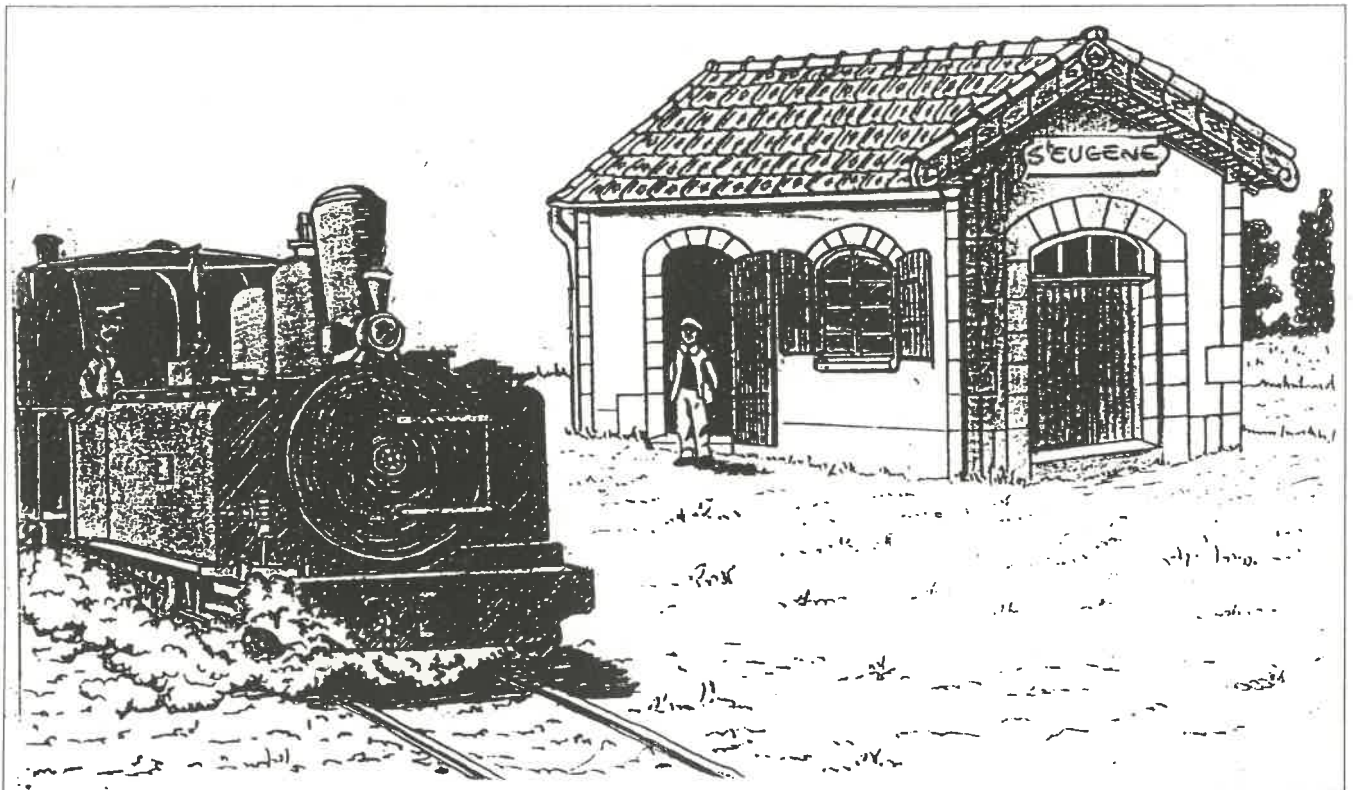
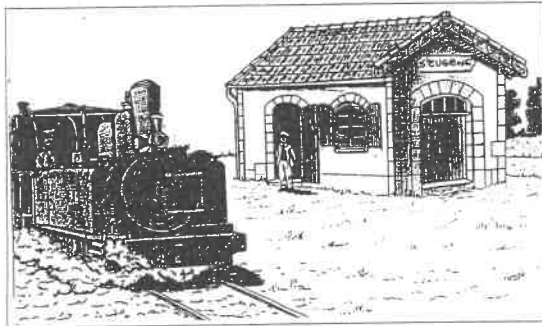


# IL ETAIT UNE FOIS A SAINT-EUGENE ...





IL ETAIT UNE FOIS A  
SAINT-EUGENE ...



# LES TRAINS ECONOMIQUES D'ANTAN

En sillonnant la campagne charentaise, on peut apercevoir quelques vestiges de réseaux ferroviaires désaffectés ou d'anciennes gares transformées en maisons d'habitation.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, des trains traversaient et animaient nos campagnes. Ainsi, deux lignes passaient de part et d'autre de Saint-Eugène :

- Archiac – Barbezieux (1895-1938) sur laquelle se trouvait la gare de Saint-Eugène
- Archiac – Jonzac (1917-1938) qui desservait la gare d'Arthenac (lieu-dit « Chez Baudry »)

Ces lignes secondaires étaient gérées par la Compagnie du Chemin de fer économique des Charentes.

« Economique » car il s'agissait de compléter le réseau principal (lignes dites normales - écartement entre rail 1.44m) avec un cahier des charges allégé (rails plus légers, voie unique, absence de clôture, construction sur l'accotement des routes quand cela est possible, bâtiments sommaires, signalisation simplifiée).

Le réseau de la Charente-Maritime sera repris par la suite (1928) par la Régie départementale des voies ferrées d'Aunis et Saintonge.

Ces lignes secondaires étaient donc des voies métriques (1 mètre entre rails).

Les rames étaient constituées de wagons « voyageurs » au confort rudimentaire et de wagons « marchandises ». L'inauguration de ce nouveau mode de transport fut accueillie avec l'enthousiasme de tous.

Les jours de foire voyaient une affluence inhabituelle de denrées diverses ou d'animaux domestiques que des voyageurs encombrés allaient vendre ou venaient d'acheter. On ramenait ainsi, dans des cages de bois, des porcelets ou de jeunes volailles à engraisser.

Le transport de marchandises avait aussi son importance. La plupart des gares avaient leur voie de garage pour les déchargements (engrais, briquettes de charbon, matériaux de construction, parfois des animaux). Le transport de vin en fûts était courant, alors que celui des eaux de vie s'effectuait en charrettes.

Plusieurs modèles de locomotives se seront succédés durant les 40 ans d'exploitation. Les premières à vapeur (modèle CORPET-LOUVET) se déplaçaient à la vitesse d'un cheval au galop et pouvaient avoir des problèmes de puissance pour gravir les montées.

De Barbezieux			Horaires Barbezieux-Cognac en 1913			
frs	c	km				
"	"	"	Barbezieux-État dép.	5 15	11 30	16 43
" 45	" 30	6	Barbezieux-Ville	5 18	11 33	17 "
" 45	" 30	6	Barret	5 32	11 47	17 14
1 15	" 75	15	Archiac	6 11	12 26	17 47
1 60	1 10	21	St-Fort	6 25	12 40	18 1
1 95	1 30	25	Juillac-le-Coq	6 39	12 54	18 15
2 30	1 55	30	Segonzac	7 "	13 25	18 33
2 95	1 95	38	Genté	7 22	13 47	18 55
3 40	2 25	41	Cognac arr.	7 39	14 4	19 12

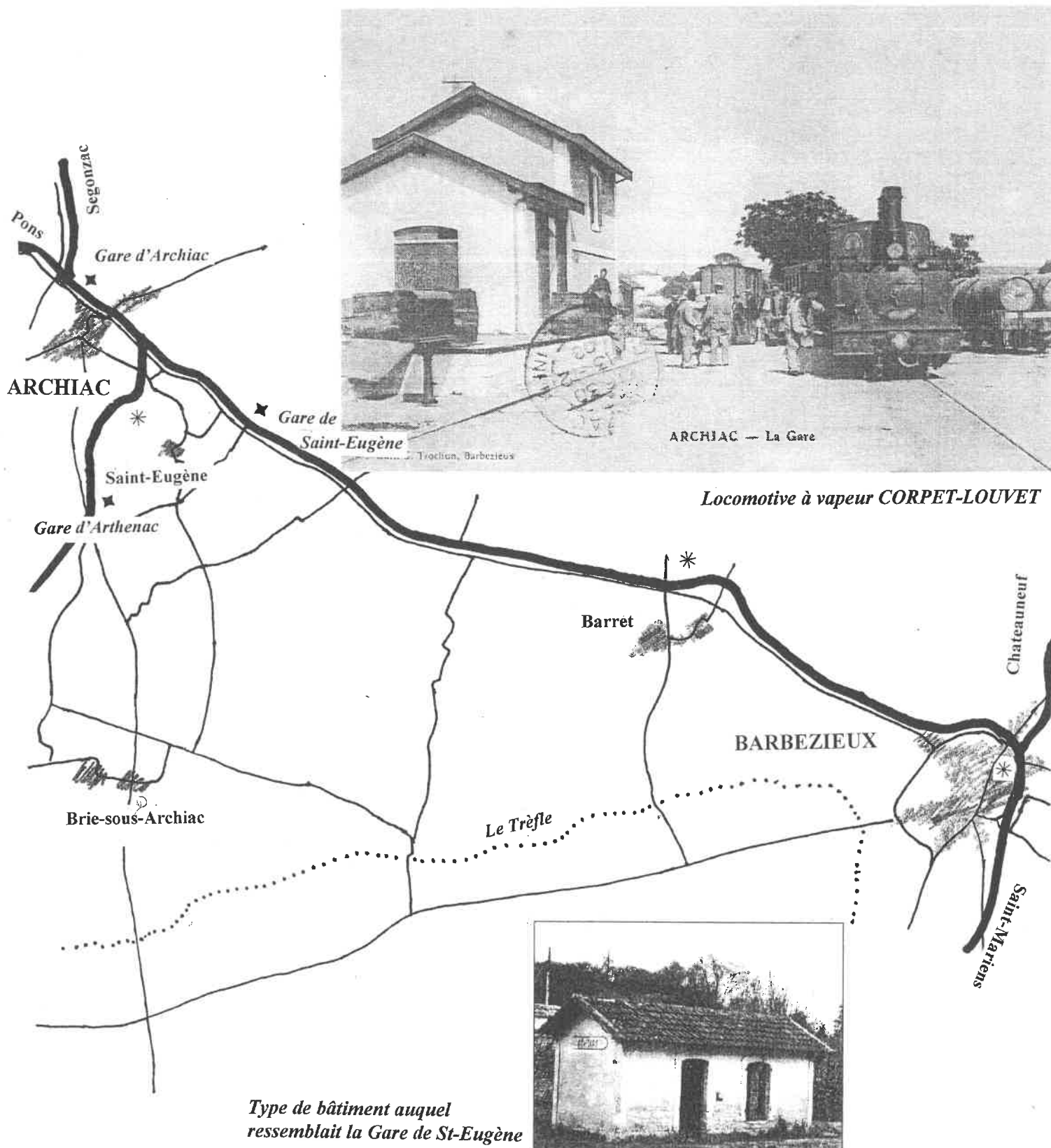


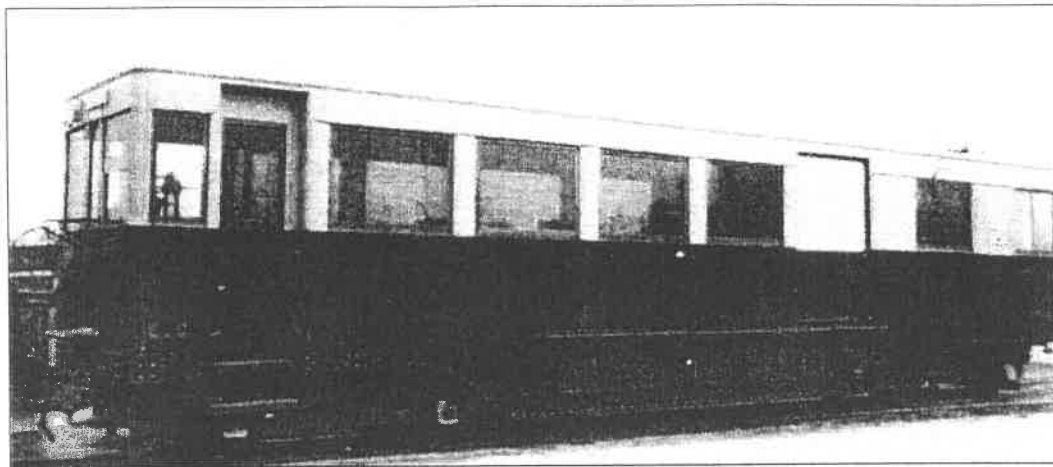
\* Anciennes gares, terrassements toujours existants, rappelant l'existence des lignes économiques.

Des automotrices à accumulateur suivront avec plus de fiabilité.

Ce n'est que dans les dernières années d'exploitation que des autorails diesel électriques BRISSONNEAU et LOTZ, ainsi que d'anciens bus (DE DION - BOUTON) modifiés pour les rails, permirent d'améliorer la vitesse commerciale.

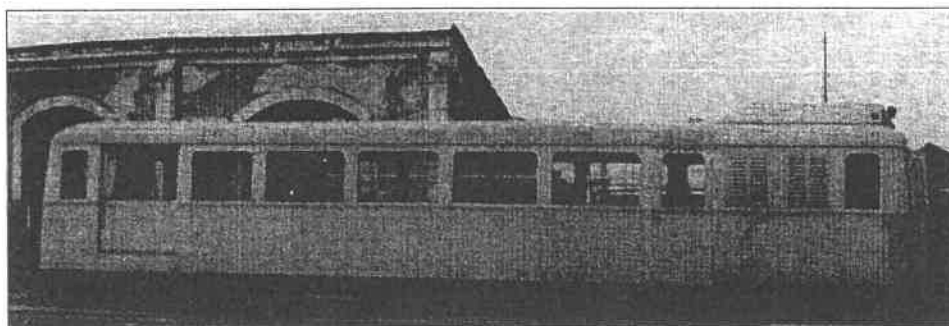
SAINT-EUGENE avait sa gare au lieu-dit de La Terriere (aujourd'hui à l'intersection de la route de Barbezieux et de la route de la Gare). Ce bâtiment comprenait une pièce « service et marchandises » avec guichet. Une voie de garage y avait été aménagée afin de permettre le déchargement des marchandises. Dans les années 1930, Madame FERCHAUD demeurant au domaine de la Barde, assurait la responsabilité de Chef de gare et disposait du téléphone. La gare d'Arthenac se trouvait aussi toute proche au lieu-dit de Chez Baudry, sur la route d'Archiac à Saint-Maigrin.





*Économiques des Charentes : automotrice à accumulateurs, 2e série BDE 511 à 520.*

*(Collection Artur)*



*Autorail diesel électrique  
Brissonneau et  
Lotz à  
Angoulême.*

*(Cliché Trécolle)*



*Ancien bus DE DION-BOUTON*



*Café de la Gare d'Archiac tenu  
par Madame BONNIN*

Voilà l'environnement dans lequel vivait notre commune au début du XX<sup>e</sup> siècle. Ce n'est pourtant pas si loin.

Alors que l'eau courante, l'électricité et le téléphone n'étaient pas encore dans nos campagnes, il y a eu un véritable engouement pour ces petits trains qui ont rythmé la vie locale pendant plusieurs décennies. Si à leurs arrivées, ce mode de transport représentait la modernité (en remplacement des diligences et charrettes), l'augmentation du prix du charbon, la 1<sup>ère</sup> guerre et déjà la concurrence de la route firent apparaître des déficits d'exploitation qui aboutirent à la fermeture définitive des lignes en 1938. Certaines voies furent démontées avant la deuxième guerre, d'autres pendant, par les Allemands qui ont utilisé les rails dans la construction du mur de l'Atlantique.

Pour les nostalgiques, il reste des cartes postales d'époque qui représentent bien l'ambiance des stations où l'arrivée du train était un événement chaque jour renouvelé. Il y a aussi quelques anciennes gares et certains chemins avec les courbes, contrecourbes et talus de nivellement.

Texte réalisé grâce au témoignage de M. J.Claude ARRIVE, Jean BOUCHET de Réaux, Fernand CHASSIN, René MARTIN et Imbert POZZOBON ainsi qu'à la lecture du livre de M. Henry Le DIRAISON – Yvette RENAUD (CHEMINS DE FER de CHARENTE).

# LES TRAINS EVOQUES PAR DES TEMOINS DE LEUR EPOQUE

## Le Tortillard

Ayant besoin un jour, de m'en aller en voyage,  
Je prends mon panier et pis tous mes bagages,  
Et je couris bin vite, emportant mon riflard,  
A la gare de Lanville prendre le tortillard.

Je passis par Rouillac peur me rendre Angoulême,  
Ol est p'tête ben pu long, mais j'arriverai b'quand même.  
Enfin, coume j'avis pris toutes mé précautions,  
J'emportis à manger dans mon grand boutillon...

Au bout d'ine grand t'heure, v'là qu'eu train qui s'amène.  
Peur m'encruché là d'dans j'ai eu toutes lé peines.  
Je ne peuviz rentrer ni de long, ni de travers,  
Lé portes sont trop petites dans thieu sacré ch'min de fer...

Le train ayant subié, il attrape thielle descente,  
Traversant tous qu'lé champs coume ine fusée filante.  
Mais v'là tout pas qu'a la côte du Peu,  
Ol a f'lut s'arrêter, l'acmotive manquait de feu.

I cassiant dau charbon peur mettre dans la chaudière,  
Au lieu d'aller en avant, o retornit en arrière,  
Si ben qu'en arrivant à la route de Mons,  
J'avions déjà fait cinq cent mètres à reculons.

Tout le monde é descendu, lé z'uns après lé z'autres,  
Cé qu'o fallut pousser peur qui monte la côte,  
Et j'vous fout mon billet que j'ai ben gagné le min,  
A pousser toutes mé forces peur faire grimper qu'eu train.

Sitôt la côte montée le v'là qui se défile,  
J'arrivons coume un vent dans la gare de Gourville,  
Mais vu qu'j'étions teurtout essoufiés et en sueur,  
Cinq minutes d'arrêt, buffé, dit le contrôleur.

L'avant mis l'acmotive auprès d'ine cahute,  
L'avant fait bouère in cot, peur y'aidé à la butte,  
Mais tous thiellés chétit y'avant douné qu'de l'eau,  
Sais pas si ol est coume ça que s'souègne l'mécano ?

Peu nos v'là repartis à la côte de Ferrière,  
O fezait ine fumée et dé nuages de poussière,  
Et moi, capi boungens dans le coin de mon wagon,  
O me secouait tell'ment que j'avis le thieurasson.

Et tout en tortillant, ol arrive veur Lignères,  
Mais là, ne v'là tout pas qu'o y'avait in beurgère,  
Qui gardait sé z'oueilles su le bord du talus,  
Ol a fait pour à ine et ol a passé d'ssus.

Ne s'arrêtit point peur thieu, o file à Feunat-l'Temple,  
Ine vitesse mé z'amits, de z'y songer j'en tremble.  
Si dans thieu moument ol avait déraillé,  
Ol était tout peurdu, o n'arait reün resté.

J'arrivons t'à Rouillac ben tard dans la souérée,  
Du train que j'devions prendre on n'voyait qu'la fumée.  
Il était partit, étant déjà en retard,  
Sans avoir attendu nout' petit tortillard...

[1] Marcel Feuilletaud

### Faire du chemin

à la mémoire de Robert

En ce temps-là,  
"les merveilleux nuages" étaient jaloux  
des fumées en panaches  
des locomotives.  
La vapeur cheminait, avec le progrès,  
à belle vitesse.  
Une petite humanité allait,  
en wagons, à la foire  
et chaque gare, à elle seule,  
était une chanson de la culture  
à quelques pas d'un bistrot.  
On savait d'où on venait.  
A quelle heure on rentrait.  
Cela sentait le fer, le travail et le rêve.  
Un pays marchait sur ses rails  
pour mener le cœur  
au bout de lui-même.

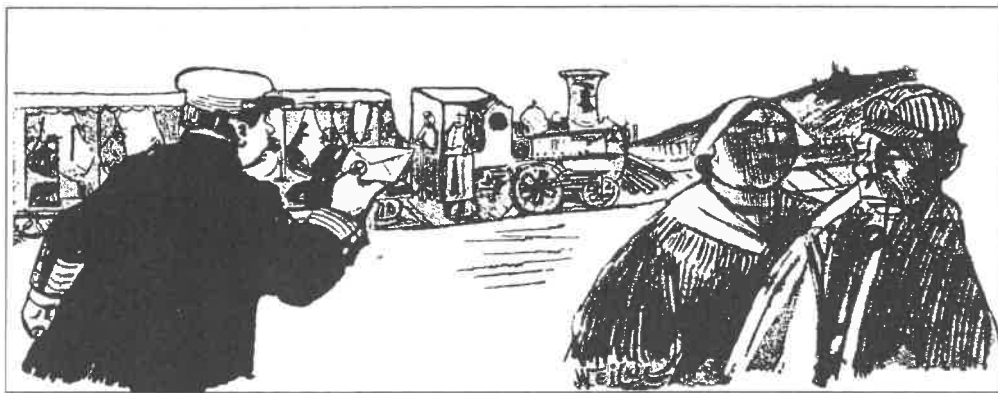
Daniel Reynaud

«Aventurier de l'écriture» ou plutôt «Écriturier», comme il se plaît à le dire, Daniel Reynaud est né à Barbezieux en 1936. Le poème qui suit est un «petit peu de mots» inédit.

*Evitons ces chemins. – Leur voyage est sans grâces,  
Puisqu'il est aussi prompt, sur ces lignes de fer  
Que la flèche lancée à travers les espaces  
Qui va de l'arc au but en faisant siffler l'air.  
Ainsi jetée au loin, l'humaine créature  
Ne respire et ne voit, dans toute la nature,  
Qu'un brouillard étouffant que traverse un éclair.  
On n'entendra jamais piaffer sur une route  
Lé pied vif du cheval sur les pavés en feu :  
Adieu, voyages lents, bruits lointains qu'on écoute,  
Le rire du passant, les retards de l'essieu,  
Les détours imprévus des pentes variées,  
Un ami rencontré, les heures oubliées,  
L'espoir d'arriver tard dans un sauvage lieu. [2]*

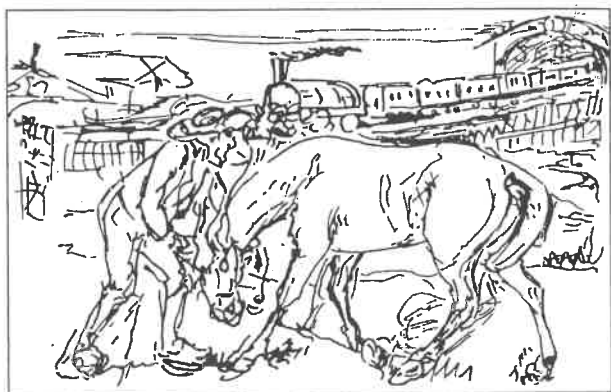
Alfred de Vigny (1797 – 1863)

La Maison du Berger, poème qui paraît le 15 juillet 1844, semble avoir été conçu au Maine-Giraud, propriété charentaise de l'auteur. Vigny comparait le voyage «sans grâces», violent et trop rapide que nous offre le train, aux voyages lents, poétiques et pleins d'imprévus, que l'on faisait dans les diligences.



– Dites donc, mécanicien, voulez-vous donner cette lettre à la première station ?  
 – Est-ce très pressé ?  
 – Oui.  
 – Alors, mon chauffeur va courir devant la porter.

(Dessin de Weiluc. Extrait du journal «Le Pêle-Mêle» du 22 juillet 1900.)



«Le passage du train», étude de Barthélémy Gautier. (R. Tessonneau, op. cit.)

(Les animaux de trait étaient très effrayés par le bruit du train. Les accidents dus à une rencontre brutale entre chevaux, ânes ou mulets et locomotives furent malheureusement fréquents au début de l'exploitation des lignes.)



«Mais, madame, cette vitre ouverte, c'est une fluxion de poitrine.  
 – Eh bien, Monsieur !

vous aurez neuf jours pour mourir tandis que moi, si j'étouffe, je meurs tout de suite.»

(Dessin d'Albert Guillaume, Le Pêle-Mêle, 2-09-1900.)



— Saintes ! dix minutes d'arrêt ; buffet !  
 — Buffé ?... eh ! foutt', mais buffe qui veut, m'en doute. Et si j'avons pas envie d'buffer, nous autres, pouvant-i nous forcer ?

Dessin de B. Gautier. («Barthélémy Gautier, témoin de son temps», Édition du centenaire par Rémy Tessonneau, Bordessoules, 1992).



Deux utilisateurs de l'Économique vus par Barthélémy Gautier. (R. Tessonneau, op. cit.)



# LE CHEMIN DE FER ET L'ÉCOLE

• Un train de chemin de fer part à 6 h 15 mn du matin et fait 10 kilomètres en 11 minutes ; il est suivi par un autre train qui, partant 2h 57mn plus tard, fait 25 kilomètres en 20 minutes. A quelle distance du point de départ le deuxième train atteindra-t-il le premier ? (Certificat d'Études, 1884).

• Un train comprenant 380 voyageurs tant de première que de seconde classe a rapporté à la compagnie de chemin de fer 3738 f, 90 pour un parcours de 121 kilomètres. On demande combien il y avait de voyageurs de première classe, et combien de voyageurs de deuxième classe, sachant que chaque voyageur de première classe a payé 0 f, 10 et chaque voyageur de deuxième classe 0 f, 075 par kilomètre. (Certificat d'Études, 1883).

• Deux trains partent en même temps de deux stations A et B, distantes de 310 kilomètres. Le premier va vers B à raison de 60 kilomètres par heure et le second va vers A à raison de 42 kilomètres par heure : à quelle distance des stations A et B se fera le croisement des trains ?

Avez-vous trouvé ? C'est bien. Non ? Alors deux solutions différentes au troisième problème...

→ On pourrait encore dire que le chemin parcouru en 1 heure par les deux trains sera 310 le chemin parcouru par le premier sera  $60 \times 310 / 102$  et par le deuxième  $42 \times 310 / 102$ . Cela revient à partager 310 proportionnellement à 60 et 42.

→ Au moment du départ, la distance des trains est 310 kilomètres et en 1 heure cette distance diminue de 60 + 42 ou 102 kilomètres. Le temps nécessaire est donc le quotient de 310 par 102. La distance du point de rencontre à la station A est alors  $60 \times 310 / 102$  ou 182,353 kilomètres, à un mètre près. La distance à la station B sera alors 127,647 kilomètres.

Henry Le Diraison ~ Yvette Renaud

CHEMINS DE FER DE CHARENTE  
au temps de la vapeur

