

Episode 4

Fermeture définitive des lignes, et arrivée du pullman 4150 dans la gare de la Sauvetat-du-Dropt en avril 1944

Première partie : La situation des lignes de 1938 aux fermetures totales en 1953

Un premier couperet tombe pour la ligne de Marmande à Bergerac, avec la fermeture aux voyageurs de la section entre Eymet et Marmande le 5 décembre 1938 ; la liaison subsistante entre Eymet et Bergerac subira le même sort le 23 mai 1940 (la mi-mai entre Magnac-Trouve et Bergerac), la ligne Bordeaux et Eymet suivra le même chemin le 27 juin 1940. Seuls les trains de marchandises continueront de circuler jusqu'en 1953.

La période de la seconde guerre mondiale : d'une activité uniquement marchandises à une reprise très limitée et provisoire du trafic voyageurs vers août 1944

La déclaration de guerre, et la guerre elle-même, vont évidemment perturber l'ensemble du trafic ferroviaire sur le territoire national, au profit des circulations militaires, ou des trains d'évacuation. Les informations recueillies pour cette période compliquée, sont parfois contradictoires ou confuses, notamment quant au retour de trains de voyageurs. Lors de l'occupation, il est certain que la SNCF, face aux difficultés d'approvisionnement en charbon et surtout en carburant, va déployer ses ressources plus limitées au profit des lignes principales, ou des lignes encore ouvertes aux voyageurs, et elle devra également répondre aux réquisitions des autorités françaises, puis allemandes pour les trains militaires.

Nos deux lignes ne sont donc pas prioritaires, et la mise en place de la ligne de démarcation le 25 juin 1940, qui passait par Saint Brice (entre Bordeaux et Eymet) n'arrangera rien. Toutefois, il semble qu'un MV a été rétabli entre Eymet et Sauveterre-de-Guyenne pour quelques mois, entre octobre 1940 et mai 1941. On peut imaginer que le gouvernement de Vichy ait poussé à ces réouvertures pour essayer de maintenir une économie fragilisée. Quant à la ligne Bergerac-Marmande dans la zone libre, seuls des trains de marchandises circulent.

La fin de la ligne de démarcation se traduit par l'envahissement de la zone libre en novembre 1942 par les Allemands (une officialisation de « façade » sera entérinée le 1^{er} mars 1943), sans pour autant relancer de nouveaux trains de voyageurs. A l'inverse des grandes liaisons, ces lignes plus isolées et avec peu de trafic, offraient une meilleure discrétion et une plus grande sécurité pour l'armée allemande face aux risques d'attaques aériennes. C'est aussi cette discrétion qui va pousser la CIWL à stocker une partie de ses précieuses voitures dans quelques gares de ces deux lignes. Dès lors, concernant les circulations, il n'y aura pas de changement avant septembre 1944, soit 3 mois environ après le débarquement.

En prévision du débarquement du 6 juin 1944, et dans les jours qui suivent son déclenchement, les Forces Françaises de l'Intérieur (FFI) qui fédèrent les mouvements de résistance vont perturber, et ralentir les mouvements de troupes allemandes avec divers sabotages (Ces actions seront détaillées dans l'épisode n°5). Il faudra attendre fin août 1944 pour que la région soit totalement libérée, favorisée par le débarquement en Provence de mi-août 1944. Devant les pénuries de carburant qui vont se maintenir jusqu'au moins en 1945/46, la SNCF, entre autres, va être incitée à rétablir des liaisons voyageurs, y compris sur certaines lignes fermées avant la guerre, afin de faciliter le redémarrage du pays. C'est le cas ici, mais de

façon très limitée, avec l'introduction d'une MV, avec l'ajout de 1 ou 2 voitures de voyageurs dans les trains de marchandises qui circulent encore¹. On a même un omnibus qui est remis en service entre Bordeaux et Eymet. C'est ce que confirme le sous-inspecteur Mabire de la CIWL dans courrier du 1/10/1944 avec l'état des lieux du matériel roulant stocké dans différentes gares du secteur, dont bien sûr celle de La Sauvetat-du-Dropt (la CIWL était bien informée quant aux circulations existantes).

Tableau n°1 : Les liaisons voyageurs en octobre 1944 sur les deux lignes

Détails des circulations routières et ferroviaires de la SNCF en octobre 1944

 (A)	 MV (1)	 (A)	Gares	 (A)	 MV (1)	 (A)
05.15	07.00	16.15	Bergerac	10.49	16.30	22.49
06.30	08.32	17.30	Eymet	09.34	15.30	21.34
07.45	10.23	18.45	Marmande	08.19	13.00	20.19
(1) Mardis, jeudis et vendredis ; (A) Sauf les dimanches						
		 Omnibus (2)	Gares	 Omnibus (2)		
		07.40	Bordeaux-Bastide	15.38		
		11.40	Eymet	11.38		
(2) Tous les jours						

Source : tableau construit à partir du courrier du sous-inspecteur Mabire de la CIWL

En italique : heures de départ ou arrivée estimées

Les horaires de bus mentionnés par cet inspecteur ont été conservés, car probablement organisés par la SNCF. Certains horaires de départ ou d'arrivée ont été estimés à partir des temps de parcours de l'entre-deux guerre pour les MV. Pour les bus, ce sont les horaires de l'indicateur SNCF de 1947 qui ont servi de base. Pour les trains, on constate sans surprise que les temps de parcours sont assez dissuasifs (de 3 h 30 à 4 h). Compte tenu de la pénurie et du chaos engendrés par la libération, cette possibilité de se déplacer même réduite et peu performante, a certainement dû être très appréciée par nos aïeux. Ce service mixte va se poursuivre en 1945, avec au service du premier juillet, quelques aménagements d'horaires, en lien avec une situation qui se normalise progressivement après le conflit.

Document n°1 : Les horaires des liaisons entre Marmande et Bergerac en 1945

779-A MARMANDE ↔ EYMET ↔ BERGERAC										Catégorie du Service 3
M. Grenier, à Eymet.										
DIST. Fer	PRIX Route	A 1	7320	A 3				7319	A 2	
		a	MV	a				a		
»	»	10 30	13 »	19 45	dép.	MARMANDE	»	9 58	19 »	
15	8 »	10 45	13 48	20 »		SEYCHES	»	9 28	18 45	
24	12 »	11 »	14 29	20 15		MIRAMONT	»	8 30	18 30	
28	14 »	11 15	14 43	20 30		LA SAUVETAT	»	8 15	18 15	
34	17 »	11 30	15 30	20 45		EYMET	»	8 »	18 »	
46	23 »	12 »	16 14			FALGUEYRAT	»	7 14	17 50	
55	27 »	12 30	16 52	...		ISSIGEAC	»	6 48	17 »	
75	35 »	13 »	17 49	...	arr.	BERGERAC	dép.	5 35	16 30	
a Sauf dimanches. Dessert en outre, St-Aubin - Lauzun, Eyrenville, Conné-St-Cernin, St-Nexans et Cours-de-Piles.										

Extrait du Chaix du 1/07/1945, Région Sud-Ouest, Collec. Eric Comont

Entre Marmande et Bergerac, on retrouve ce MV, toujours aussi lent, puisque son temps de parcours est de l'ordre de 4 h 50, soit moins de 16 km/h, les quelques passagers avaient le temps d'apprécier le paysage ! Si l'on se focalise sur le temps de parcours entre La Sauvetat et Eymet, il

¹ Ce ne sera pas le cas pour la liaison entre Cholet et Fontenay-le-Comte en Vendée où aucun MV ne sera remis en service. Seul, le trafic marchandise va subsister jusqu'en 1991 sur la dernière section entre Les Herbiers et Cholet, facilitant la création d'un chemin de fer touristique, dont le CFV aujourd'hui.

faut 47 minutes pour faire les 6 km avec le train venant de Bergerac, soit un peu moins de 8 km/h ...là aussi, il valait mieux prendre son vélo ! Toutefois, ce train circule tous les jours de semaine en dehors du dimanche, c'était mieux que rien. Outre le service rendu aux habitants, il permettait d'assurer un trafic marchandises non négligeable en raison du contexte. Les 47 minutes pouvaient aussi permettre l'échange de wagons entre ce train et celui de marchandises de la ligne Bordeaux-Eymet à la Sauvetat-du-Dropt, ou plus probablement à Eymet en raison de la taille des installations. Les deux autres liaisons se font par bus, mais une seule assure l'intégralité de l'ancien trajet entre Marmande et Bergerac. Dans tous les cas, c'est plus rapide que le train et plus confortable que dans une voiture-voyageur datant au mieux du début du XXème siècle !

Pour la ligne vers Bordeaux, la situation en juillet 45 est très claire, le MV entre cette ville et Eymet a complètement disparu, tout comme les bus. La ville d'Eymet reste mentionnée, on peut donc imaginer qu'une correspondance est possible, mais avec une autre compagnie de bus, probablement sans contrat avec la SNCF.

Document n°2 : Les horaires des liaisons entre Bordeaux et Eymet en 1945

Là aussi, seuls les trains de marchandises continuent de faire la totalité du parcours. Cependant, un MV subsiste entre Bordeaux (Bastide ?) et Sauveterre-de-Guyenne, là aussi avec une moyenne horaire faible, de seulement 13,5 km/h.

779-F

BORDEAUX → SAUVETERRE-DE-GUYENNE → BLASIMON

M.M. Martin et Govaert, à Bordeaux et C.I.T.R.A.M., à Matha.

Catégorie
du Service **3**

DIST. Fer	PRIX Route	7345 MV	A 1 Met G	E 1 CIT b	E 3 CIT b c	A 3 Met G	(C. A. France)	A 2 Met G	E 2 CIT b c	A 4 Met G	E 4 CIT b	7348 MV
»	»	6 55	9 45	»	»	18 »	dép. BORDEAUX...arr.	9 30	»	15 30	»	18 11
»	»	7 11	»	10 »	»	17 30	BORDEAUX (Tourny)	»	9 »	»	14 15	18 »
3	»	7 37	»	»	»	»	BORDEAUX-BENAUZE	»	»	»	»	17 52
5	»	7 46	»	»	»	»	LA SOUYS.....	9 10	»	15 10	»	17 33
8	»	8 3	10 »	»	»	18 30	BOULIAC	»	»	15 5	»	17 24
11	13 »	8 36	10 15	10 30	18 »	18 45	LA TRESNE.....	8 55	8 30	14 55	13 45	16 43
21	19 »	9 1	10 25	10 40	18 10	18 55	LOUPES	8 40	»	14 40	»	16 25
26	25 »	9 17	10 30	10 46	18 16	19 »	SADIRAC	8 30	8 20	14 30	13 35	16 »
30	28 »	9 50	10 45	10 56	18 26	19 15	LA SAUVE	8 20	8 14	14 20	13 29	15 19
38	34 »	10 16	11 10	»	»	19 40	TARGON	»	8 4	»	13 19	14 48
43	44 »	10 32	11 20	»	»	19 45	DAIGNAC	8 5	»	14 5	»	14 28
46	48 »	11 45	11 10	18 40	20 15	20 15	BELLEFOND....	7 35	»	13 35	»	14 »
»	»	12 5	11 18	18 48	20 30	20 30	LUGASSON	7 30	»	13 30	»	14 28
52	»	12 10	11 25	18 53	20 35	20 35	FRONTENAC....	7 20	7 50	13 20	13 5	14 »
51	54 »	11 13	12 20	19 »	20 45	20 45	BAIGNEAUX....	7 10	7 42	13 10	12 57	13 30
58	59 »	Eymet	»	»	»	»	MARTRES.....	6 55	7 37	12 50	12 52	14 »
»	»	»	»	»	»	»	SAINT-GENIÈS..	6 50	7 30	12 40	12 45	13 30
»	»	»	»	»	»	»	SAINT-BRICE ..	6 30	7 »	»	»	Eymet
»	»	»	»	»	»	»	SAUVETERRE-DE-GUY. arr. BLASIMON...dép.	»	»	»	»	»

a Lundis, veilles et lendemains de fêtes. — b Lundis, mardis, jeudis, vendredis et samedis. — c Passe-les mardis et vendredis à Cleyrac. — d Sauf dimanches. — e Sauf mardis. Dessert en outre Citon-Cénac, Lignon-de-Bordeaux et Espiet. — f Sauf mercredis. Dessert en outre Citon-Cénac, Lignon-de-Bordeaux et Espiet.

Extrait du Chaix du 1/07/1945, Région Sud-Ouest, (Collec. Eric Comont) La commune de Blasimon se situe au nord de Sauveterre.

Pour les habitants de la Sauveterre-de-Guyenne, il y n'avait donc plus qu'un train voyageurs par jour, uniquement vers Marmande ou Bergerac, et à la condition d'être patient. Avec ces MV, on ne peut donc pas parler de véritable reprise du trafic voyageurs sur ces deux lignes, ils sont juste là pour apporter un service très temporaire à la population au sortir de la guerre, sous forme « d'ersatz » qui étaient par avance condamnés à disparaître.

Ces MV vont donc disparaître rapidement, probablement dès 1946, car à l'indicateur horaire Chaix de 1947 du réseau Sud-Ouest de la SNCF, on n'a plus que des autocars, avec une desserte plus étoffée. Afin d'illustrer la disparition des lignes de chemin de fer, les cartes postales ci-après en sont un bon témoignage, car elles sont contemporaines des dernières années d'exploitation. En effet, leurs bords dentelés (on en trouve un peu avant la guerre), le côté glacé et la vue aérienne sont typiques des cartes produites de la fin des années 40 jusqu'aux années 50 (notamment par ces éditeurs). Ainsi, ces cartes postales avec des vues aériennes de la commune d'Eymet et de sa gare, vont permettre d'appréhender la présence et l'activité des lignes de chemin de fer peu de temps avant leur arrêt.

Une illustration de la fin des circulations ferroviaire : le cas de la gare d'Eymet

Si dans une approche ferroviaire on peut regretter que la ville ait été privilégiée dans la prise de vue au détriment de la gare et des installations, la bonne qualité de la photo compense en partie cet inconvénient (on peut imaginer qu'il y ait eu d'autres prises de vue, mais non publiées, et probablement perdues malheureusement).

Document n°3 : La gare d'Eymet vers la fin de son activité



Vue aérienne de la gare d'Eymet dans l'après-guerre, (Collec. Eric Comont)

Pour commenter simplement cette photo, commençons par les wagons en gare. C'est une rame de 4 couverts, qui font certainement partie d'un train de desserte marchandises, très probablement peu de temps avant la fermeture (2 ou 3 ans ou quelques mois ?). La locomotive à vapeur est certainement en train de manœuvrer, car aucun wagon ou locomotive ne pouvaient stationner durablement sur la voie principale. Le premier wagon en partant de la gauche est un fourgon reconnaissable à sa vigie, le deuxième et le quatrième (dételés manifestement) sont assez classiques, par contre, le troisième est assez inhabituel avec deux plateformes ouvertes, est-il de construction française ? Pour les experts, il y a aussi vers le milieu complètement à gauche, un autre couvert isolé, stationnant sur une voie en impasse, quasiment au butoir. Quant aux bâtiments, derrière le fourgon, on retrouve en allant vers le bas, une lampisterie/WC, puis la grande gare avec son auvent, une bonne partie du toit de la première remise à locomotives à laquelle est accolée un bâtiment apparenté au dortoir. Enfin, tout en bas à droite, on a l'amorce du toit d'une petite rotonde, là aussi dévolue au remisage des locomotives à vapeur, probablement construite vers la fin des années 20' pour l'ouverture la ligne vers Villeneuve-sur-Lot. Il y a également deux abris de quais, le premier à droite est le plus ancien, on le retrouve sur les cartes postales d'avant 1914. Le second plus récent est installé sur un quai plus sommaire, il

permettait d'offrir un abri aux voyageurs descendant d'un train arrivant sur la quatrième voie partant de la gare (là aussi probablement construit pour l'ouverture de la ligne vers Villeneuve-sur-Lot).

Concernant les voies, les quatre premières étaient utilisées pour les trains de voyageurs et de marchandises, par contre, la cinquième était réservée aux trains de marchandises, et aux wagons en attente de chargement ou de déchargement. Là aussi un œil exercé notera qu'une sixième voie a été défermée, on en devine la trace sur la plateforme tout en bas à droite. En cette fin des années 40, tout début des années 50, la gare d'Eymet connaît encore une activité marchandises, mais elle est sur le déclin.

Cette prise de vue aérienne, comme la suivante sont intéressantes, car elles viennent du même éditeur, de plus, elles ont un angle de prise de vue assez proche réalisé au même moment (?), permettant une rapide et intéressante comparaison. On distingue la ligne de chemin de fer à droite, et en allant vers le bas, les trains se dirigent vers la Sauvetat et au-delà vers Marmande

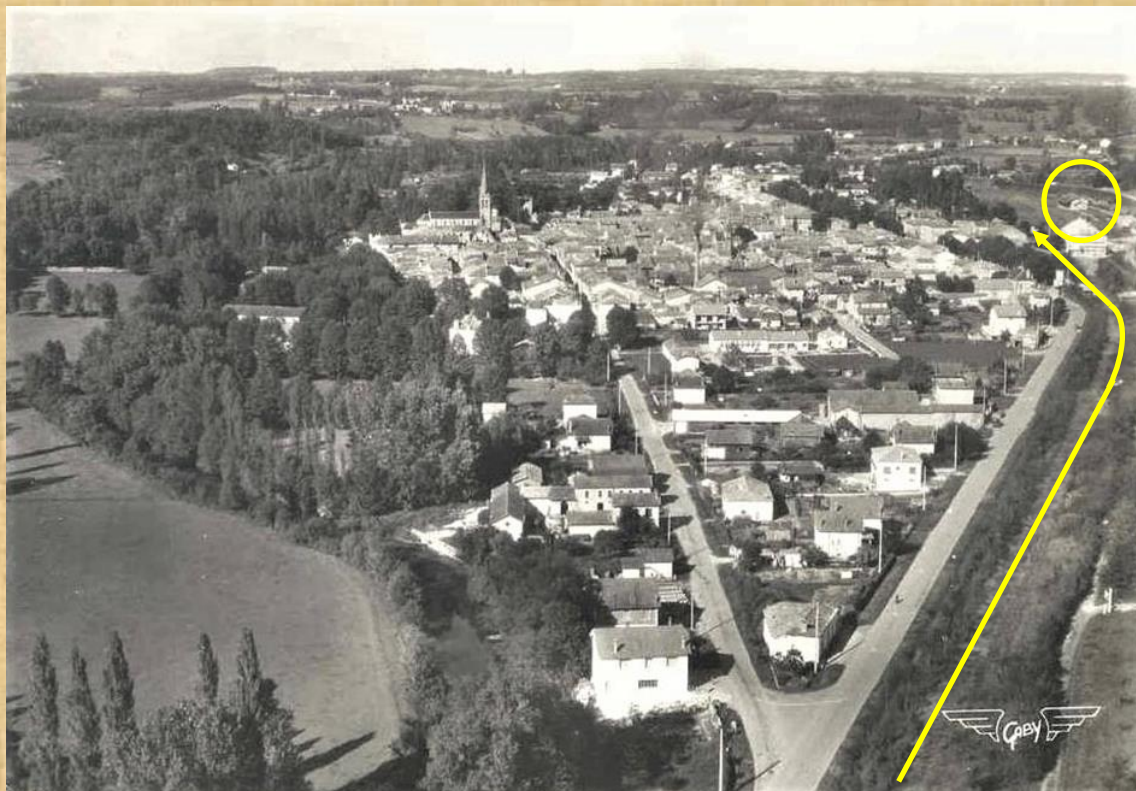
Document n° 4 : Eymet et la ligne de chemin à l'aube des années 50



Vue aérienne la commune d'Eymet et de la ligne de chemin de fer et des emprises de la gare dont la halle aux marchandises entourée en jaune, les voies sont quasi vides. (Collec. Eric Comont)

ou Bordeaux. La ligne et la voie sont très visibles, elles sont encore assez bien entretenues avec une végétation maîtrisée. Toutefois, les voies de la gare avec la halle aux marchandises entourée en jaune, sont quasi désertes (le bâtiment de la gare est à l'opposé vers le centre-ville). C'est clairement un indice confirmant la faible activité ferroviaire régnant en gare et sur les lignes, et d'une fin assez proche, confirmée par la carte qui suit.

Document n°5 : Le chemin de fer s'efface dans le paysage de la commune d'Eymet



Vue aérienne de la commune d'Eymet et de la ligne de chemin de fer déferrée, on est au début des années 60, le tracé en jaune reprend le positionnement de la voie, et le rond jaune la halle aux marchandises. Collec. Eric Comont

Cette deuxième vue aérienne du même éditeur met en évidence la disparition de la voie (rails et ballast), la végétation a déjà bien repris ses droits, et le souvenir du chemin de fer commence à s'effacer du paysage. On note également des constructions, dont un grand bâtiment identifiable sous la halle aux marchandises laquelle est entourée en jaune. Compte tenu de l'état de la végétation, on est probablement vers la fin des années 50, début des années 60.

Seuls vont donc subsister les trains de marchandises jusqu'à la fermeture le 1/11/1953 entre Bergerac et Marmande d'une part, et entre Eymet-Sauveterre de Guyenne d'autre part. La gare de La Sauvetat-du-Dropt et ses habitants sont donc totalement isolés du rail fin 1953.

Le déclassement (le retrait du réseau ferré national) intervient un an après, et le déferrage semble avoir été réalisé rapidement vers 1955, car sur la photo aérienne de 1957 de l'IGN (Institut de Géographie National) présentée à la page suivante, les voies ont totalement disparu sur le site de la gare d'Eymet, tous les autres bâtiments sont encore là, dont les deux abris de quai, un peu perdus « au milieu de nulle part ». Malgré l'absence de documents photographiques utilisables pour la gare de la Sauvetat, le constat serait le même.

Aujourd'hui, les témoins de ces deux lignes ont en partie disparu (notamment les plateformes), comme c'est le cas entre La Sauvetat-du-Dropt et Moustier-Allemands, où celle-ci a été vendue aux agriculteurs qui l'ont supprimé pour avoir des parcelles plus grandes. Seul un œil attentif à de petites anomalies sur les photos aériennes peut les repérer (couleur plus claire du sol, alignement d'arbres, présence de structures maçonnées, etc.). C'est presque un travail d'archéologue ! C'est ainsi que l'on peut retrouver le pont en pierre au-dessus du Dropt,

aujourd'hui totalement isolé au milieu des champs entre La Sauvetat-du-Dropt et Moustier-Allemands, alors que c'est un ouvrage d'art important et élégant avec 3 arches.



Document n°6 : Vue sur une partie de la gare d'Eymet le 1/7/1957 (échelle 1/4500, source Géoportail)

La qualité de la photo est moyenne dès qu'elle est agrandie, mais on identifie assez facilement les constructions. On retrouve le bâtiment de la gare (BV), la remise rectangulaire d'origine (RR), le dortoir (D), la petite rotonde (RO) et enfin les fameux abris de quai (A). Il ne reste plus aucun bout de rails, le ballast commence à être recouvert par la végétation.

Par contre, vers Marmande, la ligne est encore bien identifiable à plusieurs endroits, même si par exemple, avant Miramont de Guyenne sur la commune de Roumagne, elle a été parfois transformée en route, laissant le non connaisseur un peu perplexe lorsqu'il arrive à identifier une maison de garde-barrières a un carrefour routier, comme on peut le constater ci-dessous !

Document n°7 : La maison de garde-barrière de l'ancien passage à niveau n°49

Chaque passage à niveau était numéroté (ici une plaque émaillée ici sur la façade). Cela donnait des point de repère pour les mécaniciens. La « route » va en direction de Miramont-de-Guyenne, mais combien d'automobilistes savent qu'ils sont en fait sur l'ancienne plateforme du chemin de fer ! (Source : Google view)



On est ici en direction de la gare Miramont-de-Guyenne, au hameau « Le Sablot », cette route est dénommé Tronçon de route de la voie ferrée, route qui a été réalisée après 1957 et le défermage, sur l'ancienne plateforme ferroviaire à peine élargie. Cette maisonnette est donc un bon indice de l'ancienne présence de la ligne de chemin de fer. Le second indice est donnée par la rectitude de la route, ou de vastes courbes à d'autres endroits qui étaient recherchés lors de la construction de la voie. Cela a aussi été facilité par un relief moins difficile dans cette zone. A noter, l'architecture typique du P.O pour cette maisonnette, en dehors de l'appentis à gauche rajouté ultérieurement. Pour les curieux, cette route goudronnée prise dans l'autre sens vers La Sauvetat-du-Dropt, aboutit à un chemin en terre au-delà de l'intersection avec le Chemin Saint-François toujours sur la commune de Roumagne, puis à un « trait » uniquement végétalisé signalant l'ancienne plateforme.

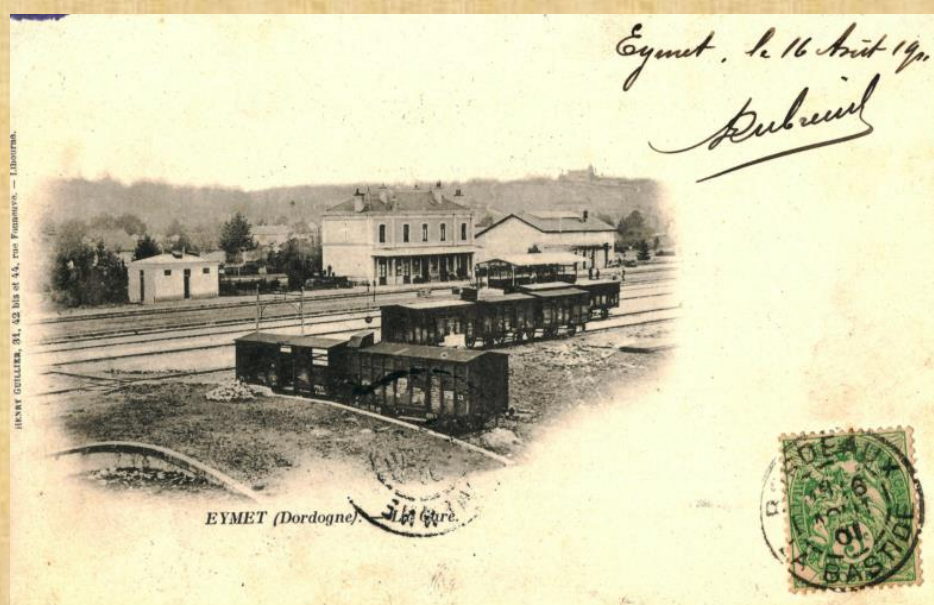
Aujourd'hui, les autobus régionaux/interdépartementaux suivent plus ou moins le parcours du chemin de fer entre Marmande et Mussidan. Par contre, il n'y a pas de ligne directe de bus entre Bordeaux et Eymet, il faut emprunter le TER de Bordeaux à Marmande ; et prendre le bus vers Bergerac. Aura-t-on des changements à l'avenir ? Néanmoins, cette histoire ferroviaire n'est pas totalement morte, car le site internet de la mairie de La Sauvetat-du-Dropt avait déjà intégré avant ces épisodes, des éléments relatifs à l'histoire de sa gare. Par ailleurs, l'ex-ligne de Bordeaux et Eymet est devenue en partie une voie verte (Piste Roger Labépie), sur la section de Bordeaux à Sauveterre-de-Guyenne. En lien avec cette voie verte, on peut également souligner l'initiative de la commune de La Sauve et d'une association locale, afin de préserver leur gare, et de faire vivre l'histoire de la ligne Bordeaux-Eymet, grâce à un projet touristique autour du rail, de la sauvegarde des bâtiments de la gare, et d'anciens matériels ferroviaires². On peut aussi mentionner dans le même intérêt pour la mémoire du rail, l'ancienne gare de Sadirac qui a été rénovée dans son style PO par la communauté de Communauté de Communes du Créonnais, pour devenir la Maison du Patrimoine Naturel Créonnais.

Deuxième partie : Quelques repères sur la gare d'Eymet

Ceci nous conduit à poursuivre de façon un peu plus approfondie la connaissance de la gare d'Eymet, notamment en raison de son importance qu'elle aura dans le garage d'un nombre très élevé de voitures de la CIWL, et de son « rôle » stratégique qu'elle aura dans l'organisation des actions d'obstruction par la résistance, dans le cadre des combats du Génévrier de juin 1944.

Dès l'ouverture totale de la ligne entre Marmande et Mussidan en 1894 (cf. épisode n°1) la gare d'Eymet sera dotée d'installations assez importantes, en raison du nombre d'habitants, soit environ 1600 à la fin du XIXème siècle quasiment deux fois plus qu'à la Sauvetat-du-Dropt.

Document n°8 : La gare d'Eymet avant l'ouverture de la ligne de Bordeaux.



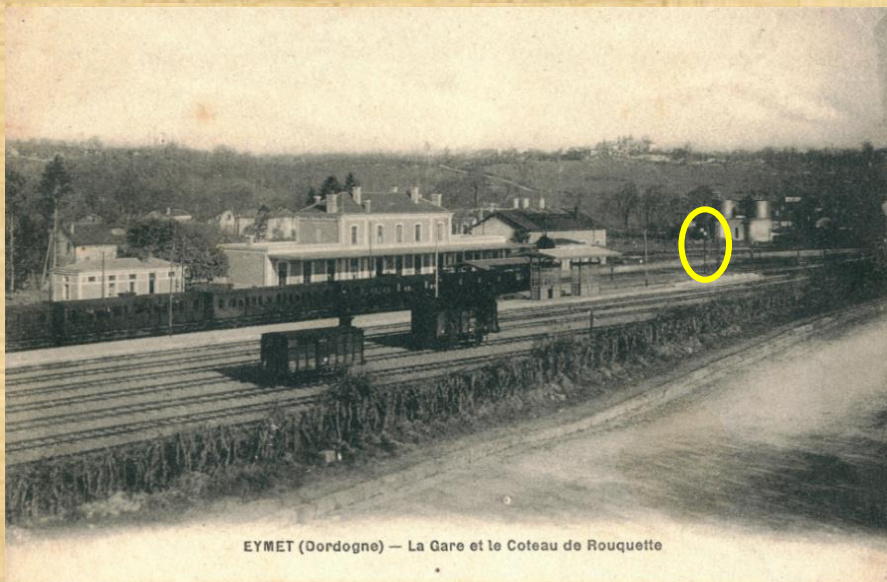
Cette carte postée en 1901 nous montre la gare dans son état d'origine. C'est déjà un grand bâtiment avec à sa gauche le local lampisterie/toilettes. On voit la remise à locomotives à droite de la gare et le grand abri de quai, typique du P.O. Des wagons couverts montrent une activité marchandises, dont deux sur une voie perpendiculaire accessible par des plaques tournantes que l'on devine à gauche. C'est une disposition typique des début du chemin de fer qui va progressivement disparaître dans l'entre-deux guerre. (Collec. Eric Comont)

² Site du Train de la Sauve : <https://garelasauve.jimdo.free.com/>

De plus, c'est aussi le chef-lieu du canton, statut qui a beaucoup plus d'importance politique et économique à l'époque. Enfin, le P.O a aussi anticipé la prolongation de la ligne depuis Bordeaux à partir de la commune de la Sauve, soit 5 ans plus tard. Ceci explique que le bâtiment voyageur initial comportant 5 travées, ait été agrandi avec deux ailes à trois travées pour faire face à

Document n°9 : La gare d'Eymet après l'ouverture de la ligne vers Bordeaux en 1899

Si l'on compare cette carte avec la précédente qui est presque sous le même angle de vue, on a de gros changements pour faire face à l'ouverture de la ligne vers Bordeaux. La lampisterie a été agrandie comme la gare. Ensuite, au premier plan on constate que le total de voies marchandises a été doublée. Enfin, un abri de quai plus étroit et d'un style différent a été ajouté. On distingue tout à fait à droite le double château d'eau qui n'a pas encore reçu son épurateur, et un signal mécanique (ici un damier pour un arrêt absolu entouré en jaune), qui confirme la présence supposée de signaux dans l'épisode 3. (Collec. Eric Comont)



l'augmentation du trafic. (Si la gare de la Sauvetat est bien le point de confluence des deux lignes, celle d'Eymet en est le cœur opérationnel). L'ouverture de la ligne vers Villeneuve-sur-Lot en 1929, via la gare de bifurcation de Falgueyrat, renforcera encore l'importance de la gare d'Eymet (la gare de Falgueyrat aura un rôle identique à celle de la Sauvetat, mais de façon bien plus modeste au regard du trafic). Pour faire écho à l'épisode 3, on distingue clairement sur cette carte postale une rame de voitures voyageurs, qui sont de la dernière génération, plus grandes et plus confortables.

Eymet connaissait une activité importante que l'on pourrait mesurer par rapport au personnel présent dans cette gare, à la vente de billets pour les voyageurs, le tonnage de marchandises réceptionnées ou expédiées le tout sur un an, ou encore au nombre de circulations passant par cette gare. Concernant le nombre de billets, le tonnage de marchandises, aucune information n'a été relevée au moment de la rédaction. Par ailleurs, compte tenu de la taille du bâtiment de la gare, de la présence d'un petit dépôt, on peut considérer que le personnel permanent ait pu atteindre facilement 10/15 personnes. Cependant, on peut assez facilement relever le nombre maximal de trains qui pouvaient passer en gare, et ce à partir des horaires du début des années 30, années les plus fastes de ce point de vue.

Si l'on passe en revue les mouvements voyageurs sur les différentes lignes, on obtient :

- Marmande-Bergerac (Mussidan) : 3 A/R par jour soit 6 circulations
- Eymet-Bergerac : 1 A/R les jours de marché : soit 2 circulations
- Bordeaux-Eymet : 3 A/R par jour, soit 6 circulations
- Eymet-Villeneuve-sur-Lot : 2 A/R par jour soit 4 circulations

Auxquels il faut ajouter les trains de desserte marchandises :

- 1 par ligne, soit 3 A/R par jour selon les fréquences de circulations, soit 6 circulations
- Des trains exceptionnels ..., pour lesquels aucune information n'est connue

Au total, la gare d'Eymet pouvait voir passer jusqu'à 24 trains par jour, soit 2 à 3 trains par heure ouvrable, et avec inévitablement des croisements en gare et des correspondances, donnant une grande animation.

De fait, dans les années 30, la gare d'Eymet est le terminus des trains venant de Bordeaux, de Villeneuve, et d'un partiel avec Bergerac. Finalement avec ses installations, cela confirme son rôle de gare de bifurcation. Il était donc aussi nécessaire de pouvoir abriter les locomotives à vapeur pour la nuit, d'où la construction d'une remise à locomotives à deux voies dès la première ouverture, et plus tard d'un foyer pour les roulants (mécanicien et chauffeur) à proximité de la remise, c'est le bâtiment en L sur le schéma n°1 (page 11), et que l'on aperçoit sur cette photo au fond à gauche avec un style identique à celui de la gare.

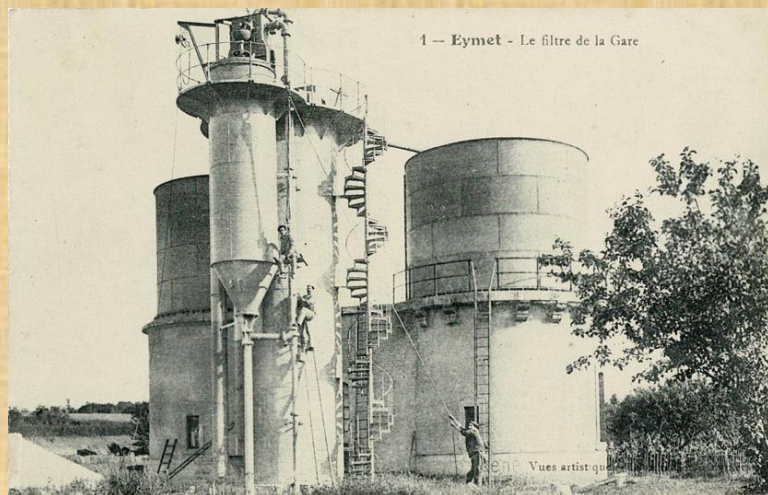
Le type de vue montre que l'on est maintenant après 1918, en plus de ce foyer au fond à gauche, on a juste derrière l'arbre du fond le pignon de la remise rectangulaire (collect. Eric Comont)

Document n°10 : La gare d'Eymet et d'autres bâtiments



Un pont tournant d'environ de 12 m (c'est une hypothèse, celui de Bergerac avait cette dimension) a aussi été installé à proximité de la rotonde pour pouvoir retourner les locomotives, et les placer cheminée en avant, en tête des rames, et une petite rotonde à trois voies en béton (typique des années 20/30), est venu compléter l'ensemble desservi par ce pont tournant.

Document n°11 : Les châteaux d'eau de la gare d'Eymet



Ce double château d'eau typique du P.O est relié par un local technique. Il est toujours présent, mais le filtre a été démonté. L'eau venait du Dropt grâce à une station de pompage (ou élévatrice) encore visible près de la rivière. Compte de tenu des impuretés, et peut-être de beaucoup de calcaire dommageable pour les chaudières des locomotives, l'eau réceptionné dans une cuve, était filtrée avant d'être envoyée dans l'autre cuve. Une cuve pouvait contenir jusqu'à 150 m3 d'eau. L'activité des ouvriers (ils prennent la pose !) fait penser à la fin de l'installation du filtre (Collect. Eric Comont)

On trouve également le stockage du charbon, le ravitaillement en eau (les châteaux d'eau et le local des pompes pour la prise d'eau dans le Dropt) avec les grues hydrauliques, et au moins une fosse de visite permettant l'inspection du dessous des locomotives à vapeur. A noter que ce foyer et cette rotonde, ne sont pas encore visibles sur la carte postale du document n°9 confirmant cette construction plus tardive.

Document n°12 : Illustration d'une grue hydraulique du P.O

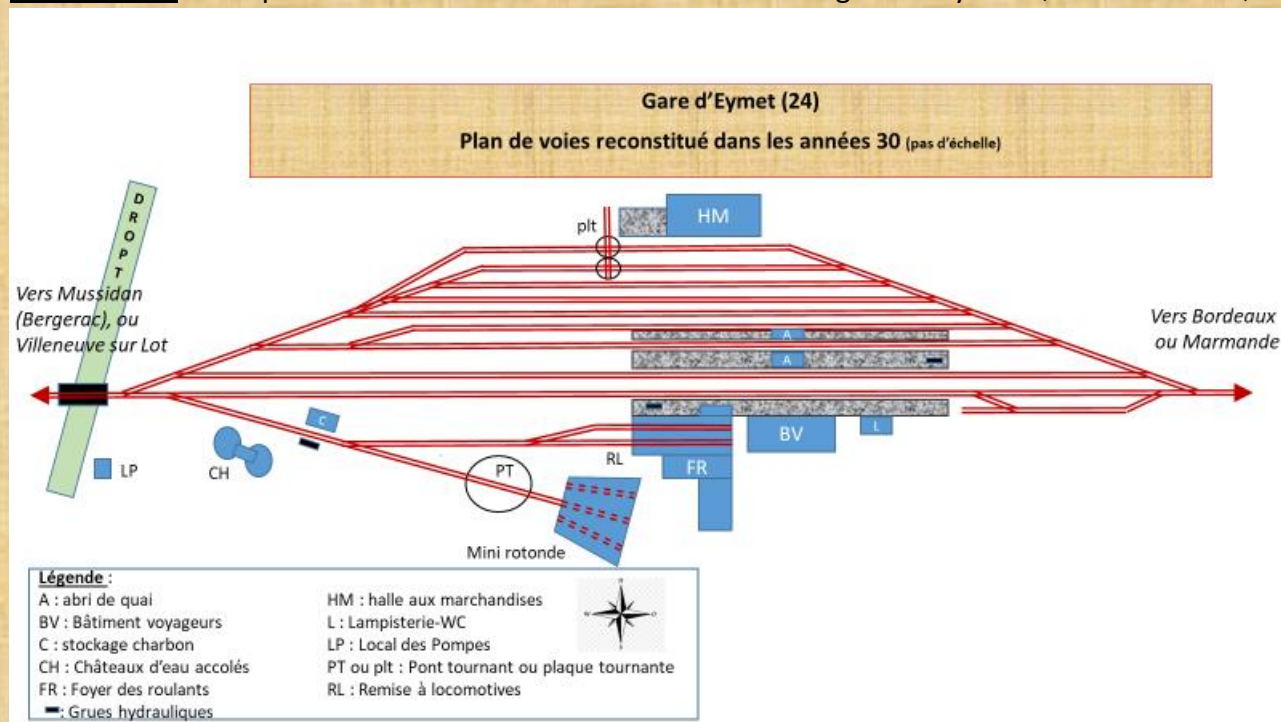


Cette grue qui a reçu un « lifting » récent (en 2021), est au dépôt de St Laurent, elle typique du P.O en zone de montagne, notamment avec l'alternance des bandes blanches et noires. On parle de grue car elle peut pivoter par rapport à la base. Le tube horizontal va alors se retrouver au-dessus des bâches à eaux des locomotives à vapeur pour les remplir. Il suffira alors d'ouvrir la vanne à l'aide du volant en bas de la colonne, légèrement à droite, pour que l'eau s'écoule, généralement par gravité à partir du château d'eau. Cette grue toujours opérationnelle, est alimentée par une pompe électrique, mais elle n'est plus utilisée depuis 5 ans environ, car l'eau de source présente une forte concentration de calcaire nocive pour les chaudières. Un système de traitement de l'eau de ville a été installée pour éviter cette difficulté. C'est un peu moins authentique. Petits détails : il y a toujours de l'eau, même en pleine sécheresse, elle vient d'une source située à 1,5 km du dépôt, et elle arrive également par gravité. Par ailleurs, nos locomotives peuvent emmener près de 6 m3 d'eau, c'est assez impressionnant, mais il faut produire beaucoup de vapeur, car nous avons des rames assez lourdes, et surtout des rampes qui sont significatives (Collec. Eric Comont).

On ne peut donc parler de dépôt vapeur comparable à ceux de Bergerac, ou de Bordeaux-Bastide. Seul le petit entretien était assuré à Eymet avec le nettoyage et la préparation des machines, voire de légères réparations. On ne peut pas non plus parler de dépôt annexe car il n'est pas identifié comme tel, mais d'un poste de traction dépendant du dépôt de Bergerac.

Le schéma n°1 ci-après permet d'avoir une assez bonne idée des installations de cette gare et on en mesure son importance ; avec une surface totale d'au moins 4 ha et un plan de voie très fourni dans les années 30. L'ensemble devait être assez impressionnant, et donnait aux habitants de la commune un bel outil de transport et d'ouverture sur le monde.

Schéma n°1 : Le plan de voie et les installations de la gare d'Eymet (Source E. Comont)



Les voies dédiées au trafic marchandises sont assez conséquentes (les plaques tournantes ont peut-être disparu à ce moment-là), à la fois pour la « petite vitesse » (expression utilisée pour le trafic local), mais aussi le garage d'un train de marchandises, les trains de

voyageurs étant prioritaires. A cela, il fallait ajouter la possibilité de faire des échanges de wagons entre les 3 lignes, conduisant à des manœuvres en gare. Enfin, il semble qu'aucun embranchement desservant une entreprise ait été installé dans cette gare.

Avec l'arrêt du trafic voyageur avant et pendant la guerre, le ralentissement du trafic marchandises, les voies de la gare d'Eymet devaient être bien désertes, comme celle de La Sauvetat.

Document n°14 : Eymet le pont ferroviaire sur le Dropt



Ce pont aujourd'hui orphelin de ses rails, est du type Eiffel. L'ensemble est très bucolique, et ce sentier le long du Dropt reste un lieu de balade apprécié. Le pont a été construit en 1885, par la Société Anonyme des Ateliers de Construction du Nord de la France à Blanc-Misseron. On est dans le département du Nord (lieu de résidence de l'auteur), au Nord de Valenciennes, à la frontière avec la Belgique La station de pompage est derrière le photographe (Collec. Eric Comont).

C'était au final une belle opportunité pour la CIWL de pouvoir mettre à l'abri très discrètement ses plus belles voitures, tout en offrant malgré elle, à la résistance française début juin 44, de très intéressantes armes passives pour ralentir les mouvements des troupes allemandes sur les routes et les rails (on aura des « traces » de ce stationnement dans le prochain épisode). Ces actions répétées un peu partout sur le territoire national, vont jouer un rôle essentiel dans la réussite du débarquement des alliés en Normandie.

Troisième partie : Le parcours mouvementé du Pullman 4150 entre 1939 et mai 1944, et suite des travaux de restauration au Chemin de Fer de la Vendée

Nous allons nous focaliser sur les mouvements de cette voiture dans cette période troublée, et ceux-ci sont d'une telle intensité, qu'ils montrent à quel point la CIWL cherchait à tout prix protéger son matériel ferroviaire, soit des risques de destruction à la suite de bombardements, ou soit face aux risques de réquisition principalement par l'occupant allemand et plus marginalement par le régime de Vichy. Cette intensité est d'autant plus surprenante que les conditions troublées ne permettaient pas des mouvements ferroviaires faciles à mettre en œuvre. Ainsi, il faut rappeler que la CIWL devait faire appel à la SNCF pour avoir des locomotives et tracter ses précieuses voitures. Or notre compagnie nationale avait « d'autres chats à fouetter » avec le maintien d'un minimum de liaisons afin de gérer au mieux les pénuries de combustibles, le manque de pièces détachées pour l'entretien du matériel roulant, et les exigences des Allemands. A cela il faudra ajouter les destructions opérées par les alliés qui vont s'intensifier après 1942, auxquelles vont s'ajouter les actions de la résistance sur le terrain. A noter, toutes les dates de mouvement du pullman ne sont pas clairement identifiées, car nous disposons juste des dates de points de contrôle lors des inspections par des inspecteurs de la compagnie, mais cela est largement suffisant pour illustrer avec le 4150, ces mouvements

continus du matériel de la compagnie. Pour la CIWL, le quasi arrêt de ses circulations va poser un gros problème financier, et elle va chercher à tout prix à tirer des revenus de son matériel roulant inutilisé. Ainsi, devant le manque de chambres d'hôtel à Lyon, elle va installer à poste fixe en gare de Lyon Perrache des voitures-lits afin de louer les couchettes des compartiments, offre qui va rencontrer un certain succès.

Revenons à notre pullman qui était garé depuis début **mai 1939** au sein des ateliers CIWL de Villeneuve-Prairies après avoir assuré le service d'hiver sur le Côte-d'Azur-Pullman-Express. Il était sans utilisation, certainement en raison de la baisse de la fréquentation constatée depuis 1930 pour les raisons que l'on a évoqué dans l'épisode précédent. Evidemment les rumeurs de la guerre, n'arrangeaient pas la situation. Si à la déclaration de guerre le 1^{er} septembre 1939, la compagnie déplacera vers l'ouest de la France notamment, un certain nombre de véhicules, ce ne sera pas le cas pour notre pullman jusqu'au début de juin 1940. Entre ces deux dates, «la drôle de guerre» et le « faux calme » qui vont suivre, inciteront la CIWL à faire revenir dans ses ateliers parisiens son matériel roulant. Par contre, la percée allemande fulgurante opérée à partir du mai 1940, en Belgique, aux Pays-Bas puis en France, va entraîner des évacuations de matériels dans un chaos généralisé, touchant à la fois la SNCF et la CIWL.

La compagnie va alors procéder dans la précipitation à l'évacuation du maximum de matériel face à l'avancée des troupes allemandes ; l'affaire sera très compliquée à mener faute

Document n°15 : La gare d'Hendaye dans les années 50 (Collec. E. Comont)



Gare frontalière d'Hendaye avec son vaste faisceau de voies. Les ponts enjambent la Bidassoa, limite physique avec l'Espagne et son homologue, la gare d'Irun. La proximité de la mer en faisait un site de plus en plus vulnérable avec l'avancement de la 2nd guerre mondiale (Collec. Eric Comont).

de pouvoir trouver facilement des locomotives disponibles auprès de la SNCF. En effet, cette dernière subissait les attaques aériennes allemandes, et elle devait en prendre également en charge les trains d'évacuation militaire, ou de réfugiés. Notre pullman, probablement en compagnie d'autres voitures de la compagnie, va quitter la région parisienne probablement dans la deuxième quinzaine de juin, au moment de la signature de l'armistice qui interviendra le 22 juin. On la retrouvera **gare d'Hendaye** dans le sud de la France le **30 juin**.

Cette gare transfrontalière avec l'Espagne disposait d'un important faisceau de voies permettant d'accueillir de nombreux véhicules, et par ailleurs, c'était peut-être pour la CIWL la possibilité de pouvoir faire passer gare d'Hendaye éventuellement son matériel en Espagne, où elle continuait de rouler quasi normalement. Toutefois, avec un écartement plus large des voies qu'en France (1,67 m environ contre 1,44 m), il fallait pouvoir disposer d'essieux de remplacement, ce qui ne devait pas être simple de le faire rapidement. Par ailleurs, comme Hendaye faisait partie de la zone occupée par les Allemands après l'armistice, les mouvements ferroviaires étaient fortement contrôlés, et il était dès lors difficile de faire passer discrètement en Espagne des véhicules de 23,5 m de long !

Le 4150 est toujours dans cette gare en **août 1940**, toutefois, on ne sait rien de sa situation jusque l'été 1942, peut-être était-il encore à Hendaye ? Toutefois, le **7 septembre 1942**, il est en gare de **Lourdes**, où elle restera jusqu'au **12 avril 1943**. Petite information intéressante que l'on reconnectera plus tard, le rapport mentionne qu'il est en bon état. Ce déplacement vers Lourdes a pu être motivé par trois raisons : tout d'abord la plus probable, c'est une demande de la SNCF de libérer des voies en gare d'Hendaye (le trafic avec l'Espagne a pu aussi se poursuivre en raison des bonnes relations entre Franco et Hitler), car on sait que d'autres véhicules de la CIWL y étaient stationnés. Par ailleurs, ce n'était pas la gare la plus discrète pour préserver le matériel des risques de réquisition par les Allemands (qui étaient présents dans cette gare). Enfin, la proximité de la côte aurait pu constituer un risque supplémentaire quant à des attaques aériennes par les alliés, mais ce risque était très faible en cette fin 1943. En déplaçant cette voiture et d'autres sur Lourdes à l'intérieur des terres, le site offrait plus de discrétion. Par ailleurs, le choix de la gare de Lourdes a pu aussi être motivé par la présence de nombreuses voies de garage moins utilisées par les trains de pèlerins, avec le contexte de l'occupation.

Après 7 mois de stationnement à Lourdes, le 4150 va la quitter pour **la gare de l'Ardoise** (dans le Gard, au nord-est de Nîmes) **le 13 avril 1943**, via Toulouse-Narbonne-Nîmes, pour y arriver le **15 juin 1943**. A priori, cette voiture n'a pas été acheminée seule, et le temps de parcours est révélateur des difficultés à faire circuler des trains dans le contexte de l'époque. Dans le cas présent, nous ne disposons pas d'indications quant aux raisons qui ont poussé les Wagons-Lits à déménager cette voiture de Lourdes à l'Ardoise, en dehors d'une demande de la SNCF.

Pour cette dernière commune, les voies spécifiques à la gare ne sont pas importantes. Toutefois, pour les besoins d'entreprises industrielles locales (sucrierie, cimenterie et métallurgie), ceux d'un port sur le Rhône à proximité et du 1^{er} régiment du génie de la Légion Etrangère (situé à proximité sur la commune de Laudun), d'importants faisceaux de voies de garage avaient été réalisés, dont certains moins utilisés en cette période de guerre.

La compagnie avait donc dû négocier avec les dirigeants de ces entreprises pour pouvoir garer un nombre élevé de voitures, et également avec la SNCF pour les acheminer. A signaler, que la commune de Laudun a depuis fusionné avec l'Ardoise. Cette commune présente une histoire et un patrimoine riche. Ainsi, elle est aussi connue en autres, pour d'importantes ruines d'une ville gallo-romaine sous l'appellation « Camp de César ».

Document n°16 : Vue aérienne des voies industrielle de l'Ardoise



Cette vue de montre clairement des véhicules longs qui ne peuvent être que des voitures voyageurs, et probablement de la CIWL. Il est d'ailleurs étonnant que ce cliché ait pu être pris en 1942, on est encore en zone libre et le site devait avoir un caractère stratégique (Source Géoportail, cliché du 19/06/42, 1/25000)

On sait grâce à différents rapports que cette voiture va rester sur L'Ardoise jusqu'au **13 septembre 1943**, avec toutefois une consignation singulière entretemps. En effet, le **29 juin**, il est fait mention de son état général, avec la formule suivante : « Extérieur à réparer ». Il est clair que le pullman a subi des dégâts, l'origine serait, semble-t-il, la conséquence d'une attaque aérienne des alliés. (Ou d'un sabotage de la résistance). Cette attaque qui est à confirmer a eu forcément lieu sur l'Ardoise, car dès le départ de Lourdes, les dégâts auraient été mentionnés. Cette attaque était-elle possible ? En fait, les alliés ont débarqué en Italie et dans la péninsule sicilienne en particulier, début juillet 1943. Auraient-ils pu lancer une attaque préventive en préparation de la Campagne d'Italie dans ce secteur ? Les Allemands occupaient-ils le camp

du régiment du génie ? Quelle a été l'ampleur des dégâts sur le pullman ? Lors des travaux de démontage des boiseries en 2018/2019 pour renforcer l'isolation, la face interne d'un seul panneau en tôle présentait de la laine de verre contre le traditionnel isolant multicouche .. Etait-ce l'emplacement des dégâts, ou la conséquence d'une fuite ? Rien ne permet de conclure, sauf si l'on disposait du carnet d'entretien.

Dans tous les cas, mi-août 43, la voiture est toujours sur place. Il faut attendre le **6 septembre** pour qu'une mention de son prochain acheminement sur Bergerac apparaisse. Celui-ci sera effectif le **14 septembre à 22 h 45** dans la rame n°5, avec d'autres voitures de la compagnie, dont on n'a pas l'identité, ni le nombre. Ce n'est pas un mouvement isolé qui part de l'Ardoise, mais 5 rames, les rames n°2 et n°5 pour Bergerac, les rames 3 et 4 pour Eymet, et enfin la rame n°1 dans une toute autre direction, avec la gare de Pouilly sous Charlieu dans le département de la Loire (42). Cette gare était située sur la liaison entre Roanne et Chalon-sur-Saône (la voie est en partie devenue un axe vert).

C'est donc une grande « migration » de matériel que la CIWL va réaliser rapidement semble-t-il, mais pour quelles raisons ? Y-a-t-il un lien avec le débarquement en Corse par les troupes françaises le 8 septembre 1943, et avec lui la crainte de voir les raids aériens s'intensifier et toucher le matériel roulant ? Les Allemands avaient-ils repéré les voitures ? Par ailleurs, début septembre les troupes anglaises débarquaient dans le sud de la botte italienne, après avoir libéré la Sicile. Dans chacun des cas, cela permettait aux alliés d'installer des aérodromes plus proches du territoire français, et de renforcer la pression sur les troupes allemandes et les installations ferroviaires. Avec cette évacuation des voitures, on peut estimer qu'au moins 60 à 75 étaient

garées à l'Ardoise, et on peut penser que qu'elles ont toutes quitté le site par ces 5 rames. C'est une très grosse opération (certainement pas la seule en France), et cela explique la concentration de matériel de la CIWL que l'on va retrouver dans différentes gares, entre le Lot-et-Garonne et la Dordogne, début juin 1944.

Les rames n°2 à 5 vont transiter via Nîmes – Narbonne – Toulouse – Bordeaux – Libourne pour arriver à Bergerac **le 19 septembre à 18 h 30**. Notre 4150, va donc, six mois après son départ de Lourdes, faire une grande partie du trajet en sens inverse, sur plus de 600 km ! Une interrogation surgit : pourquoi, ces rames n'ont-elles pas pris la direction de Bergerac, à partir de la gare de Marmande via La Sauvetat, pour un trajet plus court que de passer par Bordeaux ? la même question est posée pour les rames 3 et 4 pour Eymet, qui auraient pu arriver directement de Bordeaux sans passer plus au nord par Libourne et Bergerac ? Les lignes avaient-elles fait l'objet de sabotages ou la destination initiale n'était pas Eymet ? Dans la gare de Bergerac, l'arrivée et le stationnement de 4 rames de voitures des Wagons-lits ne pouvaient pas passer inaperçus, y-a-t-il eu des photos prises à ce moment-là ? Des écrits ont dû être réalisés par le personnel de la gare, en a-t-on encore la trace dans les archives de la SNCF ? A-t-on eu d'autres acheminements, vers Bergerac ? Des réponses seront peut-être apportées par la suite.

Notre pullman ne va pas quitter la gare de Bergerac avant fin février 1944. En effet, la CIWL a décidé de procéder aux réparations de l'extérieur endommagé du pullman, celui-ci sera alors acheminé jusqu'aux Ateliers Fougat de Béziers, où il restera du **10 mars au 1^{er} avril 1944**. On n'a pas d'indication quant à la date de son retour et de son parcours, par contre, il **enregistré comme garé à la gare de la Sauvetat-du-Dropt le 9 avril 1944**. Comment est-il arrivé dans cette gare ? Est-il revenu à Bergerac pour être incorporé dans la rame qui stationnera en gare de la Sauvetat ? Ou a-t-il rejoint cette rame directement dans cette même gare ?

Certes des voitures vont être acheminées sur Eymet, mais d'autres (des rames 1 et 2) vont être acheminées dans d'autres gare comme celle de La Sauvetat-du-Dropt. Grâce au courrier de cet inspecteur de la compagnie, on a une idée précise de leur type grâce à leur numéro, le tout repris dans le tableau n°3 ci-dessous.

Tableau n°3 : Liste du matériel CIWL présent en gare de la Sauvetat-du-Dropt début juin 1944

Types	Série	Numéros CIWL	Années de construction
Wagons teck	WL	2084	1910/1911
	WL	2195	1912
	WR	2030	1910/1911
Wagons-lits	LX	3498	1929/1930
	LX	3538	1929/1930
Wagons Pullman	Sud Express	2746	1926
	Flèche d'or	4005	1926
	Flèche d'or	4009	1926
	Flèche d'or	4020	1926
	Flèche d'or comp. (1)	4038	1926/1927
	Flèche d'or comp. (1)	4047	1926/1927
	Etoile du Nord	4094	1927
	Côte d'Azur	4134	1929
	Côte d'Azur	4150	1929
Fourgons	Fourgon	1248	1926
	Fourgon Truck (2)	1262	1927

(1) Flèche d'or Série Complémentaire, (2) fourgon construit pour la Flèche

WL : Wagon-lit, WR : Wagon-restaurant, LX : Wagon-lit de luxe,

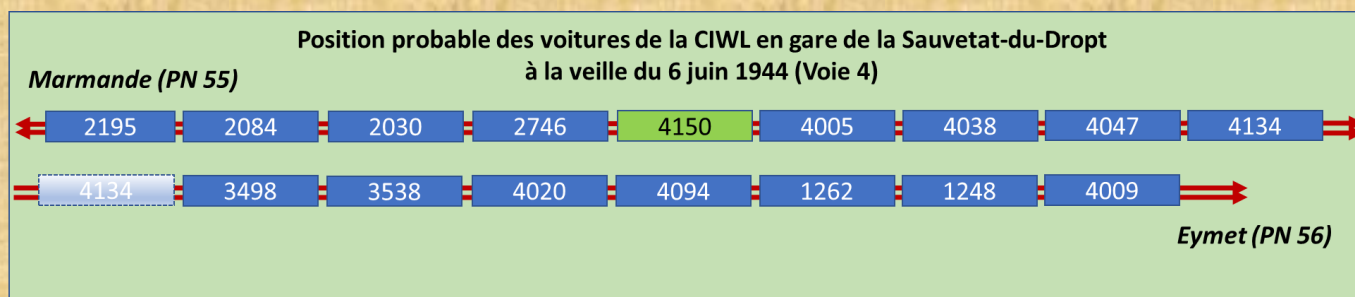
Sources : Eric Comont et courrier de l'inspecteur Mabire de la CIWL au 1/10/1944

Sur les 16 véhicules, on compte 9 pullmans et 2 LX qui sont de même facture que les pullmans en termes de luxe. On est en présence des « bijoux » des Wagons-Lits, qu'il fallait protéger au maximum. On retrouve de façon étonnante trois wagons aux caisses en teck dont la construction remonte avant 1914, et qui sont en cours de remplacement par les voitures tout acier depuis 1922. Ils perdureront en France jusqu'à la fin des années 40 en France, et la CIWL sera bien contente d'en avoir conservé quelques-uns pour assurer la reprise du trafic après 1945. Et l'on compte également 2 fourgons.

La surveillance n'est pas mince, car il y avait 16 véhicules dans cette gare soit près de 370 mètres à protéger. Comment était organisé le stockage, et où pouvait être situé le 4150 ? La réponse n'est pas simple, car on n'a absolument pas d'informations sur l'ordre des voitures, ni sur la voie qui a pu les accueillir a priori. Toutefois, on connaît précisément les numéros des voitures qui ont été utilisées pour bloquer les routes aux passages à niveau en direction de Marmande. De plus, on sait également quelles voitures ont été acheminées à quel PN grâce à leur numéro. Par déduction logique (ce sera expliqué dans l'épisode suivant), il a été possible de reconstituer l'ordre des véhicules dans la rame. Concernant la voie de stockage, c'était fort probablement la voie 4 (cf. schéma 3 en page 4 de l'épisode n°1), voie qui était d'autant plus inutilisée que le trafic de voyageurs était arrêté depuis 4 ans environ. Les autres voies devant être conservées pour le passage des trains de marchandises et la desserte locale. Commençons par la voie de stockage,

Sur le schéma 2 ci-dessous, on a donc la fameuse rame ici scindée en deux pour des questions de place avec les différents véhicules, dont notre pullman 4150, et ce, à la veille du 6 juin 1944.

Schéma n°2 : Disposition des voitures CIWL en gare de la Sauvetat-du-Dropt le 6 juin 1944



Il ne semble pas y avoir d'ordre particulier dans ces voitures, ceci n'a rien de surprenant au regard des conditions difficiles d'évacuation en juin 40, et également des nombreux mouvements de matériels au travers de la France jusqu'à la veille du débarquement, dont notre pullman en est un bon exemple.

Pour revenir sur un point particulier, 3 agents de la CIWL assuraient la surveillance et de la protection des voitures, et ils étaient forcément en relation avec le chef de gare. On a les mêmes noms reviennent régulièrement entre août et octobre 1944. Il s'agissait de Messieurs HAMMOUYA, PEYROUSSET et DETREZ sous les ordres du chef d'équipe Cassart basé à Eymet. Les journées devaient être longues, sentiment renforcé par l'éloignement des familles, des conditions assez spartiates lors de l'hiver, sans parler de la situation de tension, lorsque la résistance locale va venir emmener des voitures de la voie 4, puis les immobiliser par le dynamitage des essieux à différents passages à niveau entre les gares de la Sauvetat-du-Dropt et Seyches.

Donc tous les éléments sont en place pour aborder dans l'épisode suivant, les actions de la résistance locale et des combats avec les allemands.

Partie 3 : Les expositions universelles et la Compagnie Internationale des Wagons-Lits

Incontestablement, Georges Nagelmackers a été un pionnier en matière de communication, et aux techniques près, on peut considérer qu'il a mis en place un marketing et une démarche publicitaire dignes de ce que l'on connaît aujourd'hui. Outre les publicités dans les journaux, la compagnie utilisait massivement des affiches que l'on retrouvait dans les gares, ses agences de voyages, ses hôtels etc. Elle fera appel au meilleurs affichistes, graphiste et imprimeurs de sa création jusqu'à sa disparition. Par ailleurs, elle saura utiliser quasiment dès sa création, les Expositions Universelles qui étaient de formidables « caisses de résonance » de ce point de vue.

Document n°17 : Reproduction d'une carte postale promotionnelle éditée par les Wagons-Lits lors de l'exposition universelle de 1900 (source Delcampe)



XXème siècle. Un de ses plus grands témoignages actuels, c'est l'emblématique Tour Eiffel à

Document n°18 : Le fondateur des Wagons-Lits et une emblématique voitures en teck (Collec. E. Comont)



l'exposition de 1889, monument éphémère à ce moment-là, puisqu'il devait être démonté à la fin de l'exposition. Ces expositions permettaient au grand public de découvrir de nombreuses innovations (comme le tapis roulant) développées par les entreprises françaises et étrangères, et de pouvoir découvrir des continents exotiques

comme l'Afrique, ou encore l'Asie, qui étaient alors forts en vogue. En pleine période de l'Art Nouveau, il y avait de nombreuses influences artistiques et une grande fascination pour ce qui

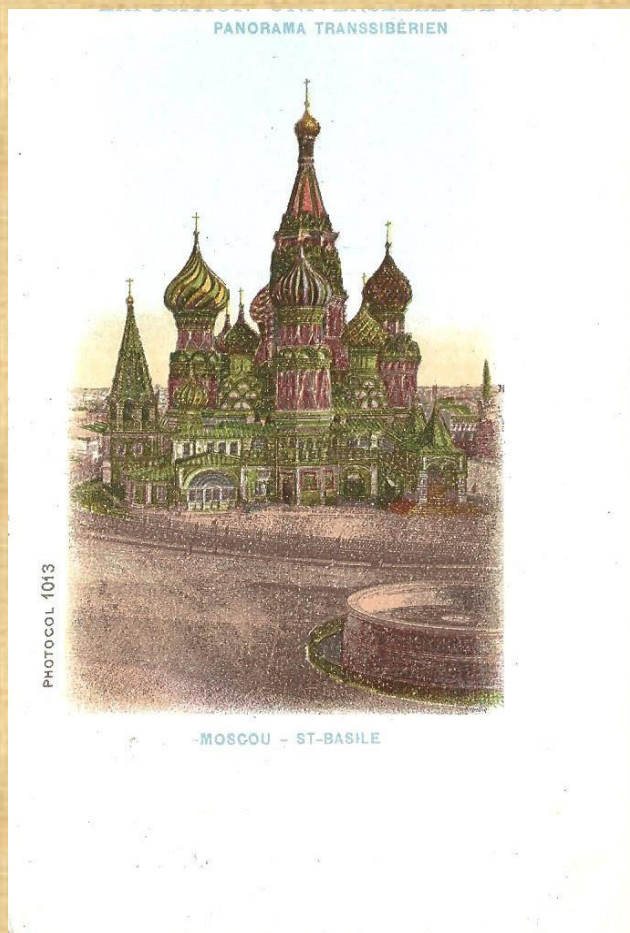
Document n°19 : Le panorama mouvant : l'église St Basile de la place rouge à Moscou (collec.

E. Comont)

se passait dans l'espace asiatique à partir de la Russie.

La CIWL et Georges Nagelmackers, ne pouvaient ignorer cette exposition, et ils vont créer un espace conséquent dédié au nouveau matériel vantant son confort, circulant vers des destinations exotiques, comme le Transsibérien. Ce train au départ de Paris permettait de rejoindre Moscou, Vladivostok, ou Pékin. Plusieurs wagons-restaurants luxueux vont être installés au Trocadéro pour promouvoir la compagnie, et immerger les visiteurs dans le Transsibérien en découvrant la cuisine russe ou chinoise (cf. la première affiche présentant cette opération). Pour donner l'illusion du voyage aux convives, « un panorama mouvant » extrêmement novateur, défilait le long des baies avec différentes vues du parcours (au moins 10 différentes) entre Moscou et la Chine. On retrouve aujourd'hui sur des cartes postales de l'époque, différentes vues qui étaient visibles sur ce panorama.

Quelques-unes sont ici présentées, dont ci-dessus celle de l'église St Basile sur la place rouge, et à droite, celle d'un campement kirghize. Le succès sera tel que ces cartes seront parfois utilisées



Document n°20 : Le panorama mouvant : le campement Kirghize (Collec. E. Comont)

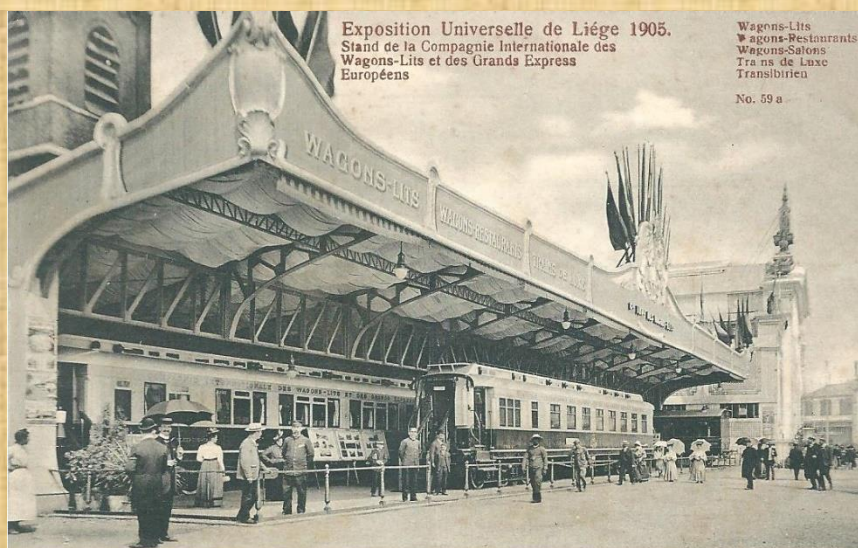


par d'autres entreprises, comme Liebig, pour faire leur publicité. Toutefois, si la surprise était grande pour les visiteurs, la déception financière le fut tout autant pour la

CIWL, car les recettes réelles et les coûts d'une telle réalisation n'avaient pas bien été estimées au regard de la fréquentation. Cet échec n'empêchera pas la Compagnie de participer à celle de

Document n°21 : Une vue du stand à l'exposition universelle de Liège en 1905 (Collec. E. Comont)

Liège en 1905 (année de la mort de Georges Nagelmackers), et de la même ville en 1930. En 1905, ce sera l'occasion de montrer le nouveau matériel pour la Russie et le Transsibérien dont le roulement avait été adapté à l'état plus dégradé de la voie dans les pays de l'Est, tout en garantissant un bon confort pour les passagers. Ce ne



se sont pas moins de 3 véhicules qui sont présentés dans le pavillon dédié à la compagnie (photo à droite), mais malheureusement la première guerre mondiale et la révolution russe de 1917 va

Document n°22 : Présentation à l'exposition de Liège de 1930 d'un pullman Côte d'Azur (Collec. E. Comont)



mettre un terme définitif à cette épopée. Le sort va s'acharner avec l'exposition de 1930, puisque la CIWL y présente une pullman Côte d'azur (à gauche, identique au 4150) produite en 1929, quasiment au moment où la grande crise américaine d'octobre 1929 va commencer à toucher l'Europe. Ces

voitures offrant un très grand luxe et une décoration raffinée conçue par René Lalique et René Prou, entrent finalement en service au moment le moins propice à leur rentabilité ; cela aura des impacts importants quant à leur usage dans les années qui vont suivre. La carte postale à gauche montre que la présentation très réduite est loin des fastes de celle de 1905. La seconde guerre mondiale qui va suivre, se révélera tout aussi néfaste pour la compagnie.

Partie 4 : Suite des travaux de restauration du pullman 4150

Poursuite des travaux de préparation à la restauration : la dépose des carrelages de sol

Rappelons que cette voiture n'a quasiment pas quitté l'enceinte du Camp des Matelots de Versailles lorsqu'elle était utilisée par l'ex régiment du 5^{ème} génie. Elle était considérée comme une sorte de « maison » pour la réunion des officiers, et sa transformation au sein de ce régiment a intégré ce nouveau statut.

De fait, les plateformes d'accès et les couloirs menant aux salons avaient été équipés de tomnettes en lieu et place de la moquette d'origine. Ce type de carrelage très en vogue à la fin

Document n°23 : Vue du démontage des tomnettes sur une plateforme

Mon collègue en pleine action, on est ici dans la plateforme intérieure avec à gauche les toilettes et on devine à droite dans la paroi en bas l'ancien emplacement du strapontin pour le conducteur, qui avait en face de lui une tablette amovible (photo E. Comont)

des années 70' et dans les années 80', facilitait l'entretien des sols, tout en donnant un côté un peu « fermette » pas du tout dans



Document n°24 : Le même démontage mais dans le couloir après la plateforme



l'esprit des wagons-lits et des pullmans. Leur démontage s'imposait inévitablement pour cette question d'authenticité, et c'était aussi l'occasion de voir l'état de la chape de ciment et du bas des panneaux métalliques à l'intérieur.

Vue sur le couloir à gauche du bar, et en prolongement du plancher de la vue précédente, on note le peu d'espace pour travailler confortablement, le ramasse-poussière sert de référence ! (Photo E. Comont)

Ce démontage a été très fastidieux, tant par le manque de place pour travailler, que par la résistance des tomnettes, que l'adhérence de la colle ! L'Armée n'avait pas lésiné à l'époque sur la qualité ! Pour cette petite surface, l'auteur et un de ses collègues y ont passé une bonne demi-journée, avec en prime une quantité conséquentes de déchets.

Il y a encore quelques tomnettes dans le bar sous les meubles, ils seront retirés ultérieurement. Comme des morceaux de la chape sont partis avec des tomnettes, on a pu constater que le châssis et les bas de caisses sont sains. Par contre, à l'extrémité des plateformes d'accès, la rouille est présente, il faudra enlever la chape pour la

restauration, et ceci sera fait sur la totalité de la zone décarrelée, ne serait-ce que pour supprimer une surépaisseur afin de pouvoir reposer une moquette qui puisse passer sous les portes. Ce travail n'est pas spectaculaire, mais il fait partie des travaux incontournables, permettant de détecter d'autres problèmes, et d'assurer une restauration de bonne qualité et durable.

Réinstallation des supports et de transmission pour le frein de garage manuel

Le matériel roulant est automatiquement freiné lorsqu'il circule (sauf problème), grâce à une dépression créée par le mécanicien. Dans notre cas, tout fonctionne parfaitement. En revanche, au garage, un wagon, une voiture ou une locomotive vont voir leurs freins se desserrer naturellement plus ou moins vite selon l'étanchéité des circuits d'air. Afin d'éviter d'avoir une dérive, c'est-à-dire une voiture qui commence à rouler par une petite déclivité ou par accostage, tous les véhicules sont équipés d'un système de freinage manuel qui va agir sur les sabots de freins. Il se concrétise par la présence d'un volant sur une plateforme d'accès. C'est donc une sécurité essentielle, incontournable, et on ne peut exploiter un matériel roulant sans ce dispositif. Or dans le 4150, ce système avait été étonnamment supprimé par l'armée, alors que le pullman était manœuvré de temps à autres dans l'enceinte des installations militaires de

Document n°25 : Vue sur l'extrémité de la voiture avec la timonerie de frein reposée



Le pullman est ici au dépôt de St-Laurent-sur-Sèvre. On distingue le dispositif de freinage réinstallé (ici en bleu clair, on note la vis sans fin, les renvois d'angles. Comme mentionné juste avant, l'attaque de rouille est bien visible, outre le démontage de la chape, il nous faudra aussi éliminer la tôle abîmée jusqu'aux parties saines, avant de pouvoir remonter de la tôle. On a bien sûr le crochet d'attelage au milieu, et en bas à droite, la conduite de frein et sa vanne d'arrêt en jaune (photo E. Comont).

Versailles, pouvant justifier son utilité.

Outre la dépose de nombreuses pièces : vis sans fin, timonerie etc., un support de renvoi d'angle sous le châssis avait été découpé en partie au chalumeau. Il fallait impérativement retrouver toutes ces pièces, car le CFV n'avait quasiment rien en stock. Notre association s'est alors tournée vers le site de Versailles pour pouvoir prélever les pièces manquantes sur d'anciennes voitures CIWL en attente de ferrailage. Après accord de l'armée, et avec l'aide de nos collègues de l'ADEMAS³, l'ensemble des pièces a pu être prélevé en octobre 2010 sur un ex wagon-restaurant profondément transformé par le 5^{ème} génie en voiture culte.

³ Association D'exploitation du Matériel Sprague qui restaure du matériel du métro parisien des années 30

La notion de voiture-culte assez improbable, prête évidemment à sourire, mais cela traduit aussi le réel manque d'installations dans ce camp militaire au début des années 70, et l'achat de ces voitures de la CIWL permettait à moindre frais de pouvoir installer des locaux roulants pour différents usages (dortoirs, stockage de munitions, bureaux, douches ...). Pour les curieux, cette voiture culte est l'ancien wagon-restaurant n° 2819 construit en 1926 par l'entreprise Dyle et Baccalan en partie originaire de Bordeaux, et qui avait également un autre site à Saint-Denis en région parisienne.

L'opération de démontage a pris quasiment une journée à 4 personnes, avec de sérieuses résistances de la boulonnerie qui n'avait pas été débloquée depuis très longtemps, sans parler de pièces très lourdes qu'il fallait manœuvrer avec précaution ! Le remontage a été réalisé au début de cette année 2022, il y aura quelques ajustements à réaliser lors de la restauration des extrémités de cette voiture, notamment avec un coffre qui protège le mécanisme, (le coffre protégeant ce dispositif de freinage a aussi été récupéré sur la voiture culte, afin de le réparer et de le reposer). Cette « cannibalisation » de pièces était, et est encore une pratique courante, elle permet à moindre frais d'assurer la maintenance, ou la réparation, et d'une certaine façon de garder un peu la mémoire d'un matériel disparu.

Un retour sur le volet ré-électrification abordé dans l'épisode 3

Afin de compléter le précédent point sur ce dossier, la photo ci-dessous (de qualité moyenne), permet de découvrir la nouvelle armoire électrique en

Document n°26 : Visualisation du tableau électrique

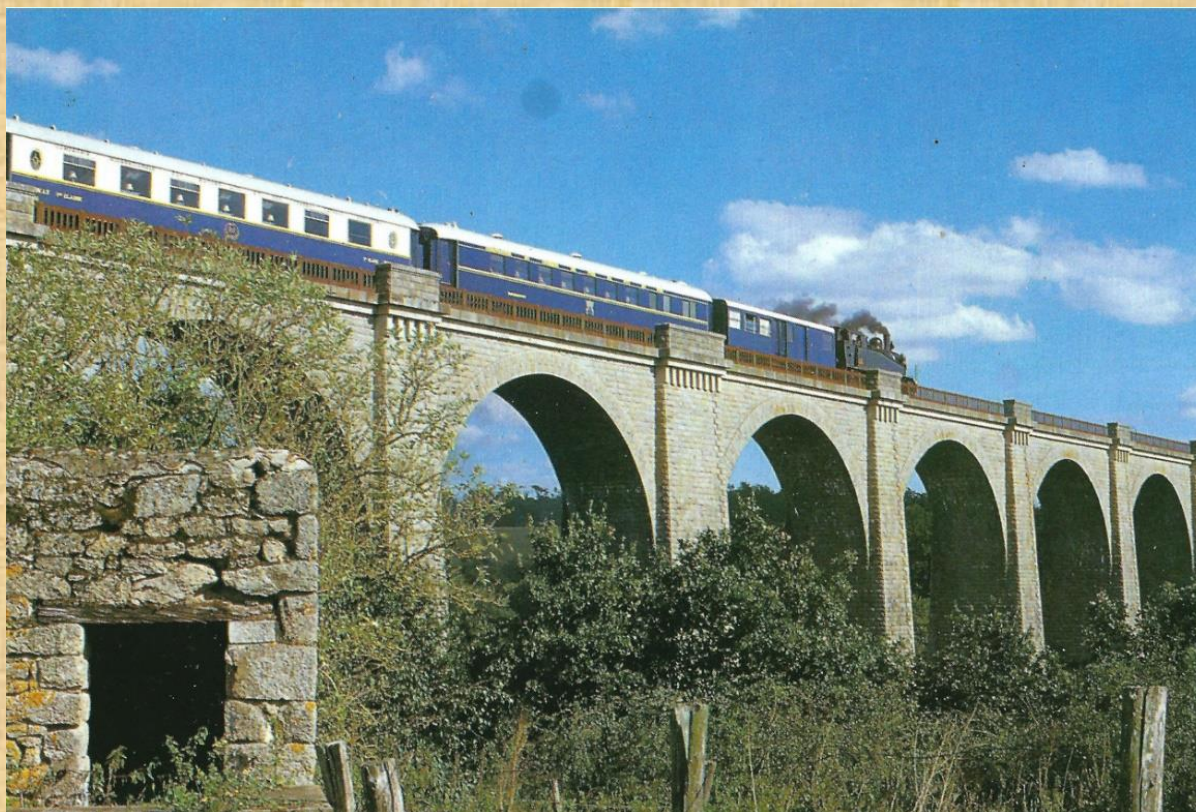
On voit à droite du tableau la porte des toilettes et à gauche, un miroir assez grand. La compagnie avait beaucoup d'attention pour ses passagers, et notamment pour les femmes qui pouvaient vérifier leur présentation de la tête au pied, et corriger un défaut d'esthétique avant de regagner un compartiment ou un des salon ! (Photo E. Comont)

place aux normes actuelles. L'ensemble peut paraître imposant, mais un maximum de protections ont été installées pour isoler différents espaces du wagons, ou pour alimenter une installation spécifique comme la climatisation. Les gouttières du bas vont recevoir les câbles de la ligne de train, et évidemment celle du haut les câbles vers les différentes parties du wagon ou équipements.

Evidemment, ces coffrets et les gaines vont être habillées avec un habillage bois verni, afin de les rendre discrets et de respecter la décoration générale. Cette partie travaux sera probablement quasi vide pour les deux derniers épisodes pour les raisons qui ont déjà été mentionnées auparavant.



Un petit bonus en attendant l'épisode 5 qui se focalisera sur les sabotages opérés par la résistance française locale à partir du 6 juin 1944 !



Il s'agit bien du viaduc de Barbin sur notre ligne, mais en 1989 à l'époque de la précédente association (Association du Chemin de Fer du Puy du Fou), avec en tête la locomotive à vapeur 040 TA 137 de l'Ajecta, juste derrière le fourgon générateur, et le WR 2750, (les deux toujours en service au CFV), et le pullman 4155 de l'Ajecta qui était venu pour une saison. C'est le petit frère de notre pullman qui est aujourd'hui temporairement en Corée du Sud pour une exposition sur l'Orient Express. On peut imaginer la même photo avec notre pullman dans quelques années, une forme de retour dans le passé ! (Collec. Eric Comont)