

Episode n°1

La gare de la Sauvetat-du-Dropt lors de son exploitation ferroviaire

Généralités

La gare de la Sauvetat-du-Dropt est représentative des gares construites en milieu rural, où il a fallu composer avec la géographie locale et la proximité d'une commune. En effet, Les gares sont construites sur des terrains plats, ce qui limite leur localisation, tout comme le positionnement de la voie liée au relief et aux cours d'eau, ici le Dropt. A cela s'ajoute à l'époque de leur construction, des rivalités entre les communes pour avoir « la gare » synonyme de modernité ... ou très rarement, une opposition d'une autre. Ainsi, les compagnies de chemin de fer pour satisfaire le maximum de communes, venaient parfois à mettre la gare « au milieu de nulle part », et ce compromis est souvent devenu une des raisons importantes de la désaffection du public pour le train dans les années 20/30, et ultérieurement de la fermeture de ces lignes et des gares¹

Document n°1 : La gare de la Sauvetat-du-Dropt avant 1914



Vue générale de la gare, on est vers le début du XXème siècle, avec des voyageurs et du personnel de la gare qui prennent la pose, le temps de la photo. On notera des voies enherbées, qui pouvaient provoquer des patinages lors de pluies (Collec. E. Comont)

C'est pourquoi, la gare de la Sauvetat-du-Dropt est située sur la commune d'Agnac-Saint-Pardoux, tout en étant bien plus proche du centre de la commune de la Sauvetat (à 800 m environ), que du centre-ville d'Agnac situé à près de 2,5 km. Cette proximité permet de comprendre que le nom retenu de la gare ait été au final celui de la Sauvetat-du-Dropt.

¹ Le lecteur est invité à consulter le livre de Patrice Durbain qui a une approche complète sur ces questions pour la ligne Bordeaux-Eymet, expliquant les multiples rebondissements (voir en bibliographie)

Le bâtiment de la gare n'est pas modeste, surtout pour une commune qui comptait 700 habitants à la fin du XIX^{ème} siècle. On aurait pu s'attendre à un simple rez-de-chaussée, à trois, voire deux portes. Dans le cas présent il présente trois travées avec un étage réservé au logement du chef

Document n°2 : la gare de Seyches côté voies avant 1914



Faute de vue comparable pour La Sauvetat, celle de la gare de Seyches permet de mieux voir certains bâtiments : à gauche l'abri de quai, avec des WC à l'arrière, la gare elle-même au centre, et à droite un petit local WC/lampisterie. A l'époque, les feux des locomotives et des wagons de queue fonctionnaient au pétrole, il fallait pouvoir les renouveler régulièrement sans perte de temps. (Collec. E. Comont)

de gare et de sa famille.

Cette disposition traduit l'importance d'avoir une présence « permanente » sur le site, et donc de l'importance de la gare. Autre point, la halle aux marchandises est totalement séparée du bâtiment de la gare, ceci traduit à nouveau un trafic attendu non négligeable. La vue de la gare de Seyches ci-contre qui est comparable, (sur la même ligne, mais plus au sud vers Marmande) permet d'appréhender les bâtiments sous un autre angle.

Dans les deux cas, on est en présence d'un bâtiment standard, dont l'architecture est sobre et élégante grâce aux chaînages d'angle, et à la marquise.

Les lignes traversant la gare

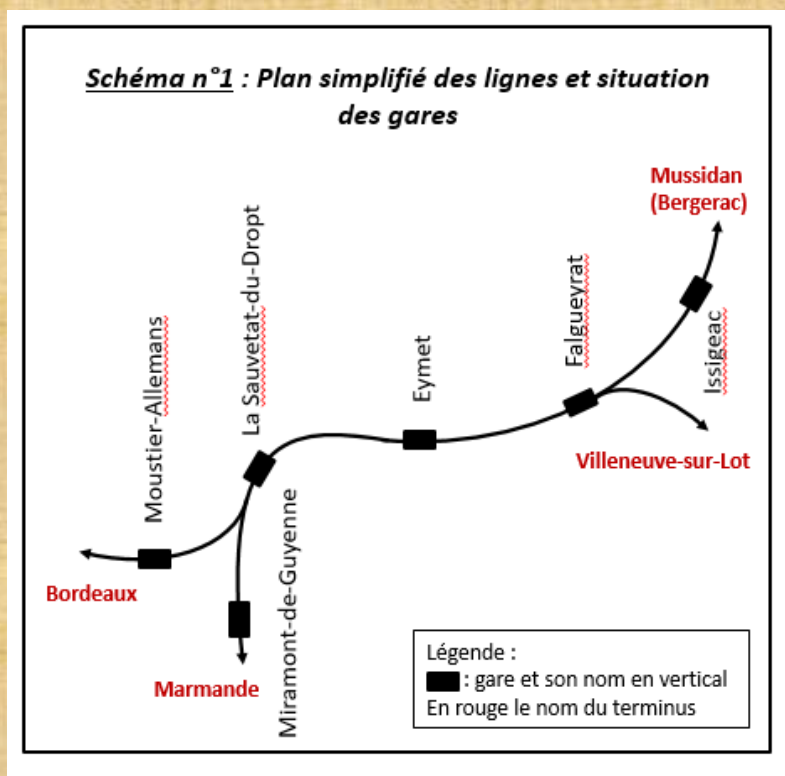
Cette relative importance vient de son statut de gare de bifurcation entre deux lignes de chemin de fer, sur lesquelles on va revenir, on utilise aussi le terme de gare-nœud, et de ce point de vue, la gare de la Sauvetat était donc une « grande gare » avec une fonction stratégique de liaison entre ces deux lignes.

Avec des villes peu importantes et sans grosses activités industrielles génératrices de trafic (mines, sidérurgie...) et de rentabilité, le territoire vers le milieu du XIX^{ème} siècle ne présentait pas un intérêt majeur pour la grande Compagnie du Paris-Orléans (le P.O) qui rayonnait dans l'ouest et le sud-ouest de la France.



Logo de la Compagnie de Paris à Orléans dont la gare Parisienne tête de ligne était Paris-Austerlitz

Conscient de cette lacune dans le maillage ferroviaire, le gouvernement français va lancer en 1879 un ambitieux programme de création de lignes complémentaires subventionnées par l'Etat, afin d'inciter les grandes compagnies en place à se lancer dans ces travaux, ou de petites compagnies qui se créeraient de toute pièce. Ce plan portera le nom de son ministre, Charles Freycinet. Sans ce plan, la desserte de la gare de la Sauvetat-du-Dropt n'aurait pas été aussi fournie. Le schéma 1 page suivante, reprend ces lignes autour de notre gare et d'autres à proximité dont on reparlera dans des épisodes ultérieurs.



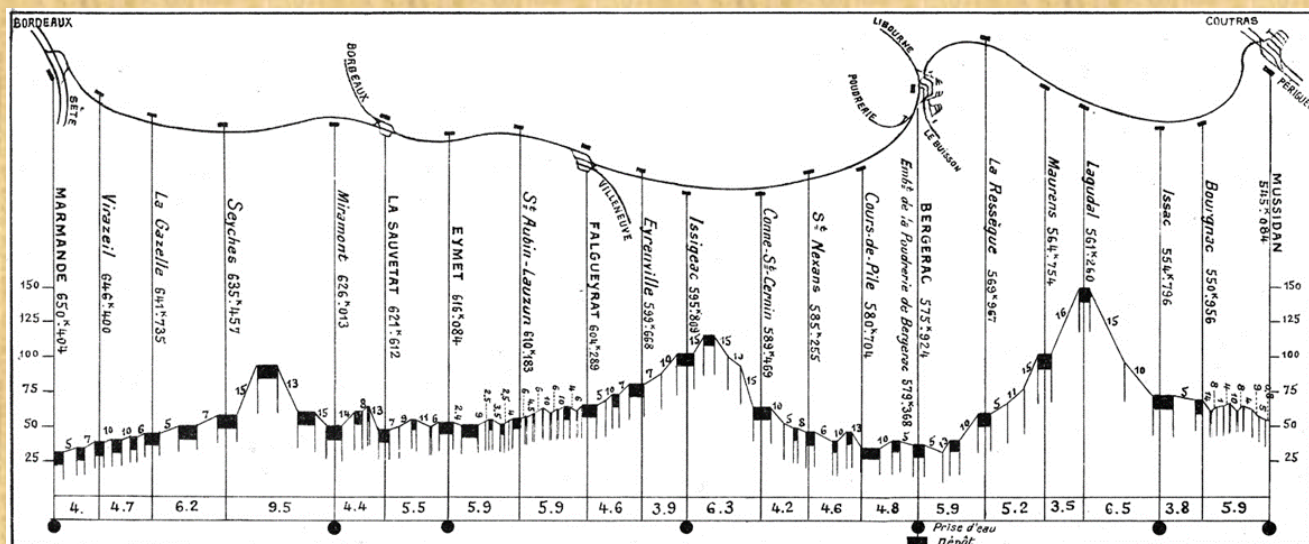
La première ligne ouverte par section a été celle de Marmande à Mussidan (via Bergerac), entre 1886 et 1894 par le P.O avec une déclaration d'utilité publique en 1875 (le plan Freycinet va faciliter sa construction). Elle se prolongeait au-delà de Mussidan pour atteindre Magnac-Trouve et Angoulême, mais l'exploitation se faisait par tronçon, ici de Marmande à Mussidan, où une correspondance permettait de rejoindre Magnac-Trouve (numérotée 618 000). La seconde ligne de Bordeaux-Bastide à Eymet (dite aussi de ligne de l'Entre-deux-Mer numérotée 637 000) aura une histoire plus tourmentée. En effet, une première section est construite entre Bordeaux et La Sauve en 1873, mais après la faillite de plusieurs compagnies, il faudra l'intervention des élus et de l'Etat pour que la jonction depuis La Sauve soit réalisée par le P.O en 1899 (la déclaration d'utilité publique pour la section La Sauve-Eymet interviendra en 1885). Les deux lignes ont des longueurs assez proches avec 105 km environ. Une mention spéciale pour la gare d'Eymet, située à 5 km de La Sauvetat, elle constitue un centre ferroviaire important de par son rôle de gare terminus pour les liaisons depuis Bordeaux et Villeneuve-sur-Lot via Falgueyrat, avec des installations assez conséquentes pour y faire face (ex : une annexe vapeur, un plan de voie conséquent...).

La gare de La Sauvetat assure donc la jonction entre ces deux lignes, et permet d'atteindre 3 destinations : Bordeaux, Mussidan et Marmande. Pour les habitants de la commune et des autres communes le long de la ligne, c'est un gros atout à une époque, où jusqu'au premier conflit mondial, le train était le moyen de transport le plus rapide et le plus confortable. Pour les marchandises, ces deux lignes auront aussi joué un rôle essentiel dans le transport des produits agricoles (fruits, vins) et le développement économique local.

Le profil des lignes reste dans la moyenne avec des rampes ne dépassaient pas les 16 ‰, ce qui est déjà une valeur importante pour un chemin de fer, et l'équipe de conduite d'un train à vapeur. Pour la ligne Marmande/Mussidan, le train passe des 25 m d'altitude à près de 150 m. La gare de La Sauvetat est située à un point bas avec 50 m environ, avec une longue rampe assez douce jusqu'à Issigeac, et plus forte après Bergerac. C'est près de cette ville que l'on avait l'ouvrage d'art le plus important avec un pont de 190 m au-dessus de la Dordogne. Pour la ligne depuis Bordeaux, le profil

est assez raide jusqu'à Sauveterre de Guyenne avant de s'assagir ensuite vers Eymet, avec une ligne qui va suivre la rivière le Dropt. L'ouvrage d'art le plus important était constitué par un tunnel de près de 260 m à La Sauve. A titre d'exemple, le schéma n°2 ci-dessous présente le profil de la ligne entre Marmande et Mussidan.

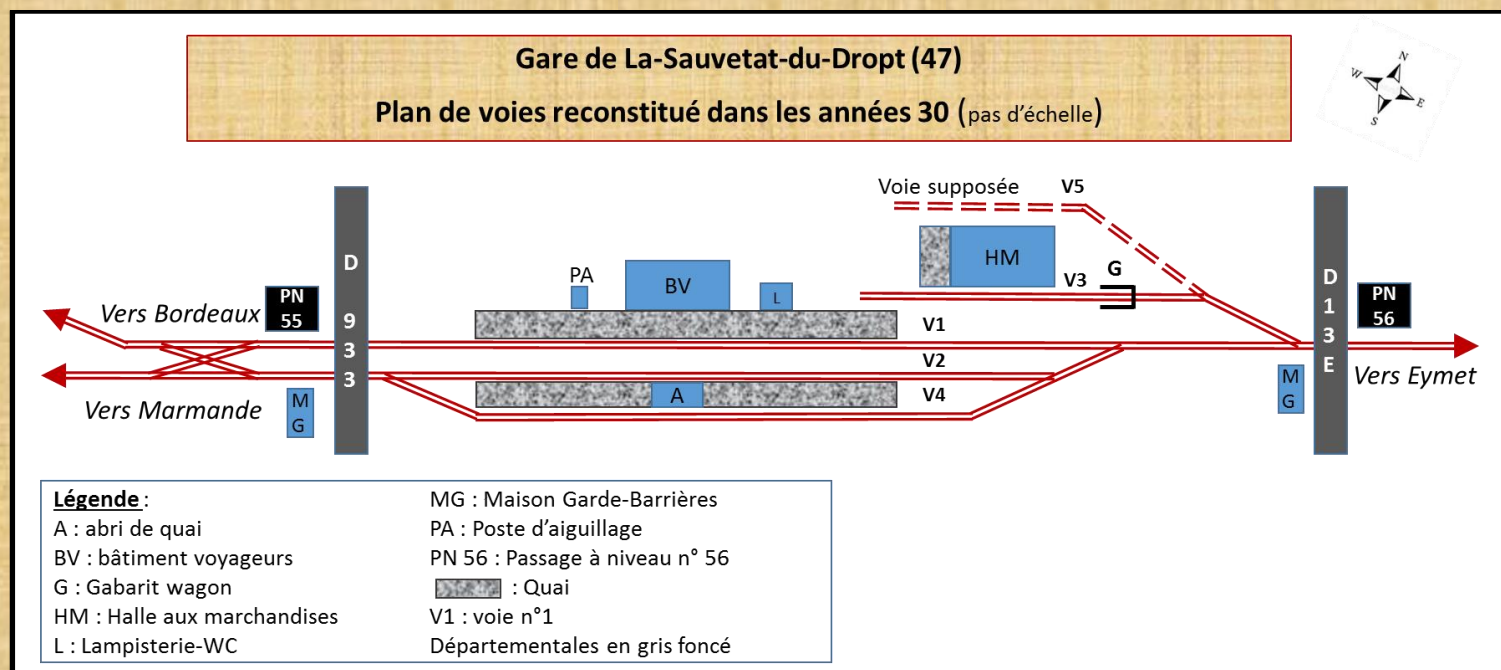
Schéma n°2 : Le profil de la ligne de Marmande à Mussidan via la Sauvetat-du-Dropt et Bergerac (Collec. Philippe Vialla)



La gare et ses installations

Ce cadre posé, il permet maintenant de revenir sur la gare de la Sauvetat et de ses installations. Un premier plan (évolutif) a pu être réalisé pour cette gare (cf. schéma n°3 ci-dessous)

Schéma n°3 : l'organisation de la gare de la Sauvetat-du-Dropt

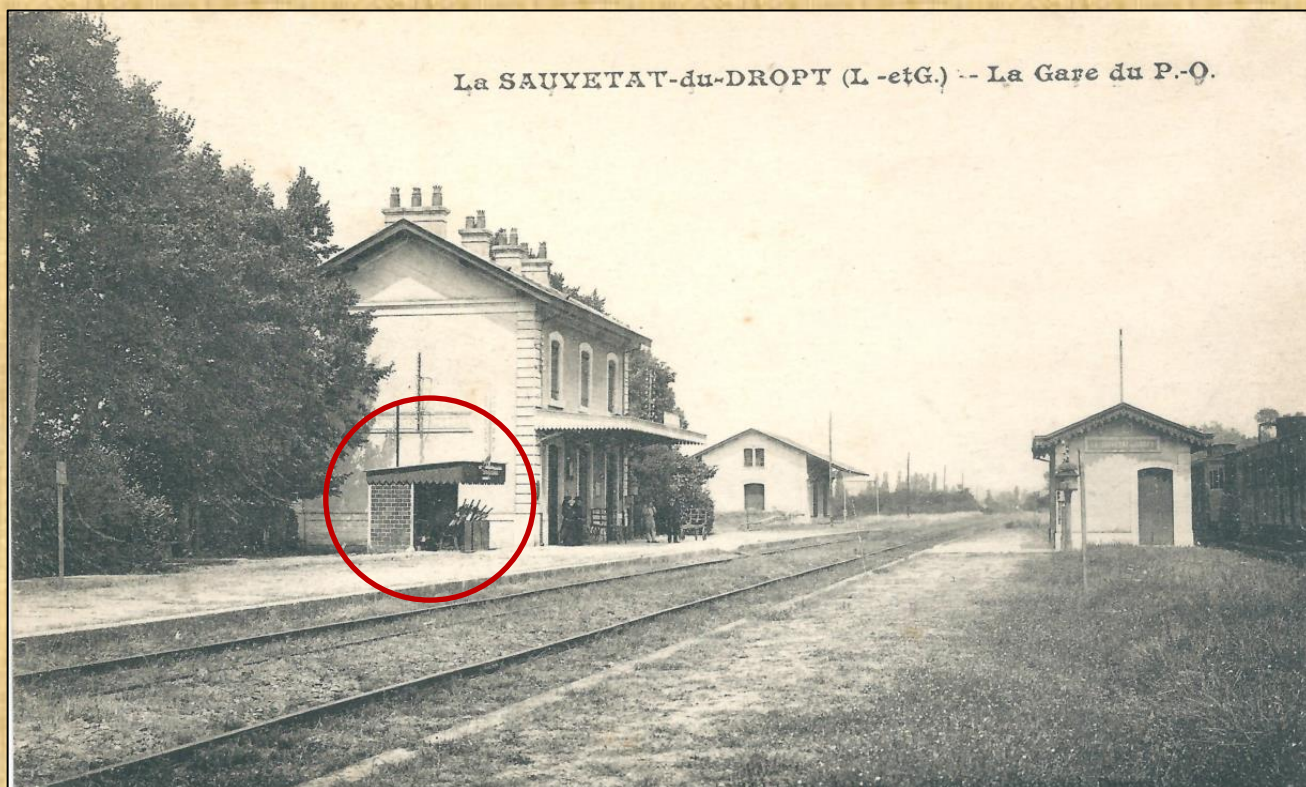


Ce schéma fait ressortir la sortie sud-ouest où il y a une installation peu courante pour le plan de voie, cette jonction dite double, facilite l'accès de toutes les directions aux trains et permet

également leur croisement en gare. Elle se présente sous la forme de quatre aiguillages encadrant un croisement central.

Par ailleurs, elle dispose de toutes les installations typiques d'une gare, avec une particularité digne d'une grande gare, à savoir la présence d'un poste d'aiguillage. Il est certes modeste, mais essentiel dans ce rôle de gare de bifurcation, et commande la jonction mentionnée auparavant. On peut l'identifier dans la première carte postale, ou celle ci-dessous.

Document n°3 : La gare de La Sauvetat-du-Dropt et son poste d'aiguillage



Vue sur l'ensemble des installations, avec à droite, un abri de quai, lampisterie et toilettes. Devant l'abri, on distingue deux cloches d'annonces qui annonçaient l'arrivée des trains selon le sens de circulation. Au fond la halle à marchandise, et évidemment le bâtiment de la gare lui-même. On note la présence sur la V4 d'un train de voyageurs avec différentes voitures avec des vigies serre-freins sur la toiture, mais sans la possibilité de déterminer sa destination (Collec. Eric Comont).

Dans ce poste entouré en rouge ci-dessus avec une partie en brique et un auvent en bois, on distingue clairement les leviers de commande des aiguillages. Ceux-ci étaient reliés aux aiguilles par un système de tringleries, afin d'éviter au chef de gare de devoir se déplacer sur le site. Cette jonction n'était pas à proximité du bâtiment de la gare, mais au-delà du passage à niveau de la route D 933 actuelle.

Aujourd'hui, on retrouve l'ensemble des bâtiments (y compris les maisons de garde-barrières) qui sont positionnés sur le schéma n°2, ce qui devient de moins en moins courant, car beaucoup de sites ont été profondément transformés. Certains bâtiments ont connu des modifications, normales par rapport à leur nouvel usage. Ils sont facilement identifiables, dans un très bon état général, bien entretenus, tout en ayant conservé l'esprit d'une gare du P.O.

Nous venons de poser « le décor » dans ce premier épisode, le suivant abordera les circulations sur la ligne, le matériel roulant, nous emmenant progressivement vers l'épisode du pullman 4150 en juin 1944.

Episode n°1 suite

L'arrivée du Pullman 4150 au Chemin de Fer de la Vendée et les premiers travaux préparatoires en vue de sa restauration

Quelques rappels sur cette voiture

Elle est issue d'une série de 34 unités construites en 1929 à Aytré (n°4131 à 4164) pour la Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL), on parle aussi de voitures-salons. Ce sont des voitures de 1^{ère} classe accessibles avec un supplément. Cette série est dite Côte d'Azur, car elles devaient assurer les trains de luxe vers la destination éponyme. Cette compagnie qui est devenue célèbre avec l'Orient Express, a été omniprésente en Europe occidentale et orientale, mais également au Proche et Moyen Orient, en Afrique du Nord ou même en Chine, et ce de la fin du XIX^{ème} siècle jusqu'à la seconde guerre mondiale. Elle pèse environ 47 tonnes, pour 23,45 m environ et apte à rouler à 150 km/h. Sa décoration extérieure est bleu de Savoie pour le bas de caisse, ivoire pour le haut de caisse, gris foncé pour la toiture, et noir pour le châssis et les bogies (supportant les essieux), les marquages étaient de couleur jaune jonquille (probablement à feuille d'or à leur sortie d'usine), la raison sociale sur le bandeau supérieur était réalisé avec des lettres en bronze rapportées. Le résultat était très élégant et unique dans le monde ferroviaire de l'époque, et permettait d'identifier immédiatement ces voitures.

Le monogramme en bronze de la compagnie apposé de chaque côté des voitures est très connu, et symbolise fortement ce qu'était cette entreprise.

Document n°4 : le monogramme de la CIWL



Ce monogramme est celui fixé sur une de nos voitures restaurant de la CIWL restaurée par le CFV (Collec. Eric Comont) avec l'aimable autorisation de Wagons-Lits Diffusion.

Jusque vers 1900, ce monogramme ne comportait que la partie centrale (plus grande) avec les lions. La couronne sera rajoutée avec le développement de grands express. L'ensemble est fortement inspiré par l'art nouveau au travers des feuillages et du logo WL, fortement stylisé entre les pattes des lions.

Les lions renvoient à royauté belge et la nationalité belge de son fondateur, Georges Nagelmackers. Les lions soutenant le sigle WL sont là aussi pour rappeler que la CIWL a pu se créer et se développer à la fin du XIX^{ème} siècle grâce à l'appui politique du roi Léopold II. La couronne symbolise la planète terre, et la dimension internationale de cette entreprise.

Ces voitures présentent trois particularités. Première particularité, elles ont deux fonctions : transporter des voyageurs dans d'excellentes qualités de confort (fait-on mieux aujourd'hui ?), et assurer la restauration à bord. Deuxième particularité liée à la première, elles étaient prévues pour circuler en couplage, avec une voiture équipée d'une cuisine avec 20 places assises, contre 28 places pour celle sans cuisine. Dernière particularité il y avait deux types de décoration, une moitié était décorée par René Lalique avec du verre moulé habillant les boiseries (oiseaux, naïades, raisins ...), et l'autre moitié par René Prou (des motifs géométriques ou des feuillages en étain incrustés dans des panneaux en loupe de frêne, totalement typiques de l'Art déco). Les fauteuils avaient été dessinés par Suzanne Lalique (fille de René Lalique), et le tissu de ces derniers et la moquette, par René Prou. Le pullman 4150 fait partie de la seconde moitié et n'a pas

Schéma n°4 : Plan intérieur et extérieur d'un pullman Côte d'Azur (Collec. Eric Comont)

Son arrivée au CFV

Le pullman était stationné dans l'enceinte de l'Orient Express, un train relancé par la SNCF à partir de voitures CIWL. La Cellule Matériel Radié de la SNCF en a assuré en juin 2017, sous mécénat, l'acheminement au plus près de la Vendée, car notre ligne au sud de Cholet n'est plus raccordée au réseau national. Il était aussi nécessaire de trouver un site avec des voies noyées pour faciliter la fin du parcours sur camion. Elle a été acheminée depuis Paris en deux étapes avec un passage par Le Mans, pour arriver au port de Nantes, soit Rezé.

Document n°5 : le 4150 dans le port de Rezé



Arrivée du convoi sur le port de Rezé, le 4150 est encadré par deux fourgons derrière la locomotive préservée, la BB 67 (Collec. Eric Comont)



Le pullman est en cours de chargement sur la plateforme routière surbaissée du camion, grâce au plan incliné et à un treuil (Collec. Eric Comont)

Le chargement a été rapide, mais il y a eu quelques péripéties qui ont retardé l'arrivée à Mortagne-sur-Sèvre au début de juillet 2017, gare de départ de nos circulations, où le déchargement s'est fait par gravité.

Document n°6 : L'arrivée du 4150 au CFV



Déchargement à Mortagne-Sur-Sèvre, un locotracteur est utilisé à la descente de la plateforme (Collec. CFV)



Le 4150 arrive à notre dépôt de Saint-Laurent-Sèvre, à gauche une machine à vapeur en chauffe (Collec. CFV)

Petit point intéressant, après quelques contrôles faits par la SNCF, cette voiture a pu rouler à 100 km/h entre Paris et Rezé ... ceci donne une idée de la qualité du matériel, et de la partie roulement en particulier, et c'est une des qualités du matériel ferroviaire qui est conçu pour durer.

Le projet de restauration

Cette restauration qui sera progressive, doit intégrer le meilleur compromis entre la restauration d'un patrimoine remarquable et les possibilités financières, techniques et humaines du CFV.

Il s'agit de recréer la diversité des trains qui roulaient sous les anciennes compagnies avant 1938, puis sous la SNCF dans les années 60. Avec ce pullman, il est possible de recréer les trains de luxe qui ont sillonné toute l'Europe, l'Orient et l'Afrique du Nord sous la bannière de la CIWL. Par ailleurs, la compagnie avait développé des trains paquebot, dont l'esprit est repris **dans le projet CFV « Vendée Océan Express »**. Ces trains de luxe que l'on trouvait par exemple, sur l'ouest de la France, donnaient la correspondance dans les gares maritimes aux paquebots qui allaient ou revenaient du « Nouveau Monde » au cours de la première moitié du XXème siècle, et particulièrement dans l'entre-deux guerre. On peut citer : Le New York Express (Paris-Cherbourg) ou le Transatlantique Express (Paris-Le Havre). On peut également citer à une échelle différente, la Flèche d'or qui donnait la correspondance à Calais maritime pour les passagers d'outre-manche. La rame sera composée comme suit :

Composition prévisible de la rame : 2WR (2750 et 4216)², une WP (4150) et un fourgon générateur (origine Ouest/Etat).



Montage à partir d'images sur le net (Auteur ?)

La traction sera assurée par une locomotive diesel électrique (BB 63866 ou C 61042), une vapeur éventuellement si le CFV peut disposer d'une machine plus puissante à l'avenir. Ce serait un train d'une capacité de près de 120 places (la capacité actuelle des 2 WR = 88 places est quasi saturée 2 ans après la mise en service de la 4216). La composition de la rame permet de donner une bonne illustration de la diversité technique, artistique et culturelle recherchée (voitures de 1926, 1929, 1940 et construites en Italie, France, Belgique passant de l'Art Nouveau à l'Art Déco).

Document n°7 : Une transformation : un compartiment transformé en bar



Le bar est assez plaisant, la fabrication a été soignée, il permettra de stocker de la vaisselle, de stocker ou des aliments (Collec. E. Comont)

Concernant le 4150, l'aménagement intérieur envisagé, il est pour l'instant le suivant (cf. schéma n°5, page suivante) :

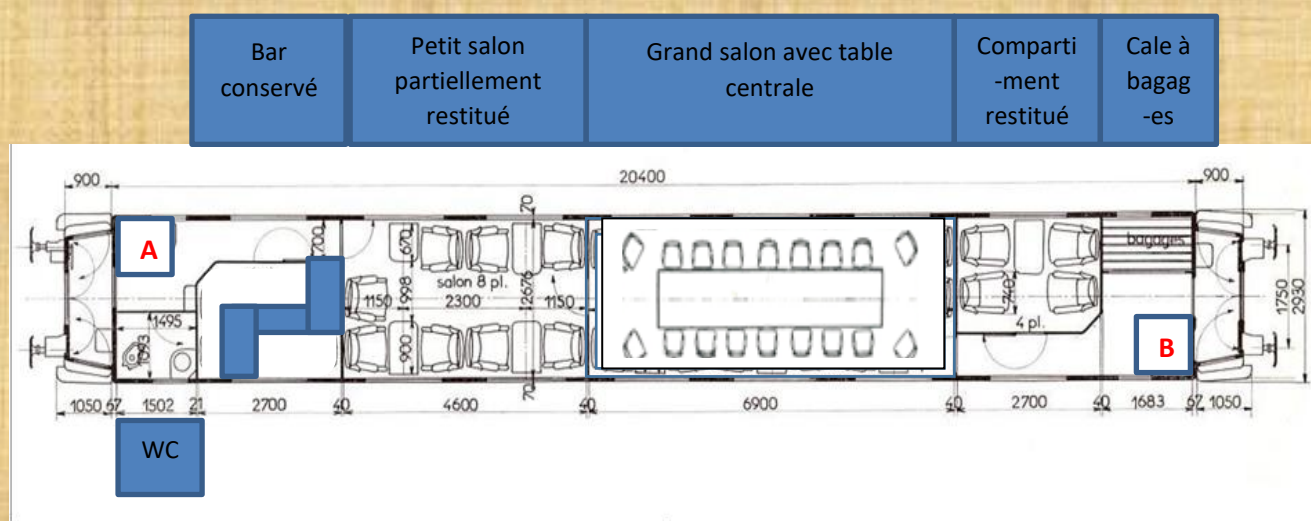
En A, l'armée avait installé un placard de stockage de matériel en contreplaqué vernis, l'ensemble a été démonté afin de recréer l'espace conducteur comme indiqué auparavant. Les toilettes vont être réaménagées afin qu'elles soient totalement opérationnelles. On retrouve le bar mis en place par l'armée en ouvrant un compartiment, celui-ci n'a rien

² La WR 2750 a été construite en Italie en 1926, la WR 4216 a été construite en Belgique en 1940

d'anachronique, car la CIWL avait transformé des pullmans en wagon-bar dans les années 60. Le petit salon reconstitué donnera une bonne idée de ce qu'il était, lorsque le 4150 était en exploitation. Dans le grand salon l'armée avait installé des tables pliantes de façon à pouvoir faire une salle de réunion. Le principe sera conservé mais avec une grande table de bonne facture, et la mise en place de fauteuils bridge. Cette disposition était réalisée par la CIWL pour les trains présidentiels.

Rien n'est encore fixé complètement, mais cette voiture serait utilisée pour des séminaires ou des repas d'amis ou de famille, et la grande table permettrait d'accueillir de 14 à 16 personnes. Dans la continuité du véhicule, on trouve le compartiment qui sera restauré à l'identique. Les panneaux de boiserie l'habillant ont été perdus ou jetés lors du réaménagement par les militaires.

Schéma n°5 : Disposition intérieure projetée pour la 4150 avec les travaux de restauration



A : ex espace chaudière retravaillé pour le stockage vaisselle ou le vestiaire du personnel, **B** : placard supprimé et restitution du siège et de la table amovible du conducteur

La cale à bagage d'origine a été remplacée par des éléments en mélaminé, ils seront retirés afin de remettre en place le système de rack d'origine. Ils sont pour l'instant conservés pour le stockage de petites pièces démontées. A cela s'ajoute d'autres travaux moins spectaculaires, mais essentiels pour le fonctionnement, comme la réinstallation des enrouleurs des stores.

Une phase de repérage et de petits travaux

Les premières investigations sur l'état du véhicule vont démarrer rapidement, et elles seront plus importantes à la fin de la saison touristique de 2017 avec du temps libéré : inventaire des modifications visibles opérées par l'armée après un gros nettoyage intérieur. Sans rentrer dans les détails le plan ci-dessus, il montre les différences, à comparer avec le schéma précédent.

Le CFV ne disposant pas de plans pour cette voitures, des recherches ont été entreprises pour créer une base documentaire permettant de refaire des éléments à l'identique, et de disposer d'informations permettant de constituer des dossiers de restauration argumentés pour la DRAC Pays-de-la-Loire (Direction Régionale des Affaires Culturelles). Aujourd'hui, l'association dispose d'une base documentaire importante, essentielle pour la restauration à venir.

Document n° 8 : Vues intérieures du pullman avant les travaux



Ci-dessus, vue sur le grand salon, un dégât des eaux au plafond et les panneaux blancs remplaçant les marqueteries Prou volées en 2011. A droite, la vue du compartiment de l'ordonnance avec le lit. Il faut imaginer des boiseries à la place des habillages blanc, le plafond en caisson est en bon état (Collec. E. Comont)



Beaucoup d'ajouts ont été supprimés, notamment le mobilier pour l'ordonnance qui occupe un compartiment avec du mobilier moderne, des tuyauteries extérieures pour l'eau et le gas-oil, car la voiture n'a jamais vraiment quitté l'enceinte du 5^{ème} Génie, où elle était quasiment à poste fixe.

Dans le **prochain épisode**, le projet de restauration sera un peu exploré avec différentes photos de matériel comparable, afin d'avoir une idée ce que sera le 4150 dans quelques années. Les premiers travaux de restauration seront aussi présentés.

Eric Comont-Membre du CFV, octobre 2020

Ci-dessous, le pullman en gare de St Laurent-sur-Sèvre, mai 2018 (collec. E. Comont)

