

N° 71

La Gazette

DÉCEMBRE
2010

des secondaires et des amateurs de voie étroite



Grues "American Hoist & Derrick" à la pointe de Grave
(photo : Bruno Liénard / octobre 1979)

Au sommaire de ce numéro :

- ☞ **EXPOSITIONS** Avril à Marennes
 2010 : Mai à Châtelleraut
- ☞ **HISTOIRE :** Les voies ferrées du Verdon,
 20 ans après
- ☞ **ÉVÈNEMENT :** Les 25 ans du GEMM(E)



BULLETIN
DE LIAISON
DES MEMBRES
DU GEMME

UN LIEU FERROVIAIRE : LE VERDON

Cartes postales : collection privée
Infographie : P. Deludín

> Marc Guyet
Photos Marc Guyet, Patrick Deludín & Bruno Liénard

Récemment, Christophe Mercier a reproduit en O/Dm un site qui avait fait l'objet d'un article poussé dans *La Gazette*, du temps où celle-ci n'avait pas de numéro. C'était en 1992.

Sachant que les anciens membres l'ont sans doute oubliée et que les nouveaux ne l'ont pas lue, il nous a paru opportun de re-publier cette étude dans son texte d'origine. Les remarques et actualisations lui font suite.

Nous compléterons dans une prochaine *Gazette* la partie historique, grâce aux travaux de recherche effectués par Christophe Mercier lors de la création de ses modules.

Le Verdon, village de 1400 habitants situé au bout du Médoc, du département de la Gironde et face à Royan, fut un pionnier dans le domaine ferroviaire à plus d'un titre, comme nous allons le voir.

En ce qui nous concerne, plusieurs écartements ont été utilisés : voies de 50, 60 et 70 cm puis voie métrique. Depuis 1945, l'écartement est hélas passé en "voie bâtarde" (1,435 m !).

HISTORIQUE DES TRAVAUX

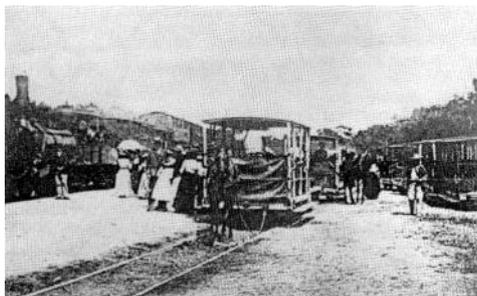
Compte tenu des dégâts régulièrement occasionnés par l'océan sur la façade ouest de la pointe de Grave, de grands travaux d'endiguement commencent en 1843. Pour cela, on organisa un vaste chantier de fabrication de blocs de béton à proximité du fort de Grave, dont les glacis étaient déjà fortement rongés par la mer (situé vers l'actuel sémaphore, il a aujourd'hui complètement disparu).

Entre ce chantier et les sites de construction des digues, les Ponts et Chaussées réalisèrent une voie ferrée dès 1844, soit à une époque où le chemin de fer en était encore à ses balbutiements.

Cet embryon de réseau, initialement établi à voie de 60, sera prolongé jusqu'au village du Verdon et au lieu-dit "les Arros"; il

semble avoir été à traction animale.

Ce réseau industriel va acquérir une deuxième activité avec l'ouverture du tronçon Soulac-le Verdon de la ligne du Médoc (14 août 1875) : dès 1876 en effet, on transporte entre la gare du Verdon et la pointe de Grave les voyageurs qui se rendent à Royan grâce à des bateaux à vapeur. Comme l'attestent les cartes postales anciennes, la traction est animale (la mule-vapeur...).



Correspondance pour la pointe de Grave en gare du Verdon (CP, vers 1900)

Malgré l'ampleur des travaux de 1843, la mer menace toujours de transformer la pointe de Grave en île par l'attaque continue de la côte à la hauteur du lieu-dit "les Cantines". Si bien qu'en 1939, les travaux de confortement reprennent, et cette fois c'est la voie métrique qui est choisie pour donner accès aux chantiers des digues.

Le Port Autonome de Bordeaux (P.A.B.) va superviser ces travaux colossaux, les entreprises Santini, Van Der Welle et Brousse vont les réaliser. La construction de ces ouvrages de défense contre la mer sera menée à bien, ces digues sont encore visibles et assument toujours leur fonction protectrice.

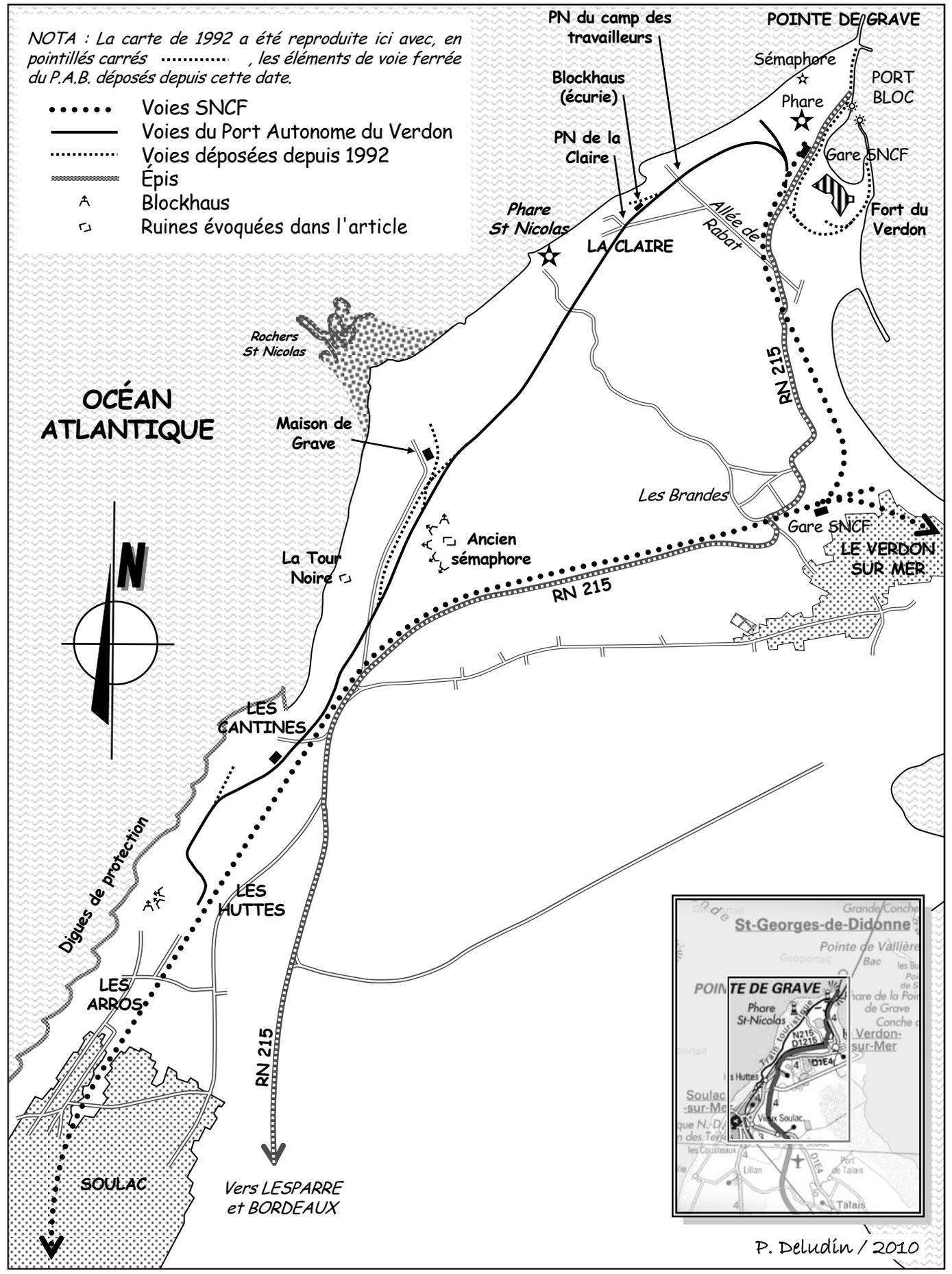


Les ouvrages de défense côté Soulac et les Arros vus du haut des blockhaus (photo Deludín / 2010)

Comme nous l'avons dit en début d'article, l'écartement sera passé à 1,435 m en 1945. Toutes les digues bétonnées qui comportent de la voie encastrée possèdent en conséquence 3 files de rail avec rail commun, couvrant ainsi les 2 écartements.

NOTA : La carte de 1992 a été reproduite ici avec, en pointillés carrés , les éléments de voie ferrée du P.A.B. déposés depuis cette date.

- Voies SNCF
- Voies du Port Autonome du Verdon
- Voies déposées depuis 1992
- ▬ Épis
- A Blockhaus
- Ruines évoquées dans l'article

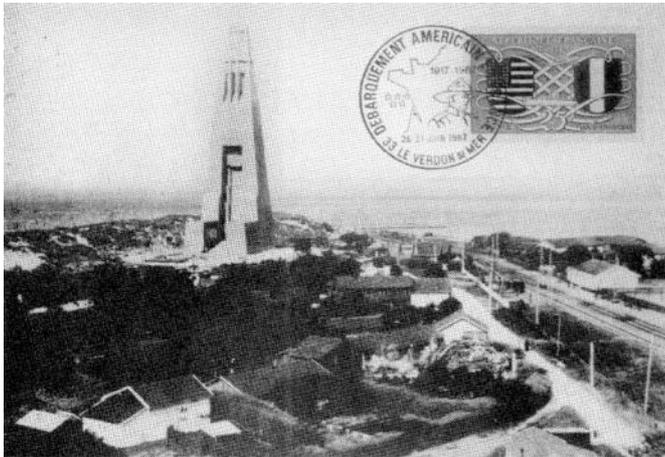


P. Deludrin / 2010



DESCRIPTION DE LA LIGNE

En 1939, la ligne partait d'un faisceau de voies P.A.B. implanté à proximité de la gare de la pointe de Grave située à l'époque 500 m plus au nord que l'actuelle gare, au PK 103 (le monument, haut de 75 m, qui la dominait, commémoration du départ de La Fayette pour le nouveau monde et de l'intervention américaine de 1917, a été détruit par les allemands lors de l'occupation le 30 mai 1942).



Le monument ; à droite, l'ancienne gare. Les voies allaient jusqu'au bout de la pointe (CP, 1967)

La ligne, toujours existante, se décrit succinctement ainsi :

◇ Partant donc à proximité de la gare, elle suit le garde-feu du Génie accompagnée de la piste cyclable et du GR 8 ; elle traversait une voie métrique, remplacée à présent par l'allée de Rabat, au PN du camp des travailleurs.

◇ Au lieu-dit "la Claire" se situe le premier embranchement vers les digues ainsi qu'une voie d'évitement. On y trouve aussi un petit blockhaus accessible qui est en fait une écurie : le nom des chevaux y figure encore, inscrit à la peinture.

On franchit ensuite le PN de la Claire, puis la voie en sous-bois s'incurve, traverse le chemin menant au phare St Nicolas (PN de Toucq) et monte légèrement jusqu'à la maison de Grave. Cette maison, aussi appelée Maison Carrée, était le domicile de l'ingénieur des Travaux Publics ÉTAT.

A cet endroit s'embranchent la voie conduisant aux rochers St Nicolas ainsi qu'une voie d'évitement. Elle sépare les garde-feux de la Maison de Grave et du Sémaphore.

◇ A gauche [en haut de la dune, entouré de blockhaus de défense] subsistent les ruines de l'ancien sémaphore, à droite la tour noire détruite pendant la dernière guerre mondiale.

◇ La voie monte ensuite sur 1,5 km jusqu'aux Cantines, plateau situé à 13,35 m au-dessus du niveau de la mer. Un important faisceau de voies, aujourd'hui ensablé, desservait le dépôt (détruit) équipé d'un château d'eau et de nombreuses voies de débord, ainsi que les voies d'accès aux digues.

Les poteaux métalliques encore visibles sur les dunes et qui comportent des numéros en tôle perforée font partie du système d'éclairage prévu pour les travaux de nuit, puisque les interventions se faisaient pendant la période de basse mer, soit toutes les 12h25. Ce site est l'endroit des "grands travaux" par excellence, de plus on bénéficie d'une belle vue sur le phare de Cordouan et les "piscines" créées par les digues sont bien agréables pour y patauger à mi-saison !

◇ La ligne, à présent sortie du sous-bois, serpente entre les points hauts des



Les "piscines" aux Huttes, vers 1950 (collection privée)

Huttes, sur lesquels se trouvent les blockhaus de l'organisation TODD, autres travaux conséquents, et l'on voit encore l'un des nombreux embranchements ensablés qui y menaient.

◇ Du sommet des blockhaus en partie enfouis dans le sable, on a une excellente vue d'ensemble qui s'étend depuis Soulac au sud, jusqu'au bout du site des Cantines vers le nord, et l'on se rend mieux compte de l'importance des travaux entrepris pour protéger la pointe de Grave de l'érosion marine.

◇ On arrive finalement au terminus actuel situé au nord des Arros, mais la ligne initiale continuait pour desservir les dernières digues de protection côté Soulac, et surtout le chantier de fabrication de blocs de béton de la deuxième tranche de travaux, et la cimenterie dont les vestiges sont encore visibles au sud des Arros.

◇ De là, la voie continuait dans Soulac en suivant la rue Victor Hugo sur deux kilomètres environ, jusqu'aux premiers épis de défense.

LE MATÉRIEL MOTEUR

La voie initiale, qu'elle fasse 0,60 ou 1 mètre, semble avoir été à traction animale. C'est vraisemblablement entre les deux guerres que sont arrivés les premiers engins moteurs.



Traction animale sur voie métrique à la pointe de Grave, sur une carte postale récemment découverte, datée du 21 août 1900 (collection privée)

* Locomotives à vapeur :

Oreinstein & Koppel CFD, Decauville à 3 essieux dont l'essieu central dépourvu de boudins (sans doute du type "le Progrès"), Corpet-Louvet et Popineau, également de configuration O30; toutes ces locomotives étaient à l'écartement d'un mètre et disparurent assez vite pour faire place à des engins de traction n'utilisant pas la vapeur, et par conséquent moins dangereux pour la forêt.

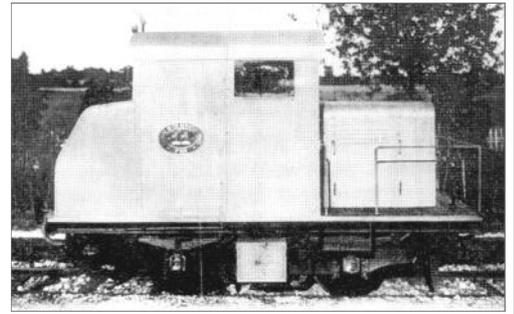


Loco-tracteur MOYSE (photo Guyet 1991)

* Locotracteurs :

CFD, Berliet, Oreinstein & Koppel à bielles et contrepoids, Krauss-Maffei pour la voie métrique, et en voie normale locotracteurs Gaston Moyse. Ces derniers, toujours en service, présentent la particularité d'être équipés du double tamponnement (tampon central axé) alors que les voies imbriquées ne sont pas centrées puisque, nous l'avons vu, elles ont un rail commun. Nous expliquerons pourquoi en parlant plus loin du matériel remorqué.

Le locotracteur CFD qui a été utilisé est le CROCHAT n°11 des Charentes, déjà plusieurs fois été évoqué dans nos pages.



Réquisitionné par les allemands en 1941, il fut expédié dans l'île de Ré puis au Verdon. Réexpédié en 1944 sur son réseau, il fut gravement endommagé dans le bombardement de la gare de Saintes lors de son déchargement : il ne fut jamais réparé. Ferrailé en 1950. (Collection J-C Riffaud)

* GRUES :

Grues Gaillard (constructeur au Havre) en métrique, Works ⁽¹⁾ (Amérique du Nord) en voie normale, ces dernières équipées comme les locotracteurs du double tamponnement. Dans les deux cas, il s'agissait de matériel automoteur.

Le réseau a également possédé 2 draisines de type Campagne en voie métrique.

LE MATÉRIEL TRACTÉ

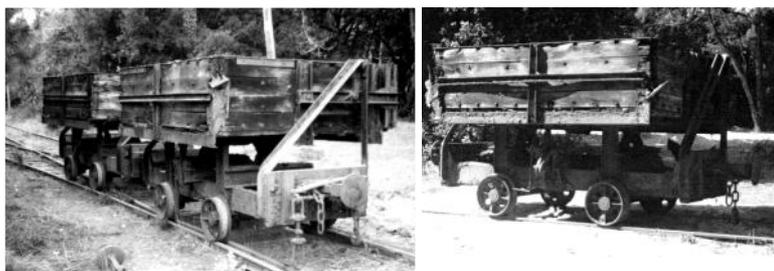
Au vu des photos anciennes montrant les travaux d'endiguement, il a existé un nombre varié de wagons : plats, bennes, tombereaux... De plus, l'organisation TODD, qui s'est vraisemblablement servi de matériel en le réquisitionnant tel le locotracteur n° 11, devait avoir des wagons spécifiques ; on parle ainsi d'un porte-chars enfoui sous la dune mais il a du circuler sur ces voies des citernes et des plateaux propres à transporter obus et autres réjouissances du même acabit. Dans ce domaine, l'imagination humaine est fertile ! Difficile donc de faire une liste exhaustive.

Restent aujourd'hui visibles (1992) quelques "girafes", tombereaux à basculement latéral à 2 essieux, et 3 plateaux à boggies (promus à la ferraille d'ici peu). Ce matériel, dépourvu de freins et de suspensions, a été transformé de façon assez particulière lors du changement d'écartement : seules les cotes de calage des roues ont été modifiées avec, bien sûr, le remplacement des axes, mais le principe de tamponnement a été conservé, tampon central et attelage à palonnier dans le plus pur style métrique.

(1) Il s'agit en réalité de grues American Hoist & Derrick



Voilà pourquoi les locotracteurs Moysse comportent le double attelage, qui leur permet de tirer aussi bien du matériel actuel que celui dérivé de l'ancien écartement.



Ci-dessus :
les "girafes"
(photo
Deludin 1991)

Les châssis sur boggies à roues "surécartées" de provenance inconnue.

Le levier de manœuvre de l'aiguille est lui aussi directement issu de l'ancienne voie métrique.

Gros plan sur le tamponnement central à palonnier
(photo Deludin 1991)



... QUE RESTE-T-IL EN 2010 ?

* L'ex matériel en voie métrique :

Tout le matériel roulant a été ferrailé, soit parce qu'il n'avait plus d'intérêt économique (girafes, plateaux), soit parce que le gabarit trop généreux le rendait impropre à l'utilisation sur la voie SNCF standard (grues).

Grues
American
Hoist
& Derrick
à double
tamponnement
à la pointe de
Grave
Voir également
en couverture
(photo Liénard
1979)



Seul le locotracteur Moysse aurait été vendu, sans qu'il ait été possible d'en connaître la nouvelle affectation : si vous le croisez, sur un circuit touristique ou un faisceau industriel, ses 3 tampons sont un bon moyen de reconnaissance !

* Les voies :

La voie-mère est progressivement refaite. Il faut dire qu'il y avait déjà de très nombreuses traverses à changer en 1992 et que c'est le point faible de tout réseau touristique. Le rail est, soit celui d'origine, soit les tronçons des anciennes voies d'évitement qui n'étaient plus employées dont la totalité a été déferrée et entreposée aux Cantines, avec des traverses irrécupérables qui seront prochainement évacuées. Il n'y a donc aujourd'hui plus aucune voie d'évitement ni aucun départ des anciens tracés, les aiguilles ayant été déposées au fur et à mesure de la réfection de la voie. De même, les voies propres au Port Autonome ont toutes disparu près de port Bloc (elles étaient à l'écartement normal), ne laissant que celles incorporées dans la chaussée. L'aiguille qui raccordait les voies du P.A.B au réseau du Médoc a elle aussi été démontée.

La voie fait encore appel à des éclisses-cornières en ré-emploi dans de nombreux endroits.

La seule trace de métrique visible aujourd'hui est donc le levier d'aiguille situé à l'entrée du dépôt... et peut-être un jour la girafe qui était ensevelie sous la dune près des hangars et qui n'a sans doute pas été ferrailée.

Archéologues, à vos pelles !



BIBLIOGRAPHIE

◇ L'extraordinaire réseau des Voies Ferrées des Landes,
Éd. du Cabri

◇ Un centenaire : le Chemin de Fer du Médoc,
Biscaye F^{RES} à Bordeaux

◇ Revue M.T.V.S.

... et les souvenirs et documents des anciens de la S.E. Gironde.

Quelques documents en vrac : (photo Deludin / 2010)



Le plateau des Cantines. A gauche, ancien poteau de repérage d'un épi et d'éclairage, constitué d'un coupon de rail double champignon symétrique



Éclisse-cornière



L'écartement et la régularité de la courbe de cette piste cyclable font penser à l'utilisation de la voie métrique pour en réaliser le coffrage



Aiguille et voie à 3 files de rail aux Cantines



Accès à la digue ci-contre, le seul encore bien visible

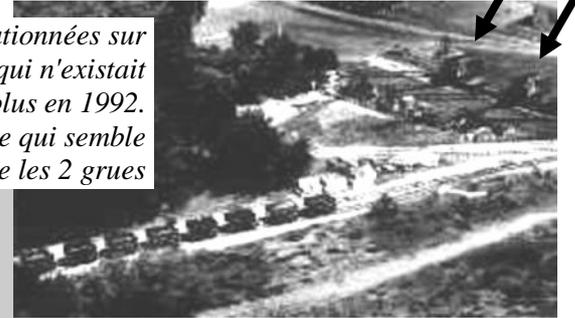


L'aiguille du dépôt et son levier "métrique"

... et quelques surprises sur ces vues aériennes des années 1950/60 :



Les girafes stationnées sur une voie qui n'existait déjà plus en 1992. A proximité, ce qui semble être les 2 grues



Le locotracteur Moyse devant le hangar

Le faisceau de voies P.A.B. était à son extension maximum, mais en voie normale

