

# Dove nascono i TGV

Testo e foto di EMILIO GANZERLA e STEFANIA MEZZETTI

Un viaggio nella regione francese del Poitou-Charentes dove tra storia, arte e incontaminata natura si trova la città marinara di La Rochelle con l'atelier della ditta Alstom, dove sono stati progettati e costruiti i leggendari TGV, i Treni Alta Velocità francesi che hanno rivoluzionato il trasporto passeggeri nel mondo. Oggi si progettano gli AGV che circoleranno anche in Italia grazie alla compagnia NTV.

Quando di pensa ad una grande fabbrica di treni, si immaginano lunghe file di capannoni in ampi spazi percorsi da molti binari, in aree prettamente industriali, anonime, fuori dai centri di interesse paesaggistico e culturale. Si pensa anche che esse si trovino lungo importanti linee ferroviarie alle quali siamo collegate con raccordi più o meno lunghi, per movimentare sia i loro prodotti finiti ma anche le molte materie prime necessarie per la costruzione di un treno, soprattutto quando si tratta di locomotive o interi convogli.

Ma non sempre è così e l'innata curiosità che è in noi ha voluto scoprire dove sono nati, progettati, testati e costruiti i prototipi dei famosissimi TGV ed oggi degli AGV (che presto vedremo correre anche in Italia con le insegne della società NTV), i treni ad alta velocità francesi che hanno rivoluzionato, dalla fine del secolo scorso, il trasporto viaggiatori nel mondo. Questi prestigiosi convogli hanno avuto origine negli atelier Alstom de La Rochelle, nota cittadina francese che si affaccia sulle bianche spiagge dell'oceano Atlantico, ricca di storia per lo più legata

alle vicende marinare dei secoli scorsi. L'area occupata dalle officine Alstom si trova a sud del centro abitato, non lontana dal mare, collegata alla linea secondaria che collega La Rochelle con Rochefort, parte di quel triangolo ferroviario regionale che si dirama dalla tratta principale Parigi, Poitiers, Bordeaux (percorsa dai TGV-Atlantique) raccordando le cittadine di Niort, La Rochelle, Rochefort, Saintes, Cognac (che con i suoi vigneti ha dato il nome all'acquavite più famosa al mondo) per poi ricongiungersi alla Parigi-Bordeaux nella stazione di Angoulême. In questo nostro viaggio vi illustriamo le innumerevoli bellezze della regione Poitou-Charentes che si affaccia sulla costa atlantica ad ovest della Francia, il cui capoluogo è la storica città di Poitiers, facilmente raggiungibile con uno dei tanti TGV-Atlantique che quotidianamente la collegano con Parigi (tempo di viaggio un'ora e mezza) dalla stazione di Montparnasse. A Poitiers, dopo aver visitato la città, si sale su uno dei tanti treni Corail regionali diretti a La Rochelle e a tutte le altre cittadine sopra citate, con tempi di percorrenza sempre

brevi. Una linea secondaria nazionale (a binario unico) collega anche, sempre non lontana dal mare, Bordeaux con Nantes via La Rochelle, spettacolare per chi ama ammirare il paesaggio dal treno, con tempi di percorrenza mai eccessivi tra una località e l'altra e frequenze numerose. È invece grazie alla presenza della ditta ferroviaria Alstom, nella quale lavorano molti tecnici e maestranze altamente specializzate, che tra Parigi e La Rochelle esiste un collegamento giornaliero diretto (via Poitiers) espletato da convogli TGV-Atlantique. Non esistono collegamenti diretti ferroviari con l'Italia. Diverso il discorso se si vuole viaggiare in automobile (meglio se a noleggio). Solo tre sono le ore di viaggio da Parigi, grazie alla autostrada A10 che attraversa l'intero Poitou-Charentes da nord a sud e alle numerose strade nazionali, tutte piuttosto scorrevoli. Molto interessante, infine, la scelta dell'aereo, con voli diretti da Milano e Roma per Nantes o Bordeaux. Vincolati dal tempo a disposizione, abbiamo optato per un volo su Nantes da Milano Malpensa, a solo un'ora e mezza di volo. Via internet abbiamo comodamente prenotato un'auto con ritiro e consegna all'aeroporto di Nantes. Prima tappa del nostro viaggio la "capitale" Poitiers, raggiunta con una scorrevole e panoramica autostrada. Da Nantes non esiste un collegamento ferroviario diretto tra le due città e se si vuole raggiungere







Poitiers col treno occorre passare per La Rochelle. Poitiers è una città ricca di storia costruita sopra un elevato altipiano roccioso sopra la confluenza dei fiumi Clain e Boivre, insuperabile baluardo naturale oltre alle millenarie mura che cingono, ancora in gran parte, il centro storico. Qui si svolsero, nel 773, le memorabili battaglie di Carlo Martello contro gli arabi impedendo loro di avanzare verso la conquista dell'Europa, ed in seguito la guerra dei Cento Anni durante i quali la città passò più volte dal dominio francese a quello inglese, terminata solo nel 1356 con la definitiva vittoria francese. Denominata la città dei "cento campanili" offre al visitatore innumerevoli capolavori d'arte tra edifici, monumenti e antiche chiese tra le quali spicca la romanica Notre-Dame-La-Grande, un gioiello architettonico medioevale (XI secolo) dalla facciata riccamente cesellata con una infinità di immagini, dipinte o scolpite, dove

si narra il messaggio cristiano. Nelle serate estive un sofisticato apparecchio luminoso proietta sulla facciata l'immagine a colori di come si presentavano le scene in origine, con un effetto tridimensionale di enorme impatto visivo. Percorrendo le strette vie del centro si raggiunge la maestosa cattedrale di St. Pierre del 1379, in classico stile gotico di pietra bianca. Sede vescovile, al suo interno si ammira uno dei più belli organi d'Europa realizzato da Francois Henri Clicquot nel 1791, ancora perfettamente funzionante. Nei pressi si trova l'antico Battistero di St. Jean risalente al XI secolo,

*In alto, un TGV-Atlantique Parigi Montparnasse-La Rochelle in corsa tra Lusignan e St. Maixent. Foto Sylvain Delegarde-Le Train.*

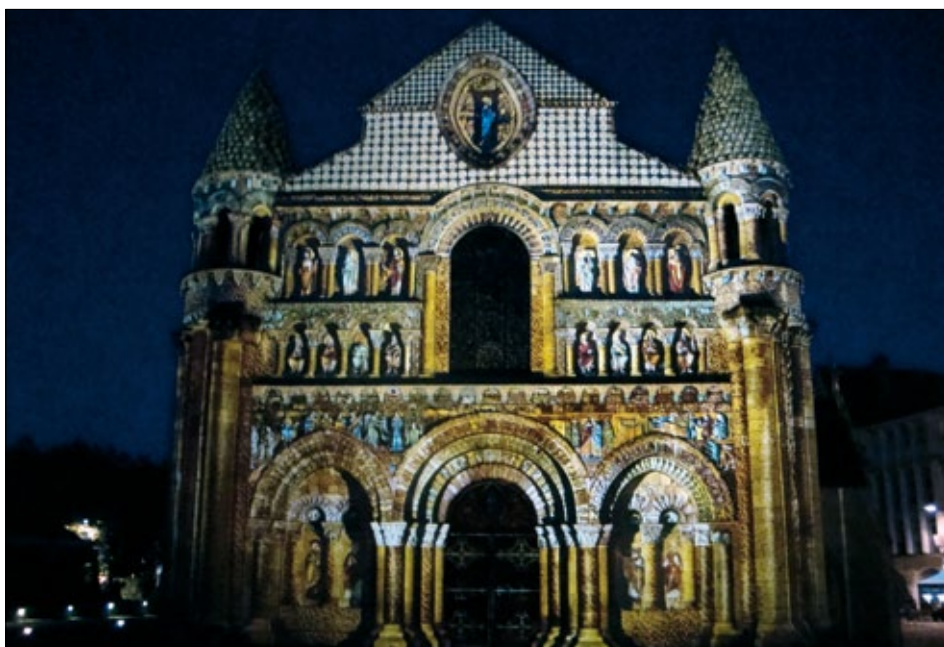
*A destra, il monumentale, simbolico accostamento tra i TGV ed i gabbiani nella stazione de La Rochelle.*

*Sotto, alcune fasi di progettazione e lavorazione nello stabilimento Alstom de La Rochelle.*

**Foto Alstom**



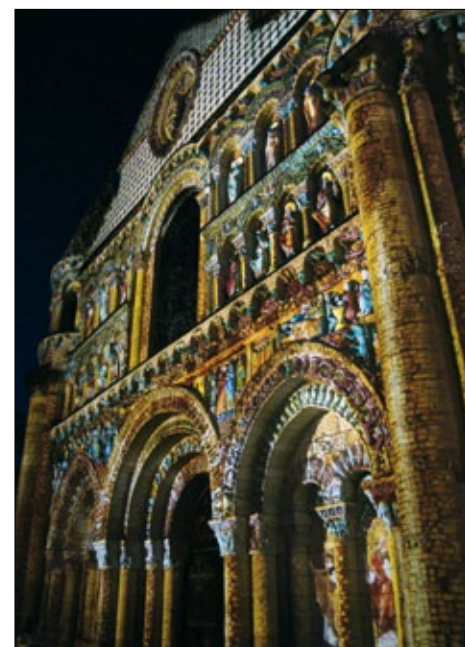




con una curiosa fonte battesimale scavata al centro già menzionata nel IV secolo e oggi una delle poche testimonianze del primo periodo cristiano in Europa. Particolare ed interessante la vasta raccolta di sarcofagi e tombe antiche sistemate all'interno del battistero. Al centro della città non mancherà di attirare particolare attenzione l'antico Palazzo di Giustizia risalente al XII secolo e ancora oggi operativo. Simile ad una gotica cattedrale, fu sede di potenti del Poitou e dell'Aquitaine ed al suo interno vi stupirà la maestosità della sala denominata dei "passi perduti" con le pareti disseminate di camini. Ma molte altre sono le meraviglie di Poitiers per la cui visita vanno dedicati almeno un paio di giorni. La stazione ferroviaria "Gare TGV" si trova alla periferia del centro storico ed è in stile moderno. Quotidianamente è raggiunta da una quindicina di corse TGV-Atlantique provenienti da Parigi (1h 30) e da Bordeaux (1h 45), più numerosi treni Corail regionali. Poitiers ha anche un piccolo aeroporto per soli voli interni, tra cui una copia giornaliera da e per Lione. Per maggiori informazioni su Poitiers: Office De Tourisme De Poitiers, [www.ot-poitiers.fr](http://www.ot-poitiers.fr) - [www.ot-poitiers.com](http://www.ot-poitiers.com). E-mail: [accueil@ot-poitiers.fr](mailto:accueil@ot-poitiers.fr).

Felici della visita alla storica Poitiers, riprendiamo il viaggio in direzione La Rochelle, imboccando l'autostrada A10 verso Niort. Prima di arrivare sulla costa atlantica, vogliamo visitare la famosa area paludosa del Poitou, il "Marais poitevin" situata poco a ovest di Niort, formatasi fin dalla preistoria alle foci di una serie di numerosi corsi d'acqua che dall'interno scendono al

*In questa pagina, la bellissima chiesa di Notre-Dame-La-Grande dell'XI secolo, monumento principale di Poitiers che la sera viene illuminato con un particolare proiettore che riporta la facciata agli antichi, originari splendori cromatici, con un effetto tridimensionale superlativo.*







mare. In questa valle paludosa vastissima, da millenni l'intervento di bonifica e sfruttamento del fertile terreno dell'uomo ha creato isole artificiali utilizzando a sostegno la vegetazione lussureggiante del posto e prelevando la terra dagli scavi di centinaia di chilometri di canali che formano una fittissima rete di vie d'acqua. Poche strade attraversano oggi l'area palustre (compresa la linea ferroviaria da Nantes a Bordeaux con la stazione di Marans) e una parte dell'area, protetta, è destinata alla visita. A Coulon, un pittoresco villaggio (uno tra i più belli di Francia, ritratto in numerose tele di pittori famosi) di "maraichin", come vengono chiamati gli abitanti del posto, un moderno centro di accoglienza permette ai visitatori, provenienti da tutto il mondo, di conoscere la storia ed i misteri di queste paludi, con musei e visite per conoscere i mille segreti dei canali a bordo di speciali

barche denominate "plate" (a fondo piatto) spinte a mano dagli abili barcaioli a mezzo di lunghe pertiche, dette "pigouille", a far presa sul fondo melmoso. In un silenzio assoluto di tanto in tanto interrotto dal volo di un airone, la barca percorre le vie d'acqua tra una vegetazione lussureggiante, dove tra i prati ricavati sopra le isole pascolano mandrie di mucche e cavalli allo stato brado, si costeggiano antichi casolari grazie ai quali non è difficile immaginare la dura vita di chi qui un tempo abitava (oggi per lo più diventate magnifiche residenze

*Sopra, il Battistero Saint-Jean del IV secolo e le antiche botteghe di Poitiers; quella dell'ombrellaio e, a lato, delle candele, attività ormai scomparse da noi.*

*Sotto, un treno regionale TER tra Poitiers e Niort, presso Salles.  
Foto Sylvan Delagarde-Le Train*







Scorci di rara bellezza nelle paludi del "Marais poitevin", con il pittoresco villaggio di Coulon, uno tra i più famosi di Francia, e fra i canali a bordo delle "plate", la cui storia è raccontata nel locale museo presso l'ufficio del turismo di Coulon (foto in basso).

per solitari vacanzieri). Per chi ama la pesca, nei canali vivono anguille, lucci, persici, lucioperche e altre specie particolari, tutti pesci che si potranno assaggiare nelle molte trattorie del posto. Da non perdere la "bouilliture d'anguilles" o il "fricassée d'anguilles" (piatti a base di anguille) o la "sauce aux lumas" (lumache al vino rosso)

ed il prosciutto strofinato di sale e cognac, e molto altro ancora. Per informazioni su questa area unica in Europa, [www.marais-poitevin.fr](http://www.marais-poitevin.fr). E-mail: [info@marais-poitevin.fr](mailto:info@marais-poitevin.fr). Riprendiamo il viaggio verso La Rochelle, dove sono nati i TGV! Il legame tra questa città di mare ed i celebri treni Alta Velocità è un punto d'orgoglio per tutti gli abitanti

che non perdono occasione per evidenziarlo. Un riscontro ben visibile è nella maestosa stazione ferroviaria in elegante stile belle-époque francese (recentemente restaurata) dove ai lati dell'ingresso centrale sono due grandi sculture in pietra con l'accostamento tra la forma filante di un gabbiano in volo ed il muso di un TGV... La stazione è prossima al centro storico ed al porto, con una grande tettoia in ferro e vetro dove sostano i TGV-Atlantique da e per Parigi, più i Corail regionali. La Rochelle, capoluogo del distretto Charente-Maritime, deve il proprio nome alla "piccola roccia" dove nel decimo secolo si trovava un villaggio di pescatori. Grazie alla sua posizione protetta dalle forze dell'oceano, ebbe un veloce sviluppo commerciale soprattutto di sale e vino ed il suo porto divenne presto di primaria importanza, anche militare visto il nascere di importanti cantieri navali. A lungo contesa da Francia ed Inghilterra, alla quale si legò con un voto popolare, solo







nel 1627 venne riconquistata dai francesi dopo un lungo assedio. Di quei burrascosi periodi sono testimoni gli imponenti bastioni a difesa del porto, costruiti dal celebre stratega militare Vauban nel '700.

Oggi La Rochelle è una vivace città sede di importanti università ed eventi di risonanza mondiale, come il Festival Internazionale del Film e l'animatissimo Festival "Jazz tra le Torri", quando la città diventa un palcoscenico all'aperto dove tra le storiche vie e

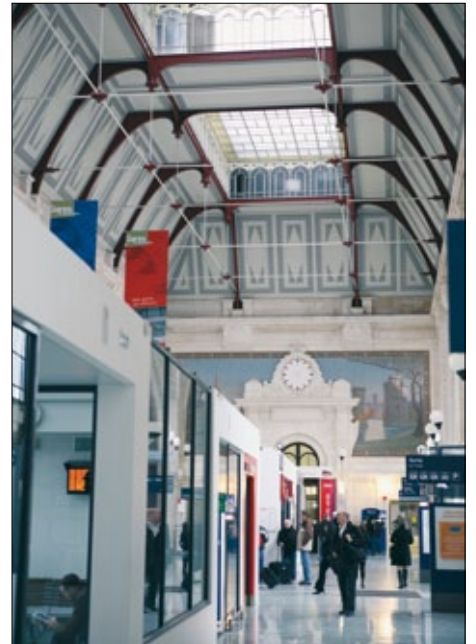
le piazze del centro si esibiscono gruppi di band provenienti da tutto il mondo, per una festa coinvolgente che dura svariati giorni. Il centro storico mostra intatta la tipica architettura con uniformi schiere di case rivestite di pietra bianca, graticci compresi, e l'insolita, per la Francia, presenza di portici ai lati delle vie. Il grande porto antico, con i vasti bacini muniti di chiuse dove ricoverare le navi e le barche nei momenti di bassa marea, che su questi mari più supe-

rare anche i dieci metri di dislivello, è oggi accostato ad un moderno porto turistico tra edifici di uso pubblico e commerciale, compreso un interessante museo navale. Poco distante dal centro, un attrezzato centro balneare con lunghe spiagge di

*Sopra, i maestosi bastioni a difesa del porto di La Rochelle in un giorno di bassissima marea. Sotto, l'elegante tettoia della stazione SNCF de La Rochelle con i TGV diretti a Parigi.*







sabbia. Come accennato, l'atelier della ditta ferroviaria Alstom si trova in periferia e non è accessibile al pubblico, ma se si è fortunati (e non è cosa rara) può capitare di vedere qualche mezzo sperimentale in corsa prova sui binari attorno la stazione. Dalla fine dell'800 alla Seconda Guerra Mondiale, La Rochelle possedeva una discreta rete tranviaria cittadina ed una fitta rete di ferrovie private, a scartamento ridotto, che la collegavano con altri centri della regione, per lo più utilizzate per scopi commerciali e militari. Di quelle ferrovie oggi non esiste nulla, salvo qualche edificio ad uso privato. Dalla stazione di La Rochelle si staccava, un tempo, un tronco a scartamento ordinario che conduceva a La Pallice, verso ovest

*Sopra, la turrata stazione SNCF de La Rochelle, con il suo elegante ingresso e l'ampia sala interna con attività commerciali. A lato, il nuovissimo convoglio AGV in sosta nei binari interni della Alstom, con sullo sfondo il profilo dei grandi bastioni del porto cittadino.*





sulla costa che fronteggia l'Île de Ré, una delle due grandi isole che proteggono le coste del Charente Inferieure con le città marine di La Rochelle e Rochefort, più a sud. Dal porto di La Pallice un traghetto conduceva a Sablanceaux sull'isola di Ré, dove partiva una linea ferroviaria a scartamento metrico che, unendo i paesi isolani, attraversava l'intera isola fino alla punta estrema con l'importante (ieri come oggi) faro di Baleines (delle Balene, in quanto dalla sua sommità si poteva vedere l'avvicinarsi dei grandi mammiferi e dare loro la caccia).

Con la volontà di andare alla scoperta di quelle storie ferroviarie, da La Rochelle abbiamo imboccato la statale che, grazie ad

*Dall'alto, uno dei tanti, antichi portici che impreziosiscono il centro de La Rochelle, al pari delle immancabili insegne marinaresche sugli eleganti edifici dal caratteristico color bianco, anche sui graticci.*

*A lato, un treno TER da La Rochelle per Poitiers sul viadotto presso Crèche.*

**Foto Sylvain Delegarde-Le Train**



## Le ferrovie a scartamento ridotto delle isole di Ré e d'Oléron

Entrambe le ferrovie appartenevano alla società Chemin de fer Economiques des Charentes (EC) ed erano a scartamento di 100 cm. Sull'isola di Ré la prima tratta tra Sablanceux, St.Martin-de-Ré e Les Portes venne posata nel 1898, mentre la diramazione per il Faro delle Balene venne aggiunta nel 1900, per complessivi 37 chilometri su un'isola che di lunghezza ne fa 25. Utilizzata sia per il servizio passeggeri che merci veniva esercita inizialmente con locomotive a vapore, poi arrivarono le automotrici a benzina. Il servizio passeggeri venne sospeso nel 1934 e quello merci nel 1942/44 e tutta la rete smantellata nel 1947. Gli edifici vennero venduti a privati e oggi alcuni sono ancora al loro posto, facilmente individuabili da chi se ne intende di ferrovie.

La rete sull'isola di Oléron ebbe uno sviluppo di 42 chilometri su un'isola lunga 30 chilometri. Venne interamente costruita nel 1904 ed esercita solo a vapore. Chiusa nel 1935 venne subito smantellata per recuperare il metallo. Le locomotive che prestarono servizio sulle due reti EC erano delle locotender a vapore tipo 1 e 2 serie 030T da 11 tonnellate (peso massimo ammesso), realizzate dalla Corpet-Louvet nel 1898. Sull'île de Ré arrivarono anche le automotrici BDZ-1 a benzina della Horne & Buire, a carrelli, del 1924, seguite da alcune BDZ-2 della T.D.S., sempre a benzina ma a due assi, nel 1929. Numerose le carrozze della serie A, B e BD, in parte a carrelli ed in parte a due assi. Molti anche i carri merci a due assi sia aperti che chiusi, alcuni dei quali, negli ultimi tempi di esercizio, modificati per il trasporto di persone. **SM**



un ardito ponte (del 1980, lungo tre chilometri) sopra il mare collega la terra ferma con l'île de Ré, oggi frequentatissima località balneare tra le più note del nord Europa, con grandi villaggi turistici, campeggi di prim'ordine e centri di benessere dove si pratica la talassoterapia. Denominata "isola bianca" per la sua naturale lucentezza e per il candido colore delle case, fin dai tempi antichi, romani compresi, era una enorme fonte di sale grazie alle immense saline che l'uomo ha saputo realizzare su terreni sottratti al mare. Oggi queste aree sono per lo più inutilizzate ed a ricordo di quei tempi, non tanto lontani, si possono ammirare i curiosi addobbi utilizzati per proteggere le gambe ed il ventre dei somari che aiutavano, immersi nell'acqua salata,

*Nella foto grande, le spiagge ed il verde dell'isola di Ré viste dalla sommità del faro delle Balene.*

*A lato, la ex stazione di Loix oggi galleria d'arte.*







il lavoro dei salinai. Una sorta di larghe brache con bretelle dai colori vivaci che, oggi in tela leggera, vestono i muli utilizzati per dimostrazioni turistiche, un aspetto unico e simpatico di queste isole, delle quali “il somaro col pigiama” ne è una mascotte. Molti di quei bacini per il sale, che nella prima metà del secolo scorso erano percorsi da ferrovie a vapore (con ben 37 chilometri di linee a scartamento metrico), sono oggi convertiti in allevamenti di ostriche, tra le più pregiate al mondo. Capoluogo dell'isola è Saint Martin de Ré, una cittadella militare fatta fortificare dal solito Vauban con un perimetro murario attorno al centro ed al porto a forma di stella, tanto unico da essere nominato Patrimonio dell'Unesco da parecchi anni. Dalle locali prigioni, operative dal

*A destra, l'animato porto di Saint-Martin-De-Ré, dentro la cittadella militare.  
Sotto, raccolta di cartoline sulle ex ferrovie dell'isola di Ré, tutte degli anni '20/30.*



ILE DE RE. — Saint-Martin, la Porte Thoiras.



91. ILE-DE-RE — LA FLOTTE — La Gare et le Cours Carnot A. B.



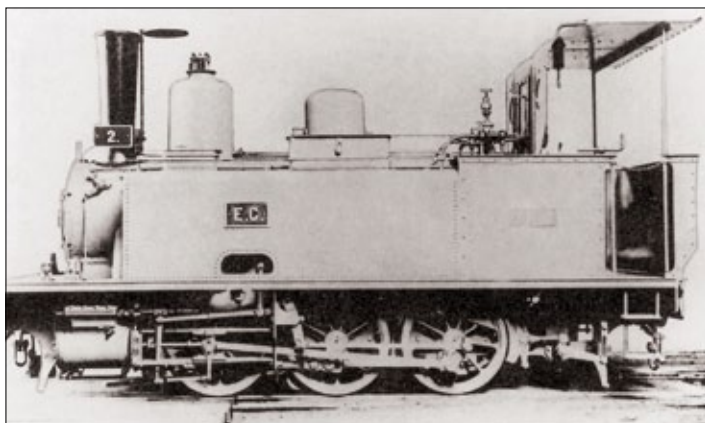


1873 al 1938, partivano i condannati per la Caienna e la Nuova Caledonia qui trasportati anche in treno con carri cellulari. Tra i condannati anche noti malavitosi dell'epoca, tra i quali il leggendario "Papillon" Henri Charrière. L'Île de Ré, la cui lunghezza è di soli 25 chilometri, è praticamente circondata da ampie spiagge di sabbia fine bene attrezzate per la balneazione, mentre

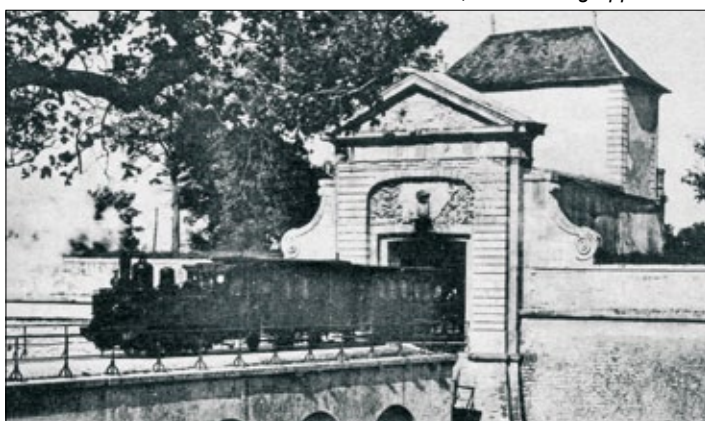
l'entroterra è ricco di fitti boschi percorsi da chilometri di piste ciclabili. Punto terminale dell'isola è il Faro delle Balene, uno dei più antichi di Francia datato 1854. Alto 57 metri, dalla sua sommità, raggiungibile con una interminabile scala a chiocciola, si gode un impareggiabile panorama sull'intera isola e sulle coste francesi. Suggestiva la ex dimora del guardiano poco sotto

*Il porto di Saint-Martin-de-Ré negli anni '30, con la partenza di una nave a vapore, a pale, per La Rochelle. Sul molo arrivava anche la ferrovia. Foto da cartolina.*

la lanterna che qui abitava, solitario, fino a poco tempo fa. Per la sua manutenzione venne impiegato il trasporto ferroviario a partire dal 1900, linea poi smantellata nel 1947 (in tutta l'isola) ma col servizio pas-



*Sopra, la locotender tipo 030T Corpet-Louvet numero 2 impiegata sulle ferrovie insulari di Ré. Automotrice BDZ-1 a benzina, a carrelli, in servizio a Ré negli ultimi tempi di esercizio della ferrovia. Sotto, un treno a vapore all'ingresso della cittadella fortificata di Saint-Martin-de-Ré all'inizio del secolo scorso. L'arrivo di una locotender sull'isola di Ré, con foto di gruppo. Tutte foto da cartolina.*







seggeri interrotto fin dal 1935 (anni di crisi economica). Sotto il faro si apre la grande baia detta le Conche des Baleines, dove fin dall'epoca dei Romani si hanno testimonianze che qui venivano a morire una infinità di balene. Un soggiorno nell'Île de Ré sarà un piacere assoluto, dove poter finalmente rilassare il corpo e la mente prima di proseguire il viaggio.

La tappa successiva sarà andare alla scoperta dell'Île d'Oléron, situata poco più a sud dell'isola di Ré. Più grande di questa, lunga una trentina di chilometri, è la seconda isola di Francia dopo la Corsica e al pari di questa mantiene intatta la sua vocazione di selvaggia bellezza. Meno abitata della prima, offre ogni sorta di ricezione turistica con alberghi di tutte le categorie, agriturismi di prim'ordine, campeggi a cinque stelle e centri benessere aperti tutto l'anno. Dall'isola di Ré si raggiunge ritornando a La Rochelle, proseguendo per Rochefort per poi attraversare un ardito ponte sul mare costruito nel 1966, lungo 3000 metri e sorretto da 45 piloni piantati sul fondo sabbioso del mare. Anche quest'isola possedeva una rete ferroviaria di ben 44 chilometri, a scartamento metrico, costruita nel 1904 e smantellata tra il 1932 ed il 1935, quando il disastroso periodo economico mondiale bloccò completamente il turismo e la richiesta delle pregiate ostriche, delle quali ne è

*Sopra, lo storico Faro delle Balene, del 1854, è uno dei più antichi fari di Francia e oggi monumento nazionale. Dal suo culmine viste fantastiche sull'isola di Ré, le sue foreste e le sue ampie spiagge (foto a destra in alto). Per salire una interminabile serie di gradini a chiocciola (foto a lato).*



*Uno dei tipici somari a pelo lungo che sull'isola di Ré venivano utilizzati nelle saline, bordati a dovere con curiosi paramenti "a pigiama" per proteggerli dall'acqua salata. Sono oggi la mascotte dell'isola*







*A lato, uno dei meravigliosi angoli naturalistici dell'isola di Oléron, con fitti boschi che lambiscono le ampie spiagge oceaniche.*

*Al centro, in un giorno di bassa marea tra gli allevamenti di ostriche di Oléron, aree molto suggestive.*

*Nella pagina di destra, uno dei tanti romantici ristoranti tra gli allevatori di ostriche, dove assaporare piatti deliziosi.*

*In basso, "Le p'tit train de St. Trojan" in un tratto del suo spettacolare percorso tra boschi, rive oceaniche e assolate spiagge.*



un grande produttore fin dai tempi antichi. L'isola non ha grandi città e lo stesso capoluogo, St. Pierre d'Oléron, è poco più di un villaggio anche se d'estate si anima all'inverosimile. Mentre l'intero versante sud dell'isola è una ininterrotta spiaggia di sabbia e di dune, gran parte dell'entroterra è ricoperto di fitti boschi che sul lato nord terminano sul mare sopra elevate falesie di sabbia consolidata, con sottostanti ampie spiagge ancora selvagge dove si pratica liberamente il naturalismo. Tra le infinite attrazioni disseminate sull'isola di Oléron (chiese, mulini a vento, allevamenti di ostriche, curiose trappole per pesci sfruttando le imponenti maree, saline ecc.), ad attirare la nostra curiosità una insegna alla fine del ponte, già sull'isola, con l'immagine di... un treno! Ben consapevoli che qui le ferrovie sono state tutte smantellate dopo la guerra, cosa voleva indicare quell'insegna? Seguendo le indicazioni, attraversiamo l'abitato di St. Trojan les Bains e al limitare di un bosco ci appare una piccola stazione con marciapiedi e binari tronchi, poco distante una serie di capannoni con rimesse, officine e parecchio materiale ferroviario parcheggiato, compresa una locomotiva a







vapore però inutilizzata. Si tratta della ferrovia turistica denominata “Le p’tit Train de St. Trojan” che, con un percorso di ben 12 chilometri, collega il paese con alcune delle più belle e frequentate spiagge dell’isola, attraverso fitti boschi e dune fino al capolinea di Pointe de Maumusson, aperta al

servizio giornaliero (con una frequenza ogni 30 minuti) dalle feste di Pasqua a fine settembre. Il tragitto, percorso in poco più di un’ora tra andata e ritorno, offre molte possibilità di soste a ridosso delle spiagge e di importanti centri di benessere con talassoterapia, svolgendo quasi un servizio

metropolitano con le sue speciali carrozze belvedere, a carrelli, trainate da potenti locomotive Diesel di origine decouville, al pari dell’armamento. Pur nel suo piccolo, vanta il primato di essere uno dei treni turistici più frequentati di Francia con ben 1400 treni in circolazione durante l’anno.



### **Il treno di Oléron che funziona con l’olio di frittura!**

*Tutti i locotrattori della ferrovia turistica “Le p’tit Train de St. Trojan”, sull’isola di Oléron, funzionano con una composizione mista formata per il 30% da oli alimentari di scarto e per il 70% da gasolio, mescolati da un particolare apparecchio di piccolo ingombro. Il progetto di un riciclaggio per l’approvvigionamento energetico ebbe origine nel 2007, quando venne fondata l’Associazione ecologica “Roule ma Frite” che comprende un gran numero di ristoratori privati e pubblici, comunità locali ed il laboratorio Valagro, tutti impegnati nel riciclaggio degli oli alimentari esausti che ogni anno vengono prodotti in gran quantità trattandosi di località di mare, dove in cucina se ne usa sempre parecchio. Studiata per essere il più razionale possibile, il circuito istituito per il recupero degli oli esausti raccoglie dai 10.000 ai 15.000 litri di olio all’anno tutti smistati nella produzione di biocarburante. Tra gli utilizzatori di questo, dal 2010 c’è anche il trenino di Oléron che lo impiega regolarmente per l’intera stagione, con evidenti risparmi e nessun tipo di problema ai motori. Per fare questo è stata necessaria una autorizzazione statale in materia di sicurezza (che non viene concessa per le barche a motore in quanto ancora non garantito il rischio che si blocchi il propulsore in alto mare), concessa sia alla ferrovia turistica che ad alcune attività tutte sulle terra ferma (anche per produrre energia), facendo dell’isola di Oléron e di tutta la regione Poitou-Charentes un grande laboratorio a cielo aperto in termini di approvvigionamento energetico e smaltimento di oli altamente inquinanti. **SM***



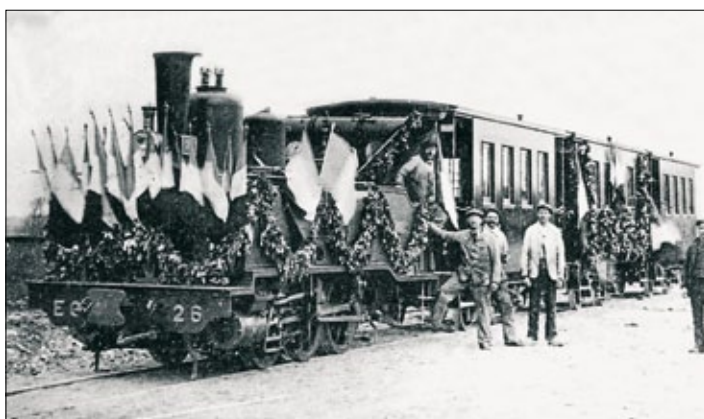


In alto a sinistra, il Direttore de "Le p'tit Train de St.Trojan", M. Bargain, accanto ad uno dei 5 locotrattori Billard del 1937 provenienti dalla storica Linea Maginot che doveva bloccare l'avanzata tedesca nella seconda guerra mondiale.  
Sopra, il posto di guida di un Billard.  
A lato, la locotender 040T DFB Koppel del 1916 oggi in fase di restauro.

È un treno con molte curiosità, a cominciare dalla sua storia. Nel 1959 il dottor Pol Gala, un appassionato di ferrovie militari e minerarie, acquistò del materiale rotabile di una vecchia linea scartamento 60 cm che collegava, tra l'800 ed il '900, la città di Rojan con i centri termali e balneari di Ronce-les-Bains, sulla terraferma francese di fronte all'isola di Oléron. Tutto il materiale raccolto venne utilizzato per una nuova

ferrovia direttamente sull'isola di Oléron, la quale ne concesse la posa dei binari originariamente a lato della strada che conduceva alle spiagge. Nel 1963 ebbe inizio un primo servizio turistico, mentre a più riprese si continuava a prolungare il tracciato, ultimato nel 1965. Nel 1972 venne concessa la posa del binario in sede propria attraverso la foresta, così come si presenta ora. La difficoltà di mantenere operativa la tratta

nel suo percorso sabbioso tra le dune sul mare è evidenziata da una ventina di ricostruzioni della linea avvenute fino ad oggi, necessarie ogni qualvolta la forza del vento spostava le dune trascinandosi il binario. In questo paesaggio selvaggio e mozzafiato, i colorati trenini permettono di raggiungere luoghi non accessibili se non a piedi e abbandonarsi al sole su spiagge oceaniche di impareggiabile bellezza, dove anche il naturalismo è una normalità. Ulteriore curiosità è il fatto che le locomotive Diesel della STTST (Société du Train Touristique de Saint-Trojan) funzionano con olio di... frittura! (vedi box allegato). Il materiale rotabile della ferrovia è composto da una locotender a vapore (in restauro) tipo 040T ex DFB Koppel del 1916; una automotrice (in restauro) X AT3 Decauville-Crochat del 1926, a carrelli, unica al mondo in questo scartamento; 3 locotrattori Diesel Deutz del 1932 dei quali due in servizio ed uno esposto come monumento a Bourcefranc; 5 lo-







Sopra, locomotore Ruston del 1932 bardato da vaporiera western per treni speciali.  
Sopra a destra, convoglio con Billard n°8 in una stazione lungo la linea.  
A lato, il rimorchio X AT3 adibito a biglietteria nella stazione di St. Trojan.  
Sotto, immagini ferroviarie degli anni '20/30 delle ex ferrovie sull'isola di Oléron.  
Foto da cartoline.

cottrattori Diesel Billard del 1937 ex Linea Maginot, tutti i servizio; 2 locomotori Ruston dei quali uno in servizio ed uno monumento all'ingresso sull'isola; 10 vetture belvedere coperte KE formanti tre convogli; 2 carrozze belvedere scoperte; 2 vetture IS "Prestige" per cerimonie della ex Decauville di Royan; 3 vetture multiservizio con accesso per disabili e carrozzine con bambini; 1 rimorchio per l'automotrice X AT3 adibito a biglietteria dal 1998; 1 carrozza bar; diversi vagoni di servizio compreso un convoglio antincendio sempre disponibile. Tutte le carrozze sono state costruite in proprio su carrelli Koppel, alcune derivate da telai Koppel. Attualmente sono qui giunte due grosse locomotive Diesel a tre assi, a bielle, di produzione ungherese già in dotazione alla CFG, in attesa di abilitazione al servizio. Per informazioni: [www.le-petit-train.com](http://www.le-petit-train.com). E-mail: [ecrire@le-petit-train.com](mailto:ecrire@le-petit-train.com).  
Visitata l'isola, abbronzati dal sole e felici



di aver "scoperto" un piccolo treno particolarmente suggestivo ed unico in Europa con il suo percorso tra le dune, riprendiamo il viaggio per la nostra ultima tappa, la città arsenale di Rochefort, non lontana da Oléron e sulla strada che ci riporterà a Nantes per il volo di ritorno. La città di Rochefort deve la sua storia e la sua fama alle vicende marinare dei secoli scorsi. Anche se non si affaccia sul mare, l'ampia foce

del fiume Charente ne permette la navigazione dei grandi vascelli che qui venivano costruiti, nei grandiosi arsenali voluti dal Re Sole Luigi XIV nel XVII secolo. Con i legnami provenienti dalle foreste nel centro della Francia, presero qui forma le navi che fecero grande il dominio francese nel mondo. La città si è nel tempo formata attorno al suo arsenale ed il suo aspetto militare e severo è rimasto inalterato nel







Sopra, l'elegantissimo edificio della stazione di Rochefort con il suo ricettivo salone interno.

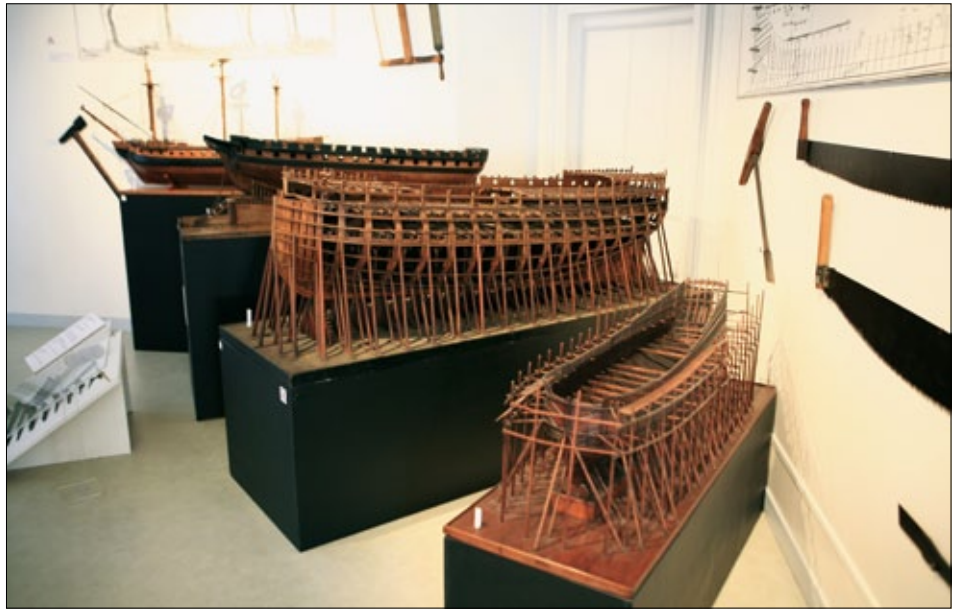
A lato e sotto, le storiche corderie dell'arsenale con l'originale macchina per la cordatura, funzionante.

A destra, particolari del museo navale di Rochefort, con una infinità di modellini (anche su come si costruivano le navi) in vetrine finemente decorate (particolare dei supporti in legno di una di queste).

A destra, al centro ed in basso, l'enorme cantiere per la ricostruzione completa ed originale del veliero "Hermione", dove ci si immerge in antiche atmosfere altamente suggestive...

tempo. L'arsenale è rimasto operativo fino al 1927 e la sua chiusura decretò la fine delle prosperità della città, colpa anche della successiva guerra e della occupazione tedesca che in parte causò la distruzione dell'arsenale. Seguirono anni cupi nei quali la città sembrò spopolarsi, ma dai primi anni '60 un forte impegno dello Stato contribuì a riportare lo storico Arsenale agli antichi splendori, ricostruendo le grandiose Corderie che un tempo furono le maggiori d'Europa. Venne anche allestito un meraviglioso Museo della Marina nel quale si ritrova oggi la storia stessa francese legata alle imprese marinare, con una raccolta di modelli unica al mondo e un ricco archivio di disegni costruttivi di molti di quei favolosi velieri. Nella Corderia si può oggi assistere alla realizzazione delle funi con gli originali macchinari e le dimostrazioni pratiche sono sempre seguite da un folto pubblico. Oggi Rochefort è una città museo legata al mare, con i suoi bellissimoi e decorati palazzi ritornati alla vita e le ampie vie animate da negozi e locali di ritrovo. Dal 2002 Rochefort è ritornata al centro dell'attrazione del mondo della vela: in uno dei suoi bacini (modernamente attrezzato) un folto gruppo di appassionati è impegnata nella ricostruzione totale ed originale della grande fregata "Hermione", copia perfetta del









gigantesco veliero a tre alberi con il quale, nel 1780, il generale francese La Fayette raggiunse Boston per annunciare a Washington l'arrivo dei rinforzi militari e divenuta il simbolo dell'amicizia tra la Francia e l'America. Il termine dei lavori di costruzione è previsto per il 2012, quando con una grande festa il veliero raggiungerà il mare

ed attraverserà l'oceano fino a New York, con i propri mezzi a vela come un tempo. Per la sua costruzione nulla è stato trascurato, dall'intreccio dei legni agli argani per le vele, dalle stesse vele ai cannoni di bordo (in bronzo come al vero) e tutto il cantiere è visitabile con apposite guide, facendo ritornare il visitatore ai lontani tempi passati

respirando quel profumo di legno lavorato che impregna l'enorme capannone. Una emozione indimenticabile e, decisamente, irripetibile.

Anche Rochefort, così come Poitiers, La Rochelle, l'Île de Ré e l'Île d'Oléron, meritano tutte accurate visite per scoprire le infinite bellezze di cui dispongono. Ciascuna può essere la tappa di un viaggio anche se si trovano non lontane tra loro, per assaporare a fondo la natura in cui si trovano, degustare la raffinata gastronomia di mare e di terra e respirare a pieni polmoni quell'aria oceanica che ci fa sentire piccoli al cospetto di tanta immensità. □

*A fine viaggio si può rientrare a Parigi Montparnasse a bordo di un TGV Atlantique, qui nei pressi di Pamproux dopo la partenza da La Rochelle.*

**Foto Sylvain Delagarde-Le Train**



#### Indirizzi utili:

##### **ATOUT FRANCE**

Ente per lo Sviluppo del Turismo Francese  
Via Tiziano, 32 - I-20145 Milano  
info@franceguide.com  
www.franceguide.com

##### **CRT POITOU-CHARENTES**

8 Rue Riffault - BP 56 -  
F-86002 Poitiers Cedex  
www.poitou-charentes-vacances.com

##### **AIRFRANCE**

www.airfrance.fr





## A Nantes la galleria del vento di Alstom

Come tutto ciò che è dinamico, anche per i treni esiste una specifica galleria del vento dove svolgere test di aerodinamicità. Nella periferia di Nantes, in un'area occupata da importanti centri universitari, è stato allestito il "Centre Scientifique et Technique du Bâtiment" - CSTB - ([www.cstb.fr](http://www.cstb.fr)) per lo studio degli effetti del vento e del clima su soggetti di vario genere. All'interno di un grande tunnel dal percorso ovale, enormi e potenti turbine producono un vortice pari alla velocità massima del mezzo sottoposto a test. Ovviamente il sito non può ospitare un intero convoglio in scala 1:1 e nel caso dei TGV e dei nuovi AGV lo studio viene effettuato su speciali maquette in scala 1:15, perfettamente sagomate nelle loro componenti esterne per poter studiare ogni comportamento aerodinamico ed intervenire con rettifiche prima di passare alla costruzione materiale del primo prototipo. Sopra una specifica piattaforma girevole, posta al centro della galleria, viene posizionato il modello in legno speciale, perfettamente corrispondente alle forme e alle dimensioni in scala del progetto. Speciali punti sensoriali vengono applicati sulla sagoma e un getto di fumo bianco, erogato da un'asta portatile, viene emesso a ridosso dei punti sottoposti a studio, dai frontali ai laterali, dal vano dei carrelli all'impatto delle apparecchiature sul tetto. Tramite la piattaforma girevole, sul modello si può studiare il comportamento aerodinamico secondo ogni direzione del vento e capire eventuali resistenze ed anomalie sempre assai pericolose alle elevate velocità. La velocità del vento viene regolata secondo le dimensioni del modello e quindi in proporzione con lo stesso, tramite una serie di computer e programmi specifici che "leggono" anche i comportamenti aerodinamici sulla maquette, tracciandone una mappa grafica sulla quale possono poi intervenire i tecnici ed i progettisti del treno in esame. Nelle immagini a corredo, alcuni momenti delle prove dimostrative su una maquette dell'AGV e di un Coradia Alstom all'interno della galleria del vento di Nantes, il cui edificio è visibile nel plastico in scala. **Testo e foto EG**

