Patrimoines du Sud

11 | 2020

Retour de manivelle. Quelle place pour les outils et machines dans l'étude et la valorisation du patrimoine industriel ?

Un siècle et demi de mutations techniques au dépôt-atelier SNCF de Béziers (1858-2001)

One hundred and fifty years of technical mutation at the SNCF workshop depot in Béziers (1858-2001)

Philippe Marassé

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/pds/4071>

DOI : 10.4000/pds.4071

ISSN : 2494-2782

Éditeur

Conseil régional Occitanie

Référence électronique

Philippe Marassé, « Un siècle et demi de mutations techniques au dépôt-atelier SNCF de Béziers (1858-2001) », *Patrimoines du Sud* [En ligne], 11 | 2020, mis en ligne le 10 mars 2020, consulté le 31 juillet 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pds/4071> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pds.4071>

Ce document a été généré automatiquement le 31 juillet 2020.

La revue *Patrimoines du Sud* est mise à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

Un siècle et demi de mutations techniques au dépôt-atelier SNCF de Béziers (1858-2001)

One hundred and fifty years of technical mutation at the SNCF workshop depot in Béziers (1858-2001)

Philippe Marassé

- 1 Si la littérature ferroviaire compte nombre d'études relatives au matériel roulant – moteur en particulier –, l'histoire des établissements du Matériel et de la Traction reste encore méconnue, notamment celle des ateliers de réparations. Ce thème a été mis en lumière lors du 10^e colloque de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France organisé à Arles du 25 au 27 avril 2002. À cette occasion, Christian Chevandier et Philippe Mioche soulignèrent l'intérêt d'une approche pluridisciplinaire, d'une « histoire totale » englobant l'architecture, le matériel, l'organisation, les gestes du travail, les relations sociales, etc¹. De ce point de vue, le dépôt-atelier de Béziers, sur lequel n'existait jusqu'à ce jour qu'une courte notice historique², offre un magistral champ de recherches. En effet, créé par la C^{ie} du Midi dans la deuxième moitié du XIX^e siècle sur des emprises héritées du chemin de fer de Graissessac, il regroupa longtemps un dépôt stricto sensu (traction des trains) et de « grands ateliers » pour la réparation du matériel roulant. Spécialisés dès avant la deuxième guerre mondiale dans la maintenance des locomotives électriques – le Midi fut un pionnier de l'électrification –, les ateliers de Béziers figurèrent ainsi, jusque dans les années 1990, parmi les principaux centres de maintenance de locomotives électriques de la SNCF avec Oullins (près de Lyon), Vitry (près de Paris), Épernay (près de Reims) et Hellemmes (près de Lille).
- 2 La synthèse que nous proposons aujourd'hui sur le dépôt-atelier de Béziers s'appuie sur une étude inédite de documents conservés notamment aux archives départementales de l'Hérault (contrôle des chemins de fer du Midi) et au centre national des archives du personnel de la SNCF à Béziers. Ce travail a notamment permis de reconstituer les grandes étapes de la construction de l'enveloppe bâtie. Représentative de tous les types

de construction employés successivement dans l'architecture industrielle, ces bâtiments revêtent aujourd'hui un intérêt patrimonial certain³. En revanche, il a été plus difficile de cerner le mobilier industriel installé au fil du temps. En effet, la longévité du site - un siècle et demi - et l'évolution de ses missions ont entraîné la disparition de l'outillage le plus ancien, et la substitution de machines plus récentes ou adaptées à la nouvelle vocation de l'établissement. Toutefois, un exceptionnel inventaire a répondu à notre attente en restituant de façon détaillée l'équipement d'un atelier du Matériel ferroviaire au début de XX^e siècle. Il nous a été également possible de saisir le passage de la vapeur à l'électricité comme force motrice à la fin de la première décennie du XX^e siècle. De même, nous avons réuni des informations précises sur l'organisation du site à diverses époques, son activité, les effectifs du personnel, les métiers pratiqués par celui-ci ou encore les suppressions d'emplois consécutives à la grève de 1920. Répondant à l'appel lancé en 2002, cette étude embrassant de nombreuses facettes éclaire donc un établissement du Matériel et de la Traction méconnu, en dépit de l'importance qui fut la sienne. Elle apporte aussi une pierre à l'histoire des « dépôts » d'Occitanie qui reste un domaine encore largement inexploré⁴.

I. Prologue : l'arrivée du rail à Béziers et l'éphémère gare du « Graissessac »

- 3 Au milieu du XIX^e siècle, la jonction des lignes Bordeaux/Sète et Graissessac/Béziers esquissa l'étoile ferroviaire biterroise. Maillon de la transversale Bordeaux/Marseille, la première fut construite par la C^{ie} des chemins de fer du Midi fondée par les frères Émile et Isaac Pereire en 1852. Longue de 53 km, la seconde fut concédée en cette même année 1852 à la « C^{ie} du chemin de fer de Graissessac à Béziers » pour « désenclaver » le bassin houiller situé au nord de Béziers. La C^{ie} du Midi implanta sa gare au sud de la ville, au sortir du pont sur l'Orb, entre le pied de l'acropole et la déviation du canal projetée à la même époque pour construire un pont-aqueduc sur l'Orb et un nouveau bassin (le « Port neuf »)⁵. Au milieu du XIX^e siècle, des vignes, des jardins et deux installations industrielles (dont l'usine à gaz créée en 1846) occupaient cet emplacement en pente douce vers le fleuve. Le choix de ce site s'explique par l'obligation de raccorder la ligne de Graissessac, compte tenu des déclivités maxima et des rayons de courbure admissibles, entre l'usine à gaz et l'avenue de Sauclières. Cet emplacement offrait également l'avantage d'une desserte commode par la partie supérieure de celle-ci (actuelle avenue Gambetta).
- 4 Présenté par la C^{ie} du Midi en octobre 1854, le projet de gare - qui comportait aussi les installations concertées avec la C^{ie} de Graissessac - suscita lors de l'enquête « sur le nombre, l'étendue et l'emplacement des stations » de vives réclamations contre la déviation « ou pour mieux dire [...] la suppression »⁶ du chemin de Sauclières, une des plus belles avenues de Béziers « qui constitue pour les habitants une promenade des plus agréables, la seule qui mette en communication la ville avec les belles allées du canal de Sauclières et la partie canalisée de la rivière »⁷ (fig. 1).

Fig. 1

Béziers (Hérault), plan des abords de la ville (vers 1870), raccordement des lignes Bordeaux - Sète et Graissessac - Béziers. Noter la déviation du chemin de Saucières par le *Pont noir* et le dépôt-atelier de l'ancienne C^{ie} du Graissessac - Béziers implanté entre les deux lignes

© Ph. Marassé

- 5 Deux conférences furent nécessaires aux représentants des trois compagnies intéressées (Midi, Graissessac et canal) pour remanier le plan définitivement approuvé par le ministre des Travaux publics le 8 juin 1855. Le nouveau projet, qui servit de base à l'enquête parcellaire, substituait un passage inférieur (le pont de Saucières ou *Pont noir*) au passage supérieur prévu pour permettre au chemin de Saucières dévié de traverser les rails. La transversale Bordeaux-Sète fut inaugurée par les frères Pereire le 22 avril 1857. Quant à la ligne de Graissessac, les invraisemblables difficultés rencontrées lors de la construction conduisirent la société concessionnaire, à bout de ressources, à solliciter sa mise sous séquestre prononcée le 12 mai 1858. C'est donc l'État qui termina les travaux et ouvrit la voie ferrée à l'exploitation à la fin de 1858, mais aux marchandises seulement : le 20 septembre entre Béziers et Bédarieux et le 28 décembre entre Bédarieux et Estréchoux. Le service des voyageurs ne débuta que le 1^{er} septembre 1859 après d'ultimes parachèvements (revêtement de tunnels notamment).
- 6 À défaut de traité de communauté, la C^{ie} du Midi et l'administration du séquestre de la ligne de Graissessac fonctionnaient sous le régime des services séparés. Partiellement en remblai, les installations du Midi s'étiraient entre le passage à niveau de l'ancien chemin de Villeneuve (actuelle rue Lieutenant Pasquet) et le ruisseau de Saint Antoine. Elles comportaient notamment une remise à voitures, un beffroi-réservoir (château d'eau) et une remise pour les locomotives, bâtiment rectangulaire abritant deux voies parallèles. Contiguës aux installations Midi et pour partie au niveau de celle-ci, les emprises du « Graissessac » occupaient un vaste espace compris entre les voies du Midi

(au nord), le chemin de Sauclières (à l'ouest/sud-ouest), le canal et le chemin de Villeneuve (au sud/sud-est). Accessible par une rampe, le BV – bâtiment provisoire en bois qui brûla en 1864 – s'élevait sur la crête du remblai, à l'aval du Pont noir. La halle des marchandises et les installations du Matériel et Traction (dépôt des machines, ateliers, etc.) s'égrenaient à la suite, entre la ligne de Sète et le faisceau du « Graissessac » (8 voies). À la sortie de celui-ci, la ligne « minière » à voie unique s'incurvait vers le nord en traversant sur deux ponts successifs la route impériale 112 (RN 112) et les rails du Midi. La partie sud de la gare s'étendait en contre-bas, au niveau du canal. Six fosses permettaient de décharger la houille par gravité depuis le plan supérieur tandis qu'une voie en impasse, qui ne servit guère qu'à recevoir des matériaux lors de la construction, desservait le port de Sauclières. Un service d'omnibus hippomobiles reliait les deux gares entre elles et avec la ville. L'échange des wagons de marchandises s'effectuait par deux voies de liaison dont une raccordée par plaque tournante à la transversale aval de la gare du Midi.

- 7 La faillite de la C^{ie} du Graissessac-Béziers, en 1861, entraîna le rachat de la ligne par la C^{ie} du Midi à compter du 15 février 1866⁸. Les deux gares n'en formèrent dès lors plus qu'une, le service étant concentré dans les installations du Midi progressivement agrandies. L'ancien BV du « Graissessac », la halle, le quai contigu et les fosses à charbon disparurent en 1872 pour souder, en aval du *Pont noir* allongé à cet effet, les voies marchandises du Midi au faisceau qui restera longtemps désigné « voies de Graissessac »⁹. Quant au plan inférieur de l'ancienne gare, il devint un chantier annexe pour les marchandises : la « gare basse ». Par contre, le modeste dépôt hérité du « Graissessac » se mua au fil du temps en un important dépôt-atelier qui contribuera, avec la gare, le triage du Capiscol et les services administratifs, à ériger Béziers en centre ferroviaire.

II. Regroupement des installations du Matériel et Traction (MT) sur le site du « Graissessac » (1866-1868)

- 8 En 1865, le dépôt du « Graissessac », le seul rencontré sur la ligne, comprenait¹⁰ (fig. 2) :

Fig. 2

Béziers (Hérault), extrait du plan d'ensemble de la gare de la C^{ie} du Midi dressé le 6 septembre 1865

© AD Hérault, 5 S 1119

- un secteur de rotonde à 180°, d'un diamètre de 70 m et d'une profondeur de 20 m. Cette construction couvrait 9 voies sur fosse branchées sur un pont tournant, lui-même relié à la gare par une voie desservant probablement le quai à charbon,
 - une « cuve » pour l'alimentation en eau des locomotives,
 - un « atelier de réparations » édifié à l'arrière et perpendiculairement à l'axe de la rotonde (bâtiment rectangulaire d'environ 70 m x 17,50 m).
 - au-delà de la « halle des marchandises » (environ 45 m x 17,50 m), un atelier de réparation (45 m x 17,50 m environ) desservi par 11 voies perpendiculaires reliées par un chariot transbordeur ; l'une de ces voies se prolongeait jusqu'au « magasin » (occupé ultérieurement par la menuiserie et les forges) de mêmes dimensions situé en face de l'atelier et symétriquement à celui-ci par rapport à l'axe de la rotonde. Sous ce magasin se trouvait la cave voûtée aujourd'hui connue sous le vocable de « cave des Anglais ». Cette dénomination renvoie à la nationalité d'une partie des actionnaires du « Graissessac - Béziers » ou, plus vraisemblablement, aux premiers entrepreneurs généraux de la ligne venus d'outre-Manche, les frères John Haskins et Edward Frédéric Gandell.
- 9 Dirigé par un « chef de traction »¹¹, le service de la Traction du « Graissessac » gérait les 8 locomotives n° 1 à 8 (voir annexe I) (fig. 3) affectées à la ligne. Selon l'administrateur du séquestre, l'ingénieur en chef Compaing, les ateliers « mus par une machine à vapeur » avaient été « solidement organisés, et exécut[aient] au fur et à mesure toutes les réparations dont le matériel [pouvait] avoir besoin »¹².

Fig. 3

Locomotive type 021 pour services mixtes n° 1502 Midi ex-n° 1 de l'ancienne Cie du Graissessac - Béziers

© Collection Ph. Marassé

- 10 Aussitôt après le rachat de la ligne, le Midi promut l'ancien dépôt du « Graissessac » en y transférant les « ateliers qui se trouvaient dans le dépôt de Narbonne »¹³. Ceux-ci furent installés dans un bâtiment adossé à la rotonde, ce qui entraîna la démolition du bâtiment rectangulaire situé à l'arrière de celle-ci et dont seules subsistaient les fondations selon un plan de 1866¹⁴ (fig. 4).

Fig. 5

Plan évolutif du dépôt et des ateliers ferroviaires de Béziers (1868-1980)

V. Marill © Région Occitanie

Fig. 6

Béziers (Hérault), extrait du plan de la gare de la Cie du Midi (janvier 1884), dépôt des locomotives, atelier des voitures et wagons, atelier de menuiserie et forges

© Ph. Marassé

- 15 nouvelles fosses à piquer le feu¹⁸ de 12 m de longueur aménagées à l'arrière de la rotonde et parallèlement à son axe ; les 3 dernières étaient dotées d'une fosse à descendre les roues, deux fosses identiques étant prévues sur les voies 4 à 7. L'appareil à descendre les roues provenait « de la suppression d'une fosse semblable dans la gare de Bordeaux »¹⁹,

- une remise rectangulaire en pierre de taille et moellons (74,80 x 23,70 m) abritant les fosses à piquer (fig. 7),

Fig. 7

Béziers (Hérault), dépôt SNCF, ancienne remise à locomotives aval (côté Sète)
M. Kérignard © Inventaire général Occitanie, juillet 2019

- 13 L'implantation de ce bâtiment, qui intégrait des matériaux provenant de la démolition de la remise Midi, entraîna la destruction des ateliers où étaient installés les forges et outils et leur reconstruction in situ mais avec des dimensions plus importantes, le nouvel édifice reliant la rotonde à la remise (fig. 8).

Fig. 8

Béziers (Hérault), plan du dépôt et de l'atelier des locomotives de la C^{ie} du Midi (3 avril 1872)

© AD Hérault, 5 S 1119

- un parc de remisage découvert formé de 15 voies parallèles posées dans le prolongement des voies sur fosse et desservies par un chariot transbordeur à vapeur pour machines. La compagnie n'ayant encore jamais installé un tel appareil, la dépense dépassa « de beaucoup les prévisions »²⁰ (28 500 F contre 12 000 F) !
 - un atelier de réparation des voitures et wagons installé dans l'ancienne halle à marchandises qui fut remise en état et réunie au « wagonnage » existant. Neuf voies supplémentaires – dont 4 pénétrant dans l'ex-halle par des baies percées à cet effet – furent posées et la fosse du chariot prolongée pour desservir le nouvel atelier et le parc à roues. Ces aménagements exigèrent le remblaiement du terrain d'assiette.
 - un magasin abrité dans une aile de la rotonde (pavillon accolé aux pignons),
 - des lieux d'aisances pour les ouvriers des ateliers, commodité absente jusqu'alors.
- 14 Le tracé sinueux des voies donnant accès à la rotonde fut rectifié après comblement partiel du « trou » existant au-devant de celle-ci. Une plaque tournante de 12 m de diamètre type Midi remplaça une plaque de même diamètre mais en très mauvais état et difficile à manœuvrer. Le nouvel appareil commandait les voies de la rotonde et un remisage rayonnant à ciel ouvert. Le récolement des travaux eut lieu le 29 mai 1869, la dépense étant arrêtée à 264 244 F y compris 17 583 F pour intérêts²¹.
- Le « pavillon de droite » de la rotonde, qui avait été construit pour recevoir les bureaux de l'administration centrale de l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Graissessac, fut aménagé pour loger les services administratifs du dépôt²² :
 - au rez-de-chaussée : bureaux du chef et du sous-chef de dépôt (1^{ère} travée), bureau du chef de traction (2^e), vestibule et escalier conduisant à l'étage (3^e), bureau des employés du dépôt (4^e), corps de garde des mécaniciens (5^e),

- à l'étage : comptabilité du dépôt (1^{ère} et 2^e travées), laboratoire, cage d'escalier et lieux d'aisances (3^e), archives (4^e), dortoir des mécaniciens (5^e).

III. Extension du dépôt et construction des « grands ateliers » (1884-1891)

A. Un chantier de longue haleine

- ¹⁵ Depuis 1868, l'antenne de Graissessac s'était lancée à l'assaut du Massif Central tout en se ramifiant : prolongement vers Millau/Saint-Affrique (1874), Séverac-le-Château/Rodez (1880), Le Monastier/Marvejols/Mende (1884) et Neussargues (1888) ; construction de la transversale (Castres) Mazamet/Bédarieux/Faugères/Montpellier (1869-1889) croisant à Paulhan l'antenne (Béziers) Vias/Lodève ouverte dès 1863. Si bien que l'importance prise par le dépôt de Béziers, placé au centre d'une étoile, exigea l'extension de ses remisages. Parallèlement, la C^{ie} du Midi décida de centraliser à Béziers la réparation du matériel moteur et remorqué utilisé sur la partie orientale de son réseau, la plus active. Jusqu'alors, locomotives, voitures et wagons étaient envoyés à Bordeaux, seul établissement dédié aux grosses réparations. Située à l'autre bout de « la principale artère, à l'origine d'une ligne de 227 km dirigée vers le nord, à peu de distance d'une autre ligne de 105 km allant en Espagne [Narbonne/Port-Bou] et dans une région sillonnée par de nombreux embranchements, [Béziers], ville importante et très commerçante, [...] était tout naturellement indiquée »²³ pour accueillir le deuxième grand atelier du réseau.
- ¹⁶ Évalué à 2 282 000 F, le projet²⁴ – qui faisait table rase des installations du « Graissessac » tombant en ruines – englobait la création de 15 fosses à piquer autorisée par un décret du 28 juillet 1876 resté lettre morte. La C^{ie} du Midi adopta un type de constructions en fer et briques plus légères et ne présentant pas les mêmes inconvénients en cas de tassements que des murs en maçonnerie qui auraient entraîné de lourdes dépenses de fondations (fig. 9).

Fig. 9

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, façade latérale sud

M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

- 17 Les bâtiments devaient en effet s'élever sur des remblais de 5 à 6 mètres de hauteur, dont certains exécutés au moment des travaux avec des terres argileuses. De plus, le sol naturel alluvionnaire et autrefois cultivé en jardins n'opposait pas une grande résistance à la compression. Supervisé par l'ingénieur Balandier²⁵, le chantier s'ouvrit en 1884 par les travaux de terrassement et de drainage : remblais à l'aval des installations existantes et allongement sur 78 m du ponceau de 3 m d'ouverture sur le ruisseau de Saint-Antoine. L'édification des bâtiments commença en novembre 1885, la compagnie annonçant son intention de dépenser 800 000 F en 1886 et un million de francs en 1887²⁶. L'achèvement des nefs permit d'installer le matériel et l'outillage, opération terminée en 1891 par la mise en place des machines et appareils d'embattage et de désembattage²⁷. Grâce à l'atelier principal de Béziers, la C^{ie} du Midi escomptait réduire le pas entre grosses réparations des machines de 10 à 8 ans, Bordeaux ne pouvant traiter que 65 unités par an, soit le 1/10^e de l'effectif²⁸.

B. Description des nouvelles installations

- 18 Les nouvelles installations²⁹, qui subsistent en partie aujourd'hui, comprenaient (fig. 5, 10, 11 et 12) :

Fig. 10

Béziers (Hérault), agrandissement du dépôt des locomotives et des ateliers de réparation de la C^{ie} du Midi, *Revue générale des chemins de fer*, janvier 1889, t. XII, pl. II.

© École nationale des ponts et chaussées

Fig. 11

Béziers (Hérault), agrandissement du dépôt des locomotives et des ateliers de réparation de la C^{ie} du Midi, *Revue générale des chemins de fer*, janvier 1889, t. XII, pl. III.

© École nationale des ponts et chaussées

Fig. 12

Béziers (Hérault), agrandissement du dépôt des locomotives et des ateliers de réparation de la C^{ie} du Midi, *Revue générale des chemins de fer*, janvier 1889, t. XII, pl. IV.

© École nationale des ponts et chaussées

- 19 **1.** Côté gare, le parc à combustible (capacité de 600 tonnes), un pont tournant équilibré permettant de virer les machines les plus longues avec leur tender, une plaque de 6,20 m de secours, une lampisterie et un abri pour les fagotins d'allumage et le pétrole.
- 20 **2.** Une remise à machines rectangulaire (75 m x 20,75 m) accolée à la remise de 1868. Elle abritait 13 voies parallèles branchées sur un chariot à vapeur – desservant également un remisage découvert – et l'atelier pour les réparations courantes. Des rideaux Grafton fermaient les grandes baies en arc surbaissé donnant accès à la remise. Couronnée par un lanterneau, la couverture de celle-ci reposait sur des fermes métalliques indéformables de 20,60 m de portée, espacées de 4,725 m et pesant 2 906 kg. Sous la remise, un pavage en briques posées de champ et maçonnées séparait les voies pourvues d'une fosse.
- 21 **3.** En aval du chariot de 1868 et d'un remisage à ciel ouvert de 12 voies susceptible d'être ultérieurement couvert, un grand atelier pour le montage et les « grosses réparations » des machines.
- 22 Celui-ci comportait une partie rectangulaire (75,34 m x 45,63 m) contenant la chaudronnerie, l'ajustage et les tours, et une aile en retour (50,19 m x 18,98 m) pour l'embattage et les forges. L'ossature métallique des murs extérieurs se composait de 56 colonnes en fonte espacées de 6,26 m d'axe en axe sur les façades est et ouest, et de 5,68 m sur les façades nord et sud. Chaque travée était divisée par des fers à double T verticaux formant en même temps l'encadrement des baies ; cet encadrement était complété à la hauteur des impostes par des fers horizontaux. Les murs reposaient sur un socle continu en pierre de taille de 0,50 m de hauteur. À l'intérieur, 41 colonnes disposées en files espacées de 6,26 m correspondaient aux colonnes des façades est et ouest tandis que dans le sens transversal, les colonnes étaient espacées de 11,36 m, soit 2 x 5,68 m. Ces colonnes étaient entretoisées longitudinalement à leur partie supérieure par des poutres en fer à treillis supportant les chéneaux et les arbalétriers d'entrecolonnement. La couverture en dents de scie (sheds) était formée de combles

dissymétriques de 6,26 m de portée parallèles aux façades nord et sud ; le versant nord de ces combles, presque vertical, était entièrement vitré. Le sol de l'atelier de montage était pavé de cailloux étêtés de Miramas tandis qu'il était en terre battue dans l'aile en retour. Les douze voies du remisage découvert pénétraient dans l'atelier par la façade côté Bordeaux percée de grandes baies munies de rideaux en tôle d'acier ondulé système Grafton. En 1888, deux poutres destinées à supporter un chariot roulant pour le levage des lourdes pièces étaient déjà en place dans l'atelier (axe des galets à 6,25 m au-dessus des rails).

- 23 **4.** À la suite et dans le prolongement de l'aile du bâtiment précédent, un atelier pour la réparation des voitures et wagons (200,57 m x 18,98 m) coiffé par une toiture en dents de scie. Ce bâtiment reposant sur une plateforme formée de remblais en terre argileuse, les fondations descendues jusqu'au niveau du sol naturel voire plus bas intégraient des piliers en maçonnerie de 1,20 m sur 1,70 m à la base supportant les colonnes ; sous les murs, des arceaux reliaient ces piliers. La façade nord était complètement ouverte sur 112,71 m pour recevoir les voitures et wagons en réparation (capacité : 50 à 55 unités) au moyen de 18 voies desservies par un chariot roulant sur fosse. La partie comprise entre l'atelier des machines et le « wagonnage » abritait les bureaux, le magasin du petit entretien, la ferronnerie, la menuiserie et le magasin des bois.
- 24 En 1888, l'outillage était le suivant : trois forges, une meule, une machine à tarauder, deux perceuses, un tour à boulons, deux tours à tarauder, un ventilateur (ferronnerie), une machine à percer le bois, une scie circulaire, une machine à affûter les scies, une toupie, une scie à ruban, une machine à raboter le bois (menuiserie).
- 25 **5.** Dans l'angle nord de l'atelier des machines, un parc pour les essieux montés se composant de voies chevauchées (pour utiliser au mieux le terrain) parallèles au grand axe de l'atelier et desservies par un chariot.
- 26 **6.** Fermant au nord l'espace compris entre les remises et l'atelier, les bureaux de la Traction composés de deux pavillons à un étage (17,40 m x 8,65 m) reliés par un bâtiment central sans étage (22,90 m x 6,80 m) (fig. 13).

Fig. 13

Béziers (Hérault), dépôt SNCF, anciens bureaux de la Traction (bâtiment central et pavillon côté Bordeaux) vus depuis la passerelle enjambant les voies principales. À l'arrière-plan, les anciennes remises à locomotives transformées en ateliers.

M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

- 27 Le rez-de-chaussée renfermait le bureau des chefs et sous-chefs de dépôt, un corps de garde et un lavabo (pavillon Bordeaux), le cabinet de l'ingénieur et les bureaux des services (partie centrale), un magasin avec vestibule (pavillon Sète). Le premier étage abritait des dortoirs contenant en tout 18 lits (pavillon Bordeaux), les archives et le bureau des comptables (pavillon Sète). L'épaisseur des murs en briques (22 cm contre 155 cm pour les ateliers) améliorait l'isolation, ce qui permit de remplacer les fers verticaux encadrant les baies par des briques plus décoratives. De même, les façades se différenciaient des ateliers par l'emploi de briques noires et rouges.
- 28 7. Une passerelle métallique accessible par trois volées d'escaliers enjambant la ligne Bordeaux - Sète dans l'axe des bureaux pour relier le dépôt à la RN 112. Formée de deux travées de 12 et 14 mètres d'ouverture, son tablier reposait sur des palées en rails Barlow ancrées dans des massifs en maçonnerie. Cette passerelle sera reconstruite en béton vers 1930 pour dégager le « gabarit électrification ».
- 29 8. Trois pavillons pour lieux d'aisances.
- 30 9. Un beffroi supportant trois cuves de 100 m³ chacune implantée au nord des voies principales pour remplacer le beffroi à deux cuves démolie pour agrandir la remise. La conduite de distribution alimentait deux grues hydrauliques implantées sur les voies d'accès au dépôt et une prise d'eau pour le service de chacune des voies de remisage.
- 31 Les ateliers occupaient une superficie totale d'environ 30 000 m² sillonnés par près de 4 000 mètres de voies. Ils représentaient une surface couverte de 8 654 m² dont 4 390 m² pour l'atelier de montage et de réparation des machines, 3 808 m² pour l'atelier de réparation des voitures et wagons et 456 m² pour les bureaux³⁰. L'entrée et la sortie des machines n'ayant lieu qu'à de lointains intervalles, l'atelier était branché sur le transbordeur du groupe de remisage aval (côté Sète). Comme dans l'ancienne

configuration, des plaques tournantes donnaient accès au « wagonnage » depuis les voies situées au nord (garage du matériel de grande vitesse) et au sud (garage du matériel de petite vitesse), ces dernières se raccordant sur un tiroir (cul de sac) indépendant de la voie principale de Neussargues.

- 32 Probablement en raison de l'étroitesse des lieux, la C^{ie} du Midi abandonna la forme circulaire au profit d'une construction rectangulaire, plan déjà adopté lors de l'agrandissement de 1868. Au sein du réseau des Pereire, le dépôt de Béziers se distinguait donc, comme ceux de Toulouse et de Tarbes. En effet, à l'instar du PLM, le Midi préférait en principe les rotondes pour ses grands dépôts : Bayonne, Bordeaux, Cerbère, Narbonne, etc³¹. À l'inverse, le Paris-Orléans (PO) opta plus volontiers pour la forme rectangulaire appliquée lors de la construction ou de l'agrandissement des établissements de Clermont-Rabanesse, Limoges, Orléans, Périgueux, Tours, etc.³² Cette dernière disposition présentait plusieurs avantages : moindre surface nécessaire pour un nombre donné de machines, possibilité d'allonger indéfiniment la remise sans interruption du service, pas de chômage en cas d'avarie au pont tournant, surface bâtie exactement égale à celle réclamée par la couverture des machines, surveillance plus facile³³. Avec le recul, nous pouvons ajouter la très grande simplicité d'adaptation aux nouveaux modes de traction (électrique et diesel). La majorité des établissements qui fonctionnent encore utilisent d'ailleurs des remisages à voies parallèles qui se prêtent mieux au garage des engins électriques (22 contre 12 rotondes en 1997). Par contre, un dépôt rectangulaire exigeait deux appareils coûteux : un pont tournant pour orienter les locomotives et un chariot transbordeur pour distribuer celles-ci sur les voies de remisage.

C. Améliorations diverses

- 33 Le programme de 1884 conféra au dépôt-atelier de Béziers sa configuration générale définitive. Dès lors, jusqu'aux années 1920, le site ne fit l'objet que de travaux complémentaires ou de modernisation, notamment :
- 1891 : installation d'un pont bascule pour peser les locomotives³⁴.
 - 1896 : agrandissement du parc des essieux montés et transfert de la grue Arnoux, placée jusqu'alors contre la façade ouest des ateliers, sur une nouvelle voie de 80 m de longueur³⁵. Évalués à 6 011 F, les nouveaux aménagements devaient produire une économie annuelle de 900 F en supprimant notamment de nombreuses manœuvres à la machine.
 - 1898 : mise en service d'une grue à vapeur système Caillard montée sur wagonnet pour réduire le prix de revient de la manutention du charbon de traction effectuée jusqu'alors manuellement au moyen de paniers contenant 40 à 50 kg de houille (déchargement des wagons, mise en tas, chargement des tenders)³⁶. Ce travail entraîna le raccordement de la voie 15 bis à la dernière fosse découverte du remisage, les rails nécessaires provenant de la gare de Bédarieux-Ancien. À Béziers, la C^{ie} du Midi ne retint donc pas le modèle de chantier de manutention mécanique appliqué à partir de 1896 dans ses « grands dépôts » de Toulouse, Bordeaux et Narbonne, dotés d'un quai avec basculeur pour passer directement le charbon du wagon au tender³⁷.
 - 1909-1911 : substitution de l'électricité (fournie par la société Biterroise de Force et Lumière) au gaz (éclairage) et à la vapeur (force motrice). Quatre vérins électriques de 7 tonnes furent installés au « petit entretien » pour remplacer les onéreux et dangereux crics à main³⁸ ; les machines-outils et les appareils de levage de l'atelier et du dépôt furent munis de moteurs électriques (33 moteurs à courant continu dont 28 dans l'atelier pour actionner les 5 tours à

roues, les machines-outils, le pont roulant et les chevalets de levage et 5 au dépôt pour manœuvrer les 4 chevalets de levage et le chariot à descendre les roues)³⁹ ; enfin, l'électricité permit l'emploi d'outils pneumatiques portatifs (perceuses, marteaux à buriner, à mater, à chanfreiner, à river, etc.), source d'économies de temps et d'argent, et de procéder au nettoyage par le vide des voitures dont la propreté laissait à désirer (poussières produites par le travail des locomotives à pleine puissance et l'utilisation du freinage par contre-vapeur)⁴⁰.

- 1911 : construction pour le « magasin secondaire » d'un bâtiment à étage en fer et briques adossé aux ateliers de grosses réparations⁴¹ pour remplacer un hangar provisoire à claire-voie de 13 m x 8 m remontant à 1888.
- 1915 : division en chambres séparées des locaux des mécaniciens et chauffeurs⁴².
- 1916 : électrification des deux chariots transbordeurs mus jusqu'alors à la vapeur et du pont tournant⁴³.
- 1922 : remplacement du pont tournant de 14 m de diamètre manœuvré à bras par un pont de 23 m à commande électrique permettant de tourner les machines à grand empattement sans les découpler du tender⁴⁴.

IV. Le dépôt des locomotives : un établissement polyvalent orienté précocement vers les nouveaux modes de traction (électrique et diesel)

- ³⁴ L'établissement MT de Béziers (dépôt et ateliers) dépendait du 3^e arrondissement MT du Midi dont le siège se trouvait à Béziers, comme ceux de l'Exploitation et de la Voie, et dirigé par un ingénieur-chef d'arrondissement. Gérée par le PO-Midi (9^e arrondissement) après la fusion d'exploitation de l'Orléans et du Midi le 1^{er} janvier 1934, la circonscription passa le 1^{er} janvier 1938 sous la coupe de la région Sud-Ouest de la SNCF (7^e arrondissement) puis, le 1^{er} juillet 1947, de la nouvelle région de la Méditerranée regroupant les arrondissements ex-Sud-Est de Marseille (1^{er}), Valence (2^e), Nîmes (3^e) et ex-Sud-Ouest de Béziers (4^e). Dirigé par un chef de dépôt (souvent diplômé des Arts et Métiers, vivier de la Traction), l'état-major du dépôt comptait deux sous-chefs de dépôt (trois après 1918), un chef de traction et un chef de bureau de la traction. L'établissement gérât les moyens humains et matériels nécessaires à sa mission : fournir au service de l'Exploitation les locomotives pour la remorque des trains et les manœuvres de gare. Le dépôt était titulaire d'un certain nombre de locomotives (voir en annexe I les séries représentées au dépôt de Béziers au fil du temps) mais son « gril » (voies de remisage parallèles) recevait en escale des machines appartenant à d'autres établissements (fig. 14). Le personnel comprenait des agents roulants : chefs mécaniciens, mécaniciens et chauffeurs, et des agents sédentaires : commis de bureau et personnel occupé à la préparation et à l'entretien courant des machines (coketiers, allumeurs, nettoyeurs, ouvriers, manœuvres, etc.).

Fig. 14

Béziers (Hérault), dépôt des machines, remise à locomotives amont (côté Bordeaux) en 1937. Au premier plan, les voies du grill équipées de rails à double-champignon type Midi

M. Mailliet © collection Ph. Marassé

- 35 La partie orientale de l'artère Bordeaux/Sète relevant au début du XX^e siècle des dépôts de Toulouse et de Narbonne, titulaires de locomotives de vitesse, le rayon d'action de Béziers incluait la section sud de la redoutable ligne de Neussargues (277 km au profil en dents de scie hérissé de déclivités maxima de 33,3 mm/m), la transversale Castres/Bédarieux/Faugères/Paulhan/Montpellier et l'embranchement Bédarieux/Graissessac-Estréchoux (prolongé jusqu'à Plaisance en 1924). À ces lignes s'ajoutaient les antennes (Béziers) Colombiers/Quarante-Cruzy (ouverte en 1923), (Béziers) Vias/Paulhan/Lodève et Sète/Montbazin-Gigean. L'établissement assurait le service avec le concours de ses réserves (annexes) de Bédarieux, Paulhan et Sète. La section nord de la ligne de Neussargues et ses embranchements (y compris Tournemire/Le Vigan/Saint-Affrique) dépendaient du dépôt de Séverac et de ses réserves de Tournemire, Mende, Marvejols, Saint-Flour et Neussargues. Dédiées aux services mixtes (c'est dire aptes aux trains de voyageurs - sauf services de vitesse - et marchandises) ou purement marchandises, les locomotives attachées au dépôt de Béziers appartenaient notamment aux types 032 T système Engerth série 302 (fig. 15), 030 séries 601 et 801 (fig. 16), 040 séries 701 (fig. 17), 2001 et 2051, 130 série 2851 (fig. 18), 230 série 1401 (fig. 19), 140 série 4001 (fig. 20), 050 T série 5001 (fig. 21) et 240 T série 4501 (fig. 22).

Fig. 15

Locomotive-tender à marchandises type 032 T (machine-tender) système Engerth n° 030-312 PO-Midi ex-312 Midi série 302-345 de 1855-1858 (photo prise à Mende).

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

Fig. 16

Locomotive mixte type 030 n° 802 série Midi 801-1202 de 1867-1889 (photo prise à Carcassonne). Ces machines eurent une longévité exceptionnelle puisque la dernière ne sera radiée qu'en 1960 !

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

Fig. 17

Locomotive à marchandises type 040 n° 753 série Midi 751-760 de 1868 au dépôt de Béziers (après adjonction d'une cabine et du frein à air).

Édit. HMP © collection Ph. Marassé

Fig. 18

Locomotive mixte type 130 n° 2856 série Midi 2851-2859 de 1895-1898 au dépôt de Béziers (photographiée peu après la fusion PO-Midi en 1934).

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

Fig. 19

Locomotive mixte type 230 n° 1405 série Midi 1401-1431 de 1896-1907 en gare de Caux (ligne Bédarieux/Montpellier). Destinées aux lignes à fortes rampes, ces machines semblables aux 230 série 1301-1370 s'en distinguaient par le diamètre de leurs roues accouplées réduit de 1,75 m à 1,60 m pour accroître l'effort de traction.

© Collection Ph. Marassé

Fig. 20

Locomotive à marchandises type 140 SNCF 4-140 A 901 ex-Midi 4001 série 4001-4018 de 1901-1907, compound à 4 cylindres en batterie (photographiée à Castres après 1938). Ces machines étaient les plus puissantes de leur catégorie au début du XX^e siècle.

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

Fig. 21

Locomotive à marchandises type 050 T 050-043 PO-Midi ex-5043 Midi série 5001-5047 de 1908-1914 au dépôt de Béziers. Dérivées d'un type prussien, ces machines conçues pour la traction des trains de marchandises sur les lignes accidentées servirent de base aux 050 TQ de la SNCF utilisées dans les grands triages de l'Est et du Nord.

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

Fig. 22

Locomotive type 240 T n° 4502 série Midi 4501-4518 de 1913-1921, simple expansion et surchauffe, en gare de Béziers. Elle arbore la sobre livrée Midi : peinture noire et cercles de chaudière en laiton poli. Ces machines d'une esthétique soignée, comme toutes celles construites par la SACM, visaient à accroître la charge des trains directs de voyageurs sur la ligne de Neussargues.

DR © collection Ph. Marassé

- 36 Ces dernières, dont les 6 premières furent livrées en 1913, reprirent jusqu'à l'électrification l'express de Paris entre Béziers et Neussargues (et retour) avec relais de traction à Séverac. Par la suite, la même machine assura le service de bout en bout, en simple ou en double équipe. Nous ignorons le nombre de locomotives gérées par le dépôt de Béziers avant la première guerre mondiale. En 1922, il se montait à 67 unités soit une machine de la série 701, 12 de la série 801, 21 de la série 1401, 2 de la série 2001, 6 de la série 4101, 7 de la série 4201 TP, 6 de la série 4501 et 12 de la série 5001⁴⁵. Sur ce nombre, une dizaine se trouvait en permanence aux grands ateliers (grande révision) ou bien à l'atelier du dépôt (entretien courant, levage, pistons, tiroirs, travaux de chaudronnerie, etc.).
- 37 L'électrification de la ligne des Causses (plus longue voie unique électrifiée de France) et de la section Montauban/Sète (270 km en double voie écouant 20 % du trafic total du réseau du Midi), respectivement en 1931-32 et 1935, changea la donne⁴⁶. Implanté à la jonction de deux artères électrifiées, le dépôt de Béziers devint en effet un établissement mixte gérant une importante dotation de BB Midi, faibles mais fiables motrices reconnaissables à leur courte caisse parallélépipédique bardée de rivets : E 4100 (services marchandises) et 4600 (services voyageurs) utilisées sur Neussargues – où elles allégèrent la peine des tractionnaires – et Toulouse/Sète. En 1935, des E 4200 (fig. 23) dotées du freinage par récupération remplacèrent les 4100 sur les Causses⁴⁷.

Fig. 23

Locomotive électrique à marchandises E 4201 (future BB 4201) série Midi E 4201-4250 de 1934-1935 en gare de Saint-Flour (ligne Béziers/Neussargues). Noter la lanterne à pétrole et les câblots pour la marche en UM. Cette machine termina sa carrière à la fin du XXe siècle au service des manœuvres sous l'immatriculation BB 4734.

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

- 38 La C^{ie} du Midi recruta ses premiers conducteurs électriciens parmi les mécaniciens vapeur – parfois rétifs ! – envoyés en formation au dépôt de Tarbes converti au 1500 V dès 1922⁴⁸. Les équipes biterroises étaient donc polyvalentes, un même roulement comprenant des tournées vapeur et des tournées électriques sur des machines

conduites en banalité, c'est à dire non affectées à une équipe titulaire. L'arrivée de la traction électrique entraîna la régression de la cavalerie vapeur biterroise qui, le 1^{er} janvier 1943, ne comptait plus que 19 unités en service : une 040 H (ex-2050 Midi) (manœuvres), 4 040 K (ex-2200 Midi) (*idem*), 2 030 B (ex-800 Midi) (manœuvres et marchandises), 2 040 F (ex-1140 PO) (*idem*), 9 240 TA (ex-4500 Midi) (voyageurs et marchandises) et une 030 TA (manœuvres dépôt)(fig. 24).

Fig. 24

Locomotive mixte type 030 T n° 374 série Midi 371-374 de 1870-1883. Photo prise au dépôt de Béziers où cette machine ex-C^{ie} du Médoc (série 21-24) achèvera sa carrière en novembre 1951 sous le n° 6-030 TH 374.

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

- 39 Au premier semestre 1944, alors que les « attentats » se multipliaient dans le Biterrois, plusieurs locomotives furent sabotées au dépôt, notamment dans la nuit du 6 au 7 janvier⁴⁹. Le 5 juillet 1944, vers 12h30, 4 vagues de bombardiers alliés pilonnèrent les usines Fouga et la partie est des installations SNCF⁵⁰. Au dépôt, où un agent perdit la vie, les bombes explosives soufflèrent une partie la toiture de la remise côté gare et endommagèrent plusieurs machines (fig. 25).

Fig. 25

Béziers (Hérault), dépôt SNCF, travaux de reconstruction de la toiture de la remise amont endommagée lors du bombardement du 5 juillet 1944, cliché pris le 30 octobre 1945.

Roques © collection Ph. Marassé

- 40 En 1950, alors que le site avait pansé ses plaies, le parc moteur biterrois alignait 67 locomotives électriques, dont 4 BB 4000 (manœuvres), 22 BB 4100, 10 BB 4600 et 31 BB 4200, ainsi que 21 « vapeur » : une 040 F GBE (garée en bon état), 3 030 B dont une GBE (desserte Fougua), 13 240 TA (dont 3 GBE), 3 050 TB (ex-5000 Midi) et une 030 TH (ex-030 TA). Le 1^{er} mars 1951, la diesélisation des trains de marchandises précipita la fin de la traction vapeur de route sur les lignes secondaires de l'étoile de Béziers (déjà desservies par autorails pour les voyageurs). Celle-ci appartenait en effet à la « zone de traction moderne de la Méditerranée » dans laquelle l'utilisation combinée de la traction électrique sur les grands axes et du diesel sur les lignes affluents permit de bannir l'onéreuse traction à vapeur. Le dépôt de Béziers reçut ainsi trois locomotives diesel-électriques 040 DA (600 CV) (fig. 26) de fabrication américaine Baldwin engagées sur la croisée de Paulhan, Bédarieux/Labastide-Rouairoux (ligne de Castres) et Bédarieux/Graissessac/Plaisance.

Fig. 26

Locomotive diesel-électrique Baldwin 040 DA 2 série SNCF 1-100 peu après son arrivée en France en 1946. Grâce à leurs bogies à 3 essieux (dont un porteur), ces lourdes machines de 106 tonnes en ordre de marche pouvaient circuler sur les lignes secondaires faiblement armées.

DR © collection Ph. Marassé

- 41 Le programme de diesélisation exigeant cinq machines, les chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault (CFH) furent chargés de la traction sur la ligne (Béziers) Colombiers/Quarante-Cruzy et des manœuvres en gare de Béziers (GV, PV, triage du Capiscol) avec leurs BB Coferna DE 1 à 6 qui relâchèrent ainsi au dépôt SNCF de Béziers jusqu'en octobre 1968. Cette réforme pionnière sur le plan national entraîna la mutation à Narbonne des 240 TA en bon état, les autres étant radiées (fig. 27). Les trois modes de traction cohabitaient donc désormais à Béziers, le stockage du carburant diesel s'effectuant dans deux cuves souterraines de 24 et 12 m³.

Fig. 27

Photographiée sur le pont tournant de 23 mètres du dépôt de Béziers, la locomotive SNCF 4-240 TA 508 ex-4508 Midi appartient au dernier carré qui clôtura l'ère de la vapeur sur les lignes non électrifiées de l'étoile de Béziers en 1951. La TA 508 sera radiée en 1954 au dépôt de Narbonne.

L.-M. Vilain © collection Ph. Marassé

- 42 Dernier utilisateur de la vapeur en service de route concurremment avec la traction électrique, le dépôt de Séverac devint le 1^{er} mars 1952 une annexe du dépôt de Béziers. Le 1^{er} janvier 1957, celui-ci gérât 64 motrices électriques (3 BB 1500 (ex-4000), 12 BB 4100, 27 BB 4200 et 22 BB 4600), 4 diesel-électriques 040 DE de conception française (substituées en mai 1955 aux Baldwin) et 11 locomotives à vapeur : 2 030 TU (fig. 28) et une 040 TC à Béziers pour les manœuvres, 2 050 TB détachées à Tournemire pour la navette de Saint-Affrique et 6 141 TA ex-PO détachées à Séverac (dont une en garage) pour le service de route sur Rodez et Mende (fig. 29).

Fig. 28

En 1955, la 6-030 TU 72 de fabrication américaine stationne entre deux BB Midi sur une voie extérieure des ateliers de Béziers. Au premier plan, la fosse du chariot transbordeur.

Régnier © Photorail-SNCF

Fig. 29

Le 30 avril 1958, la 6-141 TA 366 (ex-5366 PO) marque l'arrêt en gare de Bertholène au crochet d'un train MV (marchandises-voyageurs) Séverac/Rodez. Affectée au dépôt de Béziers, la locomotive, qui porte l'indice 6 de la région Méditerranée, est détachée à l'annexe de Séverac.

J. Bazin © collection Ph. Marassé

- 43 Le dépôt et son annexe, qui employaient alors 140 agents de conduite, commandaient également les 110 agents de trains de l'Exploitation. Après la radiation ou le départ des 050 TB, 141 TA et 030 TU, entre 1959 et 1962, la mise en attente d'amortissement de l'ultime locomotive à vapeur biterroise, la 040 TB 56, clôtura une histoire séculaire le 30 juin 1964⁵¹. De leur côté, les BB 4600 connaissent leur apogée : à la faveur de l'extension de l'électrification⁵², elles montaient en tête de trains directs RO (régime ordinaire) ou RA (régime accéléré), quelquefois en UM (unités multiples), à Avignon, Portes, Lyon-Guillotière, Saint-Germain-au-Mont-d'Or, Saint-Étienne ou Ambérieu. Elles tractaient aussi des trains de lots Toulouse ou Béziers - Miramas et des omnibus voyageurs Marseille - Miramas ! Toutefois, en 1967, leur éviction de l'express de la « Montagne » par les jeunes BB 9400 annonça leur crépuscule. Une page se tourna peu après, le 1^{er} février 1969, avec la mutation à Avignon des 4200/4600 biterroises mais le grêle sifflet des vaillantes doublettes (UM) de BB Midi - cantonnées au service des marchandises - retentira sur les Causses jusqu'en septembre 1986, les dernières s'effaçant non sans laisser de regrets après un règne de 55 ans...

V. L'atelier de réparations : une histoire mouvementée

A. Le développement de l'activité au début du XX^e siècle

- 44 Un rapport du service du contrôle livre de précieux détails sur les moyens humains et matériels ainsi que sur l'activité des ateliers en 1905⁵³. Dirigé par un « chef des

ateliers »⁵⁴, l'établissement, qui occupait alors 230 agents⁵⁵, se divisait en deux « secteurs » : l'atelier des locomotives et le « petit entretien ».

- **l'atelier des locomotives** exécutait les grandes et petites réparations des machines et tenders du dépôt de Béziers ainsi que des travaux pour le compte des autres établissements du 3^e arrondissement MT : entretien courant des roues des locomotives, tenders et wagons, réparation de pièces diverses, entretien général des alimentations et chaufferetteries. Béziers travaillait aussi pour les dépôts de Toulouse et de Castres (2^e arrondissement MT) : entretien courant des roues des machines et tenders et réparation de pièces. En 1905, le personnel se composait de 127 agents dont deux contremaîtres, un commis aux écritures et 124 ouvriers. Ces « cheminots en usine » exerçaient des métiers rencontrés dans l'industrie mécanique : chaudronniers, tourneurs, frappeurs, monteurs, etc., l'atelier possédant tout l'outillage nécessaire (voir liste en annexe I-1). Les manutentions s'effectuaient avec un pont roulant de 2 000 kg, une chèvre roulante de 1 800 kg, quatre chevalets de levage, cinq palans mobiles, neuf grues d'une force de 2 000 à 4 500 kg, six potences de 700 à 1 000 kg et une grue Arnoux de 4 500 kg (dans le parc à roues). L'atelier fonctionnait à la vapeur : la force motrice produite par une locomobile de 50 chevaux était transmise par câbles téléodynamiques et palans mobiles aux machines portatives et aux chevalets de levage. Au début du XX^e siècle, une moyenne mensuelle de six locomotives et trois tenders sortait après une grande réparation. En 1905, l'atelier traita ainsi 85 machines (dont 37 *compound*) et 30 tenders. Sur ces 85 locomotives, 53 firent l'objet de « réparations véritables », 14 eurent leurs roues remplacées pour usure des bandages et 18 subirent « des réparations diverses », une moyenne de 13 locomotives et de 8 tenders séjournant journalièrement sur les voies⁵⁶.
- **le « petit entretien »** assurait les grandes réparations des wagons, les petites réparations et le levage des voitures et wagons ainsi que la réparation des pièces de wagons pour les postes du 3^e arrondissement MT ; il entretenait les appareils d'éclairage des dépôts et gares du 3^e arrondissement, le petit matériel, les prolonges (cordes utilisées pour arrimer le chargement des wagons) et les paniers à houille employés pour remplir les tenders ; enfin, il était chargé de la visite et du graissage en gare du matériel remorqué et du nettoyage des voitures (généralement confié à du personnel féminin : les nettoyeuses). Le « petit entretien » ne travaillait pas exclusivement pour la compagnie puisqu'il réparait également des wagons-foudres pour le compte de leurs propriétaires. En 1905, il employait un sous-chef d'entretien, trois chefs visiteurs faisant fonction de contremaîtres, un commis, six visiteurs et graisseurs en gare et 92 ouvriers (charpentiers, forgerons, monteurs, frappeurs, selliers, etc.), soit 103 agents au total. Une locomobile de 50 chevaux fournissait l'énergie aux divers ateliers (voir liste de l'outillage en annexe I-2). En 1905, le chantier traita plus de 20 000 véhicules, une moyenne de 7 voitures, 9 fourgons et 40 wagons étant immobilisée chaque jour⁵⁷ (fig. 30).

Fig. 30

Opérations	Véhicules GV	Véhicules PV	Total
Grandes réparations	80	290	370
Petites réparations	4 340	15 470	19 810
Total	4 420	15 760	20 180

Nombre de véhicules GV et PV traités par le « petit entretien » de Béziers en 1905

© Ph. Marassé

- 45 Au début des années 1910, le développement de l'activité justifia l'électrification des divers ateliers pour améliorer le rendement : « les machines Compound dont la chaudière est timbrée à 15 ou 16 kilogrammes commencent à fatiguer sérieusement et leurs passages aux ateliers sont de plus en plus fréquents. L'atelier de Béziers est de plus appelé à terminer l'aménagement des machines neuves et ces réceptions ont été assez nombreuses dans les dernières années ; en outre, il doit assurer l'entretien de l'outillage électrique et mécanique des gares. Enfin, l'effectif des machines s'est accru notablement et est encore appelé à s'accroître en raison de l'utilisation intense de la ligne de Béziers à Neussargues. Les machines 5001 sont déjà au nombre de 25. Douze unités nouvelles sont commandées : c'est l'atelier de Béziers qui effectue les changements d'essieux rendus très fréquents par l'usure prononcée que subissent les bandages dans les courbes de 300 m de rayon. La machine motrice [à vapeur] de l'atelier devient insuffisante ; ce qui le démontre, c'est que le levage d'une machine 5001 aux chevalets à commande par cordes entraîne une réduction sensible de la vitesse des arbres de transmission. Cette opération nécessite, d'après les renseignements qui nous ont été donnés, une puissance de 16 à 17 HP. Il est donc nécessaire d'accroître la puissance motrice, d'autant plus que l'on se propose d'accélérer notablement la rapidité des levages »⁵⁸ pour réduire l'immobilisation des locomotives. L'électrification par moteurs séparés, qui se généralisait alors dans l'industrie privée, présentait plusieurs avantages : consommation d'énergie strictement proportionnelle au travail produit, réglage de la vitesse dans des limites très étendues, suppression des longues et encombrantes transmissions absorbant jusqu'à 35 % de l'énergie totale. Quant à la mise (ou remise ?) en service, à la faveur de son électrification, de l'atelier du dépôt inutilisé jusqu'alors, elle devait donner plus de régularité aux travaux du grand atelier en le libérant de toutes les menues réparations effectuées d'ordinaire par les dépôts. Au « petit entretien », où le nombre de levages passa de 2 250 en 1907 à 3 610 en 1909 en raison de l'accroissement de l'effectif du matériel roulant et de la multiplication rapide des wagons-foudres, le levage mécanique, déjà pratiqué aux ateliers de Bordeaux, permit d'accélérer les opérations tout en offrant une économie annuelle de main-d'œuvre évaluée à 1 700 F en 1910⁵⁹.
- 46 Lors du premier conflit mondial, l'atelier central et l'atelier du dépôt de Béziers, très bien équipés, contribuèrent à l'effort de guerre en fabriquant des obus⁶⁰, probablement avec une main-d'œuvre en grande partie féminine.

B. La gestion par les Éts Fougat

- 47 L'année 1920 marqua une rupture avec l'« externalisation » des travaux exécutés jusqu'alors aux ateliers de Béziers. De fait, lors de la « grande grève » de mai 1920, qui frappa plus particulièrement le PO, le Midi et le PLM⁶¹, la C^{ie} du Midi (22 500 grévistes soit 59 % de l'effectif le 12 mai) ferma l'établissement⁶² et le « céda » à compter du 18 mai aux Éts Fougat, société anonyme fondée en décembre 1919 par l'ingénieur Gaston Fougat, ancien chef de dépôt à Béziers, qui avait démissionné le 1^{er} août précédent⁶³ pour se consacrer à la nouvelle entreprise. Chaque « agent, ouvrier ou manœuvre, qui, ayant abandonné le service, ne l'avait pas repris avant la fermeture de son atelier » reçut « une lettre recommandée pour l'aviser de cette suppression et lui notifier que son emploi étant devenu inutile, il avait cessé de faire partie du personnel. »⁶⁴ Selon les archives du personnel⁶⁵, 354 agents (dont 18 femmes) furent révoqués « pour fait de grève » (1^{er} mai) ou licenciés (17 mai 1920) : 26 appartenant au dépôt (révoqués, dont 11 mécaniciens et 3 élèves-mécaniciens), 157 à l'atelier (12 révoqués, 145 licenciés) et 171 au « petit entretien » (7 révoqués, 164 licenciés). De plus, 8 agents de l'atelier et 5 du « petit entretien » prirent leur « retraite normale » le 17 mai 1920. Le personnel féminin congédié comptait surtout des manœuvres au « petit entretien » mais nous relevons aussi deux conductrices de machine-outil et une « aide-sellier » au « petit entretien », une « fondeuse » au dépôt et deux distributrices, l'une au dépôt et l'autre à l'atelier.
- 48 Deux raisons expliquent cette réforme radicale : la crise des transports consécutive à la Première Guerre mondiale au sortir de laquelle les réseaux meurtris (voie et matériel en mauvais état, pénurie de charbon, faible rendement du personnel, etc.) ne pouvaient absorber le trafic croissant suscité par la reprise générale, situation aggravée en 1919 par la loi sur la journée de 8 heures qui exigea l'embauche de 100 000 agents non qualifiés ; la volonté d'éliminer les traditionnels foyers d'agitation sociale représentés par les ateliers qui fournirent à la grève de 1920 ses promoteurs les plus actifs⁶⁶. Les Éts Fougat, qui ne réembauchèrent pas tous les ouvriers licenciés, prirent à bail l'atelier des locomotives et le « petit entretien » pour y poursuivre les travaux antérieurement exécutés par la C^{ie} du Midi. Devant l'ampleur des besoins, ils aménagèrent aussi un chantier provisoire de réparation de wagons (notamment plats et réservoirs) sur un terrain mis à leur disposition (embryon de Fougat-Nord). La plupart des agents administratifs des ateliers étant passés au dépôt, le bureau de celui-ci fut agrandi par l'adjonction d'une annexe de 8,20 m x 4 m⁶⁷. De même, l'atelier des électriciens de la gare, situé dans les bâtiments loués, fut transféré dans un nouveau local de 7,65 m x 4,15 m édifié contre la façade est de la remise à machines⁶⁸ (aujourd'hui démolie). Les Éts Fougat quittèrent par la suite les ateliers du Midi pour occuper de nouvelles installations formées de deux ensembles distincts de part et d'autre du canal : Fougat-Nord (menuiserie : réparation des voitures et wagons), dépendance du domaine public ferroviaire louée par l'industriel, et Fougat-Sud (chaudronnerie : réparation des locomotives, tenders, voitures métalliques), usines construites par la société sur des terrains lui appartenant⁶⁹.

C. Le « grand atelier » électrique

- 49 L'électrification ranima les ateliers de Béziers en leur donnant une nouvelle vocation : la réparation des locomotives électriques. Ils devaient ainsi devenir, avec Vitry (ex-PO),

le principal atelier électrique de l'ancien PO-Midi, devant les ateliers ex-Midi de Toulouse, Tarbes et Bordeaux, et ex-PO des Aubrais, Saint-Pierre-des-Corps et Brive. La modernisation et l'extension des installations - alimentées désormais en courant de force et d'éclairage par la sous-station de Béziers construite lors de l'équipement de la ligne de Neussargues en 1929-1931 - accompagnèrent cette reconversion (fig. 5) :

- substitution au chariot pour machines desservant le remisage aval et les ateliers d'un chariot type Midi de 170 tonnes circulant sur quatre chemins de roulement.
- surélévation d'une partie de la toiture de l'atelier des machines pour y loger deux ponts roulants, la nouvelle couverture en béton se composant de sheds vitrés supportés par des piliers (fig. 31).

Fig. 31

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, façade latérale sud, exhaussement en béton
M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

- édification dans l'angle formé par l'atelier et l'aile en retour (affectée désormais au magasin) de bâtiments en briques avec ossature en béton présentant en plan la forme d'un U et destinés aux machines-outils, à la forge, au tour à roue, au lessivage, à la peinture et à la menuiserie (fig. 32).

Fig. 32

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, ancien atelier des machines-outils (à gauche). Au fond, les sheds du grand atelier. Au centre, la voie munie de contre-rails de l'ancien parc aux essieux.

M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

- construction au nord de l'atelier d'un bâtiment à usage de « lavabos » (douches et vestiaires) (agrandi après 1945) (fig. 33).

Fig. 33

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, ancien bâtiment des douches et vestiaires vu depuis la passerelle enjambant les voies principales.

M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

- 50 À la même époque, le complexe ferroviaire biterrois prit sa physionomie définitive avec le report entre le dépôt-ateliers et les voies Bordeaux - Sète de la ligne des Causses - deux nouveaux ponts permettant à celle-ci de franchir l'artère maîtresse du Midi et la RN 112 déviée en 1924⁷⁰ - et l'aménagement d'un moderne triage (dit du Capicol) de plus de 500 mètres de longueur utile, doté de deux bosses de débranchement (amont et aval) et raccordé à ses deux extrémités, contrairement au faisceau de douze voies en cul de sac installé en 1884. Ces travaux clôturaient l'exécution du programme d'extension des installations GV et PV déclaré d'utilité publique le 8 décembre 1914 et prévoyant aussi la création de nouvelles cours de débord, d'un groupe de voies pour les wagons-réservoirs mis à la disposition du public, d'un chantier de chômage pour les wagons-réservoirs et le transfert entre celui-ci et le canal du petit entretien pour libérer les terrains nécessaires à la déviation de la ligne de Neussargues (le reliquat de l'emplacement du « wagonnage » fut occupé par les locaux de l'équipe de maintenance des caténaires et le poste d'entretien des wagons relié au Capicol)(fig. 34).

Fig. 34

Béziers (Hérault), vue aérienne partielle des installations ferroviaires en 1960. À gauche, les voies principales Bordeaux/Sète et Béziers/Neussargues. Au centre, le dépôt, les ateliers et le centre d'apprentissage. Au fond (de gauche à droite), le triage du Capicol, le faisceau de chômage, Fouga-Nord et, de l'autre côté du canal, Fouga-sud. En bas à droite, la gare basse. Entre celle-ci et le faisceau de chômage, les cours de débord de Sauclières.

R. Henrard © Photorail-SNCF

- 51 Dirigés par un « chef de dépôt atelier » assisté par un sous-chef d'atelier, les ateliers de Béziers devinrent le sanctuaire des BB Midi (fig. 35 et 36). Outre l'entretien courant et les révisions limitées (RL) de la dotation locale, ils furent en effet chargés des révisions générales (RG) sur l'ensemble des dites BB, soit 297 unités réparties en six séries livrées entre 1922 et 1935 par les Constructions Électriques de France (CEF/Alsthom) à Tarbes : 1500 ex-4000, 1600 ex-4500, 4100, 4200, 4600, 4700. Après 1950 s'ajoutèrent les grandes révisions générales (GRG) avec recâblage, opération effectuée à mi-vie (théorique)

d'une machine lorsque ses organes essentiels et non interchangeables accusent un vieillissement tel que les RG deviennent onéreuses : 4100/4600 à partir de 1952, 1500 à partir de 1953, 4200/4700 à partir de 1963 (6 machines par an pendant 5 ans, chacune étant immobilisée 26 semaines).

Fig. 35

Béziers (Hérault), en 1937, aréopage de BB Midi devant les ateliers reconvertis pour l'entretien des locomotives électriques. Noter les sheds aujourd'hui disparus. Au premier plan, la fosse du chariot de 170 tonnes.

M. Maillat © collection Ph. Marassé

Fig. 36

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, travée des moteurs en 1957. *La Vie du rail*, juillet 1957, n° 604.
Repro. A. Boyer © La Vie du Rail

- 52 Béziers procéda également aux diverses modifications appliquées aux BB Midi au cours de la deuxième moitié de leur carrière, notamment transformation de 4100 en 4600 (1949-1962) puis de 4600 en 4100 et de 4200 en 4730 de manœuvres (1975-1979)⁷¹. Mais la fin des vénérables BB approchait. Les RG cessèrent en effet en 1969 pour les 1500, 1975 pour les 4100/4600 et 1977 pour les 1600. En compensation, des séries plus récentes – certaines dérivées des BB Midi – furent envoyées à Béziers, en particulier BB 8100 (fig. 37), 300, 9400 et CC 1100⁷², dont Béziers assura le « directorat » (atelier directeur) : révisions, modifications, opérations majeures nécessitant des moyens industriels lourds, révisions et réparations d'organes constitutifs (moteur, transformateur, etc.), gestion de la maîtrise technique, de la trame de maintenance, des retours d'expérience et de l'accompagnement de la série tout au long de sa vie⁷³.

Fig. 37

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, la caisse de la BB 8163 (série 8101-8271 de 1948-1955) en livrée « béton » est posée sur bogies provisoires devant les ateliers agrandis en 1971. Cliché du 22 février 1995

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

- 53 Les programmes mis au point par la direction du Matériel SNCF, en liaison avec l'atelier chargé de l'exécution, donnèrent un nouveau souffle au site : en 1988, la part de main-d'œuvre imputable au traitement des 12 CC 1100 était ainsi estimée à 12,5 millions de francs pour 62 500 h. La modernisation des « Milles-Pattes » exigea d'ailleurs la formation du personnel, qui n'avait aucune expérience en équipements statiques, pour effectuer les travaux dans les meilleures conditions de coût et de qualité (fig. 38). Nous donnons en annexe III les principaux travaux exécutés par les ateliers de Béziers après 1945.

Fig. 38

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, la CC 1101, prototype des « Milles-Pattes » modernisées, va bientôt quitter les ateliers de Béziers revêtue de sa nouvelle livrée orange et marron. Elle stationne au droit de la jonction des constructions de 1888 (à droite) et de 1971 (à gauche). Cliché du 12 juillet 1989.

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

- 54 Si la « réparation » des locomotives électriques représentait l'activité principale de l'établissement, celui-ci exécutait d'autres tâches, notamment les travaux de menuiserie pour les services EX, MT et VB du 4^e arrondissement. Quant au magasin, il exerçait de larges attributions allant de la gestion du stock de combustibles, sable, huiles de traction, etc., à la gestion et à la répartition des « pièces de modification » des BB Midi de Tarbes, Toulouse, Bayonne et Bordeaux. En 1957, l'établissement occupait 470 agents sortis pour certains du centre d'apprentissage. Créé par le PO-Midi en 1937, celui-ci se composait à l'origine d'un atelier imbriqué dans le magasin du dépôt et de salles de cours installées dans le prolongement des bureaux. En 1941, il prit possession des locaux libérés à l'est des ateliers (côté Sète) par le transfert dans la cour de Saucières du poste d'entretien des wagons. Détruit par le bombardement de 1944, le centre fut relogé dans des baraquements préfabriqués avant d'aménager en 1947 dans de nouveaux locaux édifiés au même emplacement⁷⁴.
- 55 Après 1960, les ateliers de Béziers firent l'objet de travaux de remaniements, d'extension et de modernisation afin de les adapter à leurs charges accrues (fig. 5) : aménagement dans les anciennes remises côté gare de deux ateliers de chaudronnerie (un pont de 5 tonnes), d'un atelier de réparation des moteurs de traction (2 ponts de 10 tonnes), d'un atelier de réparations accidentelles (RA) et d'un atelier de réparation des moteurs auxiliaires (un pont de 5 tonnes) ; création d'un atelier de peinture dans l'ancien gril vapeur (1964), reconstruction partielle de l'atelier « historique » sous la forme d'une nef en bardage équipée de 2 ponts roulants de 50 et 6 tonnes pour le montage des caisses (1971)(fig. 39 et 40) ; substitution au chariot type Midi sans garde-corps d'un chariot de 200 tonnes construit par Caillard et Cie au Havre, d'une portée de 22 mètres et circulant sur 2 chemins de roulement (1977)(fig. 41) ; construction d'un

bâtiment en bardage dans le prolongement du magasin pour étendre celui-ci (1980) ;
etc.

Fig. 39

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, nef construite en 1971, pignon nord vu depuis la passerelle sur les voies principales.

M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

Fig. 40

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, nef construite en 1971, vue intérieure. Noter l'ossature métallique et les stigmates laissés par les sheds de 1888. Au-dessus, sheds de l'exhaussement des années 1930 (à droite) et de 1971 (à gauche).

M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

Fig. 41

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, chariot transbordeur de 200 tonnes vu en enfilade. À droite, les anciennes remises à locomotives transformées en ateliers.

M. Kérignard © Inventaire général Région Occitanie, juillet 2019

VI. Le « dépôt » de Béziers en 1983

56 En 1983⁷⁵, le « dépôt » de Béziers, rattaché à la région SNCF de Montpellier créée le 1^{er} janvier 1972, restait fidèle à ses deux vocations historiques : traction des trains (fonction Transport-Traction) et réparation des locomotives (fonction Matériel)⁷⁶, sa principale raison d'être. Il occupait 679 agents appartenant aux trois collèges « exécution, maîtrise et cadres ». Son organisation générale était la suivante :

- Les services communs divisés en trois sections : la section « personnel » assurait le secrétariat, la gestion administrative du personnel de l'ensemble de l'établissement et de ses annexes, le pointage des agents sédentaires, etc. ; la section « mouvement » gérât le personnel de conduite du point de vue du pointage et du mandatement des soldes ; elle traitait aussi les incidents du dépôt en accord avec le chef de dépôt mouvement ; la section « comptabilité » gérât le budget alloué à l'établissement, en relation avec le secrétariat de gestion.
- Le service Transport réglait l'utilisation du personnel de conduite de la résidence et assurait la surveillance de celui-ci.
- Le service intérieur exécutait certaines activités relevant du Transport (remisage ou mise en place d'engins moteurs, manœuvres dans les emprises du dépôt, échange des bandes graphiques, etc.) et nettoyait les locaux.
- Le secteur Matériel réparait les locomotives.

57 Nous allons présenter le fonctionnement des deux principaux pôles : le service Transport et le secteur Matériel.

A. Le service Transport (conduite des trains)

58 En traction électrique, le personnel de Béziers assurait la conduite sur les lignes ou sections Béziers/Neussargues, Narbonne/Cerbère, Toulouse/Sète/Marseille et Tarascon/Avignon. En traction diesel, il desservait la ligne secondaire Vias/Paulhan/Lodève, ultime antenne non électrifiée rescapée de l'étoile de Béziers⁷⁷. De leur côté, les agents de Séverac roulaient sur Béziers/Neussargues (électrique) et Le Monastier/Mende (diesel). Depuis 1973, le rayon d'action de l'établissement englobait la circonscription du dépôt de Villefranche-Vernet-les-Bains (ligne à voie métrique de Cerdagne) devenu annexe de Béziers et le service des manœuvres de Sète, notamment au chantier de Sète-Méditerranée (port).

59 Au 1^{er} octobre 1983, l'effectif du personnel de conduite se décomposait ainsi (fig. 42) :

Fig. 42

Effectif global au 1^{er} octobre 1983 : 183					
Personnel de direction (16) :					
Chef de dépôt Mouvement (Béziers) : 1					
Chefs de Traction : CTRAP (Béziers : 8) ; CTRA (Béziers : 6/Villefranche : 1)					
Personnel d'exécution (167) :					
	Dépôt Béziers	Traction Séverac (1)	Annexe Villefranche	Traction Sète (2)	Total
CRRU/CRRUP	92	13	11		116
ELCR	22	5	4		31
CRMV	5	2		13	20
Total	119	20	15	13	167
CRRU/CRRUP : conducteur de route/conducteur de route principal ELCR : élève-conducteur CRMV : conducteur de manœuvre					
1. Ex-annexe devenue « activité Traction » le 1er janvier 1983 - 2. Jusqu'en 1973, et depuis le rattachement de l'annexe de Sète -Ville (ex-Midi) à l'arrondissement MT de Nîmes en 1943, Sète relevait du dépôt de Nîmes.					

Effectif du personnel de conduite du dépôt de Béziers au 1^{er} octobre 1983

© Ph. Marassé

- 60 Depuis la perte des BB Midi en 1969, les automotrices à 850 V de la ligne de Cerdagne (détachées à Villefranche) étaient en 1983 les seuls engins moteurs affectés à Béziers. L'établissement appartenait donc encore au cercle de plus en plus restreint des dépôts titulaires dont le nombre tomba de 275 en 1938 à 29 en 1993 en raison de l'allongement du parcours des engins moteurs. Pour les services sur voie normale, l'établissement fonctionnait toutefois comme un dépôt relais, ses agents conduisant le matériel appartenant aux établissements titulaires d'Avignon : BB 4100 qui ont remplacé les BB 4200 sur Neussargues dans la deuxième moitié des années 1970 (fig. 43), BB 9400, CC 7100, automotrices Z 7100 engagées sur les Causses depuis 1963-1964 (fig. 44) ; Nîmes : BB 63500 ; Marseille : Z 7300/7500 substituées aux Z 7100 sur les Causses en 1984/1985 (fig. 45) ; Paris-Sud-Ouest : BB 7200, BB 9200, CC 6500, etc.

Fig. 43

Le 1^{er} juillet 1983, au soir de leur carrière mais toujours vaillantes, les BB 4158 et 4134 en UM hissent un train de marchandises sur la rampe de 33,3 mm/m conduisant au faite d'Engayresque, entre Aguessac et Séverac-le-Château. Le convoi traverse le viaduc des Terrals au pied de Compeyre. Noter l'emplacement de la deuxième voie déposée en 1943 et les supports de caténaire en ogive.

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

Fig. 44

Le 1^{er} juillet 1983, l'automotrice Z 7131 et sa remorque passent à Peyre, au sud de Millau.
J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

Fig. 45

Le 3 mai 1987, l'automotrice type « Z 2 » Z 97303 (future Z 97383) franchit le viaduc de l'Usclade, entre Joncels et Les Cabrils. Propriété de la région Languedoc-Roussillon, l'une des premières à s'engager sur la voie du conventionnement avec Midi-Pyrénées, cette automotrice porte la livrée spéciale TLR qui sera remplacée ultérieurement par la livrée TER jaune et blanc.

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

- 61 À Béziers, les conducteurs montaient en cabine, soit sur le grill du dépôt, soit en gare lors du passage du train dont ils relevaient le mécanicien. Les agents en escale appartenant à d'autres établissements prenaient leur « repos hors résidence » au foyer situé en gare (30 chambres individuelles en 1971). Son gardien tenait un graphique sur lequel il portait notamment les numéros des trains d'arrivée et de départ, le nom, le grade et la résidence de l'agent, et l'heure de réveil demandée par celui-ci.

B. Dans les coulisses d'un atelier directeur : le secteur Matériel (réparation)

- 62 Les agents de ce secteur recevaient « des engins moteurs qui se sont usés à tracter des milliers de voyageurs ou de tonnes de marchandises sur des centaines de milliers de kilomètres ; ils leur redonn[aient] leur jeunesse et rend[aient] des locomotives en parfait état de marche, quasiment neuves, voire mieux que neuves. » Ces travaux obscurs mais de très haute technicité exigeaient un large éventail de qualifications correspondant à la palette complète des métiers : chaudronniers, électriciens, spécialistes thermiques, peintres, soudeurs, tourneurs, fraiseurs, ajusteurs, menuisiers, monteurs, dessinateurs, etc.
- 63 Trois grands services structuraient le secteur du Matériel :
- le service production
 - le service technique
 - le service d'études

1. Le service Production

- 64 Ses 496 agents se consacraient à la réparation des locomotives électriques, c'est-à-dire :
- la révision des engins en atelier (entretien préventif) : révisions périodiques déclenchées en fonction du parcours des engins (révisions générales poussées, révisions générales, révisions limitées).
 - la réparation des locomotives accidentées ne pouvant être traitées par leur dépôt propriétaire en raison de l'importance des avaries (entretien curatif ou réparations accidentelles).
 - la réparation et la fourniture aux différents dépôts de pièces détachées ou organes destinés à l'entretien du matériel.
- 65 Lors des révisions périodiques et des réparations accidentelles, l'atelier appliquait les modifications prévues pour chaque série afin d'améliorer leur tenue en service (comme le renforcement des cabines de conduite). L'objectif du service Production visait à obtenir un travail au meilleur prix, ce qui passait par une organisation du travail judicieuse (regroupement des tâches d'une spécialité au niveau des postes de travail, utilisation d'agents ayant le niveau de qualification correspondant au poste, adaptation des outillages et équipements aux besoins, application de documents d'entretien pour guider le personnel, formation de la main-d'œuvre « sur le tas » ou en école, etc.). La réduction au strict minimum de la durée d'immobilisation des locomotives était – comme en 1910 – un souci constant. Pour ce faire, chaque série d'engins faisait l'objet d'un plan de travail type dont l'avancement était suivi par demi-journées sur un⁷⁸ tableau mural récapitulant l'ensemble des engins « sur les tréteaux » (les locomotives accidentées faisaient l'objet d'un plan spécial dépendant des avaries). L'annexe IV indique la charge de travail prévue pour 1983 et les prix de revient moyens par série et par type de révision.
- 66 La programmation des révisions reposait sur l'organisation de chaînes dédiées à une ou plusieurs séries de machines. Ces chaînes étaient indépendantes et leur imbrication se limitait au passage sur certains postes spécialisés (lessivage des caisses, décapage, grenaillage, etc.) ne pouvant recevoir qu'un engin. Cette programmation permettait de répartir sur l'année la charge de travail, de fixer des délais d'immobilisation aussi réduits que possible et d'obtenir une utilisation rationnelle du personnel des différentes spécialités en coordonnant leurs interventions. Six « *phases réparation* » rythmaient les révisions : démontage, visite et réparation des organes déposés et des organes non déposés, nettoyage, montage et réglage, essais (à blanc, sous tension, en ligne) et « *peinturage*. » Une chaîne se caractérisait par le nombre de locomotives à traiter, la durée d'une révision, le pas d'entrée exprimé en jours ouvrables, le nombre de locomotives immobilisées simultanément étant égal au quotient de la durée de la révision par le pas d'entrée. D'où l'intérêt de déterminer au plus juste la durée des révisions de manière à réduire au maximum le nombre d'engins immobilisés. L'imbrication des chaînes entre elles était calculée pour assurer une régulation de la charge de travail par spécialité, la surcharge d'un poste de travail créant automatiquement un retard dans la chaîne susceptible de se répercuter sur une autre chaîne. Pour 1983, la programmation comptait cinq chaînes intéressant six séries de machines : BB 8100 (2 chaînes), BB 9400 (une chaîne), BB 300, 4200, 4700 (une chaîne commune) (50) et BB 8500 (une chaîne) (fig. 46) :

Fig. 46

Désignation des chaînes	Nombre total d'engins par chaîne	Immobilisation par engins en jours ouvrables
1. BB 8100 en RGP	13	58
2. BB 8100 en RL et RG (avec renforcement de cabine)	12	49
3. BB 9400 RL et RG (avec renforcement de cabine)	17	56
4. BB 300 - 4200 - 4700 (avec transf. en loc. de manœuvre)	18	34
5. BB 8500 en RL et RG et applicatio radio	10	27

Ateliers SNCF de Béziers - Exercice 1983 - Programmation des révisions (5 chaînes)

© Ph. Marassé

- 67 Le service « Production » se composait de cinq « unités de production » placées sous l'autorité du chef de service :
- 68 **a. L'atelier de réparations électriques (RE) (144 agents)** divisé en trois sections spécialisées (appareillage, câblage, groupes tournants) : réparation des organes électriques déposés des machines et fourniture des pièces de rechange pour d'autres dépôts. L'organisation de l'atelier obéissait à la spécialisation à l'organe, chaque agent étant chargé de déposer, réparer à l'établi et remonter la pièce. L'atelier RE, qui pouvait sous-traiter des travaux avec l'atelier de réparation mécanique ou la chaudronnerie, était autonome : il était en effet loisible au chef d'atelier de faire évoluer le tableau de marche en vue d'une meilleure productivité au moindre coût tout en veillant à la qualité du travail. La production de l'atelier RE représenta en 1982 :
- appareillage : 68 000 heures
 - câblage : 78 000 heures
 - groupes tournants : 70 000 heures
- 69 Soit un total de 216 000 heures pour un effectif moyen de 144 agents.
- 70 **b. L'atelier de réparations mécaniques (RM) (142 agents)** divisé en 3 sections de 4 équipes chacune :
- mécanique-caisses (42 agents) : réparation des caisses des locomotives et de leurs accessoires (pantographes, pivots, serrures, indicateurs-enregistreurs de vitesse, etc.).
 - mécanique-bogies (48 agents) : démontage, réparation et remontage des pièces constitutives des bogies.
 - mécanique générale (51 agents) : usinage des pièces nécessaires à la réparation des locomotives sur une vingtaine de machines-outils.
- 71 Les deux premières sections pratiquaient le principe de la spécialisation à l'organe et à la série de locomotives tandis que la troisième appliquait la spécialisation au métier : tourneurs, fraiseurs, ajusteurs.
- 72 **c. L'atelier de chaudronnerie-peinture (149 agents)** divisé en 3 sections de 4 équipes chacune, soit douze équipes employant un personnel spécialisé :
- chaudronnerie (interventions sur la tôlerie) : remise en état des parties dégradées (oxydation, chocs, enfoncements) par redressage ou par remplacement des parties détériorées ; modifications importantes améliorant la structure des engins (renforcement des cabines de conduite, insonorisation, etc.).
 - peinture : sur fonds conservés (lorsque l'état général était bon) ou sur fonds neufs (en cas de modifications importantes sur les machines). Dans cette dernière hypothèse, les opérations

comprenaient le décapage de l'ancienne peinture, le grenaillage des tôles à la grenaille de fonte et la peinture sur plusieurs couches. L'application de peintures polyuréthanes à deux composants garantissait une excellente tenue dans le temps et la conservation du « brillant ».

- soudage : formés sur place et en école spécialisée, les soudeurs pratiquaient les plus récentes techniques : soudage des alliages légers et de l'acier inoxydable, emploi de postes semi-automatique sous protection gazeuse, découpage avec le procédé ARC-AIR, etc.

73 À ces trois sections s'ajoutaient une équipe pour l'entretien préventif des freins montés sur les engins moteurs (composée uniquement avec du personnel issu de la formation des apprentis SNCF), une équipe menuiserie/sellerie et une équipe entretien/réparation des installations de l'atelier (partie mécanique des appareils de levage et de manutention).

74 **d. La section de manutentions-nettoyage (45 agents) :** mise à la disposition des différents chantiers, compte tenu des programmes de révision, des véhicules, organes complets, pièces détachées et autres matières. Elle comportait trois sections :

- l'équipe de manœuvres par locotracteurs : mise en place des engins moteurs sur les postes de travail, manutention des organes lourds, chargement et déchargement de wagons.
- l'équipe de manutention : répartition sur les postes de travail des pièces détachées conditionnées sur palettes au moyen de chariots de manutentions électriques.
- l'équipe de nettoyage : lavage des pièces et gros ensembles à l'aide d'une machine spéciale de grandes dimensions pouvant recevoir un bogie complet.

75 **e. L'annexe de Villefranche (douze agents),** rattachée à Béziers le 1^{er} janvier 1973, assurait le service voyageurs sur la ligne à voie métrique électrifiée par 3^e rail de Villefranche-Vernet-les-Bains à La Tour-de-Carol (63 km) et l'entretien courant de son matériel roulant, Béziers étant chargé des opérations lourdes. Dirigée par un chef de traction assisté d'un agent administratif, elle était organisée comme un dépôt avec un service Transport (agents de conduite), un service intérieur et un service Matériel. Datant de l'origine de la ligne (1909), le matériel de la Cerdagne fut modernisé une première fois entre 1962 et 1968 aux ateliers de Villefranche (partie mécanique) et de Marseille-Prado (caisses). Dans le cadre du conventionnement de la ligne – si souvent menacée ! – par la Région Languedoc-Roussillon, une deuxième grande opération sera menée de 1985 à 1988 aux ateliers de Béziers sur la base d'un prototype présenté en 1984. Le matériel, dont le confort est alors repensé, troquera à cette occasion la livrée « sang et or » des années 1960 pour l'actuelle livrée jaune avec filets rouges rappelant la présentation originelle⁷⁹ (fig. 47, 48).

Fig. 47

Béziers (Hérault), le 16 décembre 1987, la caisse de l'automotrice modernisée Z 115 (1909) de la ligne de la Cerdagne en révision aux ateliers de Béziers. Noter le sifflet à air comprimé à la sonorité caractéristique, le châssis métallique à tirants extérieurs et, sous celui-ci, les résistances de démarrage et du frein rhéostatique.

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

Fig. 48

Béziers (Hérault), le 16 décembre 1987, caisse d'une remorque Cerdagne (ex-SE Nord, 1910) en cours de modernisation aux ateliers de Béziers. La dépose du « tôleage » (revêtement en tôle) révèle l'ossature en bois, mode traditionnel de construction des voitures à voyageurs au début du XX^e siècle.

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

2. Le service technique

76 Ce service regroupait :

77 **a. Les dessinateurs et techniciens (une vingtaine d'agents qualifiés)** étudiaient, en liaison avec la direction, les services de la production et les services de l'Équipement, l'adaptation des engins moteurs aux exigences du progrès et de la fiabilité ainsi que les améliorations à apporter aux aménagements de l'atelier et aux moyens de production (machines-outils, outillage). À cet effet, il élaborait les documents, dessins (40 000) et autres états de travail nécessaires. Citons à son actif :

- l'amélioration du confort acoustique des cabines de conduite des BB 9400, l'opération revenant à 70 000 F par unité pour un coût global de 9 millions de francs ; pour les mêmes machines, la conception d'un nouveau bogie intégrant toutes les améliorations suggérées par l'expérience (200 000 F l'unité).
- la transformation du chauffage de l'établissement par la substitution de la production d'eau chaude à 90° à celle de vapeur haute pression, les travaux d'un montant de trois millions de francs devant permettre une économie annuelle de 135 m³ de fuel (- 22 %).

78 D'une manière générale, les dessinateurs travaillèrent à la modernisation des ateliers menée au cours des années 1970-1980. Il s'agissait d'améliorer les conditions de travail et de sécurité par la rénovation des locaux et l'aménagement de postes de travail plus rationnels : atelier de décapage et de polymérisation, atelier des pantographes, amélioration des moyens de manutention (poutres roulantes, agrès de levage, potences, palonnier de 12 tonnes pour Villefranche, etc.). Enfin, le service veillait au bon

fonctionnement des installations comme la station d'épuration destinée au traitement des effluents rejetés par les postes de nettoyage.

- 79 **b. Le magasin (40 agents)** alimentait en matériel et pièces diverses les 40 équipes de la production et les autres services SNCF consommateurs. Il stockait et gérait plus de 7 000 articles allant de la vis de 4 mm au moteur de traction de 7 tonnes (valeur totale : 27 millions de francs pour un « chiffre d'affaires » annuel de 140 millions) ! Des rayonnages à neuf niveaux et de 6 m de hauteur permettaient la « mise en case » d'environ 2 300 palettes au moyen d'un chariot de manutention à prise bi-latérale guidé par rails. La gestion du magasin obéissait à un double impératif : délivrance des pièces à la production en temps voulu et approvisionnement au moindre coût. En 1983, le service venait d'entrer dans l'ère de l'informatique avec six terminaux d'ordinateurs.

3. Le groupe d'études

- 80 Ce groupe définissait ou améliorait au meilleur coût les règles d'entretien du matériel moteur dont Béziers assurait le directeur. Ses membres - les « rapporteurs » - travaillaient en étroite collaboration avec les agents de l'atelier qui les renseignaient sur la tenue du matériel passant entre leurs mains. Autre source d'informations : des investigations sur les engins pour connaître leurs réactions en ligne. Cette démarche était permanente en raison du vieillissement des engins et de la modification de leur comportement consécutive aux transformations subies ou aux changements dans leur service. Ces réflexions permirent ainsi d'allonger le pas entre révisions des BB 9400 (de 600 000 à 700 000 km) et BB 8100 (de 800 000 à 1 000 000 km). Autre mission : la surveillance des éléments coûteux victimes de graves avaries répétitives, ce qui pouvait aboutir à une demande de modification de l'organe en cause. Enfin, le groupe gérait les documents d'entretien des locomotives : inventaire des travaux de révision indiquant pour chacune de leurs parties les travaux, visites, essais, etc., et fiches de visite ou de réparation utilisées pour les opérations compliquées. L'expérience acquise dans ce service permettait le cas échéant aux rapporteurs de devenir chefs de section ou même chefs d'atelier.
- 81 L'année 1983 ouvrait la dernière décennie de « plein exercice » pour le dépôt de Béziers. Celui-ci devait en effet subir, dans les années 1990, une profonde « réorganisation » avec le transfert de l'activité conduite à Narbonne et l'arrêt – décidé en 1993 et consommé en 2000-2001 – de la révision des locomotives électriques (fig. 49 et 50).

Fig. 49

Béziers (Hérault), ateliers SNCF, le locotracteur type Y 2400 de l'équipe de manœuvres déplace sur le chariot transbordeur la BB 9624. Celle-ci résulte de la transformation de la BB 9507 par les ateliers de Béziers en 1993. Cliché du 22 février 1995.

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

Fig. 50

Le 5 juillet 1995, la BB 80001 accomplit ses premiers tours de roues avant de rejoindre son dépôt d'attache de Paris-Sud-Ouest. La transformation de 12 BB 8100 en BB 80000 de remonte constitue la dernière grande opération sur locomotives électriques des ateliers de Béziers.

J.-P. Autié © collection Ph. Marassé

- 82 Le dépôt-atelier de Béziers peut s'enorgueillir d'une histoire longue, riche et originale qui méritait d'être relatée. Englobant un dépôt et de grands ateliers, il s'orienta très tôt vers les nouveaux modes de traction si bien que, dès 1951, les tractions vapeur, électrique et diesel y étaient représentées, cas de figure alors exceptionnel en France. Si le dépôt de Béziers ne fut pas le premier établissement à assurer des services électriques, il fut en revanche le premier, avec Nîmes, à utiliser la traction diesel de route sur les lignes secondaires. Cette expérience ouvrit la voie à la salubre modernisation des « petites » lignes sur lesquelles la vapeur grevait lourdement les dépenses d'exploitation. Le dépôt de Béziers géra également du matériel à voie étroite – particularité qu'il partagea avec les dépôts de Villefranche-Vernet-les-Bains (Pyrénées-Orientales) et de Saint-Gervais-Le Fayet (ligne ex-PLM Saint-Gervais- Vallorcine en Haute-Savoie). Dans le cas de Béziers, cette gestion s'opérait d'ailleurs à distance. Quant aux « grands ateliers » de locomotives, voitures et wagons, modernisés dès avant 1914 mais fermés lors de la grève de 1920 – comme d'autres établissements analogues du Midi, du PO et du PLM –, ils reprurent vie à la faveur de l'électrification. Le site, auquel était adossé un centre de formation professionnelle, devint ainsi jusqu'aux années 1990 un important atelier de locomotives électriques de la SNCF et le seul de cette catégorie sur la façade méditerranéenne. Longtemps spécialisé dans l'entretien des locomotives BB d'origine Midi, il se tourna progressivement vers des engins plus récents qui lui donnèrent un nouveau souffle jusqu'à la fin du XX^e siècle. L'établissement sut ainsi s'adapter à l'évolution des techniques et à ses nouvelles missions. Reste à dresser l'état des lieux en 2020 qui compléterait la connaissance des activités qui ont trouvé place ou perdurent encore sur le site. De même, un minutieux dépouillement des archives du personnel de la SNCF contribuerait à nourrir une histoire sociale de l'établissement.

BIBLIOGRAPHIE

Périodiques *Ferrovissime*, *La Vie du Rail*, *Les Nouvelles du 4^e arrondissement MT (RM)*, *Rail Passion*, *Revue générale des chemins de fer*, etc.

Quotidiens *L'Éclair* et *Midi Libre*.

BALANDIER, Émile. Note sur les travaux d'agrandissement du dépôt des machines et des ateliers de réparation dans la gare de Béziers. *Revue générale des chemins de fer*, janvier 1889, p. 13-19 et planches II à IV.

BATICLE, Yves. Histoire des dépôts de matériel moteur en France, 1840-1998. *Revue d'histoire des chemins de fer*, printemps 1998, n° 18.

CALISTE, Lisa. Les Établissements Fougat à la lumière des archives des dommages de guerre - Construction et reconstruction d'ateliers modèles. *Études héraultaises*, 2014, N° 44, p. 95-106.

CARON, François. *Histoire des chemins de fer en France*. Tome 1 (1740-1883), tome 2 (1883-1937), tome 3 (1937-1997). Fayard, 1997, 2005 et 2017.

Chantiers de manutention mécanique des combustibles de la C^{ie} des chemins de fer du Midi. *Revue générale des chemins de fer*, mai 1898, p. 394-395.

CHARMANTIER, Guy. *Locomotives électriques BB Midi et leur descendance*. Éditions du Cabri, 1984.

CHAVY, Marcel et CONSTANT, Olivier. *Les dépôts vapeur du Sud-Ouest*. Éditions La Vie du Rail, 2011.

Compagnie du Midi, cent vingt-cinq ans d'histoire d'une entreprise française, 1852-1977, imprimerie Maulde et Renou, Paris, 3 fascicules (1978-1979).

CROS, Robert. De la traction à vapeur à la traction électrique au dépôt de Béziers. *La Vie du Rail*, 26 avril 1959, n° 694, p. 12-13.

DAUTRY, Raoul et alii. *Cours de chemins de fer*, fascicules 3 (Superstructure - Entretien de la voie et des bâtiments) et 4 (Matériel roulant et traction des trains), École spéciale des Travaux publics, Paris, 1920-1941.

DEHARME, E. (ingénieur du service central de la Voie de la C^{ie} du Midi). *Chemins de fer, superstructures*. Paris, librairie Baudry, Encyclopédie des Travaux publics, 1890.

« Le dépôt de Béziers ». *La Vie du Rail*, n° 604, 7 juillet 1957, p. 11-12.

MAILLET, Maurice. *Souvenirs ferroviaires du Languedoc*. Éditions du Cabri, 1994.

MARASSÉ, Philippe. Un fleuron industriel biterrois : les Établissements Fouga & C^{ie} (1919-1967). *Bulletin de la Société archéologique, scientifique et littéraire de Béziers*, 2011-2012, p. 85-106.

MARASSÉ, Philippe. La région Méditerranée pionnière de la diésélisation. *Ferrovissime* n° 84, décembre 2016, p. 66-71.

Revue d'histoire des chemins de fer, printemps-automne 2003, n° 28-29, Ateliers et dépôts du matériel ferroviaire Deux siècles d'histoire.

RIGAIL (chef de dépôt principal) et CAZOTTES (chef de dépôt). Recâblage et grande révision générale de locomotives électriques ex-Midi au Dépôt de Béziers. *Revue générale des chemins de fer*, novembre 1954, p. 551 à 556.

SAGNES, Jean. *Le mouvement ouvrier du Languedoc. Syndicalistes et socialistes de l'Hérault de la fondation des bourses du travail à la naissance du parti communiste*. Privat, 1980.

SECKLER, Gérard. Au centre d'apprentissage de Béziers. *La Vie du Rail*, 5 février 1961, n° 783, p. 21-23.

VILAIN, Lucien-Maurice. *Évolution du matériel moteur et roulant de la C^{ie} du Midi de 1855 à 1934 (Fusion PO-Midi)*. Éditions Picador, 1979.

ANNEXES

Annexe I

Fig. 1. Séries de locomotives représentées au dépôt de Béziers

LOCOMOTIVES À VAPEUR
Locomotives d'origine Midi (ou C ^{ies} rachetées)

Année	Type	Constructeur (s)	N° Midi	N° PO-Midi	SNCF	Observations
1855	021	J.-F. Cail	1502-1503	-	-	Ex-GB 1 et 3
1858	030	J.-F. Cail	1551-1554	-	-	Ex-GB 2, 4, 6, 8
1861	030	At. d'Oullins	1555-1556	-	-	Ex-GB 5 et 7
1855/1858	032 T	Kessler, Gouin	302-345	032-308-344	032 TA	Service mixte
1862	030	Graffenstaden, Cail	601-640	-	-	Service mixte
1863/1864	040	J.-F. Cail	701-715	040-702/758	040 B	Marchandises
1867/1889	030	At. Midi Bordeaux, Graffenstaden, Koechlin, Fives-Lille, Schneider, Cail, STEG, Wiener-N.	801-1202	030-101-194	030 B	Service mixte. Série C ^{ie} du Midi numériquement la plus importante
1868	040	Schneider	751-760	040-702/758	-	Marchandises
1870/1883	030	Fives-Lille	371-374	030-371-374	030 TA/TH	Ex-Médoc 21-24. Service mixte
1873/1877	040	Schneider	2001-2046	040-006-046	040 D	Marchandises
1891	031	Ateliers Midi de Bordeaux	2801-2804	-	-	Transfo. 030 série 800. Manœuvres.
1895/1898	130	Ateliers Midi de Bordeaux	2851-2859	130-353-357	-	Mixte. Transfo. de 030 série 800
1896/ 1910	230	SACM, Schneider, Fives-Lille	1301-1370	230-601-670	230 B	Service mixte
1896/ 1907	230	SACM, Schneider	1401-1431	230-401-431	230 A	Service mixte
1901/1907	140	SACM, SFCM Cail	4001-4018	140-901-918	140 A	Marchandises. 1ère 140 de France
1903/1916	040	Ateliers Midi de Bordeaux	2051-2072	040-051/072	040 H	Marchandises. Transfo. de 2000

1908/1914	050 T	Schwartzkopff, SFCM Cail, SACM	5001-5047	050-001-047	050 TA/ TB	Marchandises
1910/1913	230	Schwartzkopff, Fives-Lille	3501-3526	230-501-526	230 E	Mixte-express. 2 à Béziers en 1912/13 pour l'express de la Montagne
1913/1921	240 T	SACM	4501-4518	240-501-518	240 TA	Voyageurs- express (av. 1932)
1913/1918	040	Schichau, Borsig, Hanomag, Jung, Schwartzkopff, Vulcan, SACM, etc.	2201-2251	040-501-551	040 K	Marchandises. Type G 8 ¹ prussien (réparations de guerre, 1919)
1918	140	ALCO	4101-4140	140-801-840	140 E	Service mixte
Locomotives d'origine diverses (séries représentées à Béziers après 1938)						
Année	Type	Constructeur (s)	N° SNCF	Origine	Observations	
1876/1886	040	At. PO de Périgueux, Cail, Claparède, Cockerill, Fives-Lille, SACM	040 F 344- 387	PO 1141-1258 (46 unités non équipées de la surchauffe)	F 345, 350, 376 et 378 affectées à Béziers (vers 1941-1947)	
1912/1923	141 T	SLM, Fives-Lille, Batignolles, North-British, Schneider	141 TA 301- 490	PO 5301-5490	3 premières TA (311, 443 et 444) mutées à Béziers en 1952	
1922/1923	040	At. PLM d'Arles et d'Oullins, Decauville	040 TB	PLM 4 BM 1-84 (transf. 111-400)		
1927/1940	040	At. PLM d'Arles, CGCEM (Nevers)	040 TC	PLM 4 DM 1-95 (transf. de 31 A)		
1942/1944	030 T	Porter, Davenport, Vulcan	030 TU 1-77	SNCF	Ex-Transportation Corps	
Dotation du dépôt de Béziers						
01/01/1950 (Total : 21)		01/01/1957 (Total 11)			01/01/1962 (Total : 3)	

040 F 385 (GBE) (1)	141 TA 316, 345, 358, 366, 443, 444 (6 dont 1 GBE) (détachées à Séverac)(c)	040 TB 56 (1) (manœuvres) (f) 050 TB 25, 42 (2) (g)				
030 B 129, 168, 177 (3 dont 1 GBE) (desserte Fougà)	050 TB 13, 28 (2) (id.)(d)					
240 TA 502-510/515- 518 (13 dont 3 GBE) (a)	040 TC 24 (1) (manœuvres)					
050 TB 11, 13, 28 (3)	030 TU 72 (charbon) (e), 76 (fuel, GBE) (2) (id.)					
030 TH 374 (1) (manœuvres dépôt) (b)						
a. Dernières radiées les 15/11/1951 (516) et 20/03/1952 (504, 509)						
b. AA (attente amortissement) 15/11/1951						
c. Versées à Narbonne en 1960-61 (dernière allumée à titre exceptionnel : TA 443)						
d. AA 03/12/1959						
e. Transformée pour la chauffe au fuel et mutée à Nîmes le 08/07/1958						
f. Remplace la 040 TC 24 en 1957, AA 30/06/1964						
g. Réparation différée (RD), AA 03/06/1962						
LOCOMOTIVES ÉLECTRIQUES						
Année	Type	Constructeur	N° Midi/PO-M.	N° SNCF	Rapport d'engrenages	Vitesse maxi.
1926/28	BB	CEF (Tarbes)	E 4001-4040	BB 1501-1540	76/15 : 5, 067	60 km/h
1928/32	BB	CEF (Tarbes)	E 4101-4190	BB 4101-4190	78/16 : 4, 875	75 km/h
1929/31	BB	CEF (Tarbes)	E 4601-4650	BB 4601-4650	73/21 : 3, 476	90 km/h
1934/35	BB	Alsthom (Tarbes)	E 4201-4250	BB 4201-4250	78/16 : 4, 875	75 km/h
Ce tableau ne fait pas état des modifications subies par les BB Midi au cours de leur carrière et qui entraînèrent la fluctuation numérique des diverses séries : ainsi, après la transformation de 4100 en 4600 (1949-1962), la première série ne comptait plus que 19 unités tandis que la seconde en alignait 119 numérotées de 4581 à 4699 !						
Dotation du dépôt de Béziers (1)						
01/01/1938 (Total : 67)		01/01/1949 (Total : 67)		01/01/1962 (Total : 98)		
BB 4147, 4155, 4161 à 4180, 4183 à 4190 (30) BB 4628 (1) BB 4201 à 4236 (36)		BB 4025, 4036, 4039, 4040 (4)(manœuvres) BB 4160, 4163, 4171 à 4190 (22) BB 4611 à 4619, 4627 (10) BB 4201 à 4231 (31)		BB 1536, 1540 (2)(manœuvres) BB 4581 à 4650 (69) BB 4201 à 4227 (27)		
1. Béziers perdit sa dotation de 4200/4600 le 1er février 1969 au profit d'Avignon (centralisation de l'entretien)						

LOCOMOTIVES DIESEL-ÉLECTRIQUES						
Année	Constructeur	Type	N° d'origine	N° au 01/01/1962	CV	Diesel
1946/47	Baldwin	A1A A1A	040 DA 1-100	A1A 62001-62100	600	Baldwin
1953/57	Brissonneau et Lotz	BB	040 DE 1-108	BB 63001-63108	600	Sulzer
1956/71	Br. et Lotz	BB	040 DE 501-790	BB 63501-64080	825	MGO
Dotation du dépôt de Béziers (1)						
01/03/1951 (Total : 3)			01/05/1955 (Total : 3)		01/01/1962 (Total : 5)	
040 DA 7, 8, 10			040 DE 49, 50, 51		BB 63611, 63641, 63702, 63710, 63715	
1. Béziers - comme Narbonne - perdit sa dotation « diesel » en 1963 au profit de Nîmes dont le parc fut accru (20 BB Brissonneau et Lotz au 31 décembre 1967)						
LIGNE ÉLECTRIQUE (850 V) DE LA CERDAGNE (VOIE MÉTRIQUE)						
(Matériel administrativement affecté au dépôt de Béziers à partir de 1973)						
Automotrices et fourgons-automoteurs						
Année	Constructeurs	N° SNCF	N° Midi	Observations		
1909/21	SACM/Thomson-Houston/Carde	ZBCD 102-109/111/113/115-118 (14)	EABD 1-18	Automotrices. Modernisées 1962/68 et 1985/88 (sauf Z 103 hors inventaire). Z 102 et 103 inscrites à l'inventaire suppl. MH.		
1909	SACM/Thomson-Houston/Carde	ZD 201-202 (2)	ED 1-10	Couplage chasse-neige (1954). Ex-fourgons automoteurs ED 8 et 9. Classé MH en 1995.		
2003	Stadler (Suisse)	Z 151-152 (2)	-	Automotrice 3 caisses (R1+M+R2). Plancher surbaissé.		
Remorques et wagons						
ZRB 20001-20004 (Midi)(4), ZRB 20023/20036-20039 (ex-SE-Nord)(5), ZRB 20030-20034 (« barques »)(5) + 15 wagons de service						
Locomotives conservées appartenant à des séries représentées à Béziers						
(n° soulignés = machines ayant appartenu au dépôt de Béziers)						
Vapeur		032 T 312 (Cité du Train Mulhouse), 140 4008 (<i>id.</i>), 230 1314 (<i>id.</i>), 030 TU 13 (ACF Pont-Erambourg), 22 (AJECTA Longueville) et 46 (CFT de l'Albret Nérac)				

Électriques	<u>E 4162</u> (AAATV Nîmes, classée MH), <u>BB 4240</u> (Biscuiterie Védère Montgaillard), BB 4732 MV ex-E/ <u>BB 4216</u> (Alsthom Tarbes), BB 4736 MV ex-E/ <u>BB 4202</u> (Rail Modélisme Ariégeois Tarascon-s/-A.)
Diesel-électriques	7 A1A A1A 62000 dont la 62001 classée MH, 11 BB 63000 et 23 BB 63500 dont la 63710 (CF de la Haute Auvergne)

© Ph. Marassé

Annexe II : Liste de l'outillage des ateliers de Béziers de la C^{ie} du Midi (1906) (d'après note de service du 19 octobre 1906, ADH, 5 S 979)

1. - ATELIER DES LOCOMOTIVES

a. - Montage

12 fosses couvertes pour machines 1 fosse couverte pour les tenders
 1 pont roulant de 2 000 kg
 1 chèvre roulante de 1 800 kg pour enlever les chaudières avec chariot pour le transbordement de cette chèvre
 4 chevalets de levage pour locomotives
 5 palans mobiles actionnés par le câble
 1 bure à dégraisser les pièces avec potence d'une force de 800 kg
 22 étaux disposés sur 11 établis

b. - Ajustage

6 machines diverses à percer (1)
 2 machines à mortaiser
 3 machines à tarauder (2)
 5 machines à raboter
 2 machines à limer
 5 tours à fileter
 1 tour revolver
 1 tour à aléser les coussinets
 1 tour à boulons
 1 scie à ruban
 1 machines à fraiser
 1 tour à roder les pièces trempées
 1 tour à meuler les axes trempés

2 grues de 2000 kg pour desservir la machine à percer radiale et la grande raboteuse
1 machine à polir les pièces,
1 presse à dresser les pièces avec potence de 350 kg
1 four à cémenter avec bache et potence de 200 kg
1 four à chalumeau pour le forgeage des outils
1 meule à émeri de 500 de diamètre
2 meules de Saverne
2 grands marbres
1 forge à ventilateur avec bache pour l'outillage
22 étaux disposés sur 7 établis

c. – Tour à roues

5 tours à tourner les bandages
1 tour pour l'alésage des bandages
1 tour pour rafraîchir les fusées des roues des wagons
1 tour en l'air pour rafraîchir les fusées des roues de machines et tenders (ces tours sont desservis par 2 grues de 4 500 kg et 2 grues de 3 600 kg)
2 machines à percer intérieurement les bandages

d. – Embattage

2 fours à chauffer les bandages, desservis par une potence de 1 000 kg avec treuil
1 forge à désembatter desservie par une grue de 4 500 kg
1 forge volante à ventilateur pour chauffer les rivets

e. – Boîtes à graisse

1 presse à enfoncer les coussinets
1 marbre
6 étaux disposés sur 6 établis

f. – Forges

1 marteau pilon à double effet
2 forges circulaires jumelles pour la réparation des longerons desservies par une grue de 2000 kg et une potence de 800 kg
1 ventilateur
1 grand marbre

g. – Chaudronnerie

1 machine à cintrer les tôles à 3 cylindres, desservie par une grue de 2 000 kg qui sert également pour la réparation des longerons
1 machine à cisailer

- 1 machine à cisailer et à poinçonner desservie par une potence de 700 kg
- 2 forges à un feu desservies par une potence de 700 kg
- 1 forge pour braser les tuyaux
- 1 four en maçonnerie pour braser les brides des tuyaux
- 4 forges volantes à soufflet
- 1 presse hydraulique pour éprouver les chaudières et les tuyaux
- 1 grand marbre
- 10 étaux disposés sur 4 établis

h. – Fonderie de métal blanc

- 1 four à dégarnir les pièces
- 1 four avec poche pour fondre le métal
- 1 four en maçonnerie pour opérations diverses
- 1 établi à un étau.

i. – Divers

- 1 grue Arnoux de 4500 kgs pour le déchargement et le chargement des roues à l'arrivée et au départ

j. – Force motrice

- 1 locomobile de 50 chevaux

Transmission de force par câbles téléodynamiques aux machines portatives et aux chevalets de levage des locomotives par l'intermédiaire de 5 palans mobiles.

2. – PETIT ENTRETIEN

a. – Atelier des machines-outils

- 2 machines à percer
- 2 machines à raboter
- 1 scie circulaire
- 1 scie à ruban
- 1 toupie simple
- 1 machine à affûter les scies
- 1 meule de Saverne

b. – Forge et ajustage

- 3 forges fixes à 2 feux (une de ces forges est desservie par 2 potences de 100 kg)
- 2 forges fixes à un feu (chaque forge est desservie par potence de 100 kg)
- 2 machines à percer
- 1 machine à tarauder
- 1 tour à pointes

2 forges volantes à soufflet

1 meule de Saverne

10 étaux distribués sur 3 établis

c. – Menuiserie et charpente

17 établis

d. – Zinguerie

1 établi de 5 étaux

e. – Force motrice

1 locomobile de 50 chevaux

1. Lors de l'exposition universelle de 1900, la C^{ie} du Midi présenta au Champ de Mars 4 perceuses : une machine portative à percer et à affleurer les entretoises en cuivre des foyers (41 500 kg), une petite machine portative à percer (13 kg), une machine portative à percer à bras tournant et double porte-outil (53 kg) et une grande machine à percer à 5 vitesses permettant aussi d'aléser les trous (83 kg). Comme la précédente, cette dernière machine montée sur tubes pouvait être orientée dans toutes les directions (*Revue générale des chemins de fer*, janvier 1901, p. 20-21).

2. Toujours en 1900, la compagnie présenta une taraudeuse portative pesant 42 kg destinée à tarauder les trous d'entretoises dans les foyers et utilisée également pour poser les entretoises. Munie d'un bras tournant permettant de travailler « à l'intérieur des foyers dans les arrondis du plus faible rayon », elle était actionnée - comme les perceuses (Cf. note 1) - « par une transmission par câbles qui dessert les ateliers de montage et de chaudronnerie de la Compagnie, tant à Bordeaux qu'à Béziers » (*ibid.*).

Annexe III

Fig. 3 – Principaux travaux exécutés par les ateliers SNCF de Béziers (> 1945)

a. Opérations périodiques : RG, RL, GRG (puis RG+)			
Séries	RG/RL	GRG/RG+	Observations
BB 4000/ 1500	X	X (à/c 1953)	RG tous les 300 000 km, RL intermédiaire
BB 4500/ 1600	X	-	RG tous les 400 000 km, RL intermédiaire
BB 4100	X	X (à/c 1952)	RG tous les 900 000 km, RL intermédiaire
BB 4200	X	X (à/c 1963)	RG tous les 900 000 km (400 000 km pour les 4200 M), RL intermédiaire – GRG en relais d'Oullins.
BB 4600	X	X (à/c 1952)	RG tous les 900 000 km (400 000 km pour les 4600 M), RL intermédiaire

BB 4700	X	X (à/c 1963)	RG tous les 900 000 km (600 000 km pour les 4730 M), RL intermédiaire – GRG en relais d'Oullins (4707 1ere livrée le 16/11/63)
BB 301	X (> 1963)	X (1960-63)	
BB 325	X (> 1970)		Dernière RG : 337 M sortie 9/08/91 (livrée gris et orange)
BB 8100	X (> 1968)	X (1968-84)	En relais d'Oullins – Pas entre RG de 700 000 km porté <i>in fine</i> à 2 300 000 km, RL intermédiaire – Première GRG sur la 8243 livrée le 19/12/68 : réaménagement des cabines de conduite, modification circuit de commande pour marche en UM, substitution de roues monoblocs aux roues bandagées, montage de distributeurs, etc.
CC 1100	X (à/c 1977)	-	En relais de Brive – RG tous les 400 000 km, RL intermédiaire
BB 9400	X	X	RG tous les 1 400 000 km, RL intermédiaire. Améliorations apportées lors des RG : insonorisation cabines, possibilité de couplage, boîtes à rouleaux, etc.
BB 900	X (> 1975)	-	RG tous les 900 000 km, RL intermédiaire
BB 8500	X (> 1975)	-	RG tous les 1 400 000 km, RL intermédiaire
BB 9600	X (> 1990)	-	
Z 100	X (> 1973)	-	RG tous les 200 000 km, RL intermédiaire. Matériel révisé à Villefranche puis à Béziers (jusqu'en 2017).
b. Transformations de locomotives, opérations diverses			
Transformation de 71 BB 4100 en 4600 par changement du rapport d'engrenages (3, 476 permettant 90 km/h c/. 4, 875), certaines recevant des centres de roues, essieux et boîtes provenant de 4500 transformées en 1600 par l'atelier d'Oullins-machines (1949-1962). Motifs : augmentation de la vitesse des trains RA et RO et extension de l'électrification			
Transformation des 40 BB 1500 en locomotives de manœuvre (à l'occasion de la GRG) : modification du circuit de puissance (utilisation d'un seul arbre à came, etc.), du circuit de contrôle et des circuits auxiliaires, recâblage, installation d'un lanterneau, etc.			
Transformation de 37 BB 4600 en machines de manœuvres : équipement radio, augmentation des possibilités de chauffage des rames voyageurs, charge de la batterie indépendante de la marche des ventilateurs (1972-1975)			
Transformation de 10 BB 4700 en BB 4200 par changement du train d'engrenages, de nouvelles plaques d'immatriculation étant moulées (à l'occasion des RG/RL)(1973-75). Motif : acheminement du trafic marchandises de Lacq et des usines chimiques pyrénéennes			

<p>Transformation de 42 BB 4600 (dont des 4100 d'origine) en 4100 et de 37 BB 4200 en BB 4730 de manœuvres, bogies et moteurs des 4600 étant échangés avec ceux des 4200 ; transformation directe de 11 BB 4700 en 4730 de manœuvres : neutralisation de la récupération, dépose du groupe moteur-générateur, montage de la radio, de chasse-cales, etc.)(1975-1979). Motifs : 1/ substitution sur les Causses de BB 4100 dotées du freinage rhéostatique aux 4200 à récupération en raison de la modernisation des sous-stations 2/ remplacement des séries anciennes de machines de manœuvres</p>
<p>Transformation directe de 16 BB 4200 en 4200 de manœuvres (équipement radio, volant de manipulateur à la place du levier de commande, résistances additionnelles, etc.)(1980-83)</p>
<p>Transformation de 40 BB 300 en machines de manœuvres BB 300 M (à l'occasion des révisions) : remplacement des moteurs d'origine par des moteurs de 4600, modification du rapport de réduction de 2, 917 à 4, 875 par l'emploi d'essieux de 4100 ramenant la vitesse de 105 à 75 km/h, montage de la radio, d'un indicateur de vitesse Teloc, augmentation du nombre de crans de démarrage, insonorisation des portes frontales, etc. (1982-87)</p>
<p>Modernisation des 12 CC 1100 : cabine plus confortable et pupitres fonctionnels, frein direct, lestage à 102 T, remplacement du groupe tournant Ward Léonard par un convertisseur statique type TGVA et un onduleur triphasé piloté par circuit à microprocesseurs, modification des capots d'extrémité, nouvelle livrée orange et marron (1987-1995).</p>
<p>Transformation à l'occasion d'une RG renforcée de 42 BB 9400 en BB 9600 aptes à la réversibilité (service TER) : recâblage BT, adjonction d'un automate programmable (pilotage de l'équipement électrique), montage de la radio sol-train, du KVB (contrôle de vitesse), du frein presse-bouton PBL 2, de câblots de réversibilité, etc. (1990-1995).</p>
<p>Transformation de 12 BB 8100 en BB 80000 dédiées à la remonte des rames de voyageurs : montage d'un pupitre KVB, de la radio manœuvres, remplacement de l'indicateur Flaman par un Teloc, aménagement du rhéostat, etc. (1995-1997). Arrêt de la chaîne qui devait traiter 27 unités fin 1996 en raison de son coût, la dernière machine sortant en février 1997.</p>
<p>Autres opérations : installation de l'alarme VACMA et de la radio de bord sur les BB 8100 (soir lors des RG/RL, soit en chaîne spéciale), installation en chaîne spéciale du KVB sur des BB 9200 et 9300, montage en chaîne spéciale d'amortisseurs antilacet Koni sur des BB 8100, montage de plots caoutchouc sur les BB 8500, modernisation du matériel Cerdagne, etc.</p>

© Ph. Marassé

Annexe IV

Fig. 4 - Ateliers SNCF de Béziers - Programmation pour 1983 et prix de revient

Série d'engins	Cycle de révision	Parcours entre 2 révisions (km)	Nbre de révisions prévues	Modifications importantes effectuées lors des révisions ou en chaîne	O.P	Nbre d'heures par engin	Dépenses matières par engin (F)	Coût total par engin (F)
----------------	-------------------	---------------------------------	---------------------------	--	-----	-------------------------	---------------------------------	--------------------------

BB 300	RG-RL	450 000	RG : 6 RL : 3	11 transformations en locomotive de manœuvre	RG RL	1 322 1 050	645 610 411 483	827 825 554 992
BB 900	RG-RL	450 000	RL : 2		RL	1 000	496 800	642 100
CC 1100	RG-RL	200 000	RG : 1		RG	2 907	560 119	983 935
BB 4200	RG-RL	300 000		2 transformations en locomotive de manœuvre				
BB 4700	RG-RL	300 000	RL : 1		RL	1 300	342 681	518 120
BB 8100	RGP- RL- RG	1 000 000	RGP : 13 RG : 8 RL : 4	30 renforcements de cabines	RGP RG RL	4 702 1 671 1 032	1 105 004 899 973 807 368	1 727 468 1 131 345 948 044
BB 9400	RG-RL	700 000	RG : 7 RL : 4	7 renforcements de cabine	RG RL	2 321 1 951	1 189 336 963 060	1 491 004 1 218 693
BB 8500	RG-RL ou RG- ATS	700 000	RG : 5 RL : 2 ATS : 1		RG RL ATS	2 000 1 450 400	682 139 577 532 450 000	982 647 790 190 508 120
Z 100 (rév. à Villefran- che	RG-RL	100 000	RG : 2 RL : 2		RG RL	1 348 535	309 721 146 451	497 969 220 598
RGP : révision générale poussée RL : révision limitée RG : révision générale ATS : autres travaux systématiques (appelés à remplacer les RL)								

© Ph. Marassé

Source : SNCF

NOTES

1. - *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 28-29.
2. - CHAVY, p. 34-39.
3. - Ce travail s'inscrit dans le cadre de l'inventaire du patrimoine de la ligne Béziers - Neussargues mené par l'auteur en partenariat avec Lisa Caliste, chercheur en charge du patrimoine industriel au service Inventaire et Connaissance des Patrimoines de la Région Occitanie.
4. - Parmi les (rares) travaux parus depuis 2000, citons deux monographies ferroviaires contenant d'importants développements sur le service du Matériel et de la Traction : MAZIER, Pierre et PIGNÈDE, Jean-Paul. *Nîmes et le rail, de la « Bricole » au TGV*. Éditions du Cabri, 2001 ; MARASSÉ, Philippe et SIMON, Pierre. *Histoire de l'étoile ferroviaire et de la gare de Paulhan*. Société Archéologique, scientifique et littéraire de Béziers/Amis de Paulhan, 2017.
5. - Déviation mise en service à l'automne 1857, quelques mois après la voie ferrée. La concurrence infligée par celle-ci au canal conduisit, dès 1858, la C^{ie} du canal du Midi à donner son ouvrage à bail à la C^{ie} des chemins de fer du Midi, déjà concessionnaire du canal latéral à la Garonne. Le rachat des canaux non domaniaux par l'État mit fin à cette situation en 1898.
6. - PV d'enquête du 7 décembre 1854, dire de l'ingénieur du canal du Midi, Achille Simonneau, qui observe que l'auteur du projet « ne s'est exclusivement préoccupé que de l'intérêt de sa compagnie, sans se mettre en peine des besoins de la population de Béziers et du commerce dans leurs rapports avec le canal. », AD Hérault, 5 S 177.
7. - Déclaration du maire Lognos du 28 novembre 1854, annexée au PV d'enquête du 7 décembre 1854, AD Hérault, 5 S 177.
8. - Rachat opéré aux termes de la convention passée entre l'État et la C^{ie} du Midi le 1^{er} mai 1863 et approuvée par décret du 11 juin. Une sentence arbitrale du 17 juillet 1865 fixa le prix à 16 millions de francs alors que la construction en avait englouti 30 ! L'intégration de cette antenne au Midi eut d'heureuses conséquences pour la ville de Béziers appelée à devenir tête de ligne vers Neussargues et Paris, renforçant ainsi son rôle de plaque tournante ferroviaire.
9. - Modifications se rattachant au projet d'agrandissement des installations approuvé par décret du 20 septembre 1871 (travaux récolés le 14 mars 1874). La gare de Béziers était « classée parmi les gares les plus importantes du réseau du Midi. Depuis longtemps les installations de cette gare sont insuffisantes et peu en harmonie avec son trafic réellement exceptionnel (rapport du service du contrôle du 7 mars 1871, AD Hérault, 5 S 1119) ». Les services étant encore trop à l'étroit, un décret du 21 mai 1881 approuva de nouveaux agrandissements récolés le 26 octobre 1885 (AD Hérault, *ibid.*).
10. - Extrait du plan d'ensemble de la gare de Béziers dressé le 6 septembre 1865 par Harlé, ingénieur en chef de la Voie de la C^{ie} du Midi à Bordeaux, AD Hérault, 5 S 1119.
11. - En 1861, Charles Rénier époux... Laforge, domicilié au Pont Rouge (recensement de population de Béziers, p. 666).
12. - Rapport du 16 juillet 1866, AD Hérault, 1 S 125.
13. - Lettre du 7 janvier 1867 de l'ingénieur de la Voie au service du contrôle, AD Hérault, 5 S 997.
14. - Extrait du plan de la gare de Béziers dressé le 16 novembre 1866 par le sous-ingénieur adjoint de la Voie à Bordeaux, AD Hérault, 5 S 240. Sur ce document,

l'« emplacement de la locomobile » accolé à l'atelier confirme l'existence d'une transmission par câbles pour entraîner les machines-outils.

15. - Lettre de l'ingénieur de la Voie à Béziers à l'ingénieur du contrôle Salva (à Sète) du 13 avril 1870, AD Hérault, 5 S 1057.

16. - Bien qu'antérieur à la prise de possession par la C^{ie} du Midi, ce passage à niveau traversant les voies du « Graissessac » au km 431 + 830 (depuis Bordeaux) ne fut autorisé que par arrêté préfectoral du 22 décembre 1866. AD Hérault, 5 S 240.

17. - Projet approuvé par décisions ministérielles des 3 février (dispositions d'ensemble) et 2 mars 1868 (bâtiment destiné à abriter les fosses à piquer), AD Hérault, 5 S 177.

18. - Fosse maçonnée aménagée entre les rails pour recevoir les résidus du feu des machines rentrant au dépôt (basculage) et visiter les organes inférieurs de celles-ci.

19. - Lettre de l'ingénieur de la Voie à Béziers à l'ingénieur du contrôle Salva (à Sète) du 13 avril 1870, AD Hérault, 5 S 1057.

20. - *ibid.*

21. - Ordre de service du contrôle des Travaux en date à Agde du 24 décembre 1869, AD Hérault, 5 S 1057.

22. - Projet approuvé par décision ministérielle du 12 décembre 1867 (travaux récolés le 24 juillet 1868), AD Hérault, 5 S 243. La C^{ie} proposait également « de réduire la partie de la rotonde affectée au magasin des rechanges pour profiter d'une fosse à piquer le feu qui, dans l'état actuel, ne peut être utilisée. »

23. - DEHARME, p. 435. Rappelons que le chemin de fer, en favorisant le développement de la viticulture et des activités connexes, fit la fortune de Béziers dont la population bondit de 18 217 habitants en 1861 à 42 135 en 1881 et à 52 310 en 1901.

24. - Projet approuvé par décision ministérielle du 22 avril 1884, AD Hérault, 5 S 177. Travaux récolés les 14 novembre 1891 (dépôt et ateliers) et 24 février 1892 (éclairage au gaz selon un projet approuvé le 30 mai 1884).

25. - Né en 1847 à Remiremont (Vosges), l'ingénieur des Ponts et chaussées Émile Balandier débuta sa carrière en 1872 en assumant les services ordinaire et hydraulique à Limoux puis dans le Tarn-et-Garonne. En 1879, il fut également chargé du 1^{er} arrondissement des Études et Travaux de la ligne Montauban-Brive. Entré le 1^{er} juillet 1883 à la C^{ie} du Midi comme ingénieur de la Voie à Béziers, poste qu'il occupa jusqu'à sa retraite en 1910, il dirigea les grandes opérations intéressant sa circonscription : agrandissement de gares (Cerbère, Narbonne, etc.), superstructure des lignes nouvelles (Moux - Caunes, Narbonne - Bize, Sète - Montbazin-Gigean, Elne - Arles-sur-Tech, etc.), etc. Nommé ingénieur en chef des Ponts et chaussées en 1889 et chevalier de la Légion d'honneur en 1892, il décéda à Toulouse en 1924.

26. - Rapport du 24 juin 1886 de l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées Saléta relatif aux chemins de fer du Midi. In Conseil général de l'Hérault, session d'août 1886, rapport du préfet, imp. Ricard frères, 1886.

27. - Rapport du 16 juin 1891 de l'ingénieur ordinaire des Ponts et chaussées relatif aux chemins de fer du Midi. In Conseil général de l'Hérault, session d'août 1891, rapport du préfet, imp. Ricard frères, 1891. L'embattage consiste à poser à chaud le bandage de la roue (partie extérieure tronconique munie d'un mentonnet) sur la jante. Le serrage s'obtient en donnant à celle-ci, à la température ordinaire, un diamètre supérieur à celui du bandage. Le désembattage est l'opération inverse.

28. - DEHARME, p. 436.

29. - Travaux récolés le 14 novembre 1891, AD Hérault, 5 S 177.

- 30. - DEHARME, p. 436.
- 31. - CHAVY.
- 32. - CHAVY.
- 33. - DEHARME, p. 414.
- 34. - Projet approuvé par décision ministérielle du 7 septembre 1891 (travaux récolés le 24 février 1892), AD Hérault, 5 S 1119.
- 35. - Projet approuvé par décision ministérielle du 13 avril 1896 (travaux récolés le 26 décembre 1896), AD Hérault, 5 S 1122.
- 36. - Projet approuvé par décision ministérielle du 17 novembre 1897 (dépense évaluée à 21 000 F, travaux récolés le 11 mai 1901), AD Hérault, 5 S 1122.
- 37. - Chantiers de manutention mécanique des combustibles de la C^{ie} des chemins de fer du Midi, p. 394-395.
- 38. - Projet approuvé par décision ministérielle du 6 avril 1911 (dépense évaluée à 12 800 F), AD Hérault, 5 S 1117.
- 39. - Projet approuvé par décision ministérielle du 13 avril 1911 qui sursoit à statuer sur la dépense évaluée à 170 000 F (la C^{ie} escomptait une économie annuelle de 1 365 F), AD Hérault, 5 S 1117. La SBFL ne délivrant que du triphasé, le projet prévoyait l'installation dans l'angle sud-est de la remise des machines de deux commutatrices de 100 KW dont une de réserve pour produire le courant continu à 220 V. Les machines-outils du dépôt devaient être actionnées par un moteur asynchrone triphasé à 125 V de 15 HP dont l'acquisition avait été autorisée par décision ministérielle du 6 avril 1908.
- 40. - Projet approuvé par décision ministérielle du 1^{er} septembre 1909 qui sursoit à statuer sur la dépense évaluée à 89 000 F (comprenant aussi l'établissement d'une station de compression de gaz d'éclairage pour les voitures et d'une conduite d'eau pour le lavage de celles-ci), AD Hérault, 5 S 1117.
- 41. - Projet approuvé par décision ministérielle du 12 septembre 1911, la compagnie ayant obtenu l'autorisation d'exécuter les travaux d'urgence (dépense évaluée à 21 000 F), AD Hérault, 5 S 1121.
- 42. - Avis de menus travaux complémentaires de premier établissement du 10 juillet 1915, AD Hérault, 5 S 1078.
- 43. - Projet approuvé par décision ministérielle du 19 octobre 1914 et lettre du directeur du contrôle du 23 mars 1916 (travaux estimés à 35 000 F y compris l'électrification du pont tournant restée lettre morte), AD Hérault, 5 S 1117 et 1121.
- 44. - Projet approuvé par décision ministérielle du 30 décembre 1921 (travaux évalués à 345 150 F y compris la construction d'une fosse à piquer de 40 m de longueur et d'une grue hydraulique), AD Hérault, 5 S 1117.
- 45. - Lettre du 13 juillet 1922 de l'ingénieur du contrôle à Montpellier à l'ingénieur en chef du contrôle du Midi à Paris, AD Hérault, 5 S 1117.
- 46. - Utilisant les ressources hydrauliques des Pyrénées et du Massif central, la C^{ie} du Midi fut, sous l'impulsion de son directeur Jean-Raoul Paul (1869-1960), une pionnière de la traction électrique qui - outre l'économie de charbon - offre puissance, facilité d'emploi, régularité de marche, souplesse et propreté. Après une première application en 1910 sur la ligne de Cerdagne, la guerre de 1914-1918 contraria les électrifications projetées - seuls trois embranchements pyrénéens et la section Tarbes - Pau furent équipés en courant alternatif monophasé 12 000 V 16 2/3 hz entre 1914 et 1917 - mais les travaux reprirent dès 1919 selon un programme beaucoup plus vaste. Celui-ci intéressait 3 000 km de lignes de plaine et de montagne à électrifier en courant continu 1 500 V (tension prescrite en 1920 par l'État), les sections en 12 000 V étant reconverties

(seule la ligne expérimentale Perpignan - Villefranche restera alimentée en monophasé jusqu'en 1971). En 1936, près de 45 % du réseau du Midi était exploité électriquement, le trafic assuré par le nouveau mode représentant 63 % des trains-km et 69 % du tonnage brut kilométrique remorqué (autorails exceptés). Ajoutons que l'équipement hydro-électrique des Pyrénées initié par la C^{ie} du Midi eut une influence décisive dans le développement industriel du Sud-Ouest.

47. - Quelques BB 4700 furent affectées à Neussargues de 1936 à 1940, année du regroupement de la série à Tarbes.

48. - ARAGON, Armand. Électrification. In MAILLET, p. 61-66. L'auteur, fils d'un mécanicien de route du dépôt de Béziers parti en retraite en 1933, cite le cas d'un certain Ambroise qui s'illustra par sa définition du moteur électrique : « Sorte de tambour en bois rempli de fils » ! Autorisé tout de même à la conduite électrique, il fut très vite déclaré « inapte »... à sa plus grande satisfaction ! De même, les conducteurs-électriciens rechignaient à porter la casquette « type Marine » qu'ils devaient coiffer en service !

49. - Quatre machines à vapeur endommagées par cinq explosions entre 2 h 30 et 6 h du matin, AD Hérault, 1000 W 295. Les dépôts de Béziers et de Narbonne étaient l'objet d'une surveillance allemande (lettre du préfet régional du 22 février 1944 demandant au commandant de secteur de groupe des gardes des communications de Montpellier de faire surveiller les dépôts de Carcassonne, Rodez, Séverac, Tournemire, Perpignan et Villefranche par des requis civils, les effectifs de police et de gendarmerie étant insuffisants, AD Hérault, *ibid.*). Plusieurs bombes explosèrent également aux Éts Fougau au cours de la même période.

50. - Les avions lâchèrent près de 700 projectiles de 500 livres mais les 2/3 tombèrent sur le quartier résidentiel du Pech de Gausselet, au nord de l'objectif, d'où le nombre élevé des victimes de l'opération : 21 morts et plusieurs dizaines de blessés, AD Hérault, 1000 W 269.

51. - La vapeur n'était toutefois pas encore tout à fait éteinte au dépôt de Béziers puisque la 241 A 37 (ex-241-037 de la C^{ie} de l'Est), radiée en 1962 à Chaumont, servit jusqu'en 1966 de génératrice de vapeur à poste fixe. Après cet ultime et obscur service qui la conduisit loin de son réseau d'origine, la Mountain déchue fut expédiée à Séverac pour y être découpée.

52. - Le dépôt et les ateliers de Béziers formèrent à partir de 1958 les agents « vapeur » de Portes et Avignon (200 mécaniciens et 63 agents d'atelier) puis de Miramas reconvertis pour les besoins de l'électrification Lyon - Nîmes/Marseille achevée en 1962.

53. - Note de service de l'ingénieur du contrôle du 19 octobre 1906 en réponse à une demande de l'ingénieur en chef de l'exploitation technique relative à « l'état des ateliers de réparation notamment au point de vue de l'outillage », AD Hérault, 5 S 979.

54. - Il s'agissait alors de Georges Perdrizet (Annuaire de l'Hérault). Lui succédèrent Géréme (Annuaire de l'Hérault 1910), Robert (Annuaire 1913) et Philippe Dusserre (ancien contremaître, décédé le 16 janvier 1920 à 57 ans).

55. - Répondant à une question intéressant « le personnel attaché aux divers services du réseau », l'ingénieur du contrôle estimait que le personnel supérieur était « suffisant pour parer à tous les besoins du service » ; par contre, le personnel d'exécution était « trop souvent remplacé par des agents faisant fonctions qui ne peuvent avoir ni autorité, ni responsabilité », note de service du 19 octobre 1906, AD Hérault, 5 S 979.

56. - Lettre de l'ingénieur du contrôle par intérim à l'ingénieur en chef du contrôle à Paris du 12 octobre 1906, AD Hérault, 5 S 979.
57. - *ibid.*
58. - Rapport de l'ingénieur du contrôle technique du 13 décembre 1910, AD Hérault, 5 S 1117.
59. - Rapport de l'ingénieur du contrôle technique du 23 décembre 1910, AD Hérault, 5 S 1117.
60. - « Etat des usines du département de l'Hérault travaillant pour la défense nationale » (17 mars 1917), AD Hérault, 10 R 344. Cet état recense à Béziers 17 autres établissements travaillant pour la Défense nationale.
61. - Sur cette grève et ses conséquences syndicales, voir CARON, tome 2, p. 674-686. Sur ce conflit social dans l'Hérault, au cours duquel nombre de corporations emboîtèrent le pas aux cheminots, voir SAGNES, p. 272-277.
62. - Selon *L'Éclair* du 12 mai 1920, celui-ci occupait environ 800 personnes, chiffre qui nous paraît excessif.
63. - Registre « Motifs des départs à partir de 1897 » tenu par le 3^e arrondissement MT, SNCF, centre national des archives du personnel de Béziers, 2000-007, livre 002.
64. - Communiqué de la C^{ie} publié dans *L'Éclair* du 12 mai 1920. La compagnie ferma également ses ateliers de Bordeaux et de Toulouse-Saint-Cyprien, la grève se soldant par le licenciement de 2 154 agents soit 8 % de l'effectif global au 31 décembre 1919 (*Compagnie du Midi*, 2^e fascicule, p. 66). De même, le PLM et le PO fermèrent certains de leurs ateliers et les cédèrent à l'industrie privée.
65. - Registre « Motifs des départs à partir de 1897 », centre national des archives du personnel de Béziers, *ibid.*
66. - Béziers ne fit pas exception puisque les ateliers du Midi y furent « le centre de la résistance ouvrière (SAGNES, p. 274). »
67. - Avis de menus travaux complémentaires de premier établissement du 18 octobre 1920 pour un montant de 13 132 F, AD Hérault, 5 S 1081.
68. - Avis de menus travaux complémentaires de premier établissement du 5 décembre 1921, la dépense de 10 000 F environ étant prise en charge par les Éts Fouga qui « se disposent à placer de nouvelles machines outils » dans les bâtiments loués, AD Hérault, 5 S 1081.
69. - Sur les Éts Fouga, voir MARASSÉ, p. 85-106 ; CALISTE, p. 95-106.
70. - La nouvelle route franchit l'artère de Sète à l'extrémité aval du triage du Capiscot sur un pont biais en béton type « bow-string » de 17,50 m d'ouverture droite. Cette déviation permet de supprimer le PN 280 dit « de Graissessac » (bien que situé au PK 432, 580 de Bordeaux - Sète) après l'ouverture des cours de débord dites de Sauclières en décembre 1924.
71. - Les six séries de BB Midi se déclinaient en trois jeux comptant chacun deux séries aptes respectivement au service marchandises (vitesse maxi 60-75 km/h) et au service voyageurs (vitesse maxi 90km/h), l'aptitude à un service découlant de la démultiplication de la transmission moteurs-essieux (rapport d'engrenages) : 4000 (marchandises)/4500 (voyageurs), 4100 (marchandises)/4600 (voyageurs), 4200 (marchandises)/4700 (voyageurs). Les nécessités de l'exploitation conduisirent à modifier à plusieurs reprises ce rapport, l'opération s'accompagnant d'une renumérotation dans la série correspondant à la nouvelle démultiplication : la BB 4124 porta ainsi successivement les numéros 4124, 4691 et 4186 (mais certaines machines reçurent jusqu'à 5 numéros différents) !

72. - Ces machines à bielles (surnommées « Mille-Pattes ») destinées au débranchement rapide de trains lourds (2 000/2 500 T) étant limitées à 30 km/h, elles arrivaient à Béziers en pièces détachées (caisse, bogies, pantographes) posées sur des wagons plats !

73. - Voir en annexe III les principaux travaux exécutés par les ateliers de Béziers après 1945.

74. - Comprenant un bâtiment principal (rez-de-chaussée : vestiaires, douches, bureau du chef de centre ; à l'étage : salles de cours et de dessin, cercle et bureau des instructeurs) et un atelier d'ajustage accolé avec établis et machines-outils modernes. Le centre formait trois promotions de 20 apprentis dans la spécialité « ajusteur-monteur locomotives électriques » (cursus de trois ans). Il fut agrandi en 1962 pour former également des « monteurs-électriciens ».

75. - Cette partie s'appuie principalement sur un article paru vers 1983 dans un journal interne à la région SNCF de Montpellier (titre non retrouvé).

76. - L'organisation interne instaurée par la SNCF en 1972-1973, à la suite de l'autonomie de gestion accordée à l'entreprise en 1971, substitua aux 3 services « historiques » - Exploitation (EX), Matériel et Traction (MT), Voie et Bâtiments (VB) - des « fonctions » : Transport (regroupant la branche Mouvement de l'EX et la branche Traction du MT), Commercial (héritier de la branche Trafic de l'EX), Matériel (ex-MT privé de la Traction) et Voie (ex-VB). Cette réforme s'accompagna d'un redécoupage géographique, les 6 anciennes régions divisées en arrondissements étant remplacées par 25 nouvelles régions.

77. - Ligne limitée aux carrières de Lézignan-la-Cèbe en 1991 et totalement supprimée en 2010.

78. - Comme les BB 8100 (1948-1952/1953-1955), les BB 900 (ex-BB 100 État de 1936-1937) et les BB 300 (1938-1939/1946-1948) dérivait des BB Midi avec leurs deux bogies attelés portant les organes de choc et de traction et leurs moteurs suspendus par le nez entraînant individuellement chaque essieu par engrenages bilatéraux. Leur similitude d'aspect trahissait cette filiation commune.

79. - En 2004, deux nouvelles automotrices (Z 151-152) construites en Suisse sont venues compléter le parc. Ce matériel sacrifie à la tradition locale sur deux points : les sifflets fondus par le four solaire de Mont-Louis puis usinés par les ateliers de Béziers ; le « batistou », barre métallique permettant de mettre le rail de contact à la masse après consignation !

RÉSUMÉS

Créés à la fin du XIX^e siècle par la C^{ie} du Midi sur des emprises héritées du chemin de fer de Graissessac, le dépôt et les ateliers de Béziers, dont les bâtiments revêtent aujourd'hui un intérêt patrimonial certain, s'orientèrent très tôt vers les tractions électrique (1931) et diesel (1951). Dès le début des années 1950, locomotives à vapeur, électriques et diesel cohabitaient ainsi au dépôt, qui géra également le matériel à voie métrique de la ligne de la Cerdagne. Quant aux grands ateliers du matériel, modernisés dès avant 1914 mais fermés lors de la grève de 1920, ils reprirent vie à la faveur de l'électrification. Le site devint en effet, jusqu'aux années 1990, un important

atelier de locomotives électriques de la SNCF et le seul de cette catégorie sur la façade méditerranéenne. Cet article retraçant l'histoire de l'établissement livre de nombreux détails sur son organisation, son personnel et ses équipements.

Created at the end of the 19th century by the Cie du Midi on rights-of-way inherited from Graissessac railway, Béziers depot and workshops, whose buildings are today of definite heritage interest, adopted electric (1931) and diesel (1951) traction very early on. From the early 1950s, steam, electric and diesel locomotives coexisted at the depot, which also managed the metric track rolling stock of the Cerdanya line. As for the large rolling stock workshops, modernised before 1914 but closed during the strike of 1920, they took on a new lease of life thanks to electrification. Up until the 1990s, the site was used as a major SNCF (French Railway Board) electric locomotive workshop, the only one of its kind on the Mediterranean coast. This article retracing the history of the site provides much detail on organisation, staff and equipment.

INDEX

Index géographique : Béziers, Bordeaux, Sète, Bédarieux, Graissessac, Narbonne, Toulouse, Plaisance-Andabre, Tournemire, Millau, Séverac-le-Château, Rodez, Le Monastier, Mende, Marvejols, Saint-Flour, Neussargues, Castres, Paulhan, Montpellier, Montbazin, Saint-Affrique, Le Vigan, Colombiers, Quarante-Cruzy, Vias, Lodève, Tarbes, Labastide-Rouairoux, Portes, Avignon, Miramas, Vitry-sur-Seine, Oullins, Villefranche-Vernet-les-Bains, Cerdagne

Mots-clés : chemin de fer, Cie du chemin de fer de Graissessac à Béziers, Cie des chemins de fer du Midi, SNCF, dépôt de locomotives, atelier du matériel ferroviaire, traction à vapeur, électrification, traction électrique, BB Midi, traction diesel, chemins de fer d'intérêt local de l'Hérault, Coferna, entretien, révision, réparation, machine-outil, outillage, force motrice, Éts Fougas, atelier directeur, centre d'apprentissage, ligne de la Cerdagne

Keywords : railroad, Graissessac to Béziers railway company, Midi railway company, SNCF (French Railway Board), locomotive depot, steam traction, electric traction, diesel traction, Hérault railways, railway rolling stock workshop, machine tool, Éts Fougas, workshop manager, learning centre, Cerdanya line

AUTEUR

PHILIPPE MARASSÉ

Historien, membre de la Société archéologique, scientifique et littéraire de Béziers