

Episode 5

Le Pullman 4150 au cœur des combats du Génevrier Du 6 au 9 Juin 44 : et d'une importante opération de sabotage ferroviaire

C'est un très gros épisode, qui grâce à différents documents, il a été possible d'une part, d'apporter un autre éclairage sur les actes de la résistance de juin 1944 dans cette région, et d'autre part, de compléter l'étude des faits de la résistance locale.¹ Avec ces combats du Génevrier, on le verra, on est en présence d'une opération de grande envergure, qui s'inscrit dans les grandes opérations de sabotage ferroviaire opérées par la résistance française à la veille, pendant, et après le débarquement du 6 juin 1944. Cette affirmation pourrait prêter à sourire, mais lorsque l'on additionne les véhicules ferroviaires déplacés, minés ou déraillés les chiffres à venir sont impressionnantes. Cela a forcément demandé des moyens humains et techniques conséquents, et un minimum de préparation. Pour rappel, comme partout sur l'ensemble du territoire français, il s'agissait de favoriser le succès du débarquement des alliés en Normandie en stoppant temporairement, ou en ralentissant la remontée de troupes allemandes vers la Normandie, et dès lors tous les moyens étaient bons.

Cette opération n'aurait pas été possible sans un garage imposant de nombreux véhicules de la Compagnie des Wagons-Lits dans différentes gares entre la Dordogne et le Lot-et-Garonne, afin de les protéger des vicissitudes de la guerre. Il faut traiter de ce point de façon approfondie, avant de revenir en détail sur le site du PN 46, lieu du sabotage de notre pullman, où logiquement la gare de Miramont-de-Guyenne située à proximité sera présentée. « Le décor » étant en place, on reviendra sur la mise en place du dispositif sous l'angle ferroviaire, aux combats qui vont suivre, et au retour progressif à la normale après août 1944. Ce retour à la normale sera émaillé de quelques péripéties entre le représentant de la CIWL, et de la résistance française locale. Ceci nous conduira à reparler de notre pullman et de son devenir, et en particulier de sa reprise de service après diverses réparations.

À la suite d'un « défi », et pour passer de la réalité à l'échelle HO (1/87^{ème}) un module en modélisme a été construit pour illustrer ce fameux PN 46 en date du 10 juin 1944, c'est sa conception et sa construction qui seront ici présentées en avant-dernière partie.

Comme pour les épisodes précédents, un zoom sera fait sur l'histoire des Wagons-Lits, et en particulier sur des parcours très exotiques, finalement peu connus en dehors de l'Orient-Express.

Première partie : De la résistance générale à celle des cheminots jusqu'à la veille du débarquement

Toujours dans cette logique de compréhension des combats du Genévrier, il est essentiel de rappeler brièvement comment la résistance en France s'est organisée face à l'occupant allemand, et en particulier au moment du débarquement du 6 juin 1944 en Normandie. Il ne s'agit donc pas pour l'auteur de refaire l'histoire de cette résistance, qui a été bien plus détaillée et approfondie par ailleurs, mais de la mettre en « fond de décor » afin

¹ Cf. Les combats du Génevrier dans la bibliographie présente à la fin du préambule

de comprendre ce qui s'est joué entre les communes et les différentes gares, comme celles de La Sauvetat-du-Dropt, d'Eymet, de Moustier-Allemans, de Miramont-de-Guyenne, ou encore d'Issigeac, les actions locales reflétant ce qui s'est passé à l'échelle nationale.

Une résistance française qui va s'intensifier face à l'occupant allemand

Après la période de sidération liée à l'effondrement de l'armée de l'armée française en juin 1940 face à la déferlante allemande, la résistance en France va se mettre rapidement en place avec les « moyens du bord ». Elle s'organise et se structure vers la fin de la même année, avec initialement des actions autour de la presse clandestine et du renseignement. Celle-ci va progressivement passer à des actions de sabotage, qui vont par exemple perturber l'acheminement de produits vers l'Allemagne, comme le charbon, puis sous forme de résistance armée vers mars 1941 visant les troupes d'occupation. La réponse allemande sera violente avec le cortège des tortures, des déportations et des exécutions (uniquement dans la résistance, l'estimation tourne autour de 40 000 morts). La rupture du pacte Germano-Soviétique avec l'invasion de l'URSS le 22 juin 1941 conduira à un renforcement de la résistance française avec l'apport des communistes, et l'intensification des actes de résistance et de sabotage. Evidemment, il ne faut pas oublier les rôles du Général de Gaulle et de Jean Moulin dans l'unification de la résistance française tant extérieure qu'intérieure sous le terme de « France Combattante ». Le travail d'unification de la résistance intérieure s'achèvera en mars 1944 avec la naissance des Forces Françaises de l'Intérieur (FFI). Tout ce travail de structuration également appuyé par les Britanniques au sein du camp allié, visait à renforcer la coordination entre les groupes de résistants, et de fait, à développer des actions d'envergure à fort impact sur l'occupant.

En effet, dans la préparation du débarquement, les alliés ont prévu de mobiliser les FFI afin de garantir le succès de cette opération (et au-delà). La résistance française va donc intensifier ses actes de sabotage avant le débarquement (à partir de mars 1944), pendant ce dernier, et après, jusqu'à la libération des zones occupées. Dans cette logique, le chemin de fer constituera une cible privilégiée, en lien avec la résistance des cheminots.

La résistance Fer dans le sillage de la résistance générale

Concernant la résistance cheminote encore appelée Résistance Fer, elle a joué un rôle essentiel dans les opérations de sabotage, celle-ci est forcément intervenue, on le verra, dans les combats du Génevrier pour la mise en place du matériel CIWL, et son sabotage à des points stratégiques, que sont les passages à niveaux (ou des ponts).

La résistance des cheminots suivra peu ou prou l'évolution de la résistance française, et elle s'engagera dans les sabotages à partir de l'été 1941, en continuant parallèlement le mauvais acheminement des wagons (échanges d'étiquettes de destination), ou en mettant en panne les locomotives à vapeur. Afin d'arrêter les trains, cette résistance va mettre en œuvre des actions de plus en plus radicales : comme le démontage de rails, le dynamitage de la voie conduisant à des déraillements fatals pour les convois avec d'énormes dégâts, tant matériels qu'humains. Avec de telles actions, les lignes de chemin de fer étaient totalement inutilisables, il fallait remettre sur les rails le matériel (on parle de relevage) encore en état, et dégager celui qui ne pouvait plus rouler sans un minimum de réparation ; cela prenait plusieurs jours. Et

parfois pour retarder encore plus le relevage, la grue qui devait intervenir sur le site, avait elle-même été sabotée dans son dépôt d'attache. Les représailles seront alors terribles vis-à-vis des cheminots et des habitants proches du lieu du sabotage. Si les chiffres divergent selon les sources, le nombre de cheminots fusillés ou morts en déportation se situe entre 1800 et 2000 entre 1940 et 1944. Par ailleurs, les actions efficaces de renseignement quant à des mouvements de convois stratégiques, vont parfois conduire à d'énormes pertes pour l'armée allemande. On peut ainsi prendre l'exemple du bombardement du triage de Vaires du 29 mars 1944, près de Nevers. La Royal Air Force va être alors prévenue par des cheminots que 3 trains chargés de troupes et de munitions vont arriver dans le triage, ou stationnaient déjà d'autres convois militaires. Elle va bombarder le site le soir même, engendrant un chaos infernal amplifié par l'explosion des wagons de munitions, où face au plus de 2700 tués côté allemands, on dénombrera seulement 9 du côté des cheminots (ce fait sera repris pour les besoins du film le Train, mais repositionné à la veille de la libération de Paris entre le 19 et le 25 août 44). Indéniablement, grâce à résistance cheminote, ce bombardement a été très efficace, et sans que les Allemands puissent déclencher des représailles, puisqu'il s'agissait d'un fait de guerre.

Afin d'amplifier ces actions, l'Etat-Major allié, vers avril 1944, va construire 4 différents plans d'actions sous forme de sabotages qui seront mis en œuvre lors du débarquement par la résistance française. Parmi ceux-ci, on a le **Plan Vert** qui va concerner le sabotage du rail. Il s'agit ici d'amplifier des actions déjà pratiquées dans les années antérieures, et également de les coordonner pour renforcer leur efficacité. Pour ces sabotages, la résistance va utiliser des explosifs, soit dérobés, ou fournis par les alliés, et si besoin, des agents des services secrets britanniques seront parachutés pour assurer la formation des résistants à l'usage de la dynamite. Ainsi, rien que pour le 7 juin 1944 en France, près de 180 trains ont été déraillés, et 500 tronçons de voie ont été coupés ! Et pour illustrer à notre échelle locale, nous disposons de quelques exemples d'actions conduites avant, et au moment du débarquement en Dordogne.

La résistance des cheminots en Dordogne : quelques faits

Ce document mis en ligne² par le Département de la Dordogne illustre parfaitement ces actions avant le débarquement. En voilà quelques-unes tout à fait représentatives de cette résistance-fer.

Prenons tout d'abord les sabotages au sein du dépôt de Périgueux. Ce dépôt à proximité de la gare éponyme, est un site qui a été ouvert en 1863 par le P.O (évoqué dans l'épisode n°2). Outre un remisage important de locomotives, il était avec celui de Tours, pourvus de gros ateliers de construction et de réparation des locomotives de la compagnie. Ces ateliers existent toujours (les installations du dépôt vapeur ont bien sûr disparu), actuellement ils sont passés sous l'appellation de Technicentre, et ils emploient près de 600 cheminots. Aujourd'hui, comme hier, les ateliers de Périgueux sont un site évidemment stratégique pour la SNCF quant au matériel roulant, et tout sabotage réalisé dans leur enceinte, avait un fort impact sur le fonctionnement des trains exigés par l'occupant. Ainsi, il ne sera pas rare d'avoir

² Documentaire-Mémoire de la résistance, le sabotage du rail en Dordogne, voir en bibliographie dans le préambule

des pannes provoquées sur l'arrivée de la vapeur ou sur le système de freinage des locomotives, sans parler de la faible célérité du personnel à remettre en état des locomotives ou des wagons ! Le paroxysme étant atteint avec le sabotage par explosif de la grue de relevage du dépôt (environ 40 t) le 17 décembre 1943, il n'y aura pas moins de 3 explosions qui vont viser les organes vitaux comme les engrenages, et qui demanderont du temps pour les réparer. Evidemment, la paralysie de la grue renforce la paralysie des voies car il n'est plus possible de dégager « rapidement » le matériel roulant qui aurait déraillé, à la suite d'une action de la résistance sur la voie.

Par ailleurs, la région autour de Périgueux va connaître de nombreux sabotages au début de 1944, au cours desquels les locomotives seront soigneusement dynamitées, et qui, après un laborieux relevage et acheminement vers les ateliers, ne feront que les encombrer, renforçant encore plus la « pagaille ».

Ensuite, il convient de rappeler que Périgueux était tout à fait accessible pour les voyageurs (après un long parcours !) qui auraient pris le train à Marmande en direction de Magnac-Trouve, dernière gare dans laquelle il fallait changer de train pour rejoindre Périgueux. Or, dans les gares intermédiaires, on a celle de Bergerac qui présente un dépôt certes plus modeste que Périgueux, mais important au regard des lignes qui s'y croisent (cf. Episode n° 3). Là aussi, les cheminots vont mettre hors service des locomotives de ce dépôt, amplifiant d'autant les difficultés pour les Allemands, et également leur surveillance.

Deuxième partie : Un stockage « local » exceptionnel en termes de quantité de voitures de la Compagnie des Wagons-lits

Le groupe de résistance d'Eymet va donc avoir « la chance » de disposer de voitures qui vont constituer une excellente « matière première » pour réaliser les blocages des routes entre Marmande et La-Sauvetat-du-Dropt, ainsi que les deux lignes de chemin de fer faisant leur jonction à La Sauvetat. On l'a vu dans l'épisode précédent, la CIWL va stocker un nombre conséquent de ses voitures (très précieuses au demeurant) dans un périmètre très restreint, entre la gare d'Eymet et d'autres gares situées plus ou moins à proximité. Ainsi, les chiffres du tableau n°1 ci-après sont impressionnantes, et très révélateurs de l'ampleur de cette décision.

Tableau n°1 : Les types et les effectifs de wagons CIWL présents dans la région d'Eymet au 6 juin 1944

gares	Nombre de fourgons	Nombre wagons-lits	Nombre wagons-lits de luxe	Nombre wagons-restaurant	Nombre wagons pullman	Nombre de véhicules
Eymet	4	2	2		43	51
Issigeac	3					3
La Sauvetat-du-Dropt	2	2	2	1	9	16
Miramont-de-Guyenne						0
Moustier-Allemans		1		14		15
Total	9	5	4	15	52	85

source : Eric Comont et d'après le courrier inspecteur Mabire auprès de la CIWL de Paris

Certes le périmètre est assez large avec la gare d'Issigeac (environ 20 km d'Eymet), mais cela ne change rien à l'analyse. A ce moment-là, on peut estimer que le parc total des voitures en service à la CIWL est d'environ 1700 à 1800 unités en 1944 (réparties sur différents pays), donc

avec **85** voitures et fourgons stationnés entre la Dordogne et le Lot-et-Garonne, on aurait environ 2 % du parc total. Le pourcentage est faible, mais il ne faut pas oublier qu'il est concentré sur un petit périmètre. Par ailleurs, ce pourcentage devient bien plus conséquent si l'on ne prend en compte que les voitures pullman, où avec **52 unités**, on est presqu'à **25 % du parc total des pullmans** détenus par la compagnie (environ 210 voitures) ! Les Wagons-Lits avaient donc jugé que ce territoire permettait d'assurer la protection de leur plus belles voitures face aux affres de la guerre, c'est ce qui explique leur concentration.

Au-delà, une interrogation demeure : on a vu dans l'épisode 4 que le matériel de la CIWL avait beaucoup bougé, et qu'il y avait plusieurs sites de stockage en France, dont la gare de Pouilly-Charlieu (département 42) qui avait accueilli une des rames parties du Gard. On peut encore citer grâce aux discussions que l'auteur a eu avec Jacques Normand, un ancien directeur de la CIWL, que la gare de Combrée (département 49) avait aussi réceptionné du matériel. Et dans un récent ouvrage, « Trains d'Exception », il est même fait mention de Bergerac sans précision particulière. S'agissait-il de ces 85 voitures qui avaient une étape dans cette gare avant d'arriver à Eymet et dans sa région, et/ou d'autres voitures, donc en plus de ces 85 ? Si la deuxième possibilité se confirmait, cela renforcerait significativement l'importance du parc stationné en Dordogne, comme étant l'un des plus importants en France à ce moment-là. L'existence de photos de ces voitures dans ces différentes gares serait un gros plus, mais on imagine bien qu'avec la guerre, les français n'avaient pas trop la tête à prendre des photos.

Enfin, on peut noter sans surprise, que, grâce à ses importants faisceaux de voie peu utilisés depuis les fermetures au trafic voyageurs, la gare d'Eymet accueillait beaucoup d'unités, avec près de 60 % du parc. Les chiffres pour la gare de La Sauvetat-du-Dropt sont bien inférieurs, mais sont conséquents au regard de sa plus faible taille, **et surtout il faut souligner que tous les véhicules utilisés pour bloquer les P.N. venaient tous de cette gare**. On reviendra sur ce point un peu plus loin. Cette gare dont on relate l'histoire depuis l'épisode 1, a donc joué ici un rôle **très stratégique** dans cette opération, grâce à **son positionnement géographique**.

Troisième partie : La gare de Miramont-de-Guyenne et le passage à niveau n°46

Une gare d'importance

Comme pour les précédents épisodes, il est nécessaire de présenter la gare de Miramont-de-Guyenne, car finalement le lieu du sabotage de notre pullman au PN 46 est très proche de celle-ci, et de la commune éponyme. A nouveau, les informations seront centrées sur les points essentiels.

Si l'on présente rapidement cette commune, Miramont-de-Guyenne est une ancienne bastide d'importante, disposant d'une activité économique florissante en cette fin du XIXème siècle, notamment avec la production de chaussons, dits bazannes (Quelques noms d'entreprises ou entrepreneurs ont été retrouvés : Marcel Prunet, Georges Houst, Fernand Villamana, J.S Soussial, Maille et Cie, on peut ajouter Goimbert, dont l'entreprise deviendra la SOMAC puis Artic). Ainsi, la population locale au recensement de la population en 1886 (correspondant à peu près à l'ouverture de la ligne) dépasse les 2100 habitants, contre 750 à la Sauvetat, justifiant la création d'une gare de taille moyenne entre Marmande et Eymet.

Comme pour la gare de la Sauvetat-du-Dropt, et probablement pour les mêmes raisons topographiques et de facilité d'établissement, la gare se trouve sur la Commune de Saint-Pardoux qui jouxte la commune de Miramont, et dont l'accès depuis cette commune, passe par l'Avenue de la gare.

Document n°1: La gare de Miramont-de-Guyenne avant 1914

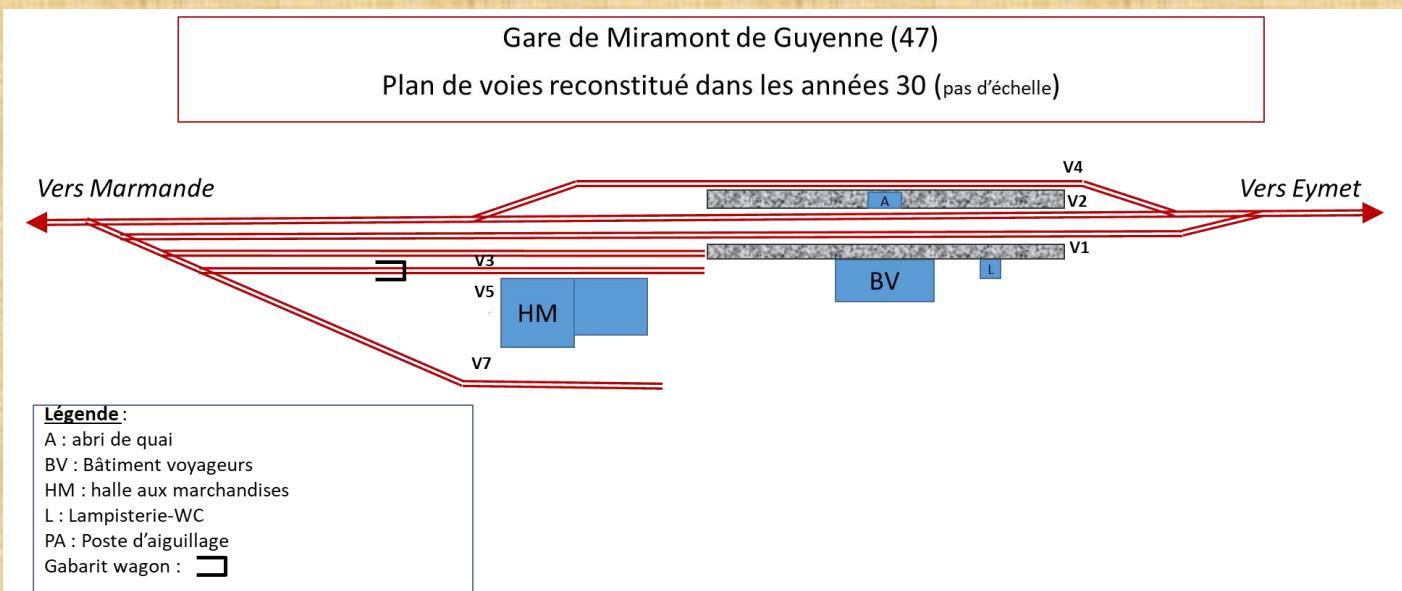


On est ici avant 1914, un train en provenance de Bergerac va probablement partir au regard du peu de personnes sur le quai, celles-ci posant manifestement. En tête de la rame, une 120 ou 121 Forquenot reconnaissable au dôme en laiton. Tractant une rame avec un fourgon et au moins 4 voitures indiquant une bonne fréquentation. On note sans surprise une cloche d'annonce et un chariot à bagages sur le quai. Par ailleurs, les voies sont bien envahies par l'herbe, des patinages garantis avec l'humidité ! (Collec. Eric Comont)

Comme pour les habitants de la Sauvetat-du-Dropt, les Miramontais doivent parcourir près de 900 m depuis le centre-ville pour arriver à la gare, distance qui n'est pas négligeable, et qui, comme on l'avait déjà souligné, réduira l'attrait du train face à l'essor de l'automobile dans l'entre-deux guerres.

Le schéma n°1 ci-après permet d'apprécier l'étendue des installations qui ont pris en compte la taille de la population, et l'activité économique.

Schéma n°1 : La plan des voies de la gare de Miramont-de-Guyenne dans les années 30



Source : E. Comont

La gare était implantée à 10 km au sud/sud-ouest de la gare d'Eymet, et à 4,5 km de celle de La Sauvetat-du-Dropt, donc en direction de Marmande.

Les installations de la gare ont été ajustées au regard des dimensions démographique et économique évoquées plus haut. La gare construite à l'ouverture de la ligne suit le schéma et l'architecture classique des autres gares comme celle de La Sauvetat-du-Dropt, à savoir un corps central à étage avec trois travées.

Document n°2 : Vue de la gare de Miramont-de-Guyenne en direction de Marmande

Cette carte peu courante, en état moyen, offre néanmoins une belle perspective. On est toujours avant 1914, il y a un peu d'animation sur le quai, un wagon marchandise stationne au loin sur la voie 4. La halle aux marchandises est présente, avec une extension plus basse, plus récente. (Collec. Eric Comont)



Toutefois, compte tenu de la taille de la commune, le bâtiment-voyageurs sera dotée de deux ailes dissymétriques supplémentaires, une à deux portes et l'autre à une porte. De même, le faisceau de voie assez classique, sera plus important pour les marchandises, lesquelles disposeront d'une halle plus grande, et d'une extension réalisée ultérieurement pour leur réception/stockage. En raison de la taille de la commune, et de la relative importance de la gare, celle-ci a fait l'objet de plusieurs prises de vue reprises dans des cartes postales d'avant 1914, et de l'entre-deux guerres (mais pas du côté cours semble-t-il). Par ailleurs, il est fort probable que le plan de voie ait été simplifié avec l'arrêt du trafic-voyageurs après 1944, et notamment avec la disparition de la V4 qui est attesté dans la photo aérienne ci-après.

Cette photo aérienne a été agrandie au maximum, mais l'échelle ne permet pas une bonne définition, et les détails sont un peu écrasés. Néanmoins, les voies et les différents bâtiments sont bien visibles et identifiables par un connaisseur. On reste toujours assez surpris de la taille des installations, notamment entre les deux aiguillages d'extrémité, souvent de l'ordre de 300 m sur les petites lignes, car cette longueur avait été calculée en fonction de la longueur maximale des rames.

Document n°3 : Photo aérienne de la gare de Miramont-de-Guyenne en 1950³



On retrouve le bâtiment des voyageurs (A), la halle aux marchandises avec son extension (B), l'abri de quai (C) devenu inutile, la lampisterie/toilettes (D), le tout bordé par l'ancienne Avenue de la gare devenue l'Avenue de Paris, une avenue ici arborée trahissant son statut de route nationale à l'époque, devenue aujourd'hui la départementale D633. Le tracé de la voie ferrée est assez net. On note la présence d'un train sur la V1 au niveau du bâtiment-voyageur, et d'un wagon près de la halle, ces éléments montrent que la ligne est encore active à quelques 3 ans de la fermeture. La photo a été prise le 6/05/1950, l'échelle est au 1/26193 (Source : Géoportail)

Aujourd’hui, les bâtiments ferroviaires sont toujours debout, plus ou moins modifiés. Classiquement, le bâtiment-voyageurs a été utilisé par les services de l’équipement, une autre destination avait été envisagée plus récemment, mais n’a pas aboutie. Petit détail, du côté des voies, le BV a conservé sa marquise d’origine qui donne au bâtiment une certaine élégance. La halle aux marchandises a été absorbée dans les grands bâtiments de l’entreprise SDA Négoce, spécialisée dans l’agriculture, c’est la toiture typique en tuile rouge qui permet de l’identifier. Finalement, toute la plateforme de la gare a retrouvé un usage et les espaces construits ont

fortement progressé. La gare est donc toujours présente, dans un bon état, comme l’atteste la photo qui suit, et il faut peu d’imagination pour imaginer des trains rentrant en gare, en cela, on a la même impression que pour la gare d’Eymet. La photo récente du document n° 4 ci-après, nous permet de l’illustrer.

³ Il existe des prises de vue de la fin 1944, mais elles sont peu exploitables car au 1/39000^{ième} environ

Document n°4 : L'ancienne gare de Miramont-de-Guyenne dans son état actuel



La Gare de Miramont-de-Guyenne photographiée côté cours, vers la fin des années 2010. Même si elle n'a plus vu passer un train depuis près de 70 ans, le bâtiment est très bien conservé et entretenue, on note la dissymétrie entre les deux ailes. Elle était en attente d'une nouvelle affectation après l'équipement (source : Journal Sud-Ouest, 6/04/21)

Le PN 46, le lieu de stationnement « forcé » du pullman

Si la gare n'a pas joué un rôle stratégique dans ces opérations de retardement/blocage, il n'en pas de même pour le PN 46 situé à proximité, car il est coupé par une route stratégique.

Document n° 5: Vue aérienne du PN 46 et d'une partie de la gare de Miramont-de-Guyenne



Entouré en rouge le PN 46, et en jaune la maisonnette de garde-barrière. On distingue les installations de la gare, la belle courbe de part et d'autre du PN, et l'habitat ne dépassant pas en cette année 50 la ligne de chemin de fer. Le trafic marchandises est encore actif, mais les voies de la gare sont bien désertes (source : Géoportail, vue aérienne de juin 1950 au 1/27000^{ème})

Nous quittons la gare de Miramont pour le PN 46, lieu « du crime » pour notre pullman 4150. Ce passage à niveau est à environ 550 m au sud de la gare vers Marmande, et il se situe bien sur la commune de Miramont. Avant d'y arriver, la voie entame une courbe ample, puis franchit la rivière la Dourdenne par un petit pont métallique (identifié PM sur la photo) s'appuyant sur des culées en pierre (la partie métallique a été supprimée ... reste-t-il ces culées en pierres) ?. Au passage à niveau lui-même (entouré en rouge), on retrouve la maisonnette de garde-barrière

(entourée en jaune) à l'architecture typique du P.O, et pour laquelle, la compagnie avait tout prévu pour garantir l'autonomie du garde-barrières : un puit, un jardin, un poulailler, car beaucoup de ces maisonnettes étaient parfois au « milieu de nulle part ». Ce n'était pas tout à fait le cas ici, car on est « seulement à 600 m » du centre-ville de Miramont. Toutefois, sur la photo aérienne de 1950 ci-dessus, on voit nettement que la voie ferrée constitue une ligne de démarcation franche entre la ville et la campagne, cette maisonnette étant en face d'une maison située de l'autre côté de la rue, soit les deux dernières habitations de la commune. La voie ferrée franchit alors un axe routier important, la D668 actuellement (ex RN 668), puisqu'il permet de rejoindre Duras et au-delà, Bordeaux. On comprend alors pourquoi il était stratégique de neutraliser cette route afin de bloquer les mouvements des troupes allemandes.

Aujourd'hui, la maisonnette est toujours en place, mais le ou les propriétaires qui se sont succédés lorsque celle-ci a été vendue par la SNCF, ont opéré de profondes transformations afin de l'agrandir. Toutefois, un « œil ferroviaire » exercé repère rapidement le bâtiment d'origine, notamment par quelques éléments d'architecture spécifique : le chaînage d'angle ou le nombre de fenêtres en façade, ou encore le numéro du PN s'il est encore présent avec une petite plaque émaillée (chiffres blancs sur fond bleu). Les prises de vues de Google-View sont très intéressantes pour retrouver ces maisonnettes. Comme pour les autres installations, il est important de respecter les propriétaires des lieux.

Document n°7: L'emplacement actuel de l'ex PN 46, et la maisonnette de garde-barrières



C'est le meilleur angle de prise de vue, en dépit du poteau Sous cet angle, on retrouve la maisonnette de garde-barrière typique du P.O du passage à niveau n°46. On identifie une première extension avec le pan de toiture plus long à droite. Et toujours à droite une autre extension en rez-de-chaussée probablement plus tardive. La porte d'entrée d'origine se trouvait en façade arrière. A gauche, nous avons la RD 668 vers le centre-ville de Miramont-de-Guyenne, et en face le Chemin du Soleil qui a repris l'ancienne plateforme où passait le train en direction de Marmande. Avec un peu d'imagination, le photographe est en plein milieu de la voie ferrée, avec à gauche et à droite, une barrière probablement roulante, de couleur rouge et blanche pour stopper la circulation au passage des trains. (Source : Google Earth prise de vue en 2021).

Que reste-t-il aujourd'hui ? L'habitat s'est développé au-delà de la voie ferrée assez rapidement, et peut-être même avant la disparition de la voie et de la plateforme entre 1953 et 1957. Cette urbanisation s'est accompagnée de la nécessité de construire des routes, et dans le cas présent, le PN est devenu une intersection routière qui reprend presque intégralement la plateforme ferroviaire, et c'est la courbe ample qui est en face qui trahi son

origine et qui est devenue le Chemin du Soleil, alors que de l'autre côté il s'agit de l'impasse Ladoumègue qui est rectiligne, et qui ne reprend que très peu cette courbe. Cette récupération des anciennes plateformes pour créer des routes ou les élargir, est au demeurant, assez courante, et on avait pu le constater dans l'épisode 4 avec la maisonnette de l'ex P.N 49.

Quatrième partie : Des sabotages dans les deux départements aux combats du Génevrier : une opération d'envergure nécessairement préparée

Une résistance locale très active avec le débarquement

Que ce soit en Dordogne ou dans le Lot-et-Garonne, on va assister à une multiplication d'actions de la part des FFI le 6 juin 1944, ceux-ci savaient dès le 1^{er} juin que le débarquement était imminent. On va observer des actions très fortes de la part de la résistance dans communes assez éloignées de la ligne Marmande-Mussidan. On peut citer les actions du groupe des Néracais qui vont mener une guérilla intense face au troupes allemandes, notamment face à des éléments de la sinistre division Das Reich, laquelle « s'illustrera » ensuite avec de nombreux massacres, dont les plus connus d'Oradour-sur-Glane, ou des pendus de Tulle. Au cours de ces engagements, les Allemands vont subir des pertes bien supérieures et croissantes, en raison de la bonne connaissance du terrain par les maquisards, et également en raison de leur bonne organisation. Concernant cette division allemande un petit point qui pourrait avoir son importance dans la suite de l'exposé. En effet, elle était au repos et en reconstitution, entre Marmande et Mont-de-Marsan après avoir été fortement malmenée en Russie. Envoyée sur le front normand, elle sortira quasi anéantie avec les combats de la poche de Falaise en août 44. Des soldats de cette division étaient-ils présents dans la colonne de reconnaissance lors des combats du Génevrier ? Rien ne l'atteste en l'état.

Un autre exemple, ce sont les combats de Mouleydier (auxquels on peut associer ceux de Pressignac), ville située à l'est de Bergerac. La ville est située sur un site stratégique, puisque la rivière constitue un obstacle naturel, renforcé par la présence d'un seul pont constituant un goulot d'étranglement. De plus, la prise de ville, permet aussi de stopper toutes les circulations ferroviaires entre Bordeaux et Sarlat via Bergerac. On compte alors 8 groupes de résistance qui vont s'opposer aux colonnes allemandes dans cette commune. Les Allemands de leur côté, vont mener trois attaques, entre le 11 et le 21 juin pour déloger les résistants. Ce sera la dernière qui aura raison du « verrou », se concluant par 22 morts chez les français, 120 otages emmenés à Bergerac, et 164 maisons incendiées, après que le village aura été pillé. La résistance a été différente avec les combats du Génevrier, avec moins de morts, mais avec des actions de blocage qui vont être tout aussi importantes, voire plus.

Des opérations de blocage et de retardement sur la ligne de chemin de fer entre Seyches et Eymet, aux combats du Génevrier du 9 juin 1944

C'est le groupe de résistance d'Eymet, du chef local Xavier Alessandri, qui va organiser cette action de blocage. Xavier Alessandri ayant été arrêté le 17 avril 1944, ce sont ses deux fils Jean et Bertrand Alessandri qui vont conduire différentes opérations de sabotage, dont celle qui conduira aux combats du Génevrier. Il sera épaulé par le groupe de Miramont-de-Guyenne et

par celui de Lauzun. Le 7 juin, plus de 100 volontaires se retrouvent au château d'Eymet, une cinquantaine sera armée à partir d'une cache d'armes.

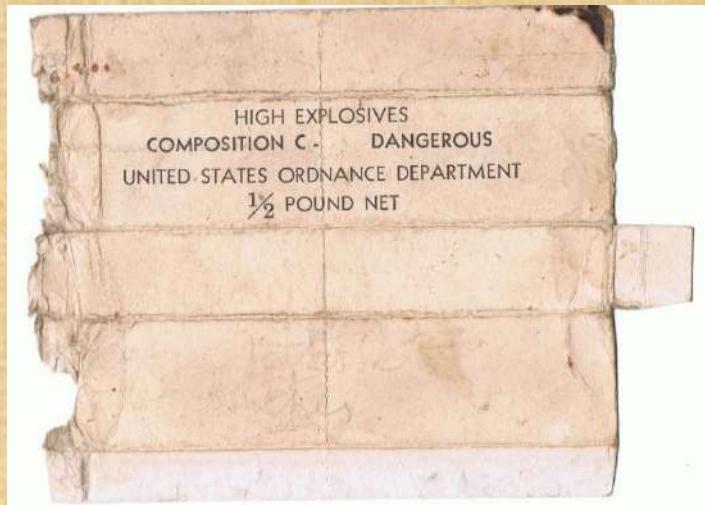
On ne dispose d'aucun document permettant de comprendre comment une telle opération de sabotage a pu être organisée. Toutefois, 3 éléments conduisent l'auteur à penser que celle-ci a été préparé un minimum avant le 7 juin, et qu'il a fallu au groupe Alessandri un appui de la résistance fer locale pour pouvoir agir au plus vite, et efficacement.

Premier élément : l'action de sabotage devait intervenir rapidement afin de pouvoir mettre l'ensemble du dispositif en place, bien avant que les troupes allemandes ne remontent. Evidemment le 6 juin, les Allemands sont dans la sidération face au débarquement des alliés en Normandie, et l'urgence est d'abord de répondre à celui-ci avec les troupes situées à proximité. Par la suite, l'Etat-major allemand va organiser les mouvements de troupes vers le front depuis le sud de la France, troupes pour lesquelles il a fallu rappeler les permissionnaires, et organiser toute la logistique dans l'urgence. De facto, la résistance **disposait de 1 à 2 jours au maximum pour mettre en place le dispositif**, il fallait donc aller vite, et pour cela, disposer de ressources matérielles et humaines conséquentes.

Deuxième élément : c'est l'ampleur de l'opération, tant pour le nombre de véhicules mobilisés que l'étendue géographique, celle-ci se mesure à partir de quelques chiffres :

C'est tout d'abord **15 voitures ou fourgons** (sur les 85 garés) qui vont être minées, pour cela il a fallu disposer d'une quantité d'explosifs non négligeable, et accéder au matériel qui se trouvait dans les gares de Moustier-Allemans, de la Sauvetat-du-Dropt, et d'Issigeac, auquel il faut ajouter les 10 voitures déplacées aux PN 56, 55, 46, et 38, en direction de Seyches, donc à des distances variant de 5 à 20 km depuis Eymet, dans un contexte, où il y avait peu de carburant !

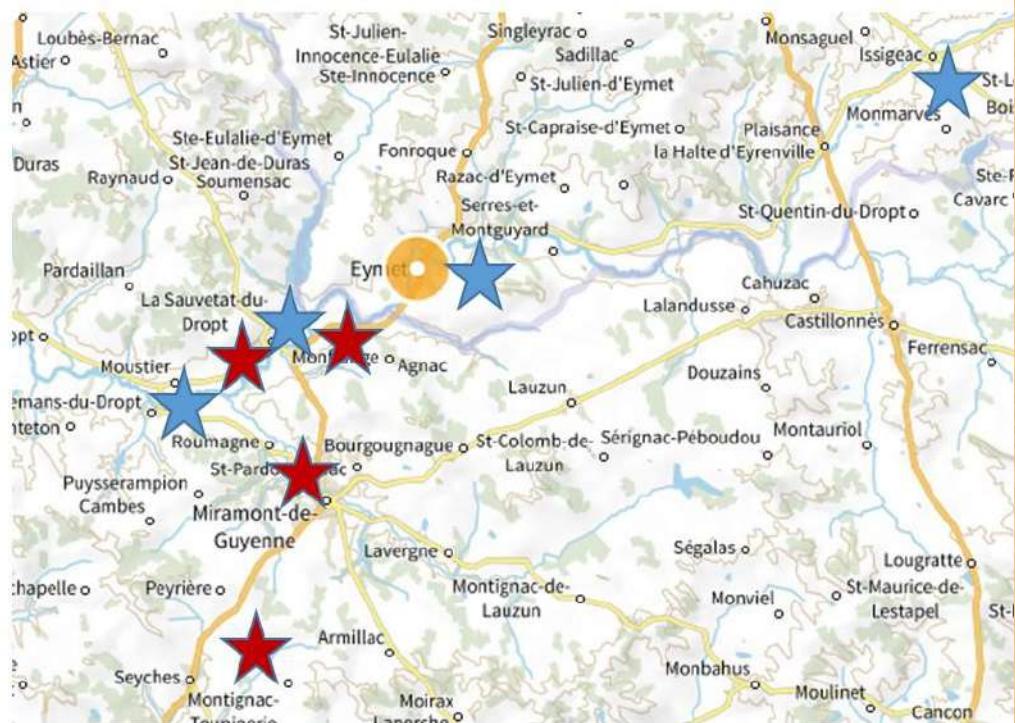
Document n°8 : Reste d'un emballage d'explosif utilisé durant la 2nd guerre mondiale



Cette photo a été transmise par Mr Jean-Luc Gardeau, maire de la Sauvetat-du-Dropt qui avait reçu ce reste d'emballage par un ancien de la commune aujourd'hui décédé. Il n'y a pas de doute sur la nature de l'explosif (plusieurs types C dont du C4 plus récent), et avec 225 grammes environ, l'explosion très violente, suffisaient amplement pour faire sauter des bandages d'essieux, et immobiliser totalement le véhicule.

La carte qui suit permet de visualiser l'étendue géographique de l'opération, et d'appréhender le temps qu'il a fallu pour le construire, et le temps pour le réaliser, tout en sachant, comme mentionné auparavant, que la remontée de troupes allemandes allait intervenir rapidement après le 6 juin 1944, c'était donc une course contre la montre. Dans la carte ci-après, on constate que la gare de la Sauvetat-du-Dropt va concentrer, comme la gare d'Eymet beaucoup d'actions, et ceci est logique au regard de leur rôle stratégique, tant ferroviaire que routier.

Carte n°1 : La géographie et les types d'opérations de sabotages du 8 juin 1944



(Extrait carte IGN, source Géoportail)

Légende :

- Minage et blocage aux PN
- Minage dans les gares

Le tableau serait incomplet sans parler des **19 voitures déraillées** en gare d'Eymet, évidemment, certainement sur toutes les voies permettant le franchissement de la gare, autrement dit, plus aucun train ne pouvait passer. Finalement, ce sont **34 véhicules sur les 85** qui vont être utilisés sous différentes formes par la résistance ! A nouveau, toutes ces opérations ne pouvaient se concevoir sans l'appui des cheminots.

Troisième élément :

Même si le groupe Alessandri était important, l'aide de ceux de Miramont et de Lauzun s'imposait. De même, il fallait aussi une bonne connaissance des gares et des PN pour optimiser au mieux les barrages, il faut également avoir une idée précise des voitures stationnant dans chaque gare, et enfin il fallait disposer d'une locomotive pour pouvoir déplacer les voitures rapidement et facilement. Pour cela, l'aide des cheminots et de la résistance fer était donc indispensable.

En effet, il faut rappeler que chaque voiture pèse environ 50 tonnes, et de fait il est impossible de pouvoir les manœuvrer manuellement simplement et rapidement, même lorsque des voitures seront disposées aux PN situés à proximité immédiate de gares, comme celle de La Sauvetat-du-Dropt. Ainsi, si une très faible pente suffit pour mettre une voiture en mouvement, il était donc impossible physiquement de la contrôler sans l'aide d'une locomotive laquelle pouvait en assurer l'acheminement vers les PN rapidement, et en toute sécurité.

D'où pouvait venir cette locomotive ? Peut-être du dépôt de Bergerac, puisqu'il avait en charge les circulations sur la ligne. Compte tenu de la nécessité d'aller vite, il est difficilement envisageable qu'une locomotive ait pu venir de ce dépôt sans que les autorités allemandes aient pu donner leur accord, et évidemment encore moins dans le contexte du débarquement. De plus, comme à Marmande, les Allemands avaient une Kommandantur à Bergerac, et le site de la gare et ses installations devaient être surveillés, d'autant que l'on a vu que des sabotages avaient été opérés au dépôt. Cela conduit à une quasi évidence, une locomotive était forcément présente à Eymet, probablement remisée dans un des bâtiments prévus à cet effet, puisque la gare avait eu ce statut de poste de traction (voir les explications dans l'épisode 3). On peut alors penser que c'était une locomotive détachée du dépôt de Bergerac comme on l'a mentionné dans un épisode auparavant, afin d'assurer les dessertes locales pour les marchandises, et qui s'était retrouvée « bloquée » le 6 juin ? Ou alors, si l'opération globale avait déjà été réfléchie avant le 6 juin entre les résistants et les cheminots d'Eymet, et compte tenu de l'imminence du débarquement, une locomotive avait-elle été remisée à Eymet en vue l'opération, et par exemple déclarée comme en panne aux autorités allemandes ?

Une dernière petite chose, une locomotive à vapeur, ne démarre pas au quart de tour ! Il faut en général 3 à 4 heures pour que la pression soit suffisante pour qu'elle se déplace par ses propres moyens, et que le compresseur nécessaire au fonctionnement des freins, soit opérationnel. Ce point vient abonder cette hypothèse de préparation minimale. Par ailleurs, c'est forcément un chauffeur et un mécanicien de la SNCF qui ont assuré la conduite de cette locomotive, car sa préparation et sa conduite demande de réelles compétences.

Pour finir, tout concourt pour montrer que c'était une opération d'assez grande envergure coorganisée entre les FFI et les cheminots. Celle-ci avait été réfléchie bien avant le 6 juin 1944, toutefois son importance sembler être un peu passée au second plan dans l'histoire des combats du Génevrier. C'est compréhensible, car le rapport de l'inspecteur Mabire de la CIWL était resté enfoui dans les archives de la compagnie, et n'a été mis à jour que par la recherche d'informations sur notre pullman grâce à l'aide de Philippe Vialla.

La mise en place du dispositif de blocage des PN et des routes

Rappelons que 10 voitures vont être déplacées vers des PN :

- 3 au PN 38 avant Seyches
- 2 au PN 46 à Miramont-de-Guyenne
- 4 au PN 55 à La Sauvetat-du-Dropt
- 1 au PN 56 à La Sauvetat-du-Dropt

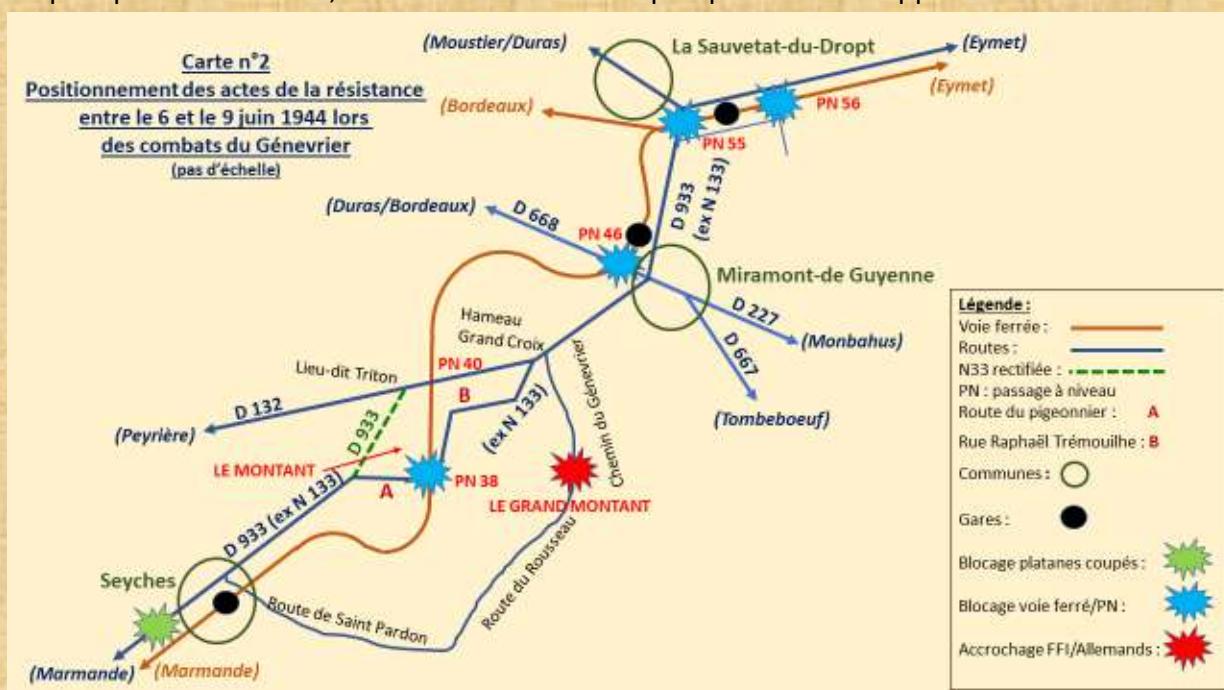
Les deux derniers PN de La Sauvetat encadrent la gare, et comme la priorité était de bloquer les PN les plus lointains possibles au sud vers Marmande, ceux de La Sauvetat seront bloqués en dernier avec les 5 voitures, afin de permettre ensuite le retour de la locomotive à Eymet.

Quant à l'acheminement des autres 5 voitures aux PN 38 et 46, deux solutions étaient envisageables. Soit les pousser jusqu'au PN 38 avant Seyches avec la locomotive en queue, et revenir vers la Sauvetat en laissant des voitures à chacun des PN. Soit de mettre la locomotive en tête, d'aller jusqu'à la gare de Seyches, puis de changer de bout la locomotive en direction de Miramont, puis rebrousser vers la gare de cette commune, en laissant au passage des deux

PN 38 et 46 les voitures correspondantes, puis de faire la même manœuvre aux PN 55 et 56 à La Sauvetat, avant de rentrer au dépôt d'Eymet.

La première possibilité est très peu probable, car il faut imaginer qu'il y aurait eu devant la locomotive 5 voitures pour une longueur de près de 120 mètres, donc avec très peu de visibilité pour le mécanicien, même si deux personnes se tenaient sur les marches-pieds de la première voiture avec des drapeaux afin de le guider. Ce serait une marche à vue à vitesse très modérée (10/15 km/h, contre 40/50 km/h dans le second cas) avec près de 10 km à parcourir, avec en plus des risques de collisions à certains PN non gardés, même s'il est vrai que la circulation automobile était très limitée à l'époque. Par ailleurs, c'était une disposition qui allait à l'encontre des pratiques de la SNCF, et forcément de l'équipe de conduite qui étaient des cheminots.

Or, on l'a vu il fallait faire vite, et c'est sans aucun doute, la deuxième possibilité qui a été mise en œuvre, car plus rapide et plus sûre. On aurait pu imaginer que ce blocage ait pu être fait plus bas vers Marmande, mais c'était prendre le risque de rapprocher de cette dernière commune où était installée une kommandantur. Par ailleurs, la seule gare qui aurait pu permettre cette opération de remise en tête, c'était celle de la Gazelle proche de la halte de Virazeil qui elle, n'avait qu'une voie de passage. Or il n'est pas sûr que cette gare de la Gazelle très isolée (très peu fréquentée) et trop proche de Marmande, disposait encore en 1944 d'un faisceau de voie permettant cette opération. Enfin, la voie ferrée au-delà de Seyches ne coupait pas la nationale, et cela n'aurait donc pas permis de stopper ou de ralentir les



mouvements de colonnes allemandes depuis Marmande. La carte schématique n°2 ci-dessus, se focalise sur cette opération entre la gare de la Sauvetat-du-Dropt, et le PN 38 avant Seyches et permet de visualiser géographiquement le dispositif mis en place par la résistance. Quelques remarques préalables sont nécessaires afin de bien comprendre celle-ci. Tout d'abord suivons la voie ferrée qui est en marron. On note ses larges boucles afin d'éviter le Montant et de limiter les rampes pour le train, qui malgré tout restent élevées avec presque

du 15 %. Cette voie coupe l'ex nationale 133 sur son ancienne portion des routes A et B, au PN 38 (la rectification en pointillés verts est bien ultérieure, avec une mise en service en 1978). C'est donc un premier point névralgique si l'on veut lancer une opération de blocage de la route et du fer. Trois voitures vont donc être positionnées et minées en ce point, dépassant largement la route afin d'interdire le passage au maximum de véhicules, y compris chenillés. Les autres sigles en bleu n'appellent pas de commentaires spécifiques, car ils répondent à la même stratégie. Toutefois, les résistants prennent conscience que le dispositif présente des failles, à savoir que les Allemands peuvent emprunter un itinéraire bis plus long à la sortie Nord de Seyches, par les Routes de St Pardon, du Rousseau et du Génevrier, afin de retrouver

Document n°9 : L'ancienne RN 133 devenue la rue Raphaël Trémouilhe



On reconnaît aisément l'ancien statut de route nationale (et royale) de cette rue par la présence de platanes. Elle n'est pas très large, mais il faut se remettre dans ce contexte de la guerre où la circulation automobile était très limitée, tout comme les vitesses. Il était dès lors assez facile de bloquer une route (Source Google Earth)

la nationale 133 au Hameau de Grand-Croix, et ainsi d'éviter le PN 38. Le groupe des résistants Miramontais va donc abattre des platanes avant Seyches

le 8 au soir, afin de ralentir la progression des Allemands, et il installera des hommes au Hameau Grand-Croix.

Les voitures de la CIWL engagées et minées sur les PN

Si l'on en revient aux types de voitures qui ont été déplacées depuis la gare de la Sauvetat, on peut les identifier dans le tableau suivant :

Tableau n° 2 : Situation du matériel CIWL de la gare de la Sauvetat-du-Dropt le 9 juin 1944

Types	Série	Numéros CIWL	Années de construction	Positionnement au 9 juin 1944
Wagons teck	WL	2084	1910/1911	PN 38
	WL	2195	1912	PN 38
	WR	2030	1910/1911	PN 38
Wagons-lits acier	LX	3498	1929/1930	Gare de La Sauvetat
	LX	3538	1929/1930	Gare de La Sauvetat
Wagons Pullman	Sud Express	2746	1926	PN 46
	Flèche d'or	4005	1926	PN 55
	Flèche d'or	4009	1926	PN 56
	Flèche d'or	4020	1926	Gare de La Sauvetat
	Flèche d'or comp. (1)	4038	1926/1927	PN 55
	Flèche d'or comp. (1)	4047	1926/1927	PN 55
	Etoile du Nord	4094	1927	Gare de La Sauvetat
	Côte d'Azur	4134	1929	PN 55
Fourgons	Fourgon	1248	1926	Gare de La Sauvetat
	Fourgon Truck (2)	1262	1927	Gare de La Sauvetat

(1) Flèche d'or Complémentaire, (2) ce fourgon avait été construit pour la Flèche d'or

PN : Passage à Niveau, WL : Wagon-Lit, WR : Wagon-Restaurant, LX : Wagon-Lit de Luxe

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

On a donc 3 voitures au PN 38 (les 2084, 2195 et 2030), qui sont toutes 3 des caisses en teck et toutes construites avant 1914. Ce sont des voitures anciennes, en cours d'amortissement au profit des voitures tout acier plus solides face aux chocs et aux intempéries. C'est le cas des autres voitures, dont notre pullman 4150 qui sera « en compagnie » d'une voiture pullman transformée en wagon-restaurant (n° 2746) venant de la famille des Sud-Express, toutes deux minées au PN 46. Afin de bien bloquer la route, et les deux voies de chemin de fer près de la commune de La Sauvetat-du-Dropt, les résistants vont positionner 3 voitures de la série Flèche d'Or (4005, 4038, 4047) et une Côte d'Azur (4134) sur le PN 56 à raison de 2 voitures par branche (vers Bordeaux et vers Marmande). Et pour éviter que les Allemands n'empruntent la route parallèle à la gare située avant le PN, la Flèche d'Or 4009 se retrouvera sur le PN 56, avec les essieux dynamités comme ses consœurs.

Document n°10 : L'ex maisonnette du PN 38



On reconnaît à nouveau facilement la maisonnette de garde-barrières en plein travaux de ravalement. La plaque émaillée a été laissée sur la façade par le propriétaire, et cela nous permet de l'identifier directement. Le train passait à droite et coupait l'ex nationale N133. Trois voitures en teck ont été utilisées pour barrer la route. C'est à proximité qu'il y aura un premier accrochage entre les résistants et les Allemands (Source Google Earth).

Les combats du Génevrier du 9 juin 1944

Le vaste dispositif de blocage est finalement en place le 9 juin au matin, et la résistance a multiplié les obstacles face à convois allemands qui essaieraient de passer. Afin de limiter les risques, les Allemands envoient un groupe de reconnaissance afin d'identifier ces obstacles, et éventuellement les éliminer. Il est fort probable qu'ils s'attendaient à trouver des routes ou des voies de chemin de fer coupées, ou obstruées vers Eymet, car les actes de la résistance s'étaient multipliés avec le débarquement du 6 juin 1944.

Face à ces opérations des FFI, on sait que l'Etat-Major allemand avait donné des consignes de fermeté quant aux résistants. En clair, il s'agissait de traquer, de neutraliser toute forme de résistance, afin de tuer dans l'oeuf toute menace sur les arrières de l'armée allemande. C'est sans nul doute cette décision radicale qui conduira aux massacres dont on a parlé

précédemment, les troupes allemandes sur le terrain pouvant se laisser aller à toutes les barbaries imaginables.

Les Miramontais face à la menace vont demander l'aide en fin de matinée au groupe Alessandri d'Eymet, eux-mêmes prévenus de ce mouvement par un appel de la gare de Marmande auprès des cheminots d'Eymet vraisemblablement, on peut y voir l'action de la Résistance Fer évoquée auparavant. Jean Alessandri (conducteur) et plusieurs membres du groupe d'Eymet partent en voiture en reconnaissance vers le PN 38 pour faire un état des lieux sur ce barrage. Arrivés à proximité du PN vers 16 h, ils vont tomber sur des soldats allemands juchés sur les 3 voitures en teck. Après une marche arrière précipitée, Jean Alessandri et les occupants de la voiture, vont l'abandonner en courant sous les balles allemandes. A noter ces wagons ont une hauteur de 4 m environ, et le fait d'être dessus donnait aux allemands un bon point de vue sur ce qui pouvait les attendre.

Pour comprendre ce qui vient de se passer, il faut revenir sur le mouvement des troupes allemandes depuis Marmande. Effectivement, la colonne principale en début d'après-midi, avait fait couper par des habitants de Seyches les platanes qui barraient la route au sud de cette commune. Les Allemands se sont alors divisés en deux groupes, un partant vers Miramont sur la RN 133, où bloqué au PN 38, il y a eu ce premier accrochage, et le second qui va emprunter cet itinéraire bis via la route de Saint Pardon, puis la route du Rousseau et enfin le chemin du Génevrier (Evidemment on peut imaginer que les deux groupes étaient en contact radio afin de pouvoir se coordonner plus efficacement). Ce deuxième itinéraire n'avait pas été barré par les résistants, mais ce double mouvement avait été identifié par ces derniers. Résistants. Et après l'accrochage au PN 38, Jean Alessandri et 6 hommes vont alors se positionner sur cet itinéraire sur le plateau du Génevrier, précisément au lieu-dit appelé le Grand Montant pour stopper ce deuxième groupe. Comme indiqué dans le document, il s'agissait de le retarder le plus possible pour faciliter le repli des résistants installés au Hameau Grand-Croix, afin qu'ils ne soient pas pris en tenaille par les deux groupes de soldats allemands convergeant vers cette intersection.

Les 7 résistants vont ouvrir le feu, semble-t-il peu efficace, probablement en raison d'un manque d'expérience. Après un échange très bref puisque le combat s'arrête vers 16 h 30, deux résistants vont être tués, les 5 autres vont se replier vers Miramont a priori. A la suite, les Allemands exerceront des représailles dans une ferme à proximité qui heureusement ne feront pas de morts. Entre le premier groupe bloqué au PN 38, et le second accroché à proximité du plateau, les Allemands vont prendre la décision d'attendre le 10 juin au matin pour rejoindre Miramont, afin de progresser en toute sécurité, et avec probablement l'appui de renforts. Une stèle a été érigée à proximité de la ferme en mémoire des résistants tués par l'occupant.

La suite des évènements après les combats du 9 juin 1944

Les Allemands vont donc entrer dans la commune de Miramont-de-Guyenne le 10 juin au matin, sans qu'il y ait eu de représailles (grâce au maire et aux conseillers municipaux de la commune), excepté le décès de 2 malheureux habitants tués par des balles perdues tirés au hasard par les soldats en colère. Evidemment, les Allemands vont aussi constater le blocage

de la route et de la voie ferrée au PN 46, assuré par notre pullman et une autre voiture. C'est ce qui est illustré dans la partie suivante avec la reproduction à l'échelle du 1/87^{ème}.

Si l'on revient à la suite des combats, on n'a pas d'information sur ce qui va se passer jusque début août, mais clairement grâce au rapport du 4 août de l'inspecteur Mabire, on sait que les PN sont toujours bloqués par les 10 voitures minés. Les Allemands ne disposaient pas de moyens pour retirer ces voitures. Par ailleurs, il y avait des itinéraires « bis », certes plus longs, mais qui permettaient de rejoindre le front normand. Dans le même temps, celui-ci s'était enfin effondré grâce à la percée d'Avranches par les troupes américaines dans le Cotentin fin juillet (Opération Cobra). Quant à la SNCF, elle devait faire face aux destructions dues aux attaques des alliés, aux sabotages des FFI, et aux demandes allemandes, de fait, ces PN bloqués sur nos lignes très secondaires, étaient certainement le cadet de ses soucis !

La situation est différente au 1^{er} octobre dans ce 2^{ème} rapport très détaillé du sous-inspecteur, les **PN 38 et 46 ont été libérés, les 5 voitures ont pu être déplacées et regroupées** (tant bien que mal on l'imagine, car elles roulaient moins bien !) en gare de Miramont. Il semble que ce ne soit pas le cas aux deux autres PN. Néanmoins, le sous-inspecteur Mabire explique le mois de juin a été très mouvementé à la suite des opérations de la résistance locale du groupe Alessandri. En effet, le personnel de la CIWL gardant les voitures, était totalement impuissant face aux résistants qui vont déplacer les voitures, les miner ou les dérailler, ou encore prélever différents objets sur ces dernières. Effectivement, la résistance va se servir dans ces voitures, sans forcément de bons de réquisition (qui permettaient à la compagnie de demander la réparation du préjudice), ou selon le rapport « *de bons de réquisitions plus ou moins réguliers* » ! On y trouve notamment en couvertures (on en comprend l'intérêt), mais aussi d'autres objets comme de la vaisselle, du mobilier, etc. ou des brises-bise (on parle aussi d'aérateurs Bricard). Ce qui est curieux pour ces derniers, car leur utilité est très faible en dehors des voitures, sauf pour leur valeur marchande. Quelques mots sur ces derniers pour illustrer le souci du confort de la CIWL pour ses passagers. Ce sont des pièces en bronze qui font la largeur d'une baie, qui sont composés d'une dizaine lames de verre orientables. Ils sont fixés dans la partie haute de la baie. Ils canalisent ainsi les flux d'air de l'extérieur, et ils ont été conçus pour éviter que les dames chapeautées dans les années 30 ne voient s'envoler leur chapeau, rien n'était laissé au hasard par la compagnie !

Document n°11 : Vue sur les aérateurs Bricard du pullman 4155



On voit bien sur cette photo, cet aérateur et les lames mobiles, en sachant que les vitres ne pouvaient pas descendre en deçà de la base inférieure du Bricard. Concernant la voiture, il s'agit du pullman n° 4155 qui se trouve chez nos collègues de l'Ajecta à Longueville, c'est un pullman Côte d'Azur comme notre 4150, issu là aussi des 17 voitures décorées par René Prou. A noter, l'ovale caractéristique des pullmans présentant un motif Art Déco. Au nombre de 4, ils se situent à hauteur de la caisse à bagage et des toilettes (Source : Bernard Neveux).

Revenons à notre malheureux sous-inspecteur constatant les trous dans les inventaires, il va donc porter plainte à la gendarmerie d'Eymet, qui ne pourra l'enregistrer qu'après avoir vu le chef de la résistance locale. Cela peut paraître surprenant au premier abord, mais à ce moment-là, il n'y avait pas encore de gouvernement officiel de la France, et l'autorité de l'Etat français, au moins en local, était assurée par les chefs de la résistance.

Il va donc rencontrer avec le brigadier de la gendarmerie, le « *maître du pays* » selon ses propres mots, à savoir un Mr Alessandri (sans que l'on sache s'il s'agissait d'un fils ou du père). Ce dernier va lui conseiller de ne pas porter plainte avec un argument imparable, digne d'une réplique de Pépone face à Don Camillo : « *La Compagnie des Wagons-lits est un trust. Or nous combattons le capitalisme, vous direz à votre Direction qu'elle s'estime heureuse d'avoir conservé ses voitures, elles auraient pu être totalement détruites, elle aurait mauvaise grâce à réclamer* ». Tout est dit dans ces répliques, la résistance locale étaient clairement affiliée au parti communiste, une telle entreprise comme la CIWL tournée vers les trains de luxe, était considérée comme un tenant d'un capitalisme qu'il fallait combattre. N'oublions pas qu'après la révolution bolchévique de 1917, tout le matériel et les avoirs de la compagnie vont être saisis, et la période stalinienne que l'on va retrouver avant, pendant et après la seconde guerre mondiale, n'arrangera rien aux affaires de la CIWL, dans ce qui deviendra le bloc de l'Est.

Notre « pauvre » sous-inspecteur va donc abandonner toute idée de plainte par peur de représailles, d'autant que le brigadier de gendarmerie ne manifestait pas un réel enthousiasme à l'enregistrer ! Il aura toutefois une petite compensation avec un récapitulatif des manques inventoriés signé par le chef de la résistance Mr Alessandri.

Comme si ces réquisitions ne suffisaient pas, vont s'ajouter des pillages des voitures minées aux PN, et cela concerne par exemple le PN 46, où stationnaient notre pullman 4150 avec un autre ex-pullman. Avec les opérations de sabotage et les combats, les voitures vont être endommagées, des fenêtres brisées par le souffle des explosions, et évidemment leur gardiennage ne sera plus assuré pendant quelques jours.

Le contenu de ces voitures n'étant plus protégé, il va faire l'objet de vols par la population locale. Manifestement, le chef de gare de Miramont de l'époque, Mr Rocher, n'a pas apprécié ces prélèvements. Il va donc porter plainte à la gendarmerie, et avec son aide, les habitants vont être informés qu'ils risquaient de graves poursuites si les objets dérobés n'étaient pas rendus. Un certain nombre va réapparaître, d'autres seront retrouvés dans les fossés, limitant ainsi les « trous » dans les inventaires. Au-delà d'une condamnation de ces faits, on peut aussi les comprendre, car au regard d'une période difficile où le rationnement était la règle, c'était aussi pour des habitants une façon de survivre.

A partir de début juillet, toutes les voitures sont à nouveau surveillées, les fenêtres dont les vitres ont été brisées sont barrées par des planches, et le personnel de la compagnie qui est sur place va s'efforcer de compléter les inventaires.

Document n°12 : Exemple d'un menu des Wagons-Lits récupéré par un habitant de la Sauvetat dans une voiture lors des combats du Génevrier.



Comme pour le papier d'emballage des explosifs, ces scans d'un menu recto/verso ont été fournis par Mr Jean-Luc Gardeau, maire de la Sauvetat-du-Dropt, qui les avait reçus de la part d'un ancien de la commune aujourd'hui décédé, et qui avait récupéré ce menu. On notera sur le recto, la table dressée avec sa lampe en Bronze et les fauteuils bridge avec un dessus en cuir, les couverts étaient en métal argenté des grandes maisons d'orfèvrerie. Ce menu correspond tout à fait à la période des années 30/40, tant pour le logo Art-Déco du recto, que pour les petites vues stylisées du verso avec le tarif, sans parler des montants qui sont en anciens francs. A titre d'indicatif, une bière vendue 5 F, couterait près de 109 € aujourd'hui (à pouvoir d'achat identique). Malgré la simplification des menus avec la crise économique des années 30, manger dans un wagon-restaurant restait donc peu accessible aux Français modestes. Durant la guerre, la Compagnie faisait encore circuler des voitures-restaurant, avec le privilège de ne pas être affectés par le rationnement, car on y retrouvait des officiers allemands. Et finalement, avec les Wagons-Lits, durant l'occupation, les wagons-restaurants restaient un des derniers lieux où l'on pouvait manger normalement. On reviendra dans l'épisode 6 sur ces wagons-restaurants.

En ce début octobre, les premiers mouvements de matériels s'annoncent, comme le départ du WR 4214 (uniquement de la vaisselle manquante) stationné à Moustier, vers Bordeaux le 4 octobre. Par ailleurs, la voiture-lit de luxe WLX 3538 stationnée à La Sauvetat-du-Dropt, et la seule à avoir son inventaire au complet, est aussi concernée pour un rapatriement vers la capitale. De même, on constate que la situation ferroviaire revient progressivement à la normale par la remise en service des lignes (cf. l'épisode 4 sur une reprise très limitée du trafic voyageur avec un train mixte entre la fin 1944 et 1945), car le chef de gare d'Eymet a demandé de libérer des voies pour assurer le passage des trains de la SNCF. Sur place, il est envisagé de ré-enrailler les voitures (19 au total), de contrôler les dessous de châssis, et de les renvoyer vers Paris via Bergerac Toutefois, pour les voitures minées, il faut des essieux neufs, et cela va demander du temps, et des moyens techniques lourds sur place afin de procéder à leur remplacement.

On n'a pas d'idée précise quant aux dates de rapatriement, toutefois, la photo aérienne du 8 juillet 1945 (cf. épisode 4), montre clairement que les voies de la gare d'Eymet restent encore encombrées par de nombreuses voitures. Rappelons-nous également qu'il y avait d'autres sites de stockage en France, et que la CIWL a subi, comme la SNCF, des destructions qui seront gérées au mieux après août 1944. Malgré tout, on sait que la CIWL va remettre progressivement en service ces voitures dispersées au cours de l'année 1945 (incorporées dans des trains SNCF ou militaires). Les deux derniers trains uniquement composés de voitures CIWL redémarreront en 1946 (la Flèche d'Or et le Train Bleu).

Le destin du Pullman 4150 après 1945 jusqu'à son arrivée au Chemin de Fer de la Vendée

On ne dispose pas pour notre pullman, de date précise de son rapatriement sur la capitale, car en plus du remplacement des essieux abimés, il a fallu contrôler le châssis, et surtout s'assurer que les organes de freinage étaient toujours opérationnels.

Toutefois, on sait que notre voiture va entrer en réparation durant l'hiver 1945/1946 aux ateliers CIWL de Villeneuve Prairies situés dans la Commune de Villiers Saint Georges, et où son inventaire va être également complété, afin d'opérer une remise en service rapide.

Document n°13 : Les ateliers de la CIWL à Villeneuve-Saint-Georges avant 1914



On a à droite un train PLM sur la ligne principale à double voie probablement en direction de Paris-Gare-de-Lyon. Outre un important triage pour le PLM (puis la SNCF), la CIWL y avait un de ses plus gros ateliers d'entretien et de réparation, ceci est confirmé par les impressionnantes bâtiments, et les rames à gauche qui sont des voitures en teck, puisque les premières voitures en acier n'arriveront qu'en 1922. C'est dans cet atelier que notre pullman a donc été réparé fin 1945 (Coll. E. Comont)

Elle a effectivement lieu avec l'un des deux derniers trains comportant uniquement des voitures CIWL dès le 15 avril 1946, à savoir la prestigieuse **Flèche d'Or** circulant entre Calais Maritime, et Paris Gare-du-Nord. Notre pullman va être engagé sur ce train jusqu'au service d'été de 1952.

A partir de l'hiver 1952/1953 jusqu'à l'hiver 1955/1956, le 4150 sera utilisé de façon isolée dans un autre train prestigieux, **le Mistral** reliant Paris Gare de Lyon à Nice, même si ce train comprenait des voitures du service «ordinaire» de la SNCF de 1^{er}, 2^{ième} et 3^{ième} classe. Notre pullman était alors associé à un wagon-restaurant de la compagnie sur une partie du parcours.

Après un court passage entre l'été 1956 et le service d'hiver 1956/1957 au sein de **l'Etoile du Nord** entre Paris-Gare-du-Nord et Amsterdam, où cette fois elle a retrouvé un autre pullman avec cuisine, elle va partir pour le sud-ouest de la France pour sa fin de carrière à partir de l'été 1957.

Il s'agit du **Sud Express** reliant Paris Gare d'Austerlitz à Irún. Au sein d'autres voitures de la SNCF, elle sera accouplée comme sur l'Etoile du Nord à un wagon-restaurant, ou facultativement en cas de forte demande, à un pullman avec cuisine. Elle sera modernisée en 1965, notamment avec des bogies permettant le 160 km/h, à la suite relèvements de vitesse opérés par la SNCF pour ses trains sur le sud-ouest.

Document n°14 : Le 4150 au départ en gare d'Austerlitz au sein du Sud Express



En 1967 Notre pullman est bien fringant, on devine à sa gauche un wagon-restaurant de la compagnie, qui assurait les repas, y compris dans le 4150. Le train attend probablement ses voyageurs. Un personnel des Wagons-Lits en veste blanche sur le quai est en discussion avec un employé de la SNCF. On note à gauche un wagon-restaurant de la Compagnie, notre pullman est donc employé en service isolé, et ses passagers pourront y déjeuner à leur place (source :Bernard Neveux).

Elle sera engagée avec 3 autres pullmans Côte d'Azur sur ce train jusqu'au 21 mai 1971, date du **dernier service pullman en France**

(l'Italie suivra un mois plus tard clôturant leur utilisation régulière) en raison d'une forte baisse de la fréquentation pour ces voitures de luxe.

Document n°15 : Le grand salon du 4150 lors de son stationnement au 5^{ème} génie à Versailles



Nous sommes en 1997, on retrouve les panneaux en marqueterie Prou. La grande table est destinée aux réunions des officiers, et le panneau sur la cloison rappelle le 5^{ème} génie. (source Bernard Neveux)

Elle sera réformée dès 1972, puis racheté par l'Armée pour le 5^{ème} régiment du Génie à Versailles en 1974, comme tout un ensemble de différentes voitures de la CIWL. Utilisée comme salle de réunion par les officiers, sous son numéro militaire

14336, elle prendra l'appellation Chef de Corps avec un certain nombre de modifications intérieures et extérieures. Ainsi, sa livrée sera totalement gris foncé, avec un bandeau rouge pour la ceinture de caisse, l'identifiant comme un véhicule de commandement. Cette voiture ne quittera jamais l'enceinte du camp, hormis en 2005 pour une restauration de sa livrée CIWL, et un contrôle de ses organes de roulement et de freinage.

La suite de l'histoire a déjà été présenté dans ces épisodes, avec son arrivée au Chemin de Fer de la Vendée, l'auteur invitant les lecteurs à se rapprocher de l'**épisode n°1**.

Cinquième partie : le PN en 46 ne modèle réduit lieu du stationnement du 4150

L'idée de construire ce petit module, est venue à la suite d'une sorte de défi d'un de mes collègues et ami du CFV Antoine Pucelle, afin de compléter le contenu de notre stand CFV à

Fédéral aux Herbiers en juin 2022. Je pense également que le croquis ci-après qu'il avait réalisé ci-dessous m'a aussi inspiré, et motivé pour le réaliser cette reproduction.

Document n°16 : Esquisse du stationnement du pullman 4150 miné au PN 46 le 8 juin 1944



Antoine a restitué l'atmosphère du blocage de la route, on reconnaît la maisonnette de gardes-barrières, la barrière roulante peinte en rouge et le pullman arborant sa livrée bleu et crème (création Antoine Pucelle)

Je me suis donc lancé dans sa conception et sa fabrication dès janvier de la même année. Ses dimensions (80 cm x 40 cm)

ont été déterminées en prenant en compte la longueur des 2 voitures voyageurs (environ 50 cm), de la courbure de la voie, des deux bâtiments clés, et enfin, dans la recherche d'une profondeur de champ. Il n'y a pas de fond de décor, de façon à pouvoir observer le module sous tous les angles. Le plateau en contreplaqué, est fixé sur un cadre, et le plateau a reçu deux couches de liège permettant de créer un relief négatif (ex : les fossés).

Document n°17 : Le module en cours de construction

La couche de liège est bien visible, fixée par des agrafes et a reçu une couche de peinture de fond. Le fossé a été créé par découpe, la voie a été posée, ballastée et patinée. En dehors du PN, les bâtiments sont justes posés pour donner une idée de la disposition finale (Collec. Eric Comont)

J'avais l'avantage avec tout ce travail de recherche de disposer de beaucoup d'informations qui me permettaient de reproduire de façon plausible, et sous forme de module à l'échelle HO (1/87), le blocage du PN 46 par la résistance locale avec la mise en place dans un décor de deux voitures des Wagons-Lits, dont notre Pullman. Cette reconstitution s'est appuyée sur documents ou plans de bâtiments du P.O., et également par l'analyse de vues aériennes de 1944 trouvées sur Géoportail, et celles de 1950 un peu plus précises. Outre le positionnement de la voie et des bâtiments, l'emplacement et l'importance de la végétation ont pu être restitués de façon cohérente. Par ailleurs, l'outil Google Earth a aussi permis de visualiser l'état



actuel des deux bâtiments clés du module, à savoir la maisonnette de garde-barrière que l'on a pu voir plus haut, et la maison d'habitation située en face de celle-ci, de l'autre côté de la route.

Presque tous les éléments sur ce module sont issus du commerce (bâtiments, véhicules ferroviaires et routiers, personnages et animaux, la végétation), il y a eu le réemploi de pièces diverses issues de la « boîte magique », ou plus prosaïquement, de pièces de récupération souvent bienvenues dans ce genre de montage. Petit détail pour les arbres, ceux-ci sont souvent fait à partir de branches séchées de thym du jardin qui sont floqués, l'effet est garanti pour un très petit prix.

Document n °18 : Vue sur le jardin de la maison en face de la maisonnette



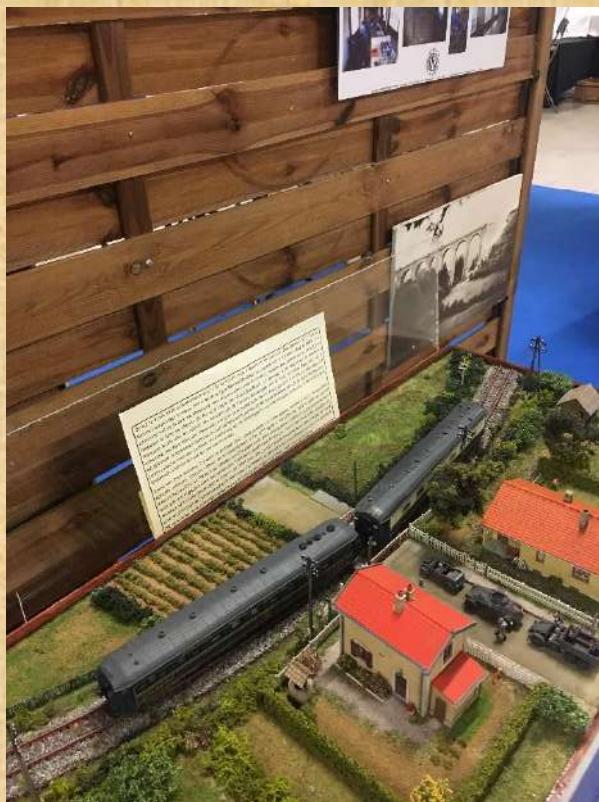
Nous sommes au mois de juin, la végétation est en plein développement, et le jardin demande de l'attention à cette femme. La parcelle au premier plan est en attente de plantations. (Photo Eric Comont)

Les bâtiments ont été retravaillés pour les rapprocher (il en est de même pour la végétation, les véhicules, les personnages, la signalisation ...) de l'allure des bâtiments

réels. Si l'on prend les deux bâtiments existants, c'est surtout la maisonnette de garde-barrières qui a fait l'objet de modifications des pièces du kit, afin qu'elle soit la plus proche possible de son état en 1944 (dans l'esprit de la compagnie du P.O). Quant à la maison particulière située en face, c'est davantage une interprétation faute de documents photographiques de l'époque. Elle existe toujours aujourd'hui, mais elle a dû connaître des modifications. Toutefois, deux éléments ont guidé le choix de la maquette, c'est sa forme rectangulaire vue d'avion, et le fait qu'elle soit de plain-pied. Quant à la végétation, dans la mesure du possible, les arbres, les plantations de haies assez caractéristiques, ont été restitués sans qu'ils soient des copies conformes. Le kit du passage à niveau n'a pas reçu de modification, le l'arrêt du trafic routier était assuré par des barrières roulantes actionnées par la garde-barrière. Ce PN est couplé à de la signalisation routière qui l'annonce, et un ensemble de clôtures en béton qui délimitent son emplacement.

Quant à la voie, il s'agit de rails flexibles permettant de réaliser une belle courbe là aussi s'approchant de la réalité (bien plus ample en fait). Cette voie a reçu une patine rouille latérale, les traverses ont reçu un lavis afin de les vieillir, et du flocage vert a été collé entre les traverses pour simuler un entretien réduit, d'autant qu'il ne passait plus que des trains de marchandises de façon tri hebdomadaire, et que l'on était en période de guerre.

Document n°19 : Le module présenté à Fédéral aux Herbiers en juin 2022



Outre la difficulté de prise de vue, le module est sur notre stand qui présente le CFV, au travers de l'histoire de la ligne, les activités des bénévoles, le matériel roulant, ainsi qu'une petite collection de pièces des Wagons-Lits (Affiches, vaisselle, costume ...). Ce module a intéressé un certain nombre de visiteurs, ce qui a permis de présenter cet acte de résistance avec les combats du Génevrier. On voit bien les deux bâtiments, la colonne allemand, et les deux voitures Hornby en HO. Le module a fait l'objet de petits compléments depuis, et il est précieusement stocké (Collec. Eric Comont)

Comme en réalité, un fossé est présent de chaque côté de la plateforme afin de drainer les eaux de pluie, lui-même connaissant un envahissement progressif par la végétation.

Pour renforcer l'aspect ferroviaire, une ligne téléphonique est présente comme en réalité, toutefois le nombre de poteaux a été doublé pour renforcer l'évocation. Un signal fixe a été installé avec un chevron annonçant la gare de Miramont, laquelle est très proche. Il faut

souligner qu'une patine légère a été appliquée afin de vieillir légèrement les bâtiments et les accessoires et de marquer l'effet du temps. Cela vaut aussi pour la route, qui est réalisée à partir de feuilles du commerce simulant des pavés, et qui ont été collées en place et peintes.

La mise en place de personnages apporte de la vie, tout comme la colonne allemande de reconnaissance qui arrive sur le lieu du sabotage. Les lecteurs sont invités à regarder de près

Document n°20 : La colonne allemande au PN 46

Vue arrière de la maisonnette, on distingue la colonne allemande et le petit chien qui aboie derrière la clôture en béton. On retrouve le puit, un jardin fleuri qui mériterait d'être encore complété, et sur la maison, le numéro du PN soit le 46. (Photo Eric Comont)

les détails sur les différentes photos, comme la garde barrière qui est interpellé par un soldat allemand, lequel cherche sûrement à avoir des explications, alors que son chien manifeste son opposition face à la soldatesque allemande ! Les jardins sont aussi garnis et animés, car on est en juin. Les Allemands ont donc découvert ce PN le 10 juin après les combats du Génevrier d'où leur



présence sur la route, toutefois, le choix des véhicules en HO n'est pas forcément conforme à ceux qui ont été utilisés ce jour-là. On reste bien dans l'évocation, et l'illusion fonctionne.

Document n° 21 : Comparaison de deux reproductions au 1/87 du 4150



Plus de 50 ans séparent ces deux reproductions, hornby en haut et LSModel en bas. Le 4150 hornby est dépassé techniquement et pour les détails ... mais son prix en occasion demeure 4 à 5 fois plus faible que le LSModel, qui est une reproduction très fine, y compris le dessous de chassis. (Photo Eric Comont)

Les deux voitures voyageurs en modèle réduit de la CIWL sont-elles issues de la marque française Hornby

Acho, marque qui a disparu en 1972/73, toutefois l'auteur a un certain attachement à celle-ci, et malgré une conception aujourd'hui dépassée par rapport à ce que l'on trouve aujourd'hui dans le commerce, elles étaient en 1970, qualitativement au-dessus des modèles de la fameuse marque Jouef. Notre pullman 4150 en modèle réduit est assez bien traité en termes de longueur, et de fidélité par rapport à certains détails. La voiture-restaurant provient aussi de la même marque, elle n'est pas de la même série que celle en réalité, mais les différences sont mineures. Les voitures sont volontairement déraillées pour simuler le minage.

Document n°22 : Vue sur le PN 46

La scénette est ici bien visible entre le soldat allemand qui se dirige vers la garde barrière pour avoir des informations, et le reste des soldats qui patientent dans les véhicules ; (Photo Eric Comont)

On est ici en présence d'un module non fonctionnel. Il pourrait, moyennant quelques aménagements le devenir, en l'intégrant dans un réseau plus grand, où la gare de Miramont pourrait être représentée.

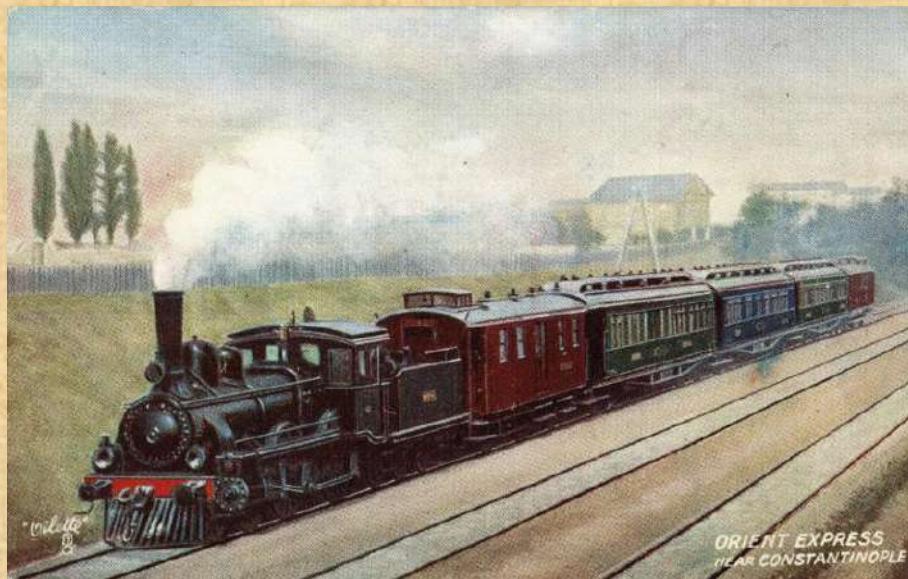


Une question pourrait être posée : combien de temps faut-il pour réaliser un tel module ? C'est difficile de répondre, car le temps n'a pas été noté, mais la vingtaine d'heures a probablement été dépassée, ne serait-ce que la phase d'étude avant la réalisation à proprement parlé : « *Quand on aime, on ne compte pas* » !

6^{ème} partie : La CIWL et l'exotisme

Evidemment, l'histoire de la Compagnie est étroitement associée à l'**Orient Express** (ce train faisant même oublier la Compagnie Internationale des Wagons-Lits !).

Document n°23 : L'Orient-Express en Turquie



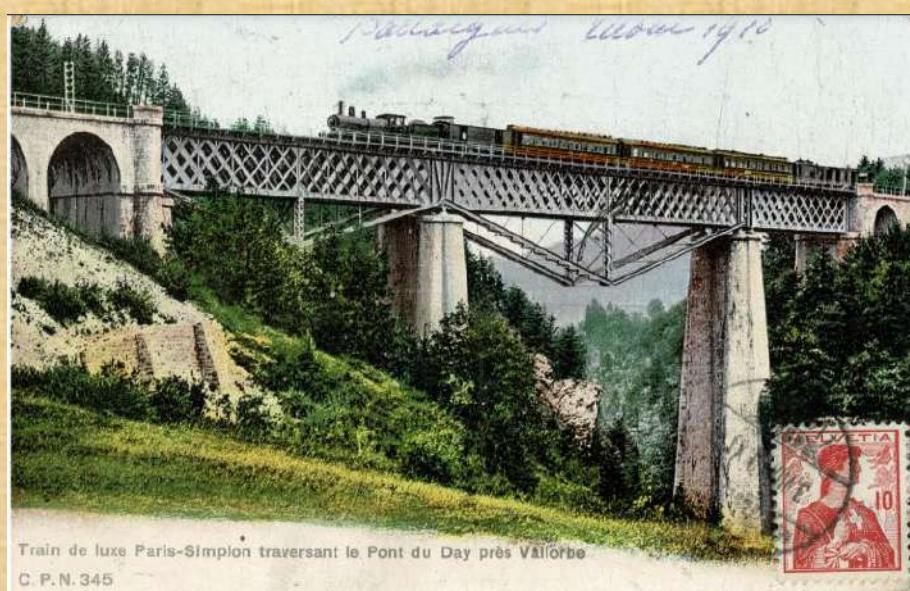
La colorisation des photos a été une mode vers la fin du XIX^e siècle, mais le rendu n'est pas toujours bienvenu. Dans le cas présent la décoration des voitures est fantaisiste, car les caisses en teck étaient uniquement vernies.

Tractée par une locomotive turque du type (230 ?), on a la rame classique du début de l'exploitation avec un fourgon aux extrémités, et une WR encadrée par deux WL. (Coll. Eric Comont)

La création de ce train en 1883 va créer un véritable séisme dans les transports ferroviaires en cette fin du XIX^e siècle. En effet, c'est le premier train qui permet de relier la gare de Paris-Est à Istanbul (Constantinople ou Stamboul en cette fin de siècle), sans avoir à changer de train, et comble du luxe, avec la présence d'un conducteur qui se charge de votre confort et des formalités de police aux frontières. C'est aussi une création qui répond à cet attrait pour l'Orient à cette époque. L'écrivain français Pierre Loti est un exemple de cet intérêt, où dans son roman Aziyadé, il sera autant fasciné par la Turquie,

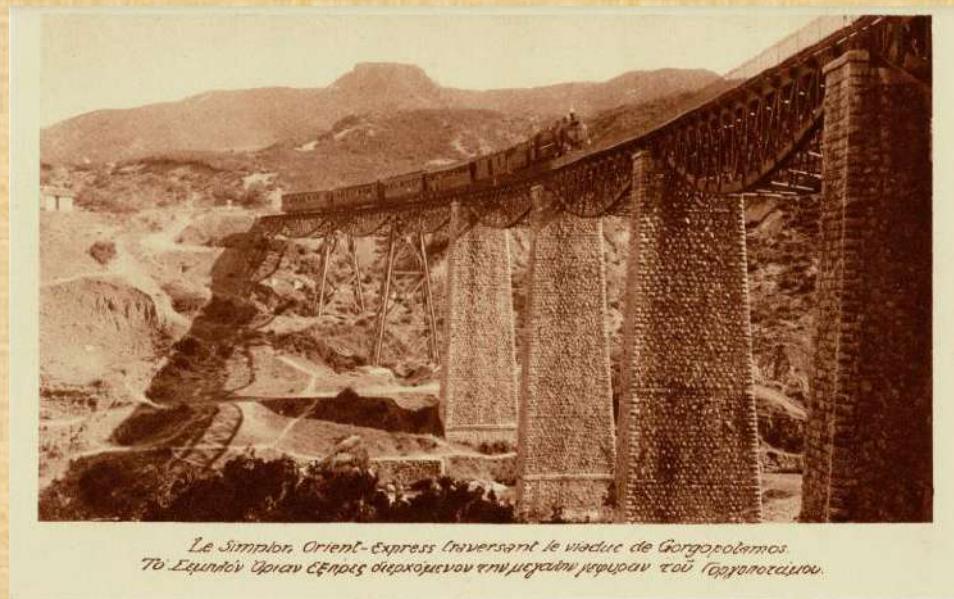
Document n°24 : « L'ancêtre du Simplon-Orient-Express » (SOE)

Nous sommes en Suisse avant 1914, le tunnel du Simplon n'est pas encore opérationnel, et ce premier Simplon, emprunte une ligne classique notamment entre Pontarlier et Vallorbe avec des profils très durs et dangereux (la section française a été fermée à tout trafic, en dehors d'une partie exploitée en touristique par le CONIFER). De fait, la rame est très limitée Ce viaduc métallique a été remplacé par un viaduc en pierre en 1929 (Coll. Eric Comont).



ce que par la grande histoire d'amour qu'il aura sur place. Cet Orient n'est pas seulement limité à la Turquie, en cette fin de siècle nos aïeux sont aussi fascinés par le Japon, et le peintre Matisse s'inspirera largement des motifs japonais pour les reproduire sur des tissus, ou peindre différents tableaux sur ce thème du Japon, comme « La japonaise au bord de l'eau ». Sans reprendre le détail du parcours de ce train, il passe par le centre de l'Europe, mais après la première guerre mondiale, l'Allemagne va interdire son passage (d'autant qu'elle avait créé une compagnie concurrente la MITROPA), la CIWL devra alors trouver un parcours plus au sud (via Venise), avec la création du Simplon-Orient-Express en avril 1919.

Document n°25 : Le SOE en Grèce après 1919



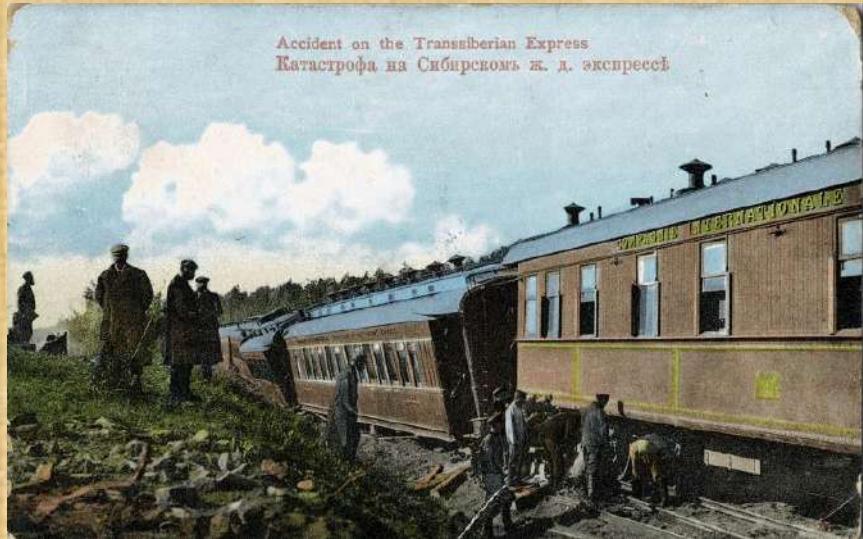
Le Simplon a acquis sa lettre de noblesse avec l'intégration du terme Orient Express. S'il permet de rejoindre également Istamboul avec des horaires complémentaires à l'Orient-Express originel, une branche permettra de rejoindre Bucarest en Roumanie, et une autre Athènes en Grèce. Ce viaduc en courbe toujours en activité, est long de 211 m pour 33 m de haut. (Collec. Eric Comont).

Ce deuxième Orient-Express va cohabiter avec l'originel avec des horaires complémentaires. Une situation un peu similaire se reproduira avec la création de l'Arlberg Orient-Express en 1932, qui aura beaucoup de succès avec la desserte d'importantes stations de sports d'hiver Interlaken.

Cet exotisme n'est donc pas seulement lié à l'Orient Express, car rapidement dès la création de ce dernier train, son fondateur et dirigeant Georges Nagelmackers va imaginer **un Nord-Sud-Express**, reliant Lisbonne à Moscou via Paris. C'est un projet énorme pour l'époque, et pour la partie du Nord-Express, sa volonté se heurtera à la résistance de la Prusse qui ne voit pas d'un bon œil le passage des trains de la CIWL sur son territoire, sans parler du changement d'écartement de la voie aux frontières espagnoles et russes. Après quelques péripéties, la Prusse accordera le passage au trains de la Compagnie en 1896, et des voitures pourront relier Paris à Saint Pétersbourg. Un pas important qui fait suite à la décision du Tsar Alexandre III de créer le Transsibérien en 1891. Pour ce dernier train, la CIWL s'était déjà positionnée. C'est un nouveau pas pour l'est lointain. La construction de la ligne demandera du temps, et la liaison directe entre Moscou et Vladivostok sera mise en service en 1914. Les voitures en teck seront essentiellement produites en Russie, avec des normes permettant de résister aux durs hivers.

Document n°26 : Le déraillement du Transsibérien

Le Transsibérien est en mauvaise posture par suite d'un déraillement pas trop grave car les voitures sont encore plus ou moins sur la voie. Certes la neige pouvait être un gros obstacle, mais les périodes de dégel du printemps étaient terribles pour la voie, créant de grosses déformations du terrain et de la plateforme. La vigilance de l'équipe de conduite ne garantissait pas toujours de les repérer. On a ici une équipe en charge du relevage avec des crics, sous l'œil de quelques passagers qui devaient envisager avec résignation, un certain retard à l'arrivée ! La CIWL avait intégré ces incidents. Ainsi les réserves alimentaires permettaient de tenir « un siège ». On identifie des madriers, des rails. Il faudra probablement consolider la voie, et repartir en croisant les doigts pour ne pas avoir un nouvel incident un peu plus loin. A noter, le nombre inhabituel de cheminées sur la toiture, elles correspondaient à plusieurs calorifères installés dans les voitures pour faire face aux très basses températures. (Collect. Eric Comont)



Avec un voyage de près de 9 jours, tout va être fait pour que le temps passe le plus rapidement possible pour les passagers. La CIWL va alors prévoir des voitures permettant de faire du sport, de lire, ou même d'assister à un office religieux avec une voiture-chapelle. On est donc très loin vers l'Est, bien au-delà de l'Orient-Express, et l'aventure ne va pas s'arrêter là. En effet, ce Transsibérien passait par la gare de Kharbine située en territoire Chinois, et par un accord avec les Chemins de Fer de l'Est Chinois, des voitures CIWL vont pouvoir relier Pékin.

Document n°27 : L'hôtel des Wagons-lits à Pékin



Cette carte postale a souffert, mais la photo est de bonne qualité. La dimension de l'hôtel montre que la Compagnie avait de grandes ambitions quant à l'activité dans ce pays. Le luxe de cet hôtel contrastait avec la pauvreté de la population. La guerre sino-japonaise de 1937 (qui est en partie le prélude à la guerre du Pacifique à partir de la fin 1941) va mettre un terme définitif à son expansion en Extrême-Orient (Collect. Eric Comont)

Cette présence de la compagnie en Chine va se confirmer après la première guerre mondiale (on reviendra plus tard sur ce pays), ce qui ne sera pas le cas avec la Russie Bolchévique, où tous les biens et le matériel des Wagons-Lits seront saisis entre 1917 et 1919.

Voilà pour la partie du Nord-Express, à contrario, **le Sud-Express** est bien moins exotique puisqu'il s'arrête à Lisbonne. Sauf, qu'une correspondance était assurée à Madère ou au Cap afin de gagner l'Argentine ou le Brésil par des bateaux transatlantiques, et à l'époque, ces pays sont aussi considérés comme le bout du monde.

Il faut également aborder **la Malle des Indes**. Ce train était exclusivement destiné au service postal depuis la Grande-Bretagne jusqu'en Inde, via le port de Brindisi en Italie. La CIWL va négocier avec les Britanniques pour incorporer des voitures-lits dès Londres, puis Calais, Paris-Nord, Marseille et Brindisi, où là également attendait des paquebots à destination de l'Inde encore dans l'empire britannique. Si les services ferroviaires de la Compagnie restaient essentiellement organisés en Europe, les correspondances qu'elle assurait, lui conférait une dimension internationale, rappelée dans le bandeau supérieur du monogramme.

Certes moins exotique, mais pas anecdotique, la CIWL va également s'intéresser à l'Afrique du Nord, et notamment à un pays qui est très connu par les Français à la suite à sa conquête par Napoléon 1^{er}, conquête qui mettra en lumière un passé archéologique très riche. Elle va donc lancer en 1898, **le Star of Egypt** qui reliera Le Caire à Louxor. Les voitures toujours en teck, ont deux particularités : elles sont peintes en blanc, et elles comportent une double toiture, le tout pour lutter contre la chaleur. Seulement 4 ans plus tard, les Wagons-Lits vont se développer vers l'ouest, avec la création du **Tunis-Oran-Express** via Constantine et Alger, empruntant (en partie), les voies du PLM algérien (filiale de la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée).

La première guerre mondiale va stopper cette internationalisation de la Compagnie, la signature du traité de Versailles en 1919 va permettre à la compagnie de reprendre progressivement ses activités, mais assez difficilement, car ces presque 5 années de baisse d'activité ont pesé lourdement sur les comptes. Avec les années 20, la CIWL reprend son développement avec entre autres les fameux trains pullman qui ont déjà été présentés : la Flèche d'Or, l'Etoile du Nord, le Sud-Express ou le Pullman-Côte-d'Azur... Si l'on reste sur le territoire européen dans les exemples précédents, l'expansion vers le Moyen-Orient va reprendre, notamment en raison d'une conséquence la première guerre mondiale. La Turquie ayant été défaite, sa capitale qui était alors Istamboul (nom qui va remplacer Constantinople en 1929), va être reportée plus au centre du Pays avec Ankara. Le gouvernement turque était assez favorable à cette desserte, et du Côté des Wagons-Lits l'ambition était de relier Le Caire via la Turquie, la Syrie, le Liban. Techniquement, un service de transbordement par bateau va permettre de traverser le détroit du Bosphore entre Istamboul et Haydarpasa, où à partir de cette dernière **l'Anatolie Express** reliera cette dernière localité à Ankara en 1927. Le parcours va tout d'abord être étendu à Tripoli via Alep, puis jusqu'au Caire avec une liaison routière entre le Liban et Haïfa (via ce qu'est Israël actuellement), en raison de l'absence d'une liaison ferroviaire dans cette région.

La CIWL va alors renforcer le parc de voitures en Égypte en 1929 , avec 10 pullmans, dont 6 du type Flèche d'Or, avec une particularité : chaque voiture portera le nom d'une ville célèbre ou d'un pharaon. Grâce à ce parc, un nouveau train va s'ajouter au **Star of Egypt**, ce sera la **Sunshine-Express**.

Document n°28 : Le Taurus-Express au Liban



On a un paysage traduisant une zone sèche, mais on n'a pas d'indications quant au lieu au Liban et à la datation. On peut penser aux années 50/60, le Taurus Express s'arrêtant en 1966. On est en queue du train, devant le fourgon, on a une voiture-lit. On notera une voie bien dressée, refaite récemment avec des traverses béton bi-blocs. (Collec. Eric Comont)

Très rapidement, en 1930, une nouvelle branche se greffe à Alep en direction de **Bagdad**, puis de **Bassorah**, où le train était en correspondance par

Bateau **vers Bombay en Inde**, permettant de gagner du temps par rapport à un bateau partant de Brindisi. De même, une autre branche va être créée à partir d'une gare avant Bagdad, avec pour terminus Téhéran. L'ensemble des liaisons à partir de la Turquie seront alors assurées par le **Taurus Express** en complément de l'Anatolie-Express.

La Chine ne sera pas oubliée, car en dehors du parcours Cette internationalisation se renforce avec la livraison à Hong Kong, de 20 véhicules, dont 2 pullmans en 1937.

Il ne faudrait pas oublier dans cette expansion, **le rachat en 1928 de l' agence de voyage internationale Thomas Cook**, qui va venir compléter les activités des Wagons-Lits et renforcer leur visibilité à l'échelle internationale.⁴

On peut considérer qu'en ce tout début des années 30, la CIWL est parvenue au maximum de son expansion, avec ses activités internationales « exotiques ». Toutefois, la grande crise de 1929, déjà évoquée, la seconde guerre mondiale, la concurrence de l'avion, et enfin le changement des habitudes sociales vont progressivement sonner la fin des activités ferroviaires de celle-ci au profit des activités de restauration sous forme de catering.

Quelques mots sur le chantier du Pullman 4150 et sur le dernier épisode

Ce chantier, on l'a vu avait été mis en veille en 2020, à la fois en raison du COVID et également de la priorité qui avait été donnée à la restauration de notre deuxième machine à vapeur. Ces deux faits ont de fait limité les possibilités financières de l'association pour poursuivre la restauration du Pullman.

Toutefois, depuis mi 2023, le chantier électrique a repris, et les câbles neufs ont été déployés, des petits travaux de dégagement de reste de carrelage vont être mis en œuvre, et quelques travaux de restauration à l'intérieur du véhicule plus limités vont être entrepris.

⁴ L'entreprise a été mise en faillite en septembre 2019, en raison principalement d'un retard pris dans le numérique

Document n°29 : Première sortie d'Hannibal en mars 2023



La restauration de la machine touche à sa fin, après plusieurs années de travaux et plus de 200 k€ de dépenses. Cette 030 a été construite en 1945 en Alsace par la Société Alsacienne de construction Mécanique . Elle fait partie d'une commande de l'occupant allemand de locomotives de guerre ou Kriegslok. Son schéma de construction vient de chez Krupp, ainsi que son surnom d'Hannibal. (Collec. CFV)

Afin de donner un bon aperçu de l'état du pullman après une restauration complète. Plus de détails seront

fournis dans l'épisode 6, et avec quelques photos.

Bien évidemment, la restauration totale sera lancée dès que les moyens financiers seront à nouveau là. Parmi ces gros chantiers, il y aura celui de la carrosserie qui est le tout premier (décapage des peintures, reconstruction des éléments manquants pour la tôlerie, peintures et marquages), d'ores et déjà, le montant est plus ou moins connu avec un chiffre de l'ordre de 130 k€. La Direction des Affaires Culturelles des Pays de la Loire sera sollicitée pour accompagner cette dépense au titre de l'inscription de ce véhicule. Cela reste une somme conséquente pour une association, et en l'état, difficilement envisageable avant 2025.

Dans l'épisode 6 on reviendra sur ce chantier, et surtout, on le verra, la proximité ferroviaire entre la Vendée, la Dordogne et le Lot-et-Garonne ne se limite pas au seul pullman de notre association.



Petit Bonus avec cette vue de la maisonnette marquant l'emplacement du PN5 à la sortie de Marmande. A la fin de l'exploitation, ce PN était en pleine campagne, depuis l'urbanisation, comme partout a gagné du terrain. La maisonnette a été un peu transformée, mais l'esprit du PO est resté avec une belle restauration. Le propriétaire, a même réutilisé une barrière roulante pour fermer l'accès à son parking.

Pour les curieux, on arrive à retrouver la ligne depuis la gare de Marmande, en fonction là aussi de la géométrie particulière de certaines rues. (Source : Google View, vue de 2020)