

Construction du triage de VAIRES

Le développement du trafic et notamment du trafic des marchandises a obligé les différentes compagnies ferroviaires, à partir du milieu du 19^{ème} siècle à créer, modifier et agrandir leurs installations. Ce fut notamment le cas pour le transport des marchandises qui se fit quasi exclusivement par wagons. A l'exception des trains complets (charbon, cailloux, etc.) qui allaient directement d'un point « A » à un point « B », pour le trafic diffus qui nécessitait plusieurs opérations entre le départ et l'arrivée des marchandises, des lieux de collecte et de distribution étaient nécessaires dans tout l'hexagone. A l'exception du réseau « Midi » qui ne démarrait pas de PARIS jusqu'à sa fusion avec le P.O. (Paris –Orléans), les autres compagnies cherchèrent assez rapidement des terrains disponibles à quelques km de PARIS pour y construire des centres de tris de wagons (triaux). Ce fut le cas par exemple à VILLENEUVE –SAINT- GEORGES pour le PLM (Paris-Lyon- Marseille), au BOURGET, pour la compagnie du Nord, etc.

Pour la compagnie des Chemins de Fer de l'Est qui nous concerne particulièrement, l'augmentation du trafic saturait les installations de BOBIGNY et de NOISY LE SEC, d'où la nécessité de trouver un lieu près de cette dernière gare. 2 sites ont été envisagés : les anciennes carrières de CHELLES et MEAUX.

La décision ministérielle du 14 septembre 1912 valida le site de CHELLES.

Avant de voir les problèmes à régler pour cette construction et les conséquences pour les habitants des villes alentour, expliquons d'abord comment fonctionne un triage.

Comme le montre le schéma ci-dessous, les trains à trier sont reçus dans le faisceau de réception. Une fois la locomotive détachée, les boyaux des freins dans lesquels passe l'air comprimé qui permet le freinage des wagons sont désaccouplés. Une locomotive de manœuvre pousse ensuite les wagons sur une butte de débranchement où les attelages seront détachés. Ils dévaleront ensuite la pente de la butte (d'une hauteur d'environ 3 mètres à son sommet) vers la voie du faisceau de débranchement tracée par le poste d'aiguillage, chaque voie correspondant à une destination. Ils seront freinés par des freins de voie et finalement par des sabots d'enrayage posés par les enrayeurs sur le rail, de manière à éviter les chocs entre wagons. Du faisceau de formation où le nouveau train est formé, il sera amené vers le faisceau de départ pour ensuite partir vers sa destination.

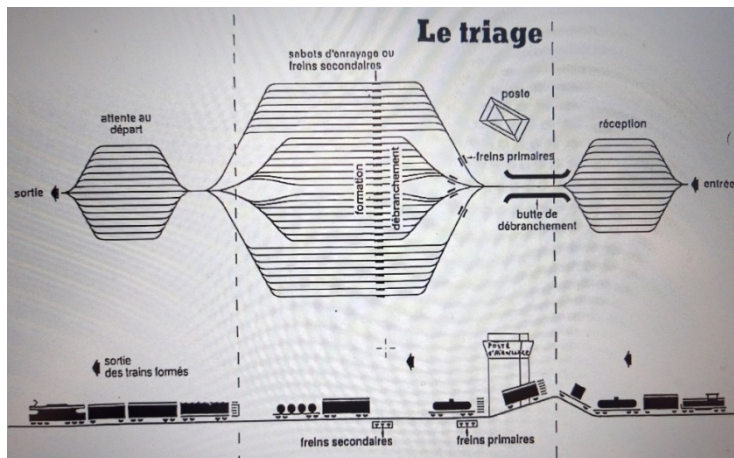
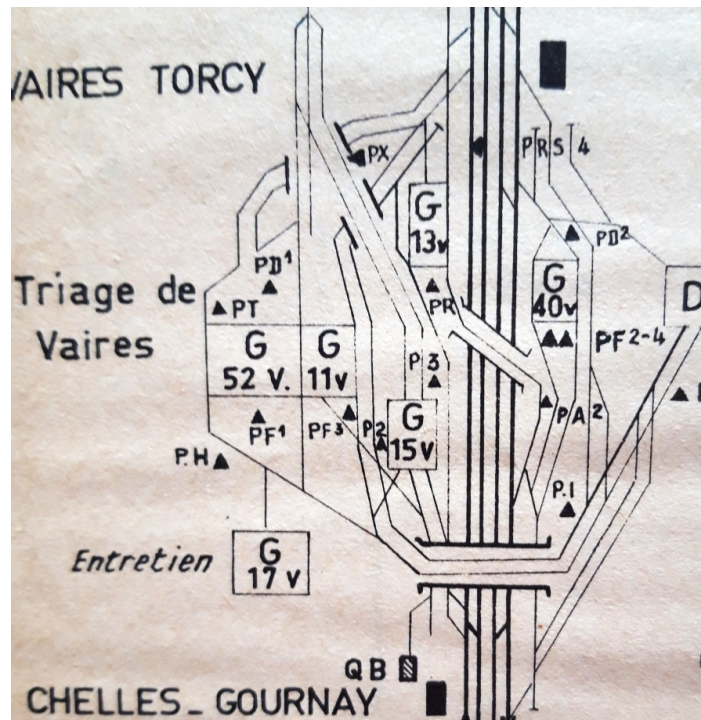


Schéma de fonctionnement d'un triage

Aspect d'une butte de débranchement

Pour construire un triage de ce type, il faut un terrain d'une longueur d'environ 4 km, longueur non disponible sur les terrains retenus, terrains essentiellement situés sur la commune de CHELLES (Mais le triage étant plus près de la gare de VAIRES, il portera le nom de cette ville). Les dimensions du terrain disponible étant d'environ 2 km x 1 km, il n'était pas possible de mettre les différents éléments les uns à la suite des autres, mais côte à côte.



Plan simplifié du triage de VAIRES. Pour se situer, à gauche du plan passe l'ex N34, à droite, le Chemin du Corps de Garde. A l'emplacement où est marqué « VAIRES TORCY » sur le plan se situe l'ancien cimetière de VAIRES qui tangente l'extrémité de l'ex plan automoteur (dont la définition sera donnée plus loin).

Ce triage était composé d'un faisceau impair (de 15 + 11 + 52 voies) à gauche des 4 voies principales de la ligne PARIS –STRASBOURG et d'un faisceau pair à droite de 40 voies. Le faisceau impair rassemblait les trains des autres régions pour les acheminer vers la région Est. Le faisceau pair faisait l'inverse jusqu'à sa fermeture en 1971, date à la quelle le faisceau impair récupéra une partie de cette charge.

Le triage de VAIRES avait une particularité unique que l'on ne retrouva nulle part dans les autres triages de France. Les wagons reçus sur les 15 voies du faisceau impair étaient, après désaccouplage des boyaux de freins, tirés sur un plan automoteur par 2 locomotives de manœuvre qui avaient la particularité d'avoir les roues accouplées par des bielles, ce qui faisait un bruit singulier qui rappellera peut-être des souvenirs aux riverains d'un certain âge.

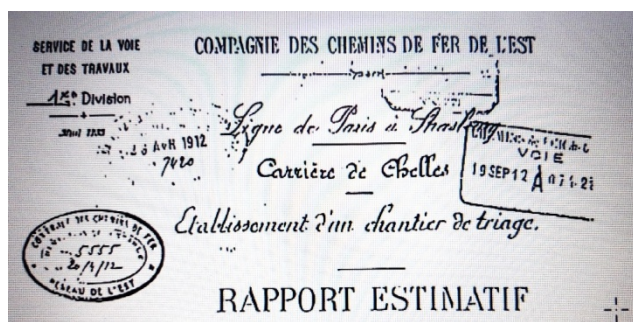
Le plan automoteur est un talus en forme de « Y » inversé sur le plan, d'une longueur voisine de 2 km et dont son extrémité côté VAIRES, était à une hauteur de plus de 10 m par rapport au faisceau de débranchement du triage.



La photo de gauche montre les locomotives qui viennent d'amener un convoi à trier à l'extrémité du plan automoteur par les voies de gauche sur la photo centrale et vont s'en décrocher. Les wagons vont dévaler la pente mais seront freinés par 3 paires de freins de voies repartis sur la rampe visibles sur la photo centrale, alors que pendant ce temps là, les locomotives repartiront par les voies de gauche chercher un nouveau train à trier. Au bout du plan côté CHELLES, les attelages sont désaccouplés avant que les wagons ne dévalent la pente vers la voie qui leur est

destinée. C'est du petit local visible sur la photo de droite que sont pilotés les mâchoires des freins de voie qui vont pincer les faces latérales des roues des wagons. En bas de la voie montante (à gauche sur la photo centrale) se trouvent également des freins de voie pour arrêter les wagons en cas d'une rupture d'attelage et éviter ainsi qu'ils ne redescendent à vive allure dans le faisceau de réception, les wagons ayant leur système de freinage neutralisé afin de pouvoir descendre le plan automoteur en roue libre.

Maintenant, revenons à la construction du triage après la douloureuse parenthèse de la guerre de 1914-1918 qui nécessita la construction de la gare des permissionnaires à partir de 1915 pour une mise en service en 1917. Dès qu'elles en furent informées, les municipalités de CHELLES, VAIRES et BROU protestèrent avec vigueur car la construction et le fonctionnement d'un triage de cette importance allaient impacter le cadre de vie que la ville de Vaires avait mis en avant pour attirer de nouveaux habitants dans le cadre bucolique des bords de Marne. Il est évident que le bruit généré par les activités du futur triage, la fumée des machines à vapeur, la construction de nouveaux logements pour les centaines de cheminots qu'il faudra loger ne vont pas dans le sens du bien vivre à VAIRES. Mais au-delà de ces critiques légitimes, reste la topographie du site retenu : le nom du projet de construction s'appelle dans les courriers de la compagnie : carrière de Chelles – établissement d'un chantier de triage.



En tête du courrier initiant le projet de la construction du triage de VAIRES

A l'emplacement du faisceau impair se trouvaient des carrières qui fournirent le ballast pour, entre autres, les voies de la ligne de Paris à Strasbourg.

Autre difficulté topographique signalée par la mairie de CHELLES à la compagnie de chemin de fer dans un courrier daté du 23 février 1920 : une partie du terrain, dénommée le « Grand Marais » est une zone inondable de plus de 300 hectares qui reçoit les eaux de plusieurs rûs, dont celui de CHANTEREINE. Cette zone inondable (en vert sur le plan ci après) occupe une bonne partie de ce qui sera le faisceau pair au sud de la ligne PARIS – STRASBOURG. Au nord de cette ligne, où sera construit le faisceau impair, est indiqué l'emplacement des carrières.



Plan de l'aspect des terrains sur lesquels sera construit le triage de VAIRES

Ces arguments n'empêchèrent pas la publication dans le Journal Officiel en date du 11 avril 1924 de la déclaration d'utilité publique de ce projet. Les travaux gigantesques purent débuter, une fois les terrains acquis auprès des différents propriétaires, notamment auprès de ceux qui avaient dû céder le leur pour la construction de la gare des permissionnaires:

- remblaiement du site sur une hauteur d'environ 1,5m avec un déplacement de plus d'1 million de m³ de terre
- construction de la butte de débranchement qui sera le plan automoteur du faisceau impair, ce qui nécessitera un volume conséquent de terre
- détournement des rûs dont celui de Chantereine
- détournement de voies communales.

Ces travaux continuèrent jusqu'en 1932, avec mise en service par étapes des installations qui se composaient des faisceaux sur 210 ha , du dépôt prévu pour l'hébergement et l'entretien de 120 machines à vapeur et du personnel de conduite (2 par machine du temps de la vapeur et même après jusqu'à l'installation de la radio dans les cabines de conduite dans les années 70), d'un centre de formation pour les apprentis cheminots et des installations pour l'entretien des wagons. Toutes ces installations occupaient plusieurs centaines de cheminots qui furent logés dans des cités ouvrières, construites en même temps que le triage sur les communes de CHELLES, BROU et dans une moindre mesure à VAIRES.

Une fois les travaux terminés, ce triage, qui triera en moyenne environ 3000 wagons/ jour, comptera parmi les plus importants de France.