



Michel Mémin

La gare de triage de Romagné...

Le train des souvenirs

Les souvenirs de Michel Mémin ont l'odeur du charbon, et pour décor le "faisceau" de la gare de triage de Niort-Romagné. Un espace aujourd'hui à l'abandon, après avoir connu un siècle d'une intense activité ferroviaire. Mais qui bientôt va revivre, à l'approche du futur train à très grande vitesse Paris-La Rochelle. Un TGV que Michel aurait tellement aimé conduire...

Propos recueillis par Jacques Brinaire. Photos : Bruno Derbord.

La gare de triage de Romagné

par Michel Mémin



▲ Le dernier train de Michel, le 1^{er} août 1978.

► Retour nostalgique sur son "lieu de travail".



C'est un vaste terrain vague en bordure du Chemin du III^e Millénaire, sur la commune d'Aiffres. Les ronces semblent y avoir gagné la partie. Elles jaillissent en épi, à travers le peu de voies ferrées qui restent de la gare de triage de Niort-Romagné. Michel Mémin a passé toute sa vie avec des trains, mais il n'est pas triste de la désolation ambiante. " Vous voyez, on entasse déjà les ballasts pour remettre en service l'ancien faisceau de réception. Il servira énormément pendant les travaux de réhabilitation de

la ligne Niort-La Rochelle en vue de la liaison très grande vitesse Paris-La Rochelle."

Ce n'est pas seulement cette perspective qui fait briller les yeux de Michel. En cet instant précis, sur cet écran boueux, se projette le film de ses souvenirs. Des souvenirs qui ont l'odeur du charbon. Entrez ! La projection est commencée.

Le train des souvenirs

1891 - L'activité ferroviaire est en plein essor. La ligne Poitiers-

Niort a été inaugurée il y a trente-cinq ans, préfigurant celles arrivant de La Rochelle (1857), Angers (1868), Saintes-St-Jean-d'Angély (1881), Montreuil-Bellay (1882) et enfin Ruffec (1885). Frédéric, le grand-père de Michel, entre aux Chemins de fer en tant que brigadier à la voie, une sorte de chef d'équipe. Comme il est d'usage à cette époque, son épouse Léontine devient garde-barrière. Ils s'installent dans le petit logement de fonction à Saint-Romans-les-Melle où leur fils Gaston aiguille son avenir vers le métier de mécanicien, en regardant passer les puissants trains à vapeur.

1942 - Michel, 14 ans, débute son apprentissage. " Je suis né là-dedans, je n'ai jamais envisagé de faire autre chose." La gare de triage s'étend alors sur 25 hectares. Tous les jours, 1 200 à 1 500 trains sont traités car le fret routier n'existe pas. Comme un voyageur qui doit subir des changements, les trains suivent parfois des trajets indirects. C'est là que la gare de triage a toute son utilité. " Les convois, d'une



L'ancien faisceau de réception servira pendant les travaux de la ligne Niort-La Rochelle.



longueur maximum de 750 mètres, arrivaient sur le faisceau de réception, où nous trouvons actuellement. Vous voyez cette petite butte, là ? Elle servait à donner de l'élan à chacun des wagons de sorte qu'il soit entraîné par son propre poids jusqu'à la voie qui lui était affectée, parmi les vingt-deux disponibles."

En 1943, Michel assiste au bombardement de Niort qui épargne la gare, mais dévaste la Banque de France, l'hôtel *Le Terminus* et le quartier des Trois-Coigneaux. "La petite cabane construite dans un béton de dix centimètres d'épaisseur, que vous voyez là, était destinée aux cheminots, en cas d'alerte. Les gares de triage étaient des cibles privilégiées."

Aux commandes d'une loco

Après la guerre, Michel attend encore quelques années avant de réaliser son rêve : conduire la loco. "L'examen n'était pas facile. Il fallait assimiler le fonc-

tionnement des engins et surtout le règlement. Et c'était autre chose que le code de la route !" En 1958, c'est le premier train (Niort-Poitiers-Poitiers-La Rochelle). "Je n'en menais pas large, mais en même temps, j'avais une impression de pouvoir et de puissance."

En vingt ans de rail, jusqu'à son dernier convoi, le 1^{er} août 1978, Michel n'aura connu qu'un seul drame. Il en reste marqué à jamais. "C'était le 2 novembre 1962. Au passage à niveau de l'avenue de La Rochelle, j'ai percuté une Dauphine qui était bloquée sur la voie. Je l'ai traînée sur 80 mètres. Il y a eu trois morts."

Après une longue convalescence, la passion du train reprendra le dessus. "Il ne m'aura manqué qu'une chose : ne jamais avoir conduit de TGV."

Il ne faut rien regretter Michel. Pensez-vous que les conducteurs de TGV, aux commandes assistées par des ordinateurs de bord, soient des héros propres à inspirer un Zola ou un Jean Renoir ? ■

Le musée de Michel

"Il faudrait que je pousse les murs ici. Mais déjà que ma femme rouspète de me voir aller consulter les archives municipales deux fois par semaine..." Dans le sous-sol de son pavillon, Michel a installé un véritable sanctuaire pour sa passion. Une lanterne, des lunettes semblables à celles de Jean Gabin dans *La Bête humaine*, un diplôme de papa Gaston, un ticket cartonné Fouras-Niort portant la mention "Un jour à la mer" se partagent



la place qu'ont laissé des tonnes de documentation et la collection complète de *La vie du rail* depuis 1958. "J'ai même tous les numéros de la revue qui a précédé, *Notre métier, depuis 1939*". La pièce maîtresse de ce musée est dissimulée dans un placard. On n'en distingue d'abord qu'un assemblage électrique très compliqué. "Je n'ai pas compté mes heures pour faire ça !" Une fois le plateau rabattu, c'est une vraie ville miniature qui apparaît avec ses deux gares (Niort et Poitiers), une partie du dépôt de Romagné tel qu'il était au début des années 60, un étang et son pêcheur, le pavillon de M. et Mme Mémin et, bien sûr, un train électrique qui sillonne paisiblement ce paysage. "Heureusement que mon gendre est conservateur ! Je suis sûr que tout ça ne sera pas perdu après moi."

