



Eric COMONT
18/3 rue de la Barre
59800 Lille
Tel : 06 76 12 62 51
Courriel : eric.comont@orange.fr
Site Internet : <https://www.vendeetrain.fr/>

Monsieur Jean-Luc GARDEAU
Maire
47800 La SAUVETAT DU DROPT

Lille, le 15 novembre 2019

Monsieur Gardeau,

Ce courrier fait suite à mon appel relatif à l'histoire mouvementée d'une de nos voitures voyageurs, réquisitionnée par la résistance locale en juin 1944 et dirigée par Xavier Alessandri pour ralentir la remontée des troupes allemandes. Celle-ci a été minée en compagnie d'autres véhicules sur un passage à niveau à Miramont (passage à niveau 46 -PN 46-, au lieu-dit du Grand Montant). Elle stationnait auparavant dans la gare de la Sauvetat du Dropt.

Tout d'abord quelques mots sur mon association, il s'agit du Chemin de Fer de Vendée (CFV), chemin de fer touristique de 22 km entre Mortagne sur Sèvre et les Herbiers qui fonctionne depuis 1984. Nous sommes situés au sud de Cholet et à proximité du Puy du Fou. Nous avons un site internet mentionné en haut du courrier, il vous donnera quelques points de repère sur notre activité. Nous avons plus de 21 000 voyageurs par an entre Mortagne sur Sèvre et Les Herbiers, avec trois type de train : un train à vapeur, un train restaurant et un autorail dit Picasso. Notre association compte environ 80 membres.

Nous exploitons depuis notre création des wagons-restaurants (avec repas à bord) de la célèbre Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), compagnie qui a créé le fameux Orient Express à la fin du XIXième siècle. Nous avons actuellement deux wagons-restaurants en service, et nous avons entamé la restauration d'une voiture salon pullman (n° 4150) qui appartient à l'Armée, et qui est classée Monument Historique depuis 2003. Elle est suivie par le Musée du Génie d'Angers et la DRAC Pays de Loire. Quelques informations sur ce véhicule :

- Construite en 1929 à Aytré faisant partie de la série dite « Côte d'Azur »
- 28 places assises en 1^{ère} Classe
- 23,5 m pour 47 t
- Décoration intérieure de René Prou avec des panneaux en loupe de frêne et des panneaux en marqueterie à base d'étain, (mais volés en 2011 dans l'enceinte militaire qui l'abritait à ce moment-là)

Vous trouverez également un document avec différentes photos de cette voiture.

- Elle a assuré des trains connus, avec par exemple :
 - Le Côte d'Azur Pullman Express
 - La Flèche d'Or
 - L'Etoile du Nord
 - Le Mistral
 - Le Sud Express (notamment en fin de carrière)
- La voiture est réformée en 1972, achetée en 1974 (avec d'autres voitures de la CIWL) par l'Armée pour équiper le 5^{ème} Génie installé à Versailles-Matelots, seul régiment ferroviaire et

qui a été dissous en 2010. Elle sera alors nommée Pullman Chef de Corps, puisqu'utilisée comme voiture de commandement

- Après la dissolution du régiment, l'armée va chercher à confier des voitures à des associations, et en 2014, la 4150 est confiée au CFV par un courrier du ministre de la Défense de l'époque. Après quelques péripéties, elle arrive à notre dépôt de St Laurent sur Sèvre fin juin 2017.
- Depuis son arrivée, sa restauration a été entamée, et j'ai pour ma part travaillé sur son historique (mais également dans la voiture) avec une personne qui a accès à des archives de la compagnie. Evidemment, cette histoire est une composante importante dans la restauration et passionnante.

C'est à l'occasion de cette recherche que mon contact est « tombé » sur Miramont de Guyenne, et un document sur les combats du Génévrier. Si on résume cette période trouble, que se passe-t-il pour la compagnie ? A la déclaration de guerre en 1939, la CIWL évacue son parc dans l'ouest de la France, pour le soustraire aux allemands. Toutefois, avec la drôle de guerre les voitures sont rapatriées dans les différents dépôts de l'époque. La soudaine débâcle en 1940 va entraîner une évacuation assez désordonnée du parc ferroviaire, notamment dans la moitié sud de la France. La 4150 va connaître plusieurs mouvements, ainsi entre 1940 et 1943 elle sera dans les Pyrénées, puis dans le Gard en 1943, en septembre 43, elle sera à Bergerac avant d'arriver à la Sauvetat du Drop en avril 1944. Elle sera acheminée jusqu'à Miramont (avec quels moyens ? Car la SNCF n'avait quasiment plus de machines à vapeur en service, notamment dans le monde rural, même si Eymet avait un dépôt) à ce PN 46 par la résistance, et le 6 juin 1944 elle sera minée au niveau de son roulement bloquant à la fois la route et la voie ferrée. On sait qu'elle restera sur place au moins jusque début octobre de la même année. Elle fera l'objet de pillage ... et la situation sera complexe pour la CIWL pour pouvoir la rapatrier

Nous avons la copie d'un courrier transmis par un inspecteur de la CIWL à la direction parisienne venu pour faire le point sur place le 1^{er} octobre 1944. Il y a des choses assez « croustillantes » et révélatrices d'une époque encore troublée et où les conditions de vie étaient encore très difficiles pour les habitants (la voiture a été pillée, un scan d'un inspecteur de la CIWL d'octobre 44 est joint). La mention à deux reprises de Xavier Alessandri montre aussi la force de la résistance, et d'un pouvoir parisien qui restait à confirmer d'autant que la France n'était pas encore totalement libérée.

Cet historique est pour le CFV très intéressant, et permettra aussi de donner à nos visiteurs des informations relatives à un pan important de notre histoire nationale.

Pour la petite histoire, une de nos voiture restaurant (la 4216) actuellement en service chez nous, était stationnée à la gare de Moustiers-Allemans ... pas trop loin de Miramont.

Je pourrais répondre à toutes vos interrogations ou compléments, et vous pouvez disposer librement de toutes les informations. Je suis bien sûr preneur de tous les témoignages relatifs à ces voitures, à **des documents écrits, voire des photos**, qui pourraient surgir dans votre région si cette histoire est publiée, et qui me permettraient de compléter cet historique.

Cordialement

Eric Comont

Vice-Président du Chemin de Fer de Vendée