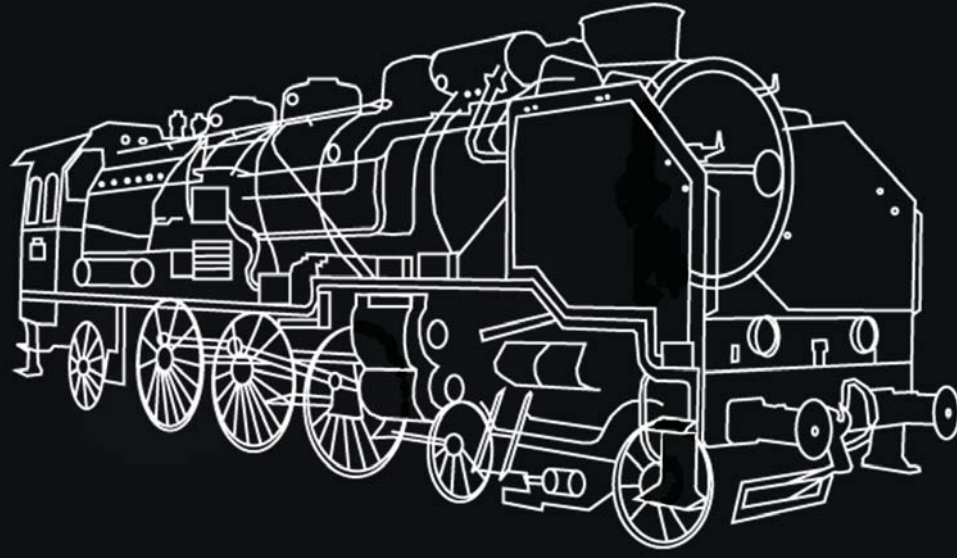
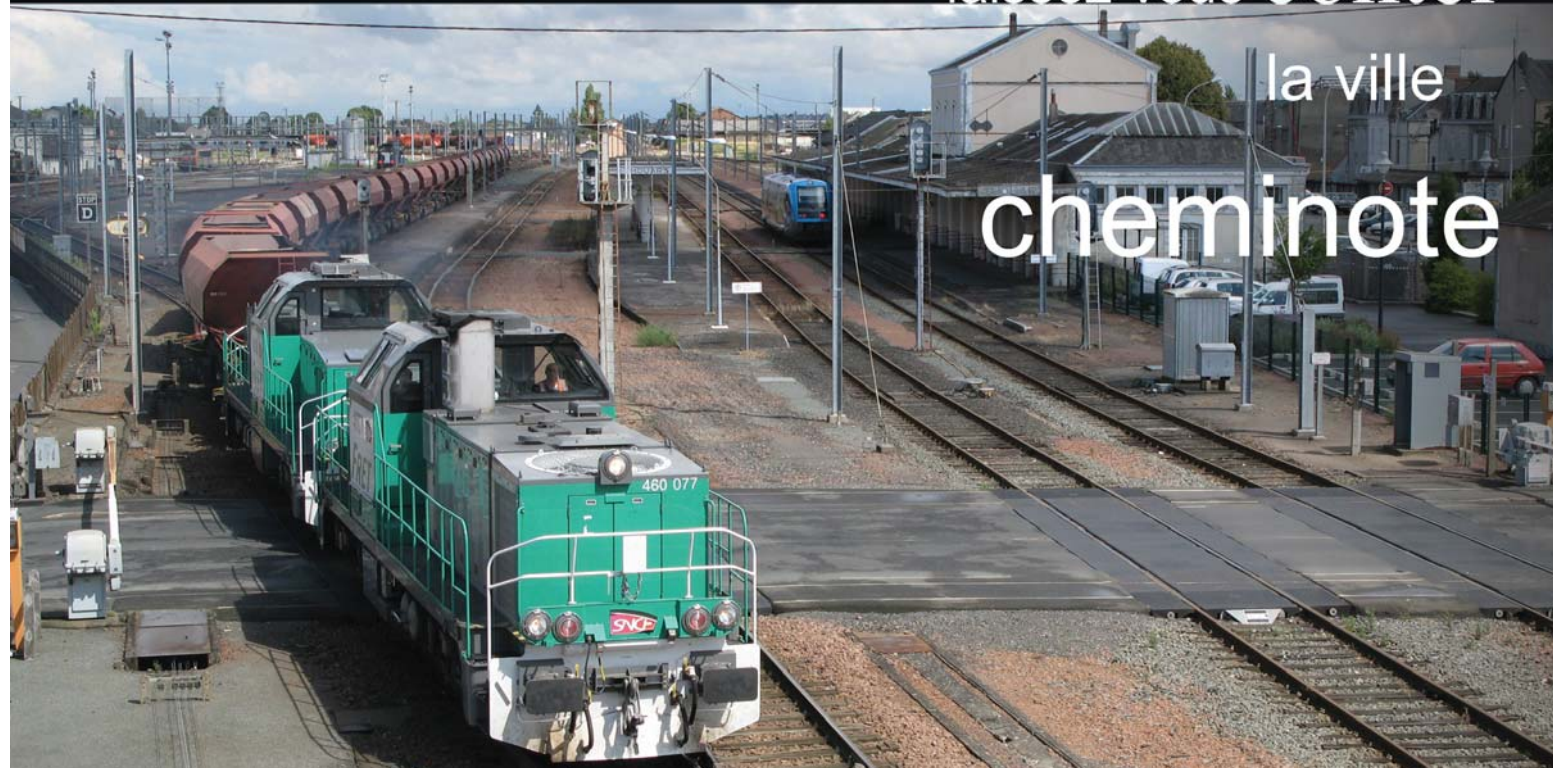


Villes et Pays d'art et d'histoire
Thouars



laissez-vous **conter**



la ville

cheminote

L'essor du chemin de fer à la fin du XIX^e siècle bouleverse profondément le territoire et les cadres de sociabilité. Facteur de développement industriel et de désenclavement, le réseau ferroviaire réduit les distances entre les hommes, rapproche les territoires, participe à la diffusion d'idées nouvelles.

À l'aube du siècle dernier, le visage de la ville évolue, les mentalités et les usages bougent, bientôt la classe ouvrière et la communauté cheminote résonnent sous l'influence du Front populaire. L'engagement rassemble ces hommes et ces femmes. Ils sont animés de valeurs communes : le progrès social, l'égalité des droits, l'esprit de solidarité et de fraternité... Notre environnement qu'il soit architectural ou urbain, notre mémoire qu'elle soit individuelle ou collective en conservent aujourd'hui les traces.

Le service municipal Ville d'art et d'histoire, le Centre Régional "Résistance & Liberté", et la Compagnie de théâtre professionnelle "Métro Mouvance" vous proposent des regards croisés en puisant dans les patrimoines architecturaux, ethnographiques, historiques et cinématographiques pour une compréhension et une lecture du monde d'aujourd'hui.



A propos de Traverses, l'âge d'or...



Métro Mouvance, compagnie professionnelle de théâtre, est arrivée dans le Thouarsais avec une mission territoriale de création de spectacles et de transmission : répertoires classiques et contemporains, pratiques et techniques théâtrales.

L'acte de création est à la fois le point de départ, le matériau, l'outil et bien sûr, l'objectif de notre démarche.

Dans ce projet, il s'agit de s'immerger dans l'histoire et le patrimoine d'un pays, de s'appuyer sur ses particularismes et ses blessures... Ceux-ci révèlent alors des supports dramatiques accessibles au regard contemporain et susceptibles de mobiliser des artistes à travers la conception, l'écriture, la mise en scène et l'interprétation.

Le spectacle a pour objet d'exacerber une mémoire pour beaucoup oubliée, voire disparue. C'est aussi laisser notre émotion choisir parmi les mots et slogans, une parole qui nous rassure, qui nous aide à comprendre le monde d'aujourd'hui ou simplement mesurer l'évolution de la pensée, des rapports sociaux et des rapports humains...



Traverses, l'âge d'or... est le nom générique d'un spectacle décliné en trois versions : en déambulation au fil d'un patrimoine cheminote, en salle à partir d'un dispositif scénographique réadapté, et enfin dans l'espace urbain... "du théâtre dans la rue", lors de festivals ou évènements.

Six comédiens-chanteurs et une musicienne s'emparent de la mémoire ouvrière et jouent à faire leur cinéma en référence aux films mythiques des années 1930...



À partir de l'univers symbolisé par le parcours de Jean Gabin (premier héros/ouvrier du cinéma français), le spectacle alterne **des regards sur le monde cheminot** (à partir de collectages) et des **scènes théâtralisées extraites de films** de Jean Renoir, Marcel Carné, Julien Duvivier...

Peut-être suivrez-vous
la jeune fille sortie du
"Quai des Brumes"
qui rencontre à
"l'Hôtel du Nord"
l'ouvrier du
"Jour se lève",
celui-là même qui
cherchait à fuir sa
"Bête Humaine"...



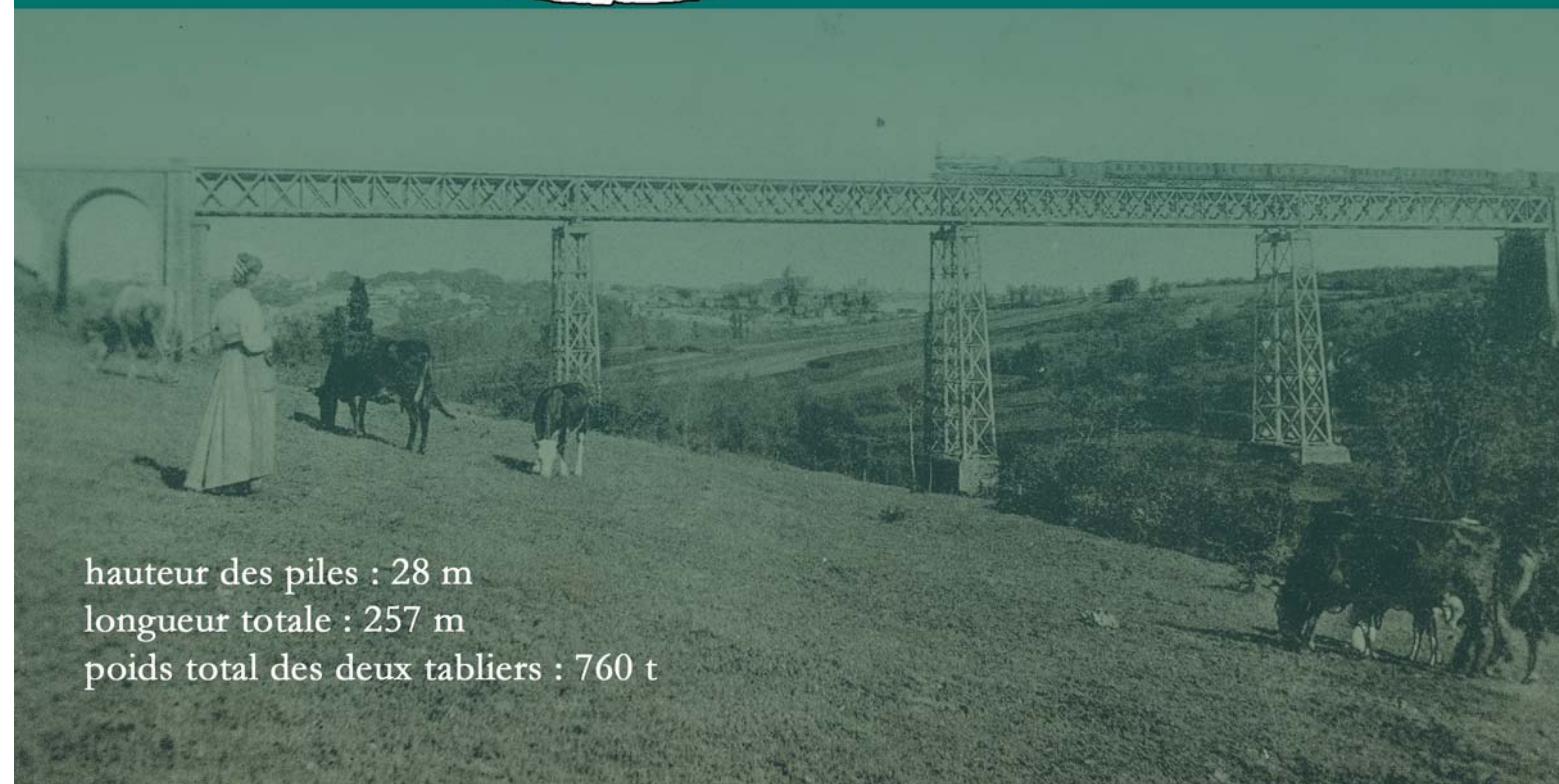
Afin de créer une fiction, l'auteur, Nicolas Bonneau, a travaillé sur des collectages de paroles de cheminots effectués par le service Ville d'art et d'histoire et sur des matériaux littéraires et cinématographiques proposés par la Compagnie :

"Écrire sur la mémoire, parler du travail, de la classe ouvrière, du train, qui eut son heure de gloire. Dire le déclin après l'âge d'or. Se pencher sur l'atmosphère de films cultes, décrire un monde prolétaire qui voulait se battre, rêver et aimer. Surtout aimer. Même si l'amour, dans ces films-là, mène le plus souvent au drame. Résister. Dire les échos du politique. Résister au monde comme il va, à la petite musique du travailler "toujours plus" qui récupère l'Histoire et la transforme à son avantage."

La Compagnie est conventionnée par le Ministère de la Culture, la Région Poitou-Charentes, le Département des Deux-Sèvres et soutenue par la Ville de Thouars. Elle est en compagnonnage avec l'Association S'il vous plaît / Théâtre de Thouars, Scène Conventionnée.



Un paysage transformé



hauteur des piles : 28 m
longueur totale : 257 m
poids total des deux tabliers : 760 t

Un paysage transformé

L'arrivée du chemin de fer à Thouars bouleverse le paysage et fait sortir la ville de ses murailles médiévales. Le réseau ferroviaire se construit dans la campagne, traverse la vallée du Thouet...



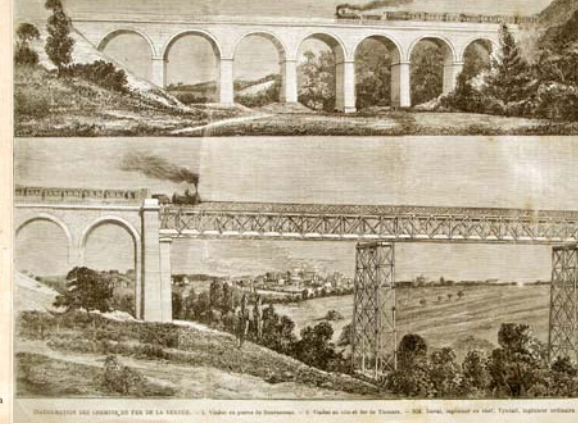
2 Vue de la première gare vers 1880. Coll. A Drapeau.



Plan de Thouars vers 1870. Projet d'annexion de terrains de la commune des Hameaux. Archives municipales.



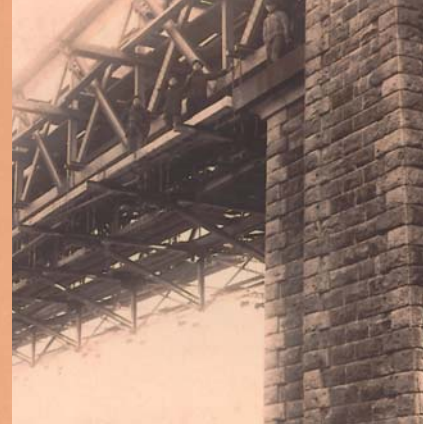
Extrait d'un article du "Journal Illustré", n°33, août 1873. Coll. privée.



Extrait d'un article du "Journal Illustré", n°33, août 1873. Coll. privée.



1 Carton promotionnel de la Compagnie Eiffel, 1873. Coll. T. Jublin.



Travaux de renforcement du viaduc, 1914. Coll. E. et S. Cadu.

1873 : le chemin de fer à Thouars

Revenons 150 ans en arrière. Au début du XIX^e siècle, Thouars est en difficulté et ce, depuis le lendemain de la Révolution. En effet, aucune manufacture dans ce secteur, un artisanat en perte d'activité, une agriculture victime de plusieurs mauvaises récoltes, la ville vient de perdre sa sous-préfecture. Thouars subit alors un déclin assez inquiétant... La population diminue et, en 1828, la ville n'accueille plus que 2800 habitants contre plus de 4000 à la fin du XVII^e siècle.

Le développement du chemin de fer paraît être une possibilité pour Thouars de sortir de cette crise, à la fois économique et démographique. Mais cela n'est pas si évident... Dans la région, le chemin de fer fait ses débuts dans le sud du département. Dès 1856, La Compagnie Paris-Orléans (compagnie privée) inaugure la ligne Poitiers-La Rochelle passant par Niort. Le nord des Deux-Sèvres demande à son tour d'être relié au réseau des chemins de fer, à la fois pour le transport de marchandises

(produits des fours à chaux, par exemple) et pour le transport des voyageurs. Un premier projet de ligne Les Sables-d'Olonne-Tours est proposé en 1854. Celui-ci n'avance pas. Le 25 février 1861, les élus du Thouarsais rédigent une lettre à Napoléon III, Empereur, pour que ce projet aboutisse rapidement. Voici son intitulé : "Pétition présentée à l'empereur par le Conseil Municipal de la Ville de Thouars et les Maires des 23 communes du canton. A sa Majesté l'Empereur Napoléon III."

L'emplacement de la gare de Thouars

Le choix de l'emplacement de la gare va poser problème. La gare ne peut être construite sur la commune. Thouars est encore dans ses murailles et s'arrête à l'actuelle place du Boël. On pense au site de Ferteval (proche de l'actuel hôpital). Les Thouarsais sont contre et rédigent une pétition en 1869 pour qu'un autre site soit choisi. La gare serait trop loin de la ville et les terres agricoles concernées sont, selon eux, de trop bonne qualité pour y faire

passer les voies. La gare est donc installée dans des terres marécageuses sur la commune des Hameaux, à 1 km de la place Lavault. Cette commune de 1545 hectares était située au nord de l'ancienne commune de Thouars. Cette dernière se résumait à l'ancienne cité médiévale et quelques terrains autour de l'actuelle place Lavault, soit seulement 76 hectares. Les Hameaux étaient constituées des bourgs de Vrines, Ferteval, Belleville et de nombreux hameaux comme Saint-Michel, Lavault, Crevant, la Poitevinière, le Bourgneuf, les Allières...

C'est sur son territoire que des travaux sont entrepris dès 1872 pour installer une gare située sur la ligne Les Sables-d'Olonne-Tours, financée par la Compagnie des chemins de fer de Vendée. La ligne est construite par portions. Dès 1866, la section Les Sables-Napoléon Vendée (La Roche-sur-Yon) est utilisable. La ligne est prolongée de 67 kilomètres vers Bressuire et est inaugurée le 27 mars 1871. En 1873, les installations thouarsaises sont

achevées, les gares (marchandises et voyageurs), le viaduc... Tout est prêt à fonctionner.

L'inauguration de la ligne

La section de Bressuire à Chinon passant par Thouars et Loudun est ainsi inaugurée le dimanche 17 août 1873. Le train inaugural, parti de Paris, arrive à Tours le samedi soir. Le lendemain matin, direction Chinon par la route pour une arrivée sur place à 10h. Le ministre des travaux publics y est accueilli dignement pour découvrir les installations de la gare provisoire (avant la construction d'un viaduc sur la Vienne). Après une réception à l'hôtel de Ville et une messe de bénédiction, un déjeuner attend les convives. Tout le monde se précipite ensuite dans le train d'inauguration. A 15h, le train est en mouvement en direction de Loudun. Thouars est atteinte rapidement. Le train stoppe au viaduc pour admirer l'ouvrage d'art "le plus hardi d'Europe" selon le "Journal Illustré" de l'époque. Le train s'arrête ensuite à Bressuire, à Chantonay et à Bournezeau. Là, nouvelle descente pour découvrir le plus

grand viaduc en pierre de la ligne. Après un arrêt à La Roche-sur-Yon, le train arrive enfin aux Sables-d'Olonne à 23h. Il faut attendre le 31 mai 1875 pour que la ligne soit enfin complète, des Sables-d'Olonne à Tours.

Le viaduc Eiffel

Cet ouvrage d'art est encore aujourd'hui, le plus beau témoin de l'âge d'or de la gare de Thouars. Ce viaduc aurait pu être complètement différent. En effet, le premier projet de la Compagnie des chemins de fer de la Vendée prévoyait une traversée de la vallée du Thouet à Ferteval. Elle est à cet endroit moins large et ne nécessite pas la construction d'un grand ouvrage d'art. L'implantation de la gare est finalement décidée au cœur de la commune des Hameaux. La vallée doit être franchie plus bas, entre Thouars et Sainte-Radegonde des Pommiers. L'ouvrage d'art traversant le Thouet va être plus imposant et va être construit entre Saint-Jacques-de-Thouars et Thouars.

La largeur de la vallée est à cet endroit de 250 m environ.

Des techniques innovantes

Pour réaliser cet ouvrage d'art, la Compagnie de la Vendée va choisir comme entrepreneur la Compagnie Eiffel, déjà réputée pour ses constructions métalliques de grande qualité. En effet, depuis 1865, Gustave Eiffel propose trois innovations majeures pour ce type de construction : la préférence pour le fer forgé (au lieu de la fonte), l'attention scrupuleuse à la résistance au vent par l'utilisation de tabliers et de piles en treillis métalliques et une nouvelle méthode de montage (avancée du tablier dans le vide jusqu'à la construction de la pile suivante). En 1871, M. Jenty, président de la Compagnie de la Vendée passe commande à Eiffel pour la construction de plusieurs viaducs sur la ligne Tours-Les Sables-d'Olonne : un viaduc à Thouars sur le Thouet, à Chinon sur la Vienne et à Azay-le-Rideau sur l'Indre. Ces viaducs sont en fait conçus par

l'ingénieur en chef de la Compagnie de la Vendée, G. Tyndall et réalisés par la Compagnie Eiffel. Le viaduc est inauguré le 10 mai 1873. En 1887, lors de la construction de la ligne Paris-Bordeaux, passant par Chartres, Saumur, Thouars, Niort et Saintes, concédée aux chemins de fer de l'État, un second tablier est ajouté. Cette modification avait été prévue dès la construction en 1872.

Caractéristiques

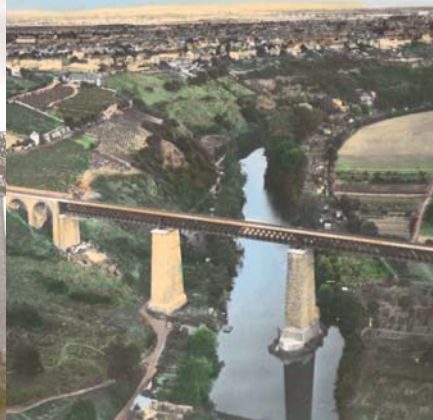
Le viaduc de Thouars, construit de 1872 à 1873, comprend un tablier métallique reposant sur trois piles constituées d'éléments en fonte et de soubassements en maçonnerie. G. Tyndall en est l'ingénieur. Toute la partie métallique est réalisée par la société Gustave Eiffel et Cie Constructeurs à Levallois-Perret. Les maçonneries sont construites par l'entreprise Gaillot Papot. Voici les caractéristiques techniques du viaduc : le tablier est constitué de 4 travées dont 2 de 43,50 m du côté des rives et 2 de 51,40 m au centre.



1 Carte postale vers 1910.
Coll. P. Van Oost.



Pose du nouveau tablier en 1947.
Coll. M. Olivier.



Carte postale vers 1960.
Coll. privée.

Le viaduc a une hauteur totale de 44 m et une longueur totale de 257 m dont 190 m de partie métallique. La hauteur des piles atteint 28 m.
Prix total de l'ouvrage : 623 280 francs (en 1873)

En 1914, au début de la Première Guerre mondiale, des poutrelles métalliques sont ajoutées aux tabliers pour permettre le passage de trains plus lourds (artillerie). En 1915, les ingénieurs consolident les piles en enrobant ces dernières de béton armé parementé de pierres de granit. Cette modification des piles est jugée nécessaire suite à l'effondrement du pont de Montreuil-Bellay sous le poids d'un train de marchandises le 23 novembre 1913.

Détruit et reconstruit

Le 13 juillet 1944, des chasseurs bombardiers alliés survolent Thouars et prennent le viaduc en enfilade à plusieurs reprises. Un train s'arrête dans la rampe entre le viaduc et la gare. Le train est visé mais

sur tout le viaduc. Ils le bombardent, détruisent une des deux voies et endommagent une des piles. La voie rescapée est testée par les armées allemandes et le trafic reprend. Ce fut de courte durée. Le 29 août 1944, les armées d'Occupation en retraite détruisent une des piles et le tablier restant. Dès 1946, la pile endommagée est abattue par un détachement du 5^e génie pour être entièrement reconstruite. A partir du 1^{er} septembre, un nouveau tablier métallique de 600 tonnes, surmonté d'une dalle en béton, remplace les 2 anciens tabliers, plus légers. Ces travaux sont considérablement retardés par la rigueur de l'hiver 1946-1947.

René Soré

Le 23 janvier 1947 vers 20h30, par -15° C, un brasero provoque un incendie des échafaudages. Les pompiers de Thouars sont rapidement sur place mais ne peuvent intervenir vu la puissance du vent. Le nouveau tablier risquant de basculer dans le vide, M. René Soré, 1^{er} adjoint au Maire de

Thouars, prend la décision d'éteindre le feu à l'aide d'un extincteur. Il s'engage sur le tablier et réussit à éteindre le feu. Mais l'incendie avait déjà fait son œuvre. La rupture de certaines pièces des échafaudages provoque l'affaissement du nouveau tablier sur l'ancien. M. Soré est tué sur le coup vers 23h15, victime de son dévouement. Le viaduc est finalement inauguré le 11 juillet 1947 en présence des personnalités civiles et de la SNCF. Une plaque commémorative évoque l'acte héroïque de René Soré du 23 janvier 1947. Un second tablier devait être construit quelques années plus tard, en fonction des besoins... Ce projet fut rapidement abandonné. Actuellement, le viaduc de Thouars est traversé quotidiennement par une dizaine de trains, essentiellement des trains de pierres à ballast provenant des carrières de la région de Saint-Varent, Mauzé-Thouarsais et Luché-Thouarsais, mais aussi

des voyageurs en TER (Train Express Régional) pour Bressuire.

Le viaduc se souvient

Au mois de juin 2000, la municipalité de Thouars a voulu faire revivre le glorieux passé ferroviaire de Thouars. Ainsi, la Pacific 231 G 558, (locomotive à vapeur classée Monument Historique depuis 1984) est revenue à Thouars, sa première gare d'affectation en 1922. Le viaduc fut, à cette occasion le site d'un spectacle nocturne "son et lumière" conçu par le "Photo Rail Club". Cette manifestation, agrémentée d'une exposition sur l'âge d'or des chemins de fer Thouarsais, rassembla plus de 7000 personnes. Depuis, le viaduc est traversé de temps à autre par des trains touristiques tractés par des locomotives à vapeur venant de Nantes, d'Orléans ou d'autres villes.



Une ville en mouvement



La ville est en chantier. On construit, on trace des rues et des avenues au départ de la place Lavault vers la gare : boulevards de la République, Thiers, rues Jules Guesde et Jean Jaurès, avenue Victor Leclerc...

Une ville en mouvement

Le quartier de la gare prend sa place avec l'ouverture de commerces, l'arrivée des entreprises, la construction de premiers logements. Le Paris-Bordeaux apporte son lot de voyageurs et de nouveaux habitants...

La gare

Le bâtiment des voyageurs de la gare de Thouars est construit sur la commune des Hameaux. Il est dès le départ bâti en dur, en respectant les dispositions fixées en France. En effet, à partir de 1870, un type architectural est codifié par l'État et les compagnies d'exploitation de chemin de fer. Ce type varie en fonction des gares et des influences architecturales régionales. La gare de Thouars ressemble ainsi à de nombreux autres exemples de la région : Chinon, Richelieu, Loudun ou Parthenay. On parle du "type Ouest". Ces architectures sont toujours composées d'un corps central à 3 travées avec l'aménagement d'un étage, encadré d'ailes en rez-de-chaussée. Les angles des façades, les corniches et les encadrements des ouvertures sont réalisés en pierres calcaires (en tuffeau), le reste des murs est recouvert d'un enduit. La toiture est en ardoises de Trélazé comme pour la plupart des bâtiments publics de cette période.

Tous les petits bâtiments situés sur la ligne adoptent la même architecture comme les maisons de gardes-barrières, les abris de quais, les lampisteries, les bâtiments du personnel... L'augmentation du trafic impose rapidement un agrandissement des bâtiments voués aux voyageurs. La gare s'avère trop petite.

Le Paris-Bordeaux

En 1881 débutent de grands travaux de construction d'une future ligne Paris-Bordeaux passant par Chartres, Le Mans, Saumur, Thouars, Niort et Saintes. Il s'agit d'une des principales lignes de la Compagnie des chemins de fer de l'État ayant absorbé l'ancienne Compagnie de la Vendée. Le Mans, Thouars et Saintes sont choisies comme arrêts techniques pour tous les express. Cette nouvelle ligne arrive à point nommé et permet à la gare de s'épanouir rapidement. Le personnel de la gare et du premier dépôt de locomotives augmente rapidement.

Thouars s'agrandit

La commune des Hameaux passe de 700 habitants recensés en 1870 à 1200 en 1885. La Ville de Thouars a très vite souhaité l'annexion de cette commune voisine en pleine expansion. C'est d'ailleurs elle qui trace et finance une voie d'accès direct à la gare au départ de la place Lavault. En 1878, la commune des Hameaux refuse la demande d'annexion par Thouars de 195 hectares situés entre la ville et la gare. C'est le point de départ d'une procédure qui va durer près de 7 ans. Celle-ci s'achève par le décret du 22 mai 1885 dans lequel le Conseil d'État supprime la commune des Hameaux. Ces terrains sont répartis entre Thouars, Sainte-Radegonde (annexion de Vrines) et Sainte-Verge (annexion de Belleville). La gare de Thouars est enfin à Thouars ! En 1893, elle devient la principale étape technique, à mi-chemin entre Paris et Bordeaux pour les trains express : les locomotives sont renouvelées et réparées, le plein d'eau et de charbon est assuré,

on y renouvelle les équipes de roulants (mécaniciens et chauffeurs)...

Une ville en chantier

On construit, on trace des rues et des avenues au départ de la place Lavault vers la gare : boulevards de la République, Thiers, rues Jules Guesde et Jean Jaurès, avenue Victor Leclerc... Beaucoup de cheminots louent de nouvelles maisons groupées par 4 ou 5 à proximité de la gare. On parle de cités du nom de leurs propriétaires : cités Gabilly, Roux, Ferrand... En 1893 le quartier de la gare change : plus de cultures, mais des maisons partout, une boucherie, une charcuterie, 2 boulangeries et 3 cafés face à la gare, un bureau de tabac, des hôtels... La ville s'échappe enfin après la ligne de chemin de fer. On construit du côté du dépôt et des bureaux des roulants. D'autres "cités" voient le jour sur l'avenue Émile Zola, la rue du dépôt et plus loin, dans le quartier de la Folie, près du triage.

La gare se modernise

La gare s'équipe : en 1907, une marquise est installée pour protéger 4 quais de la pluie. Ce magnifique quai couvert donne à la gare de Thouars des allures de gare parisienne. Cette marquise est le sujet de nombreuses cartes postales, vendues au bureau de poste de la gare. Vers 1910, la salle des pas perdus est agrandie. Dans le bâtiment de la gare, un buffet (restaurant pour les voyageurs) est enfin installé et fonctionne à pleine capacité. Depuis plus de 10 ans, les voyageurs du Paris-Bordeaux devaient prendre leur repas dans des baraquements en bois installés provisoirement entre la gare et la halle aux marchandises, elles aussi construites en bois. La gare doit s'adapter régulièrement à l'évolution du trafic. En 1928, on agrandit la halle à marchandises et on construit de nouveaux bureaux devant la gare. Une passerelle pour les piétons est construite au dessus du passage à niveau

de la route de Saumur. Sa construction était demandée depuis plus de 20 ans par les parents des enfants habitant derrière les voies afin de rejoindre les écoles du centre ville sans avoir à traverser les voies ferrées. La gare vit alors ses plus belles années, un certain "Âge d'or". Entre 1872 et 1901, la population de Thouars va doubler, plus d'un quart des habitants sont cheminots. La ville entière vit au rythme des dizaines de trains qui transitent par Thouars chaque jour. De nombreux express pour Bordeaux ou Royan alternent avec des trains de plaisir pour les Sables-d'Olonne et de nombreux trains de marchandises (vin, pierres, bestiaux, messageries, chaux, lait...).

Les commerces

De nombreux cafés s'installent dans le quartier de la gare et du dépôt, à la fois pour les voyageurs et pour les cheminots. Les hôtels sont les premiers à s'y implanter comme l'hôtel de

la Gare, l'hôtel des voyageurs, l'hôtel de France (tous deux sur l'avenue de la gare). Le quartier de la gare intéresse de nombreux commerces alimentaires mais aussi des coiffeurs, des pensions de famille. Il existe même des équipements très spécifiques : certains roulants venant de Paris ou Bordeaux couchent sur place dans un vaste dortoir aménagé au dépôt. Ces "célibataires" en semaine se retrouvent le soir au café et même à la maison de tolérance de la rue Rabelais... Les cafés se multiplient, voici les noms des plus proches de la gare : le café du dépôt (rue Rabelais), le café du chat noir (rue Danton), le café Charpentier (rue A. France), le café des glaces (bd des Capucins), le café du tonneau, l'hôtel de France (av. V.Leclerc), l'hôtel des voyageurs, le petit Vatel (av. de la gare), l'hôtel de la gare (place de la gare), le café du rail (rue de la Quintinie), le café Desvallon (rue de la Folie) ou le café Laurent (rue du dépôt)... Thouars comptait vers 1930 près de 80 bistrotts.



THOUARS. (Deux-Sèvres). — La Gare, Cour Intérieure

2 Place de la gare vers 1900.
Coll. C. Beauvais.



Affiche des chemins de fer de l'État, vers 1910.
Coll. Musée Henri Barré.



Les quais vers 1900.
Coll. privée.

4



Avenue de la gare, vers 1910.
Coll. privée.



3 Vue de la marquise vers 1908.
Coll. E. et S. Cadu.



Épicerie place du Chevalier de la Barre.
Coll. C. Beauvais.



9 Entreprise Fautrat Frères vers 1965.
Coll. Pinel.



5 Passerelle de la route de Saumur, vers 1930.
Coll. E. et S. Cadu.



Trains au départ en gare de Thouars en 1959.
Coll. Pinel

Les entreprises

La gare attire également les entreprises. Dès les années 1880, des ateliers autrefois installés au sud de la place Lavault déménagent à proximité de la gare, le long de la route de Saumur, des rues Voltaire et Danton ou dans le quartier de La Folie par exemple. La gare permet à ces entreprises de se développer, elles peuvent recevoir leurs matières premières et envoyer leurs productions sans trop de difficultés. Parmi les plus importants à l'époque, on peut citer les produits vétérinaires Ménard Frères (avenue Victor Leclerc), les emballages en bois DOC (quartier de La Folie) et l'entreprise Fautrat Frères (rue Danton). Les emballages DOC s'installent en 1930 dans une ancienne ferme située juste à côté des lignes de la gare de triage. Le bois arrive par train. L'entreprise Fautrat Frères s'installe au début des années 1920 face à la cour de la gare marchandises. Leurs sacs de graines (marque Eclor) transitent via un quai de chargement relié aux voies de la gare.

La création de la SNCF

A partir de 1938 et de la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, tout va changer... Les besoins ne sont déjà plus les mêmes qu'à la fin du XIX^e siècle. La nouvelle SNCF doit faire des choix et ne peut plus conserver plusieurs lignes concurrentes reliant Paris à Bordeaux. La ligne passant par Tours, Châtellerault, Poitiers et Angoulême pour les express est en partie électrifiée depuis 1933. Son profil de ligne (relief) est meilleur que la ligne des chemins de fer de l'État, réputée pour son parcours sinueux et de nombreuses rampes délicates à "négocier" pour les trains lourds. La ligne de Tours-Poitiers va être choisie par les ingénieurs de la jeune société nationale et rapidement développée. C'est aujourd'hui, la ligne du TGV Atlantique. Malgré les protestations des élus locaux, des cheminots et des usagers, la ligne passant par Thouars et Niort est délaissée. Très rapidement, le trafic diminue, une des 2 voies est déposée et des autorails

remplacent les fameuses locomotives de vitesse appelées Pacific (celles-ci ne sont plus visibles à Thouars que lors de leur entretien).

La reconversion

La gare se reconvertit progressivement vers le fret, pour de nombreux types de marchandises. C'est une catastrophe pour les commerces du nord de Thouars. Certains hôtels sont obligés de fermer leurs portes. En 1938, le buffet de la gare n'est plus rentable et ferme à son tour. La belle marquise devient inutile pour abriter les autorails. Trop chère à entretenir, elle est démontée et remplacée par des quais couverts en béton (quais actuels). Après la Seconde Guerre mondiale, à Thouars, le service voyageur est en perte de vitesse. Entre 1944 et 1947, la gare est un terminus. En effet, depuis la destruction du viaduc, les trains venant de Saumur doivent débarquer leurs passagers. Ceux-ci sont alors pris en charge par des autobus jusqu'à la gare de Saint-Jean-de-Thouars, de l'autre côté de la

vallée du Thouet.

Au cours des années 1950-1960, l'automobile populaire change les habitudes de déplacements. Progressivement, ce phénomène entraîne la fermeture des lignes secondaires : en 1969, les voyageurs ne circulent plus entre Thouars et Chinon. La passerelle, elle aussi disparaît en 1977. La traversée des voies est devenue plus facile... En 1980, la ligne voyageurs Thouars-Niort ferme à son tour. Le trafic de marchandises permet à la gare de survivre et même de se développer, les trains de pierres y sont nombreux. La ligne Thouars-Saumur est ainsi électrifiée en 1982. Depuis les années 2000 des TER modernes vers Bressuire ou Saumur remplacent les autorails des années 1970-1980. La gare revit peu à peu. A l'emplacement des anciens châteaux d'eau, des lampisteries et d'une maison de garde-barrière, la "place de la Pacific" accueille les automobiles des voyageurs en partance pour Paris via Saint-Pierre-des-Corps.



Un noeud ferroviaire



L'histoire de la gare est étroitement liée à celle de son dépôt. Celui de Thouars est créé en 1879.

Le passage des trains express permet à Thouars de devenir le relais des machines à mi-chemin entre Paris et Bordeaux.

Un nœud ferroviaire

La présence des express du Paris-Bordeaux impose la création d'un dépôt de locomotives à vapeur dès 1886. C'est le cœur de l'activité de la gare. Dans les années 1930, près de 600 personnes y travaillent...

Le dépôt et la rotonde

En 1886, la Compagnie des chemins de fer de l'État construit une rotonde, bâtiment semi-circulaire permettant de couvrir 11 voies (puis 15 dès 1912). Un pont tournant de 17 m permet de donner accès au bâtiment à de nombreuses locomotives en entretien tout en utilisant peu de terrain au sol. Sous la rotonde, des levages de locomotives sont effectués, c'est-à-dire des révisions complètes, nécessitant une dizaine d'hommes et plusieurs semaines de travail. Le travail est difficile : toutes les pièces sont transportées, démontées et remontées à la main.

Les activités du dépôt

En 1893, le dépôt s'étend très rapidement. En effet, à partir de cette date, la ligne Paris-Bordeaux de la Compagnie de l'État atteint enfin la gare terminus de Bordeaux-Benauge. Les trains express permettent à Thouars de devenir le grand relais des machines à mi-chemin entre Paris et Bordeaux. De vastes ateliers d'entretien du

matériel sont alors construits. En 1913, le site de Thouars se complète avec une gare de triage. La gestion des machines est la fonction principale du dépôt, celle-ci comprend plusieurs sous secteurs : mécanique, ajustage, peinture, et chaudronnerie. Le dépôt comprend aussi des services plus modestes comme l'entretien courant des installations, nommé "la bricole". Il accueille de nombreux équipements nécessaires aux locomotives : des parcs à charbon, des châteaux d'eau, des huileries-sableries, un "toboggan" (pour le chargement du charbon et des briquettes). Tous ces équipements permettent de remplir la locomotive de différents carburants et matériaux indispensables à son fonctionnement. La main d'œuvre y est très importante, les effectifs explosent. Près de 1000 agents travaillent au dépôt vers 1925 sur les 1800 employés de la gare de Thouars. Le nombre de locomotives évolue rapidement : en 1925 celui-ci comprend 120

locomotives de vitesse (express voyageurs), puissantes (marchandises) ou de manœuvres.

Le déclin

Mais, dès 1938, un déclin se fait sentir, suite à la fermeture du Paris-Bordeaux par Chartres, Thouars et Saintes, il ne reste que 70 locos. Après les bombardements de 1944, le travail est considérable : il faut réparer les dommages et reconstruire les bâtiments du dépôt et les machines. En juillet 1945, il ne reste que 24 locos en état de fonctionnement. Pendant 2 ans, la rotonde fonctionne au maximum de ses capacités, il faut remettre en route une locomotive par semaine. Le 20 décembre 1946 : la 100^e machine réparée quitte Thouars, la 231 G 586. En 1950, l'effectif total des agents du dépôt atteint 310 agents dont 5 à la direction, 19 aux bureaux et aux magasins, 23 apprentis, 81 à la conduite et 182 à l'atelier de la rotonde. En 1967, Thouars reste le seul dépôt composé à 100% de

locomotives à vapeur sur la région ouest. La rotonde est une des dernières à effectuer des levages jusqu'en 1970.

Le dépôt de munitions

Sur la route de Puyraveau, à l'est de la ville, se trouve l'ancien dépôt de munitions de Thouars. Ce site imposant de 72 hectares s'étend de part et d'autre de la route. Son implantation est liée à l'importance de la gare de Thouars. C'est à partir de 1916 que débute l'histoire du camp de stockage. Le 21 octobre, le préfet des Deux-Sèvres autorise la création d'un parc à munitions à Thouars. Le choix est en parti dicté par la présence du nœud ferroviaire, et par l'accès aisé vers l'océan. À l'origine, seuls quelques bâtiments sont édifiés que les Thouarsais surnomment vite les baraquements. De 1917 à 1935, le camp s'agrandit avec la construction de la caserne Carnoy, l'extension et la création d'autres groupes. Chaque entrepôt est accessible

par le rail. Plusieurs kilomètres de voies relient les hangars et les différents groupes, le long de la ligne Thouars-Loudun. Le dernier groupe est établi en 1935, peu de temps après la mise en place du polygone de sécurité qui englobe tout le dépôt en empêchant les constructions nouvelles. Peu de temps avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, le ministère de l'Armement fait l'acquisition de terrains dans l'actuelle zone industrielle de Thouars-Louzy pour la création d'un atelier d'usinage de canons. Mais l'arrivée des Allemands stoppe les travaux et cet atelier ne voit jamais le jour.

De l'Occupation à la fermeture

Les Allemands occupent le camp du 24 juin 1940 au 16 août 1944. Plusieurs sabotages et vols ont lieu durant cette période. La veille de leur départ, ils entreprennent de détruire le dépôt. Ce sont de terribles explosions qui ont lieu

et le camp subit des dommages importants : il n'y a plus d'électricité, plus d'eau et le réseau ferré est détruit. L'après-guerre est marquée par plusieurs explosions importantes. Cela commence le 29 août 1944. Puis, un an plus tard, une autre explosion fait trois morts. Le 13 juillet 1946, des explosions se font entendre. L'incendie qui suivi dura jusqu'au 15 juillet et ne fit miraculeusement aucune victime. Le veilleur de nuit qui donna l'alerte ne dut sa vie sauve qu'à la présence d'un tonneau dans lequel il se protégea pendant 24h. Deux autres explosions eurent lieu en 1947 et en 1952. Malgré cela, en 1956 l'entrepôt est pratiquement reconstruit et de 1960 à sa fermeture, les efforts sont portés sur l'adaptation à la manutention mécanisée avec le bétonnage des hangars. Devenu Établissement de Réserve Générale de munitions (ERGMu) en 1978, le dépôt change de nom en 1994 en devenant Établissement du Matériel de l'Armée de Terre

(ETAMAT). La fermeture est annoncée en juillet 1996 et en 1998, l'ETAMAT de Thouars est rattaché à celui de Poitiers. L'arrêt définitif des activités a lieu en 2000. Lors des travaux de dépollution du site, les bâtiments et les voies de chemin de fer vont disparaître.

Les grandes machines

Pendant 100 ans la gare de Thouars a vibré au passage des locomotives à vapeur. Parmi ces machines, on peut évoquer les pionnières de la Compagnie de la Vendée. Celle-ci ne possédait en 1873 que 4 locomotives-tenders numérotées de 1 à 4 baptisées "La Vendée", "Les Sables", "Napoléon" pour désigner La Roche-sur-Yon, "Bressuire" et quelques années plus tard, une locomotive "Thouars". La gare vit passer ensuite les locomotives modernes du réseau des chemins de fer de l'État mais aussi d'innombrables "sans gloire", des locomotives affectées aux marchandises, aux manœuvres.



10 Vue d'ensemble de la rotonde en 1967. Cliché DM. Costes. Coll. C. Beauvais



11 Le toboggan situé derrière la rotonde, vers 1933. Coll. Pinel.



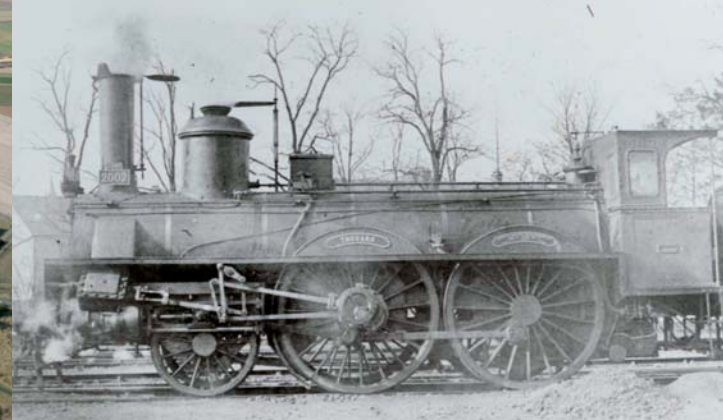
Le 20 décembre 1946 : cérémonie célébrant le 100^e levage d'une locomotive depuis 1945. Coll. C. Palluault.



Pose des voies du dépôt de munitions, vers 1916. Coll. E. et S. Cadu.



Vue aérienne d'une partie de l'Etamat. 2004. Coll. Pinel.



Locomotive "Thouars" de la Compagnie de la Vendée, vers 1880. Coll. Pinel.



Locomotive type 231 dite “Pacific”, devant la sablerie du dépôt, vers 1933. Coll. Pinel.



Détail de la 231 G 558 de passage à Thouars en juin 2000. Coll. Ville de Thouars.



Locomotive 141 R en chauffe vers 1969. Coll. C. Beauvais.



10 L'équipe affectée à la restauration des locomotives pour le musée des chemins de fer de Mulhouse, devant la locomotive Forquenot en 1971. Coll. J. Maugé.



L'automotrice ZZ BE, en 1973. Coll. J. Maugé.



Locomotive 232 U1 avant son départ pour Mulhouse en 1976. Coll. Pinel.

Les plus célèbres locomotives ayant marqué le dépôt de la gare de Thouars restent les 231, dites “Pacific” et les 141 R dites “les américaines”.

La Pacific 231

C'est la locomotive à vapeur la plus célèbre et la plus représentative de l'histoire du chemin de fer. Le nom de “Pacific” désigne un type de locomotives à vapeur de type 231. Ce code correspond à ses essieux : le 2 évoque les 2 essieux porteurs à l'avant de la loco ; le 3 correspond aux 3 essieux moteurs au centre et le 1 représente l'essieu porteur situé à l'arrière de la locomotive. Créée aux États-Unis (d'où le terme Pacific), la première “Pacific” française est construite en 1907 pour la Compagnie Paris-Orléans. Ces locomotives de vitesse connaissent leur heure de gloire dans les années 1920 et 1930. Leurs conducteurs sont souvent surnommés les “Sénateurs”, placés au sommet de la hiérarchie des roulants. Ces

locomotives, adaptées à des vitesses oscillant entre 90 et 130 km/h sont à l'époque le fleuron du service voyageurs des Compagnies de chemin de fer. Elles portent le surnom de “grandes pattes”, par la taille de leurs roues motrices atteignant 2 m de diamètre. On peut comparer le succès et l'intérêt de ces locomotives avec celui du TGV depuis 1981, date de son lancement commercial. Thouars a bien entendu accueilli et entretenu des locomotives Pacific, et ce dès 1911. L'une d'entre elle est sauvegardée, la Pacific 231 G 558. Elle est classée au titre des Monuments Historiques en 1984 et restaurée en 1997. Cette locomotive, construite à Nantes est affectée au dépôt de la gare de Thouars en 1922 et achève son service en 1968. Elle est aujourd'hui la propriété du Pacific Vapeur Club basé à Sotteville-lès-Rouen. Au mois de juin 2000, elle est revenue à Thouars. Nous ne pouvons évoquer ces machines sans parler de la symphonie “Pacific

231” composée par Arthur Honegger. Né au Havre en 1892, Honegger est amoureux des locomotives. Il est fasciné par la puissance, le mouvement et surtout par le rythme des Pacific. Voici quelques caractéristiques techniques de ce type de machine. Poids : 104 tonnes. Capacité du tender en eau : 22 m³ en charbon : 12 tonnes. Longueur 14 m. Puissance maximum : 2500 CV. Consommation d'eau : 1500 litres/h. Consommation de charbon : 1,5 à 2 tonnes/100 km. Vitesse en service : 130 km/h. Capacité de traction : 600 tonnes à 120 km/h.

La 141 R

La 141 R est née aux États-Unis au lendemain de la guerre : c'est la locomotive du plan Marshall qui a permis la réorganisation et l'équipement du réseau ferroviaire, fortement endommagé. Elle représente la plus importante série mise en circulation en France avec 1323 locomotives construites de

1945 à 1947 aux États-Unis et au Canada. C'est une locomotive de puissance et de performance moyennes, limitée à 105 km/h, mais “bonne à tout faire”, trains de marchandises, trains de voyageurs, trains de travaux, manœuvres, omnibus, express. 603 d'entre elles ont été conçues pour une chauffe au fuel (surnommées les “goudronneuses ou mazouteuses”). Durant les années 1950, les locomotives 141 R effectuent 44,8% du tonnage total de la SNCF : presque la moitié du trafic ferroviaire français. Le dépôt de la gare de Thouars est le dernier à avoir fait passer une 141 R au levage pour révision. Une dizaine d'exemplaires existe toujours, présentée en statique, ou en état de fonctionnement pour des trains touristiques.

Des locos pour Mulhouse

Même si la dernière locomotive à vapeur utilisée à Thouars cesse toute activité en 1971, le

dépôt de la gare fait de la résistance et retrouve une éphémère seconde jeunesse. Dès 1969, des équipes de ferrailleurs entament à Thouars, le démontage de plus d'une centaine de locomotives à vapeur radiées des effectifs. La SNCF choisit d'en conserver une partie afin d'ouvrir un musée. Le site choisi est Mulhouse, site privilégié pour un musée “Européen” des chemins de fer. D'anciens dépôts vapeurs comme Nevers, Sotteville, Dunkerque, Laon, Epernay, Vierzon, Bischheim et Thouars vont participer à cette aventure.

La restauration des locos

A partir de 1969, le dépôt est chargé de la restauration de certaines locomotives historiques devant être exposées au nouveau musée de Mulhouse. Ces locomotives sont hors service depuis de nombreuses années. Il faut alors tout remettre à l'état d'origine : cela nécessite, pour certaines, de redessiner des pièces selon des

plans d'époque et de les fabriquer. Les locomotives sont restaurées pour être présentées en statique. Leur chaudière n'est pas obligatoirement en état. Une fois la restauration terminée, chaque locomotive est acheminée par trains spéciaux jusqu'à Mulhouse.

La Forquenot 121 n° 340

Ainsi, entre 1969 et 1979, 6 locomotives et quelques wagons sont confiés au dépôt de Thouars. La première d'entre elles est la 121 n°340 Forquenot. Construite en Angleterre en 1882, cette machine fut utilisée par le réseau du Paris-Orléans. Sa restauration durera de 1969 à 1971. Le 7 juillet 1971, cette machine est exposée à Paris dans la gare Montparnasse. La loco suscite tellement d'intérêt qu'elle ne quittera plus Paris avant la fin de sa restauration : 10 personnes y travailleront. 10700 heures de travail seront nécessaires.

La Pacific 231 P.O. 4546

Entre 1971 et 1972 : le dépôt restaure la Pacific 231 P.O. 4546. Elle nécessite 9520 heures de travail.

La 3.1102 Nord

En 1972, la restauration de la 3.1102 Nord débute. Le flanc droit de cette loco a été découpé pour montrer le fonctionnement d'une machine à vapeur lors de l'exposition universelle de 1937 à Paris. 12000 heures de travail lui sont consacrées. En même temps, les hommes de la rotonde restaurent la pompe à incendie du dépôt de Thouars (500 heures de travail).

L'automotrice à moteur ZZ BE

En 1972 et 1973, les ateliers restaurent le premier autorail français sur voie normale. Il s'agit de l'automotrice à moteur essence n°ZZ BE État. La sellerie est refaite par les ateliers de Romilly (4150 heures de travail au total).

La loco 232 U1

Entre 1973 et 1976, une locomotive “mythique” est restaurée à Thouars : la 232 U1 dite “la Divine”. Il s'agit de la dernière grande locomotive de vitesse française. Conçue par l'ingénieur De Caso et construite en 1949 à La Courneuve, cette locomotive, apte aux 130 km/h sera utilisée pendant une dizaine d'années sur la ligne Paris-Lille. C'est un des bijoux du musée de Mulhouse, ses essieux sont aujourd'hui mis en mouvement (12650 heures de travail).

La Engerth 312

En 1978, la restauration de la sixième et dernière locomotive s'achève : il s'agit de la Engerth 312. Construite en Autriche en 1855, cette loco-tender était équipée de sabots et de tampons en bois. Elle était en très mauvais état à son arrivée à Thouars (22400 heures de travail). Pour finir, en 1979, les ouvriers fabriquent 3 wagons en modèles réduits pour être attelés à un petit train circulant dans l'enceinte du musée.



Entrée du dépôt en 1969.
Les motrices Diesel sont déjà là.
Coll. C. Beauvais.



“Cimetière” de locomotives 141 C et 040 TA.
Cliché pris en haut du toboggan en 1969. Coll. C. Beauvais.



10 Déconstruction de la rotonde en 1976.
Coll. M. Olivier.

La Pacific 231 E 41

En 1972, la mairie de Saint-Pierre-des-Corps passe commande pour une restauration “sommaire” d’une locomotive Pacific exposée, encore aujourd’hui à l’entrée de la ville sur un carrefour. La Pacific 231 E 41 nécessite 700 heures de travail.

L’adieu à la vapeur

En 1960, le nombre de locomotives à vapeur du dépôt diminue pour arriver à 30 unités. C’est la fin de l’âge d’or de la traction vapeur en France. En 1971, il ne reste plus que 11 locomotives à vapeur. Certaines sont déjà garées en attente d’amortissement, c’est-à-dire de radiation. Le 26 septembre 1971, la dernière loco vapeur circule à Thouars. Les motrices Diesel les remplacent. Il s’agit de BB 63000 et BB 66000. Ces locomotives assurent essentiellement la desserte des carrières de pierres du Thouarsais. Au cours des années 1970-1980, des locomotives puissantes de type

A1A 68000 viennent en renfort. Les voyageurs transitent eux par autorail. En 1982, la gare de Thouars est enfin accessible aux locomotives électriques par l’électrification de Saumur, Montreuil-Bellay, Thouars.

Démolition des structures

Jusqu’en 1972, derrière le dépôt, plusieurs dizaines de locomotives vont être découpées par des récupérateurs de métaux. Pour les roulants, cet adieu à la vapeur ne se fait pas sans difficulté, ils ne “sentent” pas leur motrice Diesel de la même façon, le lien homme-machine n’est plus le même. Peu à peu, les installations liées à la vapeur sont démontées. Le toboggan est le premier à disparaître (sa structure en béton armé se fragilisait), suivent la sablerie, les remises à locomotives, les stocks de charbon... La rotonde est en sursis pour la restauration de locomotives historiques pour le compte du musée de Mulhouse. Sa démolition commence le 15

novembre 1975. En 1977, la SNCF fait démonter la passerelle piétonne de la route de Saumur. En 1984, les 2 châteaux d’eau accolés à la gare disparaissent à leur tour en même temps que la maison de gardes-barrières et la lampisterie. La destruction de ces bâtiments marque la disparition des derniers symboles de la vapeur à Thouars. Place à la modernité et aux motrices Diesel et électriques, utilisant moins d’infrastructures. Progressivement, les façades des maisons autour de la gare, autrefois noircies par la fumée des locomotives, sont nettoyées.

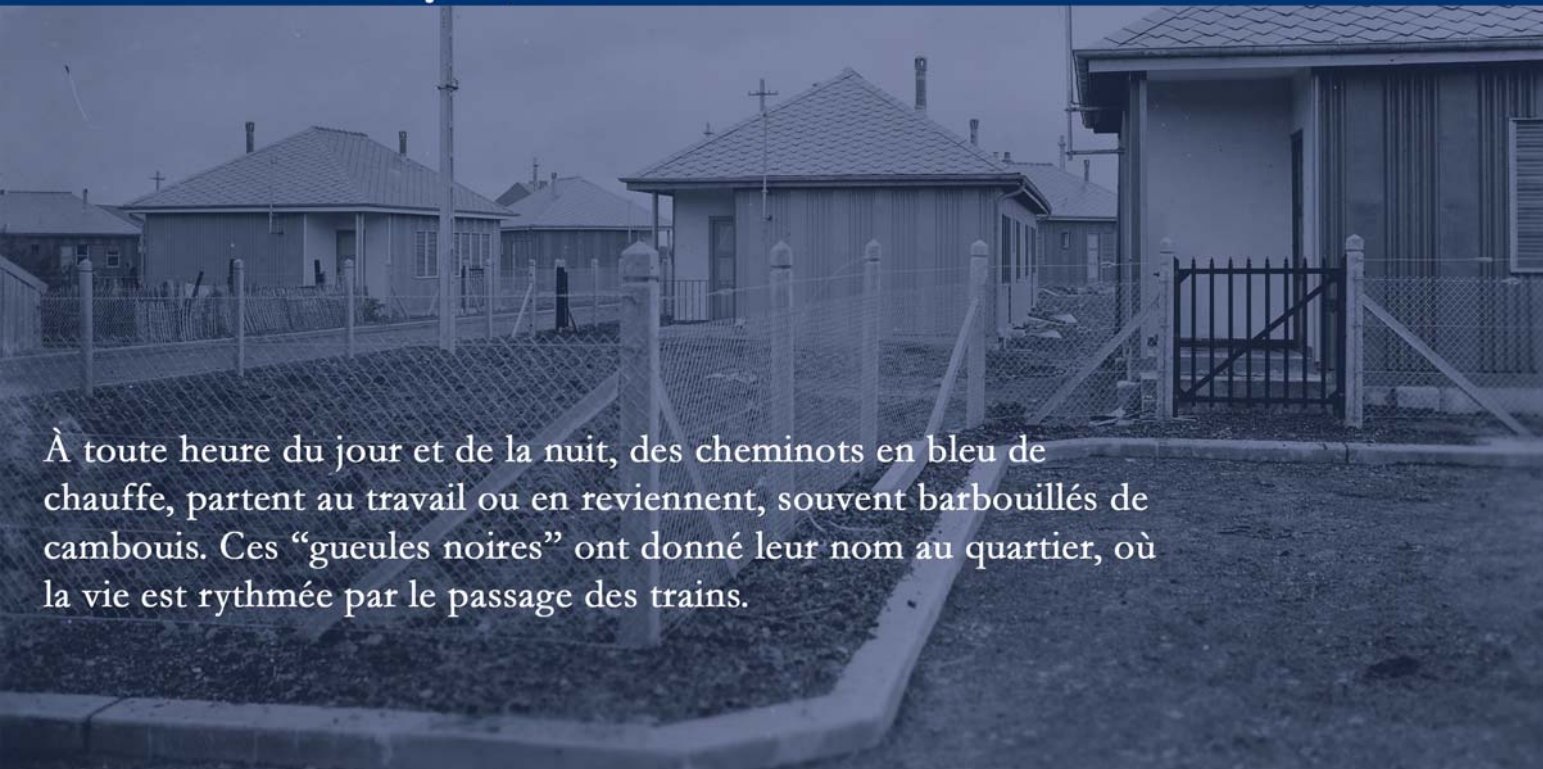
La gare de Thouars au début du XXI^e siècle

Après guerre, l’activité ferroviaire thouarsaise se concentre sur le transport de marchandises. Le fret représente aujourd’hui près de 90% de l’activité totale. La gare de Thouars a également une place importante dans le transport régional de

marchandises : elle assure près de 50% du trafic fret de la région (SNCF Nantes). Depuis deux ans, des locomotives appartenant à des entreprises privées se partagent le transport des pierres. Aujourd’hui, la gare de Thouars dessert quatre lignes : 2 lignes voyageurs et marchandises : Thouars – Saumur (ligne électrifiée) et Thouars - Bressuire - La Roche-sur-Yon (non électrifiée) 2 lignes accessibles uniquement aux trains de marchandises (non électrifiées) : Thouars - Parthenay – Niort et la ligne Thouars - Loudun (la liaison jusqu’à Tours a été supprimée). Une centaine de personnes travaille actuellement à la gare de Thouars.



Du village noir au cottage



À toute heure du jour et de la nuit, des cheminots en bleu de chauffe, partent au travail ou en reviennent, souvent barbouillés de cambouis. Ces “gueules noires” ont donné leur nom au quartier, où la vie est rythmée par le passage des trains.



1 Premiers logements construits du village noir. Cliché vers 1925. Coll. E. et S. Cadu.

6 Construction du centre social vers 1928. Coll. Pinel.

14 Vue aérienne du village noir et de l'Économat, 1950. Coll. Pinel.

6 Détails des parements métalliques d'origine. Coll. Ville de Thouars.

25 Vue d'ensemble du quartier du cottage vers 1935. Coll. E. et S. Cadu.

5 Scène familiale rue Louis Barthou, vers 1950. Coll. Pinel.

Du village noir au cottage

Au début du XX^e siècle, les cheminots sont en mal de logements. La Compagnie des chemins de fer de l'État s'investit dans la construction de nouveaux quartiers...

Le quartier du "village noir"

Dès l'ouverture de la gare en 1873, des maisons sont peu à peu construites à proximité du bâtiment principal de la gare. Le nombre d'employés va très vite augmenter. Il faut construire et vite ! Les salaires de l'époque ne sont pas suffisants pour que ces familles construisent elles-mêmes leur logement. Les compagnies de chemins de fer vont s'en charger. Les maisons les plus anciennes sont situées face à la gare et le long de la rue Danton. Progressivement, dans les années 1910, ces maisons en pierres, presque identiques s'étalent et de nouvelles rues se forment en se rapprochant du dépôt. Les rues Carnot et Anatole France en sont des exemples. Après la rue Rabelais et l'ancien café du dépôt (déconstruit), apparaît un nouveau quartier nommé souvent "village noir" ou "cité de l'État". Deux parties peuvent

être distinguées : la place Clément Ménard construite à la veille de la Première Guerre mondiale et un ensemble d'une cinquantaine de logements construit le long de la rue Waldeck Rousseau, celui qu'on appelle toujours "village noir".

Esthétique des habitations

Les maisons de cette cité édifée en face du dépôt sont construites dans les années 1920 selon la politique d'hébergement des chemins de fer et suite aux dommages de guerre. Certaines maisons sont bâties en briques et pierres, les plus récentes sont construites à partir d'une structure métallique et d'éléments préfabriqués. Ce type de logement à bon marché fut conçu en Allemagne et monté dans plusieurs cités cheminotes en France après 1918 comme à Nantes, Le Mans et Thouars. Longtemps, on entend parler à Thouars de la cité métallique de l'État. Ces maisons ont une esthétique jugée assez douteuse

à leurs débuts, les façades sont composées de tôles ondulées noires. Ces constructions minimalistes correspondraient aux travaux de l'architecte allemand Oscar Nitzchke (1900-1990), très proche de Le Corbusier. Les rues sont au départ empierrées avec du mâchefer, un résidu des chaudières des locomotives à vapeur. Ce matériau est générateur d'une poussière que les enfants ramènent à la maison.

Une ambiance familiale

Le village noir est un quartier social qui accueille les cheminots aux salaires les plus modestes, parmi lesquels beaucoup de familles nombreuses. La vie y est très particulière, rythmée par le passage des trains qui remplace l'horloge pour ses habitants. A toute heure du jour et de la nuit, des cheminots en bleu de chauffe partent au travail ou en reviennent, souvent barbouillés de cambouis. On les surnomme

les gueules noires (le terme village noir vient de là). Une ambiance familiale règne au sein du quartier, animé par les jeux des enfants. Les familles s'entraident, organisent des sorties ensemble... En fin de journée, les hommes se retrouvent à l'épicerie-buvette, place Clément Ménard pour y "taper" la belote autour d'une chopine. Ce quartier a gardé cette âme cheminote. Une grande partie des logements, devenue aujourd'hui propriété privée, est encore habitée par des cheminots actifs ou retraités. Une seule construction a gardé son architecture initiale, il s'agit de l'ancien centre social.

Le "Jardin du cheminot"

Au fond du quartier, à côté du centre de loisirs, un grand terrain est disponible pour offrir un lopin de terre à chaque famille. Chaque jardin y était entretenu au mieux, créant une vraie émulation entre les jardiniers champions du

cordeau. Une association gère toujours ces potagers sous le nom du "Jardin du cheminot". A l'entrée du centre de loisirs, un terrain accueillait les jardins des enfants. Encadrés par un cheminot, ils y apprenaient à entretenir un potager.

Le quartier du "cottage"

Le "cottage" est un quartier construit au début des années 1930, au moment où sévit une crise du logement dénoncée par les cheminots. Le personnel de la gare et du dépôt augmente encore dans les années 1920. Il faut construire de nouveaux logements. Une cité-jardin va naître dans l'esprit du village noir mais avec des logements plus grands, tous construits en pierres de pays ou en parpaings pleins en mâchefer fabriqués sur place. L'idée est de proposer des logements à la vente pour des familles ayant un revenu supérieur aux hommes du dépôt. On vise ici le personnel administratif et surtout les

roulants. Dans l'esprit de la loi Loucheur de 1928, ces logements doivent avoir un caractère social. Dès 1930, M. Derrenbach, ajusteur aux chemins de fer de l'État et conseiller municipal, fonde la Société Anonyme Coopérative d'Habitations à bon marché, à capital et personnel variable "Le Cottage Social de Thouars". Cette société fait construire 4 maisons dans l'impasse Gambetta. Elle propose en 1931 de construire 73 logements au lieu-dit "la Grande Vauzelle" entre une partie de la rue Marcellin Berthelot (actuelle rue Maurice Ravel) et la route de Saumur (actuelle avenue Emile Zola). Cette Société Anonyme est administrativement liée à la SCICE (Société Civile Immobilière des Chemins de fer de l'État) qui en possède, à l'époque, la majorité des actions.

Un quartier de 73 logements

Le programme de construction comprend un programme location-vente de 23 logements et la location simple de 50 maisons. Les maisons sont construites entre 1932 et 1933 selon les plans de Fernand Rimbert, architecte à Paris. Celui-ci a défini 7 types de constructions, soit en rez-de-chaussée, soit à étages, quelquefois jumelées. Même si certaines sont plus vastes, la plupart d'entre elles possèdent une petite cuisine, 3 chambres, une salle de séjour, des toilettes, parfois une douche, une cave, un grenier et un jardin potager ! Il n'y a pas de réelle salle d'eau. Les noms des rues du lotissement sont choisis par le "Cottage Social" et correspondent pour la plupart à des parlementaires de la III^e République ayant œuvré en faveur de la politique du logement. Le quartier rencontre un réel succès. Rapidement, la société du "Cottage Social" rencontre un



5 Habitation rue Albert Thomas en 2008.
Coll. Ville de Thouars.



27 Vue aérienne de l'école et du quartier.
Coll. privée.



Logements de fonction des directeurs du groupe scolaire Paul Bert.
Coll. Ville de Thouars.



Montage de la charpente du clocher de l'église Notre-Dame du cottage en 1959.
Coll. Pinel.



26 L'église Notre-Dame du cottage, vers 1965.
Coll. Pinel.



Vitrail en dalles de verres des fonds baptismaux.
Atelier Van Guy, Tours.
Coll. Pinel.

certain nombre de soucis financiers, voire de graves problèmes internes. Celle-ci est dissoute en 1960, l'actif est attribué à l'Office Public Intercommunal d'Habitations à Loyers Modérés de Thouars. La société est, dès le départ, assez mal gérée. De nombreuses malfaçons sont rapidement constatées sur les logements et sur la gestion de l'assainissement du quartier. Le cottage est équipé au départ d'un unique réservoir pour les eaux usées. Celui-ci montre des faiblesses : il est sous dimensionné, peu étanche et sa vidange n'est pas assurée assez régulièrement. De nombreuses plaintes des riverains sont constatées jusqu'à l'arrivée du tout-à-l'égout. Longtemps isolé et entouré de champs, le quartier est depuis les années 1960-1970, complété par celui des Vauzelles qui jouxte la crèche municipale, l'école maternelle Paul Bert et une église. Progressivement, 29 maisons sont vendues à des particuliers,

anciens locataires ou non et les 44 autres sont prises en charge par l'Office Public Intercommunal HLM de Thouars. Une dizaine d'entre elles, restaurées ou reconstruites appartiennent encore à l'OPAC devenu Habitat Nord Deux-Sèvres. Depuis 1970, la voirie est devenue communale. Jusqu'à cette époque, la majorité des maisons sont occupées par des familles de cheminots. Celles-ci représentent aujourd'hui moins d'un quart du quartier.

L'école Paul Bert

A la fin du XIX^e siècle, Thouars continue à développer ses écoles primaires et secondaires mais avec difficultés. La population augmente très rapidement à Thouars surtout après l'ouverture de la gare et l'installation de centaines de familles. A l'époque, les écoles sont encore dans la ville médiévale. L'école Jules Ferry accueille les garçons et Tyndo les jeunes filles. Dès la fin de ce siècle, on

évoque la création d'une nouvelle école dans le quartier de la gare mais cela tarde. La première construite entre la ville ancienne et la gare est l'école Bergeon en 1908, agrandie en 1924 avec l'ouverture de Jean Jaurès. Cela ne suffit pas. Il n'y a toujours pas d'école après la ligne de chemin de fer, en direction de Saumur. En 1933, les écoles regorgent, il y a 40 à 45 élèves par classe. Il faut construire. La création du quartier du cottage est un élément déclencheur. La Ville de Thouars réagit et ouvre en 1937 le groupe scolaire Paul Bert. Cette école est double et est composée de bâtiments parallèles construits entre le quartier du cottage et le stade municipal, déjà présent depuis 1928. Le groupe scolaire est composé d'une école de garçons (rue Paul Bert) et d'une école de filles (rue Marcellin Berthelot). Chaque école est indépendante avec des classes aux fenêtres ne donnant que sur la cour, un préau et le logement

de fonction du directeur. En 1960, à l'ouest du quartier, l'école maternelle Paul Bert remplace les anciennes classes enfantines de l'école primaire. A partir des années 1950 de nouvelles écoles sont construites : le groupe Anatole France en 1956, les Maligrettes et Ferdinand Buisson en 1960 et l'école maternelle des Capucins en 1976.

L'église Notre-Dame du Cottage

Le quartier est complété dans les années 1950 par un bâtiment inattendu : une église. Le quartier du cottage, souvent surnommé le "bastion rouge" est, dès les années 1930, fortement marqué par une population ouvrière d'employés des chemins de fer. Beaucoup d'entre eux sont, de tradition anticléricale, adhérents à la CGT et au parti communiste. La ligne de chemin de fer est une frontière entre la ville ancienne, centre des affaires et du commerce et le nord, plus populaire. Il n'est alors pas

évident pour des prêtres de passer la ligne. Certains ont pourtant pris ce risque en créant des liens et en s'intéressant à la vie de ces quartiers. Ils étaient prêtres ouvriers, d'autres aumôniers dans le cadre de la Jeunesse Ouvrière Chrétienne. En limite du quartier, ils ont commencé par utiliser 2 wagons d'avant-guerre qui portaient les mentions "chevaux 12, hommes 40". Ces 2 wagons ont constitué la première salle de réunion bientôt suivie d'un baraquement qui a fait office d'église. L'idée d'avoir une église dans ce quartier n'apparaissait plus comme une entreprise de noyautage, et même certains cheminots manifestaient leur intérêt à avoir leur église. Une association s'est constituée en 1959 : "Les amis du cottage". Ses membres se donnaient pour projet de suivre la réalisation et le financement de l'ouvrage. L'aide afflue alors de partout : le beffroi du clocher de l'église est réalisé par des ouvriers de la

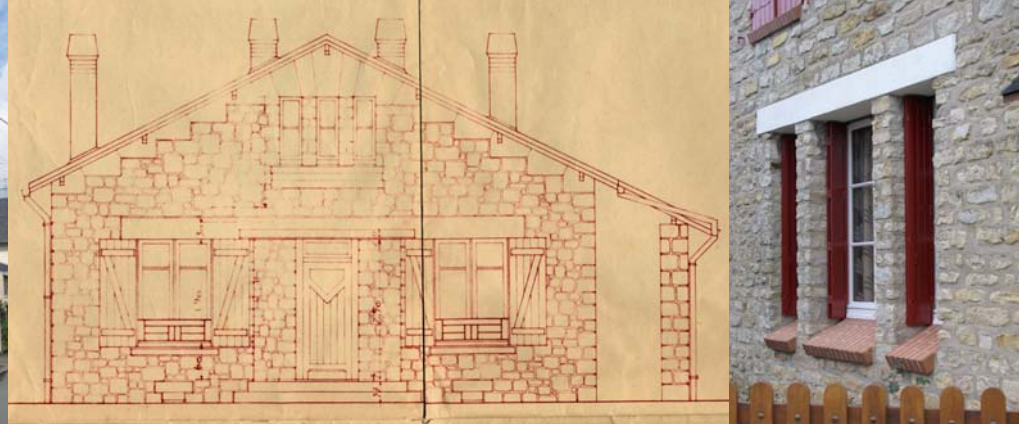
DOP (ancienne usine installée à l'Orangerie du Château et fabriquant des trains d'atterrissage). Le financement du projet suscite une forte mobilisation. Durant plusieurs années, les chrétiens de Thouars ont organisé des kermesses. De nombreux groupes ou vedettes y participent : les "Chaussettes Noires", l'orchestre Jacques Baraton, des patineurs sur table, les ballets de Loie Fuller, John William, Henri Tisot. Notre-Dame du Cottage est construite en 1959-1960. La bénédiction a lieu le 1^{er} mai 1960 par l'évêque de Poitiers, Henri Vion. L'architecte est M. Girard, responsable des Services Techniques de la Ville de Thouars. Son architecture reflète les idées de cette période : on retrouve un sentiment de simplicité et de dépouillement. Il y a plusieurs raisons à cela : les moyens financiers de l'Eglise sont limités, et depuis la guerre de 1939-45, on ne souhaite plus marquer la distance qui séparait

l'Eglise et le monde. Dans cette église à l'architecture moderne, mais symbolique, on peut remarquer la luminosité mettant en valeur l'espace du chœur. L'église n'est pas orientée vers l'orient et Jérusalem, mais vers l'ouest. Elle se tourne vers son quartier. Cela explique l'importance de la grande verrière de la façade jouant avec la lumière du soleil levant. Ce vitrail en dalle de verre est composé de panneaux de verre et de béton. Il s'agit de l'une des premières créations du maître verrier Van Guy de Tours. La grande baie de la façade ouest évoque les litanies de la Vierge. On y retrouve le miroir de justice, le trône de la sagesse, le vase rempli des dons du Saint-Esprit, un vase insigne de dévotion, la rose mystique, la tour de David, l'Arche d'Alliance, l'étoile du matin et la reine des anges (reine élevée aux cieus, reine de la paix). En entrant dans cette église, le regard est orienté tout de suite vers l'autel : l'alignement des bancs, l'allée, les lignes du toit,

tout converge vers ce lieu qui est le centre d'intérêt. Le dégradé des fenêtres de chaque côté conduit aussi dans cette direction. L'espace de la cuve baptismale est souligné par des verrières bleues, symbolisant l'eau et la vie. De chaque côté du Christ en croix, une place d'honneur est réservée aux statues de Marie et de Joseph avec ses outils de charpentier.

Protection du patrimoine

Depuis 2009, une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) est mise en application sur une partie du territoire de la ville de Thouars. Ce nouvel outil prend en compte le caractère remarquable du patrimoine du centre historique et s'ouvre sur les quartiers nord édifiés aux XIX^e et XX^e siècles. Dans ce cadre, les quartiers construits autour de l'emprise cheminote ont fait l'objet d'une attention particulière. C'est le cas du village noir et du cottage. La composition urbaine et la



2 Impasse Eugène Flaman.
Coll. Ville de Thouars.

Plan de la façade principale d'un type (n°2 sur le plan du quartier du cottage).
Coll. J. Long.

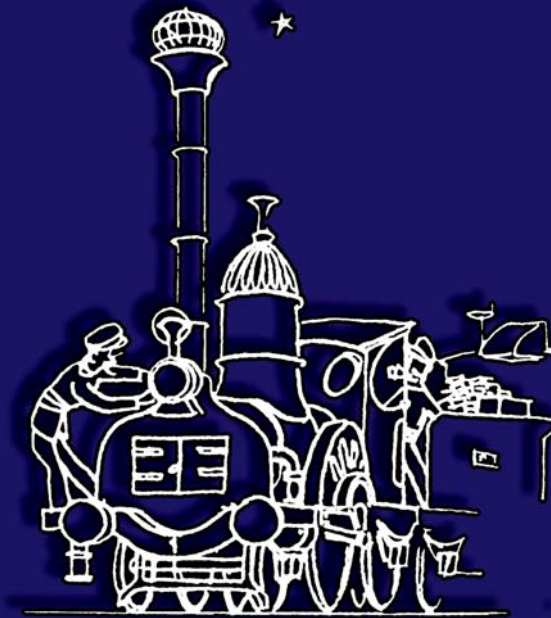
3 Détails des ouvertures et des appuis de fenêtres en brique.
Coll. Ville de Thouars.

qualité de l'architecture en font des sites tout aussi importants que le centre historique. Chaque parcelle a été étudiée et inventoriée selon son intérêt architectural et paysager. Les détails comme les liserés de briques, les formes des ouvertures, l'esthétique des

menuiseries, les matériaux utilisés sont autant d'aspects à conserver ou à restaurer à l'identique.
Un outil d'aide à la restauration
L'inventaire a donné lieu à l'élaboration d'un cahier de

prescriptions. Il permet aux propriétaires de disposer d'un document qui les aide et les conseille dans leur projet de restauration. Analyse et prescriptions architecturales permettent d'apporter des conseils sur les travaux de maçonnerie, sur les menuiseries,

sur les murs de clôture ou encore de conserver les zones végétales. Tout projet bénéficie des conseils de l'Architecte des Bâtiments de France et de la maison de l'urbanisme.



Des hommes engagés



“Il l'aimait d'amour, sa machine”

La bête humaine, Émile Zola, 1890

Des hommes engagés

De l'école d'apprentissage à la fin de leur carrière, les cheminots sont des hommes engagés dans leur métier. À tous les postes, chacun assure ses missions avec dévouement, même dans les périodes les plus difficiles.

Mécaniciens et chauffeurs
19h00, un soir, au temps de la vapeur, le “téléphoniste” passe dans toutes les maisons donner aux roulants les ordres de service pour le lendemain. “La feuille” indique la locomotive affectée, le chauffeur ou le mécanicien avec qui faire équipe, les horaires de départ, l’itinéraire, le nombre d’heures ou de jours de travail. Le plus souvent, une même équipe est titulaire d’une machine. C’est le cas des équipes chargées de la traction des rapides et express pour Bordeaux, Royan ou Paris. Jusqu’aux années 1960, les compagnies de chemin de fer profitent parfois d’un changement d’équipe pour leur affecter des locomotives à vapeur présentant des anomalies. Au bout de quelques semaines, le chauffeur et le mécanicien vont “faire le tour” de leur machine et la faire passer à l’atelier pour qu’elle soit parfaite et surtout pour qu’aucune avarie ne soit possible.

Un travail d’équipe
Chauffeur et mécanicien doivent prendre leur service au dépôt, sur une locomotive “prête” et “en feu”. Mais l’amour de la machine en décide autrement : l’équipe arrive au moins une heure avant la sortie de la locomotive, pour les derniers contrôles. Le “couple” est composé d’un mécanicien, qui assure la conduite, et d’un chauffeur, vérifiant le bon fonctionnement de la locomotive et... la chauffe au charbon. Le chauffeur vérifie la quantité d’eau et la réserve de charbon du tender puis, au-dessus d’une fosse, il débarrasse le foyer du mâchefer et des cendres. Tout au long de la route, il doit maîtriser et maintenir la pression. Le comble serait de “fondre les plombs” ! Pendant ce temps, le mécanicien contrôle toutes les pièces mécaniques de la locomotive. Il huile, graisse et fait briller les pièces de cuivre, en dépit du charbon... Bref, il bichonne sa machine. Car comme l’écrivait Zola dans *La bête humaine* : “il l’aimait

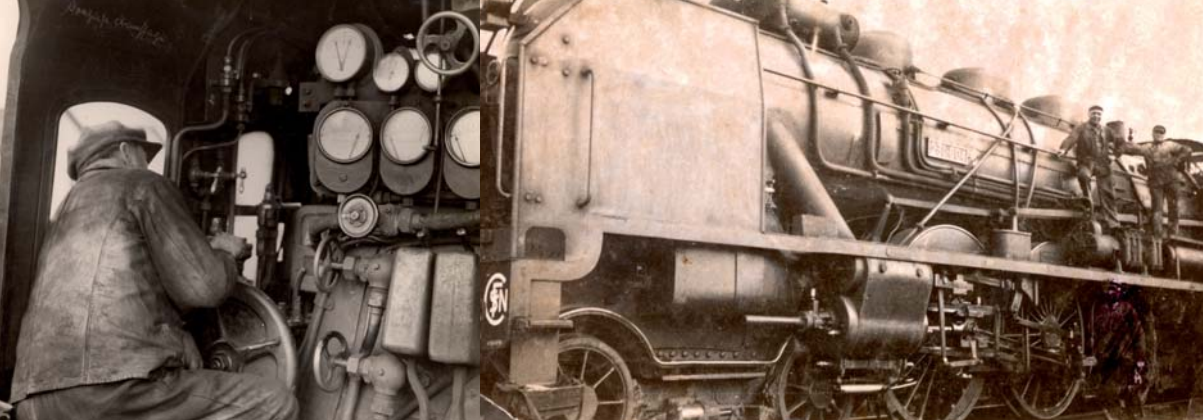
d’amour, sa machine”. Montée en pression, la machine se gonfle, bouillonne, trépide et siffle avant de se mettre en route. Il reste alors peu de temps aux hommes pour la distraction, entre les centaines de signaux à observer, le profil du parcours à maîtriser, les tonnes de charbon à manipuler. C’est un véritable travail d’équipe qui fait naître une étroite camaraderie. Les roulants, et plus particulièrement les mécaniciens, ont une position prestigieuse par rapport aux autres métiers : ne sont-ils pas en effet les maîtres de la machine ? Pour accéder au métier de mécanicien, il faut apprendre le fonctionnement de la machine, la conduite et la signalisation sous l’autorité du chef de dépôt. Puis, l’élève doit passer un examen, et effectuer un stage pour devenir chauffeur. Il doit ensuite rouler un certain nombre d’heures comme chauffeur. Enfin il passe un nouvel examen pour devenir mécanicien.

Les aiguilleurs
Primitivement appelés “les aiguillonners”, les aiguilleurs jouent un rôle essentiel dans la marche des trains : ils sont responsables de la direction à prendre. Comme le mécanicien, l’aiguilleur bénéficie d’une certaine aura poétique ou dramatique. Il peut aussi être responsable d’une catastrophe qu’il provoque ou qu’il n’arrive pas à éviter... Au départ, les aiguilleurs doivent travailler à l’extérieur et actionner chaque aiguille à la main, à l’aide d’une manette à contrepoids très dure à manipuler. Ils ne font que courir et doivent signaler la voie libre au drapeau ou à la lanterne. Très rapidement, les commandes sont regroupées dans des cabines installées au ras du sol ou en hauteur : les “postes d’aiguillages”. Des tringles et des câbles relient les appareils de voies, les signaux et les leviers de commande. La plupart d’entre eux sont construits en structure métallique fermée par des parements de briques.

Les postes d’aiguillages de Thouars
La gare de Thouars fut équipée de plusieurs postes d’aiguillages : à la sortie du viaduc “la bifur” (démonté), le poste 3 sur la route de Saumur, le poste 2 au dépôt, le poste 4 à la rotonde (démonté) et le poste de “la butte”, au triage. À la gare de triage, les aiguilleurs ont un rôle important, notamment à Thouars où le trafic de marchandises a souvent tenu la première place (surtout depuis 1938) : la nuit, il faut parfois trier entre 700 et 800 wagons ! En effet, jusque dans les années 1970, les marchandises n’arrivent pas par trains entiers, comme aujourd’hui, mais par wagons isolés et sont très diversifiées. Elles sont même prioritaires sur les voyageurs. Certains trains de voyageurs sont obligés de laisser la voie à un train de bestiaux pour Parthenay, par exemple. Dans les années 1930, un train de marchandises peut être constitué de wagons transportant des colis, du vin (wagon bifoudre), du bois, du lait, de la chaux et même des bestiaux.

Sur les lignes secondaires, on rencontre même des trains mixtes, avec des voitures voyageurs et des wagons marchandises. De nombreuses manœuvres sont ainsi nécessaires, supervisées par le chef de manœuvres mais dirigées, au sens propre du terme, par l’aiguilleur. À la butte, on “débranche” les wagons qui arrivent au triage pour les classer ensuite par destination. Le système est simple, une locomotive de manœuvre tire un ensemble de quelques wagons en haut d’une colline artificielle appelée “la butte”. Chaque wagon est ensuite décroché et va descendre par son propre poids sur une des voies parallèles du triage, pour constituer un nouveau train. Un agent doit freiner le wagon en posant une cale sur le rail pour le ralentir avant qu’il ne tamponne les wagons déjà assemblés. Là aussi, par temps de brouillard, de nombreux accidents sont constatés... À chaque poste, les aiguilleurs

disposent d’une feuille de marche où sont programmés tous les trains de la journée. Mais c’est sans compter les retards, les pannes, les déraillements... Alors chaque poste communique avec les autres et toutes les manœuvres sont notées par écrit sur les régulateurs. Concentration et rigueur sont indispensables à ce métier à responsabilités où il faut parfois manœuvrer jusqu’à 70 leviers d’aiguilles ou de signaux très lourds. Mais on trouve encore le temps d’entretenir méticuleusement le poste et chaque visiteur est invité à “prendre les patins” pour y entrer ! Aujourd’hui, les postes sont automatisés, les commandes électrifiées. Ainsi, le poste 3 est commandé depuis le bâtiment de la gare, seuls le poste 2 et celui de la butte sont encore à commandes manuelles. Les aiguilleurs ont de moins en moins de wagons isolés à gérer, la gare de Thouars accueillant essentiellement des trains entiers (trains de clients) de céréales, d’engrais, ou de pierres (près de 90% d’entre eux).



Un mécanicien aux commandes de sa machine.
Coll. A. Drapeau.

Mécanicien et chauffeur posant sur “leur” Pacific.
Coll. Toudic.



Un chauffeur à l’œuvre.
Coll. A. Drapeau.



6 Le poste d’aiguillage n°3.
Coll. Ville de Thouars.



Intérieur d’un poste d’aiguillage, vers 1900.
Coll. Musée Henri Barré.

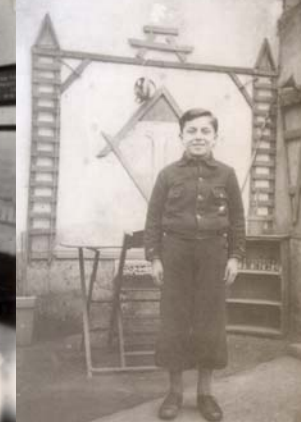
Une garde-barrière à son poste, vers 1900.
Coll. Musée Henri Barré.



Exemple type d'une maison de garde-barrière, vers 1910.
Coll. Musée Henri Barré.



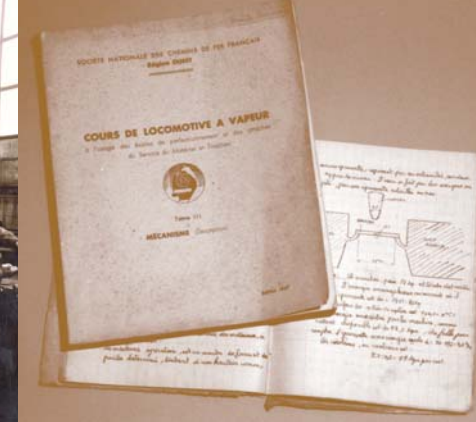
12 Un atelier du centre d'apprentissage, vers 1935.
Coll. Pinel.



L'apprenti Jacques Hémary en 1947. Coll. J. Hémary.



12 Les élèves à leur établi, vers 1935.
Coll. P. Chauveau.



Cours et cahier d'un apprenti.
Coll. J. Sourisseau.



12 Locomotive révisée par les élèves de l'école, vers 1935.
Coll. P. Chauveau.

Les gardes-barrières

Ce poste était un des plus ingrats : quand un garde-barrière appliquait le règlement à la lettre, il était houspillé car trop tatillon ; quand il payait de sa vie les imprudences des autres, il n'avait fait que son devoir... Le métier de garde-barrière n'était pas le plus physique, mais un métier délicat, strict et demandant d'autres qualités peu reconnues. Souvent considéré comme un poste de repos, ce métier était très souvent confié par les compagnies aux cheminots invalides, handicapés, aux veuves de cheminots... De nombreuses femmes ont assuré ce service et ce, sur toutes les lignes avec la même rigueur et... le même salaire. Les compagnies de chemin de fer considéraient que les gardes-barrières assuraient un service discontinu, disposant de temps pour les travaux domestiques. Le travail variait donc de 8 à 14 heures, selon l'importance des lignes. Les gardes-barrières étaient

logés dans des maisonnettes caractéristiques, au bord des voies. Elles sont édifiées en maçonnerie traditionnelle, avec des chaînages d'angle et des encadrements d'ouvertures en pierres de tuffeau, ou en alternance avec de la brique. Ces logements, très petits, leur étaient mis à disposition gratuitement par la Compagnie de chemin de fer de l'État ou la SNCF : deux pièces au rez-de-chaussée, deux chambres à l'étage et des sanitaires... au fond du jardin ! La cuisine servait de "salle commune" pour leurs remplaçants, les veilleurs de nuit et les travailleurs de la voie. Le travail était le même pour tous : fermer les barrières 5 minutes avant le passage du train. Chaque garde-barrière disposait alors d'une feuille de marche avec les horaires. Les trains supplémentaires étaient signalés par un drapeau jaune à l'arrière du dernier wagon passé. Une corne servait également à prévenir les collègues. Le métier de garde-barrière résidait donc

dans l'obligation de présence et de responsabilité. D'ailleurs, le règlement était clair : "Tout agent, quel que soit son grade, doit obéissance passive et immédiate à tous signaux". Chaque garde-barrière devait être un agent modèle et toujours diplomate face à un public agressif et souvent inconscient. Si l'agent répondait de façon impolie, il était l'objet d'une plainte et recevait une amende ou une réprimande. Pourtant il n'hésitait pas à se précipiter devant un train en marche pour sauver un piéton engagé sur la voie (son dévouement était souvent mis à l'honneur dans les journaux de l'époque). Le métier était aussi physique. Les premières barrières étaient en bois, ouvrantes à 2 battants, puis en fer montées sur roues, et enfin oscillantes, levées par un mécanisme à manivelle. Depuis une cinquantaine d'années, ce métier a progressivement disparu avec l'automatisation des barrières et l'électrification des signaux.

L'école d'apprentissage

L'école d'apprentissage de Thouars est créée en 1931 et est construite au cœur même du dépôt. Elle accueille des élèves entre 14 et 16 ans, pour une durée de trois ans, conduisant au Certificat d'Aptitude Professionnelle. Chaque promotion comprend 15 élèves au maximum. Les apprentis sont formés au métier d'ajusteur. Au départ, les professeurs viennent de l'enseignement traditionnel, ils sont vite remplacés par des instructeurs de la SNCF. L'école dispose de ses propres infrastructures : un atelier, une salle de conférence, le "cercle des apprentis" et un stade pour l'éducation physique, très importante dans la formation. La discipline est rigoureuse car l'objectif est de dispenser un enseignement de grande qualité et de former de très bons ouvriers.

Voici la journée type d'un apprenti de 1^{ère} année en 1947 : 6h30, la sirène du dépôt retentit

pour "appeler" les cheminots de l'atelier à se diriger sur leur lieu de travail. 6h45, la sirène rappelle à ceux qui sont encore aux vestiaires de se mettre en tenue et d'aller à leur poste. 6h50, la sirène annonce la prise de service. Chaque apprenti obéit aux mêmes horaires que ceux des hommes du dépôt : 6h50-11h30 et 13h30-17h30 du lundi au vendredi et 6h50-11h30 le samedi soit 48h par semaine. C'est assez dur pour un jeune de 14 ans mais, quelle fierté de côtoyer les anciens se dirigeant à pied ou en bicyclette vers le dépôt ! Les élèves se rassemblent en bleu de travail autour du poêle à charbon juste allumé et entament une ou des chansons spécifiques aux chemins de fer. Débutent ensuite les séances d'éducation physique sur le stade vélodrome ou un stade derrière le dépôt. Les apprentis se séparent plus tard. Un groupe se dirige vers les salles de conférences où sont dispensés les cours de formation théorique. Le second part dans

l'atelier où chacun retrouve son étai personnel et la surface d'établi qui lui est attribuée.

Devenir ajusteur

Chaque élève apprend le métier d'ajusteur. "Ajuster" consiste à tracer et à façonner des métaux à la main, d'après un plan et en se servant d'un certain nombre d'outils : limes, équerres, pied à coulisse, pointe à tracer, réglet, scie à métaux, perceuse, forets, marteaux, pointeau, burin... Les premières et deuxièmes années d'apprentissage sont consacrées aux "essais d'ajustage". Le lundi, une douzaine d'apprentis se voit confier deux pièces rouillées ou grossièrement usinées. Dans un délai de 16, 12, 10 et enfin 8 heures, chaque apprenti doit présenter un essai d'assemblage parfait avec une précision de l'ordre du 50^e de millimètre. En troisième année, la formation s'effectue en partie sous l'atelier du dépôt. Une locomotive à vapeur en cours de révision est réservée à cet effet. Un chef d'équipe et des

ouvriers qualifiés encadrent les apprentis et constituent "l'équipe école". La formation théorique et pratique des apprentis est sanctionnée par un classement mensuel local. Un classement semestriel régional est aussi établi sur la région Ouest. Chaque année, environ 250 apprentis étaient accueillis sur cette région SNCF. Les élèves sont alors rémunérés en fonction de leurs résultats. Régulièrement, l'école d'apprentissage ouvre ses portes en exposant les travaux des élèves dans les locaux qui les accueillent. La qualité de l'enseignement est largement reconnue. Chaque année, des entreprises locales (de mécanique de précision par exemple) recrutent des élèves au départ destinés à devenir cheminots...

Les loisirs

Les loisirs ne sont pas oubliés : jeux intérieurs au "cercle des apprentis" près du cabinet médical ; jardinage dans des terrains le long de la rue de la

Folie ; camps de vacances à La Meilleraie (Vendée) ou Saint-Hilaire-de-Riez ou en montagne aux Bossons (Haute-Savoie). L'école d'apprentissage ne suit pas le calendrier des vacances scolaires mais les congés de l'atelier, soit 24 jours. Au début des années 1950, la SNCF n'a plus les mêmes besoins en personnel. Le parc de locomotives à vapeur diminue déjà au profit des motrices Diesel et électriques. Celles-ci ne nécessitent pas autant d'opérations d'entretien et leurs révisions sont plus espacées. Le nombre d'ateliers d'entretien est rapidement réduit. L'école d'apprentissage fonctionne ainsi à Thouars jusqu'en 1953. Les derniers apprentis sont obligés de finir leur formation au Mans.

Les cheminots dans la Résistance

Les cheminots sont indispensables à la Résistance en raison des avantages qu'offre cette profession. Leur engagement clandestin se caractérise par la multiplicité des formes d'actions bien que les services répressifs allemands et français placent la corporation sur la sellette.

Les cheminots de fer sous l'Occupation
Alors que les cheminots thouarsais œuvrent à la remise en état des infrastructures détruites par les bombardements des forces de l'Axe, la convention d'armistice signée le 22 juin 1940 scelle leur sort : la SNCF est mise au service de l'occupant. Le réseau ferré est un levier essentiel pour les autorités d'occupation qui le privilégient pour le transport des troupes, du matériel, des matières premières réquisitionnées et des forces de travail que sont, à partir de 1942, les travailleurs français envoyés outre-Rhin - contraints par les lois promulguées par le régime de Vichy en septembre 1942 puis en février 1943 créant le Service du Travail Obligatoire - pour renforcer la main d'œuvre allemande. À cet égard, les infrastructures ferroviaires sont l'objet d'un contrôle strict. La *Reichbahn* affecte des agents à la gare et au dépôt de Thouars pour surveiller l'exécution des ordres, organiser et planifier les transports et convois. Sans conteste, le chemin de fer

– avec la bicyclette – s'impose entre 1940-1944 dans la vie des Français. Malgré des wagons pris d'assaut, des horaires irréguliers, il demeure le principal moyen de transport. Face à un transport routier réduit à sa portion congrue en raison des restrictions de circulation, des réquisitions, des pénuries de carburant, le trafic ferroviaire ne cesse d'augmenter malgré les pénuries de matières combustibles et les réquisitions qui le frappent. Il est supérieur de moitié à celui d'avant-guerre.

S'engager
Pour l'action clandestine, les cheminots offrent de nombreux avantages. Leur profession les soustrait aux restrictions de circulation imposées par l'occupant. Munis de laissez-passer, leurs déplacements n'éveillent pas les soupçons. Solidarité professionnelle, solidarité entre adhérents d'un même syndicat, entre militants communistes, ou solidarité corporative face aux difficultés de l'occupation et de la guerre sont des gages de confiance et de sécurité. Ils assurent, d'une part, la protection des résistants

et des pourchassés dans leur déplacement (aviateurs alliés, prisonniers de guerre évadés...). D'autre part, ils sont au premier chef pour recueillir des renseignements sur les mouvements des troupes allemandes, transmettre des plans de sabotage et concourir à la gêne si ce n'est à la paralysie des convois. Très sollicitée, la communauté cheminote répond positivement par patriotisme, par opposition au régime de Vichy, par refus de l'occupation et pour la défense d'un État de droit. Dans les infrastructures ferroviaires thouarsaises sont présents différents réseaux de renseignements (Centurie), mouvements et groupes paramilitaires (Organisation Civile et Militaire, OS-680 et Francs-Tireurs et Partisans), ou encore le Nap-Fer (organisation du Noyautage des Administrations publiques créée à l'été 1942 qui se développe en zone Nord à partir de 1943). Les représailles, pour réduire au silence cet engagement clandestin, s'abattent sur la cité cheminote dès 1942. Les services de la Gestapo et de la



10 Ateliers du dépôt de Thouars.
Coll. Fonds René Aubain / Photo rail Club de Thouars.

6 Guérite en béton armé servant d'abris en cas d'attaques aériennes.
Coll. Ville de Thouars.

La presse clandestine est, en 1944, massivement diffusée.
Coll. Conservatoire de la Résistance et de la Déportation des Deux-Sèvres et des régions limitrophes.

Affiche destinée au personnel de la SNCF (1940-1944).
Coll. CAH-SNCF.

Henri Barthélémy entouré de ses compagnons détenus au camp de Choisel.
Coll. Centre Régional "Résistance & Liberté" / dépôt Yvette Heurtier.

Affiche destinée au personnel de la SNCF (1940-1944)
Coll. CAH-SNCF.

À l'été 1944, les sabotages sont incessants.
Coll. Conservatoire de la Résistance et de la Déportation des Deux-Sèvres et des régions limitrophes.

police traquent les agents. Ils sont internés dans la prison de la Pierre Levée (Poitiers) ou à la caserne Duguesclin (Niort) avant un ultime départ pour les camps de concentration ou pour le champ de tir de Biard, lieu d'exécution près de Poitiers.

Agir sur l'opinion publique
Presse et tracts clandestins informent sur tout ce que taisent ou déforment les journaux autorisés : la guerre, le poids de l'occupation, la collaboration franco-allemande. Ces écrits ont pour principal objectif d'inciter l'opinion à rejoindre les rangs de la Résistance. Deux types de presse clandestine sont repérés dans les emprises ferroviaires : celle qui transite par le réseau ferré et celle qui s'adresse directement aux cheminots. Papillons manuscrits ou ronéotypés, les tracts sont glissés dans les cantines, les casiers et les vestiaires. Les emprises ferroviaires et les cheminots demeurent essentiels pour la diffusion, de ville en

ville, de la presse clandestine. Roulants, mécaniciens... dissimulent quelques exemplaires dans leurs affaires personnelles, planquent les liasses dans les locomotives ou wagons. Rapidement ce sont des valises entières qui sont convoyées. Les gares et leurs employés sont alors des relais indispensables. Une caisse de 10 kg de tracts est ainsi saisie par la police française en gare de Thouars en mai 1942. En gare de Niort, la police saisit des tracts communistes en provenance de Thouars.

Travailler au ralenti et manifester
Travailler au ralenti est une forme d'action largement partagée par les cheminots. Les agents du dépôt de Thouars n'hésitent pas à ralentir très fortement les cadences. A la mi-août 1943, la sirène de prise et d'arrêt de travail est clandestinement réduite au silence en réaction au renforcement du contrôle des entrées dans les ateliers. Manifester à l'occasion de dates symboliques (1^{er} mai, 14 juillet, 11 novembre) ou en réaction au

sort frappant des collègues (arrestations, exécutions, déportations) se multiplient jusqu'à la libération. Radio-Londres invite les Français à cesser le travail de 11 heures à midi le 11 novembre 1943. Cet appel se répand très vite chez les cheminots thouarsais qui, massivement, stoppent toute activité. Le départ de travailleurs français en Allemagne provoque un vif émoi dans l'opinion. À trois reprises, entre novembre 1942 et juin 1943, des Thouarsais hostiles au départ des jeunes gens réquisitionnés se regroupent sur la place de la gare à l'heure des départs. La solidarité cheminote est manifeste à l'égard des familles d'agents victimes de la répression. Des gestes de soutien se multiplient jusqu'à la Libération. Dès octobre 1942, chaque année, une manifestation clandestine à la mémoire d'Henri Barthélémy est organisée. Les monuments aux morts de la ville se parent d'écriteaux rappelant son souvenir et des gerbes de fleurs sont déposées sur la façade de sa maison. Cheminot thouarsais

retraité, il est arrêté pour ses sympathies communistes. Interné au camp de Choisel, il est désigné otage avec 26 autres compagnons d'infortune en représailles d'un attentat perpétré contre un officier allemand à Nantes, et est exécuté le 22 octobre 1941 dans la carrière des Sablières (Châteaubriant). Dans la nuit du 3 au 4 décembre 1943, une minute de silence est observée au dépôt à la mémoire d'Antonin Revéault. La *Felgendarmerie*, alertée par les cheminots allemands présents, arrête le chef de dépôt et trois de ses collègues. Cheminot thouarsais, Antonin Revéault est arrêté le 3 août 1942 consécutivement aux investigations menées par la Police Judiciaire d'Angers et à la vague d'arrestations déjà opérée sur le groupe OS-680 dont le noyau est constitué d'ouvriers de l'Usine Ruzs. Il est exécuté le 3 décembre 1942 avec huit autres membres du groupe sur le champ de tir de Biard près de Poitiers.



10 Destruction de la rotonde par les bombardements alliés, août 1944
Coll. Service Ville d'art et d'histoire – Fonds Rigot.

Destruction du matériel roulant par les bombardements alliés, août 1944
Coll. Centre Régional "Résistance & Liberté" - Fonds René Urbain.

1 Destruction du viaduc Eiffel par les troupes allemandes, août 1944.
Coll. Conservatoire de la Résistance et de la Déportation des Deux-Sèvres et des régions limitrophes.

Renseigner

Les cheminots procurent d'indispensables services à la Résistance. Leur fonction assure aux Alliés une source de renseignements fiables concernant les itinéraires des convois militaires allemands. L'importance du dépôt de Thouars et sa situation géographique, stratégique pour la desserte de la façade atlantique, lui confèrent une place particulière. De fait, la résistance organisée n'est pas circonscrite à la SNCF. Des liens sont tissés avec l'extérieur. L'Organisation Civile et Militaire-Centurie, mouvement de résistance paramilitaire et de renseignements très actif dans le Nord des Deux-Sèvres au printemps et à l'été 1943, recrute parmi les cheminots thouarsais. Ces derniers participent activement à la transmission de renseignements sur les mouvements des troupes, l'implantation des points stratégiques de défense de l'ennemi et participent à la réception de parachutages d'armes au printemps 1943 à Tourtenay destinés à l'armement de la Résistance

intérieure en soutien des troupes alliées consécutivement à leur débarquement en France.

Saboter

Pour perturber les transports allemands et ralentir la progression des troupes d'occupation, les cheminots du dépôt et de la gare de triage multiplient les sabotages "insaisissables" : changement des étiquettes de destination des trains, introduction de limaille ou de sable dans les boîtes à graisse des essieux, introduction d'une pièce métallique dans un cylindre... Autant de modes opératoires qui occasionnent, parfois l'arrêt total du convoi, et bien souvent un fort ralentissement. En gare de triage, des convois d'armement issus des ateliers de l'usine Ruz dont la production de pièces de trains d'atterrissage est destinée à la *Luftwaffe* depuis la réquisition par l'occupant des Ateliers Charles Ruz à l'été 1940 sont soumis à une surveillance étroite. Le matériel et les machines en cours d'entretien sont parfois l'objet de sabotages. Au petit entretien, un wagon est détruit

par un engin explosif. Le commissaire de police de Thouars cherche à accréditer la thèse de l'accident. Les services répressifs allemands reprennent l'enquête en main, interrogent quatre-vingt dix ouvriers, sans résultat. En avril 1942, en revanche, une tentative de sabotage par explosif à l'atelier d'ajustage du dépôt, déclenche une enquête de la Police Judiciaire d'Angers qui, assistée de la section sûreté de la police de Thouars et de la gendarmerie arrête le 29 avril 1942 sept cheminots, qui seront par la suite relâchés.

L'été 1944

À la veille du débarquement, le mot d'ordre des Alliés est de retarder – si ce n'est paralyser – la remontée des troupes allemandes vers les fronts. Deux stratégies sont déployées : la poursuite des sabotages par écartement des rails provoquant le déraillement du train et les attaques aériennes. Le nœud ferroviaire thouarsais constitue un enjeu stratégique important car il dessert la façade atlantique et est situé sur l'axe secondaire Paris-

Bordeaux. Les bombardements alliés redoublent de juillet à août 1944. Souvent imprécis, les dégâts sont considérables dans la cité cheminote toute proche : maisons éventrées, victimes civiles. Les conditions de travail sont périlleuses. Malgré tout, les cheminots poursuivent intensément les actions de sabotage au dépôt pour ralentir les réparations des wagons et locomotives endommagés. Dans leur retraite, dans les tous derniers jours du mois d'août, les troupes ennemies minent les ouvrages d'art indispensables au franchissement du Thouet. La ville est isolée pendant de longues semaines. Le viaduc Eiffel, partiellement détruit, est hors d'usage pendant deux années. La reconstruction impose aux cheminots un effort considérable. Ils œuvrent à la remise en état du réseau ferré pour un retour des liaisons ferroviaires le plus rapidement possible. Plusieurs années sont nécessaires avant un retour à la normale.



Des solidarités cheminotes



Au début des années 1960, les enfants regardent "Zorro" à l'Économat, où se trouve l'unique poste de télévision du quartier.

Des solidarités cheminotes

La vie des cheminots s'organise autour de structures qui leurs sont propres : commerces, centre social et de loisirs. La solidarité entre cheminots est indéniable et se retrouve jusque dans les mouvements de grèves.

L'Économat, le magasin des cheminots

Construit dans les années 1920, selon la politique sociale des chemins de fer, l'Économat est une coopérative rattachée au réseau des chemins de fer de l'État, un "supermarché" des cheminots. Au départ, le personnel est recruté parmi les employés bénéficiant de postes "réservés" suite au retour des soldats blessés de la guerre 1914-1918, plus tard remplacés par des jeunes agents. À sa création, seuls deux magasins assurent la desserte du réseau des chemins de fer de l'État, un à Argenteuil et un à Thouars. Celui-ci est construit rue Waldeck Rousseau, entre le dépôt et le quartier du village noir. Une véritable centrale d'achats est installée. Le magasin réceptionne les marchandises en vrac, sous la forme de sacs, de cartons, de caisses de bois. Rayons chaussures, épicerie, linge de maison, habillement, électroménager sans oublier le chai... rien ne manque pour

l'approvisionnement des familles. Les prix pratiqués y sont moins élevés que dans les commerces privés et les produits sont de très bonne qualité. Le montant des achats peut être directement prélevé sur le salaire et les dépenses sont ainsi limitées et en quelque sorte contrôlées. Chaque famille a un livret d'achats sur lequel sont consignés les dépenses. Il s'agit ici d'aider les cheminots à gérer leur budget.

L'Économat de Thouars fut pendant longtemps le centre d'approvisionnement de la région pour les autres Économats, mais aussi pour les centres ferroviaires plus petits vers lesquels des trains Économats étaient organisés. Ces trains stationnaient dans les gares moyennes et étaient composés, en général, d'un wagon "vêtements-chaussures-ménage", d'un wagon "vins-épicerie" et d'une ancienne voiture voyageurs aménagée en cuisine-réfectoire et en couchettes pour les 6 agents. Ce

train partait en moyenne 15 jours. Vendeurs, magasiniers, comptables, gérant, l'équipe du magasin était très importante. Plutôt confiés à des femmes, les emplois de vendeuses étaient réservés en priorité aux veuves, épouses ou filles de cheminots.

Un lieu de rendez-vous

L'ambiance est très bonne entre les salariés mais aussi avec les clients : on vient acheter, se rencontrer et discuter. Au début des années 1960, pour les enfants du village noir c'est le rendez-vous à ne pas manquer avec "Zorro", autour de l'unique poste de télévision du quartier. Concurrencé par les grandes surfaces et par la vente par correspondance, le magasin Économat de Thouars ferme ses portes au début des années 1970. Le nombre de cheminots actifs est déjà beaucoup plus faible à Thouars. Les locaux sont réutilisés en salle polyvalente et par les associations cheminotes dont la fanfare, les majorettes et la chorale des cheminots.



Étalage de Noël dans le magasin Économat, vers 1965.
Coll. Desrichard.



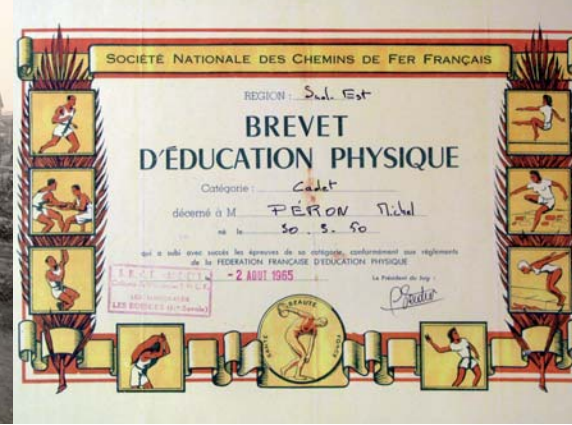
15 Ancien magasin Économat.
Coll. Ville de Thouars.



Le personnel de l'Économat en 1955.
Coll. Desrichard.



18 Jardins des enfants du centre social, vers 1934.
Coll. P. Pécot.



Brevet d'éducation physique SNCF.
Coll. M. Péron.



18 Vue aérienne du centre de loisirs SNCF.
Coll. E. et S. Cadu.

Le centre social

Au milieu du quartier du village noir, une maison métallique accueillait la permanence d'une assistante sociale. Celle-ci recevait les femmes et les nourrissons et visitait les familles pour répondre à leurs besoins. Des activités pour les femmes y étaient organisées : travail manuel, cuisine, jeux...

Les centres de vacances

Dès les années 1930, des colonies sont organisées pour les apprentis des centres SNCF et les jeunes cheminots. Ainsi, pendant leurs congés, les élèves partent en groupe et le plus souvent en camping, dans des camps réservés : La Meilleraie, Saint-Hilaire-de-Riez, la Bretagne, le Jura, les Alpes. Activités sportives et veillées leurs sont proposées. Des centres de vacances sont construits par la SNCF pour leurs salariés. En activité ou à la retraite, les cheminots partent rejoindre ces centres pendant leurs vacances. Bien souvent, la femme part avant avec ses

enfants. Ils sont rejoints plus tard par le père.

Des activités variées

Des centres de loisirs permettent aux enfants des quartiers cheminots de se retrouver. Le centre SNCF de Thouars a ouvert ses portes à la fin des années 1950, au coeur du village noir. De réels programmes éducatifs sont proposés. De nombreuses activités sont encadrées par des moniteurs d'éducation physique de la SNCF. Le centre de loisirs fonctionne les jeudis et parfois les samedis toute l'année pour les enfants à partir de 4 ans, les adolescents et les adultes mais aussi pendant les vacances scolaires. En 1971, le centre accueille 200 enfants. Il est alors composé de plusieurs équipements sportifs : tennis, football, basket, et même une piscine posée au sol, des bicyclettes et des canoës-kayaks (fabriqués au centre). L'activité canoë est bien développée avec des sorties sur toutes les rivières de la région (Thouet, Thouaret,

Argenton, Loire, Gartempe...). Des initiations à l'aéromodélisme sont également possibles. La maintenance des installations est assurée par des cheminots retraités (volontaires mais payés). Les abords du centre sont entretenus et fleuris. Des activités de jardinage sont ouvertes aux enfants dès 5 ans environ, à proximité des terrains du "Jardin du cheminot", petites parcelles réservées aux habitants du village noir. Du 30 juin au 15 septembre, le centre accueille les vacanciers. Certains enfants partent en camp dans d'autres centres en montagne ou à la mer. Des camps sous toile sont organisés à Pommiers. Les moniteurs ne travaillent pas qu'au centre de loisirs : par exemple, dans les écoles de Thouars ayant plus de 50% d'enfants de cheminots, la SNCF missionne ses moniteurs pour assurer les cours d'éducation physique du Cours Préparatoire au Certificat d'Étude (jusqu'en 1968).

Pour tous les publics

Après 1968, les familles de cheminots sont accueillies pour des activités manuelles (broderie, émaux, peinture sur soie...) et de la gymnastique. Les samedis et dimanches matin, le centre ouvre ses deux cabines de douches aux cheminots. C'est l'affluence ! Chaque mois, il y est organisé une veillée à thème. C'est aussi au centre de loisirs que les familles du village noir ont assisté à leurs premières séances de cinéma. Pour tous les âges, un parcours de gymnastique existe selon la méthode Hébert datant des années 1920 (courir, marcher, sauter, grimper, ramper). Ces activités ont progressivement diminué en suivant les effectifs de la gare de Thouars. Progressivement, la SNCF a revu son aide financière à la baisse. Aujourd'hui, le centre de loisirs accueille des camps d'été et diverses manifestations (vide-greniers, fête du Comité d'Etablissement...).



Rassemblement des cheminots grévistes sur le coteau de la Madeleine en 1920.
Coll. E. et S. Cadu.

8 Le personnel de la gare, vers 1965.
Coll. Pinel.

21 Grande nocturne au vélodrome le 4 juillet 1936 en présence de Raoul Dautry.
Coll. Musée Henri Barré.

Mobilisations, grèves

L'histoire des chemins de fer est aussi marquée par de fréquents "combats" entre cheminots et dirigeants des compagnies. Grèves isolées ou générales, ces mobilisations ont permis de multiples avancées sociales, à la fois pour les cheminots, mais aussi pour le monde ouvrier. Dès 1848, des grèves apparaissent dans le nord... Thouars va participer à plusieurs mouvements s'opposant à la durée hebdomadaire du travail et aux mauvaises conditions de travail. La grève de 1910 éclate sur le thème du repos hebdomadaire, la journée maximum de 10 heures, la réforme des retraites et un salaire minimum de 1800 francs par an (soit 5 francs par jour). Ce mouvement fut applé par la suite la "grève des 100 sous". L'armée vint en renfort occuper les postes vacants.

La grève de 1920

Dans toute la France, c'est un mouvement suivi. La grève est déclenchée par un élément mineur. Un dirigeant syndical de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) se voit refuser une autorisation d'absence pour assister à une réunion syndicale, il passe outre et est mis à pied. Le dépôt de Villeneuve Saint-Georges se met en grève, les ateliers sont fermés. Par solidarité, tout le PLM se met en grève. La compagnie révoque 300 grévistes. Un ordre de grève générale sur toutes les compagnies est lancé. La "vie ouvrière", organe cégétiste, réclame la nationalisation des 7 compagnies de chemins de fer et l'extension de l'indemnité de "cherté de vie" accordée aux fonctionnaires. Tout a été très vite. Les révolutionnaires veulent frapper un grand coup et les compagnies souhaitent, de leur côté, en finir avec le syndicalisme révolutionnaire. La grève ne doit durer qu'une journée, elle dure un mois. Elle

oppose 220 000 grévistes à 230 000 non-grévistes. 15 000 grévistes sont révoqués. À Thouars, cette grève paralyse la gare. Les manifestants se rassemblent sur les coteaux de la Madeleine, au dessus de la station élévatrice des eaux des chemins de fer de l'État et de celle de la Ville de Thouars.

Les grèves de 1968

En mai 1968, la gare est à son tour bloquée. Les cheminots se mobilisent et vont même jusqu'à mettre le drapeau rouge au fronton de la gare pendant plusieurs semaines. Les grévistes vivent en partie des dons de certains Thouarsais. Certains vont même jusqu'à faire la quête auprès des commerçants. Peu ont refusé cette aide.

Quant à Raoul Dautry

Cet ingénieur français (1880-1951) travailla à la Compagnie des chemins de fer du Nord. Entre 1928 et 1937, il devient directeur général des chemins de fer de l'État. Après la création de la SNCF, il intègre

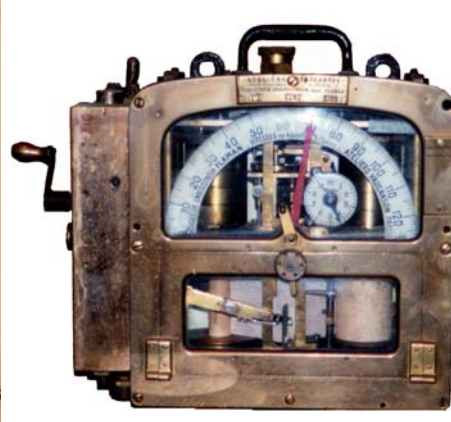
son conseil d'administration. Il devient ministre de l'Armement en 1939 puis de 1944 à 1946, ministre de la reconstruction et de l'urbanisme. Le 4 juillet 1936, M. Dautry est invité en gare de Thouars pour présider la "grande nocturne", compétition organisée au vélodrome des cheminots. À sa descente du train, celui-ci est interpellé de manière peu courtoise par un groupe de syndicalistes réclamant sa démission. Ceux-ci pensent alors que M. Dautry va réformer la société de prévoyance de la Compagnie de l'État. L'inauguration terminée, il repart déçu de cette altercation. Quant à cette rumeur stipulant qu'il reçut des tomates et qu'il reprit son train en disant "Vous entendrez parler de Raoul Dautry", entraînant dans sa colère l'abandon de la ligne Paris-Bordeaux passant par Thouars, ce n'est qu'une légende.



Détournement

Faire le timbre !
Planter un chou !
Bouffer un carré !
Le serre-fesses !
Fondre les plombs !
Bourrer les cacahouètes !





2 Faire l'heure. Horloge de la gare de Thouars.
Coll. Ville de Thouars.

La chapelle. Cabine de conduite
de la Pacific 231 G 558.
Coll. Ville de Thouars.

Des pèlerins. Carte postale humoristique des années 1920.
Coll. P. Van Oost.

Le flaman. Appareil flaman des années 1930.
Coll. Ville de Thouars.

Le gueulard. Porte du foyer de la Pacific 231 G 558.
Coll. Ville de Thouars.

Haut le pied. Locomotive 141 R 840 de passage à
Thouars en 2008.
Coll. Ville de Thouars.

Aller dans le sable

Cette expression s'applique en cas de déraillement, lorsque le train quitte la voie et glisse sur le ballast.

Bouffer un carré

Le terme carré concerne un signal d'arrêt absolu, de forme carrée à damiers rouges et blancs. "Bouffer un carré" est en fait, ne pas respecter un signal.

Bourrer les cacahouètes

Pour un agent de la voie, il s'agit de l'action de remuer le ballast pour le tasser sous le rail.

La chapelle

Ce terme désigne la cabine de conduite de la locomotive à vapeur. On parle aussi de l'abri.

Le chaudron

C'est le nom familier donné à la chaudière des locomotives.

Un chercheur d'or

Agent de la voie.

La cigogne

Grande burette à huile utilisée par le visiteur pour faire l'appoint des boîtes à graisse des essieux.

Le coucou

Locomotive-tender affectée aux manœuvres dans les gares et les triages.

Le crocodile

Système électrique ressemblant à la mâchoire de l'animal. En passant sur cet appareil, la locomotive déclenche un signal.

Décade

Période de travail d'un agent de conduite. Ainsi dénommées car elles pouvaient autrefois atteindre 10 jours, les "décades" sont désormais limitées à 6 jours de calendrier mais peuvent comprendre 7 journées de service.

Démariés

Quand deux compagnons formant une équipe se séparent.

La devanture

C'est le tableau de bord de la machine où se retrouvent tous les niveaux, commandes et manomètres.

Envolée de boutique

Se dit à propos d'un événement quelconque qui a déclenché une très importante et parfois disproportionnée réaction de la hiérarchie.

S'essuyer les pieds

Cette expression signifie que la locomotive patine au démarrage. En injectant un peu de sable sur le rail, cet effet est réduit.

Faire du gaz

Pour un chauffeur, c'est maintenir une pression idéale et ainsi assurer une bonne puissance de la machine.

Faire l'heure

La hantise des roulants ! C'est arriver à l'heure exacte, ni en retard, ni en avance.

Faire des petits

C'est tout simplement lorsqu'un train perd des wagons.

Faire de l'eau

Il s'agit de remplir la réserve d'eau de la locomotive placée dans le tender. Une grue hydraulique ou manche à eau est alors utilisée.

La feuille

Bureau où le mécanicien doit passer pour y retirer les documents relatifs à son déplacement : profil de ligne, composition du train, mouvements sur la voie...

Le flaman

Appelé aussi "mouchard". Il s'agit d'un appareil notant tous les événements du parcours du train, vitesse, coups de sifflets, ralentissements, attentes... Sur les camions, on parle du disque, dans les avions de la boîte noire... Ce nom vient d'Eugène Flaman, son inventeur.

Fondre les plombs

Si une chaudière entre en surchauffe et risque l'explosion, un système de soupapes de sécurité en plomb libère de l'eau dans la chaudière et noie le foyer. La locomotive est alors immobilisée.

Un fromage blanc

Il s'agit des chefs de service portant des casquettes à coiffe blanche.

Les galoches

Les semelles de frein (ou sabots) des locomotives et des wagons étaient autrefois en bois.

Le gueulard

C'est la porte du foyer des locomotives à vapeur.

Haut le pied

Train constitué par une ou deux machines ou avec un ou deux véhicules (très souvent une locomotive circulant seule). À l'époque des diligences, il y avait toujours accroché derrière un cheval de réserve qui n'avait rien à tracter. Donc par rapport

aux autres chevaux, il levait "haut le pied" car il n'était pas fatigué !

Lapin de couloir, bottes de pailles, bras mort, mulot, mulote, lest embarqué, araignées de placard ou de fourgon
Gentils surnoms des agents de train (contrôleurs) !

Un pèlerin

On parle ici du voyageur, souvent surchargé de valises et en retard.

Des pieds plats

Terme évoquant les mécaniciens affectés aux trains de marchandises.

Planter un chou

Il s'agit d'une panne immobilisant un train en rase campagne.

Le régulateur

Chaque mécanicien possède une montre, appelée régulateur.

Le ringard

Pour un cheminot, il s'agit d'une longue barre de fer utilisée par le chauffeur pour attiser son feu.

Un sanglier

Surnom donné aux agents de l'équipement travaillant sur les voies.

Un sénateur

Symbole du chemin de fer, il s'agit du mécanicien affecté au transport des voyageurs sur les trains express.

Un serre-fesses

Avant l'existence des freins à air comprimé sur tous les wagons d'un même train, le freinage était assuré par un employé (le serre-freins) placé dans une cabine en haut d'un wagon.

Un suce-mèche

Désigne un lampiste.

TIA

Traitement Intégral Armand. Ce composé chimique mis au point par Louis Armand, permettait de combattre l'entartrage des tubes de la chaudière.

Faire le timbre

Le timbre est une plaque apposée par les services certificateurs attestant de la pression maximale de la chaudière d'une locomotive. Faire le timbre est donc atteindre cette pression.

Tôles de 2

Autorails, aux carrosseries réalisées en tôle de 2 mm d'épaisseur. Ce terme est quelque peu méprisant.

Le tube

C'est un tube de verre indiquant au chauffeur et au mécanicien le niveau d'eau dans la chaudière.

Un visiteur

Employé chargé de contrôler le matériel roulant : essieux, bandages ...

Laissez-vous conter **Thouars**, Ville d'art et d'histoire...

... en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la Culture
Le guide vous accueille. Il connaît toutes les facettes de Thouars et vous donne les clefs de lecture pour comprendre un édifice, l'histoire de la ville, son développement au fil des quartiers. Le guide est à votre écoute. N'hésitez pas à lui poser des questions.
Thouars vous propose des visites toute l'année sur réservation. Des brochures conçues à votre attention vous sont envoyées à votre demande.

Le service Ville d'art et d'histoire

Il coordonne les initiatives de Thouars, Ville d'art et d'histoire, en proposant toute l'année des animations, visites et conférences pour la population locale et les scolaires. Il se tient à votre disposition pour tous vos projets.

Le Centre Régional "Résistance & Liberté"

Une structure à vocation culturelle et pédagogique qui vous propose une découverte originale et interactive de la Seconde Guerre mondiale, des actes et acteurs de la Résistance régionale. Il se tient à votre disposition pour tous vos projets.

Thouars appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs du patrimoine et la qualité de leurs actions.

Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité.

Aujourd'hui, un réseau de 146 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

Renseignements, réservations



• **Service Ville d'art et d'histoire**
Hôtel de Ville - Place Saint-Laon - BP 183
79103 Thouars Cedex - Tél : 05 49 68 16 25
service.patrimoine@ville-thouars.fr - www.thouars.fr/vah/



• **Centre Régional "Résistance & Liberté"**
Les anciennes Ecuries du château
Rond-Point du 19 mars 1962 - 79100 Thouars
Tél : 05 49 66 42 99 - info@crri.com.fr - www.crri.com.fr

Cette brochure a été conçue par le service municipal Ville d'art et d'histoire de la Ville de Thouars et par le Centre Régional "Résistance & Liberté".

Textes

Christelle Bègue, Sébastien Maurin (Service Ville d'art et d'histoire)
Virginie Daudin (Centre Régional "Résistance & Liberté")

Remerciements

Témoignages et documents (collectés en 2000, 2004 et 2008 par le service Ville d'art et d'histoire de la Ville de Thouars)
M^{me} Aury, M. Barenger, M^{me} Beauvais, M^{me} Bénétreau, M. et M^{me} Bernard, M. et M^{me} Bernier, M. Bitaudeau, M. Boissonnot, M. Bouchet, M. Boury, M. Brunet, M. et M^{me} Cadu, M. Chauveau, M^{me} Coué, M. Desjour, M^{me} Desrichard, M. Drapeau, M. et M^{me} Fromentin, M. Hémary, M^{me} Gallois, M^{me} Gautier, M^{me} Gautourneau, M. et M^{me} Godefroy, M. Grellier, M^{me} Guillot, M^{me} Jublin, M^{me} Laroche, M^{me} Lemarié, M. Le Moële, M. Long, M. Marais, M. Mareil, M. Marquois, M. Maugé, M^{me} Métais, M^{me} Millet, M. Mourouzeau, M^{me} Moreau, M. et M^{me} Normand, M^{me} Olivier, M. Onillon, M. Palluault, M. Papon, M. Pécot, M^{me} Péron, M. Petit, M^{me} Pichot, M. Pinel, M. Raineau, M. et M^{me} Rambault, M. Reveau, M^{me} Roux, M. Sourisseau, M^{me} Toudic, M. Toumit, M. Thibault, M. Van Oost.

Courrier de l'Ouest, Archives municipales et collections du Musée Henri Barré de Thouars, Conservatoire de la Résistance et de la Déportation des Deux-Sèvres et des régions limitrophes et Centre Régional "Résistance & Liberté", Photoraïl Club, Centre d'archives historiques de la SNCF.

Réalisation : Service Ville d'art et d'histoire 2009

Impression : MACE Imprimerie - 79100 THOUARS

Conception graphique : LM communiquer.

Conception des inter-titres : Aurélie Lagadec (Centre Régional "Résistance & Liberté").

