

Episode n°2

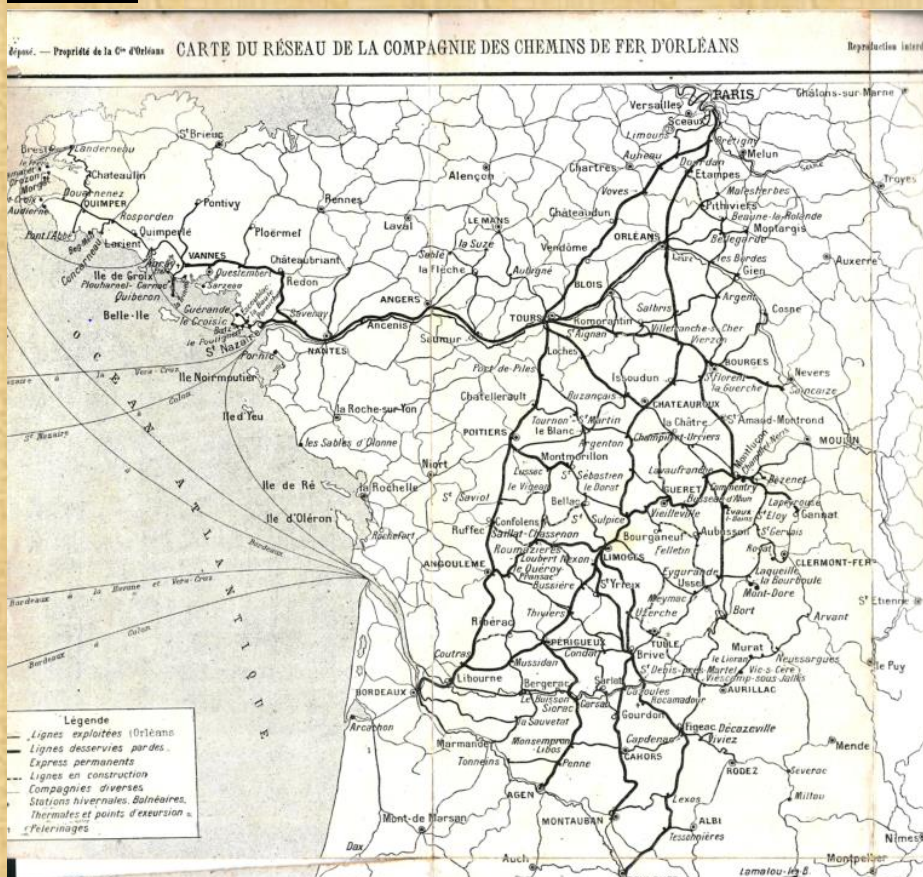
La gare de La Sauvetat-du-Dropt : Les circulations sur les lignes et en gare, jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale

Généralités : retour sur l'histoire du P.O. pour quelques repères

Avant d'examiner les circulations de la gare de La Sauvetat-du-Dropt, il est nécessaire de revenir brièvement sur la Compagnie du Paris-Orléans (P.O.) ou Chemin de Fer d'Orléans qui avait été évoqué dans le premier épisode. Ces éléments nous permettront de mieux appréhender l'organisation, et les différents trains qui sont passés par cette gare.

Le P.O. est créé en 1838, la première ligne est réalisée en 1840, et Orléans est atteint en 1843. En partie sous l'influence et l'appui de l'Etat Français, la compagnie va intégrer (par acquisition principalement) dans la première moitié des années 1850, différentes compagnies, dont par exemple la Compagnie du Grand Central opérant sur le Massif éponyme, alors présidé par le Duc de Morny, demi-frère de Napoléon III. Ce dernier et le gouvernement, poussaient à la création de compagnies plus solides financièrement. Au début du XXème siècle, le réseau du P.O. aura quasiment sa physionomie définitive quant à sa géographie visible sur la carte ci-dessous.

Carte n°1 : Le réseau du P.O. en 1903



La carte avec en traits plus épais les lignes du P.O., la Vendée et la Charente sont occupées par les Chemins de Fer de l'Etat, à noter que la ligne Falgueyrat/Villeneuve-sur-Lot, exploitée depuis Eymet, ne sera ouverte qu'en 1930. Les tortillards ne sont pas représentés, car ils n'appartiennent pas au P.O. Source : Livret-Guide du P.O. 1903.

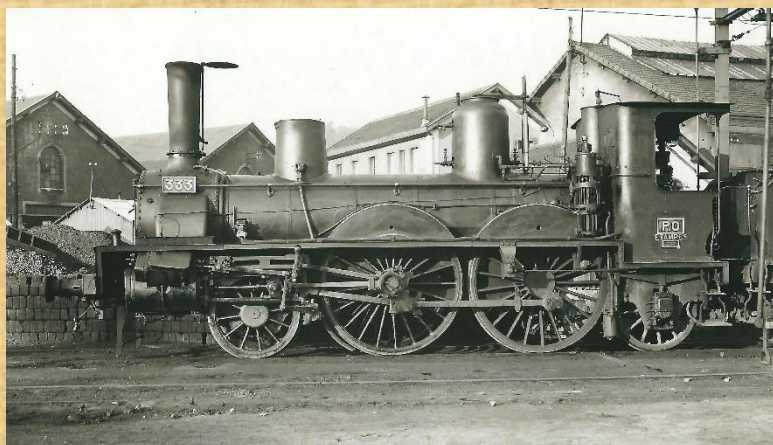
On peut dessiner une sorte de triangle couvrant à l'est : de Paris Austerlitz à Gien, Nevers, Moulins, Clermont-Ferrand, Aurillac, Rodez, et Albi ; au sud, d'Albi à Toulouse, Montauban, Marmande et Bordeaux, à l'ouest de Bordeaux à Angoulême, Poitiers, Tours, Orléans et Paris-Austerlitz. Il faut y ajouter une branche vers l'ouest, notamment vers Nantes et le sud de la Bretagne.

Son territoire couvrait des zones à la fois peu, et très industrialisées, avec de très grandes villes très attractives et des petites communes très rurales. Cette compagnie a été remarquable dans

l'évolution du chemin de fer en ayant su trouver des ingénieurs de renom comme **Camille**

Polonceau, Forquenot, Ernest Polonceau (fils de C. Polonceau), ou André Chapelon qui vont

Document n°1 : Photo d'une 121 Forquenot



121 Forquenot n°333 dont la série a circulé sur nos lignes, basée au dépôt d'Etampes, elle stationne dans un dépôt (le même ?). On note ses grandes roues qui pouvaient atteindre 2 m, et qui la désignait comme machine de vitesse. Collec. Eric Comont

marquer profondément l'évolution des techniques ferroviaires en associant leur nom à des types de locomotives par exemple. Cette compagnie se distinguait des autres, par ses ateliers de construction à Tours et Périgueux, lesquels ont fabriqué d'excellentes locomotives à vapeur, comme les types **121 dites Forquenot** que l'on retrouvera sur d'autres réseaux, comme les Chemins de Fer de l'Etat.

Grâce à ces machines, le PO va faire circuler en 1876 entre Paris et Bordeaux, le train le plus rapide en France. C'est également, ces ateliers

qui vont construire en 1907 les premiers exemplaires des Pacific (type 231) en Europe. Elle sera également pionnière avec la Compagnie du Midi pour l'électrification, avec une première réalisation en 1900 entre la gare d'Austerlitz et celle d'Orsay, cette dernière étant devenue un magnifique musée depuis 1986.

Dernier fait important, en 1934 le P.O. va fusionner avec la Compagnie du Midi, plus complémentaire que concurrente, donnant le PO-Midi. Avec plus de 13 000 km de lignes, on aura alors la plus grosse compagnie ferroviaire française de l'époque.

Concernant la ligne nord-sud passant par La Sauvetat, la gare de Marmande était le point de contact avec le réseau du midi, notamment vers Mont-de-Marsan. Cette fusion va bien évidemment conduire à une rationalisation du matériel et des gares (les locomotives, voitures voyageurs ou wagons de marchandises, seront utilisés conjointement, et indifféremment sur l'ensemble des lignes des deux compagnies).

Ainsi, vers la fin des années 30, la gare terminus de Bordeaux-Bastide du P.O. sera progressivement abandonnée pour le trafic de voyageurs au profit de Bordeaux-Saint-Jean, gare de passage plus centrale, et plus pratique de l'ex. Compagnie du Midi.

Document n°2 : La gare terminus de Bordeaux-Bastide du P.O. au début du XX^{ème} siècle



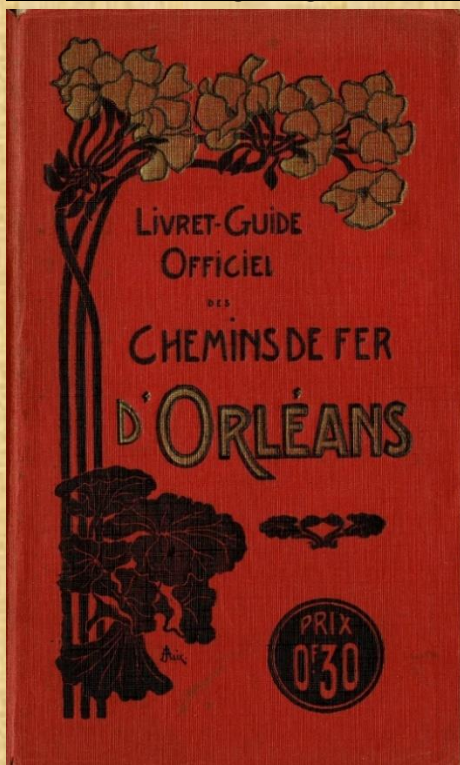
Les compagnies de chemin de fer étaient soucieuses de leur image, et pour leur gare tête de ligne, les bâtiments construits devaient montrer leur puissance, la gare de Bordeaux-Bastide (encore appelée d'Orléans) n'échappe pas à la règle. (Les tenues vestimentaires, l'attelage avec des chevaux de trait situés bien cette carte postale avant 1914. On note également la présence du tramway, avec les rails et les poteaux supportant la ligne aérienne. Collec. Eric Comont

Les livrets-guides et les indicateurs horaires : les « bibles » des circulations des trains et de leurs horaires

Abordons tout d'abord les circulations et les différents trains. Le raisonnement se fera pour la ligne de Mussidan à Marmande (pour la ligne Bordeaux-Eymet, les tableaux sont également fournis). On regardera de près comment les correspondances étaient organisées en gare de La Sauvetat. Pour cela, il faut s'appuyer sur des tableaux horaires, ceux présentés en premier sont de 1903. Ces tableaux sont repris dans le document n°4 en page suivante.

Quelques mots sur ces livres-guides, la couverture présentée est celle de celui de 1906 (format 21 cm x 12 cm), qui est quasi identique et en meilleur état. Ils étaient des « bibles » ferroviaires pour les français qui étaient amenés à se déplacer. Et au-delà de ce côté pratique, on pouvait grâce à d'autres pages, « voyager » et rêver au-delà des limites de la commune et du canton, qui étaient « l'inconnu » pour les français habitant les zones rurales du début du XX^{ème} siècle. Et des destinations qui étaient quasi inaccessibles, le devenaient avec l'arrivée du chemin de fer. Si ce dernier a indiscutablement apporté un renouveau dans les campagnes, il a aussi contribué à la désertification du monde rural, en facilitant le départ vers la ville, synonyme d'emploi, et de vie meilleure.

Document n°3 : Page de garde du Livre-guide Du P.O. de 1906



Il y avait deux parutions par an, une pour le service d'hiver, et une pour l'été. Collect. Eric Comont

Ces livrets assez populaires, ont beaucoup souffert avec les nombreuses manipulations, et il n'est pas toujours facile d'en retrouver dans un bon état de conservation, plus d'un siècle plus tard. Ceci explique parfois les défauts dans les scans. Si l'on revient sur celui de 1906, on note une couverture agréable, assez travaillée, avec un graphisme soigné, c'est aussi l'image de la compagnie qui est mise en avant. La décoration est complètement inspirée par l'Art Nouveau en raison de son décor végétal, très en vogue à l'époque (on est dans l'esprit de l'Ecole de Nancy, dont Emile Gallé, est le maître-verrier le plus connu).

L'aspect surprenant, c'est la présence de publicité dès les pages de la couverture sur celui de 1903 ; c'est une compagnie d'assurance parisienne qui est « sur le devant de la scène », et pour cette entreprise c'était la certitude d'une formidable publicité compte tenu de l'importance de la compagnie et de la diffusion d'un tel document, et qui devait se payer. Le P.O., comme d'autres compagnies, ne va pas se priver de cette source de revenus pour financer ses livrets, ce qui est confirmé par la présence massive d'autres publicités à l'intérieur du livret. Ces publicités vont permettre de le diffuser à prix abordable, ici, il coûtait 30 cts de francs, soit environ 1,2

€ aujourd'hui. Toutefois, ce montant n'était pas négligeable pour l'époque, car il représentait presque le prix d'un kilo de pain, le salaire moyen journalier d'un ouvrier se situait alors entre 5 et 6 francs par jour. Il y avait également de simples indicateurs d'horaires moins chers, mais sans volet touristique.

Quant au contenu qui s'organise sur 300 pages environ (!), il se divise en cinq parties. La première est avant tout touristique avec la présentation des principales curiosités dans les villes ou

les régions traversées par le P.O. C'est évidemment une forte invitation au voyage, et à prendre le train ... « on n'est jamais aussi bien servi ... » ! Cette mise en avant peut apparaître surprenante à une époque où les congés payés n'existaient pas, et où le tourisme était plus l'affaire d'une population plutôt aisée, mais les compagnies avaient bien capté son développement, et la possibilité d'augmenter sensiblement leurs recettes. La seconde est plus technique avec les conditions générales de voyage à bord des trains, et des propositions de voyages-découvertes au travers de « voyages circulaires » alors en vogue, parfois sur de longues distances, y compris dans un pays étranger. Il faut aussi y ajouter les liaisons vers les stations thermales très prisées, et bien évidemment avec le P.O., tous les trains de pèlerinage pour Lourdes. On trouve en 3^{ème} partie tous les tableaux horaires, ligne par ligne, là aussi avec des publicités sur chaque page ! La 4^{ème} partie ne comporte que de la publicité, pour des entreprises diverses, mais surtout pour des hôtels-café-restaurants regroupés dans l'ordre alphabétique des villes. La dernière partie ressemble plus à un « inventaire à la Prévert » avec les « *Principales Productions et Industries des Régions desservies* ». La Sauvetat et ses environs font surtout ressortir sans surprise, les productions de fruits, comme la prune ou la tomate, ou d'autres comme le tabac.

De la bonne compréhension des tableaux horaires

Le document ci-dessous présente les tableaux des horaires, un pour chaque sens, on se focalisera sur la ligne Mussidan-Marmande, pour expliciter les nombreuses informations pas toujours faciles à comprendre au premier coup d'œil.

Document n°4 : Les horaires des trains entre Mussidan et Marmande

Source : Extrait du Livret-guide du P.O. en 1903

De gauche à droite : les trains repérés par des numéros, comportent les 3 classes habituelles à l'époque. On note également dans les 4 premières colonnes, les tarifs entre Bergerac et Marmande selon la classe et la distance. Ainsi, si l'on allait de Bergerac à La Sauvetat, le tarif était de 2,25 F en 3^{ème} classe, et il passait à 5,15 F en 1^{ère}, soit 2,3 fois plus, mais les passagers de la 1^{ère} classe voyageaient dans de bien meilleures conditions ! On a ensuite les différentes gares du parcours, on notera que l'on utilisait encore le terme de station (on parlait même

— 197 —

(71)

MUSSIDAN ET BERGERAC A MARMANDE

1^{re} 2^e, 3^e classes à tous les trains. — T. L. Trains légers.

(71)

1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	DIST	STATIONS	901	895	903	897	907	905	899	949
fr. o.	fr. o.	fr. o.	kil.	De ou pr	Mussidan	(B)-	matin	matin	(1)-	(B)-	soir	T. L.
...	...	...	...	De ou pr	Mussidan	● MUSSIDAN (b)...	dép.	6 12	11 37	...	7 5	...
...	...	...	...	...	...	BOURGNAQ...	...	6 22	11 48	...	7 16	...
...	...	...	...	...	...	ISSAC...	...	6 31	11 58	...	7 25	...
...	...	...	...	...	...	LAGUDAL...	...	6 44	12 09	...	7 34	...
...	...	...	...	...	...	MAURENS...	...	6 52	12 19	...	7 43	...
...	...	...	...	...	...	LA RESSEGUE...	arr.	7 1	12 29	...	7 52	...
...	...	...	...	De ou pr	Bergerac	● BERGERAC	dép.	7 40	12 40	...	8 7	...
...	...	...	...	...	...	COURS-DE-PILE...	...	5 6	9 48	...	6 22	...
...	...	...	...	...	...	SAINT-NEXANS...	...	5 13	9 56	...	6 29	...
...	...	...	...	...	...	CONNE-ST-CERNIN...	...	5 20	10 4	...	6 37	...
...	...	...	...	...	...	ISSIGEAC...	...	5 31	10 16	...	6 46	...
...	...	...	...	...	...	EYRENVILLE...	...	5 37	10 23	...	6 54	...
...	...	...	...	...	...	FALGUEYRAT...	...	5 44	10 31	...	7 03	...
...	...	...	...	...	...	ST-AUBIN-LAUZUN...	...	5 52	10 40	...	7 11	...
...	...	...	...	...	...	EYMET...	...	6 2	10 52	...	7 20	...
...	...	...	...	...	...	LA SAUVETAT...	...	6 40	11 1	...	7 29	...
...	...	...	...	...	...	MIRAMONT (Lot-et-G.)...	...	6 48	11 11	...	7 37	...
...	...	...	...	...	...	SEYCHES (Lot-et-G.)...	...	6 56	11 19	...	7 45	...
...	...	...	...	...	...	LA GAZELLE...	...	7 4	11 27	...	7 53	...
...	...	...	...	...	...	VIRAZEIL...	...	7 12	11 35	...	8 1	...
...	...	...	...	...	...	MARMANDE	arr.	6 57	11 51	...	8 4	...

STATIONS	902	896	898	942	904	908	906	948				
	(B)-	T. L.	OMNEBUS	(1)-	OMNEBUS	(B)-	T. L.	T. L.				
● MARMANDE...	dép.	6 8	...	9 25	2 35	6 45	...	...				
VIRAZEIL...	...	6 16	...	9 33	2 43	6 53	...	...				
LA GAZELLE...	...	6 23	...	9 42	2 51	7 03	...	...				
SEYCHES (Lot-et-G.)...	...	6 33	...	9 53	3 2	7 14	...	...				
MIRAMONT (Lot-et-G.)...	...	6 46	...	10 11	3 49	7 29	...	...				
● LA SAUVETAT...	...	6 53	...	10 20	3 58	7 38	...	...				
● EYMET...	...	7 4	...	10 29	4 7	7 47	...	...				
ST-AUBIN-LAUZUN...	...	7 12	...	10 38	4 16	7 56	...	...				
FALGUEYRAT...	...	7 20	...	10 47	4 25	8 05	...	...				
EYRENVILLE...	...	7 27	...	10 56	4 34	8 14	...	...				
ISSIGEAC...	...	7 36	...	11 05	4 43	8 23	...	...				
CONNE-ST-CERNIN...	...	7 46	...	11 14	4 52	8 32	...	...				
SAINT-NEXANS...	...	7 53	...	11 23	5 01	8 41	...	...				
COURS-DE-PILE...	...	8 1	...	11 32	5 10	8 50	...	...				
● BERGERAC...	dép.	8 7	...	11 41	5 19	9 00	...	...				
LA RESSEGUE...	...	8 14	...	11 50	5 28	9 09	...	...				
MAURENS...	...	8 24	...	12 00	5 37	9 18	...	...				
LAGUDAL...	...	8 33	...	12 09	5 46	9 27	...	...				
ISSAC...	...	8 41	...	12 18	5 55	9 36	...	...				
BOURGNAQ...	...	8 52	...	12 27	6 04	9 45	...	...				
MUSSIDAN (b)...	arr.	9 8	...	12 36	6 13	9 54	...	...				

(1) Les trains 907 et 912 n'auront lieu entre Eymet et Marmande que le mercredi des Cendres, le jeudi saint et le 25 novembre, jours de grande foire à Eymet et entre Miramont et Marmande le 17 janvier, le jeudi de la Mi-Carême, le 3 mai, le 20 juillet, le 14 septembre et le 9 décembre, jours de grandes foires à Miramont.

(2) Les voyageurs porteurs de cartes d'abonnement hebdomadaire délivrées conformément au § 4 du tarif spécial G.V. n° 3, sont admis dans les trains 902 et 903 entre Seyches (L.-et-G.) et Miramont (L.-et-G.) et vice-versa et dans les trains 904 et 908 entre Eymet et Miramont (L.-et-G.) et vice-versa.

Succursales à

VILLENEUVE-S/L-LOT AGÈN - BRIVES

ARTHUR LACAPE

2, Place du Théâtre, 2

d'embarcadère aux débuts du chemin de fer), terme qui sera de moins en moins utilisé après 1918. Les gares principales sur le parcours sont repérées par un rond noir précédant leur nom, et/ou la mise en gras des caractères (les gares fortes de ligne). Comme souligné dans l'épisode 1, la gare de

La Sauvetat est une gare assez importante, et elle apparaît comme telle dans ce livret avec ce rond noir précédant son nom.

On note que la ligne n'était pas exploitée de bout en bout entre Marmande et Mussidan, tout au moins en 1903, mais en deux tronçons, avec Bergerac comme gare de correspondance, entre la section vers Marmande et celle vers Mussidan. Il y a plusieurs raisons à cela, tout d'abord, il est clair que l'activité de la section Bergerac/Mussidan était moindre, avec des flux de voyageurs et de marchandises plus limités (la zone était encore plus rurale). Ensuite, la correspondance à Bergerac n'était pas forcément pratique, sans parler de celle qui devait conduire à Angoulême, au-delà de Mussidan, et cela se traduit par moins de trains. Le peu d'importance de l'activité sera confirmé avec la demande de l'autorité allemande d'un défermage total entre Bergerac et Mussidan dès septembre 1942.

Les colonnes qui suivent, présentent les horaires pour les différents trains repérés par un numéro, pair dans un sens, impair dans l'autre. On note également une habitude qui changera également après 1918, à savoir que l'on utilisait les mots « *matin soir* » pour préciser l'heure de départ. Par exemple, au-delà de 12 h (le midi) on revenait aux chiffres de 1 à 12 du début de l'après-midi jusqu'au soir ... on ne parlait pas du train de 17 h, mais du train de 5 h du soir ! C'était une autre façon de marquer le temps.

On a ensuite deux types de trains, les **Trains Légers (TL)** et les **Omnibus**. Pour des raisons de clarté un 3^{ième} type sera présenté les **mixtes (MV)** que l'on retrouvera dans les tableaux horaires après 1918. Précisons que la différence entre les deux premiers n'est pas très facile à établir, en dehors de quelques repères.

Ainsi pour le TL n°901, grâce à une heure très matinale pour le départ de Bergerac, ce train léger permettait d'arriver assez tôt à Marmande pour un trajet d'1 h 59, soit une moyenne horaire de 37,5 km/h, une vitesse moyenne très correcte avant 1914 (entre Bergerac et La Sauvetat, il fallait compter 1 h 12 pour une moyenne équivalente). Ces trains étaient l'apanage des machines à vapeur les plus rapides (mais sous-utilisées) comme les types 120 ou 121 (cette numérotation sera expliquée plus précisément dans un épisode à suivre). Ce train était uniquement dédié aux voyageurs, avec des voitures à compartiments comportant les 3 classes, plus le (ou les) inévitables fourgons à bagages qui prenait aussi en charge le courrier, de petits colis ou des chiens ! Les voitures de 1^{ère} classe disposaient de banquettes rembourrées et spacieuses, elles étaient bien éclairées le jour grâce à davantage de fenêtres. A l'inverse, les 3^{ième} classes devaient souvent se contenter de banquettes en bois à lattes à l'origine, et moins de fenêtres. Cette notion de TL sera réutilisée pour les autorails qui feront leur apparition au milieu des années 20. Ils étaient en général plus rapides que les omnibus. Toutefois, l'avantage de vitesse restait réduit en raison d'une voie qui ne permettait pas forcément des vitesses élevées, contrairement aux grandes lignes. Entre Bordeaux et Eymet, la meilleure performance est plus faible, avec une moyenne horaire de l'ordre de 32 km/h pour une durée de 3 h 16 mn.

Pour les **omnibus**, ils desservent par définition toutes les gares, haltes ou arrêts. Or ici, les horaires ne mentionnent que des gares, et pas d'éventuel arrêts, où généralement, il n'y a qu'un simple poteau avec le nom de celui-ci, sur un quai sommairement aménagé. L'arrêt du train se fait alors à la demande des voyageurs du train (ils le signalent lors de leur montée à bord), ou par la présence de voyageurs en attente sur le quai. Un examen de l'omnibus 903 montre que pour le même parcours entre Bergerac et Marmande, il faut maintenant un peu plus de temps, soit 2 h 11,

pour une moyenne horaire logiquement plus basse, mais encore correcte de 34,3 km/h (ou 1 h 21 entre Bergerac et La Sauvetat). La composition de la rame est identique, cependant, les locomotives utilisées sont généralement moins rapides, car ce sont des types 030 affectées à des service mixtes (voyageurs et marchandises), et moins rapide en vitesse maximale que les 120. Dans le cas présent, la différence de temps de parcours reste limitée entre les deux types de trains, ce qui n'est pas le cas sur des lignes permettant des vitesses plus élevées.

(43) BORDEAUX A EYMET (43)													
1 ^{re}	2 ^e	3 ^e	DIST.	STATIONS	1781 OMNEBUS Jours foire 12.3cl.	1775 T. L. 12.3cl.	1795 T. L. Dim. et Fêtes 12.3cl.	1787 T. L. 12.3cl.	1779 T. L. 12.3cl.	1777 T. L. 12.3cl.	1789 T. L. Dim. et Fêtes 12.3cl.		
classe	classe	classe			(*) - matin	matin	matin	soir	soir	soir	soir		
fr. c.	fr. c.	fr. c.	kil.	De ou p ^r Bordeaux	5 17	7 24	10 37	1 54	4 20	5 57	7 16	...	...
» 65	» 45	» 30	6	BORDEAUX-BENAUGE.	5 28	7 35	10 48	2 5	4 31	6 8	7 27	...	...
» 65	» 45	» 30	6	LA SOUY.	5 34	7 41	10 54	2 11	4 37	6 20	7 33	...	...
» 90	» 60	» 40	8	BOULIAC.	5 41	7 47	11 1	2 17	4 43	6 26	7 39	...	...
1 25	» 85	» 55	11	● LA TRESNE.	5 47	7 52	11 5	2 23	4 48	6 32	7 44	...	...
1 53	1 5	» 70	14	CITON-CENAC.	5 54	7 58	11 16	2 30	4 54	6 40	7 50	...	...
2 2	» 1 35	» 90	18	LIGNAN.	6 3	8 6	11 24	2 39	5 2	6 49	7 58	...	...
2 25	1 50	1 20	20	SADIRAC.	6 10	8 11	11 29	2 45	5 7	6 56	8 3	...	...
2 80	1 90	1 25	25	CREON.	6 20	8 20	11 38	2 54	5 16	7 5	8 12	...	...
3 25	2 20	1 45	29	LA SAUVE.	6 34	8 33	11 45	3 2	5 29	7 17	8 19	...	...
3 70	2 50	1 65	33	ESPIET.	6 43	8 39	matin	soir	5 35	7 23	soir	...	...
4 15	2 80	1 80	37	DAIGNAC.	6 53	8 47	...	...	5 43	7 31	...	...	...
4 70	3 20	2 5	42	BELLEFOND.	7 4	8 57	...	...	5 53	7 41	...	...	...
5 5	3 40	2 20	43	FRONTENAC.	7 11	9 2	...	...	6 58	7 46	...	...	...
5 60	3 80	2 45	50	SAINT-BRICE.	7 21	9 10	...	...	7 6	7 54	...	...	...
6 25	4 25	2 75	56	SAUVETERRE.	7 39	9 20	...	...	7 16	8 4	...	...	...
6 95	4 70	3 5	62	St-MARTIN-DU-PUY.	7 51	9 30	...	...	7 27	8 15	...	...	...
7 40	5 3	3 25	66	MESTERRIEUX.	8 3	9 39	...	...	7 34	8 22	...	...	...
7 75	5 20	3 40	69	NEUFFONS.	8 5	9 43	...	...	7 38	8 27	...	...	...
8 40	5 35	3 70	75	MONSEUR.	8 15	9 53	...	...	7 47	8 35	...	...	...
8 95	6 5	3 95	80	DIULIVOL.	8 23	10 7	...	...	7 54	8 42	...	...	...
9 40	6 35	4 15	84	DURAS.	8 30	10 7	...	...	7 58	8 50	...	...	...
10 10	6 80	4 45	90	AURIAC.	8 40	10 16	...	...	7 11	8 59	...	...	...
10 35	7 40	4 65	94	MOUSTIERS-ALLEMANS.	8 53	10 23	...	...	7 18	9 6	...	...	...
11 10	7 50	4 90	99	● LA SAUVETAT. } arr. dép.	9 1	10 32	...	...	7 23	9 12	...	...	...
11 65	7 85	5 15	104	● EYMET. arr.	9 9	10 40	...	...	7 36	9 22	...	...	...
					matin	matin	Ce tr. n'a lieu que les dim. et j. de fêtes à part. du 19 mai jusqu'au 14 octobre incl.	soir	soir	soir	Ce tr. n'a lieu que les dim. et j. de fêtes et le premier jour de la foire St-Fort.		

4 ^{re}	2 ^e	3 ^e	DIST.	STATIONS	1782 T. L. 12.3cl.	1792 T. L. 12.3cl.	1784 T. L. 12.3cl.	1786 T. L. 12.3cl.	1794 T. L. Dim. et Fêtes 12.3cl.	1788 OMNEBUS Jours foire 12.3cl.	1790 T. L. Dim. et Fêtes 12.3cl.		
classe	classe	classe				matin	matin	soir	soir	soir	soir		
fr. c.	fr. c.	fr. c.	kil.	De ou pour Eymet		6 10	8 35	3 20	...	4 10	...	...	...
» 65	» 45	» 30	6	● LA SAUVETAT. } arr. dép.	...	6 18	8 43	3 29	...	4 20	...	...	...
					...	6 19	8 44	3 34	...	4 26	...	...	...
1 10	» 75	» 50	10	MOUSTIERS-ALLEMANS.	...	6 26	8 52	3 41	...	4 37	...	...	...
1 70	1 15	» 75	15	AURIAC.	...	6 34	8 59	3 48	...	4 46	...	...	...
2 35	1 60	1 05	21	DURAS.	...	6 43	9 9	3 56	...	5 8	...	...	...
2 80	1 90	1 25	25	DIULIVOL.	...	6 52	9 16	4 3	...	5 16	...	...	...
3 35	2 25	1 50	30	MONSEUR.	...	7 1	9 23	4 11	...	5 27	...	...	...
4 3	2 70	1 75	36	NEUFFONS.	...	7 9	9 31	4 19	...	5 38	...	...	...
4 25	2 85	1 85	38	MESTERRIEUX.	...	7 14	9 38	4 25	...	5 45	...	...	...
4 80	3 25	2 10	43	St-MARTIN-DU-PUY.	...	7 23	9 46	4 32	...	5 56	...	...	...
5 40	3 65	2 35	48	SAUVETERRE.	...	7 34	9 56	4 42	...	6 17	...	...	...
6 15	4 15	2 70	53	SAINT-BRICE.	...	7 43	10 6	4 52	...	6 28	...	...	...
6 70	4 55	2 95	60	FRONTENAC.	...	7 52	10 13	4 59	...	6 36	...	...	...
7 05	4 75	3 10	63	BELLEFOND.	...	8 1	10 20	5 4	...	6 44	...	...	...
7 60	5 15	3 35	68	DAIGNAC.	...	8 11	10 30	5 14	...	6 53	...	...	...
8 05	5 45	3 55	72	ESPIET.	...	matin	8 18	10 37	5 21	soir	7 3	...	...
8 40	5 65	3 70	75	LA SAUVE.	...	6 30	8 29	10 46	5 33	3 28	7 15	8 38	...
8 95	6 05	3 95	80	CREON.	...	6 39	8 37	10 54	5 41	3 37	7 24	8 47	...
9 50	6 45	4 20	85	SADIRAC.	...	6 46	8 44	11 3	5 50	3 45	7 32	8 54	...
9 75	6 60	4 30	87	LIGNAN.	...	6 51	8 49	11 8	5 53	3 50	7 38	8 59	...
10 20	6 90	4 50	91	CITON-CENAC.	...	6 59	8 57	11 15	6 3	3 59	7 51	9 7	...
10 55	7 10	4 65	94	● LA TRESNE.	...	7 4	9 2	11 20	6 8	4 4	7 58	9 12	...
10 75	7 25	4 75	96	BOULIAC.	...	7 9	9 7	11 25	6 13	4 9	8 5	9 17	...
11 20	7 55	4 95	100	LA SOUY.	...	7 15	9 14	11 31	6 22	4 15	8 13	9 23	...
11 40	7 70	5 05	102	BORDEAUX-BENAUGE.	...	7 21	9 20	11 37	6 29	4 21	8 19	9 29	...
11 65	7 85	5 15	104	● BORDEAUX-BAST. arr.	...	7 28	9 27	11 44	6 36	4 28	8 26	9 36	...
						matin	matin	matin	soir	soir	soir	soir	

(*) Les trains 1781 et 1788 ont lieu : 1^o entre Bordeaux et la Sauve, les jours de foire à Créon ; 2^o entre Bordeaux et Sauveterre, les jours de foire à Sauveterre ; 3^o entre Bordeaux et Monsegur, les jours de foire à Monsegur ; 4^o entre Bordeaux et Duras, les jours de foire à Duras ; 5^o entre Bordeaux et Eymet, les jours de foire à Eymet.

BORDEAUX. — NANTES. — Arrêt facultatif. — Les voyageurs passant à Bordeaux ou à Nantes du réseau d'Orléans sur le réseau du Midi ou sur les réseaux de l'Etat et de l'Ouest ou vice-versa, avec un billet direct délivré par une gare du réseau d'Orléans à destination d'une gare du réseau du Midi, du réseau de l'Etat ou du réseau de l'Ouest, ou inversement, ont la faculté de séjourner pendant 48 heures à Bordeaux ou à Nantes, sous la seule condition de soumettre à l'arrivée leurs billets au visa du chef de gare. Les bagages sont enregistrés pour la destination définitive et ne peuvent être retirés au passage à Bordeaux ou à Nantes.

Les voyageurs porteurs de billets directs Orléans-Etat descendus à la gare Bordeaux-Bastide ou à celle de Nantes-Orléans, peuvent, s'ils le désirent, repartir par les gares de Bordeaux-Saint-Jean ou de Bordeaux-Etat ou par celle de Nantes-Etat ou inversement.

Les voyageurs porteur de billets directs Orléans-Midi descendus à la gare de Bordeaux-Bastide peuvent, s'ils le désirent, repartir par la gare de Bordeaux-Saint-Jean ou inversement.

Les voyageurs porteurs de billets directs Etat-Midi descendus à la gare de Bordeaux-Etat peuvent, s'ils le désirent, repartir par la gare de Bordeaux-Saint-Jean, ou inversement.

Il y a enfin les **mixtes (MV)** : ce sont des trains qui au point de départ sont uniquement consacrés aux marchandises, et dans lesquels les compagnies vont insérer une ou deux voitures voyageurs (et un fourgon) pour améliorer les recettes. Ces MV déposent et collectent des wagons dans les différentes gares en fonction des besoins, c'est leur vocation première. La vitesse n'est pas leur priorité, et les voyageurs doivent attendre que les manœuvres soient achevées dans chaque gare, avant que le convoi ne reparte ; les temps de parcours ont donc été allongés par le P.O. en conséquence, soit une heure environ par rapport aux trains légers.

Document n°5 : Les horaires des trains entre Bordeaux-Bastide et Eymet.

Source : Extrait du Livret-guide du P.O. en 1903

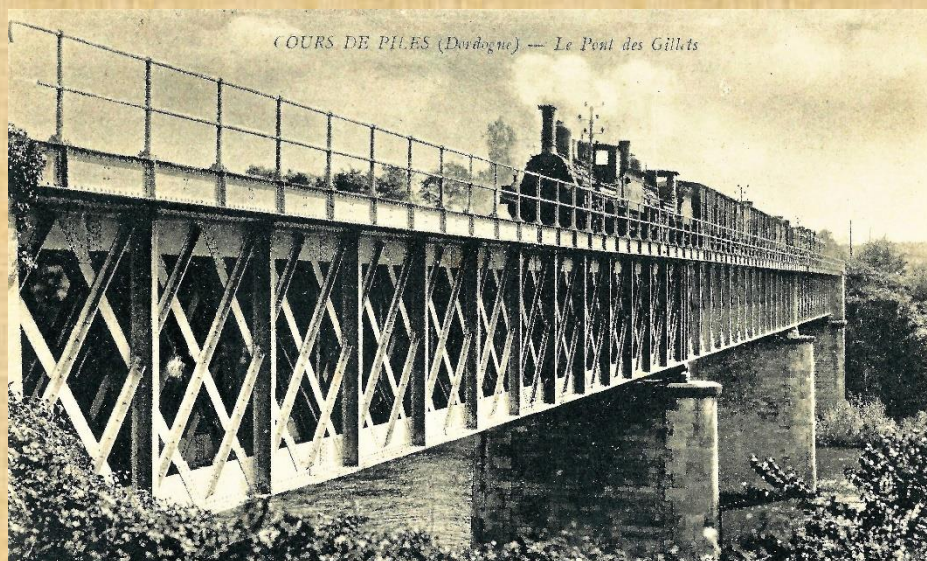
Ici, les vitesses moyennes chutent, et il fallait beaucoup de patience aux passagers pour prendre ces trains, et compte tenu de la lenteur, il était hors de question de proposer des billets de première classe, si bien que ces MV n'intégraient que des voitures de 3^{ème} classe. La traction était confiée à des 030 spécialisées dans les marchandises, et où la

puissance de traction était plus importante que la vitesse. Ils devaient aussi céder la priorité aux trains de voyageurs. Ces trains vont avoir un caractère un peu anachronique face au développement de l'automobile, toutefois, on en retrouvera en France jusqu'à l'aube des années 1980.

Si l'on revient aux trains, la gare de La Sauvetat permettait une correspondance pas toujours aisée entre les deux lignes. Si l'on prend l'exemple d'un habitant de Seyches qui veut se rendre à Moustier dans la matinée, il peut emprunter le premier train venant de Marmande (le n°902) pour un départ à 6 h 33, il arrivera à La Sauvetat vers 6 h 53, et il devra attendre le train pour Bordeaux-Bastide venant d'Eymet (le n°1784), pour quitter La Sauvetat à 8 h 44, et arriver à la gare de Moustier à 8 h 52, soit presque 2 h 30 plus tard pour 20 km C'est dissuasif !

Document n° 6 : Un MV sur le Pont des Gillets près de Cours de Pile

C'est une carte postale connue, très intéressante, car son examen attentif montre que l'on a une double traction avec deux locomotives à vapeur du type Forquenot (?), car on a une rame assez chargée, avec des wagons marchandises en tête (des couverts), et des voitures de voyageurs en queue. Collec E. Comont



Mais il faut reconnaître qu'avec 3 allers-retours par jour sur chaque ligne, il était difficile d'avoir des temps de correspondance raisonnables (15-20 mn). Toutefois, notamment l'après-midi, les temps de correspondance sont nettement plus courts pour certaines heures, le passager en transit ne devait pas alors traîner pour changer de train sous peine de le rater !!!

On note aussi des circulations liées à la vie locale, en l'occurrence les marchés, les foires, ce qui est aussi le cas entre Bordeaux et Eymet, lesquelles sont source de belles recettes pour le P.O., et l'opportunité pour les habitants d'aller vendre ses produits à Eymet par exemple, et/ou d'y faire des emplettes pour des objets que l'on ne trouve pas facilement dans les communes rurales.

Une autre observation, sur le tableau horaire entre Bordeaux et Eymet, on constate qu'il y également un mouvement supplémentaire entre Bordeaux et la Sauve. On peut émettre quelques hypothèses pour expliquer ce train supplémentaire : tout d'abord le fait que la gare de Sauve a été jusqu'en 1899 le terminus de cette ligne avant sa prolongation vers Eymet, ensuite on est encore à relative proximité de Bordeaux (30 km), ceci favorisant le déplacement des populations. Enfin, la gare avait une forte activité dans le transport de pierre depuis des carrières plus ou moins proches, carrières qui employaient une main d'œuvre importante et qui devait se déplacer pour travailler.

Une question demeure, quelle pouvait être la vitesse maximale des trains à vapeur en ligne ? Sans indications particulières, on sait qu'il faut intégrer les phases de décélération et d'accélération, ainsi que les temps d'arrêt dans toutes les gares, une estimation sommaire donnerait alors autour de 50 km/h au maximum.

Une gare très animée au début du XX^{ème} siècle jusqu'aux années 30

En 1903, la gare de La Sauvetat voit donc passer 12 trains de voyageurs par jour, plus ponctuellement deux trains les jours de foire ou de « grande foire » avec des parcours plus limités. Il faut bien sûr y ajouter les trains de marchandises, il y avait un aller-retour par ligne, soit 4

Document n°7 : La gare et l'arrivée d'un train



Une rare carte postale plus animée, le train vient de Bergerac ou de Mussidan. On reviendra sur cette carte. (Collec. Eric Comont)

circulations supplémentaires (il n'y pas d'information sur ces trains, notamment leurs horaires et leur fréquence hebdomadaire : journalier, trihebdomadaire...). L'ensemble animait la gare, et donnait du travail au chef de gare. Pour imaginer cette animation, il est possible, à partir de ces tableaux horaires 1903, de reconstituer ce qu'aurait pu être le panneau d'affichage des heures d'arrivée et de départ des trains que l'on pouvait trouver dans le hall d'une gare. Il n'est pas sûr qu'un tel panneau ait existé pour La Sauvetat, car il y avait des livrets-guides ou des indicateurs horaires). De plus, les tableaux du livret

étaient généralement affichés dans un petit cadre avant de rentrer dans la gare, et il y avait bien sûr la possibilité de passer par le guichet aux heures d'ouverture, pour avoir les renseignements en direct. Ces horaires changeaient avec les deux services été ou hiver, et au fur et à mesure des années. Sa visualisation ci-dessous, permet de mieux comprendre l'activité de la gare de La Sauvetat-du-Dropt, et de constater que certaines tranches horaires étaient « bien garnies ».

Tableau n°1 : « Panneau » d'affichage recréé pour les trains au départ et à l'arrivée en gare de La Sauvetat-du-Dropt en 1903

Horaires des trains au départ et à l'arrivée de la gare de la Sauvetat-du-Dropt						
Service d'été 1903						
N° DU TRAIN	TYPES	PROVENANCES	HEURES D'ARRIVEES	DESTINATIONS	HEURES DES DEPARTS	INDICATIONS
MATIN						
901	Train Léger	BERGERAC	6.10	MARMANDE	6.10	
1792	Train Léger	EYMET	6.18	BORDEAUX-BAST.	6.19	
902	Train Léger	MARMANDE	6.53	BERGERAC	6.53	
1784	Train Léger	EYMET	8.43	BORDEAUX-BAST.	8.44	
1781	Omnibus	BORDEAUX-BAST.	9.00	EYMET	9.01	(A)
912	Omnibus	MARMANDE	10.20	EYMET	10.20	(B)
1775	Train Léger	BORDEAUX-BAST.	10.30	EYMET	10.32	
903	Omnibus	BERGERAC	11.01	MARMANDE	11.01	
SOIR						
1786	Train Léger	EYMET	3.29	BORDEAUX-BAST.	3.34	
904	Omnibus	MARMANDE	3.33	BERGERAC	3.33	
907	Omnibus	EYMET	4.11	MARMANDE	4.11	(B)
1788	Omnibus	EYMET	4.20	BORDEAUX-BAST.	4.26	(A)
908	Train Léger	MARMANDE	7.06	BERGERAC	7.06	
1779	Train Léger	BORDEAUX-BAST.	7.25	EYMET	7.28	
905	Train Léger	BERGERAC	7.29	MARMANDE	7.29	
1777	Train Léger	BORDEAUX-BAST.	9.12	EYMET	9.14	

(A) Circulations entre Bordeaux et Eymet, les jours de foire à Eymet

(B) Circulations entre Marmande et Eymet le mercredi des cendres, le jeudi saint et le 25 novembre, jours de grande foire à Eymet, et entre Miramont et Marmande le 17 janvier, le jeudi de la mi-carême, le 3 mai, le 20 juillet, le 14 septembre et le 9 décembre, jours de grandes foires à Miramont

Ce tableau reprend la façon dont les horaires pouvaient se présenter sur un tableau dans l'intérieur de la gare. Les surlignages sont juste là pour des explications : la couleur violette indique

que ces deux trains (par paire) vont forcément se croiser dans la gare de La Sauvetat, compte tenu de leurs horaires de départ et d'arrivée. Cela demandait au chef de gare de veiller à la bonne fluidité, de bien aiguiller le bon train entre Bordeaux et Marmande, et d'être rigoureux quant aux horaires des trains pour éviter des face-à-face. Le surlignage d'horaires en jaune indique que ceux-ci ne sont pas tout à fait exacts. Il faut retrancher fois 1 à 4 minutes pour que ce soit cohérent. En fait, il n'y a pas dans les horaires du livret de la ligne Marmande-Bergerac les heures d'arrivées des trains dans la gare de La Sauvetat, et par défaut, ce sont les heures de départ qui ont été appliqués aux arrivées.

Au-delà de ces questions techniques, lorsque l'on regarde les circulations journalières régulières (en dehors des marchés) on a 2 heures de pointe, notamment entre 6 et 7 h du matin et entre 7 h et 7 h 30 du soir, où à chaque fois pas moins de 3 trains se succèdent, hors trains de marchandises. Ces mouvements créent une belle animation qui donne une vie au site. A ce sujet, il y avait l'inévitable café de la gare, voire un hôtel-restaurant ; la maison implantée à droite sur le chemin vers la gare était ce café, dont quelques éléments trahissent son précédent usage. Ce café était d'autant plus important, que le temps de correspondance pouvait être long entre les trains, et qu'il fallait parcourir 800 mètres pour trouver un café dans le centre-ville de la commune ! Enfin, le positionnement géographique de la gare de La Sauvetat est intéressant, car il offre des horaires acceptables, notamment le matin, contrairement aux gares têtes de lignes.

Document n°8 : Les horaires des trains en 1925

(49) MUSSIDAN A MARMANDE (49)												
DIST.	GARES	5011 MIXTE 3 ^{al}	1353 T. L. 2 ³⁰	1357 D.M.B. 2 ³⁰	5015 MIXTE 3 ^{al}	1361 T. L. 2 ³⁰	GARES	1354 T. L. 2 ³⁰	5014 MIXTE 3 ^{al}	5016 MIXTE 3 ^{al}	1358 T. L. 2 ³⁰	1364 T. L. 2 ³⁰
101	● Mussidan (B)...	6 40	9 45	16 00	16 00	16 00	● Marmande (B)...	4 50	11 45	11 45	16 55	16 55
6	Bourgnac...	6 50	9 55	16 12	16 12	16 12	Virazeil...	4 58	11 53	11 53	17 03	17 03
10	Issac...	6 57	10 04	16 23	16 23	16 23	La Gazelle...	5 06	12 06	12 06	17 11	17 11
17	Lagudal...	7 09	10 17	16 36	16 36	16 36	Seyches (L.-et-G.)...	5 21	12 21	12 21	17 22	17 22
20	Maurens...	7 16	10 25	16 42	16 42	16 42	Miramont (L.-et-G.)...	5 41	12 48	12 48	17 38	17 38
25	La Ressègue...	7 25	10 34	16 50	16 50	16 50	● La Sauvetat...	5 48	12 59	12 59	17 45	17 45
31	● Bergerac...	7 38	10 43	16 57	16 57	16 57	Le Samedi, jour de marché à Bergerac	5 50	13 03	13 03	17 47	17 47
36	Cours-de-Pile...	5 15	8 00	12 24	17 36	17 36	● Eymet...	5 58	13 15	13 15	17 56	17 56
41	Saint-Nexans...	5 35	8 18	12 49	17 52	17 52	St-Aubin Lauzun...	6 05	13 24	13 24	18 00	18 00
45	Conne-St-Cernin...	5 47	8 27	13 05	18 00	18 00	Falqueyrat...	6 16	13 33	13 33	18 10	18 10
51	Issigeac...	6 09	8 40	13 31	18 11	18 11	Byrenville...	6 32	10 13	10 13	18 28	18 28
55	Byrenville...	6 19	8 48	13 41	18 18	18 18	Issigeac...	6 40	10 21	10 21	18 36	18 36
60	Falqueyrat...	6 38	8 58	13 58	18 27	18 27	Conne-St-Cernin...	6 52	10 31	10 31	18 44	18 44
66	St-Aubin-Lauzun...	6 51	9 08	14 28	18 36	18 36	Saint-Nexans...	7 03	11 19	11 19	18 55	18 55
72	● Eymet...	7 03	9 18	14 40	18 44	18 44	Cours-de-Pile...	7 11	11 51	11 51	19 03	19 03
77	● La Sauvetat...	7 15	9 21	14 47	18 47	18 47	● Bergerac...	7 26	12 01	12 01	19 18	19 18
81	Miramont (L.-et-G.)...	7 28	9 29	14 55	18 55	18 55	La Ressègue...	7 48	12 09	12 09	19 36	19 36
91	Seyches (L.-et-G.)...	7 44	9 40	15 04	19 04	19 04	Maurens...	7 57	12 15	12 15	19 46	19 46
97	La Gazelle...	8 11	9 53	15 18	19 18	19 18	Lagudal...	8 05	12 16	12 16	19 55	19 55
102	Virazeil...	8 22	10 05	15 27	19 27	19 27	Issac...	8 12	12 16	12 16	20 08	20 08
106	● Marmande (B)...	8 36	10 21	15 42	19 42	19 42	Bourgnac...	8 23	12 16	12 16	20 20	20 20
		8 45	10 21	15 42	19 42	19 42	● Mussidan (B)...	8 29	12 16	12 16	20 20	20 20
								8 37	12 16	12 16	20 20	20 25

(50) BORDEAUX A EYMET (50)												
DIST.	GARES	1413 T. L. 2 ³⁰	1415 T. L. 2 ³⁰	1417 T. L. 2 ³⁰	1423 T. L. 2 ³⁰	1425 T. L. 2 ³⁰	GARES	1418 T. L. 2 ³⁰	1412 T. L. 2 ³⁰	1414 T. L. 2 ³⁰	1416 T. L. 2 ³⁰	1420 T. L. 2 ³⁰
101	● Bordeaux-Est... (B)	7 14	10 07	14 27	17 20	18 36	● Eymet...	6 01	9 35	15 20	D. F.	D. F.
6	● Bordeaux...	7 22	10 15	14 35	17 28	18 44	● La Sauvetat...	6 09	9 43	15 28		
6	Benaugue...	7 25	10 17	14 37	17 29	18 45	Moustiers-Allemands...	6 13	9 45	15 32		
8	La Souys...	7 30	10 22	14 42	17 36	18 51	Auriac-sur-Dropt...	6 20	9 51	15 40		
11	Bouliac...	7 36	10 28	14 48	17 42	18 57	Duras...	6 27	9 58	15 47		
14	La Tresne...	7 42	10 34	14 53	17 48	19 02	Dieulivol...	6 38	10 10	16 06		
18	Citon-Cénac...	7 47	10 39	14 59	17 55	19 07	Monségur...	6 44	10 16	16 16		
20	Lignan...	7 53	10 45	15 05	18 01	19 13	Neuflons...	6 52	10 23	16 18		
25	Sadillac...	7 58	10 50	15 10	18 08	19 18	Neuflons...	7 00	10 31	16 26		
29	Créon...	8 06	11 04	15 20	18 17	19 27	Mestrieux...	7 05	10 37	16 37		
33	La Sauve...	8 23	11 12	15 30	18 28	19 34	St-Martin-du-Puy...	7 14	10 44	16 44		
37	Espiet...	8 32	11 20	15 36	18 34	19 40	Sauveterre-de-Guy...	7 27	10 57	16 54		
42	Dalgnac...	8 40	11 28	15 44	18 42	19 48	Saint-Brice...	7 38	11 07	17 05		
45	Bellefond...	8 52	11 40	15 56	18 54	20 00	Frontenac...	7 45	11 14	17 12		
50	Frontenac...	9 08	11 56	16 12	19 10	20 16	Bellerond...	7 53	11 23	17 20		
58	Saint-Brice...	9 07	11 55	16 19	19 17	20 23	Dalgnac...	8 04	11 34	17 31		
62	Sauveterre-de-Guy...	9 22	12 10	16 34	19 32	20 38	Espiet...	8 12	11 40	17 39		
66	Créon...	9 32	12 20	16 44	19 42	20 48	La Sauve...	8 23	11 51	17 50		
69	Mestrieux...	9 39	12 27	16 51	19 49	20 55	Créon...	8 32	12 01	18 01		
75	Neuflons...	9 44	12 32	16 56	19 54	21 00	Sadillac...	8 39	12 08	18 08		
80	Monségur...	9 54	12 42	17 06	20 04	21 10	Lignan...	8 44	12 15	18 15		
84	Dieulivol...	10 02	12 50	17 14	20 18	21 28	Citon-Cénac...	8 51	12 22	18 22		
90	Duras...	10 12	13 00	17 24	20 28	21 38	La Tresne...	9 01	12 30	18 30		
94	Auriac-sur-Dropt...	10 22	13 10	17 34	20 38	21 48	Bouliac...	9 08	12 37	18 37		
99	Moustiers-Allemands...	10 30	13 18	17 42	20 46	21 56	La Souys...	9 18	12 47	18 47		
104	● La Sauvetat...	10 37	13 25	17 49	20 53	22 03	● Bordeaux...	9 29	12 58	18 58		
	● Eymet...	10 49	13 37	17 59	21 05	22 11	Benaugue...	9 37	13 06	19 06		
							● Bordeaux-Bastide (B)...	9 49	13 18	19 18		

On notera la présence de MV, et le passage aux heures « modernes », source Livret-guide 1925, Collec. Eric Comont

Jusqu'en 1914, il y a peu d'évolutions dans les horaires. Durant la première guerre mondiale, les compagnies ont dû réduire le nombre de circulations voyageurs sur les lignes afin de soutenir l'effort de guerre. Cela s'est traduit pour beaucoup de lignes par la suppression d'au moins un aller-retour sur les trois existants. S'il n'y pas eu de dégâts dus au conflit (Contrairement au nord et à l'est de la France), l'entretien du matériel roulant et des lignes a été réduit au strict nécessaire, et l'ensemble est fatigué au moment de l'armistice.

Après 1918, les circulations vont reprendre progressivement le rythme de l'avant-guerre, mais avec une concurrence croissante de la route, qui va ponctionner le trafic de voyageurs dans un premier temps puis le trafic marchandises dans un deuxième temps, faisant disparaître définitivement un équilibre financier déjà précaire avant 1914.

Les horaires ont un peu bougé par rapport à 1903, mais on note un changement important, c'est la circulation de trains cette fois-ci directs entre Mussidan et Bergerac. On peut imaginer que le P.O. avait certainement eu des réclamations quant au temps de parcours très long, et des mauvaises correspondances en gare de Bergerac. La mise en place de trains directs était une bonne réponse ... mais malheureusement, les vitesses moyennes n'ont guère bougé depuis 1903 ... Avec environ 30 km/h ... la situation est la même pour Bordeaux-Eymet, dans ces conditions, ce qui était correct avant 1914, devient un gros handicap pour attirer, et même conserver des passagers face à la concurrence routière croissante.

Sans rentrer dans un procès d'intention, il est clair que le P.O. n'a pas (ou peu) mis les moyens pour moderniser ces lignes avec une voie renforcée, afin de permettre des vitesses moyennes plus importantes. Cela était tout à fait possible au regard des locomotives à vapeur qui étaient utilisées, et qui étaient capables de rouler bien plus vite que les 50 km/h, vitesse maximale estimée. De plus, il ne faut pas oublier l'impact financier de la grève des cheminots en 1910 (dite aussi grève de la « thune »), qui va se traduire par une augmentation sensible des salaires et un régime de retraite amélioré. On aura encore des grèves perlées parfois très dures, au moins jusqu'en 1920. Sans remettre en cause les avancées sociales, elles vont inévitablement fragiliser les comptes des compagnies de chemin de fer, qui feront des arbitrages au profit des lignes les plus rentables.

Les années 30 : Un recul du trafic annonçant la probable fermeture des lignes au trafic voyageurs

Si le réseau ferroviaire français atteint sa dimension maximale au début des années 30, c'est aussi dans cette décennie que les premières fermetures au trafic voyageurs vont intervenir. Quelques lignes seront encore ouvertes, mais elles seront souvent fermées à tout trafic après seulement quelques années, faute de trafic. Sur la région, on peut citer l'exemple de la ligne départementale à voie métrique de Villeneuve-sur-Lot à Villeréal via Montflanquin ouverte en 1911. Elle sera complétée en 1927 par la ligne de Monflanquin à Sos, avec un arrêt total du trafic dès 1933, soit seulement après 6 ans d'activité pour la dernière extension. De même, la ligne Villeneuve-sur-Lot/Falgueyrat exploitée depuis Eymet par le P.O. subira le même sort, puisqu'après une ouverture très tardive en 1930, elle sera définitivement fermée au trafic voyageurs 9 ans plus tard !



A gauche sur la photo, l'ennemi du chemin de fer est en « embuscade », on est dans les années 20/30, malgré tout, la gare d'Eymet est encore très active, et en impose par sa taille. Collect. Eric Comont

Document n°9 : Rencontre entre la route et le rail en gare d'Eymet

La concurrence routière est bien évidemment en cause, et les progrès réalisés depuis 1918 par l'automobile tant pour la vitesse que pour le confort, surclassent les trains circulant sur des lignes secondaires à des vitesses moyennes quasi inchangées depuis 1900, sans oublier des voitures-voyageurs dont la construction remonte parfois

au dernier quart du XIX^{ème} siècle ! La photo de ce bus devant la gare d'Eymet nous rappelle cette réalité de l'époque, les trains circulent encore, mais la concurrence est déjà bien là.

Par ailleurs, les mentalités ont évolué, et les français des années 30 ne sont plus prêts comme leurs aînés, à user « leurs galoches » pour rejoindre une gare très éloignée du centre-bourg. Il faut aussi rappeler que les zones rurales se sont peu ou prou vidées d'une partie de leur population au profit des villes ; les activités économiques locales s'en trouvant progressivement fragilisées, tout comme les voyageurs potentiels. Ainsi, la commune de La Sauvetat qui comptait presque 800 habitants au recensement de 1896, passera à environ 520 habitants à la veille de la première guerre mondiale, chiffre qui bougera peu jusqu'à aujourd'hui. Il faut enfin rappeler, que dans ces années 30, la France subit aussi les effets de la grande crise financière et industrielle partie des Etats Unis en 1929, et qui conduit à la faillite de nombreuses entreprises, et à une vague de chômage. L'activité des chemins de fer va s'en trouver affectée par la baisse du trafic voyageurs et des marchandises¹, et nos lignes n'y échapperont pas avec des déficits encore plus importants.

Sur ces horaires d'été de 1938 (c'est la toute jeune SNCF qui gère le réseau ferré français - quasiment - depuis le premier janvier de la même année) on constate que la trame horaire reste la même depuis le début de l'exploitation (aux heures de départ près). Toutefois, un examen plus attentif, montre que les temps de parcours ont été un

Document n°10 : Les horaires des trains sur les deux lignes en 1938

STATIONS	1121	1123	1125	1127	1129	1131	1133	1135	1137	1139	1141	1143	1145
	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3
BORDEAUX EAST	7 25	10 16	14 37	17 30	18 34	20 11	21 16	22 11	23 16	24 11	25 16	26 11	27 16
Bougnac. dép.	7 46	10 25	14 45	17 39	18 44	20 21	21 26	22 21	23 26	24 21	25 26	26 21	27 26
La Sauve	7 50	10 29	14 50	17 44	18 48	20 25	21 30	22 25	23 30	24 25	25 30	26 25	27 30
Bouillac	7 55	10 34	14 55	17 49	18 53	20 30	21 35	22 30	23 35	24 30	25 35	26 30	27 35
• LATRESNE	8 00	10 39	15 00	17 54	18 58	20 35	21 40	22 35	23 40	24 35	25 40	26 35	27 40
Cliton-Cénac	8 05	10 44	15 05	17 59	19 03	20 40	21 45	22 40	23 45	24 40	25 45	26 40	27 45
Lignan	8 10	10 49	15 10	18 04	19 08	20 45	21 50	22 45	23 50	24 45	25 50	26 45	27 50
Sadirac	8 15	10 54	15 15	18 09	19 13	20 50	21 55	22 50	23 55	24 50	25 55	26 50	27 55
Créon	8 20	10 59	15 20	18 14	19 18	20 55	22 00	22 55	24 00	24 55	25 55	26 55	28 00
La Sauve	8 25	11 04	15 25	18 19	19 23	21 00	22 05	23 00	24 05	25 00	26 05	27 00	28 05
Espelet	8 30	11 09	15 30	18 24	19 28	21 05	22 10	23 05	24 10	25 05	26 10	27 05	28 10
Daignac	8 35	11 14	15 35	18 29	19 33	21 10	22 15	23 10	24 15	25 10	26 15	27 10	28 15
Bellevand	8 40	11 19	15 40	18 34	19 38	21 15	22 20	23 15	24 20	25 15	26 20	27 15	28 20
Frontenac	8 45	11 24	15 45	18 39	19 43	21 20	22 25	23 20	24 25	25 20	26 25	27 20	28 25
St-Erce	8 50	11 29	15 50	18 44	19 48	21 25	22 30	23 25	24 30	25 25	26 30	27 25	28 30
Sauveterre	8 55	11 34	15 55	18 49	19 53	21 30	22 35	23 30	24 35	25 30	26 35	27 30	28 35
St-Martin-du-Puy	9 00	11 39	16 00	18 54	19 58	21 35	22 40	23 35	24 40	25 35	26 40	27 35	28 40
Mesterrieux	9 05	11 44	16 05	18 59	20 03	21 40	22 45	23 40	24 45	25 40	26 45	27 40	28 45
Sauveterre	9 10	11 49	16 10	19 04	20 08	21 45	22 50	23 45	24 50	25 45	26 50	27 45	28 50
St-Erce	9 15	11 54	16 15	19 09	20 13	21 50	22 55	23 50	24 55	25 50	26 55	27 50	28 55
Frontenac	9 20	11 59	16 20	19 14	20 18	21 55	23 00	23 55	25 00	25 55	26 55	27 55	29 00
Bellevand	9 25	12 04	16 25	19 19	20 23	22 00	23 05	24 00	25 05	26 00	27 05	28 00	29 05
Daignac	9 30	12 09	16 30	19 24	20 28	22 05	23 10	24 05	25 10	26 05	27 10	28 05	29 10
Espelet	9 35	12 14	16 35	19 29	20 33	22 10	23 15	24 10	25 15	26 10	27 15	28 10	29 15
La Sauve	9 40	12 19	16 40	19 34	20 38	22 15	23 20	24 15	25 20	26 15	27 20	28 15	29 20
Créon	9 45	12 24	16 45	19 39	20 43	22 20	23 25	24 20	25 25	26 20	27 25	28 20	29 25
Sadirac	9 50	12 29	16 50	19 44	20 48	22 25	23 30	24 25	25 30	26 25	27 30	28 25	29 30
Lignan	9 55	12 34	16 55	19 49	20 53	22 30	23 35	24 30	25 35	26 30	27 35	28 30	29 35
Cliton-Cénac	10 00	12 39	17 00	19 54	20 58	22 35	23 40	24 35	25 40	26 35	27 40	28 35	29 40
• LATRESNE	10 05	12 44	17 05	19 59	21 03	22 40	23 45	24 40	25 45	26 40	27 45	28 40	29 45
Bouillac	10 10	12 49	17 10	20 04	21 08	22 45	23 50	24 45	25 50	26 45	27 50	28 45	29 50
La Sauve	10 15	12 54	17 15	20 09	21 13	22 50	23 55	24 50	25 55	26 50	27 55	28 50	29 55
• BORDEAUX-BEN.	10 20	12 59	17 20	20 14	21 18	22 55	24 00	24 55	26 00	26 55	27 55	28 55	30 00
Bastide	10 25	13 04	17 25	20 19	21 23	23 00	24 05	25 00	26 05	27 00	28 05	29 00	30 05
• EYMET (49)	10 30	13 09	17 30	20 24	21 28	23 05	24 10	25 05	26 10	27 05	28 10	29 05	30 10

SUD-OUEST									
MUSSIDAN A BERGERAC ET A MARMANDE									
STATIONS	1351	1353	1355	1357	STATIONS	1359	1361	1363	1365
	1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3		1-2,3	1-2,3	1-2,3	1-2,3
• MUSSIDAN	6 23	10 16	14 37	18 43	• MARMANDE	5 10	9 21	13 42	17 48
Bourgnac	6 42	10 35	14 56	19 02	Virazeil	5 29	9 40	14 01	18 07
Issac	6 48	10 41	15 02	19 08	La Gazelle	5 36	9 47	14 08	18 14
Lagudal	6 54	10 47	15 08	19 14	Seyches	5 43	9 54	14 15	18 21
Maurens	7 00	10 53	15 14	19 20	Mirameau	5 50	10 01	14 22	18 28
La Rességue	7 06	10 59	15 20	19 26	• LA SAUVETAT	5 57	10 08	14 29	18 35
• BERGERAC	7 12	11 05	15 26	19 32	• EYMET	6 04	10 15	14 36	18 42
Cours-de-Pile	7 19	11 12	15 33	19 39	St-Aub-Lauz	6 11	10 22	14 43	18 49
Saint-Nexans	7 25	11 18	15 39	19 45	Falqueyrat	6 18	10 29	14 50	18 56
Conne-St-Cer	7 32	11 25	15 46	19 52	Eyrenville	6 25	10 36	14 57	19 03
Issigeac	7 38	11 31	15 52	19 58	Issigeac	6 32	10 43	15 04	19 10
• BERGERAC	7 45	11 38	16 00	20 05	Conne-St-Cer	6 39	10 50	15 11	19 17
Eyrenville	7 51	11 44	16 06	20 11	St-Nexans	6 46	10 57	15 18	19 24
Falqueyrat	7 58	11 51	16 13	20 18	Cre-de-Pile	6 53	11 04	15 25	19 31
St-Aub-Lauz	8 04	11 57	16 19	20 24	• BERGERAC	7 00	11 11	15 32	19 38
• EYMET	8 11	12 04	16 26	20 31	La Rességue	7 07	11 18	15 39	19 45
• LA SAUVETAT	8 18	12 11	16 33	20 38	Maurens	7 14	11 25	15 46	19 52
• BORDEAUX	8 25	12 18	16 40	20 45	Lagudal	7 21	11 32	15 53	19 59
Virazeil	8 32	12 25	16 47	20 52	Issac	7 28	11 39	16 00	20 06
• MARMANDE	8 39	12 32	16 54	21 00	Bourgnac	7 35	11 46	16 07	20 13
					• MUSSIDAN	7 42	11 53	16 14	20 20

Source : Indicateur Horaire PG, service au 1/08/38, Collec. E. Comont

Ces améliorations sont liées aux efforts (certes limités) des anciennes compagnies, comme le P.O., puis de la SNCF, pour améliorer les dessertes existantes afin d'enrayer la baisse du trafic. Comme souligné précédemment, les locomotives à vapeur utilisées étaient capables de meilleures performances, le P.O. puis la SNCF, vont sans aucun doute utiliser cette possibilité, mais très

¹ Au moment de la rédaction, aucune donnée chiffrée sur la fréquentation n'est disponible, c'est un manque important pour mesurer précisément son recul, même si cette baisse est bien réelle.

partiellement, car il aurait fallu investir lourdement dans l'infrastructure pour profiter pleinement du potentiel des locomotives, ce qui était quasi impossible avec l'état financier des compagnies, la crise économique et la non-rentabilité de ces lignes secondaires. Une autre réponse peut être avancée pour expliquer ces meilleures performances, c'est l'introduction d'autorails (on parlait alors d'automotrices), notamment à partir du milieu des années 20, à la fois pour réaliser des économies importantes, et pour améliorer le confort et les vitesses moyennes pour une même infrastructure. Ainsi en Vendée, si l'on se réfère à l'ex-ligne Cholet/Fontenay-le-Comte (96 km) dont le CFV exploite encore le tronçon subsistant, l'introduction des autorails en 1933 a permis un gain d'une heure par rapport au meilleur temps de parcours en train à vapeur, sans pour autant empêcher la fermeture en 1939 !

Concernant nos lignes, les informations à ce sujet restent partielles, et l'utilisation de ces autorails semble avoir été très limitée pour plusieurs raisons. En effet, le P.O. avait surtout acheté des autorails avec une bonne capacité, capables de tracter une remorque, mais ceux-ci étaient sur des axes plus fréquentés (ex : Bordeaux/Clermont-Ferrand, ou Bordeaux-Bergerac), notamment à partir de Bordeaux-Bastide, puis Saint-Jean où ils étaient basés, afin d'offrir des trains plus rapides apportant une forte touche de modernité. Ce sont des autorails essentiellement de 1^{ère} et de 2^{ème} ; les autorails de 3^{ème} classe étant uniquement utilisés sur les axes très secondaires.

Par ailleurs, cette compagnie était beaucoup moins engagée dans l'utilisation de petits autorails comme son voisin des Chemins de Fer de l'Etat, dont le réseau était surtout développé dans des zones rurales à faible densité de population. Néanmoins, la fusion avec le réseau du Midi en 1934 va apporter « dans la corbeille de mariage » des autorails de 3^{ème} classe.

Toutefois, la lecture des horaires de 1938 ne permet pas d'identifier clairement la présence d'autorails (contrairement à d'autres lignes du même indicateur), et les modestes gains horaires auraient dû être plus significatifs avec l'arrivée de ces engins. Ils peuvent en effet rouler plus vite sur des voies plus légères (voir le parallèle fait avec la Vendée), et leurs temps d'accélération et de décélération sont bien plus courts qu'un train à vapeur. Finalement, l'introduction d'autorail sur les deux lignes reste assez hypothétique, même si des autorails ont semble-t-il circulé très brièvement avant la fermeture de nos lignes, notamment entre Marmande et Eymet à partir de 1937, puisque des roulements ont été identifiés pour des engins basés au dépôt de Mont-de-Marsan².

Mais ces tentatives de modernisation n'empêcheront pas l'inéluctable de se produire, le « décalage » entre la route et le rail qui a émergé dans les années 20, n'a eu de cesse de se creuser dans les années 30 avec les progrès de l'automobile, et d'une relative démocratisation de l'accès à celle-ci. Finalement, les premières fermetures aux voyageurs dès la fin 1938 étaient certainement préférables à une modernisation trop tardive, qui aurait été trop couteuse pour la jeune SNCF, surtout au regard de lignes déficitaires, nos lignes étaient très mal placées de ce point de vue³.

Ayant maintenant bien analysé les circulations jusqu'à la veille des fermetures au trafic voyageurs et le seconde Guerre Mondiale, la présentation de signalisation et le matériel roulant fera l'objet de la suite de cette étude dans l'épisode 3.

² Cf. O. Constant dans la bibliographie

³ Evidemment, c'est un vaste débat qui renvoie à la question de la place du service public ferroviaire dans notre pays, et de la pertinence d'une vision uniquement centrée sur la rentabilité financière.

Episode 2 suite : La Pullman

Origine des Pullmans, suite du projet de restauration et les premiers travaux

Les précurseurs des wagons Pullman : les wagons-salons en teck

La CIWL s'était lancée avec deux types de voitures : les wagons-lits et les wagons-restaurants, dont la vocation première n'était pas d'offrir des places uniquement assises comme dans les trains réguliers des grandes compagnies. Particularité, ces voitures présentaient une caisse en teck sur un châssis métallique, avec une certaine fragilité en cas d'accident, et des frais d'entretien élevés. Néanmoins, les wagons-lits pouvaient être utilisés de jour comme de nuit avec des couchettes transformables en banquettes et vice-versa. Pour des trajets qui impliquaient deux

nuits ou plus à bord du train (le transsibérien entre Moscou et

Document n°1 : Illustration d'une voiture en teck de la CIWL



Une très belle photo d'un wagon-lit en teck vernis, on notera le marquage en italien, car elle était affectée à la division de Rome. Cela rappelle la dimension internationale de cette compagnie, puisqu'on pouvait trouver des marquages au moins dans 10 langues différentes sur les voitures. Cette voiture n° 979 a été construite par Fiat en 1919. Source : Muséon di Rodo, Collec. Eric Comont

Vladivostok demandait 9 jours), le temps pouvait paraître long, notamment si les passagers restaient pour l'essentiel de leur trajet dans leur compartiment, sans aucune « sortie » en dehors du wagon-restaurant. Compte tenu du statut de la clientèle qui empruntait les voitures de la compagnie, il était fondamental de pouvoir offrir un espace salon qui permettaient aux voyageurs de se retrouver pour échanger, de passer le temps, de changer les idées, et de fumer dans une partie du wagon, car à l'époque, cette possibilité était considérée comme un confort supplémentaire. La CIWL va donc créer rapidement dans certains wagons-lits des salons apportant ces services supplémentaires à ses voyageurs. Cette disposition de wagons-lits-salon, se retrouvera également dans du matériel qui sera construit par la compagnie du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) par exemple.

Concernant les wagons-restaurants, leur vocation n'était pas de transporter des voyageurs en dehors des heures des repas, et outre les trains-blocs (uniquement des voitures CIWL), ils étaient aussi utilisés en service isolé au sein des trains réguliers des compagnies ferroviaires, la CIWL devenant prestataire pour la restauration à bord. Néanmoins, certains wagons-restaurants vont intégrer pour une partie un espace salon, utilisable en dehors et lors des repas, avec l'avantage de pouvoir facilement disposer de boissons par exemple, en raison de la présence de la cuisine et de l'office. On le voit, nous sommes très loin du confort des voitures-voyageurs qui ont été utilisées au

quotidien sur nos lignes, mais celles-ci côtoyaient en gare de Bordeaux-Bastide ou de Bordeaux-Saint-Jean, les voitures des Wagons-Lits. Par ailleurs, rien ne permet d'affirmer que ces voitures en teck de la CIWL ne soient jamais passées sur ces deux lignes avant le 4150 en 1944, on reviendra sur ce point plus tard.

Finalement, en raison des attentes de la clientèle aisée sur les trains de jour, la CIWL va proposer rapidement des wagons-salons tout aussi luxueux que les autres véhicules, sur des liaisons de jour avec des villes balnéaires, comme le Trouville-Express, ou en correspondance avec les transatlantiques vers New-York, notamment en gare maritime de Cherbourg.

Document n°2 : Illustration de voitures-salons en teck dans la gare de Cherbourg maritime vers 1900



49 CHERBOURG. — Descente du Train de Luxe au Quai de l'ancien Arsenal ND Phot
Wagons-Salons n°255 et 256 en gare maritime de Cherbourg, construits aux Ateliers de Nivelles en Belgique en 1889. A noter, les rambardes et les garde-corps très travaillés, et les petits marchepieds pour faciliter la descente des passagers faute de quai... la CIWL avait plein de petites attentions pour ses clients ! Compte tenu du cachet, la photo date du tout début du XX^{ème} siècle. Collec. Eric Comont

Ces voitures richement décorées au titre de l'Art Nouveau (bronzes et plafonds décorés à l'italienne) offraient à ses voyageurs, un grand espace, de larges et d'amples fauteuils individuels, dans un confort qui dépassait, et de loin, les voitures de première classe des autres compagnies, avec généralement la présence d'un salarié de la compagnie (le conducteur) ; celui-ci veillait à satisfaire les attentes des voyageurs. Le prix du billet s'en ressentait, puisqu'il y avait un supplément par rapport à une voiture de première classe des grandes compagnies.

C'est ainsi que dans ce train de luxe, « le New-York Express », on découvre ces voitures au sein d'autres voitures de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat. On retrouvera ces wagons-salons sur des liaisons plus longues, comme le Sud-Express qui reliait Paris-(Orsay) Austerlitz à Madrid et Lisbonne, via Hendaye et Irun. A la frontière espagnole, les voyageurs pour Madrid empruntaient une correspondance CIWL avec des véhicules équivalents, mais à l'écartement espagnol, plus large qu'en France. Finalement, le trajet entre Paris et Hendaye se faisait en presque 23 h au début du 20^{ème} siècle, et il était inconcevable pour la CIWL de ne pas proposer un « espace-détente » pour les passagers. Ces wagons-salons, sont donc les « ancêtres » des futurs pullmans, et qui, pour les premiers, feront leur apparition sur ce fameux Sud-Express. Petit point

complémentaire, il faut souligner que plus aucun wagon-salon n'a été construit après 1913, beaucoup ont été aussi totalement convertis en wagons-restaurants, avec ou sans cuisine, cela signifiait qu'il devait circuler en couplage pour qu'une cuisine puisse fournir les deux voitures. On retrouvera ce principe de couplage sur les pullmans qui vont leur succéder.

Ces voitures en teck vont être progressivement remplacées par des voitures tout acier à partir de 1922, plus résistantes afin d'apporter plus de sécurité aux passagers en cas d'accident, d'autant que les vitesses moyennes augmentaient. De plus, la CIWL n'avait pas trop le choix car les grandes compagnies comme le PLM ou le P.O. notamment, avaient commencé à prendre le virage du tout acier un peu avant. Elles faisaient donc pression sur la Compagnie des Wagons-Lits pour qu'elle adapte son matériel en conséquence. La première série de wagons pullman sera construite en 1926 pour le Sud-Express, l'époque était encore très favorable économiquement pour les trains de luxe, même si la crise de 1929 se rapprochait dangereusement.

Suite du projet de restauration

Afin de donner une idée de l'**allure extérieure** de ce que pourrait être le 4150 après sa restauration, un montage a été réalisé à partir du petit frère (n° 4155) de l'AJECTA à Longueville par un collègue spécialiste des Wagons-Lits. En dehors des différences de carrosserie qui disparaîtront après la restauration, c'est bien évidemment le côté très défraîchi de la peinture bleu qui saute aux yeux. Cette peinture connue comme le bleu de Savoie, a fait, et fait encore débat autour de son origine,



Document n°3 : Projection du 4150 avant et après une restauration extérieure



Entre l'état actuel très délavé et une « robe » restaurée, le fossé est énorme, et le résultat projeté est motivant pour engager une restauration. A noter, il manque aussi à la 4150, ses coffres caractéristiques d'extrémité qui seront refaits à l'identique. Merci à P.Y. Toussiroit pour ce montage photographique à partir du petit frère du 4150, le 4155 qui est aujourd'hui en service

on va retenir cette histoire qui expliquerait que la livrée aurait été choisie au début des années 20 pour rappeler la tenue bleu horizon des poilus, et c'est finalement un peu la livrée actuelle du 4150 !!!! Finalement, ce sera ce bleu de Savoie qui sera choisi, car moins salissant, ce qui est indiscutable (on trouve aussi parfois comme explication la couleur de l'uniforme des chasseurs alpins). Il faut reconnaître que la combinaison avec le marquage jaune ou or à l'origine, et les lettres en bronze du bandeau supérieur, confère une très belle allure à cette voiture. Le toit était aussi peint en blanc à leur sortie, et quelques années plus tard, ceux-ci seront repeints en gris moyen, certes moins spectaculaire, mais plus adapté aux panaches chargés des locomotives à vapeur ! La restauration **des intérieurs**, va demander plus de temps, car il faudra faire appel à des entreprises spécialisées dans les monuments historiques afin d'avoir des travaux de qualité, le CFV a la chance

d'avoir à proximité une entreprise qui a déjà fait un très gros et remarquable travail sur notre deuxième wagon-restaurant.⁴

La première série de photos se concentre sur le compartiment restant afin que chacun puisse réaliser les travaux déjà conduits, et cette première série le montre tel qu'il était à l'arrivée de la voiture en juillet 2017. L'armée l'avait aménagé en chambre pour l'ordonnance en charge d'assurer

Document n°4 : Vues sur le compartiment avant et après travaux



Sur ces deux photos, le formica et l'isorel imitation marbre dominant, on est très loin de la décoration initiale, comme le montre les photos ci-après !

le fonctionnement et l'entretien du véhicule comme salle de réunion pour les officiers. Une autre vue est disponible dans l'épisode n°1. Les panneaux en loupe de frêne ont été démontés, et en partie réutilisés dans l'aménagement du véhicule (le reste probablement jeté), ainsi, les fenêtres côté couloir obturées avec des panneaux découpés. Ils ont été remplacés par ces habillages assez basiques mais fonctionnels. Des découpes peu discrètes et maladroites ont été réalisées pour installer un verrou (cf. la photo de gauche). Un lit a été installé, ainsi qu'une armoire, une table, transformant complètement l'espace. Tout le mobilier a été enlevé, ainsi que les panneaux d'habillage, avec la conservation de toutes les petites pièces d'origine encore en place.



Le compartiment est enfin complètement vidé du lit (qui était dans l'angle), de l'armoire, les panneaux Tout a été dépoussiéré, les boiseries nettoyées On note une belle hauteur de plafond, et le côté élégant et en bon état du plafond qui demandera peu de travail pour sa remise en état. A noter on distingue en bas du cadre en bois, l'étiquette de l'entreprise ayant fabriqué ce cadre en 1929 ! (Collec. Eric Comont)

⁴ Ce sont les Ateliers de la Chapelle au Longeron en Vendée

Documents n°5 : Vue sur un compartiment restauré de la 4151 de la SNCF

Source : Collec. Eric Comont



Ces photos de la 4151 montrent différentes choses intéressantes : les motifs en incrustations d'étain géométriques typiquement Art Déco de René Prou, notre 4150 n'en avait pas dans ses compartiments,

mais c'est envisagé. En effet, la CIWL avait fait réaliser des variantes de décoration, avec la présence ou pas de ces marqueteries, le choix des essences de plaquage ou pour les montants. Ces derniers du 4155 sont de couleur acajou (ou en acajou), l'atmosphère en est alors totalement différente. On voit bien le motif géométrique du tissu des sièges, créé également par René Prou. Compte tenu de ses essences de bois, notre Pullman, aura une décoration qui se rapprochera du 4151. La photo ci-contre montre une autre vue sur cette fois-ci un salon avec une table et sa lampe. Cette dernière a été



aussi dessinée en 1929 par René Prou spécialement pour les Côtes d'Azur. Elle porte différentes appellations : on parle de lampe tulipe, ou lampe à huit pans, car que ce soit le socle, la colonne, ou l'abat-jour on compte 8 côtés, avec un rappel de forme entre l'abat-jour et le socle. Elle est en bronze, avec généralement un nickelage brillant, à l'image de tous les accessoires de la voiture (porte-bagages par exemple), et représentative des formes géométriques chères à l'Art Déco. Une série de ces lampes a été produite pour équiper notre deuxième wagon-restaurant n°4216 de 1940. Afin de montrer la diversité des modèles de lampes de table, le 4150 pourrait être équipé du modèle « Etoile du Nord », que l'on trouvait dans les pullmans éponymes. C'est une toute petite infidélité, car dans leur carrière, on a pu noter des mutations au sein du parc.

A partir d'une vue plus panoramique des salons on peut là aussi voir la différence entre l'avant et l'après. Les photos ci-après en donnent une illustration.

Document n°6 : Vue sur les salles et les marqueteries de la 4150 à l'époque du 5^{ème} génie et comparaison avec le 4155 actuellement

Sources : Photos B. Neveux



A gauche « notre » pullman est encore au 5^{ème} génie, avec la vue sur le grand salon reconverti en salle de réunion avec une table centrale. Au fond, le tableau avec différents documents de ce régiment. On note la grosse différence de teinte, chêne clair sur le 4150 et acajou dans le 4155. On retrouve les panneaux décorés par René Prou avec les feuillages. A droite, il s'agit du même grand salon, mais prix dans l'autre sens, avec la porte donnant sur le petit salon. On peut apprécier l'extrême confort pour les passagers voyageant dans ces pullmans, tant la place est généreuse avec ces grands fauteuils à oreilles. Et comble du luxe, ces derniers offraient également des dossiers inclinables. Les fauteuils auraient été dessinés par Suzanne Lalique, fille de ce célèbre verrier. A la teinte acajou près du 4155, on peut se projeter pour le 4150 quant à son état final après sa restauration.

Les premiers travaux de restauration

Les soubassements intérieurs : En dehors des gros nettoyages, et du renforcement de l'isolation latérale, il était aussi nécessaire de retirer le maximum des installations réalisées par l'armée afin que la voiture retrouve son état d'origine. A ce titre, elle avait fait installer des caches de soubassements en bois avec une grille en laiton le long des cloisons intérieures, afin de masquer des rampes de radiateurs électrique. Ces radiateurs remplaçaient la chaudière à charbon qui réchauffait l'eau des canalisations en période hivernale (ces

Document n° 7 : Vue sur les travaux du soubassement.



Une équipe motivée qui s'attaque au démontage des caches de soubassements dans le grand salon avant de passer au nettoyage/ponçage et la peinture. Les panneaux blancs « remplacent » les marqueteries volées ... une solution d'attente sera mise en œuvre sous forme de photographie, la fabrication de copies à l'identique n'étant pas à la portée financière du CFV à moyen terme. (Collec. Eric Comont)

canalisations à l'origine étaient dissimulées en grande partie avec les fauteuils et les tables). Ces radiateurs dataient au plus tôt du début des années 80, et ils n'étaient plus conformes aux normes de sécurité, sans parler de leur forte consommation électrique complètement dépassées au regard des équipements de chauffage électrique actuels.

Document n° 8 : Vue sur les soubassements grattés, poncés et repeints



Le résultat est gratifiant, et petit détail, la moquette posée par l'armée est propre, grâce à un nettoyage initial important, et un nettoyage régulier après chaque chantier (Collec. Eric Comont)

La décision a été prise de conserver ces caches de soubassements qui n'étaient pas d'origine, dans l'optique de masquer les lignes électriques, et éventuellement pour accueillir les conduits d'air d'une future climatisation. Ces caches ont été démontés, la peinture écaillée (du bleu sur du marron) grattée (pour avoir une idée du travail, cela représentait environ 2 X 15 m, sur 0,60 m verticalement et horizontalement soit autour de 18 m² !), puis légèrement poncée, aspirés, un coup d'éponge humide a été passé, et enfin ils ont été repeints en marron après séchage.

La toiture : Le véhicule est resté près de 5 ans à l'air libre, outre la peinture qui s'est défraîchie (notamment le bleu), des infiltrations dans la toiture ont attaqué

Document n°9 : Un plafond et une infiltration (collec. Eric Comont)



les plafonds, et en particulier celui au-dessus de la cale à bagages (ici à droite) avec l'obligation de remplacer une partie

de l'ossature en bois. Il était urgent de traiter ces infiltrations, afin de stopper la dégradation et d'éliminer l'humidité. Comme le pullman est inscrit aux Monuments Historiques, un dossier d'autorisation de demande de travaux auprès de la DRAC (Pays de La Loire) a été constitué et envoyé à l'automne 2018 (c'est un bon test pour s'habituer aux documents administratifs !). Sur la vue à gauche, on a un cache en laiton pour masquer le mécanisme d'extraction de l'air, le dispositif est

complété par un aérateur en toiture, lequel constitue une entrée d'eau potentielle. Dans le cas présent, il faudra remplacer la partie centrale du plafond qui est irrécupérable ; les corniches ayant été heureusement épargnées.

La réponse a été positive, et dès lors, vers mars 2019, un enduit spécifique a été passé sur la toiture, afin d'obturer les entrées d'eau, les finitions avec la peinture seront faites plus tard (un blanc cassé sera appliqué comme sur les autres voitures, notre train restaurant étant tracté exclusivement en diesel !) Une autre solution aurait été de réaliser des soudures mais, il y a trop de



La différence est très nette entre la partie nettoyée du toit et le reste... cela demande beaucoup de patience ! (Collec. CFV)

risque de départ de feu, avec l'isolant qui est souvent du crin de cheval. Quant à un démontage complet de la toiture, il était

Document n°10 : Sablage de la toiture (collec. CFV)

hors de portée pour l'association au regard de ses moyens. La pose d'un enduit de réparation supposait tout d'abord un sablage avec un sable très fin. Outre une position acrobatique, c'est extrêmement pénible avec le scaphandre, dans le cas présent, on est en mars, et les températures modérées sont plutôt un gros atout comparativement à l'été où le scaphandre devient un sauna, et la toiture métallique

une poêle à frire !

Document n° 11 : Mise en place de l'enduit de traitement sur la toiture du 4150



Le montage peut sembler peu orthodoxe, mais il est efficace pour traiter la toiture, il ne faut pas oublier que nos associations font aussi avec leurs moyens techniques disponibles ! Collec. CFV

Cette opération était d'autant plus nécessaire qu'elle garantit un travail propre et durable pour la suite. Comme pour le sablage, le passage de l'enduit est largement préférable au plan technique avec des températures comprises entre 15 et 20°.

Le prochain épisode abordera le début de la refonte de la partie électrique.