

De la fin de la vapeur au règne du diesel

ÉTAPLES – LE TOUQUET

Étaples, sur la ligne Paris – Calais, est un établissement au charme indéniable. Pour qui voudrait mettre en scène la fin de la vapeur et l'arrivée de la traction diesel dans les années 70, c'est assurément un sujet idéal.

Texte et photos: Yann Baude



© coll. A. Prévot

Le 30 avril 1961, la 2-230 D 133 stationne à Étaples sur voie 3. Derrière la locomotive, une voiture Ty d'origine Nord.

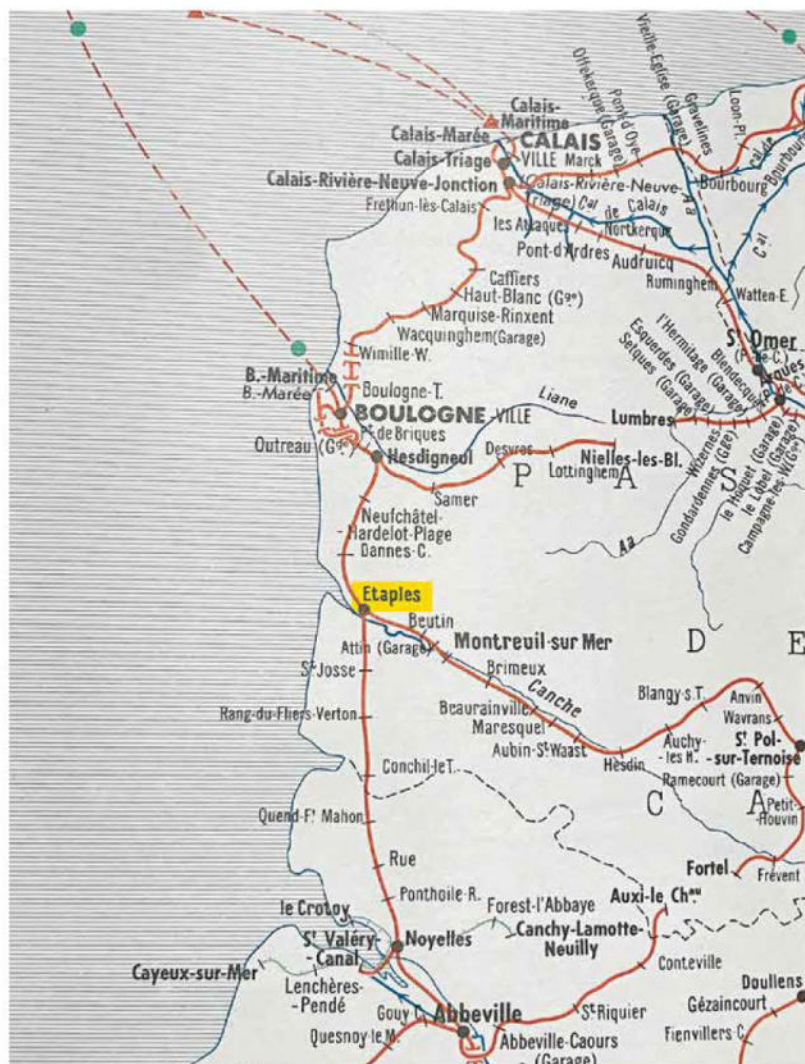


FIGURE 1. Carte de situation

En 1847, la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne ouvre progressivement des sections d'Amiens à Neufchâtel en desservant la gare d'Étaples. Cette ligne entre dans le giron de la Compagnie du Nord en 1852, qui exploite déjà Paris à Lille et la frontière belge. À l'origine, le bâtiment voyageurs se trouve immédiatement construit après le grand pont sur l'estuaire de la Canche, à l'emplacement du quai haut utilisé des années 40 à 90 (figure 2).

Une gare de bifurcation

La gare d'Étaples - Le Touquet est située au PK 226 de la ligne à double voie de Longueau à Boulogne-Ville. En 1875, la Compagnie des Chemins de Fer du Nord ouvre la ligne à voie unique de Saint-Pol-sur-Ternoise à Étaples, par Montreuil-sur-Mer, de 134 km de longueur. Cette année marque également l'entrée en ►►

© J.H. Renaud, coll. R. Thévenin



À la fin des années soixante, la 141 R 587 stoppe à Étaples avec un express vers Boulogne.

LE MATÉRIEL D'ETAPLES EN HO

Pacific 231 E: Roco

Pacific 231 G et K: REE

141 R: Jouef, Rivarossi

040 D: Jouef, Trix, Fleischmann

230 D: Model Loco (kit diffusé par AMF 87)

BB 67400: REE, Jouef

CC 72000: Roco, Jouef

BB 66000: Jouef

Autorail ABJ 1: Electrotren, Jouef

Autorail Standard: non reproduit récemment (autrefois par AS)

RTG: EPM

EAD: L.S.Models, Jouef

Y 7400: L.S.Models

Y 8000: Roco

Voitures Express Nord: L.S.Models

Voitures Rapide Nord: L.S.Models

Voitures modernisées Sud-Ouest: REE

Fourgon Nord: AMF87

Voitures UIC: Roco, REE et R37

Voitures DEV A0: REE et Jouef

Voitures DEV inox: Jouef

Voitures CIWL: L.S.Models et Jouef

Voitures Corail: voir p. 42 à 49

RRR: EPM



La 141 R 1264 et sa rame de voitures Rapide Nord, à l'arrêt, subissent le très fort dévers.

►► service du grand bâtiment voyageurs, toujours debout aujourd'hui, et le plan de voie adopte une physionomie qui ne variera que très peu jusqu'à l'électrification et la disparition du trafic marchandises local.

Des installations complètes mais compactes

La gare s'étend sur près d'1,5 km, dans une courbe d'environ 600 m de rayon au plus serré, ce qui est très peu pour une ligne d'intérêt général à voie normale, et imposera un fort dévers au fil de l'augmentation des vitesses. Face à l'imposant BV, construit sur un type classique des édifices des gares de bifurcation, deux quais, encadrés respectivement par les deux voies de la ligne principale, et par les voies de l'antenne vers Saint-Pol, donc ici dédoublée. Au sud, un faisceau de garages courts complète un autre faisceau

situé au nord, au-delà du pont routier. Bien sûr, des débords marchandises comprennent une belle halle en briques, et un quai haut autorise le chargement par roulage. À partir de 1875, le petit dépôt est une annexe de Boulogne, avec remise à deux voies et pont tournant de 14 m. Des locomotives y sont détachées pour service sur la ligne à voie unique, et il sert de relais aux locomotives et équipes de conduite venant de Saint-Pol. Ce petit dépôt est aussi particulièrement actif pour abriter les locomotives employées lors de la saison betteravière, sur la ligne de Saint-Pol. Vers 1900, avec le développement des stations balnéaires, un tramway électrique assure une correspondance avec les express de Paris, vers... Paris-Plage! Dans les années vingt, un nouveau quartier se construit au-delà des voies, au nord-est, qui justifie la construction d'une passerelle dont l'esthétique Art déco ►►



En 1998, les BB 67400 règnent depuis longtemps. Ici, la BB 67597 avec un train Corail Calais - Paris-Nord.



Dans les années 80, les EAD sont coutumiers des relations omnibus entre Boulogne et Abbeville, ainsi que vers Saint-Pol (juin 1984).



La BB 67608 entre en gare avec une belle rame Corail. En juin 1989, les garages sont bien garnis et les débords marchandises comportent encore des voies.

© coll. A. Prévot



En mai 2009, la BB 67596, associée à la BB 67619, tire une rame Intercités. La physionomie de cette partie de la gare n'a guère changé depuis son origine.



Dans les années 80, la BB67617 arrive de Saint-Pol avec une rame RRR aux couleurs de la Région Nord-Pas-de-Calais.

© coll. A. Prévot



Sur le quai le plus éloigné du B.V., ce petit bâtiment abrite un local technique et l'accès au passage inférieur pour les piétons.

années soixante connaissent le grand essor des trains-autos-couchettes. Par exemple, le Boulogne – Milan passe à Étapes derrière une 141 R 1200 boulonnaise. Ces locomotives sont des anciennes locomotives chauffées au fuel, modifiées pour la chauffe au charbon en 1956, suite à la crise de Suez. Dotées d'un échappement Kylchap, elles rejettent moins de fraisil et l'exploitant les attribue de préférence aux trains transportant des voitures, dans le souci d'épargner leur carrosserie. Les Pacific ex-PLM (231 G et K) sont aussi présentes, et survivront un temps aux Chapelon, la dernière roulant le 10 avril 1967 (231 E 22 au train 19 Flèche d'Or). À cette époque, le Train Bleu (Calais – Vintimille) comprend de fameuses voitures Lx de la CIWL. Sur la petite ligne, tout comme pour le service omnibus vers Abbeville ou Boulogne, de vaillantes 2-230 D officient. Elles remorquent par exemple le Boulogne – Saint-Pol composé de voitures modernisées Sud-Ouest ou un direct Lille – Boulogne aux voitures Express Nord. Les dessertes marchandises locales sont confiées à des 040 D, sur la ligne du littoral ou vers la vallée de la Canche. La fin des années soixante marque l'extinction de la vapeur. Ce mode de traction perd de brillantes représentantes le 11 janvier 1969, avec la dernière circulation des Pacific de Calais : la K 82 tracte une ultime fois la Flèche d'Or désormais confiée aux diesels. Des 141 R continueront à passer à Étapes de ►►

►► se marie avec les nouveaux supports d'éclairage des quais. En 1944, la gare subit d'intenses bombardements précédant le débarquement en Normandie, mais le BV, la passerelle, la halle et la remise sont miraculeusement épargnées. Il n'en va pas de même pour le viaduc sur la Canche, qui devra être reconstruit.

Années soixante : la vapeur en lent déclin

Étaples, dans les années soixante, connaît encore la domination exclusive de la vapeur. La voie 3, juste devant le BV, servait jusque là à accueillir les voyageurs parisiens vers

le Touquet, mais au tout début des années soixante, une liaison directe est créée avec l'aéroport du Touquet. Un raccordement est posé pour permettre aux autorails de gagner le tarmac, de l'autre côté de la Canche. Les rapides internationaux entre les citées portuaires du Pas-de-Calais et le sud de l'Europe brûlent Étapes, qui voit défiler les Pacific Chapelon devant les trains les plus prestigieux : Train Bleu, Flèche d'Or... Pour les express de la ligne, Étapes est une halte obligatoire, au même titre qu'Abbeville, Noyelles ou Boulogne. Les 141 R assurent une large part de ce service, fortement composé de voitures Nord, Express et Rapide. Les



À l'extrémité de la voie 4, ce carré protège les aiguilles de sortie vers Saint-Pol.



Sur voie de service, une aiguille d'ensablement protège la voie 4.



En place jusqu'aux travaux d'électrification: la très typique passerelle datant des années vingt.



À l'extrémité de la voie 6, côté Saint-Pol, ce carré protège les aiguilles de sortie et un panneau impose un franchissement à 30 km/h.



À l'entrée en gare de la ligne venant de Saint-Pol, un avertissement fixe et un carré de protection des aiguilles. Sur la droite, la double voie vers Abbeville et Amiens.



En sortie de gare côté Abbeville, le signal à Voie Libre peut aussi présenter l'avertissement précédant le sémaphore de cantonnement.

► manière sporadique jusqu'en 1971, devant des express, omnibus voyageurs, des trains du régime accéléré (marée) ou ordinaire, ou des dessertes marchandises locales.

Des années 70 à l'électrification

Des couplages de BB 66000 reprennent les trains privés de locomotives à vapeur. L'hiver, on intercale un fourgon chaudière entre les deux locomotives. En septembre 1970, l'arrivée sur la ligne de CC 72000 de Chalindrey symbolise une forte modernisation et raccourcit les temps de trajet entre Amiens et la cité des bourgeois. Le 2013 (ex 9) est par exemple encore composé de voitures Express et Rapide Nord, mais déjà remorqué par une CC 72000. Les 68000 de Caen, en mai 1971, évincent les dernières 141 R qui roulent jusqu'au service d'été. En septembre 1974, débute le règne des BB 67400, pour plus de 42 ans ! Ces BB diesel, seules ou en UM assurent la traction de tous les trains, des Corails aux RRR locales. Les RTG, turbotrain qui assurent à la ligne un certain prestige, sillonnent Paris – Calais de 1976 à 1984, et Paris-Nord – Boulogne-Aéroglysieur jusqu'en 1991. À la manœuvre, un Y 8000, en poste à Étaples, a succédé à un Y 7100/7400 utilisé depuis les années soixante. Symptôme de l'époque, le trafic marchandises local disparaît, et les installations nécessaires s'en vont avec. L'électrification de la section Rang-du-Fliers – Boulogne (40 km) est effective en 2010 et ouvre Étaples aux engins modernes. Mais c'est une autre histoire... ■