

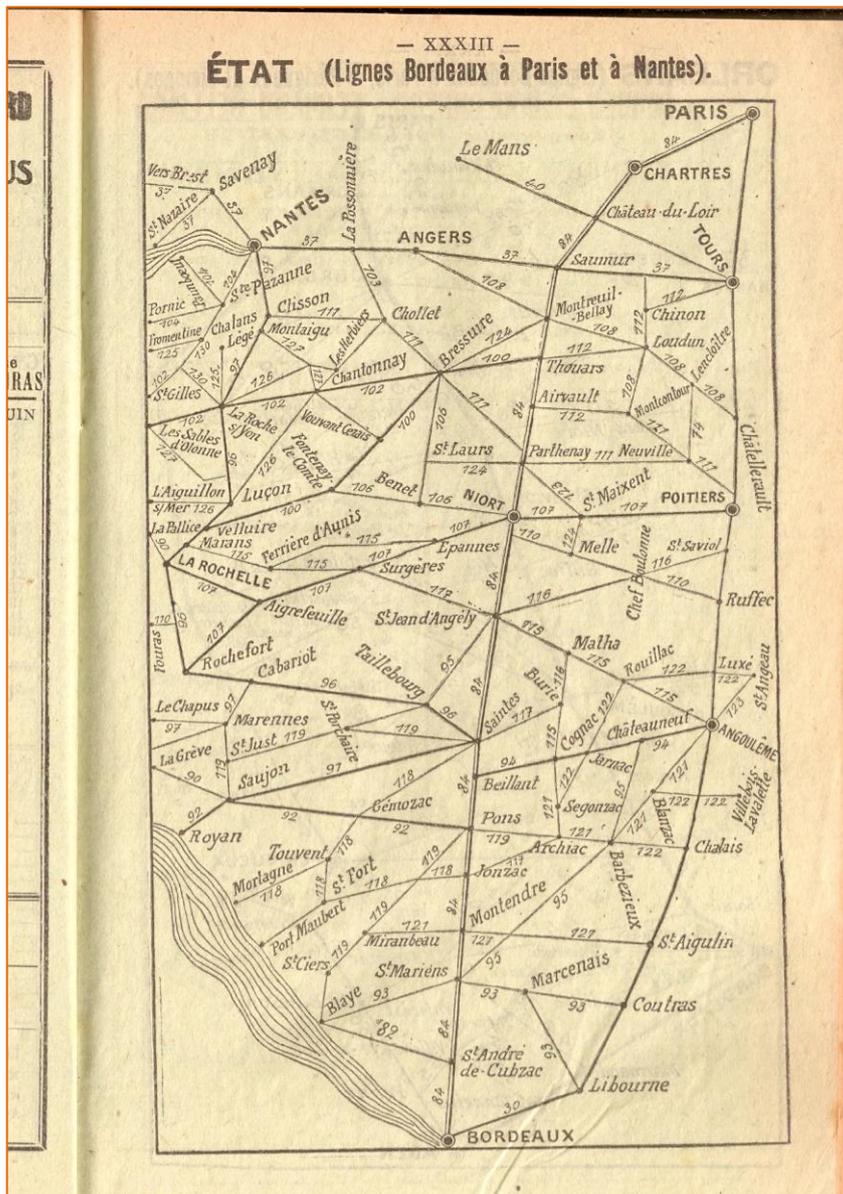
Evolution des horaires de 1905 à nos jours

Aujourd'hui pour se rendre à La Rochelle, une majorité d'entre nous utilise sa voiture et passe par Mauzé sur le Mignon. Ce trajet prend environ une heure au maximum. Après, le problème est bien sûr de se garer mais c'est une des contreparties de notre monde peuplé d'automobiles. Pour Rochefort le temps est à peu près le même mais il vaut mieux passer par Surgères

Mais on peut aussi se rendre à La Rochelle ou Rochefort par le train comme en 1917 et c'est intéressant de faire un petit comparatif des horaires et possibilités offertes au fil du siècle écoulé pour effectuer ce trajet.

Nous allons reprendre l'exemple donné par le compte rendu du Conseil de 1917 avec une personne souhaitant passer le maximum de temps sur une journée dans une de ces deux villes au départ de Villeneuve la Comtesse en consultant quelques vieux indicateurs de chemin de fer et d'autres très récents !

Une bonne carte du réseau de l'époque n'est pas de trop :



Il n'y a bien que des lignes de chemin de fer sur cette carte pour ceux qui en douteraient ! Même si l'on trouve avec les lignes principales toutes les lignes des autres compagnies secondaires essentiellement à voie métrique.

Horaires Chemins de fer de l'ETAT du 15 octobre 1905 (trains omnibus comportant les 3 classes)

| | | | |
|--|-------|---|--|
| Départ Villeneuve La C (direction Bordeaux) | 7h19 | Départ La Rochelle Durée trajet 3 h 32 | 6 h17 du soir |
| Arrivée Taillebourg | 8h54 | Départ Rochefort Durée trajet 3 h 30 | 6 h19 du soir (changement à Aigrefeuille le Thou) |
| Départ Taillebourg (direction La Rochelle) | 8h58 | Arrivée Niort | 8 h 06 du soir |
| Arrivée Rochefort Durée trajet 2h37 | 9h56 | Départ Niort | 8 h 52 du soir |
| Arrivée La Rochelle Durée trajet 3h28 | 10h47 | Arrivée Villeneuve la Comtesse | 9 h 49 du soir |
| Durée totale passée à La Rochelle : 7 h 30 | | Durée totale passée à Rochefort : 8 h 23 | |

Horaires Chemins de fer de l'ETAT de décembre 1926 (trains omnibus comportant les trois classes)

| | | | |
|---|---------|---|----------|
| Départ Villeneuve la Comtesse (direction Bordeaux) | 8 h 22 | Départ la Rochelle (Direction Niort) durée trajet : 3 h 23 | 17 h 20 |
| Arrivée St jean d'Angély | 8 h 59 | Départ Rochefort : durée trajet 3 h 27 (Direction Aigrefeuille le Thou et Niort) | 17 h 16 |
| Départ (direction Taillebourg) | 9 h 28 | Départ Aigrefeuille (train provenant de La Rochelle) | 17 h 5 8 |
| Arrivée Taillebourg | 10 h 17 | Arrivée Niort | 19 h 25 |
| Départ (direction Nantes) | 10 h 31 | Départ Niort (direction Bordeaux) | 19 h 51 |
| Arrivée Rochefort Durée du trajet : 3 h 02 | 11 h 24 | Arrivée Villeneuve la Comtesse (dernier train du soir) | 20 h 43 |
| Départ (direction Nantes) | 11 h 31 | | |
| Arrivée La Rochelle Durée du trajet : 3 h 58 | 12 h 20 | | |
| Durée totale passée à La Rochelle : 5 h | | Durée totale passée à Rochefort : 5 h 52 | |

Horaires Chemins de fer de l'ETAT de Juin 1936 (autorails et trains express)

| | | | |
|---|--------|---|---------|
| Départ Villeneuve la Comtesse (direction Bordeaux) | 6 h 05 | Départ La Rochelle (direction Bordeaux) durée du trajet : 2 h 09 | 18 h 27 |
| Arrivée Saintes | 6 h 50 | Départ Rochefort (direction Bordeaux) durée du trajet : 1 h 42 | 18 h 54 |
| Départ Saintes (direction Nantes) | 8 h 12 | Arrivée Saintes | 19 h 31 |
| Arrivée Rochefort Durée du trajet : 2 h 46 | 8 h 51 | Départ Saintes (direction Niort et Paris) | 19 h 37 |
| Départ Rochefort (direction La Rochelle et Nantes) | 8 h 53 | Arrivée Villeneuve la Comtesse | 20 h 36 |
| Arrivée La Rochelle Durée du trajet : 3 h 12 | 9 h 17 | | |
| Durée totale passée à La Rochelle : 9 h 10 | | Durée totale passée à Rochefort : 10 h 03 | |

Horaires SNCF du service d'été de 1973 (autorails et trains express)

| | | | |
|--|---------|---|---------|
| Départ Villeneuve la Comtesse (direction Niort) | 6 h 41 | Départ La Rochelle (direction Rochefort / Bordeaux) Durée du trajet : 1h 57 | 19 h 41 |
| Arrivée Niort | 7 h13 | Départ Rochefort (direction Bordeaux) Durée du trajet 1 h 38 | 20 h 00 |
| Départ Niort (direction La Rochelle) | 7 h 32 | Arrivée Saintes | 20 h 29 |
| Arrivée La Rochelle Durée du trajet : 1 h 48 | 8 h 29 | Départ Saintes (direction Niort) | 20 h 55 |
| Départ La Rochelle direction Rochefort | 11 h 45 | Arrivée Villeneuve la Comtesse | 21 h 38 |
| Arrivée Rochefort Durée du trajet : 5 h 23 | 12 h 04 | | |
| Durée totale passée à La Rochelle : 11 h 12 | | Durée totale passée à Rochefort : 7 h 56 | |

Horaires SNCF du service d'hiver 1986 / 1987 (autorails et trains express)

| | | | |
|--|--------|---|---------|
| Départ Villeneuve la Comtesse (direction Saintes) | 6 h 18 | Départ La Rochelle (direction Rochefort/ Bordeaux) Durée du trajet : 1 h 42 | 20 h 04 |
| Arrivée Saintes | 7 h 08 | Départ Rochefort (direction Bordeaux) Durée du trajet : 1 h 19 | 20 h 27 |
| Départ Saintes (direction Rochefort /Nantes) | 8 h 18 | Arrivée Saintes | 20 h 55 |
| Arrivée Rochefort Durée du trajet : 2 h 31 | 8 h 49 | Départ Saintes (direction Niort) | 21 h 01 |
| Départ Rochefort (direction Nantes) | 8 h 51 | Arrivée Villeneuve la Comtesse | 21 h 46 |
| Arrivée La Rochelle Durée du trajet : 2 h 55 | 9 h 13 | | |

Durée totale passée à La Rochelle : 10 h 51

Durée totale passée à Rochefort : 11 h 40

Horaires SNCF du service d'hiver 2006/2007 (TER)

| | | | |
|---|---------|---|---------|
| Départ Villeneuve la Comtesse (direction Saintes) | 6 h 58 | Départ La Rochelle (direction Rochefort/ Bordeaux) Durée du trajet 1 h 46 | 17 h 55 |
| Arrivée Niort | 7 h 29 | Départ Rochefort (direction Bordeaux) Durée du trajet 1 h 17 | 18 h 24 |
| Départ Niort (direction La Rochelle) | 8 h 01 | Arrivée Saintes | 18 h 56 |
| Arrivée La Rochelle Durée du trajet : 1 h 42 | 8 h 40 | Départ Saintes (direction Niort) | 19h 00 |
| Départ La Rochelle (direction Rochefort/ Bordeaux) | 11 h 25 | Arrivée Villeneuve la Comtesse | 19 h 41 |
| Arrivée Rochefort Durée du trajet : 4 h 49 | 11 h 47 | | |

Durée totale passée à La Rochelle : 9 h 15

Durée totale passée à Rochefort : 6 h 37

Horaires SNCF de janvier 2017 trouvés sur le site Internet Voyages SNCF. com

| | | | |
|--|--------|--|---------|
| Départ Villeneuve la Comtesse (direction Niort) | 6 h 41 | Départ La Rochelle Direction Rochefort / Bordeaux Durée du trajet 1 h 59 | 17 h 43 |
| Arrivée Niort | 7 h 15 | Départ Rochefort (direction Bordeaux) Durée du trajet 1 h 41 | 18 h 00 |
| Départ Niort (Direction La Rochelle) | 7 h 59 | Arrivée Saintes | 18 h 36 |
| Arrivée La Rochelle Durée du trajet 2 h 07 | 8 h 48 | Départ Saintes (direction Niort) AUTOCAR pour cause de ligne en travaux | 18 h 42 |
| Départ La Rochelle (Direction Rochefort) | 8 h 57 | Arrivée Villeneuve la Comtesse RD 650 | 19 h 41 |
| Arrivée Rochefort Durée du trajet 2 h 46 | 9 h 27 | | |

Durée totale passée à La Rochelle : 8 h 55

Durée totale passée à Rochefort : 8 h 33

Observations

Pour en revenir à la demande du Conseil Municipal et à la réponse des CF de l'ETAT, il faut savoir que 1917 est une période difficile pour les chemins de fer très sollicités par l'effort de guerre en matériels et personnels souvent mobilisés d'où la suppression de certains trains ou arrêts. L'entrée en guerre des Etats Unis et leur arrivée à Bordeaux, Brest et la Rochelle va entraîner la formation de nombreux convois militaires destinés aux régions de l'Est et du Nord de la France. C'est ainsi que le site de La Rochelle va constituer un gros atelier de montage de wagons dont les pièces arrivent directement des Etats Unis (plusieurs milliers seront construits). Après la guerre de 14 18, les besoins de déplacements vont commencer à évoluer et dans les années 30, le chemin de fer commencera à être concurrencé par le transport routier. Et ainsi grâce aux tableaux horaires, on peut constater que certaines lignes vont disparaître et que malgré tout, nous pouvons toujours nous rendre à Rochefort ou la Rochelle par le train

En consultant ces tableaux, nous pouvons constater qu'au fil du temps, il a souvent été plus difficile de se rendre à Rochefort qu'à La Rochelle. La géographie ferroviaire n'a pas facilité la tâche des CF de L'ETAT puis de la SNCF malgré qu'il existât jusqu'en 1933 une liaison directe entre Aigrefeuille et Rochefort, la vitesse des trains à vapeur omnibus de l'époque ne permettait pas une desserte rapide. De plus, il n'existait pas de train direct entre Niort et Rochefort. La correspondance était obligatoire. La ligne entre Aigrefeuille et Rochefort a été convertie en route vers 1960 (D 5). En l'utilisant aujourd'hui, en véhicule, on peut se prendre à rêver aux express qui l'ont fréquentée au XIXème siècle. L'ouverture de la ligne directe de St Jean d'Angély vers Saintes et Saujon en 1911 a contribué à la déchéance de la ligne de Taillebourg fermée en 1932. Cette ligne aurait pu aussi jouer un rôle plus important si elle avait été directe vers Rochefort. Dans le même temps, l'ETAT mais en service des autorails Renault beaucoup moins chers et plus rapides pour le trafic voyageur local que les trains à vapeur sur les autres lignes. Le principe des autorails sera adopté jusqu'à aujourd'hui par la SNCF et deviendront les fameux TER au début des années 90.

Pour les lignes restées en service jusqu'à aujourd'hui, nous pouvons observer que les temps de parcours ne sont pas forcément meilleurs qu'en 1936 car il s'agit de desserte locale ou de ville à ville moyenne et là, le TGV ne sert pas à grand-chose ; de plus, seule la ligne Niort La Rochelle a été électrifiée pour le TGV et a vu sa vitesse relevée durant cette période. Ce qui n'apparaît pas non plus, c'est que de nombreuses gares locales sont fermées et c'est finalement la ligne Niort Saintes (ex Paris Bordeaux ETAT) qui s'en sort le mieux en ayant gardé la plupart des points d'arrêt. Depuis le 11 décembre 2016 les gares d'Aigrefeuille et La Jarrie sont rouvertes (entre Niort et la Rochelle) faisant suite à celle de St Laurent de la Prée, d'Angoulins et d'Aytré rouvertes il y a une dizaine d'années entre Rochefort et La Rochelle.

Aujourd'hui, pour se rendre à Rochefort on peut aussi utiliser un bus (les Mouettes) au départ de Surgères en correspondance avec certains trains. Mais il y aussi possibilité de se rendre en voiture à Surgères pour prendre le train directement pour La Rochelle. Ce qui semble être la solution préférée par ceux qui ne souhaitent pas aller en voiture dans la préfecture du département car elle offre la possibilité de prendre aussi le TGV vers Paris ou La Rochelle.

Prendre le train vers entre 1900 et 1940 c'était voir et utiliser ceci par exemple :

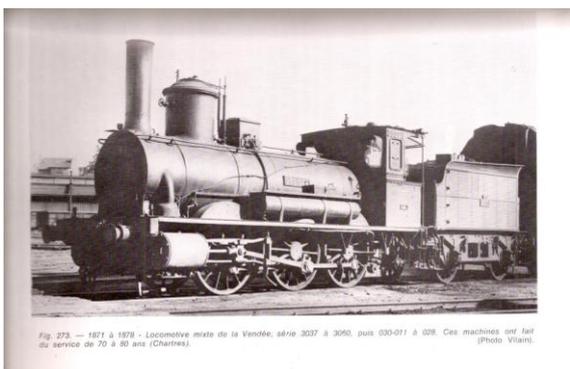


Fig. 273. — 1871 à 1978 - Locomotive mixte de la Vendée, série 3027 à 3050, puis 030-011 à 028. Ces machines ont fait du service de 70 à 80 ans (Chartres). (Photo: Vilain)

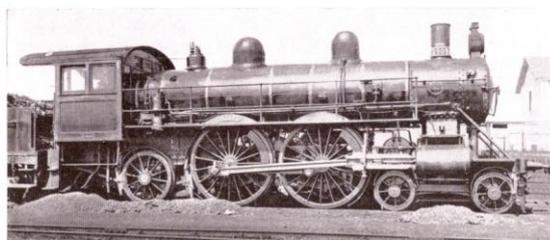


Fig. 226. — 1900 - Locomotives à grande vitesse, à simple expansion, type Atlantic, série 2501 à 2910, puis 221-001 à 010, construites par Baldwin (U.S.A.).

Ces locomotives très simples et robustes ont assurées de nombreux trains mixtes (3 classes) sur les lignes autour de Niort entre 1880 et 1930 pour la première et plutôt dans les années 1910 à 1930 pour les secondes

Source: le matériel roulant et moteur des CF de l'Etat de Lucien Maurice Vilain)

Voitures voyageurs utilisées sur de nombreuses lignes secondaires de l'ETAT avant 1930 y compris autour de Saintes avant d'être remplacées par du matériel plus moderne.

(Source: le matériel roulant et moteur des CF de l'Etat de Lucien Maurice Vilain)

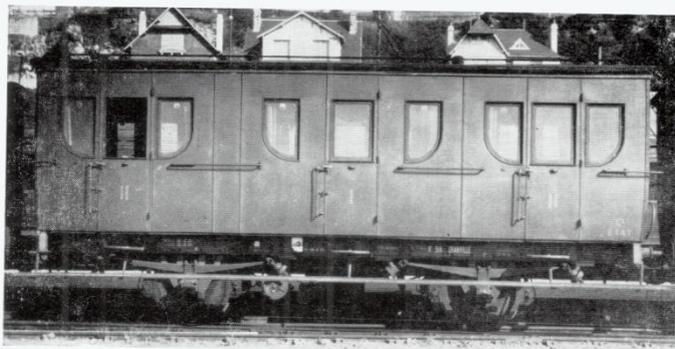


Fig. 377. —
Voitures
de 1^{re} classe
à 3 compartiments
éclairage au gaz
d'huile,
puis électrique
converties en
mixtes 1^{re}-2^e cl.,
tare 11 tonnes.
(Photo Laurent)

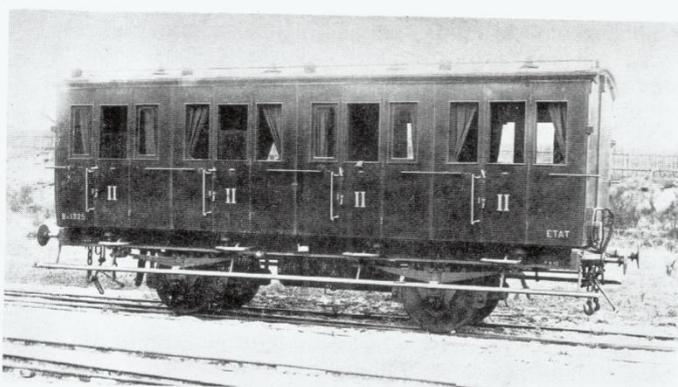


Fig. 378. —
1880-1883
231 voitures
de 2^e classe
à 4 compartiments
(Bx), éclairage
au gaz d'huile,
chauffage par
bouillottes,
double suspension.
(Photo Etat).

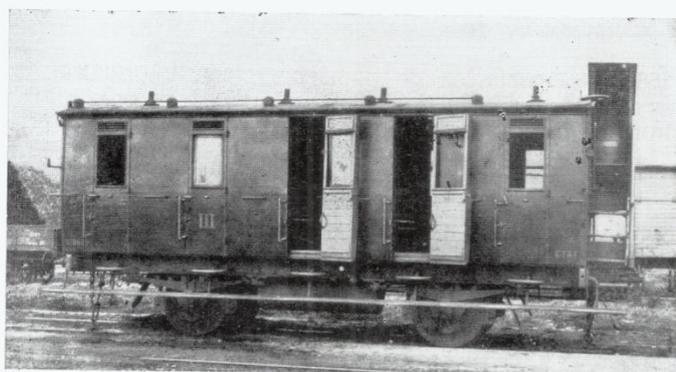


Fig. 379. —
1880 à 1885
267 voitures
de 3^e classe
à 5 compartiments
éclairage à l'huile
puis électrique
chauffage par
bouillottes
puis à vapeur,
frein à vis.
(Photo Etat)

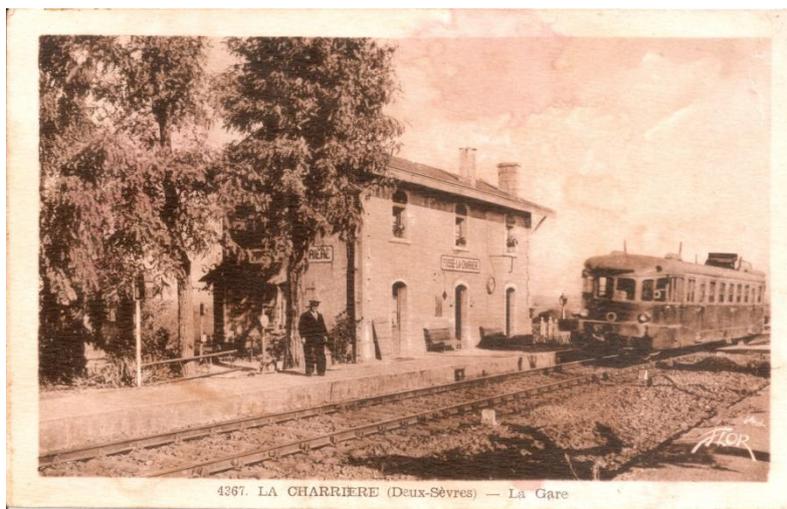
La gare de Villeneuve vers 1920



Un train mixte provenant de Niort avec en tête certainement une 221 Atlantic et des voitures à portières latérales va s'arrêter en gare. Les voyageurs ne sont pas encore présents sur le quai car c'est le chef de gare qui les autorise à s'y rendre qu'au tout dernier moment quand le train est arrêté. Peut être aussi qu'il fait assez froid (la vue semble prise en avril par rapport au feuillage des arbres) et qu'il fait bien meilleur dans la salle d'attente chauffée avec le poêle à charbon ! On remarque l'abri de quai et la voie située derrière. Une pile de traverses est stockée à l'emplacement d'une quatrième voie jamais posée. Il n'y a pas encore d'éclairage électrique qui ne sera installé qu'en 1931. Il y a des arbres sur les deux quais. A cette époque, les feuilles semblaient moins poser problème pour l'exploitation ferroviaire ! La guérite visible entre le bâtiment voyageurs et le château d'eau sert pour entreposer des colis en attente d'expédition par le régime rapide de messagerie.

La carte a été envoyée par un couple de Villeneuvois prénommés Gaston et Marie qui raconte à des amis leurs vacances à Pau et Biarritz en 1924.

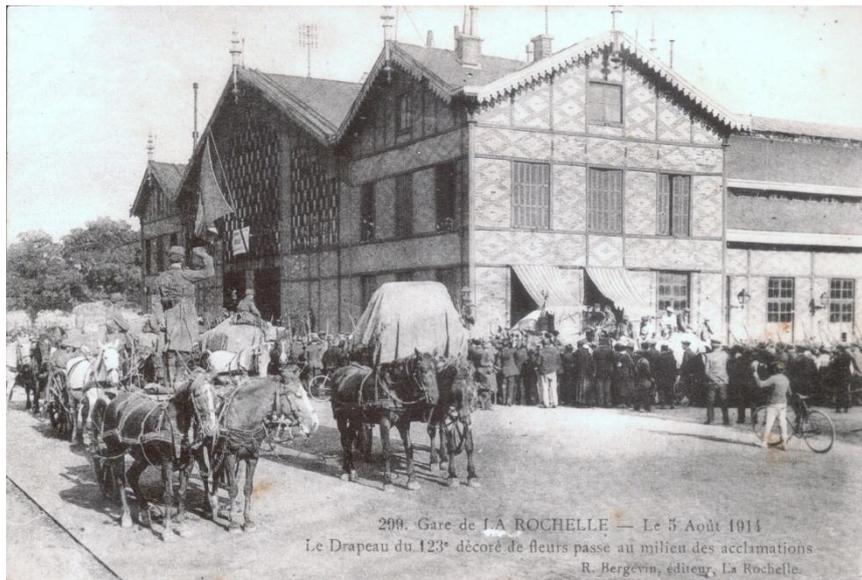
Un autorail Renault à Prissé la Charrière vers 1945/ 1950



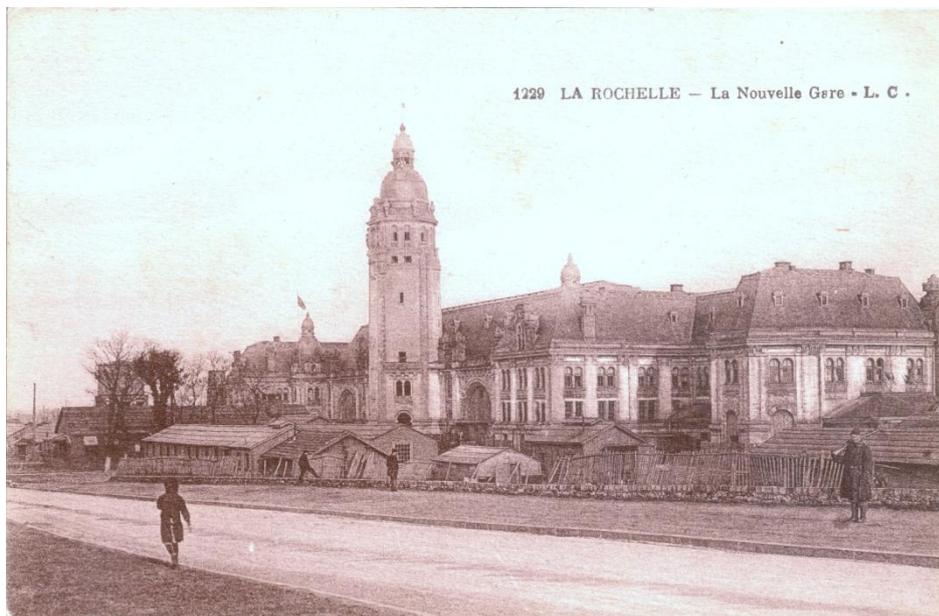
Il ne reste déjà plus qu'une seule voie. La ligne vient d'être mise à voie unique depuis peu. L'autorail est en train de quitter la gare sous l'œil du chef de gare qui peut quand même poser pour la photo !

La gare de La Rochelle le 5 août 1914

C'est le moment du départ pour les 3000 hommes du 123^{ème} régiment d'Infanterie La foule les acclame. Tout le monde pense que la guerre sera courte. Elle va durer quatre ans et sera terrible.



Cette gare date de 1857 et à été construite par la compagnie du Paris Orléans pour la ligne provenant de Poitiers. C'était une gare en cul de sac située à l'emplacement de l'actuel hôtel Mercure près de l'aquarium. Peu commode d'exploitation, les CF de l'ETAT qui l'ont reprise en 1883 décidèrent d'en construire une nouvelle beaucoup plus grande qui permettrait le passage directe des trains. Après de longues négociations avec l'autorité militaire pour obtenir le terrain nécessaire, les travaux vont commencer en 1910 et prendre une douzaine d'années car retardés par la guerre.



La nouvelle gare, future fierté de la Ville de La Rochelle en plein hiver 1917 ou 1918.

La toiture du bâtiment est achevée mais pas l'intérieur ni la marquise qui recouvrira les voies. En attendant, c'est la guerre et les Américains viennent d'arriver en France. Le site est occupé par les 1800 hommes du 35^{ème} régiment du Génie Américain chargé de monter des wagons de marchandises fabriqué par Middletown Car Company et arrivant en pièces détachées par bateau depuis les Etats Unis. En 1920, cette fabrication partira sur le site du futur dépôt de Bongraine avant d'être transféré définitivement à Aytré en 1923 avec l'Entreprise Industrielle Charentaise. Celle-ci est devenue depuis Alstom et fabrique toujours du matériel ferroviaire.

Au premier plan la RN 137 bien déserte arrivant du pont métallique de Tasdon (non visible) et se dirigeant vers le Vieux port à gauche. Une sentinelle garde le secteur en observant le piéton chaudement couvert qui avance vers le pont tout en restant à bonne distance.

L'horloge de gare

Située dans la salle d'attente, elle était remontée tous les quinze jours par le chef de gare et son entretien était effectué par un cheminot spécialisé. Le système avec les chiffres de 12 à 24 a été généralisé en 1913 pour éviter la confusion entre les heures du matin et du soir



Le composteur et le billet

Autrefois les billets avait un format dit Edmonson comme les tickets de metro (qui ont gardé ce format très longtemps). Il fallait les composer pour les valider. Souvent le chef de gare s'en chargeait si le billet était utilisé tout de suite. Le composteur pouvait également être fixé sur la banque du guichet côté voyageur et celui-ci devait effectuer l'opération sous l'œil du chef de gare. Quand la vente de billet en gare cessait, on pouvait alors acheter directement le billet au contrôleur du train (A Villeneuve, ce fut le cas après 1971)



Le composteur orange électromécanique est apparu vers 1975 avec les grands billets toujours utilisés.

Vers 2000 le composteur jaune actuel a été mise en service