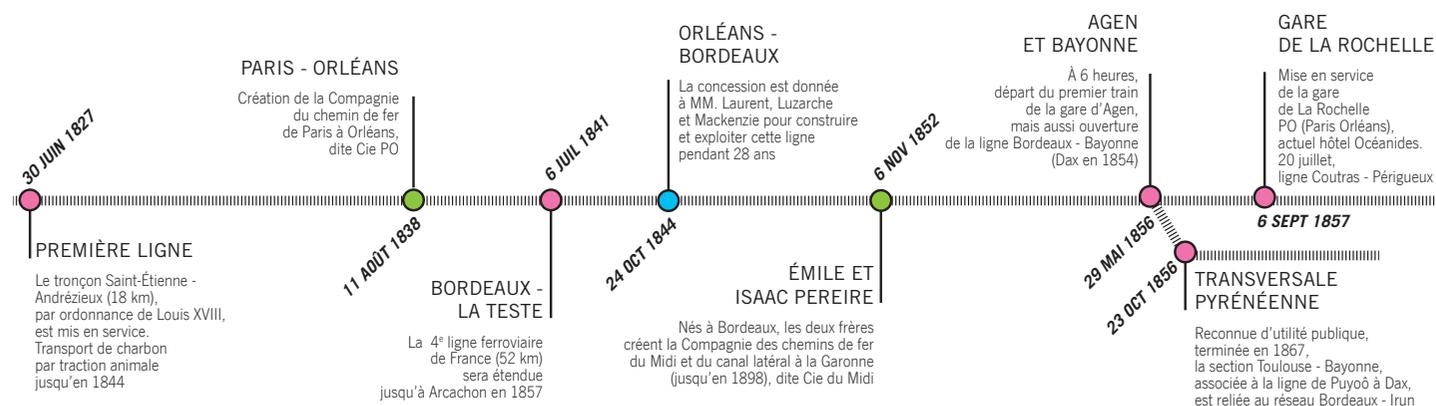


Un train et sa locomotive à vapeur en gare de Bordeaux Photo archives « Sud Ouest »



# Bienvenue les compagnies !

Dimanche, la LGV mettra Bordeaux à deux heures quatre de Paris. L'histoire du rail dans la **région** est marquée par les petites et grandes compagnies ferroviaires

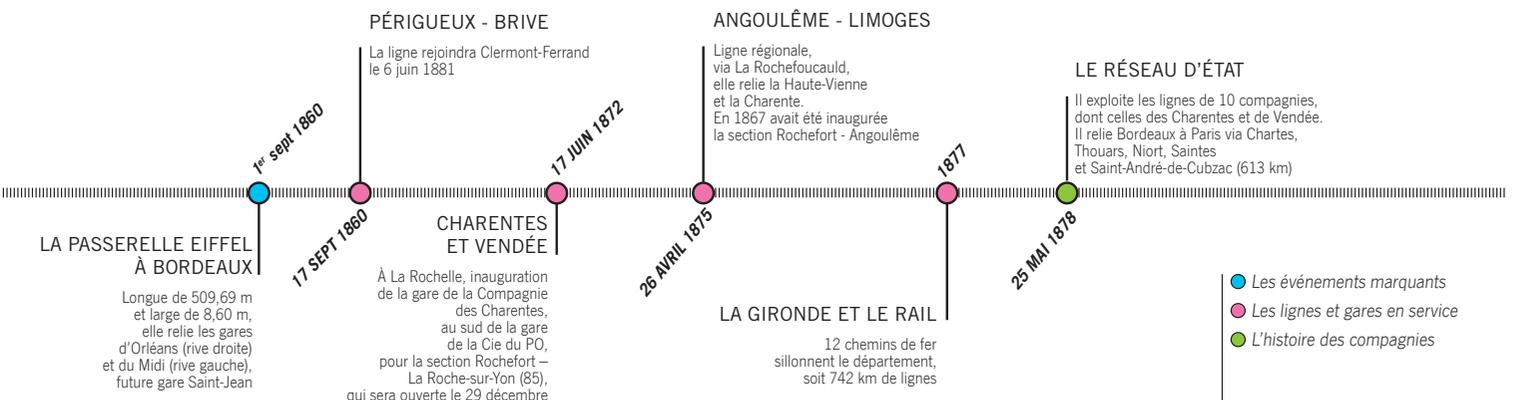
Texte : **Maryan Charruau**

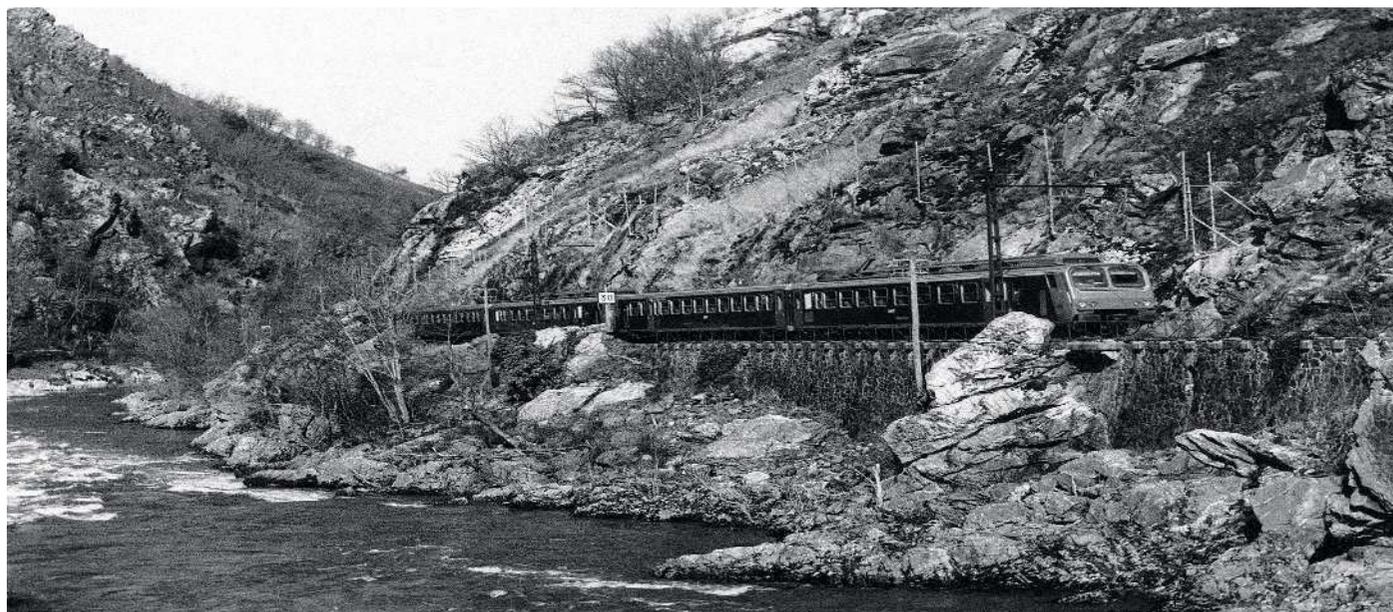
**D**u train à vapeur à la ligne à grande vitesse, que de chemin parcouru. Certes, en deux siècles, ce n'est pas tant la distance qui s'est réduite que la durée du trajet... À l'ère de la diligence malle-poste, le voyageur égrenait les kilomètres en lieues et, surtout, prenait son « malconfort » en patience. Il fallait compter 45 heures pour un Paris-Bordeaux, avec comme seules haltes les relais pour s'équiper de chevaux frais. Aujourd'hui, le voyageur se plaint de l'absence de Wi-Fi. Ce dimanche 2 juillet, le premier train direct, baptisé « L'Océane », empruntant la ligne à grande vitesse, s'élancera à 9 h 04 depuis la gare Saint-Jean, à Bordeaux, et atteindra la gare Montparnasse, à Paris, à 11 h 08. Le temps du transport passera ainsi de 3 h 14

en TGV à 2 h 04 en LGV. Cette réduction est liée à l'ouverture officielle du tronçon Tours-Bordeaux. Comparé à un voyage en TGV, depuis Paris, l'Arcachonnais gagnera 1 h 15, le Bordelais 1 h 10, le Palois, le Dacquois et le Bayonnais 1 heure, l'Agenais 55 minutes, le Rochelais 40 minutes, l'Angoumois 16 minutes et le Libournais 33 minutes.

Il y a 176 ans, le 6 juillet 1841, s'ouvrait la 4e ligne de chemin de fer de France, Bordeaux-La Teste-de-Buch. Depuis la gare Bordeaux-Ségur, il fallait 1 h 45 pour couvrir les 52 kilomètres. Une heure plus tard, une diligence déposait le voyageur à la jetée d'Eyrac, à Arcachon. Ce quartier testerin deviendra commune, par décret impérial de Napoléon III, le 2 mai 1857... année où, heureux hasard, le tronçon ferroviaire La Teste-Arcachon sera

»





Une locomotive électrique dans les Pyrénées Photo DR

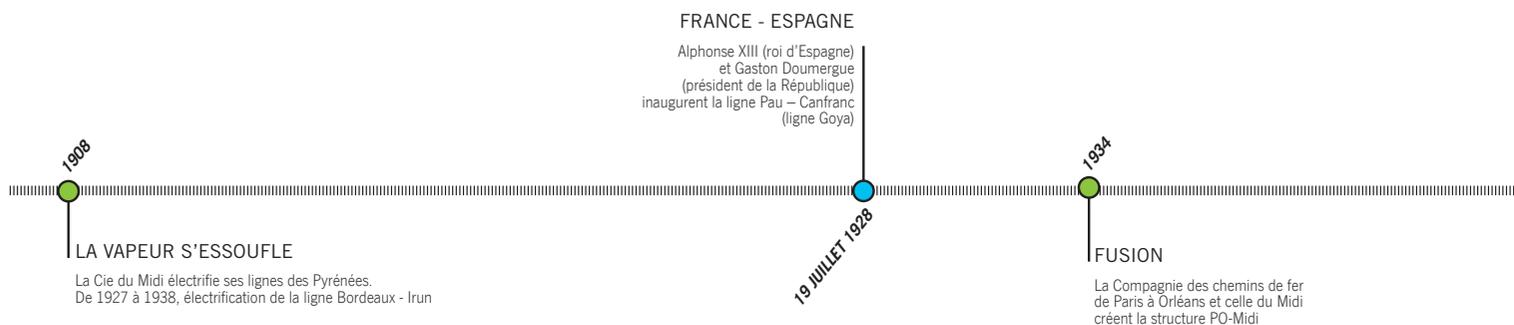
» créé, à l'initiative de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, gérée par les frères Émile et Isaac Pereire et fondée en 1852. Si la Compagnie du Midi a marqué l'histoire du rail dans le Sud-Ouest, elle fait partie des dizaines de compagnies privées ou d'État qui, au fil du temps, ont disparu ou ont été absorbées, comme la Cie Bordeaux-La Teste, reprise donc par celle du Midi. Laquelle Compagnie du Midi fusionnera, en 1934, avec la Compagnie des chemins de fer de Paris à Orléans (PO), dans le cadre d'une communauté d'intérêt financière.

## La passerelle Eiffel sur la Garonne

Créée en 1838, la PO était l'une des cinq grandes entreprises françaises lors de la naissance de la Société

naionale des chemins de fer français (SNCF), le 1<sup>er</sup> janvier 1938, qui prit en main l'ensemble du réseau hexagonal. La PO exploitait alors plus de 11 700 kilomètres de lignes (région parisienne, Centre-Val de Loire, Poitou-Charentes, Aquitaine, Auvergne), dont la Paris gare d'Orléans (puis Austerlitz)-Bordeaux, mise en service le 18 juillet 1853. Le train s'arrêtait à la gare de la Bastide, appelée aussi « gare d'Orléans », quai des Queyries. Il faudra attendre la livraison de la passerelle Eiffel, en 1860, pour que les locomotives poussent jusqu'à Saint-Jean (à l'époque gare du Midi). Officiellement ouverte le 28 février 1898, elle est la dernière des neuf gares de voyageurs érigées à Bordeaux.

À sa création, en 1868, via la Compagnie du Médoc puis celle du Midi (1911), la gare de Bordeaux-Saint-Louis irriguait le Médoc, Macau puis Le Verdon en 1875. Dès 1897, et pendant près de quarante ans, la gare



Lors d'une  
grève des  
conducteurs  
de tramway,  
à Bordeaux  
(période  
1930-1950)



Photo archives « SO »

Bordeaux-Cadillac a accueilli des tramways, sous le sigle TBC, le même qui a servi à la gestion de Tramway Bordeaux CUB, de décembre 2003 à août 2016, avant de devenir TBM (Métropole). Bordeaux a connu un autre réseau de tramway, de 1880 à 1958, géré par plusieurs sociétés, soit 38 lignes et 200 kilomètres de lignes (transport hippomobile, omnibus à impériale puis électrique). Selon le recensement des Guides Joanne (l'ancêtre des Guides bleus), en 1877, la Gironde, irriguée par 472 kilomètres de lignes, était sillonnée par 12 chemins de fer, assurant le transport des marchandises et des voyageurs, lesquels pouvaient circuler en 1<sup>re</sup>, 2<sup>nd</sup>e ou 3<sup>e</sup> classe. Cette dernière a été abolie en 1956 par la SNCF.

Les Charentes n'ont pas attendu le 30 mai 1863, date de la création de la Compagnie des chemins de fer des Charentes (dite aussi des deux Charentes), pour s'ouvrir au rail. L'État, un an plus tôt, a adjugé aux banquiers parisiens MM. Guilhou 296 kilomètres de voies ferrées en quatre lignes : de Napoléon-Vendée (La Roche-sur-Yon) à La Rochelle, de Rochefort à Saintes, de Saintes à Coutras, et de Saintes à Angoulême. En 1867, la Compagnie des Charentes crée la ligne Rochefort-Angoulême (via Saintes et Cognac).

Si elle poursuit son maillage – Limoges à Angoulême en 1868, Pons à Jonzac en 1870, Montendre à Saint-Mariens-Saint-Yzan puis à Blaye en 1873 –, elle souffre de l'hostilité de la Cie Paris-Orléans, qui lui barre l'accès direct à Bordeaux. La Cie des Charentes est rachetée par l'État le 12 janvier 1878, lors de la création de l'Administration des chemins de fer de l'État (ou réseau d'État). Elle possède alors 541 kilomètres de lignes, a transporté plus de 2 millions de voyageurs et plus de 500 000 tonnes de marchandises. La Compagnie des chemins de fer économiques des Charentes (1894-1948) a créé un réseau secondaire (755 km), constitué de lignes à voie métrique – 1 000 millimètres d'écartement, contre



27 MARS 1970

#### PONT DE L'ESTANGUET

À la suite d'un accident (sans victime), l'exploitation de la ligne Pau - Canfranc est réduite de Pau à Bedous (60 km)

- Les événements marquants
- Les lignes et gares en service
- L'histoire des compagnies

» 1 435 millimètres standard – où roulait, en particulier, le fameux « Petit Mairat » (lire en page 14). Si la Cie de Paris à Orléans a développé le rail en Dordogne, un réseau ferré secondaire, à voie métrique, long de 159 kilomètres autour de Périgueux, a été créé par la Société des chemins de fer du Périgord (1888-1921). Appartenant au groupe Empain, elle a été complétée, en 1911, par les lignes des Tramways de la Dordogne. Le réseau a disparu en 1949.

Le 3 août 1863, un train en provenance de Périgueux débarque en gare d'Agen, tandis que le 29 mai 1856, à 6 heures du matin, les Agenais avaient assisté au premier départ d'un train vers Bordeaux, relié directement à Cette (Sète) le 2 août 1857. Jointe à Auch en 1865, la capitale de Lot-et-Garonne devient l'un des principaux carrefours ferroviaires du Sud-Ouest. La Cie du Midi, qui y a installé son siège au 10 de la rue Danton, se voit confier la construction d'un réseau de tramway de 325 kilomètres, qui connaîtra moult rebondissements.

Si, en 1854, la Cie du Midi met en service la ligne Bordeaux-Dax, à partir de 1875, elle participe au lancement d'un réseau ferroviaire secondaire, 361 kilomètres de lignes, en soutien aux routes agricoles des Landes. En 1916, les sociétés gestionnaires de ce réseau secondaire fusionnent en Voies ferrées des Landes, compagnie reprise par le Département en 1947.

Dans les Pyrénées-Atlantiques, le train de Bordeaux arrive à Bayonne dès 1856, puis à Biarritz (la Négresse) en 1862, avant Hendaye en 1864. Une des trois lignes secondaires a desservi Bayonne, Anglet et Biarritz de 1877 à 1953, dont un direct Bayonne-Lycée-Biarritz, en tramway, jusqu'en 1948. Le 20 juin 1867, la Transversale pyrénéenne voit le jour avec le raccordement des sections Bayonne-Toulouse et Lourdes-Pau-Bayonne, où la gare Saint-Esprit a été mise en service le 26 mars 1855 sous l'égide de la Cie du Midi. Le 21 avril 1864, la liaison Bayonne-Irún est assurée. L'électrification globale de la ligne Paris-Bordeaux-Irún attendra la fin

des années 1920. L'aventure continue en Espagne avec l'incroyable histoire de la ligne Pau-Canfranc (95 km), fermée à Bedous depuis un accident survenu en 1970. Aujourd'hui, la suite de l'histoire du train dans la région est en suspens avec une double interrogation liée à l'extension de la LGV, vers Toulouse (2024 ?) et vers l'Espagne via Dax (2027 ?).

**Cet article a été réalisé avec l'aide du service documentation de « Sud Ouest », les archives de La Mémoire de Bordeaux Métropole et les Archives Bordeaux Métropole, qui, du 1<sup>er</sup> juillet 2017 au 28 avril 2018, organiseront leur 4<sup>e</sup> exposition, intitulée « 1838-1938, la folle histoire du rail », tél. 05 56 10 20 55, archives@bordeaux-municipales.fr**



8 septembre 1997, 13 personnes trouvent la mort lors d'une collision entre un train et un camion-citerne à Port-Sainte-Foy (24) Photo Jacky Schoentgen

BORDEAUX - PARIS

Lancement du train « L'Océane » sur la ligne LGV reliant la capitale de la France à celle de la Nouvelle-Aquitaine

8 SEPT 1997

ACCIDENT DE PORT-SAINTE-FOY

13 morts et 43 blessés à la suite de la collision entre un train et un camion citerne, en Dordogne

2 JUILLET 2017

- Les événements marquants
- Les lignes et gares en service
- L'histoire des compagnies



LA CURIEUSE BRASSERIE LA CURIEUSE BRASSERIE LA CURIEUSE BRASSERIE

EDITION SPECIALE

# MIRA

LES CURIEUSES ANNONCES

LA CURIEUSE BRASSERIE LA CURIEUSE BRASSERIE LA CURIEUSE BRASSERIE

SPECIAL EDITION

WWW.BRASSERIEMIRA.FR

# VOUS ÊTES À SEULEMENT DEUX HEURES DU BASSIN ET DE SON INCROYABLE (ET POURTANT VRAIE\*) CHIMÈRE À DEUX TÊTES



\*Particulièrement pour ceux qui y croient, moins pour les autres.

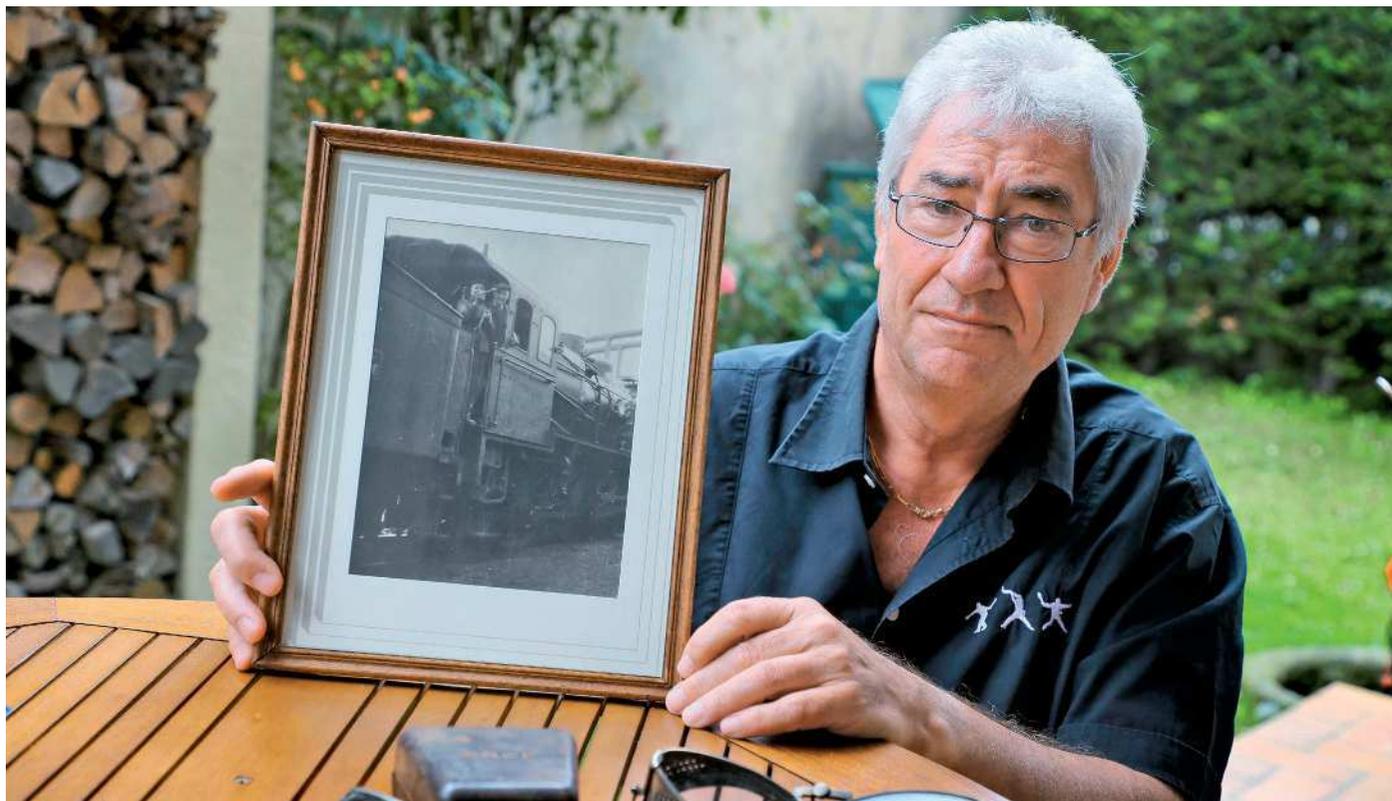


COME SAY HELLO !  
**WWW.BRASSERIEMIRA.FR**  
COME SAY HELLO !

@BRASSERIEMIRA



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.



Chez les Mons, le train est une affaire de famille. Fils et petit-fils de conducteurs, Jacques garde précieusement en mémoire ce cliché de son père et de son grand-père

## « Une sensation de liberté »

Chez les Mons, on est conducteur de trains. Après Pierre, le grand-père, Jean, le père, Jacques, le fils, a pris le relais. Il raconte la saga d'une famille qui, de **Bergerac** à **Bègles**, a connu la vapeur, le diesel puis l'électrique

Propos recueillis par : **Maryan Charruau**  
Photos : **Fabien Cottreau**

« **B**ordeaux : le 27 mai 1998, service à 7 h 16, en gare à 7 h 40, départ à 8 h 02, à Lille à 13 h 04, fin de service à 13 h 16. J'ai gardé mes carnets rouges où je notais mes trajets. J'ai commencé à 15 ans comme apprenti conducteur à la SNCF, en 1967, à la gare d'Orléans, que l'on appelait la « faculté de la Bastide ». Je voulais être conducteur de trains. Un rêve de gosse. Comme mon grand-père et mon père. On est tous des saints dans la famille : Pierre, Jean et moi, Jacques. Quand je montais avec mon père, il me disait : "Ne touche à rien !" et "Reculer-toi", quand

il ouvrait le gueulard, là où on met le charbon. J'avais 7 ans quand ma famille a quitté Bergerac, à la fermeture du dépôt, pour Bègles, où j'habite toujours. À l'époque de la vapeur, on faisait tout à la pelle. J'aimais la masse, le bruit, l'odeur. Le charbon était gras. L'eau et l'huile fuyaient de partout. On graissait les machines avec des grosses burettes. Les bleus étaient vite sales. La casquette était vissée à l'envers avec les lunettes posées dessus. J'ai gardé les lunettes de mon père et de mon grand-père, comme dans "La Bête humaine" (1). Ce métier m'a de suite plu, cette sensation de liberté. On



« Le charbon  
était gras.  
L'eau et l'huile  
fuyaient de partout »



Les lunettes estampillées SNCF de MM. Pierre et Jean Mons

faisait son train, comme on dit. Plus qu'un autre, conducteur est un métier où l'on est tributaire de la montre. J'ai le sentiment de ne pas avoir été souvent en retard. Pourtant, les conditions de travail n'étaient pas toujours faciles. Ainsi, on avait surnommé l'autorail "Picasso". Il avait une forme bizarre, avec une cabine sur toit, comme un kiosque, un grand nez devant et le moteur à 4-5 mètres derrière. Par temps de brouillard, il fallait bien viser pour bien s'arrêter en gare...

J'ai beaucoup roulé. Après un trajet, comme on avait huit à neuf heures de repos, j'ai découvert d'autres horizons, d'autres villes. On se reposait dans des corps de garde, il y avait une chambre et une cuisine. On se faisait la popote ou on emmenait la gamelle et un petit sac à drap, un sac marron circulaire.

À partir de 1968, les lits étaient tout faits. Après un voyage dans une "4600" ou une "300", t'étais crevé, t'avais mal au dos d'avoir été assis sur un siège de bicyclette. En plus, on se gelait. Et, quand à 5 ou 6 heures du matin, la journée finie, tu étais perdu dans la campagne, comme à la gare de triage les Épinettes, à Saint-Pierre-des-Corps, tu galérais pour rejoindre le corps de garde, sous la pluie, dans le vent et le froid.

« Tu épouses  
un mari et la SNCF »

La vie de famille ? Mon père a dit à ma femme, Bernadette : "Tu épouses un mari et la SNCF." On s'est souvent parlé avec des petits mots laissés sur la table. On n'a pas toujours eu les vacances en même temps.

Je n'étais pas là à la naissance de mes deux filles. Ma famille, c'était souvent mes copains de boulot. Au temps de la vapeur, je formais une équipe avec le mécano qui réglait la machine. Le diesel a tout changé : nouvelle ambiance, plus loin, plus vite. Puis, pendant dix ans, j'ai adoré conduire le TGV : confort, technique et fierté. On s'habitue rapidement à la vitesse... Certes, on ne peut plus observer la signalisation à l'extérieur, tout se passe sur le tableau de bord. On doit faire confiance à l'ordinateur. La LGV ? C'est le progrès. C'est fantastique. Ça concurrence l'avion.

Des souvenirs ? La grève de mi-décembre 1986 à mi-janvier 1987. Les CRS nous ont fait courir. Le Poitiers-Paris, le 7 septembre 1999, train 8448, avec l'ambassadeur de Chine dans la cabine : Zhaq Qi Zheng. J'avais mis une chemise blanche. À Bordeaux, j'ai conduit sur la voie des quais. Ce train de marchandises passait sous le pont de pierre et rejoignait le bâtiment des docks. Il fallait faire attention aux clochards qui dormaient sur la voie, dans des cartons. Alors, on descendait vérifier.

Si, en termes d'accidents, je suis une exception, j'ai quand même eu un passager qui s'est coincé le bras dans les toilettes après y avoir fait tomber un bout de papier avec un numéro de téléphone. Il est sorti du train avec la cuvette en inox, que les pompiers avaient découpée, autour du bras droit. Dans le gauche, il avait une perfusion. Quant aux 300 passagers de ce direct Montparnasse-Bordeaux, il a fallu les transférer dans un autre train. »

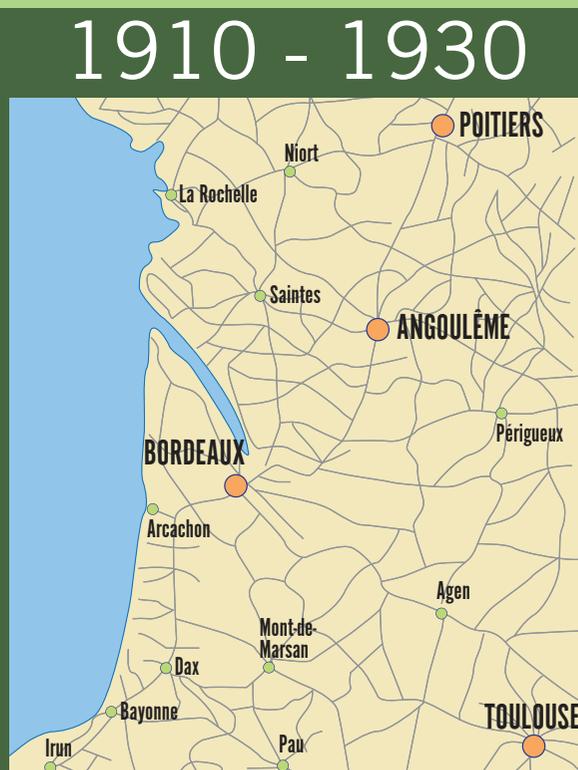
(1) Roman d'Émile Zola publié en 1890,  
dix-septième volume du cycle des Rougon-Macquart



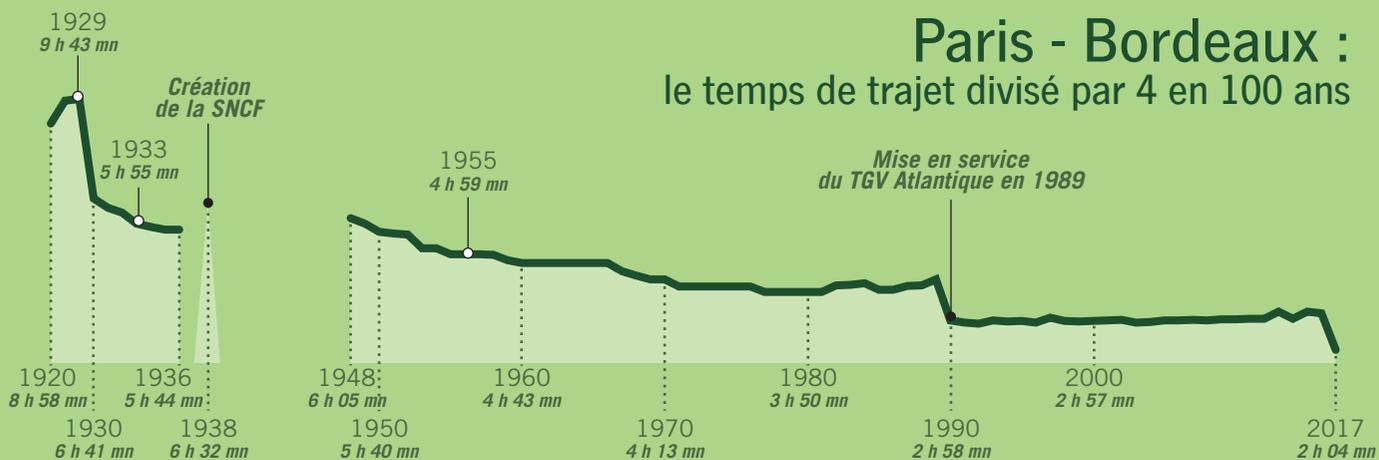
# Les trois âges du rail



Le réseau en 1860



Paris - Bordeaux :  
le temps de trajet divisé par 4 en 100 ans



# dans le Grand Sud-Ouest



Le réseau en 2017

1829

Première traction à vapeur et accueil de voyageurs, ligne Saint-Étienne – Lyon.



1842

Loi du 11 juin : volonté de créer depuis Paris un réseau en étoile reliant Lille, Strasbourg, Le Havre, Lyon-Marseille et Bordeaux-Hendaye.



1890

Les pouvoirs publics décident que toutes les préfectures et chefs-lieux de France doivent être desservis par voie ferrée.



1900

Début de l'électrification sur le Paris-Orléans

1938

Création de la SNCF, Société nationale des chemins de fer.



1981

27 septembre, mise en service du premier train à grande vitesse, Paris – Lyon.



## Le temps des records

1853		13 h 17 (Paris-Austerlitz ▶ Bordeaux-Gare d'Orléans)
1914		7 h 13 (Paris-Austerlitz - Bordeaux-Gare Saint-Jean)
1954		5 h 19 « Le Drapeau »
1969		4 h 49 « L'Étendard »
1976		3 h 50 « L'Aquitaine »
1990		2 h 58 TGV Atlantique. Record du monde de vitesse avec une pointe à 515,3 km/h



- Source : SNCF -

SO infographie