

Les années 2000 en H0

ROYAN, TERMINUS BALNÉAIRE

Royan évoque pour beaucoup les vacances à la mer, la douceur du climat de Charente-Maritime. C'est aussi une gare terminus dont la modestie incite à une transposition en modélisme. C'est ce que nous vous proposons.

Texte: Denis Gamard

Illustrations: Yann Baude (sauf mention contraire)



Il y a vingt ans, les rames tractées fréquentaient encore Royan. En 2006, la BB 67407 en livrée multiservice est prête au départ.



© P. Julien

En août 1994, ce train venant de Paris-Austerlitz se dirige vers Royan.

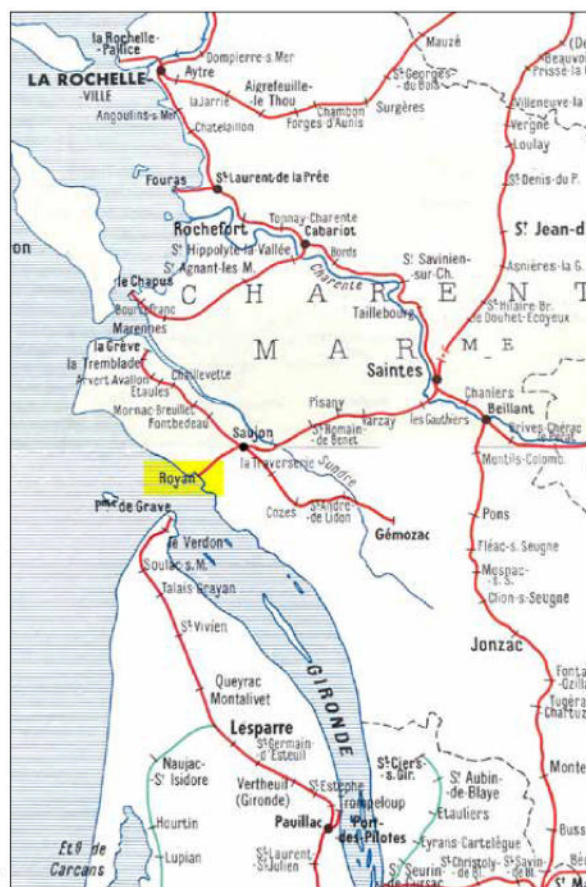


FIGURE 1.
Plan de situation (1960).

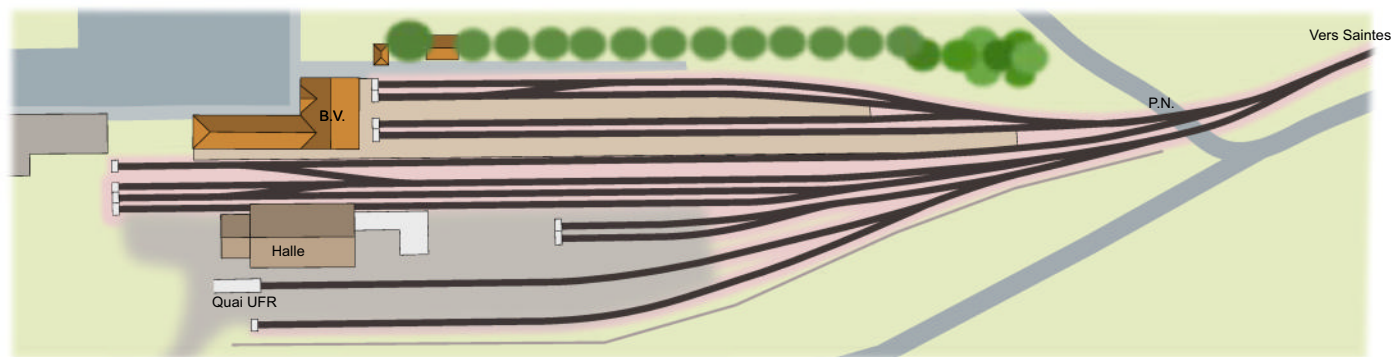


FIGURE 2.
Plan d'ensemble dans les années 2000. Dans la cour marchandises, le bâtiment du district (entretien des voies) a disparu, face aux deux voies en tiroir. La rangée d'arbres n'a pas encore cédé sa place à la gare routière.

Remontons tout d'abord un peu le temps. Le rail arrive à Royan en 1876, après la Tremblade en 1875, depuis Pons, gare située sur la ligne Nantes – La Rochelle – Saintes – Bordeaux. Une ligne en Y donc, avec bifurcation à Saujon entre les deux branches, construite par la compagnie des chemins de fer de la Seudre, compagnie rachetée par l'État cinq

ans plus tard. C'est seulement en 1912 que le réseau de l'État construit une double voie de Saintes (Saint-Jean-d'Angély plus exactement) à Saujon, avec des gares à architecture typique et monumentale, pourvues de tours, où le nom des gares est inscrit dans des céramiques (cette ligne est à l'État pour l'architecture ce que la Côte bleue est au PLM), qui valent le détour pour tout amateur d'architecture ferroviaire... Fin 1938, la SNCF

à peine créée, met sous tension la ligne Tours – Bordeaux. Les trains Royan – Paris d'été qui, du temps des chemins de fer de l'État, gagnent Paris-Montparnasse via Saumur et Chartres, sont progressivement réorientés vers Paris-Austerlitz par Orléans, Tours, Poitiers et Angoulême, pour bénéficier de la traction électrique depuis Angoulême. Pendant la seconde guerre mondiale, Royan constitue l'une des « poches allemandes »,



© DR

En 1986, ce X 2412 assure la relation avec Saintes.



© J. Turner

Au début des années 90, l'X 2908 de Limoges est associé à deux remorques XR 6000. À l'arrière-plan, des voitures couchettes des trains de nuit de ou vers Paris.

qui n'est pas libérée comme la majorité des territoires français en 1944, les allemands s'y retranchant comme dans une forteresse pour garder leur base sous-marine. Royan fait l'objet d'un terrible bombardement allié en janvier 1945, détruisant quasiment toute la ville et sa belle architecture balnéaire éclectique. Le bâtiment voyageurs est totalement détruit. Pour sa reconstruction, différents projets modernistes sont envisagés. Pour

des raisons tant pratiques qu'économiques, une reconstruction partielle sur le site de l'ancien bâtiment est choisie. Reprenant la disposition en retour d'équerre, le nouvel édifice est conçu comme une structure provisoire, avec réemploi de matériaux issus des ruines du centre-ville afin d'accélérer la construction, qui débute dès 1946. C'est l'un des premiers chantiers de reconstruction de Royan. Seul l'abri de quai témoignait

encore il y a peu de la gare d'avant-guerre. Le plan de voie établi alors (**figure 2**) reste quasiment intact aujourd'hui, mais pour combien de temps ? La ligne Saintes – Royan est mise à voie unique dans les années 1950.

Aujourd'hui

Le cantonnement téléphonique a été remplacé par du BMVU (Bloc Manuel de Voie Unique) en 1987. Si la gare de Pisany conserve des sémaphores mécaniques, des signaux lumineux ont remplacé la signalisation mécanique à Royan dans les années 1980. À l'heure où beaucoup de lignes à voie unique sont menacées car en mauvais état, celle-ci est bien entretenue. La ligne a même été complètement renouvelée de Saintes à Saujon en 2018, tandis que les traverses ont été changées de Saujon à Royan. Toutefois, le projet d'électrification depuis Niort ou Angoulême, pour faire venir le TGV directement à Royan (comme c'est le cas aux Sables d'Olonne), un temps sérieusement envisagé, ne semble plus d'actualité. De nos jours, la ligne de Pons à Saujon ne sert plus d'accès ferroviaire pour Royan, la ligne de Saujon à la Tremblade est utilisée à la belle saison par le touristique Train des mouettes et sa belle 030 Schneider. L'accès ferroviaire à Royan s'opère depuis Saintes, qui offre des correspondances vers Bordeaux, La Rochelle, Nantes. Les trains de Royan poursuivent ensuite, la plupart ►►



Le 29 juin 1992, cet X 2204 assure la liaison autorail avec Saintes.

► du temps, leur trajet de Saintes vers Angoulême ou Niort, pour y assurer des correspondances vers ou depuis Paris-Montparnasse par TGV Atlantique.

Quel matériel moteur ?

En ce qui concerne le matériel moteur, il est d'une grande variété. Du temps de la vapeur d'après-guerre, Royan est fréquentée par des 3-131 TA (reproduites en kit par AMF87), des 3-140 C (Jouef), des 141 C (qui viennent de ressortir en Ho chez AMF 87), des 230 G, des Pacific État de différentes sous-séries, et les incontournables 141 R fuel.

Avec la diésélisation, presque toutes les séries ont fréquenté Royan (sauf les turbotrains et les CC 72000 qui ne sont pas venus en service régulier) ; soit les 63500, 66000, 67300, 67400, 68000 et, incontournables entre Loire et Gironde, les avant-gardistes CC 65000, seules diesels françaises au design streamline.

En autorail

Là aussi, de très nombreuses séries ont fréquenté la ligne : VH, ABJ4, X 2400, X 2800, X 3800 Picasso, RGP2, Caravelles, X 2100 et 2200, X 72500, puis AGC. À noter une spécialité du Sud-Ouest : des trains-autorails à nom, multitranches, à longue distance comme, jusque dans les années 1990 le Val de Charente, composé de X 2100, X 2200, et XR 6000 : une tranche venant de La Rochelle se couple alors à Saintes avec la tranche de



Le bâtiment voyageurs de Royan a été reconstruit après le second conflit mondial sur l'emprise du bâtiment détruit.

Royan, ainsi formée, la composition comporte souvent cinq caisses. Puis à Angoulême, deux caisses restent en gare, tandis que le début de la rame poursuit son parcours jusqu'à Limoges...

Des voitures très diverses

En termes de matériel remorqué, comme toutes les antennes de la Côte Atlantique, Royan a le double mérite pour le modéliste d'avoir connu des compositions éclectiques

et relativement courtes, avec des voitures vertes de nombreuses séries au temps de la vapeur et jusqu'aux années 1980 : OCEM, métallisées Ouest, PO. À noter, comme souvent sur cette côte, des rames spéciales de colonies de vacances parfois composées de matériel exotique pour la Région... Au fur et à mesure de leur mise en service, des USI, DEV AO et Inox, et UIC forment des compositions bigarées. Pour le train de nuit pour Paris, qui existait l'été comme sur



Face au B.V.,
deux voies
en impasse.



En 2006, cette
tranche directe vers
Paris, composée de
voitures Corail, est
prête au départ.



La plus longue des voies à quai est dotée d'une bretelle permettant de dégager la locomotive de ligne de sa rame. Une disposition à reproduire en modélisme.

toutes les antennes côtières, on trouve des DEV et UIC couchettes bleues. Le principal train direct d'été pour Paris, le Corail de jour vers Paris-Austerlitz comporte, à sa grande époque, de sept à onze voitures. Mais ces trains directs, de nuit et de jour, ne survivent que quelques années à la mise en service de la branche Aquitaine du TGV Atlantique.

Une uchronie bien tentante...

Le bombardement de 1945 a détruit l'adorable tramway littoral à vapeur à écartement de 60 centimètres, qui reliait la ville de Royan aux plages, avec des locomotives et des voitures baladeuses ouvertes Decauville type « exposition universelle de 1889 », reproduites en leur temps par Jouef (un adorable petit train). Le modélisme c'est la liberté, comme il est tentant d'imaginer que, comme à Oléron ou au Cap Ferret, la voie de 60 soit toujours vivante... ►►

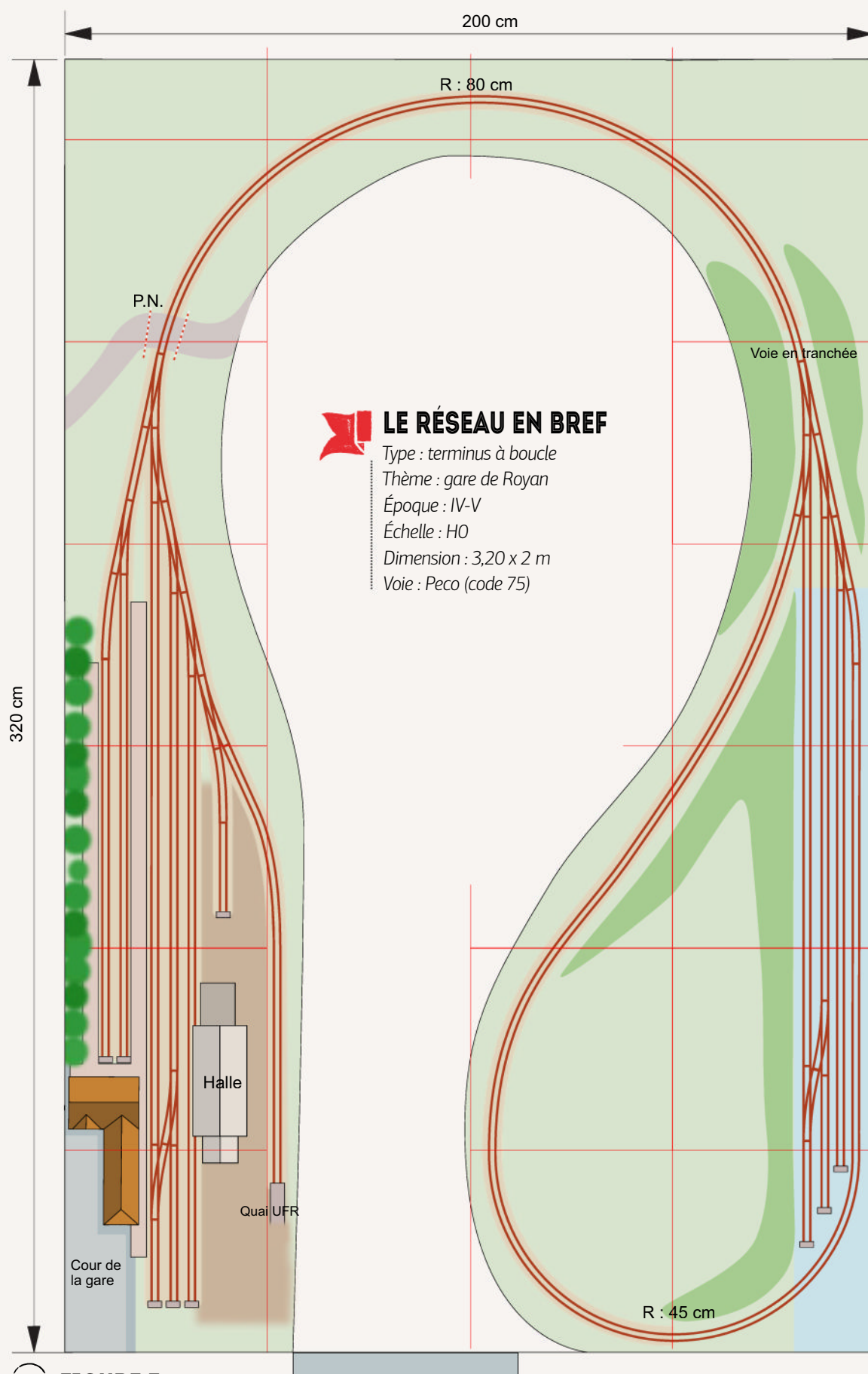


FIGURE 3.
Plan du réseau H0 projeté.



Dans les années 2000, la grande halle à marchandises n'est plus utilisée.



Le long abri parapluie a été déposé à la fin des années 80.



Le train vers Paris est composé de quatre voitures VTU : deux de seconde classe, une de première et une mixte première-seconde. Une composition facile à reproduire en HO.

Royan dans une petite pièce

Nous vous proposons de transposer l'exploitation de la gare de Royan dans une pièce de petite taille, à peine plus de 6 m² (**figure 3**). Pour réussir à loger notre évocation raisonnable de cet établissement dans une longueur réduite, nous avons fait appel aux aiguilles de petit rayon Peco, de 600 mm de rayon de tout de même. Comme vous pouvez le constater, le plan de voie de la gare est drastiquement simplifié, mais nous en avons gardé le principe général. Nous retrouvons ainsi la voie à quai devant le bâtiment voyageurs, suffisamment longue pour stationner une rame de quatre voitures, des Corail par exemple. Cette voie est dotée d'une bretelle qui permet de détacher la locomotive de sa rame pour aller la remettre en tête à son autre extrémité. En gare, deux simples voies en tiroirs peuvent accueillir les autorails. La cour marchandises est elle aussi très simplifiée, mais comporte l'essentiel : une voie le long de la halle, une voie de débord limitée par le quai UFR, et un petit tiroir destiné plutôt aux wagons de travaux. La ligne au départ de Royan décrit une assez large courbe, de 80 cm de rayon, avant de gagner la coulisserie ou une boucle de retournement. L'ensemble des aiguilles de la coulisserie sera judicieusement dissimulé au creux d'une tranchée, le faisceau de stockage étant lui-même soustrait aux regards derrière un talus. Il ne vous restera plus qu'à imaginer la douceur estivale de cette région de Charente-Maritime, avant d'accueillir vos voyageurs au 1/87 en villégiature... ■