



**LAICF**

Formulaire de souscription

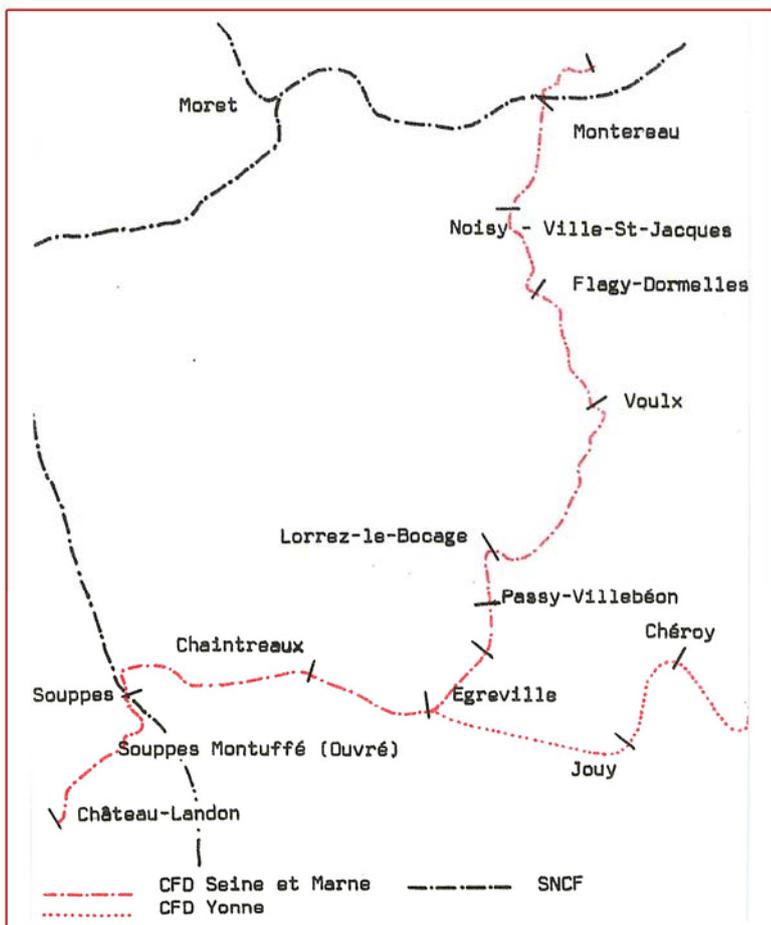
# CFD Seine et Marne

Autorail Billard A80D n°801  
Gare de Château-Landon



Dans le cadre de l'édition par la société REE de l'Autorail Billard A80D (caisse large et caisse étroite) en 2020, l'UAICF disposera d'une série spéciale pour ses associations avec la décoration singulière, celle de l'autorail 801 affecté au CFD Seine et Marne sur la ligne de Montereau à Château-Landon (voir la photo couleur en page 1).

Comme Château Landon est aussi l'adresse du siège de l'UAICF, Architecture et Passion proposera la reproduction de la gare de Château-Landon (Bâtiment voyageur accolé à la halle marchandises). La FACS mettra à notre disposition son numéro 208 (Avril 1988) qui traite de la ligne Montereau à Château-Landon. L'UAICF bénéficie d'une réduction de 20 € sur les prix publics pour les autorails, et d'une réduction de 20% sur la gare de Château Landon.



**Autorail Billard 801, en version analogique, prix public : 165 €, prix UAICF : 145 €**

**Autorail Billard 801, en version digital sound, prix public : 258 €, prix UAICF : 238 €**

**Gare de Château Landon, prix public : 89 €, prix UAICF : 72 €**



# Les autorails de la ligne CFD Montereau – Château-Landon

(Extrait de la revue FACS 208)



Pour tous les chemins de fer, la première Guerre Mondiale laissait des traces profondes et irréversibles, un matériel fatigué, parfois disparu ou avarié, entraînant des dépenses de remise en état exorbitantes, un renchérissement des coûts du charbon, des matières consommables mais aussi de la main d'œuvre. Il fallait rechercher des moyens d'exploitation plus économiques et la naissance de l'autorail paraissait constituer un remède adéquat à une partie du problème.

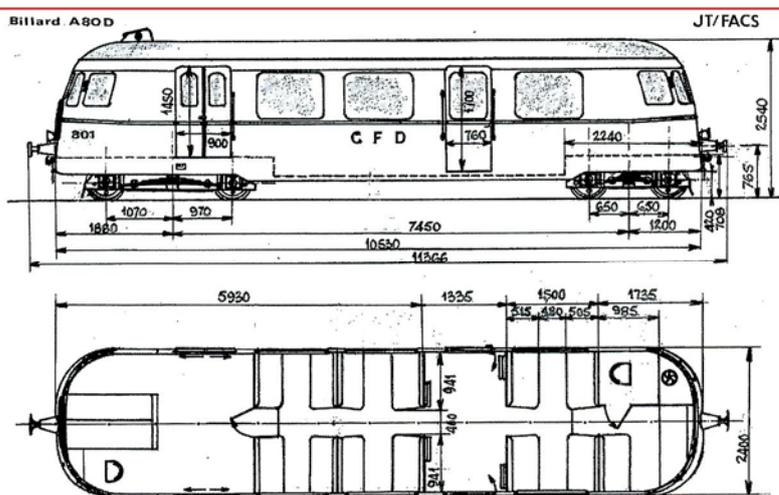
Sur la ligne qui nous concerne la navette Souppes – Château-Landon en particulier, immobilisait du matériel et entraînait des dépenses hors de proportion avec le service rendu.

En 1924, le Conseil Général de Seine-et-Marne, conscient du problème, décide de l'acquisition de deux autorails Renault-SCEMIA, numérotés Ae1 et Ae2. L'Ae1 est affecté sur la ligne de Montereau à Château-Landon et l'Ae2 sur la ligne Montmirail à La Ferté-sous-Jouarre. Les essais ont lieu en Octobre 1925. Pendant un certain temps, l'appareil n'assure que des trains périodiques car sa capacité se montre insuffisante et il faut trop souvent revenir à la vapeur ; finalement, l'autorail sera garé à Egreville et ferrailé en 1950.

Il faudra attendre 1939, pour qu'un véritable service par autorail soit instauré ; les CFD profitent de la fermeture du réseau de Joigny (Yonne) pour transférer à Egreville le Billard 801, type A80D, le 25 mars 1939 ; son séjour sur la ligne sera de courte durée et il est transféré à Chablis le 10 avril 1940, avec cependant déjà 71 055 km, où il circulera sur Laroche – L'Isle-Angély jusqu'au 31 janvier 1942 ; il est alors muté à Montmirail et revient à Egreville le 2 mai 1947 avec, cette fois, 302 502 km ; il circulera sur la ligne jusqu'à la fermeture et sera transféré en décembre 1959 sur le réseayu du Tarn où il prendra le numéro 510.

## LIGNE MONTEREAU - CHATEAU-LONDON, 53 km Voie : 1 mètre

- 30.09.1888 Inauguration Montereau-Souppes
- 15.01.1889 Inauguration Souppes-Château-Landon
- 31.10.1901 Ouverture Sens-Egreville (CFD Yonne)
- 25.10.1947 Mise à quatre files de rails de Souppes-Sucrierie Ouvré
- 1948 Fermeture d'Egreville-Sens, mais maintien d'Egreville-Cheroy pour le trafic des marchandises (betteraves)
- 10.09.1949 Mise à quatre files de rails de Montereau à l'usine Silec
- 1957 Fermeture d'Egreville-Cheroy
- 31.08.1959 Fermeture de Montereau-Château-Landon



Pour le remplacer lors de son premier départ, les CFD affectent à Egreville un Billard A80D2, prévu pour la Vendée sous le numéro 802 et qui arrive à Egreville le 6 avril 1940 et prend le numéro 705. Il y fera toute sa carrière et rejoindra Castres avec le 801 à la fermeture de la ligne. Pour compléter le parc, le Conseil Général accorde en Novembre 1946, au titre de la moder-

nisation, un crédit pour l'achat d'un autorail supplémentaire et d'une remorque ; l'autorail 803, du même type que le 802/705 ; il est réceptionné neuf, le 28 mai 1948 ainsi que la remorque R1 du type R210, livrée le 28 octobre 1949. A la fin de l'exploitation, cet autorail et la remorque seront transférés en Corse.



## Secondaires - Quelques rappels historiques ... (Extraits des revues FACS 208 et MTVS n°16)

Le réseau de Seine-et-Marne de la Compagnie C.F.D. fut constitué en 1888 par la mise en service de deux lignes distinctes situées l'une au nord-est, l'autre au sud-ouest du département. La première reliait, par la vallée du Petit-Morin, les gares du réseau de l'Est de la Ferté-sous-Jouarre et de Montmirail, tandis que la seconde unissait celles de la Compagnie du P.L.M. de Montereau (1) et de Souppes et se prolongeait à l'ouest jusqu'au bourg de Château-Landon. Si la première nommée, de 45 km, ne s'avéra pas des plus rentables et fut fermée dès 1946, la seconde, longue de 53 km, achemina un trafic considérable de betteraves qui lui permit de survivre jusqu'en 1959.

(1) La gare de Montereau était également tête de ligne de l'ancienne Compagnie du Chemin de Fer de Montereau à Troyes, absorbée, par la suite, par la Compagnie de l'Est.

Le département de la Seine-et-Marne a bénéficié d'un vaste réseau secondaire (plus de 300 km), malheureusement construit sans plan d'ensemble, constitué de lignes éparses exploitées à l'origine par cinq sociétés différentes, dont les deux plus importantes de France : la Société générale des chemins de fer Economiques (S.E.) et la Compagnie des chemins de Fer Départementaux (C.F.D.). Compte-tenu de l'implantation de ce département dans la région parisienne, ces lignes furent « rattachées » à trois grands réseaux : P.L.M., Est et Nord, puis aux trois régions correspondantes de la S.N.C.F.

Dès la promulgation de la loi du 11 juin 1880 sur les Chemins de Fer d'Intérêt Local, la plupart des départements qui, depuis plusieurs années, attendaient vainement de bénéficier du progrès que représentaient à l'époque les lignes de chemins de fer, mirent à leur programme d'équipement la réalisation d'un réseau de voies ferrées d'intérêt local. Aussi, dès la deuxième session de 1880, le Conseil Général de Seine-et-Marne entreprit l'étude de différents itinéraires permettant de desservir les plus importantes localités restées à l'écart des lignes des grands réseaux.

