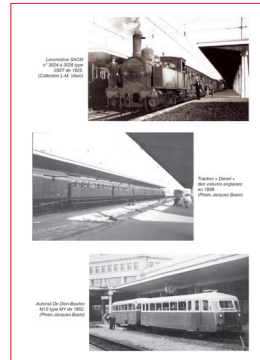
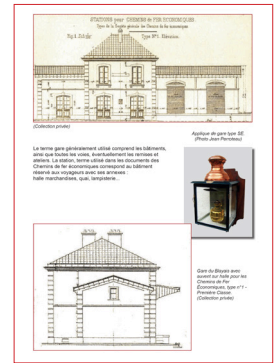
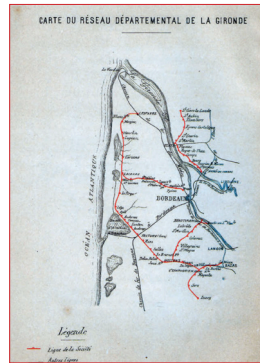
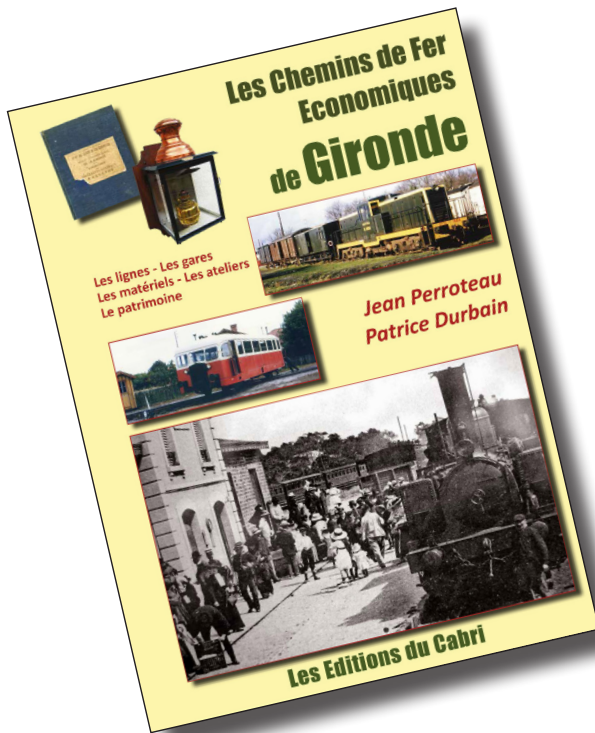


# LES CHEMINS DE FER ECONOMIQUES EN GIRONDE

Jean Perroteau - Patrice Durbain



## Un nouveau livre pour les amoureux des chemins de fer secondaires :

Avant l'arrivée du chemin de fer les communications, en Gironde, étaient subordonnées à la traction hippomobile et aux routes et chemins mal entretenus, avec une lenteur et un coût qui pénalisaient les activités économiques.

Le département de la Gironde lance donc des études à projets de voies ferrées qui verront éclore beaucoup d'idées. Durant dix années, de 1871 à 1881, les premières ébauches et le tracé définitif n'aboutirent pas, conséquences des faillites de certains entrepreneurs ou l'impossibilité de réunir des fonds. L'aboutissement d'une première ligne de Saint-Symphorien au Nizan, allait conforter le Conseil Général à poursuivre l'extension du réseau départemental à la fois dans le Bayais, en Médoc et dans le sud de la Gironde, relié à des gares de jonction avec la Compagnie du Midi.

C'est donc un réseau très étendu sur l'ensemble du département avec 272 km de voies dont 50 km en Blayais qui voit le jour. Si c'était un tracé structuré et étendu, il avait aussi la qualité de communiquer avec les grands réseaux et le port. Incontestablement ce réseau va faciliter les déplacements dans des conditions confortables et rapides, il va développer les relations entre les communes rurales vers Bordeaux et son port, l'installation d'habitants et d'entrepreneurs, permettre l'éclosion des stations balnéaires, l'arrivée d'usines de traitements des bois et de la résine, l'écoulement des produits de la forêt et du nord du bassin d'Arcachon, l'accessibilité à des trains spéciaux lors des foires ou des fêtes, des courses de chevaux.

Un véritable lien social est désormais installé par le désenclavement de villages isolés. L'installation d'un atelier dès 1873 à Saint-Symphorien permet de maintenir le matériel roulant et de le modifier, puis avec l'extension du réseau, les chemins de fer Économiques édifièrent un autre vaste atelier-dépôt à Lacanau sur la ligne de Lesparre à Fature, ce qui améliora les réparations et rénovations pour le service des trains et l'embauche d'ouvriers supplémentaires qui fera vivre aisément de nombreuses familles.

L'esprit novateur des acteurs gestionnaires de ce réseau a autorisé l'apparition des autorails (ou automotrices) Renault d'occasion à moteur diesel ou essence dès 1931, suivis en 1934 d'autorails de Dion-Bouton sortis des usines du constructeur. L'expérience a confirmé la modernisation de la traction par le remplacement progressif des locomotives à vapeur et par l'utilisation des locotracteurs américains dès 1946. Les Économiques ont été sans aucun doute, les premiers en tant que VFIL (Voies Ferrées d'Intérêt Local), à adapter l'ensemble de la traction diesel dans sa globalité. La rapidité des déplacements des voyageurs en fut transformée sur le rayon nord de Bordeaux à Lacanau entre autres, mais aussi sur les dessertes des embranchements particuliers d'industriels à Fature, Naujac, Arès, Hostens ou Saint-Symphorien et dans le Blayais dans une moindre mesure. Ce sont aussi les images des voyageurs, les aléas du service, la prospérité, la vie ferroviaire décrits dans ce livre qui tendent à rendre hommage aux hommes qui ont su décider et construire ces lignes, ainsi qu'aux employés de la voie, du roulement, de l'entretien qui par leur attachement à la compagnie, ont su apporter des services inestimables.

Format 21 x 29,7 cm - 248 pages reliées sous couverture cartonnée - plus de 770 plans et photos

**Editions du Cabri**

49 euros franco de port sur le site [www.cabri.fr](http://www.cabri.fr) ou dans quelques dépôts