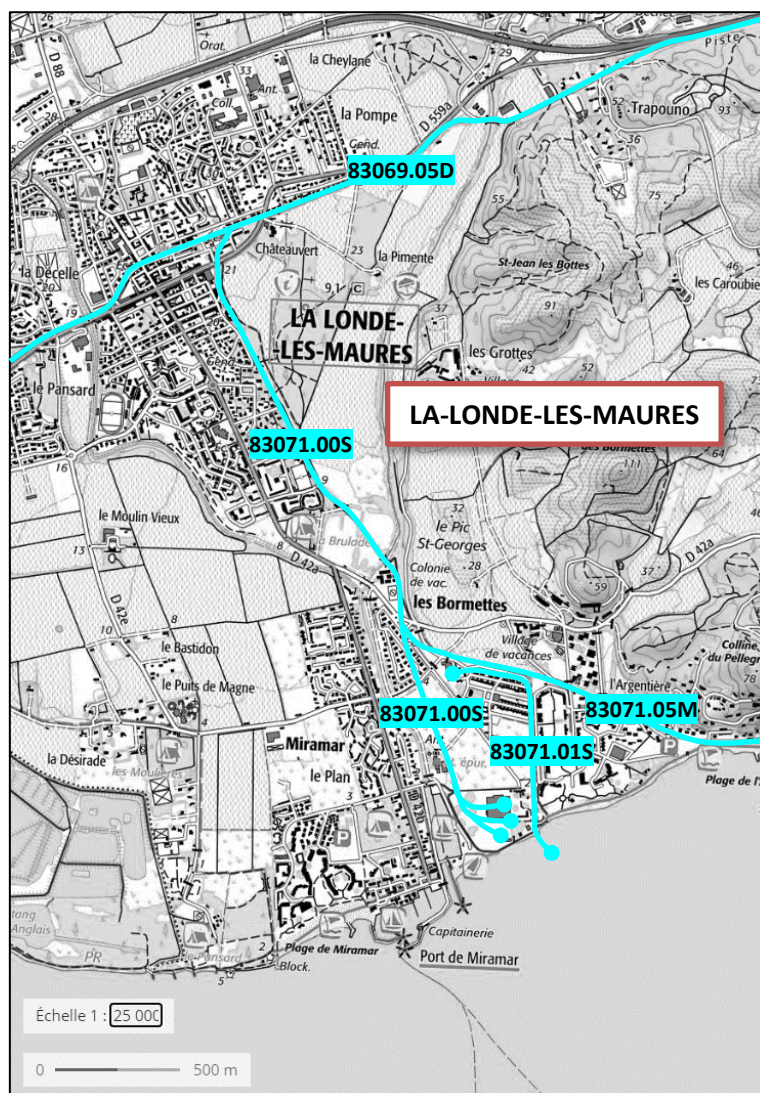
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

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



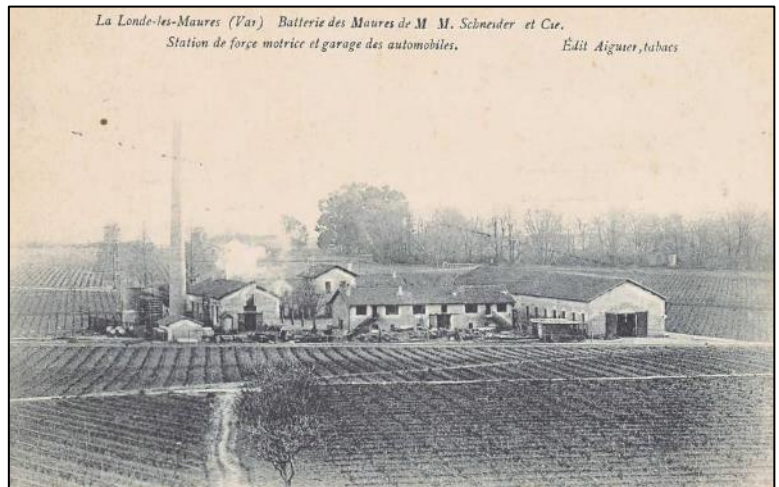
— Ecartement Etroit abandonné

Afin de ne pas surcharger la carte dans le secteur compris entre le bourg de La Londe et la plage des Bormettes, le chemin de fer Decauville de la S.A. des Mines de La Bormette (SDL n°83043.01M et 83071.03M) n'est pas indiqué. Celui-ci fait l'objet de la fiche IRSP n°83071.1. Le SDL 83071.05M signale l'existence d'une voie métrique, embranchée sur la ligne Schneider et parallèle à la voie Decauville (SDL 83043.01M).

PRESENTATION

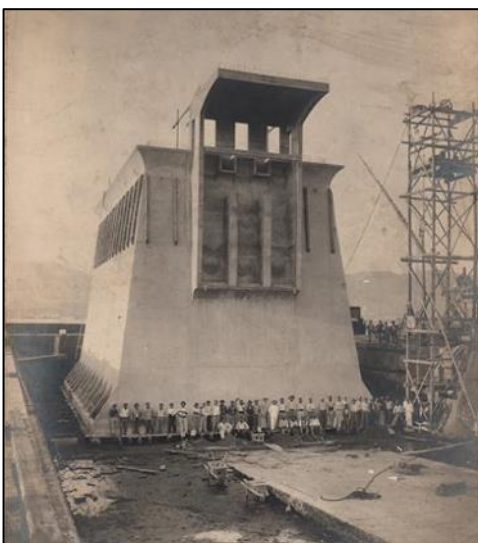
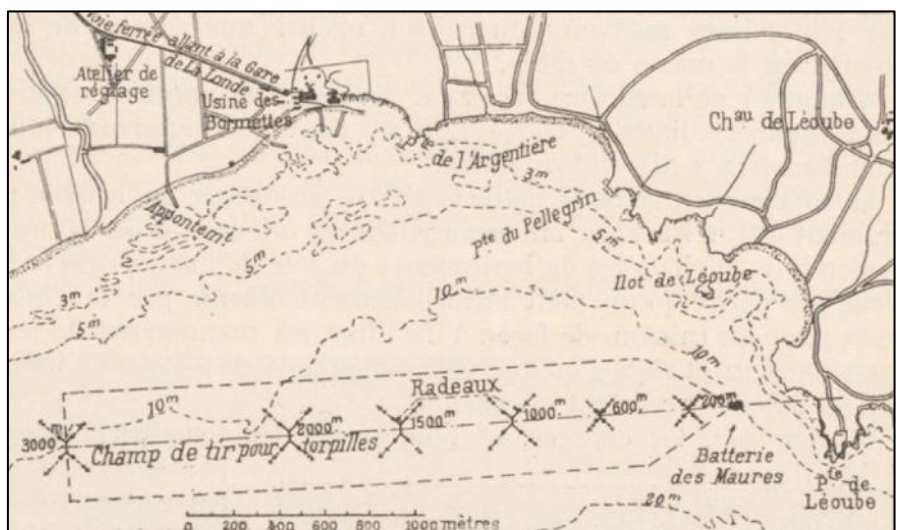
Période 1907-1912

En 1907, MM. SCHNEIDER & C^{ie} installent une filiale des usines du Creusot à 2 km au sud du bourg de La Londe, sur des terrains achetés à la Société des Mines des Bormettes et à une famille londaise. Dans un premier temps, il s'agit uniquement d'un atelier de réglage (ci-contre) destinées à préparer au lancement les torpilles automobiles fabriquées dans les usines d'Harfleur et du Creusot.



Selon les modèles, une torpille automobile Schneider mesurait 5,1 ou 5,3 mètres de long et pesait 655 ou 680 kg.

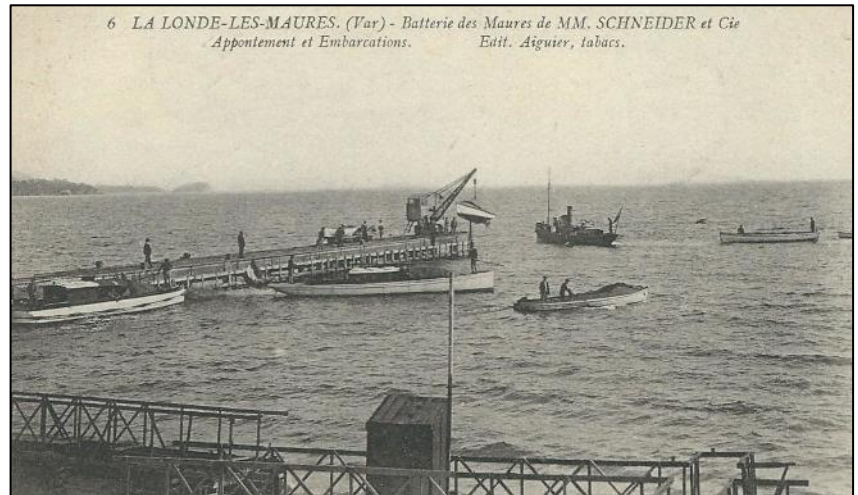
Faute de pouvoir être effectués depuis la plage proche de l'usine, les essais se font sur un îlot artificiel en béton armé dénommé « Batterie des Maures », aménagé en 1908 sur une base d'enrochement située à 3 km à l'est de l'usine, dans la baie de Léoube (commune de Bormes-les-Mimosas).



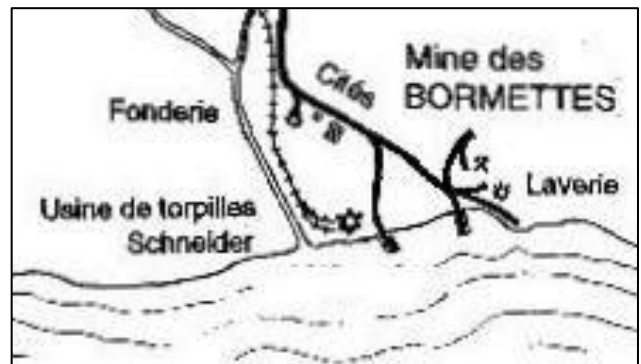
Ci-contre, le caisson du futur îlot artificiel dans une cale des Chantiers de la Seyne-sur-Mer. Il mesure 15,50 m de hauteur et environ 23,50 m de long sur 14,80 m de large.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers

Les torpilles destinées aux essais partaient d'un ponton d'embarquement (voir fiche IPVD n°[83071.04Y](#)), relié à l'usine par une voie étroite (SDL [83071.01S](#)).



6 - LA LONDE-LES-MAURES. (Var) - Batterie des Maures de MM. SCHNEIDER et Cie
Appontement et Embarcations. Edit. Aiguter, Tabacs.



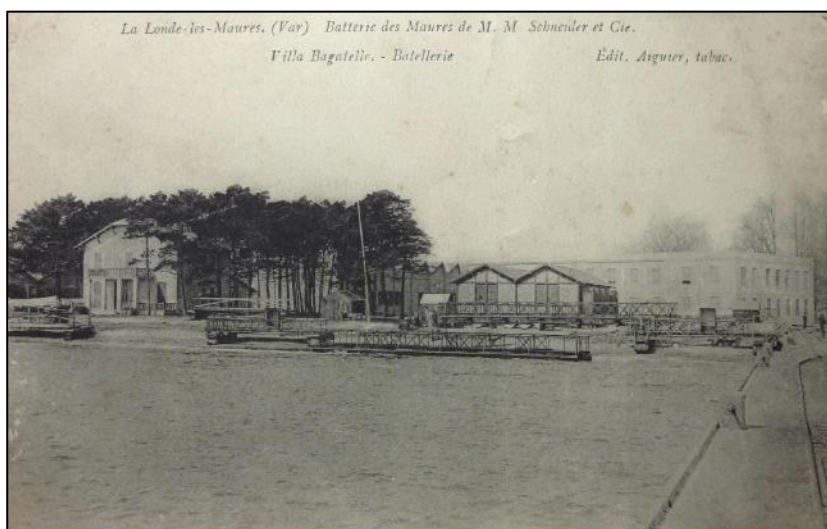
La carte ci-dessus indique un réseau commun à l'usine Schneider et à celui des mines. Même s'ils étaient tous deux à l'écartement de 60 cm, les voies devaient être parallèles et non communes au niveau des cités ouvrières, comme nous le proposons ci-contre : en trait plein bleu, le chemin de l'usine Schneider (SDL [83071.01S](#)) ; en tirets bleus, la ligne Decauville (SDL [83043.01M](#), fiche IRSP n°[83071.1](#)) de la Société des Mines, dont l'usine pouvait profiter¹ jusqu'à la gare de La Londe.

L'embranchement particulier métrique n'existe pas encore à cette période.

Vue aérienne IGN - 1952

¹ Dans l'ouvrage *Schneider et C^{ie} et la naissance de l'ingénierie : des pratiques internes à l'aventure internationale 1836-1949*, il est dit que « le transport du matériel est effectué, entre les gares de La Londe et les ateliers, au moyen de camions automobiles Schneider de 5 tonnes fabriqués au Havre ». L'utilisation de la voie Decauville devait se limiter au transport du personnel, voire du combustible.

Ci-contre, la Villa Bagatelle, la batellerie et en arrière-plan, les bureaux, photographiés depuis le ponton. On aperçoit la toiture en dent de scie de l'atelier.



Période 1920-1948



Le réseau ferroviaire dans les années 1920

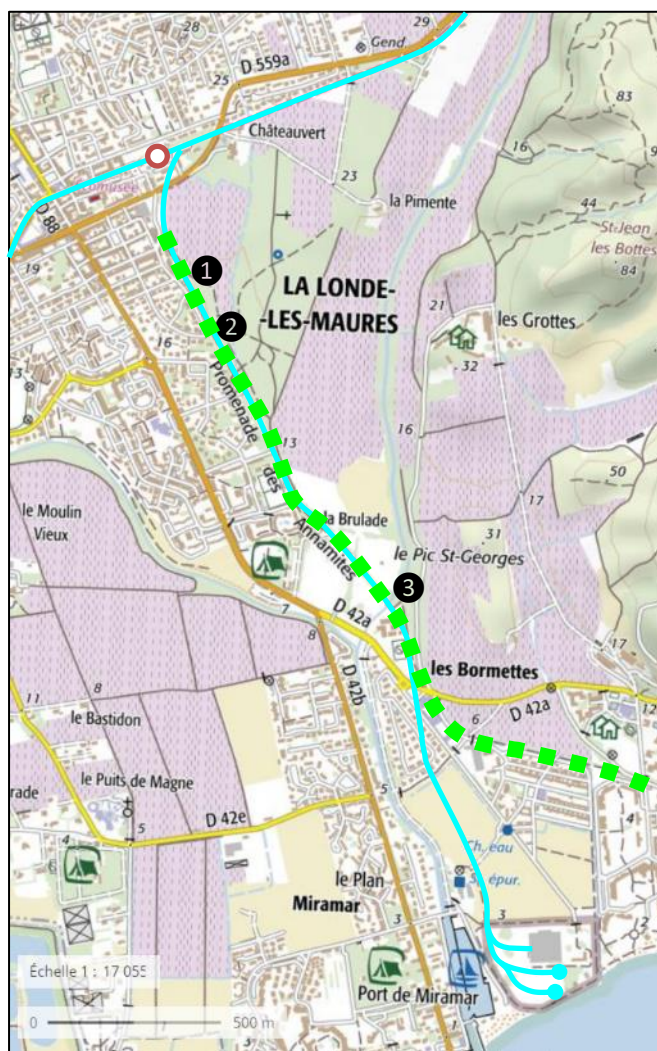
Depuis 1919, l'exploitation minière a repris sur la voie Decauville. Elle ne peut absorber l'ensemble du trafic des deux entités, constitué des trains de minerais, d'ouvriers, d'outillage, de combustible et des produits nécessaires à la fabrication des torpilles. C'est pourquoi, on entreprend la construction d'une voie ferrée en 1920, embranchée à celle des Chemins de fer du Sud de La France² (SF). Le transbordement, auparavant nécessaire entre la voie métrique du SF et la voie Decauville est supprimé. La Société des mines profita de cet EP jusqu'en 1929.

A partir de 1921, l'usine Schneider retrouve sa vocation initiale de fabrique d'armement mais les essais et les études sont réalisées à l'arsenal de Toulon.

La Société est expropriée le 7 avril 1937. L'usine de La Londe est jumelée avec une autre usine située à Saint-Tropez pour devenir l'ECAN « Etablissement des Constructions Armes Navales ». L'embranchement particulier continua d'être utilisé jusqu'en 1948, année de fermeture du chemin de fer du Sud de la France. L'usine est fermée depuis 1993.

² La section Hyères – La Foux du chemin de fer de Toulon à Saint-Tropez est ouverte en 1890 et ferme en 1948.

L'EMBRANCHEMENT PARTICULIER



L'embranchement particulier prenait naissance au nord-est de la gare de La Londe-les-Maures. Ci-dessous, le carré rouge correspond au bâtiment voyageurs ; le carré vert, à la halle marchandises.



Vue aérienne IGN - 1947

La Promenade des Annamites, en partie aménagée sur l'ancienne voie ferrée (pointillés verts ci-contre) de l'usine et de l'embranchement de la Société des Mines, relie aujourd'hui le centre-ville aux plages. Des panneaux d'interprétation y invitent à la découverte de l'histoire et du patrimoine de La-Londe-les-Maures.

La ligne empruntait trois ponts :

- ① : au-dessus de la voie Decauville de la Société des Mines des Bormettes (voir fiche IPVD n°[83071.03A](#)) ;
- ② : au-dessus d'un chemin (ci-contre, avant d'être repeint) ;
- ③ : au-dessus du Maravenne (ci-dessous).



<https://goo.gl/maps/3Sz6vywqWfiLV745MA>

Aux Bormettes, la voie traversait à niveau l'actuelle D42A. Le 23 juin 1934 un accident, relaté dans [L'Œuvre](#), est survenu à ce PN non gardé.

Une camionnette se jette contre un train

Toulon, 23 juin. — Jean Fantini, tonnelier, conduisant, en direction de Lalonde, la camionnette de son patron, en arrivant au passage à niveau non gardé des Bormettes, ne put apercevoir à temps un train des usines Schneider qui revenait de conduire des ouvriers à La Londe.

La camionnette tamponna le troisième wagon. M. Donadio Natal, qui se trouvait à côté du chauffeur, fut gravement blessé. M. Fantini s'en tira avec seulement quelques écorchures.



Ci-contre, photographié en direction du nord-est les voies de la ligne Schneider au niveau de la « gare » de l'usine (à proximité de l'actuelle station d'épuration). Au fond, à gauche, on aperçoit la fonderie ; au centre, la salle des fêtes ; à droite derrière le château d'eau, la cité ouvrière.



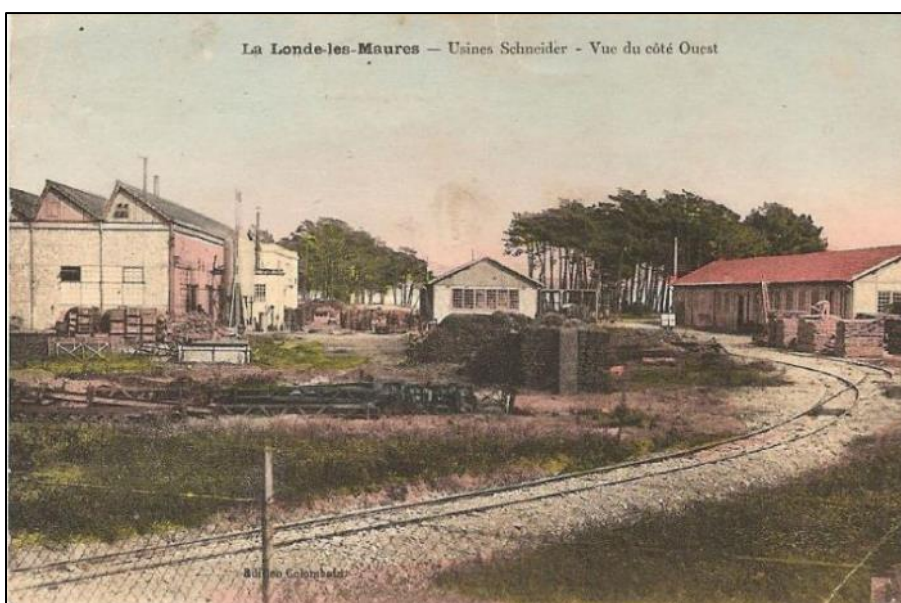
Sous le même angle et à peu près au même endroit, le train des ouvriers.



Le même lieu vu en direction du sud-est et de l'usine.



Ci-contre, les voies aux abords de l'usine.



Ci-contre, la voie à l'intérieur de l'usine.



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

irsp-contact@sfr.fr