

Les Ateliers de Quatre Mares

QUELQUES DATES MARQUANTES

1840-1912	L'origine des ateliers dans la région Rouennaise
Aout 1841	Etablissement des Ateliers Allcard & Buddicom dit des "Chartreux" à Petit Quevilly
Décembre 1845	Transfert des Ateliers à Sotteville lès Rouen
1850	Buddicom rétrocède ses ateliers à "La Compagnie de l'Ouest".
1908	Rachat des lignes de l'Ouest par le "Réseau de l'Etat"
1912	Projet de construction d'un nouvel établissement
1913-1919	La construction des ateliers de Quatre Mares
1913	Début de la construction des Ateliers - Assèchement des mares - construction des pilotis de béton
1914	Élévation de la structure métallique - Début de la première guerre mondial
Janvier 1917	Accord entre l'armée Britannique et les Chemins de Fer de l'Etat pour l'utilisation de Quatre Mares par l'armée Britannique
Juillet 1917	Premières machines anglaises construites et incorporées au trafic.
Fin 1917	Les ateliers sont construits et 135 locomotives neuves sont montées.
Fin 1919	Les ateliers sont remis à la disposition du "Réseau de l'Etat" en l'état- Transfert des outillages et du personnel de la section "Locomotive" des ateliers de Sotteville Buddicom.
1920-1938	Première période de production liée à la réparation des locomotives à vapeur.
1920-1938	Révision de locomotives à vapeur et modification de leurs caractéristiques
1938	Naissance de la SNCF
1939-1945	La seconde guerre mondiale
1939-1940	QM participe à l'effort de guerre - Mise en place de chaine d'usinage de canon de 90 DCA et de projectile de 81 mm jusqu'à avril 1940.
13 juin 1940	Entrée de troupe d'occupation dans Sotteville
22 Juin 1940	Le Chemin de Fer est soumis aux obligations nées des conventions d'armistice.
Janvier 1941	QM devient arrondissement à part entière au même titre que les huit autres arrondissements.
1941-1942	Organisation de la résistance parmi les cheminots
Octobre 1942	Repli de l'école d'apprentissage de QM à Mesnil-sous-Jumièges (petit village à 40 km de QM)
janvier-mars 1943	dispersion du personnel de QM dans les autres dépôts de la région Parisienne.
19 avril 1944	6000 bombes tombent sur Rouen et ses environs. Sotteville compte 4625 points de chutes. QM est détruit à 75%.
0 mai au 5 juin 1944	La "Semaine Rouge"- sont visés: Le Dépôt et les Ateliers + ligne téléphonique
1944-1947	La reconstruction des Ateliers
1944	remise en état des éléments indispensable à la reprise de l'activité (air comprimé, électricité, eau, outillage) Construction d'abris individuels
30 aout 1944	l'activité est arrêté en raison des alertes aériennes et des bombardements liés à l'arrivée des forces alliés
octobre 1944	déblaiement des gravats, remise en état des canalisations et remise en service des ponts roulants.
Hiver 44-45	reconstruction partielle (1 hall sur 6 hors d'eau) - La neige est au rendez-vous
46-47	Reconstruction des halls
1948-1963	L'apogée de la vapeur
1948	Retour des Apprentis à QM
1955	Apparition des premiers engins diesel à la manœuvre et au trafic marchandise.
1950 à 1954	Construction de prototype (030 DC1 et 2) et confections diverses
1953 à 1956	Construction de prototype (Y-9100 et 9200)
1956-1957	Construction d'un prototype de voiture pendulaire Construction de wagonnets chargeurs, armature du Viaduc de Mirville, révision du pont transbordeur du dépôt du Havre etc.,
1960	Construction de bogie Y24 et de pièces détachée pour wagon Jqhor, fourgons chaudières, etc.
1963	Mise en place d'un service de conversion au diesel
1964-1972	La conversion au diesel
10 novembre 1965	Première locomotive diesel révisée à QM. La 68001

19 mars 1968	Dernière locomotive vapeur traité à QM - Chaîne de construction Wagons Porte-Transconteneur
1970	Fin de production des pièces parc "Vapeur" pour les dépôts. Remises en état pour le musée de Mulhouse de locomotives à vapeur : La Saint Pierre, L'Aigle, La 030 TA 628 et La 241 A1
	Rattachement des Ateliers de Buddicom à Quatre Mares
	Au début des années 70 réforme organisation SNCF = Régionalisation
1972-1995	L'activité Diesel électrique
1974	Renforcement des cabines
1975	Première intervention sur le "Diplodocus" engin poseur de travure de Voie Ferrée
1977	Opération de mi-vie sur les 68000
1978	Renforcement des châssis 75000
1983	Quatre Mares devient directeur des BB 63000 au début des années 1980
1985-1990	Grave série d'accidents liée à la sécurité amenant des modifications en série (ATF, AU, RST etc.)
1990	Création des Trucks (64700)
1995	Transformation de 67000 en 67200
1995-1996	Premières opérations sur BB 17000 (Modif KVB) et BB 25537
1996-2000	Electrification de Quatre Mares
1997	Prise en main des BB Alstom (25000-8500-17000)
1998	Inauguration de la ligne d'essai électrique en février
2001-2010	La rénovation d'anciennes séries
2002	Remotorisation des CC 72000 => Pielstick 16 PA4 200 =>72100
2004	Remotorisation des BB66000 avec des moteurs MTU => BB69000/400
2006	Marché avec Eurotunnel
2007	Prise en charge des Y8000 (mi vie et remotorisation) Mise en exploitation des 60000
2008	Prise en charge des BB 25500, BB 8500 et BB 17000. QM devient le centre d'excellence national Polyester. L'école Essais Non Destructifs "END" reçoit l'agrément obligatoire pour dispenser les formations Ultrason, Ressuage et Magnétoscopie
2009	Prise en charge des Y9000 (rénovation à partir de Y7000)
2010	Rénovation du Y7199 (Arlequin) pour le musée de Mulhouse
2011-2012	Construction de nouveau bâtiments
2011	Construction de la nouvelle station d'épuration à côté de l'école END
2012	Construction de la cabine de grenailage
2013	Centenaire des Ateliers
	Peinture du blockhaus
	Opération Portes Ouvertes le 1er juin
	Arrivées des 1er TGV dans QM pour désamiantage