

***HISTOIRE DE LA SOUDIÈRE &  
DES SALINES DE DOMBASLE-  
SUR-MEURTHE***

---

Les moyens de transports fluviaux  
et aériens Solvay pour la saline et la  
soudière

A partir de 1895, une « Flotte Calcaire » spécialisée est créée, 18 chalands en fer tirés par des chevaux feront la navette Aingeray - Dombasle.

Une organisation assez complexe de cavalerie avec un personnel spécialisé (charretiers, cabestaniers, palefreniers, maréchaux-ferrants, vétérinaires, etc...) est nécessaire en plus des chevaux, des écuries et de l'approvisionnement en nourriture. Les péniches métalliques venant de l'usine de Dombasle sont chargées à Aingeray à partir d'un transbordeur franchissant la Moselle. Il a la particularité d'embarquer automatiquement les wagonnets de calcaire qui descendent de la carrière sur un chemin de fer Decauville et de les replacer sur les voies de 0,60 m une fois vides.

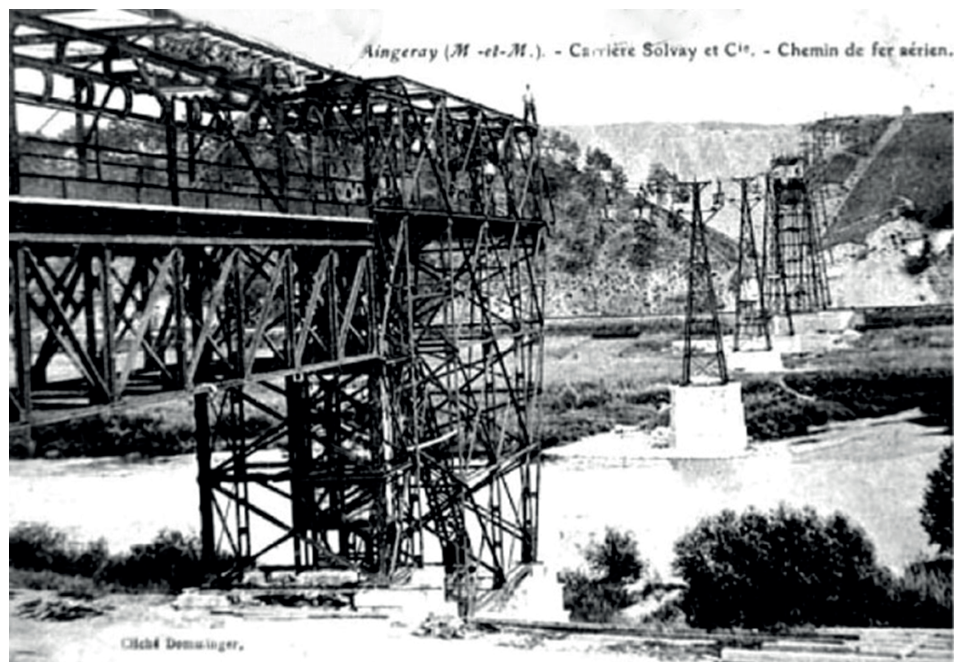
Un système très ingénieux puisque n'utilisant que des freins, le poids des wagonnets chargés dans la descente servant de force motrice pour remonter les vides.

Les bateaux chargés prennent ensuite la direction de Liverdun où ils franchissent le tunnel fluvial avant de poursuivre leur navigation jusqu'à l'usine de Dombasle.

Après la Première Guerre mondiale, qui a causé des destructions massives, l'achat de bateaux en bois provenant de Belgique va remplacer cette flotte. Suite à l'accroissement de la production en soudeuse, le trafic augmente ; il faut halier les bateaux de nuit et doubler la cavalerie et son personnel.

Devant cette situation la motorisation s'impose, les premiers moteurs à essence de 20 chevaux équipent les péniches en bois vers 1922, après aménagement intérieur de l'embarcation pour loger l'équipage.

Simultanément, on étudie le remplacement du bois par des bateaux à coque acier et moteur diesel de 50 CV. Le bateau automoteur de gabarit Freycinet (38,5 m x 5,05 m) permettra de naviguer sur les canaux français de 2.10 m de fond, sa vitesse en charge varie entre 6 et 11 km/heure pour un poids utile de 380 tonnes, il se conduit depuis une timonerie située sur une cabine démontable (marquise) à l'arrière du bateau, il entraîne la disparition totale de la cavalerie.



Transbordeur à calcaire de franchissement de la Moselle pour le chargement des péniches.

Parallèlement, l'activité de la « Flotte Calcaire » va diminuer après la construction du TP Max en 1925, mais elle deviendra commerciale pour d'autres transports fluviaux avec la motorisation de sa nouvelle flotte qui comptera plus de 150 bateaux.

Solvay assure le transport de ses produits finis salines et soudière de Dombasle et de ses sociétés à Sarralbe et Tavaux, ainsi que l'acheminement du charbon des houillères de Lorraine autre matière première pour la soudière.

Devant l'essor de cette flotte, la capacité de la gare d'eau de Dombasle construite en 1850, ne pouvant garer qu'une dizaine de bateaux va être augmentée.

En 1926, un nouveau port à l'emplacement de l'île du Sânon est creusé, avec ses 280 m de long et 90 m de large, il devient un des plus importants ports fluviaux de France.



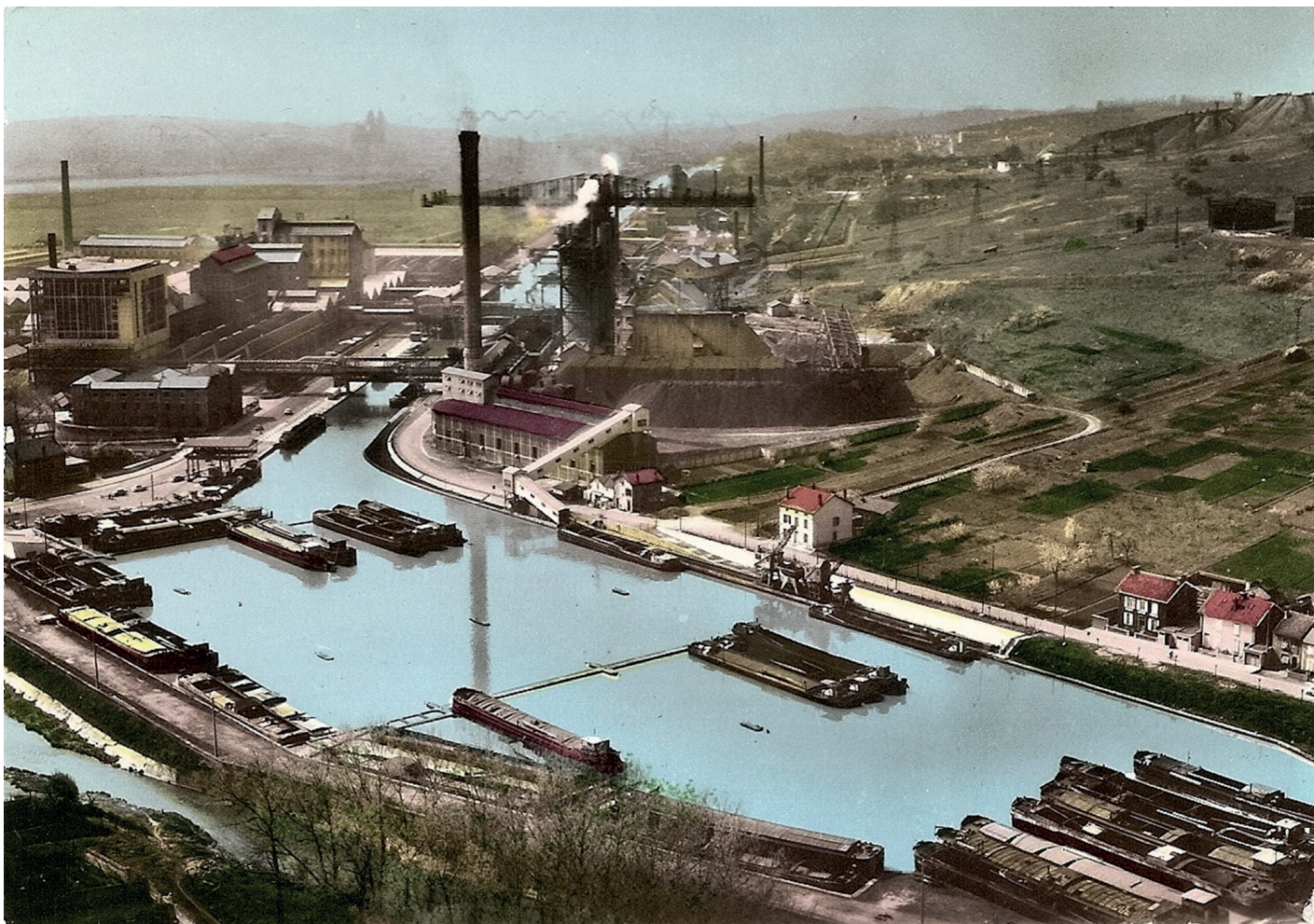
La flotte sera encore renforcée en 1946 et 1963 avec des motorisations diesel de 150 CV, le trafic est saturé, il faudra faire appel à l'affrètement d'artisans bateliers privés pour la moitié des transports.

À partir des années 1970, la concurrence du rail et de la route entraîne une réduction progressive de la flotte au fil du départ en retraite des bateliers.

Dans les années 1980, tous les produits finis sont expédiés par route, la décision d'approvisionner le charbon par rail est prise. En septembre 1987, le dernier voyage de coke est effectué par le « Solvay 107 ».



Les « Nez rouges » en attente de chargements et déchargements vers 1930



Port de Dombasle creusé en 1926, avec ses 280 m de long et 90 m de large, le plus important port fluvial de France à l'époque.

C'est la fin de la batellerie Solvay et du transport fluvial en général, une page est tournée mais l'évolution industrielle continue.

N'oublions pas que pour le transport du charbon jusqu'en 1920, le chaland vide était tiré par le marinier qui passait autour de son torse une grosse lanière appelée « bricole », son épouse guidant le bateau à la barre sur des étapes de 20 km.

Le passage à l'écluse permettait à notre homme de se reposer une vingtaine de minutes, le temps de se restaurer et boire un verre, d'où l'expression restée dans le langage courant « d'écluser un verre ».

Un autre moyen de traction des péniches fait son apparition à partir de 1910 avec des tracteurs sur pneus, il faut attendre 1935 pour l'électrification du halage sur voies ferrées type 0,60 m Decauville.

La flotte Solvay déjà motorisée n'utilise guère ce matériel, mais 55 % de mariniers y ont recours.

En 1915, la Société acquiert la carrière de Maxéville, avec Aingeray les deux carrières fonctionnent simultanément avec le transport fluvial jusqu'en 1925 date de construction d'un transporteur aérien au départ de Maxéville, la carrière d'Aingeray étant épuisée.

## Transporteur de Maxéville (TP Max)

En 1927, mise en service du TP Max, équipé de 800 bennes aériennes de 900 kg espacées de 45 mètres chacune, cet ouvrage transporte 4500 t de calcaire par jour à la vitesse de 9 km/h.

Les pylônes d'une hauteur de 20 m sont espacés de 100 m, ils comportent 4 poulies côté bennes chargées et 2 poulies côté bennes vides, certains sont renforcés et les poulies sont jumelées, on appelle ces pylônes des « Octo ».

L'installation longue de 18 km, véritable prouesse technique pour l'époque est la plus longue d'Europe, traversant 8 territoires communaux, elle a transporté environ 55 millions de tonnes de pierre à chaux pendant 60 ans.

Extrêmement fiable et rentable, le TP Max ne connaît que deux ruptures de câbles durant sa longue existence et sa conception initiale sans aucune modification majeure aura été un succès.

En 1983, un défaut de câbles sur la section bennes vides de la côte d'Essey-lès-Nancy, entraîne la chute de 200 bennes, occasionnant d'importants dégâts matériels uniquement.

L'encerclement urbain du TP Max ainsi que d'importants investissements pour la carrière, vont décider Solvay à quitter le site maxévillois au profit de l'exploitation d'une carrière à Saint-Germain-sur-Meuse.

La carrière de Maxéville et le TP Max cesseront leurs activités en juin 1984. Depuis cette date, le rail prend le relais pour assurer le transport du calcaire depuis Saint-Germain, distant de 60 km de Dombasle.

Le flux de calcaire transporté reste équivalent à celui du TP Max, environ un million de tonnes par an par rame de 1200 tonnes.

Depuis 2010, de nouveaux wagons « Falns » de 64 tonnes avec attelage renforcé constituent des rames de 2 500 tonnes qui permettent la réduction du trafic ferroviaire.



Transporteur aérien TP Max (1927- 1984) réservé au transport du calcaire de la carrière de Maxéville à la soudière de Dombasle.