

# Courrier du rail

Ne poser qu'une seule question par lettre. Se limiter aux questions techniques. Joindre la somme de 3,20 F en timbres-poste PAR QUESTION POSÉE. Indiquer nom et adresse complète.

DE M. BIBOLOM  
17100 SAINTES

## ● Le dépôt de Saintes, de 1930 à nos jours.

R. — A la croisée de l'itinéraire Paris-Bordeaux par Chartres, Thouars, Niort, des lignes en provenance de Nantes par La Rochelle, d'Angoulême et de Royan, le dépôt de Saintes, tout comme les ateliers du Matériel implantés à proximité, face à la gare voyageurs, était, en 1930, sous le contrôle du réseau de l'État qui en avait hérité de la Compagnie des Charentes. L'établissement possédait, à cette époque, des fonctions très variées, qu'il s'agisse d'assurer la traction des rapides et express, des voyageurs omnibus, marchandises et manœuvres. Il disposait surtout de séries d'origine État et quelques exemplaires des types Armistice acquis en 1919. Parmi eux, figurent ainsi notamment :

- des Atlantic Baldwin (221.001 à 010) et État (221.101 à 110) pour express légers sur Chartres, Bordeaux, La Rochelle, Angoulême ;
- des Pacific État (231.011 à 060) et des S 3/6 bavaroises compound à surchauffe (231.981 à 996) pour rapides, express sur Bordeaux, Nantes, Thouars, Angoulême, Royan ;
- des Ten Wheel 230.800 État et 230.931 à 942 ex-Bavaroises, classe P 3/5, pour express légers et omnibus sur tous les axes rayonnants ;
- des Mikado et Consolidation État 141.001 à 250, 140.101 à 370 destinées à la traction des marchandises lourdes et accessoirement des voyageurs sur les lignes Chartres-Bordeaux, Nantes-

Saintes, Angoulême-Royan, Pons-Royan ;

- des 040 G8<sup>1</sup>, Armistice, 040.901 à 941 pour marchandises de section ;

- des 230 tenderisées 32.001 à 45 réservées aux trains de voyageurs omnibus sur petits parcours ;
- des machines-tenders 40.001 à 143 État et T 14 Prusse (141) 42.901 à 923, affectées au service de butte dans les triages et aux manœuvres de gares.

En 1934, alors que le rôle des 221 à grandes roues déclinait, le dépôt de Saintes recevait quelques unités de la série 141.401 à 416 ex-PO rétrocédées à l'État à la fusion PO-Midi.

Quand vint la guerre, la consistance du parc qui avait peu varié dans la décennie écoulée, se vit soudain profondément modifiée, suite à des prélèvements opérés par la DR en 1940/1941, en particulier toutes les 3-231 A (231.900), 3-230 E (230.900), 3-141 TA (42.900), ainsi que de nombreuses 3-140 C (140.100), 3-230 TA (32000) et 3-040 TA (40100). Ces départs conjugués à l'envoi des 231 B (231.011.060) en Normandie et des 141 A (141.401-416) à Auray, obligèrent la région de l'Ouest à affecter à Saintes des Pacific Sud-Est 231 D et G pour service express sur Nantes-Bordeaux et Angoulême-Royan ; l'itinéraire Chartres-Saumur-Niort-Saintes ayant perdu son privilège d'artère noble en 1939. Un violent bombardement anéantit une bonne partie des installations ferroviaires et de nombreuses locomotives, le 24 juin 1944. On profita des travaux de reconstruction ultérieurs pour supprimer l'ancienne rotonde, d'ailleurs vétuste, dont les deux ponts tournants de 14 et

17 m, contraignaient au découplage des machines longues et tenders. Une remise à machines construite sur l'emplacement de l'ancien hall de montage des ateliers et jouxtant au nord le bâtiment de la chaudronnerie, est aménagée avec neuf voies de 50 m, complétées par un chantier de levage et une fosse de descente des essieux. En outre, un hangar pour abriter et entretenir les autorails fut édifié côté Nord.

Dans le courant de 1946, les Pacific PLM regagnèrent le Sud-Est et Saintes récupéra alors des 231 B provenant de Dieppe et La Rochelle. Le dépôt reçut également des 140 B Baldwin et retrouva les 231 A bavaroises dont l'état ne permit malheureusement pas leur remise en service.

En 1947, alors que le service express et messageries se limitait aux tournées sur Nantes-Bordeaux, Poitiers-La Rochelle et Angoulême-Saintes l'été, son parc de machines voyageurs se composa de 231 B, 230 G ex-État (801 à 883), 230 G ex-PO (884 à 898), 230 N, 230 TA, 131 TA, 221 A, 220 B, ces deux dernières séries étant en attente d'amortissement. Les trains de marchandises directs les plus lourds ayant été confiés aux nouvelles et puissantes 141 R basées à La Rochelle, les fonctions assurées par les machines de Saintes (140 B, 140 C, 030 C) se limitèrent alors à des trains de desserte vers Saint-Mariens, Angoulême, Niort, La Rochelle et sur les lignes coordonnées de Rochefort à Fouras et au Chapus, La Tremblade à Saujon. Quelques séries participèrent par ailleurs aux manœuvres de gare, triage et dépôt : 040 TA, 030 TB, 030 TF.

Les trois années suivantes, plusieurs séries disparurent de l'inventaire : 140 B renumérotées 140 G, 230 N, 030 C, 030 D, 131 TA, 030 TB, 030 TF et d'autres sur la décadence : 230 B, 230 G, 230 TA. Compte tenu de leur grand âge, les 231 B furent remplacées, à partir de 1953, par des 231 F 401/420, 501/784 à tiroirs Wilotteaux, antérieurement affectées à La Rochelle. Ces locomotives assurèrent certains des express et messageries de la transversale Nantes-Bordeaux et des lignes affluents Poitiers-La Rochelle et Angoulême-Saintes.

Lorsqu'apparut en Saintonge, fin 1956, le premier diesel de ligne 060 DB 1 destiné à amorcer la modernisation de la traction sur les lignes du sud de la Loire, l'écurie vapeur de Saintes ne se compose plus que de trente-quatre engins :

- 231 F (23) 413, 420, 509, 534, 536, 568, 604, 617, 632, 659, 668, 687, 694, 696, 701, 703, 712, 725, 736, 742, 749, 752, 784 ;
- 140 C (7) 182, 209, 231, 237, 239, 267, 318 ;
- 030 C (1) 687 ;
- 040 TA (3) 26, 80, 94.

S'attaquant aux services de choix, en l'occurrence les trains express et messageries, la diésélation impliqua le départ des 231 F vers Rouen-Martainville à partir de janvier 1957, sauf des 509, 568, 703 conservées comme appoint et la 736 en réparation différée. De leur côté, les 140 C, dont

le nombre s'est trouvé augmenté, en 1958, du fait de la mutation de celles de Saint-Mariens, conservent leurs attributions marchandises, notamment sur les lignes de Saintes à Royan, Saintes à Saint-Mariens, Saintes à Angoulême, Saint-Mariens à Blaye et Barbézieux, Saujon à La Tremblade, Rochefort à Fouras et Le Chapus. En outre, sur ces deux derniers embranchements, elles remorquent, l'été, les voitures directes en provenance et à destination de Paris-Austerlitz.

L'arrivée, au printemps 1962, des locomotives BB 63500, chargées des marchandises locaux et des manœuvres, condamne les 140 C à quitter les lieux à leur tour, abandonnant deux 040 TA qui meurent en 1963. Ainsi, le dépôt cesse de compter des locomotives à vapeur à son effectif, mais il continue néanmoins à voir pour un temps relayer des 141 R de Nantes à La Rochelle et des 141 C de Niort.

Dès 1958, après suspension des levages, l'atelier du dépôt s'était progressivement converti en chaîne de démolition de locomotives. Plusieurs centaines de machines venues de toutes les régions sauf le Nord, y furent découpées jusqu'en 1968 et stockées dans les dépendances de l'établissement et sur les voies de garage de la gare de Beillant. On y put voir ainsi des 241 A, 231 G, K, 230 B, K, 141 P, 140 C, 040 D de l'Est, 231 D, F, G, H, 230 G, 141 C, R, 140 C, H, 050 TX, 040 TA de l'Ouest, 141 B du Sud-Ouest, 231 G, 141 E, F, 140 J du Sud-Est, etc.

Aux autorails Lorraine acquis par l'État en 1937 et disparus en 1952, succédèrent cinq appareils U 300, X 3861, 3866, 3869, 3870, 3878, chargés des liaisons express et omnibus sur La Rochelle-Bordeaux, Angoulême-Royan, jusqu'en mai 1965, date de leur transfert au centre voisin de La Rochelle. Dans le domaine thermique, la BB 63802 a été la seule locomotive diesel affectée à Saintes d'avril 1962 à juin 1964.

Depuis 1972, Saintes, devenu dépôt relais, appartient à la région de Bordeaux (réseau Sud-Ouest). Le personnel de conduite à disposition utilise en banalité intégrale le matériel thermique circulant sur les lignes aboutissant à Saintes : CC 72000, BB 67300, 67400, 63500, CC 65000, X 2400, 3800, 4300.

B. Collardey.

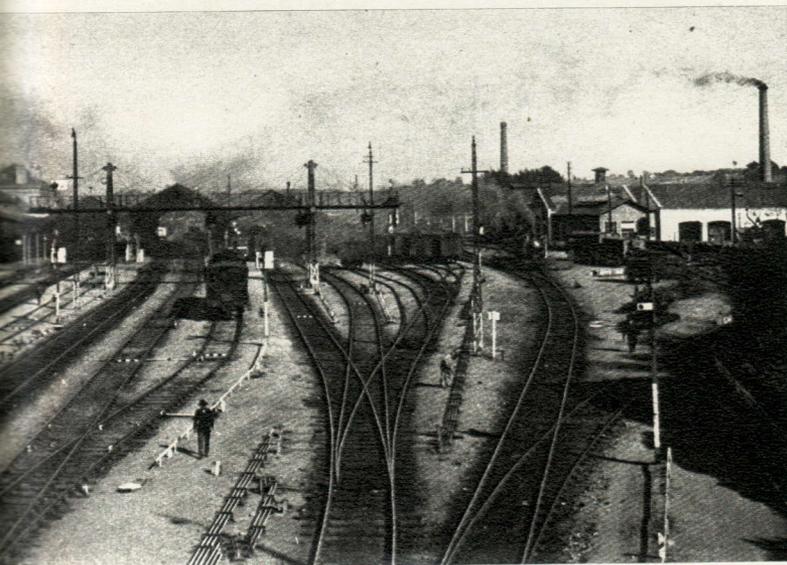
De M. H. CHÂTEAU  
86310 SAINT-SAVIN-SUR-  
GARTEMPE

## ● Locomotives à vapeur conservées en état de marche par la S.N.C.F.

La machine 230 G 353 est la seule locomotive à vapeur conservée en état de marche par la S.N.C.F. Elle est destinée à être utilisée pour les prises de vues cinématographiques et également pour la traction de trains spéciaux affrétés par diverses associations.

S. Z.

Le dépôt et les installations de la gare de Saintes vers 1925.



(Doc. « La Vie du Rail ».)