

**DRAC NOUVELLE-AQUITAINE**  
CRMH – site de POITIERS

## **MONUMENTS HISTORIQUES EN TRAVAUX**



**CHAILLEVETTE (Charente-Maritime)**

**Voiture 1<sup>ère</sup> classe à bogies A7 – 1907  
dite « Voiture du Titanic »**

**Classement au titre des Monuments historiques le 31 janvier 1991**

**RESTAURATION GÉNÉRALE**

Les travaux concernent la restauration générale de la voiture à bogies A7 de 1907 dite « Voiture du Titanic » basée en Charente-Maritime, objet mobilier classé Monument historique le 31 janvier 1991.

Le coût total du projet est évalué à 500 000 €, réparti sur quatre ou cinq années de travaux, sous la maîtrise d'ouvrage de l'association Trains & Traction.

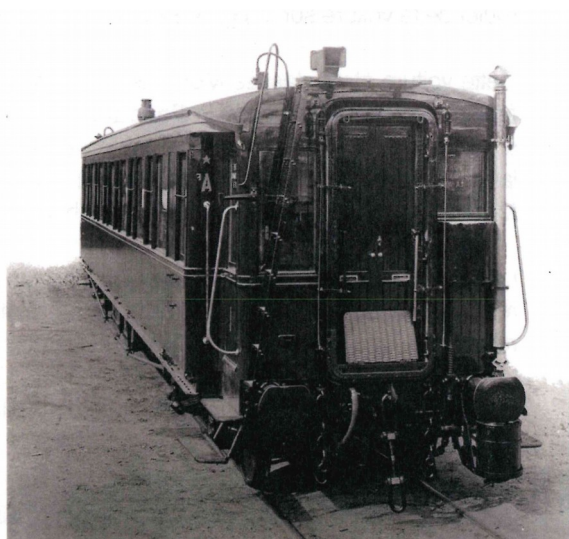
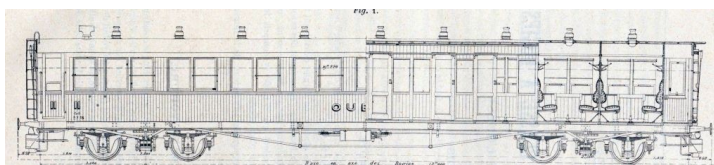
Pour la première tranche de travaux de 60 000 € HT en 2022, les partenaires financiers sont :

- La Direction régionale des affaires culturelles au taux de 50 %, soit une subvention de 30 000 €
- Le Conseil Départemental de la Charente-Maritime au taux de 15 % soit 9 000 €
- La Fondation du Patrimoine
- Le reste à charge de l'association Trains & Traction qui recherche également des financements au titre du mécénat.

Le chantier fait l'objet d'un suivi au titre du contrôle scientifique et technique par la Conservation régionale des monuments historiques – site de Poitiers et l'expert ferroviaire du Ministère de la Culture.

### Histoire, description :

Cette voiture de 1ère classe à bogies est l'unique exemplaire aujourd'hui préservé d'une série de quarante-neuf construits pour la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest entre 1899 et 1908. Elle est le dernier témoignage de l'art du voyage à la Belle Époque, qui mêle les trains express de luxe et les paquebots transatlantiques.



*La voiture dans son état d'origine*



*La voiture dans son état actuel*



Les compagnies de navigation affrétaient des trains dits transatlantiques pour transporter leurs voyageurs de Paris à Cherbourg et au Havre. Certaines de ces voitures composaient le New York Express à destination de Cherbourg pour les passagers du Titanic, où le célèbre bateau fit escale.

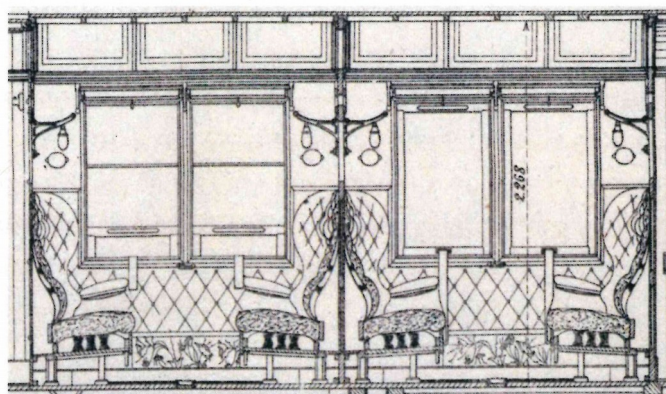
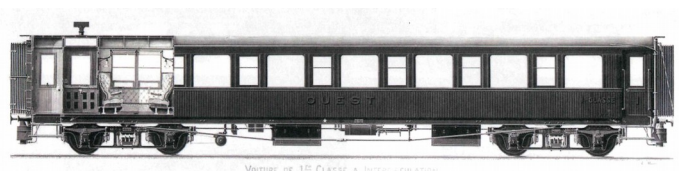
Les matériaux employés pour la construction de ce véritable yacht sur rails célèbrent ce souci de confort, de raffinement et d'art de vivre. Outre le châssis métallique à bogies, une innovation à l'époque, la caisse est en teck et les boiseries intérieures sont en acajou. Un luxe égal à celui des voitures de la Compagnie Internationale des Wagons Lits, qui exploite alors les grands express européens comme l'Orient Express.

Cette voiture à couloir latéral comporte quarante-et-une places, réparties entre six compartiments de six places et un compartiment de cinq places. Elle possède également un cabinet de toilette situé à l'une des deux extrémités.

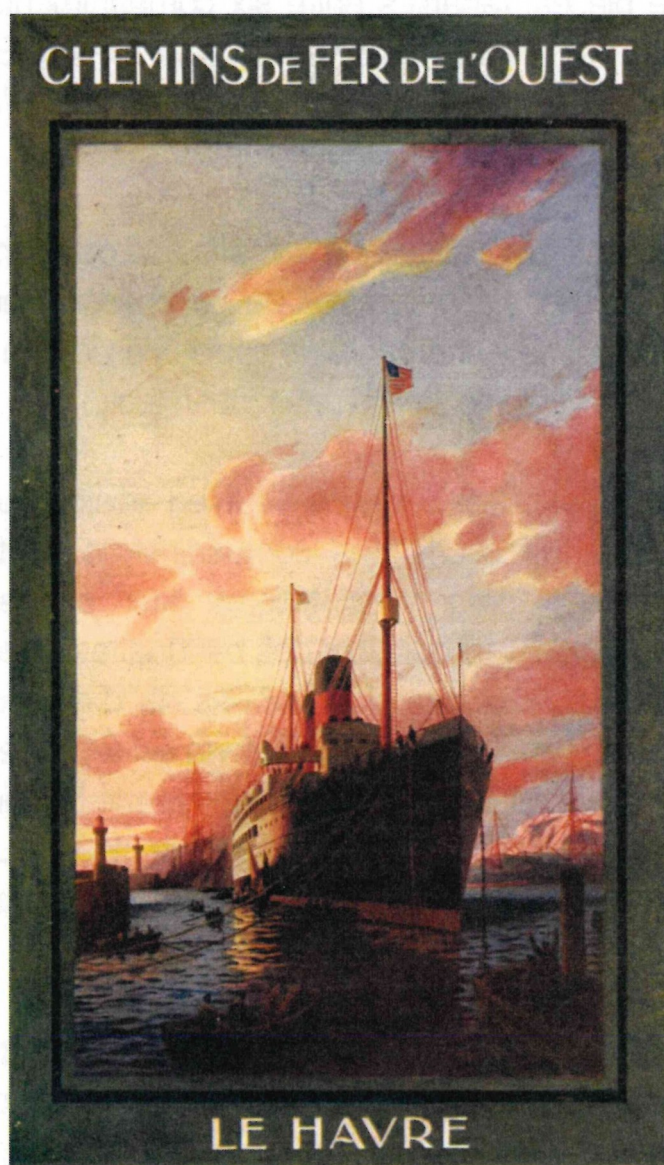
Le châssis métallique est composé de deux brancards entrecroisés. Sa résistance permet de concevoir une charpente de caisse très légère pour ce type de véhicule.

Ces voitures sont les premières à être équipées en France de bogies de type « Pennsylvania » importés des États-Unis qui apportent une grande souplesse au roulement.

Dans les compartiments, les banquettes à ressorts sont recouvertes de drap avec têtes aux armes de la compagnie.



*Aménagement des compartiments*





Les dossiers des banquettes et les parois sont habillés de drap rembourré avec du crin de cheval. Le plafond est recouvert de lincrusta.

Chaque compartiment est fermé par une porte glissante et les sols des compartiments et des couloirs sont couverts d'une moquette au dessin floral ou d'arabesques.

Un tirant transversal est installé tous les deux compartiments, afin de relier les faces latérales en passant au milieu d'une cloison.

L'éclairage électrique est assuré au moyen de batteries d'accumulateurs alimentés par une dynamo, grande nouveauté à l'époque. Le chauffage est assuré par la vapeur de la locomotive.

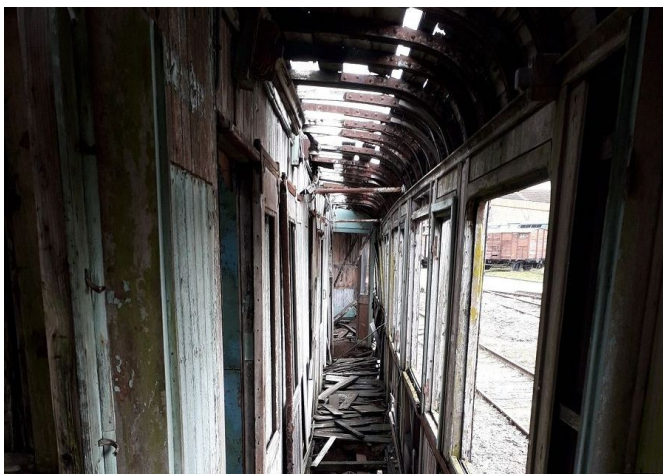
La voiture appartenait depuis 2011 à l'Association Française du Titanic qui n'avait pas les moyens financiers pour se lancer dans une restauration de cette ampleur. En 2019, elle est cédée pour une somme symbolique à l'association Trains et traction qui se propose d'engager cette restauration en Charente-Maritime, à Rochefort, sur l'ancien site de construction du bateau l'Hermione.

### État sanitaire :

La voiture a subi de profondes transformations des aménagements intérieurs lors de sa reconversion en voiture de service SNCF à la fin des années 1940 (obturation de fenêtres, suppression de l'aménagement des compartiments, suppression de cloisons).



*Bogie et boîte d'essieu État*





Conservée à Longueville (Seine-et-Marne) dans un grand état de délabrement, elle doit être démontée et transportée par la route pour être restaurée.

Elle fait l'objet d'une expertise en février 2022 par l'expert ferroviaire du Ministère de la Culture, avant et au cours du démontage.

Les débris du plancher et du toit qui jonchent le couloir sont tout d'abord évacués afin de pouvoir circuler dans le véhicule, puis les tôles extérieures sont enlevées afin d'accéder à la structure de la caisse et du châssis.

Les pièces d'origine de la construction encore existantes sont répertoriées et conservées.

Les cotes des différents éléments bois ou métal sont relevées pour permettre la réalisation de plans qui serviront à la reconstruction de la voiture.

Les portes extérieures et les cinq portes de compartiments encore existantes sont préservées, de même que des frises en teck d'origine, ainsi que différentes pièces de bois et des ferrures. Un ensemble face frontale - plateforme et porte d'accès - ainsi que le premier bloc fenêtre du couloir sont conservés et serviront de modèle.

Tous ces éléments classés au titre des monuments historiques ne pourront pas être remis en place du fait de leur mauvais état de conservation. Une destination finale reste à définir, mais ils pourraient être présentés dans un premier temps sur le chantier comme éléments didactiques.

La restauration doit débuter à l'automne 2022, avec comme choix de reconstruction la version de 1912.





L'association a déjà à son actif la restauration et l'entretien de nombreuses locomotives, wagons ou voitures, dont une rame de wagons de marchandises de 1917-1919, restaurée pour le centenaire de l'armistice de la première guerre mondiale labellisée *Mission du centenaire*.

La restauration sera réalisée à la fois par un chantier d'insertion pour la partie ossature bois, des entreprises spécialisées, les bénévoles de l'association et le concours du Cercle Historique du Rail Français au titre du conseil historique, sous le contrôle scientifique d'un expert du Ministère de la Culture pour le patrimoine ferroviaire.

### **Les travaux réalisés et envisagés – les différentes demandes de subventions :**

2022 : Relevés et plans de la partie ossature bois, sablage de l'ossature métallique, travaux de métallerie  
Montant des travaux : 60 000 €, subvention 30 000 €

2023 : Reconstruction de l'ossature bois et montage sur le châssis

2024 : Clôture eau et air (fabrication et pose du toit, parois, portes, fenêtres)

2025 / 2026 : Aménagements intérieurs (ébénisterie, tapisserie, serrurerie...).

### **Les intervenants par corps d'état :**

SARL FMX – Charente sablage  
101 avenue de Barbezieux  
16100 CHATEAUBERNARD

Réparation navale LERET  
M. Camille LERET  
48 rue Toufaire  
17300 ROCHEFORT



Chantier d'insertion  
Association Initiative emploi  
Pays Royannais  
23 rue Saint-Exupéry  
17200 SAINT-SULPICE-DE-ROYAN

### **Bibliographie indicative :**

Autorisation de travaux n° AM 017 079 22 00 002, restauration de la voiture à bogies A7 dite voiture du Titanic, accord délivré le 8 juin 2022.

Rapport d'expertise de M. Jacques Willigens, expert ferroviaire du ministère de la Culture, de février 2022

Article du Cercle Historique du Rail Français *Vivez l'art du voyage à la Belle Époque grâce à la voiture du Titanic !*



Pour joindre la Conservation régionale  
des monuments historiques – site de Poitiers  
Hôtel de Rochefort  
102 Grand'Rue  
CS 20553  
86020 POITIERS Cedex

Téléphone 05 49 36 30 10

<http://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Nouvelle-Aquitaine>

Photos : M. Jacques Willigens, Association Trains et Traction, Cercle Historique du Rail Français  
Rédaction : Sylvie Plet-Duhamel, Christophe Bourel le Guilloux

version juillet 2022