

FOCUS

LE PATRIMOINE FERROVIAIRE DE GRAND CHÂTELLERAULT



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE



Aussi familier que méconnu, voilà plus d'un siècle et demi que le patrimoine ferroviaire s'est intégré dans les paysages de notre quotidien. Outil indispensable au développement de l'industrie et de l'agriculture aux 19^e et 20^e siècles, le chemin de fer s'installe progressivement entre et autour des grandes villes.

À son apogée, durant les années 1920, il offre un maillage territorial étendu bien au-delà des lignes entre des préfectures comme Poitiers et Tours et des sous-préfectures telles que Châtelleraut.

La concurrence de l'automobile nuit au train tout au long du 20^e siècle et participe à la fermeture de nombreuses lignes secondaires dès les années 1930. Pourtant, contrairement à la navigation fluviale et aux diligences qu'il a supplantées, le train continue aujourd'hui à tenir son rang parmi les principaux moyens de transport.

SOMMAIRE

INTRODUCTION

«**ALLER SON TRAIN**»* : PETITE CHRONOLOGIE DE L'HISTOIRE DU TRAIN

FACTEURS DU DÉPLOIEMENT DU TRAIN ET SES CONSÉQUENCES SUR LE TERRITOIRE DE GRAND CHÂTELLERAUT

LE TERRITOIRE AVANT LE TRAIN

LE DÉPLOIEMENT DU TRAIN DANS LA VIENNE ET SES BÉNÉFICES

IMPACT SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME

LE TRACÉ DES LIGNES : ENJEU D'UNE GÉOGRAPHIE

DES MATÉRIAUX LOCAUX ET DES MODÈLES ARCHITECTURAUX

DÉCLIN ET AVENIR DU RÉSEAU FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE DE GRAND CHÂTELLERAUT

LE CHANT DU CYGNE DES LIGNES SECONDAIRES

LA FIN DES LIGNES SECONDAIRES : UN DÉCLIN À RELATIVISER

CONSÉQUENCES DES FERMETURES SUR LES EMPRISES FERROVIAIRES

AVENIR: ENTRE MAINTIEN, DESTRUCTION ET RÉHABILITATION

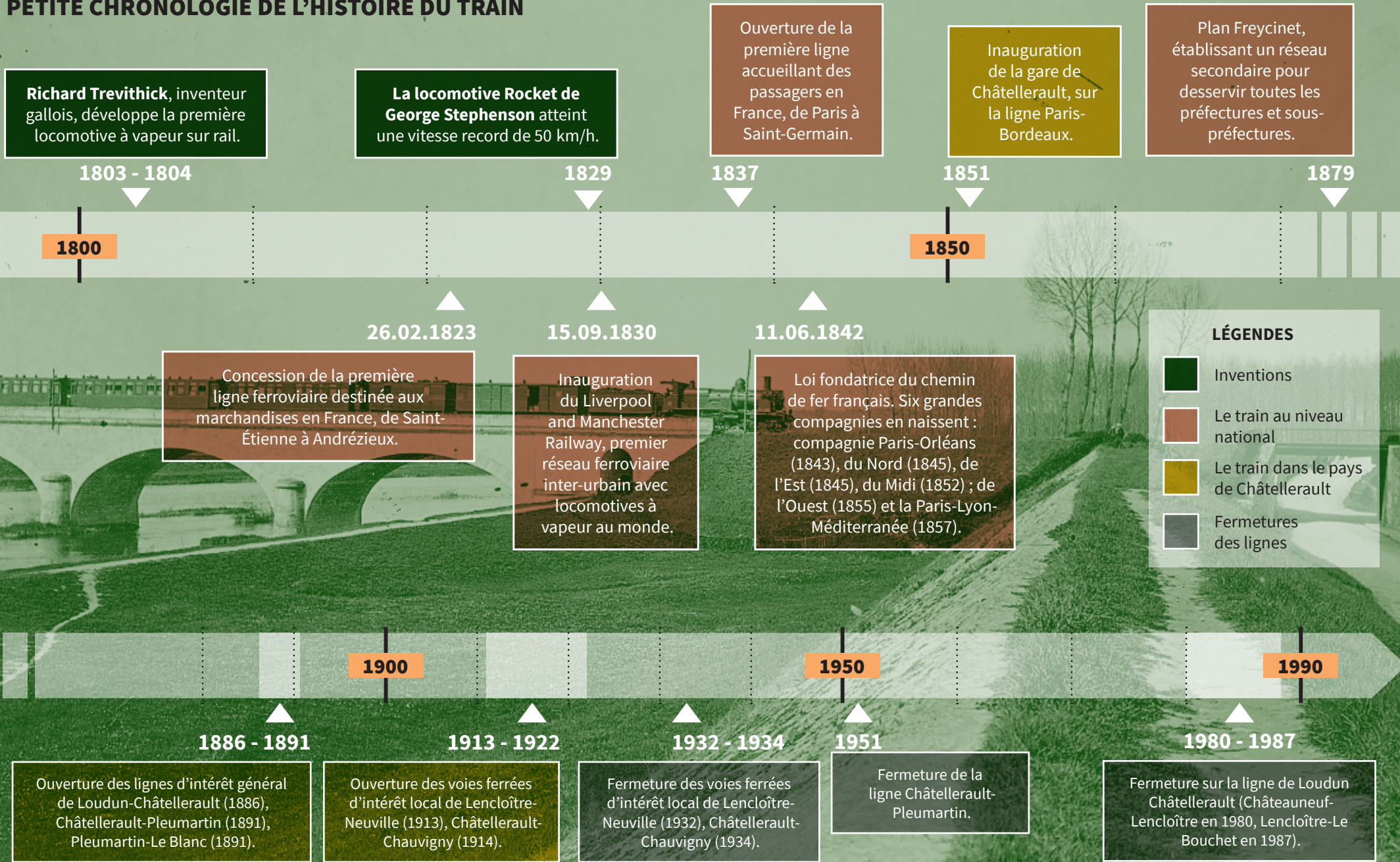
Couverture : Pont de Cenon-sur-Vienne.

Page précédente : « Ligne de chemin de fer et ses travaux d'art » issu du livre des trains (1930).
© Source gallica.bnf.fr / Comité central du groupe public ferroviaire - Fonds cheminot, 2017-33

**Aller son train* : expression utilisée dès le 18^e siècle qui signifie faire comme bon nous semble ; continuer ; progresser doucement.

« ALLER SON TRAIN »

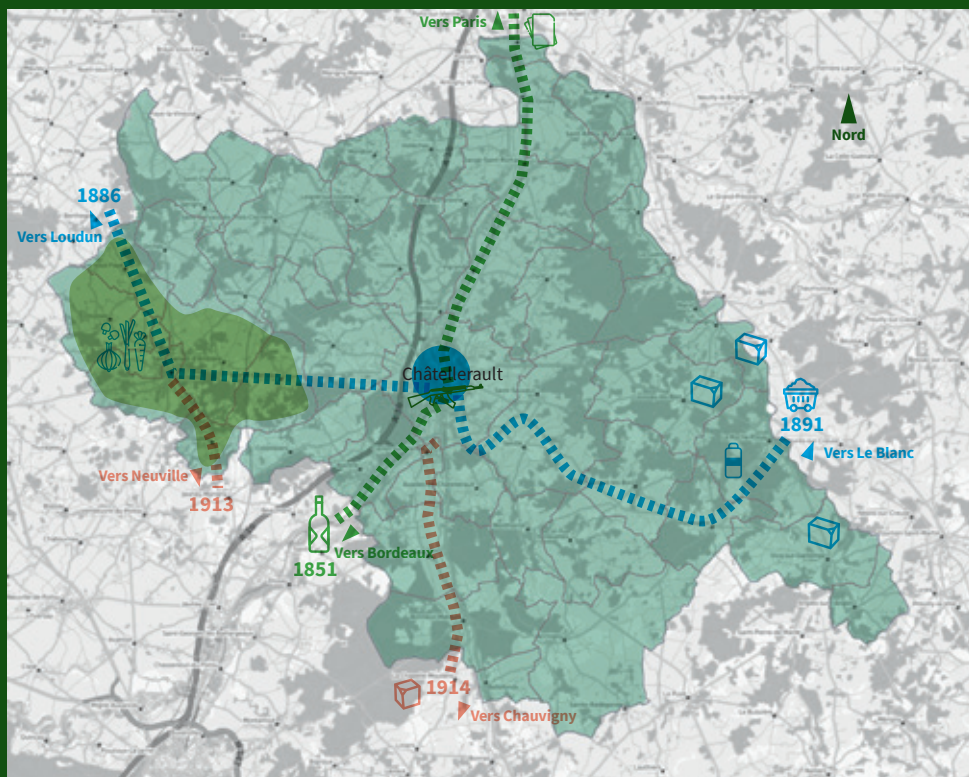
PETITE CHRONOLOGIE DE L'HISTOIRE DU TRAIN



LÉGENDES

- Inventions
- Le train au niveau national
- Le train dans le pays de Châtelleraut
- Fermetures des lignes

LE RÉSEAU FERROVIAIRE DU TERRITOIRE DE GRAND CHÂTELLERAULT AU PREMIER QUART DU 20^e SIÈCLE



LE RÉSEAU FERROVIAIRE AVEC LES DATES DE CONSTRUCTION

- ■ ■ Voies d'intérêt national
- ■ ■ Voies dites d'intérêt général
- ■ ■ Tramways (V.F.E.P.)

MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR LE TRAIN

Importation	Production du territoire
Pierre de Chauvigny et de Lavoux	Pierre meulière
Eau de vie de Saintonge	Bouteille d'eau thermale de La Roche-Posay
Ardoise d'Angers	Production de légumes
Acier et charbon de Montluçon pour la manufacture d'armes de Châtellerault	Production d'armes à feu manufacture d'armes de Châtellerault

FACTEURS DU DÉPLOIEMENT DU TRAIN ET SES CONSÉQUENCES SUR LE TERRITOIRE DE GRAND CHÂTELLERAULT

LE TERRITOIRE AVANT LE TRAIN

Le 19^e siècle est une période charnière, celle de la révolution industrielle. Durant l'ensemble de ce siècle, le territoire de Grand Châtellerault se transforme profondément pour s'adapter aux nouvelles emprises foncières que représentent les sites industriels et les nouvelles liaisons nécessaires pour les desservir.

La carte de Cassini (vers 1767-1770) illustre l'état du territoire avant l'ère industrielle et l'arrivée du train. Les liaisons et chemins entre les différentes villes y sont apparents, sans pour autant que cela rende compte de leur état. La description topographique de Jacques-Antoine Creuzé-Latouche (1749-1800) pallie ce manque et met en exergue la grande disparité entre l'état des belles grandes routes « *au luxe inutile* » et celui des chemins de traverse, nettement plus utilisés, mais en piètre état et impraticables. Une particularité locale empire la situation : l'abondance de pierre dans le sol châtelleraudais amène beaucoup de paysans à délimiter leurs possessions en érigeant des murs qui empiètent souvent sur les chemins, ce qui réduit leur largeur à celle d'une charrette. La situation globale de la majorité des routes utilisées quotidiennement est donc mauvaise, malgré les demandes répétées de réparation par la population locale.

Le Châtelleraudais bénéficie de la pré-

sence de la Vienne, qui s'avère navigable et flottable entre la confluence de la Creuse et le port de Chitré. L'immense atout commercial et économique qu'elle représente est cependant amoindri par des difficultés de navigation, induites par les bancs de pierre dans le lit du fleuve, les problèmes de gel en hiver, ainsi que des obstructions construites telles que les barres à poissons. Tous ces obstacles ralentissent les trajets, d'autant plus compliqués lorsqu'ils impliquent ensuite de remonter la Loire et de passer les nombreux péages inévitables pour atteindre l'Orléanais. Face à tous ces aléas, la rentabilité du transport fluvial peut être très variable.

Ces constats, aussi bien pour le transport routier que pour le transport fluvial, laissent percevoir des lacunes significatives et préjudiciables au commerce. Dans ce contexte, le chemin de fer apparaît sans mal comme une solution adaptée. Les tracés des lignes de chemin de fer ne sont pas novateurs, car ils restent très proches des anciens chemins et fleuves navigués. De fait, c'est par sa vitesse que le train se démarque et séduit. Suite à un trajet en 1837 entre Anvers et Bruxelles, Victor Hugo l'atteste : « *C'est un mouvement magnifique et qu'il faut avoir senti pour s'en rendre compte. La rapidité est inouïe. Les fleurs du bord du chemin ne sont plus des fleurs, ce sont des taches,*



1- Estampe de l'inauguration du chemin de fer de Paris à Orléans, le 2 mai 1843, avec un convoi de 1 500 personnes.
 © Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France RESERVE QB-201 (170)-Ft 4 [Hennin, 14780]

ou plutôt des raies rouges ou blanches ; plus de points, tout devient raie [...] Les villes, les clochers et les arbres dansent et se mêlent follement à l'horizon ». Cette description de la rapidité du train, aussi poétique qu'impressionniste, est confortée par les statistiques.

À défaut de données spécifiques pour le Grand Châtellerault, la comparaison des temps de transports pour un trajet Paris-Tours est sans équivoque : un Paris-Tours requiert 4,5 jours à pied (à raison de 60 000 pas/jours), 27 heures en diligence (en 1830, selon les almanachs), 16 heures en malle-poste (en 1840), et enfin 4 h 31 en train (en 1870, selon l'indicateur Chaix). La vitesse de transport incomparable et le dynamisme économique qu'elle implique se révèle ainsi être le principal argument qui justifie les investissements considérables nécessaires à la réalisation des lignes de chemins de fer. Avec son réseau de transport peu efficace, le territoire réalise qu'il a tout à gagner en accueillant le train, qui, en retour, promet de permettre d'écouler

tous les produits naturels, agricoles et industriels qu'elle produit.

LE DÉPLOIEMENT DU TRAIN DANS LA VIENNE ET SES BÉNÉFICES

Les enjeux de l'implantation du train dans le territoire de Châtellerault sont significatifs, car le territoire est à la fois riche en produits agricoles et parsemé d'industries de taille moyenne. L'État attribuant et définissant les tracés et sections de chemins de fer, le département et les villes concernées envoient des pétitions et dressent de véritables argumentaires pour que le train y soit implanté. Les archives départementales de la Vienne conservent de nombreux exemples de ces pétitions, dont une comportant une note manuscrite précisant les caractéristiques de la ville de Vicq-sur-Gartempe : « très importante par sa population, ses blés, ses fourrages, ses fruits, ses bois, son nombreux bétail gras et maigre et ses élèves. Carrières de pierres meulières, fabriques de meules, carrières de pierre dure et tendre. Usines ». Bien qu'il

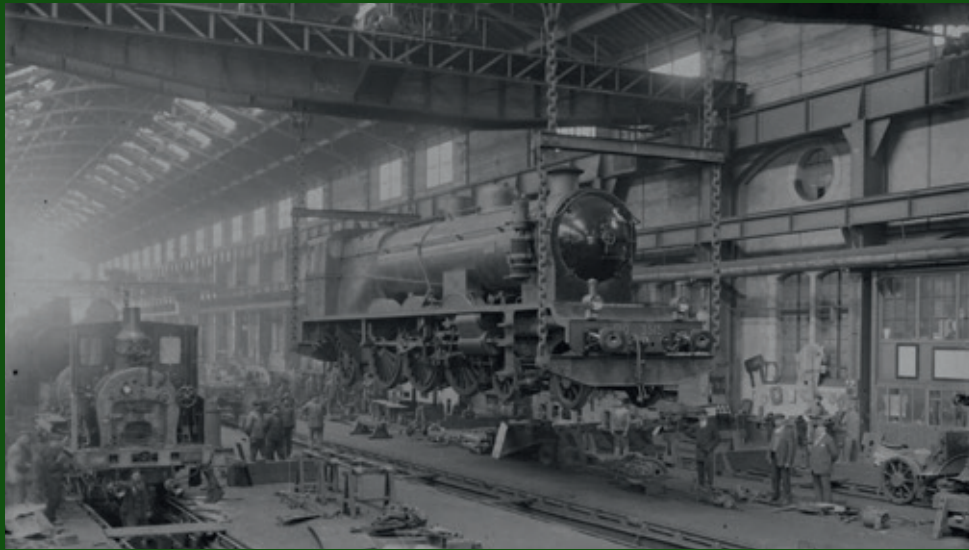
s'agisse ici de la description d'une seule ville, elle est représentative des particularités du Grand Châtellerault dans son ensemble. Les légumes du Lençloîtrais, les eaux minérales de La Roche-Posay et les pierres meulières de Coussay-les-Bois et Lésigny figurent parmi les productions locales transitant par le chemin de fer. D'autres marchandises sont acheminées de plus loin, notamment les pierres calcaires de Chauvigny et Lavoux employées dans la construction, et les eaux de vie de Saintonge. L'industrie la plus connue est la manufacture d'armes de Châtellerault, qui tire profit des compétences locales issues d'une tradition de travail du cuir et de la coutellerie. Le plus grand atout de Châtellerault et son territoire n'en reste pas moins sa position géographique : les pétitions ne manquent pas de rappeler les relations commerciales entretenues avec le Berry (d'où proviennent les métaux utilisés par la manufacture d'armes) et le reste du Haut-Poitou depuis des temps immémoriaux. Elles insistent également sur le potentiel immense d'un renforcement des liens commerciaux avec la Bretagne et tout le bassin de la Loire.

Malgré ces atouts, au cours de la première phase de déploiement du train entre 1830 et 1850, la Vienne n'est tout simplement pas prioritaire : « Bien que situé sur des axes d'échanges anciens et importants, le département de la Vienne n'a pas été parmi les premiers à avoir bénéficié du chemin de fer ». Sa position géographique entre cependant en jeu quand les études entreprises par les ingénieurs des Ponts-

et-Chaussées préconisent une ligne « de Paris sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne ». C'est grâce à cette ligne que le train s'implante dans la Vienne, sous la houlette de la compagnie de Paris-Orléans. La ligne arrive à Poitiers en 1851 et le prince-président Louis Napoléon Bonaparte, futur Napoléon III, se rend à l'inauguration à Châtellerault le 2 juillet 1851. La position de Châtellerault est particulièrement avantageuse, à mi-chemin entre les gares de Tours — Saint-Pierres-Corps et de Poitiers, soit à proximité de grandes préfectures dynamiques et reliées au bassin de la Loire pour Tours, et bientôt reliée à la façade Atlantique pour Poitiers.

Suite à l'achèvement de cette première grande ligne traversant la Vienne et le Grand Châtellerault, une volonté locale de développer rapidement le réseau ferroviaire se manifeste : « Les chemins de fer sont la grande affaire de ce temps-ci. Industrie, commerce, agriculture, économie politique, art militaire, facilité de l'administration, sûreté de la police, action générale du gouvernement, les chemins de fer touchent à tous les intérêts. Les grandes lignes sont exécutées ; mais il reste encore des projets importants, et de nouvelles entreprises se préparent » [4] Délibération du conseil général du département de la Vienne, en date du 30 août 1856 ».

Cette délibération est votée plus de vingt ans avant que le deuxième acte du développement du réseau ferroviaire ne



1- Photographie d'une partie de l'intérieur des ateliers de Tours de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, où l'on peut notamment observer une locomotive suspendue avec des chaînes et, autour, plusieurs cheminots au travail.

© SARDO – Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF (Cote tr_sardo_423_1)

se matérialise avec le plan Freycinet. Ce dernier introduit la nécessité de relier les sous-préfectures aux grandes lignes. Les acteurs qui interviennent dans l'élaboration des lignes secondaires dans la Vienne sont nombreux : l'État via son ministère des Travaux publics, la Compagnie de Paris-Orléans, le département et les communes traversées, ainsi que l'entreprise Baert et Verney qui devient concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local et des tramways dans la Vienne. Les lignes d'intérêt général de Loudun-Châtellerauld et de Châtellerauld-Tournon-Saint-Martin ouvrent en 1886 et 1891 respectivement, tandis que les lignes d'intérêt local des Voies Ferrées Économiques du Poitou (V.F.E.P.) voient le jour plus tard : Lençloître-Neuville en 1913, Châtellerauld-Chauvigny en 1914, Neuville-Lusignan en 1921 et Chauvigny-Bouesse en 1922.

Tous ces investissements sont récompensés, car, dans les faits, l'apport du fret est indéniable et très vite perçu : il est la raison première de la création des lignes. Les rapports des concessionnaires sur la ligne Châtellerauld-Chauvigny spécifient par exemple que les sources et éléments du trafic sont, dans l'ordre : « 1) Les produits agricoles exportés de Chauvigny et environs sur Châtellerauld, tels que céréales, vins, bois, fourrages, légumes, fruits, etc. ; 2) Les produits manufacturés et autres marchandises telles que houille, fers, plâtres, etc, expédiés dans toute la vallée de la Vienne, à Chauvigny et dans les environs ; 3) L'exploitation des carrières de pierre de Chauvigny et ses environs, qui pourra prendre un développement illimité avec le chemin de fer ; 4) Les voyageurs et messageries ; 5) Les bestiaux ». L'un des premiers signes palpables de l'impact du train en tant que transport commer-

cial est la chute du trafic des marinières, qui ne peuvent lutter : le transport fluvial est anéanti au cours des dix premières années d'exploitation du chemin de fer de Paris à Bordeaux.

Le transport de voyageurs a une influence plus limitée et une rentabilité très disparate selon les lieux : minime voire nulle pour la ligne de Châtellerauld à Chauvigny qui fait état d'une moyenne de 40 voyageurs par jour, importante pour Lençloître qui, en 1929, est la 10^e gare la plus fréquentée de Vienne avec 24 586 voyageurs sur l'année. En outre, Châtellerauld accueille, entre ses deux gares, 413 528 voyageurs (dont 332 460 pour la compagnie d'Orléans, 44 554 pour les chemins de fer de l'État à la gare de Châtellerauld et 36 514 la gare de Châteauneuf) pour l'année 1898. Pour autant, il reste difficile de préciser l'impact plus pérenne du train sur la dynamisation ou la démographie des villes. L'explosion démographique de

Châtellerauld entre 1850 et 1870 est certainement plus due à la manufacture d'armes qu'au train, même si la mobilité professionnelle que permet le train joue un rôle. Celle-ci est à double tranchant, car beaucoup de cheminots natifs de la Vienne partent dans les départements limitrophes. Les statistiques montrent qu'en Indre-et-Loire, sur le site de Saint-Pierre-des-Corps, près de Tours, les agents originaires de la Vienne forment le deuxième groupe le plus nombreux, après les Tourangeaux eux-mêmes.

La dynamisation du territoire apportée par la réalisation de ces nombreuses lignes secondaires fait que les pétitions pour de nouveaux projets sont rares, voire inexistantes au début du 20^e siècle. Elles sont remplacées par des réclamations pour des demandes de trains supplémentaires les jours de marché, car les lignes secondaires ne proposent guère plus de trois aller-retour par jour.



1- Quelques métiers du train : la garde-barrière, le mécanicien, le chauffeur et l'aiguilleur.

© SARDO – Centre National des Archives Historiques (CNAH) du Groupe SNCF (Cote M116)

IMPACT SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'URBANISME

LE TRACÉ DES LIGNES : ENJEU D'UNE GÉOGRAPHIE

L'implantation du train sur le territoire n'a pas qu'un impact économique, il impose un réaménagement du territoire traversé. La question des tracés n'est donc pas anodine, car la création des chemins de fer revient à percer la France en long, en large et en travers. Les ingénieurs en charge de ces projets arpentent les villes et les campagnes, sur des terrains souvent agricoles, et dressent des rapports avec leurs observations. Ils établissent des relevés et plans indiquant les alignements et courbes de raccordement. Par chance, le relief y étant peu marqué, les conditions pour l'établissement des voies de chemin de fer sont favorables sur le territoire de Grand Châtelleraut. Les conclusions du rapport pour le chemin de fer de Chauvigny à Châtelleraut sont très positives : « dans tout le parcours, nous ne rencontrons aucune difficulté sérieuse de terrain à surmonter. La direction générale est presque constamment une ligne droite, en ayant des rampes et des pentes, bien au-dessous du maximum en déclivité ». Les principales considérations restent dès lors surtout de maintenir les voies au minimum 5 mètres au-dessus du niveau la Vienne pour éviter que les rails soient inondés.

Dans les faits, le département de la Vienne et les villes traversées ont relativement

peu d'influence sur les tracés, d'où les délibérations et pétitions créées qui n'aboutissent pas forcément. La décision finale est prise par le ministère des Travaux publics. L'une des principales préoccupations du ministère étant le financement, les demandes des villes sont surtout respectées quand elles lui assurent des subventions/indemnités annuelles : Pleumartin demande un arrêt sur la ligne Châtelleraut-Tournon à moins de 500 mètres du bourg, et l'administration prenant soin de placer l'arrêt à 400 mètres du centre du bourg, la subvention est due. Une fois les tracés définitifs et validés, le ministère invoque l'intérêt général pour obtenir les terrains nécessaires à la construction des emprises ferroviaires qui accueillent les chemins de fer comme les bâtiments, entrepôts et diverses structures nécessaires au bon fonctionnement du train. Cela se traduit par la publication du ministère des Travaux publics en association avec le département de la Vienne « d'actes de vente amiable avec adhésion au jugement d'expropriation ». Ceux-ci sont publiés pour chaque commune et ils imposent aux propriétaires de comparaître devant le maire pour la signature. Les propriétaires n'ont guère le choix, s'agissant d'une expropriation pour utilité publique. Pour l'établissement de la ligne de Loudun à Châtelleraut, cela représente 924 actes de vente à l'amiable.



1- Arrivée d'un train en gare de Scorbe-Clairvaux.

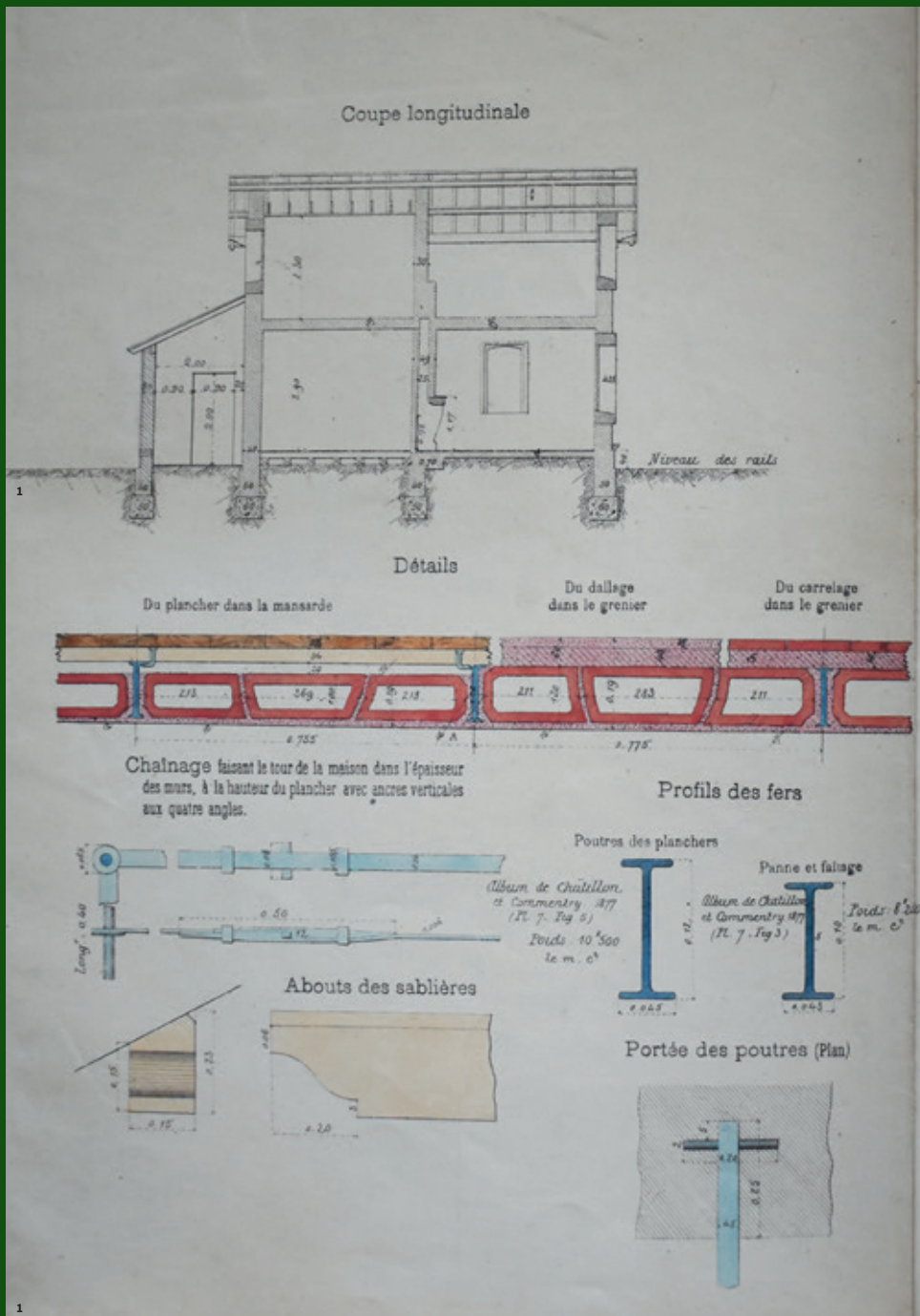
© J.F. Millet, collection particulière.

2- À Châtelleraut, des femmes, hommes et religieux sur le quai de la gare, ligne de Tournon.

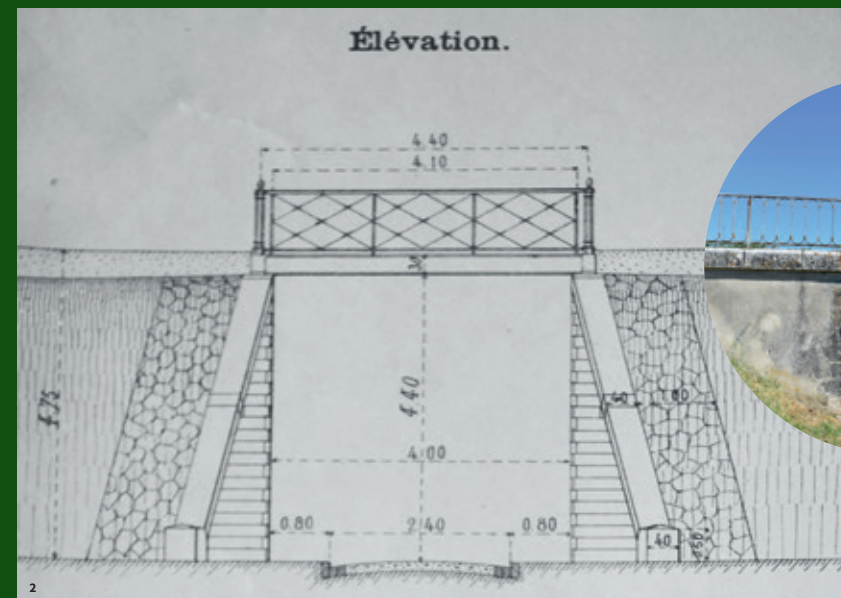
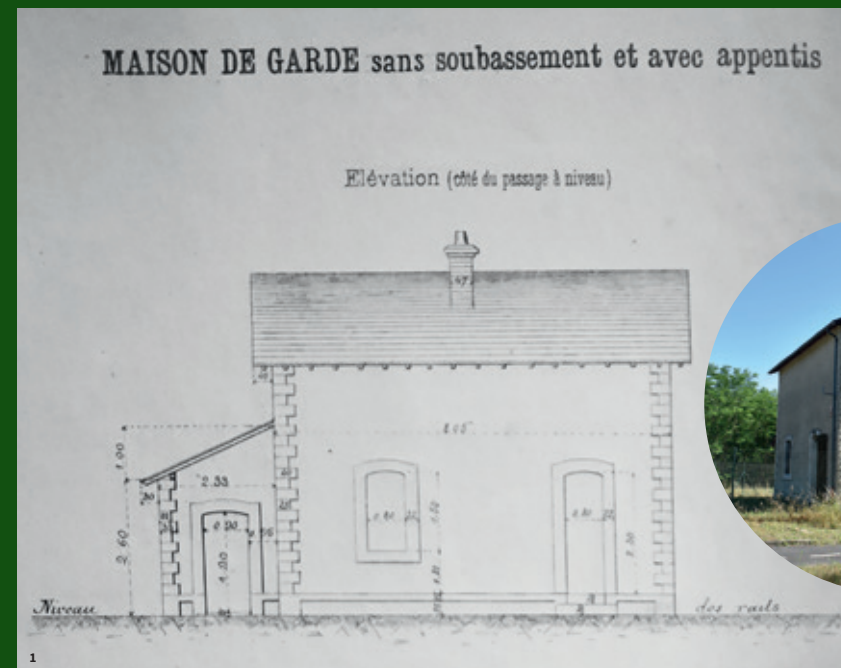
© Ville de Châtelleraut, Archives municipales, cliché fonds Arambourou, tirage Bibliothèque pédagogique de Châtelleraut, droits réservés

3- Départ des troupes lors de la guerre 14-18. En plus du quai et des rails, les 4 réservoirs à eau sont bien visibles.

© Ville de Châtelleraut, Archives municipales, cliché fonds Arambourou, tirage Bibliothèque pédagogique de Châtelleraut, droits réservés



1- Plan de maison de garde pour la ligne de Loudun à Châtelleraut.
© Archives départementales de la Vienne (Cote 5S106)



2- Modèle de pont métallique pour passage inférieur de type 16, en comparaison d'un pont visible actuellement sur la ligne verte.
© Archives départementales de la Vienne (Cote 5S105)

DES MATÉRIAUX LOCAUX ET DES MODÈLES ARCHITECTURAUX

La construction des voies comprend des aménagements significatifs pour s'adapter aux terrains, mais aussi des ouvrages d'art, notamment de franchissements tels que les ponts d'Ozon ou de Cenon-sur-Vienne. Les matériaux utilisés sont généralement obtenus localement, et avec une recherche constante d'optimisation et d'économie : la pierre extraite pour faire des tranchées est réutilisée pour les remblais, tandis que la majorité des ouvrages d'art comme les tunnels, passages à niveau ou barrières sont uniformisés. Pour l'ensemble du patrimoine ferroviaire bâti du Châtelleraudais et une grande partie de la Vienne, les matériaux utilisés sont donc locaux autant que faire se peut : sables de Saint-Genest, de Lesguillon et de la Berlandière, moellons de Sammarçolles, de Rossay champs Salés ou Thuré, pierre de taille des carrières de la croix blanche à Chauvigny, de grandes caves de Monts, de Vayolles, de Puygareau à Sossay, de Scorbé-Clairvaux et de Châtelleraut, seuils de portes des carrières de Lussac-les-Châteaux...

Les cahiers des charges sont précis, et fournissent, en plus du détail des matériaux, des plans types qui assurent une certaine uniformité dans les bâtiments construits. Un rapport d'ensemble pour la ligne de Chauvigny à Châtelleraut donne les préconisations pour les gares dont les coûts sont estimés à 10 000 francs (42 690 €) :

« Les gares et stations doivent être établies dans les conditions de la plus stricte éco-

nomie. On doit bannir de ces constructions tout luxe, et ne s'attacher qu'au nécessaire. Un bâtiment très simple pour le bureau et le logement du chef de gare, un abri pour les voyageurs, un petit pavillon pour les latrines, un hangar couvrant une partie du quai de chargement pour les marchandises qui auraient besoin d'être abritées, une remise pour les voitures et les locomotives, avec un petit atelier pour les réparations, doivent suffire pour assurer le service à la gare principale de Chauvigny. [...] ».

Il existe plusieurs plans types, destinés à s'adapter selon l'importance de la gare : celle de Chauvigny, la principale de la ligne, coûte 40 000 francs (170 760 €), soit quatre fois plus que les autres. Ces profils types confèrent aux gares une unité, un air de famille entre elles : celle de La Roche-Posay a une parenté évidente avec celles de Pleumartin et Yzeures-sur-Creuse, tandis que celle de Leigné-les-Bois se rapproche de celle de Senillé. Ces préconisations et les profils types qui en découlent ne s'appliquent pas qu'aux gares, mais bien à l'ensemble du bâti et des ouvrages d'art : maisons de garde-barrière, ponts et tunnels répondent tous à des standards, comme visibles dans les dessins reproduits pages 14 et 15. Ces standards permettent une homogénéité du bâti et des constructions ferroviaires, ce qui facilite grandement leur identification sur tout le territoire.

Les villes traversées par le train et, à plus forte raison, celles ayant une gare, doivent s'adapter aux nouveaux flux générés et finalement, à l'apparition d'un nouveau



1- L'avenue de la gare de Pleumartin.

© J. Besse, collection particulière.



2- La gare de La Roche-Posay et ses abords.

© S. Boutet, collection particulière.

centre névralgique. De nombreuses rues ou avenues sont percées, comme à Lencloître où le champ de foire est relié directement à la gare des voyageurs en 1891. Généralement, les rues en question sont nommées en fonction, devenant des rues de la gare, de l'embarcadère ou du débarcadère. Des hôtels et, plus souvent, des commerces sont implantés à proximité. Le tourisme en tant que pratique populaire reste cependant anecdotique avant la loi des congés payés de 1936 et, plus globalement, avant le dernier quart du 20^e siècle : la gare de La-Roche-Posay doit sa construction à l'acheminement des curistes et aux ventes et exportations d'eaux minérales plus qu'aux touristes.

Le cas de Châtelleraut illustre une adaptation urbaine encore plus significative, car elle comprend deux gares : la principale de la compagnie de Paris-Orléans, qui amène au percement de l'avenue Adrien Treuille, et celle de Châteauneuf (desservant la ligne de Loudun à Châtelleraut) raccordée directement à la manufacture d'armes. Un ambitieux projet de

tramway électrique, en 1900, prévoit de relier les deux gares. Les porteurs du projet estiment alors qu'il répond à « une nécessité qui s'accroît tous les jours » et est destiné à capter les effectifs de la manufacture d'armes et des faubourgs. Les travaux considérables envisagés pour la réalisation des trois lignes (ligne A du Petit-Paris à la gare de Châteauneuf, ligne B des sables d'Ozon au P.I des chemins de fer, ligne C de l'octroi à la ligne B) sur près de 7 800 mètres expliquent l'abandon du projet. Le fait que de tels travaux aient pu être considérés prouve l'importance du train pour la ville de Châtelleraut, prête à modifier son organisation globale pour cela. L'impact du train sur l'urbanisme varie ainsi selon les villes et la réalisation ou non des projets prévus, mais laisse quoiqu'il arrive une empreinte durable dans le tissu urbain, et ce même après la fermeture des lignes.

CHEMIN DE FER DE PARIS À ORLÉANS

LA ROCHE-POSAY

(VIENNE)

SAISON DE MAI À OCTOBRE
STATION HYDROMINÉRALE POUR LE TRAITEMENT
DE L'ARTHRITISME ET DES DERMATOSES

EXCELLENT
CLIMAT

SPORTS

CHASSE
PÊCHE
CANOTAGE
TENNIS



RÉGION
TRÈS
PITTORESQUE

FALAISES DE ROCHERS
RIANTS PAYSAGES
JOLIES RIVIÈRES
VIEUX MONUMENTS

LA ROCHE-POSAY. (L'ÉGLISE PORTIFRÉE)

AVOIR :

ANGLES-3-LANGLIN
RUINES FÉODALES
SITES PITTORESQUES

FONTGOMBAULT
CÉLÈBRE ABLUYE DU XI^ÈS
ÉGLISE ROMANE, XII^ÈS

PREUILLY
BELLE ÉGLISE ROMANE, XII^ÈS
RUINES FÉODALES



POITIERS
VILLE D'ART
ÉGLISES MONUMENTS ANCIENS

Le GRAND PRESSIGNY
RUINES DE CHÂTEAU
DONJON DU XII^ÈS

CHAUVIGNY
IMPRESSANTES RUINES FÉODALES
DE CINQ CHÂTEAUX

SAINT-SAVIN
ÉGLISE MAGNIFIQUE, XII^ÈS
HAÛTE FLECHE DU XV^ÈS

GEORGES LARO Imp. 110 Rue Canal, PARIS

RO. Publicité n° 19 - 1929

DÉCLIN ET AVENIR DU RÉSEAU FERROVIAIRE SUR LE TERRITOIRE DE GRAND CHÂTELLERAULT

LE CHANT DU CYGNE DES LIGNES SECONDAIRES

L'entre-deux-guerres est à la fois l'apogée, le réseau étant à son niveau le plus étendu, et le début du chant du cygne des lignes secondaires. Des signes avant-coureurs apparaissent dès la fin de la Première Guerre mondiale : la compagnie Paris-Orléans élabore un plan global d'électrification dès 1918. Cette initiative, alors pionnière parmi les grandes compagnies, trahit en réalité le souhait de la compagnie de diminuer les déficits de ses lignes secondaires et d'économiser le charbon. L'idée d'électrifier les lignes secondaires est cependant abandonnée pour finalement privilégier les grandes lignes à fort trafic : les lignes secondaires n'en valent plus la peine. La même année, le département de la Vienne est l'un des premiers à prendre une délibération favorisant le transport automobile.

Au cours des années suivantes, seules les constructions de lignes déjà entamées se poursuivent. Cette stagnation témoigne de la fin de l'âge d'or des chemins de fer. Tout au long de la décennie de 1920 à 1930, les voies ferrées d'intérêt local de la Vienne accusent un déficit grandissant, s'élevant à 2 446 478 francs (soit près de 1 588 077 € actuels) pour l'année 1931. En conséquence, les rapports départementaux conseillent rapidement l'abandon des lignes déficitaires. L'opinion publique, informée des déficits, ne soutient plus les chemins de fer, y voyant « une source de

dépense et d'augmentation des impôts » et accusant les administrateurs des compagnies concessionnaires de ne faire « aucun effort pour améliorer les exploitations puisque l'État ou les Départements sont toujours là pour combler les déficits ». L'essor de l'automobile envenime la situation, offrant plus de flexibilité aussi bien horaire que pour les lieux de départ et d'arrivée, qui ne sont pas confinés aux lignes droites des rails. Enfin, les rails à voie étroite des lignes secondaires ne peuvent accueillir les nouveaux modèles de matériel roulant.

Tout le système économique qui avait permis le développement du ferroviaire s'étirole et s'en détourne au profit de l'automobile, comme expliqué par les investisseurs : « l'automobile n'a pas seulement le prestige qui s'attache aux choses nouvelles et la faveur du public ; elle est soutenue par toute la puissance du capital et par la protection des plus considérables, des mieux armées, des plus écoutées des industries modernes : la construction automobile, la métallurgie, les carburants ».

Le déclin annoncé se matérialise dès les années 1930. Les fermetures sont alors soit complètes et définitives, soit partielles. Entre 1932 et 1934, toutes les voies ferrées d'intérêt local de la Vienne sont complètement fermées, parmi lesquelles les sections de Lençloître-Neuville, Châtellerault-Chauvigny et Lhommaizé-Bouresse. La fermeture des lignes d'intérêt général intervient un peu plus tard,



1- Photographie ancienne de la gare de Lençloître.
© J.F. Millet, collection particulière.



2- Annonce de vente par adjudication de la gare de Lençloître.
© Archives départementales de la Vienne (Cote 5S193)



3- Vue actuelle de la gare de Lençloître.
© Pays d'Art et d'Histoire de Grand Châtellerault

et se limite d'abord à une fermeture aux voyageurs : c'est le cas pour Châtellerault-Pleumartin en 1939 et Loudun-Châtellerault en 1946. Des services de remplacement par autobus et autorails sont proposés temporairement. Les fermetures au transport de marchandises arrivent au cours des décennies suivantes : dès 1951 pour Châtellerault-Pleumartin, en 1980 pour la section de Châtellerault-Châteauneuf à Lençloître et 1987 pour Lençloître-Le Bouchet. Au-delà de la concurrence automobile, la désindustrialisation de la France au cours des années 1960 à 1990 porte également un coup au ferroviaire, si intrinsèquement lié aux développements des industries aux 19^e et 20^e siècles.

LA FIN DES LIGNES SECONDAIRES : UN DÉCLIN À RELATIVISER

Le bilan, particulièrement à la fin des années 1930, est dès lors pour le moins négatif pour les voies de chemin de fer de la Vienne. La fermeture aux voyageurs des nombreuses

lignes secondaires laisse un réseau exsangue, où seules les grandes lignes restent actives. La durée de vie limitée des lignes secondaires donne l'impression d'un échec, qu'il faut cependant relativiser. La plupart des critiques évoquent l'action de personnalités politiques intéressées, créant des lignes pour acheter les votes de leurs administrés. Des rapports écrits lors de leur développement mettent en avant les attentes réduites vis-à-vis de ces lignes, et ce dès leur conception : « Sans doute, dans tout chemin de fer d'intérêt local, un point essentiel doit dominer, c'est l'économie, ces petites lignes n'ayant qu'une importance secondaire et ne devant satisfaire qu'à un trafic réduit. Mais, tout en cherchant à réduire les dépenses à leur dernière expression, il faut éviter de compromettre l'avenir ». Cette forme de désaveu prématuré des lignes secondaires ne signifie pas pour autant qu'elles sont inutiles. Leurs bienfaits sur le développement économique sont avérés, mais l'impact du point de vue social l'est tout autant.

Paul Vidal de la Blache (1845-1918), géographe de renom considéré comme le père fondateur de la géographie française moderne, apporte une vision nuancée, et certainement proche de la réalité, pour justifier le bien-fondé de la construction de ces lignes aussi éphémères que nécessaires. Il explique qu'« à mesure que se sont déroulées les conséquences du chemin de fer, la différence s'est accentuée entre les contrées qui en étaient pourvues et celles qui ne l'étaient pas, et a créé pour ces dernières une telle infériorité qu'à tout prix il a fallu la combattre ». Le chemin de fer permettant d'écouler les productions agricoles et industrielles et de désenclaver les zones rurales qu'il traverse, il offre de nouvelles perspectives pour la population telles que suggérées par un témoignage recueilli dans une étude sur la ligne Tours-Montluçon « Donnez-lui un chemin de fer, il aimera la terre qui l'a vu naître parce qu'il pourra y vivre avec aisance et bonheur en écoulant ses produits. Mais si on enlève le premier élément de prospérité, ne trouvez

pas mauvais qu'il aille demander au grand centre le salaire qu'il ne peut trouver dans son misérable hameau ». Les lignes secondaires jouent ainsi un rôle important et transitoire, jusqu'à leur fermeture, en tant que maillon indispensable au désenclavement et au développement des zones rurales.

CONSÉQUENCES DES FERMETURES SUR LES EMPRISES FERROVIAIRES

Les fermetures de ligne posent la question de l'utilisation des emprises ferroviaires après leur désaffectation. De ce point de vue, l'étude des actes suite aux fermetures de lignes en 1933 est particulièrement frappante. Signe qu'il ne s'agit pas d'une simple parenthèse, mais bien d'une fermeture définitive, les terrains et bâtiments sont loués ou vendus, dès 1934. Pour les passages à niveau, il n'est pas rare que les anciens agents les achètent. Les entrepôts de marchandises sont réutilisés, comme celui des Voies Ferrées Économiques



1- Le viaduc ferroviaire d'Ozon, toujours en activité.
© Pays d'Art et d'Histoire de Châtellerauld



2- La ligne verte à Scorbé-Clairvaux.
© Communauté d'Agglomération de Grand Châtellerauld, C. Lorieux



3- Pont de Cenon-sur-Vienne, désormais pont routier.
© Pays d'Art et d'Histoire de Châtellerauld

du Poitou à Chauvigny qui est loué pour dépôt de bois et charbon par la boulangerie municipale. Les terrains, gares et arrêts, quant à eux, à l'image de celles de Poitiers, Chauvigny et Neuville, sont souvent reconvertis, en raison de leur emplacement, pour les services automobiles, ou bien pour l'établissement de commerces, de services administratifs ou d'habitations.

Les ventes ne se limitent pas aux gares, arrêts ou entrepôts, mais également à certains ouvrages d'art « *provenant de la liquidation des voies ferrées d'intérêt local, non remis au Service vicinal ou aux Communes et non susceptibles, par la suite, d'une utilisation quelconque pour les besoins du département* ». Le pont de Lhonnaizé est ainsi vendu pour 1100 francs (soit 811 €), à charge de l'acquéreur de l'enlever. Le pont à bascule de 20 tonnes de Saint-Martin-l'Ars est acheté pour 1000 francs (737 €).

Le pont de Cenon-sur-Vienne est, quant à lui, réutilisé en pont routier. Certains tunnels sont proposés à la location comme à la vente, après accord de la commission supérieure des sites souterrains. Le matériel de voie ne fait pas exception, le rail étant vendu à environ 170 francs (environ 125 €) la tonne. Enfin, en ce qui concerne le matériel roulant, à savoir les locomotives, automotrices, wagons à marchandises et à voyageurs, les rapports indiquent que « *le matériel est usé et doit être vendu pour la plus grande partie à la ferraille. On pourrait croire que les automotrices qui sont relativement récentes pourraient être vendues à un prix appréciable, mais on considère actuellement qu'une automotrice doit être amortie en cinq ans, or les automotrices sont en service depuis 1924. Elles n'ont donc plus aucune valeur appréciable.* » Cette dépréciation explique la disparition des anciennes locomotives à vapeur

et leur rareté aujourd'hui en dehors de certains musées, comme la cité du train de Mulhouse.

AVENIR : ENTRE MAINTIEN, DESTRUCTION ET RÉHABILITATION

Suite aux fermetures des lignes secondaires, le réseau ferroviaire est revenu à son état premier, où Châtellerauld reste un arrêt sur la ligne de Paris-Bordeaux. Elle l'est cependant uniquement dans l'itinéraire de substitution, pas dans la ligne à grande vitesse. La traversée de Châtellerauld par la N10 supplée aux manques subis par la perte des lignes secondaires, dont les vestiges sont encore visibles. Enjeux majeurs d'aménagement du territoire, les emprises ferroviaires non utilisées sont soit cédées et détruites, soit reconverties et/ou valorisées. Ces cas de figure se retrouvent largement dans le territoire

de Grand Châtellerauld : pour libérer de l'espace foncier, de nombreuses gares ont été détruites au cours des dernières décennies, à l'image de celles de Naintré, Les Ormes, Dangé-Saint-Romain et de Châteauneuf, tandis que d'autres ont été vendues et reconverties en bâtiments administratifs ou en maison d'habitation. La « ligne verte » offre un exemple local de valorisation, sur près de 37 km, de l'ancienne ligne de Châtellerauld à Loudun grâce à une piste cyclable aménagée. Suivre le parcours de la ligne verte permet à la fois d'imaginer le changement profond qu'a induit la construction du chemin de fer dans l'espace rural, mais aussi de voir des éléments souvent oubliés, mais indispensables : les passages à niveau, maisons de garde-barrière, tunnels et arrêts.

« **DONNEZ-LUI UN CHEMIN DE FER, IL AIMERA LA TERRE QUI L'A VU NAÎTRE PARCE QU'IL POURRA Y VIVRE AVEC AISANCE ET BONHEUR EN ÉCOULANT SES PRODUITS. »**

Témoignage anonyme - Extrait de l'étude sur la ligne Tours-Montluçon (1855-1879).

La communauté d'agglomération de Grand Châtelleraut appartient au réseau national des **villes et pays d'art et d'histoire**.

Le ministère de la Culture, direction générale des patrimoines, attribue l'appellation Ville et Pays d'art d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des chargés de projet des Villes et Pays d'art et d'histoire. Des vestiges antiques à l'architecture du XXI^e siècle, les villes et les pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 202 Villes et Pays d'art et d'histoire vous offre son savoir-faire en métropole et outre-mer.

À proximité

Angoulême, Cognac, Poitiers, Rochefort, Royan, Saintes, Thouars, les pays de Charente-Limousine, du Confolentais, du Montmorillonnais, de l'Île de Ré, de Vienne et Gartempe, de Parthenay-Gâtine bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.

Et aussi dans la Région Nouvelle Aquitaine

Bayonne, Béarn des Gaves, Bergerac, Bordeaux, Limoges, Pau, Périgueux, La Réole, Sarlat, les pays du Grand-Villeneuvois, des Hautes Terres Corrésiennes et Ventadour, de Monts-et-Barrages, de Pyrénées-Béarnaises, de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure, de Vézère-Ardoise.

Recherche et rédaction : Yann Kergourlay, chargé de mission pour le service Patrimoine - Pays d'art et d'histoire de Grand Châtelleraut

Relectures : Emmanuelle Plumet, attaché de conservation, responsable du service Patrimoine - Pays d'art et d'histoire de Grand Châtelleraut et Paul Maturi, chargé de l'inventaire du patrimoine au service Patrimoine - Pays d'art et d'histoire de Grand Châtelleraut

Crédits photos : sauf mention contraire ©

Service Patrimoine - Pays d'art et d'histoire, Communauté d'agglomération de Grand Châtelleraut, 2021

Aquilon : p.6

Bibliothèque Nationale de France / Gallica : p.2, p.6

Centre des Archives du Pays Châtelleraudais : p.9

DRAC Nouvelle-Aquitaine : p.6

Région Nouvelle-Aquitaine, Inventaire général du patrimoine culturel - C. Rome : p.10

Mise en page : Catherine Balme d'après Des Signes Studio - Mucir Desclouds 2018

**VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE**

**GRAND
CHÂTELLERAUT**
COMMUNAUTÉ
D'AGGLOMÉRATION