

N° 21 - Décembre 1982 -TOME III

LE PAYS CHAUVINOIS
BULLETIN
DE LA
SOCIETE DE RECHERCHES ARCHEOLOGIQUE, ARTISTIQUES
HISTORIQUES ET SCIENTIFIQUES
DU PAYS CHAUVINOIS



Siège social : Hôtel de Ville - Téléph. 46.30.21

Musée Municipal : Place Saint-Pierre (Ville Haute)

Président : M. Sam CAMUS 38, route de Lussac - Téléph. 46.39.96

Vice-Présidents : M. Max AUBRUN
M. Christian RICHARD
M. Pierre SAILHAN

Conservateur du Musée : Madame Suzanne COUDERC - 7, rue Saint-Pierre

Secrétaire : Madame Micheline ROSIER - rue de la Fontaine

Secrétaire adjoint : M. Hubert ROSIER - rue de la Fontaine

Trésorier : M. René ANTONIN

Trésorier adjoint : M^{me} Marie KABOUCH

Banque : Crédit Agricole. N° 1714
C. C. P. : Limoges 1793-63 K

Bibliothécaire - Archiviste : M. Christian BARBIER

Editorial

L'événement que fut à Chauvigny en Juin 1883, l'arrivée du premier train sur la section alors construite de la Ligne Poitiers - Le Blanc - Argenton s/creuse, ne pouvait laisser indifférent notre souci de l'Histoire locale. Aussi le Bulletin n° 21 de la Société de Recherches archéologiques du Pays chauvinois paraîtra-t-il cette année plus tôt que d'habitude et sera-t-il un peu différent. L'idée de commémorer ce Centenaire s'est faite en même temps au Comité des Fêtes de JARDRES et à CHAUVIGNY. En ce qui nous concerne, en accord avec Monsieur le Maire de la Ville, notre participation est allée en trois directions : un Bulletin spécial, une Exposition et une Fête commémorative.

La présente Edition de notre Bulletin est le résultat du travail considérable de recherches faites par Pierre Sailhan avec la collaboration technique de Max Aubrun. La quantité de documents et d'illustrations nous ont amenés à penser que le présent Bulletin pouvait être consacré uniquement à cette histoire du Chemin de Fer à Chauvigny. Vous y trouverez l'Historique de la Ligne et des différents projets élaborés à cette époque - une partie technique sur le matériel utilisé et enfin, en troisième partie « les Trains et les hommes », ce que le train a apporté à la vie locale, histoires, fêtes, calvacade, etc. De nombreuses photos et dessins rappelleront à certains ce qu'ils ont connu et qui n'est pas tellement éloigné de nous. Qui songe encore au tramway sur le pont de Chauvigny, à l'omnibus du « Père Rideau » qui faisait le service de la Gare ?

Cette Edition nous a été facilitée par une dotation de la B.N.P. grâce à un Concours organisé par elle entre ses Employés, membres de Sociétés culturelles. Par Christian RICHARD, notre projet a été retenu et nous avons eu le plaisir de recevoir le Prix départemental. Que la Direction de la B.N.P. en soit remerciée pour son aide à la diffusion culturelle. L'édition d'un Bulletin, si restreinte soit-elle, pose maintenant des problèmes financiers importants, bien que le bénévolat soit la règle d'or dans notre Société. Pour cette année, le problème en a été ainsi facilité. La SNCF nous a en outre prêté son concours pour l'exposition.

Vous ne trouverez donc pas dans ce Bulletin nos rubriques habituelles et variées sur nos activités, sur l'Histoire et les Traditions locales. Cela ne veut pas dire que nous soyons restés inactifs, bien au contraire. La Section fouilles a très bien marché avec le concours de jeunes du C.E.S. sur le chantier des Églises où nous nous trouvons devant des vestiges de bâtiments romains que l'on peut dater de 40 avant J.C. jusqu'à 360 après, réutilisés comme Cimetière au Moyen Age. Les trouvailles les plus significatives font l'objet d'une mini-exposition au Musée de Chauvigny. D'autre part l'étude de notre région, par prospection aérienne de Christian Richard, a permis de déceler en 1982 un théâtre romain près d'Antigny. Une fouille l'été dernier en a apporté la confirmation. D'autres vestiges de Temples et d'Habitations paraissent donner au Site une importance plus grande que celle d'un simple gîte d'étape sur la Voie romaine de LEMONUM à ARGENTOMAGUS. Nous espérons qu'une autre fouille dans l'été 83 apportera d'autres éléments constructifs sur cet habitat gallo-romain.

Des articles sur l'Histoire et la Vie chauvinoise sont prêts et seront édités dans notre Bulletin n° 22.

Notre Musée, dont Madame COUDERC est le conservateur, a toujours de très nombreux visiteurs intéressés par notre Histoire locale. Les visites guidées de la Ville haute en été attirent également groupes et touristes.

Avec l'apport de sang nouveau, notre activité ne cesse de s'étendre et nous essayons toujours d'oeuvrer pour faire connaître CHAUVIGNY au plus grand nombre.

Je vous convie donc à venir nombreux visiter l'Exposition qui sera ouverte à cette occasion, à la Gare S.N.C.F. de Chauvigny.

Que ce Bulletin soit pour de très nombreux Chauvinois le rappel de vieux souvenirs et pour les plus jeunes la connaissance d'un autre mode de vie de leur Cité.

Sam CAMUS

Préface

*par M. l'Ingénieur Général de la SNCF
Directeur de la région de Tours*

Il y a cent ans, le train arrivait à Chauvigny.

La Société Archéologique du Pays Chauvinois, considérant que le chemin de fer appartient au patrimoine local - au même titre que les chapiteaux romans, ce qui est flatteur - a voulu célébrer cet anniversaire avec un éclat tout particulier: exposition, fête et publication d'une plaquette destinée à fixer l'événement et à mieux faire connaître tout un chapitre de l'histoire locale.

Je ne peux que féliciter la Société Archéologique pour son initiative à laquelle la SNCF s'associe très volontiers. L'apparition du chemin de fer il y a cent ans a été, en effet, un événement considérable, une grande révolution pacifique, amenant la vie dans les localités desservies par de gigantesques chantiers - fort peu mécanisés à l'époque - et faisant faire un bond prodigieux aux possibilités de transport donc au développement de l'économie et des relations humaines.

Je ne sais ce qu'il faut admirer le plus dans l'excellente plaquette rédigée par M. SAILHAN : l'importance et la qualité de la documentation technique et historique, fruits d'un travail de recherche considérable, la rigueur du plan, telle que rien n'a pu échapper et que tout a pu être situé à sa vraie place, la clarté du style mettant à la portée du profane la complexité des questions ferroviaires et rendant la lecture très agréable, la saveur des anecdotes recueillies permettant de marier heureusement l'histoire, la technique et l'humour...

Pour toutes ces qualités réunies dans ce petit ouvrage, je ne peux que dire un très grand et très cordial bravo.

* * *

Il m'a été demandé d'en écrire la préface.

Lourde tâche étant donnée la qualité du texte, mais je l'ai acceptée d'autant plus volontiers que, né et élevé à Archigny tout proche, je me sens tout proche par le coeur du pays chauvinois.

Il s'est passé bien des choses depuis 100 ans dans la vie du chemin de fer et dans celle de Chauvigny, d'autres moyens de transport complémentaires ou concurrents ont vu le jour, après avoir rendu des services appréciés, le réseau départemental a disparu, puis le service voyageurs a été supprimé sur la ligne Poitiers - Le Blanc.

Faut-il en déduire que le chemin de fer a failli à sa mission de service public et que ce centenaire est bon pour le musée ?

Sûrement pas et vous vous en doutez.

La double vocation de la SNCF :

- À la fois service public au service du public, participant à la vie économique et sociale ainsi qu'à l'aménagement du territoire,.*
- Mais aussi entreprise de transport soumise à la concurrence (très vive) et devant équilibrer son budget après un assainissement financier progressif vient d'être clairement réaffirmé par les derniers textes parus.*

Quel que soit le désir de desservir l'ensemble du territoire (dans l'esprit du réseau de Freycinet) il y a forcément une limite aux sommes que la nation peut consacrer à son chemin de fer pour les transports régionaux.

Toutefois le dernier mot n'est pas forcément dit, au cours de l'année 1982 ce sont les transports régionaux qui ont connu le plus fort développement, par ailleurs les textes en préparation sur la décentralisation du transport peuvent offrir de nouvelles possibilités.

Faut-il renvoyer le chemin de fer au musée ?

Avant de répondre non, permettez-moi toutefois de vous signaler qu'il existe un passionnant musée du chemin de fer à Mulhouse ; je vous engage vivement à le visiter.

Ceci dit, le chemin de fer d'aujourd'hui est résolument tourné vers l'avenir. Avec le TGV, qui a pulvérisé 2 records du monde (270 Km/h en service commercial - 380 Km/h en cours d'essais (et ce dernier record est Français sans interruption depuis 1954) et qui a déjà transporté 10 millions de voyageurs, il s'est offert une extraordinaire cure de jouvence.

Aujourd'hui comme hier, il dispose de puissants atouts :

- Sa sécurité qui le place très loin devant tous les autres modes de transport,*
- Sa ponctualité (plus de 96 % de nos trains arrivent à l'heure au terminus),*
- Sa sobriété (il consomme peu d'énergie et très peu de produits pétroliers, 80 % de son trafic étant acheminé en traction électrique),*
- Son respect de l'environnement (le chemin de fer d'aujourd'hui n'enfume plus et roule sans bruit sur des voies soudées...).*

** * **

J'espère avoir fait partager aux Chauvinois (et autres) qui liront cette plaquette ma confiance en l'avenir du rail.

Je remercie la Société Archéologique, que je félicite à nouveau très vivement et à qui j'adresse tous mes vœux de réussite, de m'avoir permis d'écrire ces quelques lignes.

Gilbert MILLOT,

Cliché non disponible

Avant-Propos

La présente notice est l'aboutissement de recherches qui concernent la période allant de 1865 à nos jours.

J'ai pu les mener à bien grâce à l'obligeance de plusieurs personnes à qui j'exprime ma reconnaissance et en particulier à M. Villard, Directeur des services d'archives ainsi qu'à Mlle Morillon, archiviste. Je remercie aussi M. Croq, instituteur à Châtellerault, réalisateur, en 1982 d'une très intéressante exposition ferroviaire, qui a bien voulu mettre à ma disposition des documents de valeur, ainsi qu'à M. Le Run, Directeur de la S.T.A.O. à Châtellerault, pour sa documentation sur les chemins de fer départementaux de la Vienne. Je n'aurai garde d'oublier les très nombreuses personnes de Chauvigny et de Poitiers qui m'ont fourni une contribution précieuse sous la forme de témoignages, de souvenirs ainsi que par le prêt de photographies et d'objets de tous ordres.

On s'étonnera peut-être de trouver dans cette étude historique une partie technique qui semble parfois s'éloigner beaucoup du pays chauvinois.

C'est qu'il m'a paru impossible de faire un travail historique, même dans un cadre limité géographiquement, sans donner au lecteur non-spécialiste les bases nécessaires pour comprendre comment ont été conçus et comment ont évolué les chemins de fer.

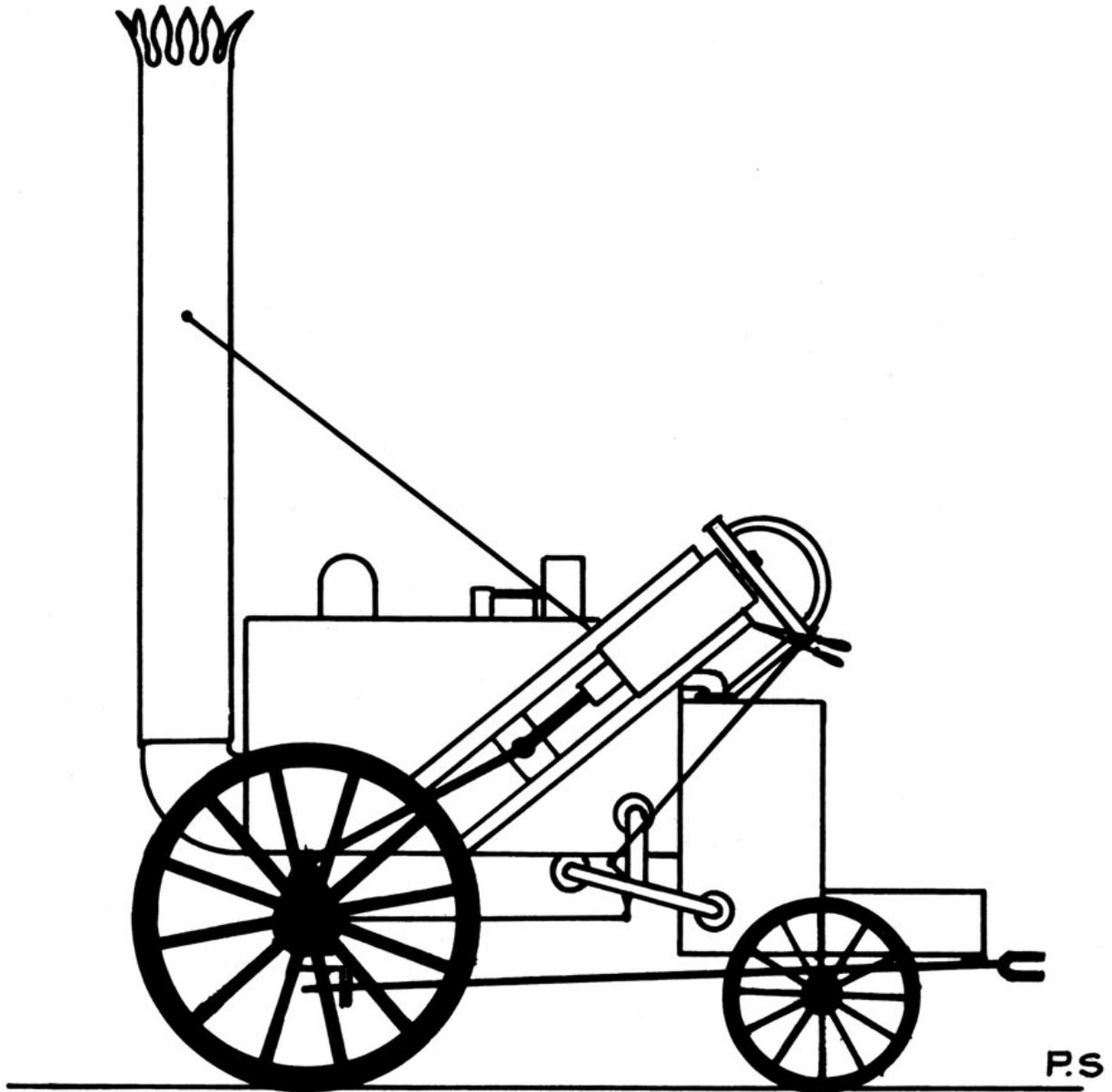
Je dois m'excuser auprès des professionnels du rail de développements qui leur paraîtront superflus tout en restant très incomplets : je n'ai certes pas voulu faire un manuel de chemin de fer, aussi ne faut-il pas s'étonner de ne trouver dans ce chapitre ni tous les modèles de signaux ni tous les types de locomotives !

Cependant cette partie atteindra son but si elle parvient à éveiller l'intérêt du lecteur pour un domaine où les techniques mises en oeuvre sont aussi variées que fécondes. J'espère me faire pardonner son aridité par la dernière partie de mon étude : celle où je me suis efforcé de faire vivre les cheminots et les usagers du rail.

P.S.

1^{ere} Partie

L'HISTOIRE



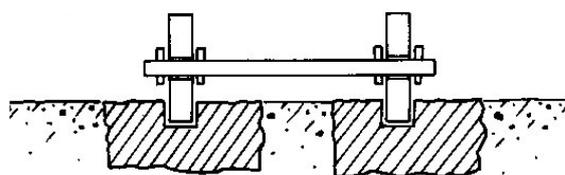
La Fusée de Stephenson

LA PRÉHISTOIRE DU CHEMIN DE FER

Ce qui distingue le chemin de fer des autres modes de transport terrestre, c'est qu'il possède une voie formée de deux bandes de roulement et que les véhicules sont guidés de telles sortes qu'ils ne puissent quitter cette voie.

Ce procédé est fort ancien.

Les habitants de la Mésopotamie, il y a 3 ou 4 millénaires, et après eux les Grecs, puis les Romains transportaient des blocs de pierre, des carrières aux lieux d'utilisation sur des chariots dont les quatre roues étaient guidées par des ornières creusées dans une voie d'évitement qui permettait aux chariots de se croiser. Sur ces « chemins de pierre » la traction était assurée par des hommes ou des animaux.

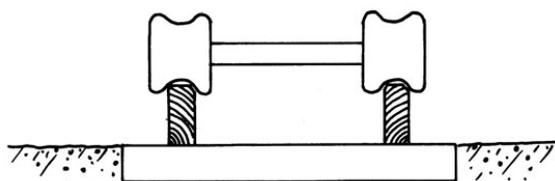


Voie en creux en dalles de pierre

Du Moyen Age au XVIII^e siècle

Le moyen âge inventa la voie en relief : 2 poutres de bois équarries formaient ce que nous appelons les rails ; comme de nos jours, elles étaient fixées sur des traverses qui leur étaient perpendiculaires. Dès le XVI^e siècle, en diverses régions de l'Europe, notamment en Alsace, des voies de ce genre servaient à l'exploitation des mines.

Le XVIII^e siècle voit la création des roues métalliques et de la roue à boudin encore utilisée de nos jours.

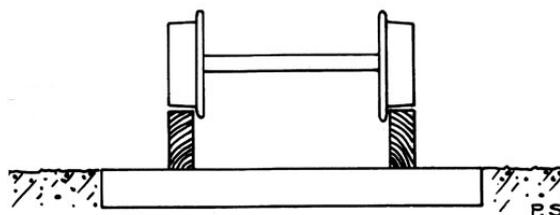


Voie en relief roue à gorge

C'est la grande Bretagne, en raison de ses nombreuses mines de charbon, qui développa beaucoup et perfectionna ce qui était vraiment devenu le « chemin de fer ».

Dès 1727 elle construisait le 1^{er} viaduc ferroviaire (le Tanfield-Arch, maintenant monument historique).

En 1803 elle ouvrait la 1^{ère} ligne à 2 voies, 1^{er} chemin de fer public pour le transport des marchandises, en 1806 le 1^{ère} ligne de transport de voyageurs. Toutes ces lignes étaient à traction animale.

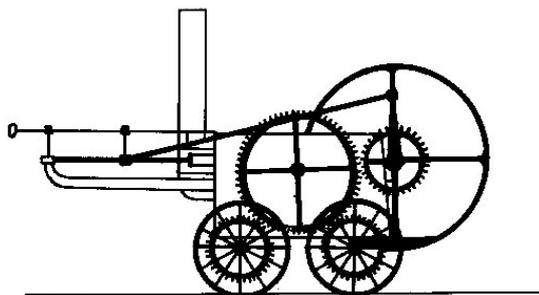


Voie en relief, roues à boudin

Naissance de la traction mécanique

Ce fut l'ingénieur des mines R. TREVITHICK qui le 21 février 1804 mit en service la 1^{ère} locomotive à vapeur sur le chemin de fer minier de Penydarren au Pays de Galle. La machine remorque plusieurs wagons chargés de 10 tonnes d'acier et sur lesquels 70 hommes avaient pris place. Elle parcourut 16 Km en 4 heures et 5 minutes. Dès lors les essais de machine à vapeur se multiplièrent, généralement avec succès : mais toutes ces machines avaient l'inconvénient de mettre rapidement hors d'usage les voies qui étaient alors formées de rails en fonte – matériau très cassant.

Locomotive de Trevithick

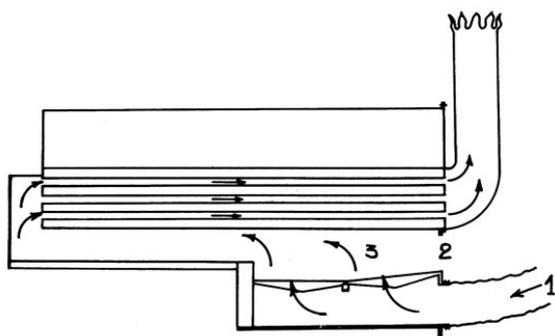


C'est l'invention, en 1820, du rail en acier laminé, (brevet BIRKINSHAW) qui va permettre le développement de la traction mécanique et donc l'épanouissement du chemin de fer.

La 1^{ère} « grande ligne » reliant 2 villes importantes, est ouverte en 1826, de Liverpool à Manchester. Elle avait été construite par Georges STEPHENSON. Pour choisir le modèle de locomotive qu'elle adopterait, la Compagnie organisa à Rainhill, sur une section en palier, un concours qui dura du 6 au 14 octobre 1829.

Des nombreuses machines mises en compétition, seule, la Rocket (fusée) des Stephenson père et fils, termina le parcours imposé (112 Km) qu'elle fit à la moyenne étonnante de 28 Km à l'heure.

Elle était dotée de la chaudière tubulaire inventée par le Français Marc SEGUIN, dont la 1^{ère} machine fut mise en service la même année (1829) sur le chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne.



Chaudière tubulaire de la locomotive Séguin

1. arrivée d'air du ventilateur.
2. porte du foyer
3. foyer. → Circulation de l'air et des gaz chauds.

CRÉATION ET DÉVELOPPEMENT DES CHEMINS DE FER EN FRANCE

Les débuts

En France, la 1^{ère} ligne, à traction animale, avait été ouverte 2 ans auparavant de Saint-Etienne à Andrézieux. Une autre ligne minière a relié, à la même époque, Alès au Rhône ; puis on construit le premier chemin de fer de banlieue de Paris à Saint-Germain en Laye.

La loi de 1842

Mais c'est la loi du 11 juin 1842 qui jeta la base juridique sur laquelle s'édifièrent les réseaux en créant la concession ce service public : solution originale pour l'époque, qui conciliait les avantages respectifs du service public et de l'initiative privée.

En même temps la loi arrêtait le 1^{er} programme de travaux à l'échelle nationale.

Inspiré par la tradition de centralisation à outrance de la monarchie et surtout de l'Empire, ce programme comprenait environ 4000 km de lignes radiales reliant Paris aux frontières du Nord, de l'Est et du Sud première esquisse d'une carte du chemin de fer qui allait augmenter abusivement le poids de la capitale dans le développement économique et politique du pays.

Les grandes compagnies

Les compagnies concessionnaires nées de la loi 1842 étaient à la fois trop nombreuses et de trop faible envergure.

De 1852 à 1859 sous l'impulsion du gouvernement impérial une concentration s'opéra : le nombre des entreprises passa de 33 en 1846 à 6 en 1857, ce sont les *Grandes Compagnies* qui vont



Les 6 grandes compagnies

créer et exploiter les réseaux nationaux ; Compagnie du Nord, de l'Est, de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM) de Paris à Orléans et ses prolongements (PO) du Midi et de l'Ouest. Ce dernier racheté par l'Etat en 1908.

Dès lors, les lignes se construisirent rapidement ; leur longueur atteignit 8 681 km en 1858 et 17 430 en 1870.

A cette époque l'essentiel du réseau national était constitué.

Le Plan Freycinet

En 1878, 22 000 km de lignes sont achevés, 8000 sont classés et sur le point de se construire. Il eut sans doute été raisonnable de s'en tenir là. Mais l'engouement pour le chemin de fer est tel que la demande des populations se fait pressante. Les élus la répercutent au Parlement. Freycinet, Ministre des travaux publics lance alors un plan qui porte son nom et qui se matérialise par le vote d'une loi classant 9 000 km de lignes nouvelles. Le réseau d'intérêt général atteindra ainsi 39 000 km. Il était presque tout construit et exploité à la veille de la guerre de 1914-1918. D'autres lignes, de moins en moins utiles seront entreprises ultérieurement certaines seront achevées, beaucoup seront abandonnées en cours de construction entre les deux dernières guerres ; effort coûteux et vain ; le réseau « utile » était achevé dès les années 1880. On reste confondu par l'ampleur de la tâche réalisée en quelque 40 années : les terrassements gigantesques, les tunnels creusés, les ponts et viaducs édifiés avec des moyens encore rudimentaires.

Les Chemins de fer dans la région de Poitiers

Qu'en était-il dans la région de Poitiers ? Nous avons vu que la loi 1842 avait arrêté un programme national comprenant les lignes rayonnant autour de Paris. La ligne de Paris à Bordeaux et en Espagne était du nombre. Entreprise aussitôt, elle atteignait Poitiers le 5 juillet 1851 et Angoulême le 18 juillet 1853 tandis que son embranchement sur la Rochelle s'ouvrait à l'exploitation le 7 juillet 1856. Il faudra ensuite plus de 10 ans et le regroupement des compagnies concessionnaires pour que les ouvertures des lignes reprennent :

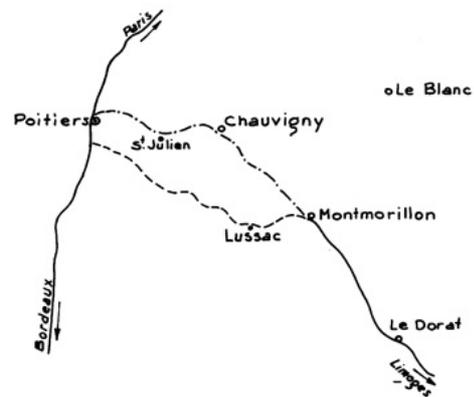
Poitiers au Dorat et à Saint Sulpice Laurière le 23 décembre 1867. Cette ligne qui permettait d'atteindre Limoges intéressait au plus haut point les Chauvinois puisqu'elle passait à Fleuré à 15 km seulement de Chauvigny.

Enfin, la ligne de Poitiers à Saumur était ouverte le 15 mai 1874 et celle du Dorat à Limoges, reliant directement cette ville à Poitiers, en 1880.

La naissance laborieuse de la desserte ferroviaire à Chauvigny

Avant même qu'une ligne Poitiers-Chauvigny-Le Blanc-Argenton (Châteauroux) soit envisagée, la construction de celle qui devait relier Poitiers à Limoges par Montmorillon le Dorat et Saint- Sulpice-Laurière était prévue.

Or de Poitiers à Montmorillon, 2 itinéraires étaient possibles : l'un qui suit sensiblement le tracé de la route nationale 147 passe par Lussac-les-Châteaux, l'autre passe par Saint-Julien-l'Ars et Chauvigny. Ils ont la même longueur. Il semble que, dès le départ, le tracé par Lussac ait été retenu. Chauvigny ne pouvait manquer de réclamer l'adoption de l'autre itinéraire. Voici ce qu'écrit à ce sujet Monsieur Jacques TOULAT¹.



Les deux tracés de la ligne de Limoges

Le premier document est un rapport de Conseil Municipal en date du 22 mars 1861 adressé aux membres de la Commission chargée de l'enquête sur le projet de chemin de fer de Poitiers à Limoges.

Le projet prévoit que, sur cette ligne, le tracé de Poitiers à Montmorillon passe par Lussac-les-Châteaux, alors que par Chauvigny, la distance étant la même, on y gagnerait en sécurité et rentabilité.

« Faire passer cette ligne par Lussac présentent de graves inconvénients. En effet, elle se relie à celle de Poitiers à Bordeaux près d'un pont sur le Clain où déjà est arrivé un accident par suite de la rencontre de deux trains ne pouvant se voir à cause de la courbe décrite par une forte tranchée. Puis, plus près de Poitiers, se trouve un tunnel avec deux seules voies et, à l'entrée, un pont sur la même rivière profonde et fangeuse.

Les deux lignes de chemins de fer qui actuellement débouchent sur ce point fournissent déjà plus de 35 passages journaliers, tant à l'aller qu'au retour ; avec une troisième ligne suivant ce même

¹ Jean TOULAT - Le chemin de fer à Chauvigny in « Le Pays Chauvinois » n° 9 décembre 1970.

parcours, il n'y aurait pas moins de 50 passages chaque jour et le moindre retard, le moindre dérangement dans le service pourrait conséquemment occasionner des accidents dont il est prudent de ne pas multiplier les chances, comme l'expérience l'a déjà prouvé ».

En passant par Lussac, le trafic y sera peu avantageux pour la Compagnie, « n'offrant pas plus de ressources pour les marchandises que pour les voyageurs ». Dans les environs une seule usine, la forge de Verrières, qui occupe 40 personnes environ, « y compris les femmes occupées à recueillir le minerai », et dont la production annuelle ne dépasse pas 200 tonnes de tous fers. Sans doute l'ingénieur signale la forêt de Verrières, mais elle couvre une superficie de 400 hectares et « tout le bois qu'elle produit, étant employé à la forge dont on vient de parler, ne saurait être l'objet d'aucun transport par le chemin de fer ».

Le rapport mentionne les carrières de pierres de taille de Lussac, mais elles n'existent que de nom.

La preuve, c'est que Lussac se fournit en pierres de taille à Chauvigny et à Saint-Martin-La-Rivière et que Montmorillon, distant de 12 km de Lussac, va prendre à Chauvigny, éloignée de 26 km, la pierre de taille nécessaire à la reconstruction de sa cathédrale ».

Enfin, Lussac, si proche de Montmorillon, « n'est susceptible que d'un lent et faible accroissement ». la ligne projetée « n'offrirait donc à la Compagnie que des ressources très restreintes ».

Il est facile de prouver que le tracé de Chauvigny serait au contraire, sous tous les rapports plus avantageux non seulement à la Compagnie, mais encore à l'Etat.

D'ailleurs, il avait été primitivement choisi par la Compagnie qui l'avait indiqué sur une carte dressée en 1857 par M. DONNET, un de ses ingénieurs : partant de la ligne Paris-Bordeaux en un point situé entre Poitiers et Chasseneuil, la ligne « éviterait d'abord le danger résultant du passage d'un trop grand nombre de trains sous le tunnel et offrirait, par conséquent, plus de sécurité aux voyageurs ».

Elle atteindrait Montmorillon en passant par Saint-Julien, Chauvigny et la Chapelle-Viviers, et ainsi « desservirait le canton de Saint-Julien-l'Ars, la grande forêt de Moulière appartenant à l'Etat et d'une contenance de 4 500 hectares, et les carrières de Lavoux et Chauvigny, d'où sort cette belle pierre de taille que toute la France connaît. En ce moment, 140 ouvriers, partagés à peu près par moitié entre ces deux endroits, extraient annuellement plus de 5 000 mètres cubes de pierres ».

D'autre part, Chauvigny forme une agglomération de 3 000 habitants, placée « au point d'intersection d'une route impériale et d'une route départementale »

dont l'importance commerciale est suffisamment démontrée par le produit de l'impôt des patentes que dépasse 5 600 francs.

« Une usine assez importante de poterie et faïence, établie à Chauvigny depuis de longues années, envoie dans le limousin la presque totalité de ses produits dont le poids atteint 60 000 kilogrammes ».

« Les environs de Chauvigny produisent annuellement une moyenne de 40 060 hectolitres d'un vin de bonne qualité dont une grande partie s'expédie pour le Limousin, et les grandes plantations de vigne qui se font tous les jours tendent à augmenter considérablement cette quantité ».

Compte-tenu du trafic entre Chauvigny et Poitiers, assuré actuellement par quatre voitures publiques, on peut compter que la station de Chauvigny « prendrait par an plus de 3 000 personnes, tant laïques que religieux, allant à la Communauté de la Puye ou en revenant ».

Dans la perspective d'une relation ferroviaire avec Argenton, une partie importante de cette nouvelle ligne se trouverait construite par avance ». Il s'agit là d'une considération qui « ne manque pas d'une certaine valeur ».

En conséquence, le Conseil Municipal demande qu'il soit procédé à une nouvelle étude et, « pour donner à ses concitoyens une preuve de sa sollicitude pour leurs intérêts, qui dans cette circonstance, se confondent avec les intérêts généraux de la contrée, avec ceux de la Compagnie et ceux de l'Etat, il s'engage à prendre part aux dépenses de cette nouvelle étude pour une somme de mille francs à laquelle chacun de ses membres s'oblige à contribuer ».

Tout ce déploiement d'arguments n'a servi à rien ; la ligne de Poitiers à Limoges est construite et elle passe par Lussac.

Nous sommes en 1867.

L'idée se fit jour aussitôt de relier Chauvigny au point le plus rapproché de la nouvelle ligne : Fleuré. Retenue d'abord par l'administration, la ligne de Fleuré sera abandonnée dès que prit corps le projet d'une ligne devant relier Poitiers à Châteauroux par Chauvigny, Le Blanc et Argenton. Le 23 Août 1872, le Conseil Général de la Vienne vota le classement « immédiat et définitif » en chemin de fer d'*intérêt local* de 3 lignes dont celle de Châteauroux à Poitiers par Saint-Savin, Chauvigny et Saint-Julien et leur attribua une subvention de 5 355 Francs par km.

Saisi du dossier en 1873 le Ministère répondit... 2 ans plus tard, qu'il se réservait de statuer sur le caractère de ce chemin en tant que ligne d'*intérêt local* ou *général*.

Finalement la loi du 31 décembre 1875

prononçait son classement en ligne d'intérêt général. Ainsi l'Etat prenait la maîtrise de l'ouvrage et s'engageait à en assurer le financement. Mais... il reprenait d'une main ce qu'il donnait de l'autre! En effet, dans sa lettre au Préfet de la Vienne en date du 4 Juillet 1876, le ministre après lui avoir annoncé que les études d'avant-projet étaient commencées, écrivait :

«...Toutefois, il serait extrêmement désirable que le gouvernement put être fixé à l'avance sur le montant des subventions, soit en argent, soit en terrains qui pourraient être offertes par le département, les communes et les particuliers en faveur de l'entreprise dont l'exécution est, dans une certaine mesure, *subordonnée à ce concours*. En effet, les lignes dont il s'agit sont surtout des voies transversales, projetées sur diverses parties du territoire pour desservir les localités situées en dehors des grandes artères et qui participent à la fois du caractère d'*intérêt général* et du caractère d'*intérêt local* : il est donc juste que l'Etat ne s'impose des sacrifices pour leur construction qu'autant qu'il sera assuré de la participation dans la dépense de l'ensemble des intérêts à desservir...».

Le Conseil Municipal de Chauvigny répondit sans retard à cet appel : sa délibération du 19 Juillet 1876 votait un impôt additionnel de 10 centimes par francs sur les quatre contributions directes pendant une période de 10 ans à titre de subvention au Chemin de Fer de Poitiers au Blanc.

Et les habitants se joignirent à ce bel élan : le 26 Août 1876 une souscription montant à 4 603 F était déposée sur le bureau du Conseil Général.

Un premier tracé de la ligne prévoyait qu'elle quittait la ligne de Paris au Nord de Poitiers, pour passer par Buxerolles, Bignoux, Saint-Julien et gagner Chauvigny.

On lui substitua ensuite le tracé actuel qui se détachait à Mignaloux-Nouaillé de la ligne de Limoges, réduisait beaucoup la longueur de voie à construire, car il empruntait sur 11 km des lignes existantes : il ne restait que 19 km de ligne nouvelle. Les détails du tracé entre Mignaloux et Chauvigny et surtout aux abords de St-Savin donnèrent lieu à des discussions prolongées et à de nombreuses interventions des assemblées locales.

Finalement, après l'enquête publique ouverte en juin 1878, la déclaration d'utilité publique fut prononcée au début de 1879.

Entre temps la création d'une ligne devant relier Vierzon à Poitiers par Graçay, Vatan, Buzançais, Mézières-en-Brenne, Tournon-Saint Martin, Chauvigny et St-Julien, préconisée par M. MARTINET, Conseiller d'Arrondissement de

Graçay était rejetée par le Conseil Général de la Vienne en avril 1878, « pour ne pas nuire aux demandes de classement de lignes qu'il sollicite et dont l'intérêt est bien supérieur » .



Un beau projet avorté : la ligne Vierzon-Poitiers

Le 1^{er} Mars 1879, un service spécial de l'administration des Ponts et Chaussées est mis en place pour la construction des lignes de Poitiers au Blanc, de Civray au Blanc, de Châtellerault à Tournon et de Confolens à l'Isle-Jourdain soit au total 218 km dont 175 dans la Vienne. Placé sous l'autorité de M. DUPUY, ingénieur en chef, il comprend 3 Ingénieurs ordinaires.

Pour la ligne de Poitiers au Blanc un chef de section principal, 2 sous-chefs de sections et 6 agents temporaires sont installés. Le rapport présenté au Conseil Général en Août 1879 précise que « ...ils vont être en possession du mobilier et des instruments qui leur sont nécessaires. Une partie des instruments, fournis par l'Ecole des Ponts et Chaussées vient d'être envoyée aux ingénieurs. Le surplus des instruments et le mobilier seront pris dans les magasins de la Compagnie d'Orléans, qui a autorisé ses anciens agents à passer à l'Etat « avec armes et bagages » (sic). Les quelques jours à attendre encore pour la mise en place des premières balises ne sont pas à regretter, attendu qu'il serait fâcheux d'endommager les récoltes de céréales au moment où elles sont prêtes à être enlevées. Avec le personnel dont on dispose, il est à espérer que les études définitives pourront se faire avec une rapidité moyenne de 6 km par mois pour la ligne de Poitiers au Blanc ».

Ces dernières remarques et perspectives étaient destinées à répondre aux pressantes demandes des membres du Conseil Général et mettent en évidence la fébrilité avec laquelle élus et population attendaient le chemin de fer. Les promesses furent d'ailleurs tenues puisque le projet définitif de la section de Mignaloux-Nouaillé à Chauvigny longue de 19 km 292 et évalué à 780 000 F a pu être soumis au ministère assez tôt pour être approuvé le 3 décembre 1879.

En Avril 1880, les études se poursuivaient pour la section Chauvigny-St Savin dont le projet devait être prêt en mai de la même année.

Les travaux commencèrent en 1881, cependant

que l'on établissait les projets d'exécution des gares. Celui de la gare de Chauvigny, dressé le 2 Décembre 1881 a été rectifié le 12 Janvier 1882.

Dès le mois de mai 1883, les travaux étaient terminés jusqu'à Chauvigny. Un retard dans la mise en place du personnel repoussa cependant au 18 juin 1883, l'ouverture de cette 1^{ère} section de la ligne.

La 2^e jusqu'à St-Savin fut ouverte le 28 septembre 1885, la 3^e jusqu'au Blanc le 7 novembre 1885.

Caractéristiques de la ligne

Tracé

La ligne Poitiers-Le Blanc se détache de celle de Limoges à la sortie de la gare de Mignaloux-Nouaillé. Après avoir traversé à niveau la RN 147 (Limoges-Poitiers) elle passe à proximité de Savigny l'Esvescault où une halte était à la disposition des voyageurs, puis coupant à niveau la RN 151 (Poitiers-Chauvigny-Bourges) elle contourne par l'ouest et le nord l'agglomération de St Julien l'Ars dont la gare est située à proximité de la route de Lavoux (CD N° 1). Tracée ensuite parallèlement et à peu de distance de la RN 151 elle dessert la gare de Jardres puis décrit une large courbe vers le Nord pour aborder obliquement le



La ligne Poitiers - Chauvigny - Le Blanc-Argenton et l'étoile du Blanc

flanc de la vallée de la Vienne. Elle atteint ainsi l'agglomération de Chauvigny dont la gare est située à proximité des importantes carrières de pierre de taille. Contournant ensuite la Ville par le Sud au moyen d'une longue courbe, elle traverse la Vienne sur un viaduc puis la route de Lussac sur un petit viaduc de 3 arches avant d'aborder la vallée sèche du Pontreau qu'elle suit au prix de multiples sinuosités. Près de la Caronnière elle la traverse sur un élégant viaduc de 7 arches. À partir d'Aiguzon le tracé comporte de longs alignements.

Passant au Nord de Fleix que desservait une halte, il atteint la gare de Paizay située 1 km au Sud de ce bourg. Après 6 km de longs alignements, il aborde la vallée de la Gartempe par une courbe prononcée et atteint la gare de St-Savin située à l'Ouest de l'agglomération. La ligne descend ensuite

à flanc de coteau la vallée de la Gartempe qu'elle traverse entre St-Savin et Nalliers, puis elle sinue dans des vallées sèches entre Gartempe et Anglin, passant du département de la Vienne à celui de l'Indre. Franchissant l'Anglin à l'Aval d'Ingrande dont elle traverse la gare, elle remonte la vallée de cette rivière jusqu'à la Gare de Concrémiers puis s'infléchit vers le Nord-Est pour aborder la vallée de la Creuse qu'elle traverse à une grande hauteur sur le viaduc du Blanc. Achevant de contourner cette ville par l'Ouest elle en atteint la gare située au Nord de l'agglomération. Son prolongement vers l'Est suit la vallée de la Creuse dessert St-Gaultier et rejoint à Argenton la grande ligne Paris-Toulouse.

Jusqu'à une époque récente Le Blanc était le centre d'une importante étoile ferroviaire, dont les branches étaient formées par les lignes de Poitiers, de Port de Piles, de Châtellerault, d'Argenton et de Montmorillon auxquelles s'ajoutait la ligne à voie étoile (voie métrique) d'intérêt général de Buzancais et Argent. Il n'en subsiste actuellement que les lignes de Poitiers, d'Argenton et celle de Montmorillon limitée à La Trimouille.

Les caractéristiques de tracé de la ligne Poitiers-Le Blanc sont assez bonnes ; les alignements droits y sont prépondérants à l'exception des abords des vallées ; et les courbes ne descendent qu'exceptionnellement au-dessous de 500 m de rayon.

Profil

Le Profil en long, en revanche, est assez médiocre : traversant une région de plateaux que coupent des vallées profondes (Vienne, Gartempe, Anglin, Creuse) la ligne a un profil en dents-de-scie. Les déclivités aux abords des vallées atteignent 15 mm/m sur plusieurs kilomètres dans des zones où le tracé est sinueux. Il en résulte que la vitesse et surtout le poids des trains ont toujours été limités à des valeurs assez modestes.

Clichés non disponibles

Ouvrages d'art.

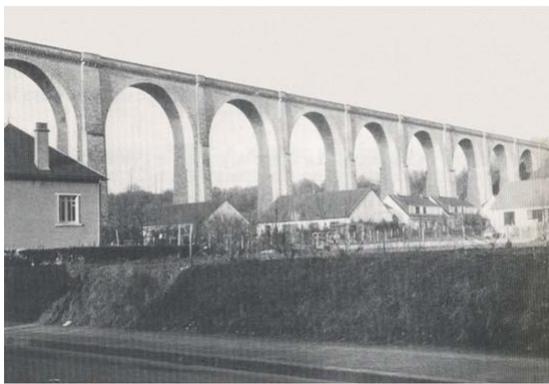
La ligne n'a aucun tunnel. On n'y rencontre des ponts ou viaducs importants qu'à la traversée des vallées :

Le très beau pont ou plutôt *viaduc* en maçonnerie de *Chauvigny* haut de 15 m et long de 167,70 m a la particularité d'être tracé en courbe de 500 m de rayon. Il a 5 arches en plein centre de 24 m d'ouverture plus une de 5 m pour le passage de la route de la rive gauche (CD N° 8). Il est particulièrement harmonieux. Les fondations ont été faites au moyen de caissons métalliques descendus à l'air comprimé jusqu'au rocher dont la profondeur variait de 5 m à 14 met remplis ensuite de béton, elles ont coûté 330 000 F sur un total de dépense de

700 000 F (1881-1883).

L'élégante *passerelle métallique* « pour piétons et bestiaux » qui prolonge la rue de la Maison rouge à Chauvigny ; dont l'arche de 14 m enjambe la voie ferrée ; construite en 1884, elle a coûté... 5 300 F pour la partie métallique et 3 000 F pour la maçonnerie soit au total 8 300 F. On croit rêver ! Le petit, mais svelte *viaduc de la Caronnière* qui possède 7 arches en maçonnerie de 10 m d'ouverture, et a une hauteur de 18 m.

Le *Pont de la Gartempe*, à Saint-Savin, aux 3 arches de pierre surbaissée ; et surtout le magnifique *viaduc du Blanc* dont les 20 arches se profilant à la lisière de la ville proclament bien haut la grandeur du passé ferroviaire de cette belle cité.



Viaduc du Blanc

Cliché non disponible

Quand Jardres avait deux gares

Dans le département de la Vienne, les gares, ou plutôt les stations, pour employer le terme officiel, étaient de 3 catégories d'importance décroissante :

3^e Classe : Chauvigny et St Savin ;

4^e Classe: St-Julien et Jardres ;

Haltes : Savigny-l'Evescault, Paizay le Sec et Fleix.

Selon le détail estimatif dressé en 1881 leur prix atteignait : 11 500 F pour une halte (Savigny), 83 900 F pour une station de 4^e Classe (St-Julien-l'Ars), 117 060 F pour une station de 3^e Classe (Chauvigny).

Il est intéressant de donner le détail de cette dernière somme par ouvrage :

Le bâtiment des voyageurs, comprenant au rez-de-chaussée la salle d'attente des 2^e et 3^e classes, celle des 1^{eres} Classes, le bureau des tickets, celui de l'enregistrement des bagages et au 1^{er} étage le logement du chef de gare coûtait 36 600 F ;

L'abri à voyageurs situé sur le quai pair : 5 100 F

Les « petits lieux isolés » que nous appellerions maintenant, en bon français (!) les W.C. : 2 000 F ;

Les quais à voyageurs : 4 800 F ;

La halle à marchandises : 26 500 F ;

Le quai découvert à marchandises : 4 600 F ;

La rampe et le quai d'embarquement : 2 600 F ;

La fondation du pont-bascule : 640 F ;

Les 2 « fosses à piquer le feu » : 2 200 F ;

La fondation des 2 grues hydrauliques (destinées à l'alimentation en eau du tender des locomotives) : 720 F.

Le réservoir à eau : 3 500 F,

Le bâtiment de la machine fixe, destiné à pomper dans la Vienne et à refouler dans le réservoir l'eau d'alimentation : 8200 F.

Ces estimations ne comprennent pas les pompes, les grues hydrauliques, ni les canalisations, considérées comme « superstructures » au même titre que les voies. Enfin, les abords et clôtures : 19 600 F.

Mais, nous parlons de la gare de Chauvigny, y avait-il vraiment une gare de Chauvigny ?

En effet, si on consulte le cadastre de cette époque, on constate que tous les bâtiments et la grande majorité des voies de cette gare sont situées sur la Commune de Jardres qui poussait alors une pointe jusqu'à la route d'Artiges. Jardres possédait donc deux gares : la sienne propre et celle de Chauvigny. Situation paradoxale qui n'avait pas échappé au Conseil Municipal de Chauvigny lequel avait donné un avis favorable au projet sous la réserve que la gare devant desservir sa commune porterait bien le nom de Chauvigny.

C'est seulement en 1927 que Chauvigny « racheta » sa gare, la municipalité de Jardres ayant préféré céder une partie de son territoire plutôt que de participer aux frais d'installation de l'éclairage électrique dans les bâtiments. Il reste quelque chose de cette dualité communale : l'avenue de la Gare est moins large dans sa partie située au Nord de l'ancien chemin de Poitiers, primitivement sur Jardres ; que dans sa partie méridionale, qui a toujours été Chauvinoise !

En 1883, quand les trains parvinrent à Chauvigny, la ligne n'allait pas au-delà, les travaux de la section suivante n'étant pas achevés. Pendant plus de deux ans, Chauvigny sera donc une gare terminus. Ainsi dut-on la doter d'une voie de remisage, reliée par une bretelle et 2 aiguillages à la voie 1, d'un pont tournant

de 7 m de diamètre destiné au retournement des machines et d'une remise à machines, en bois, de 19,83 de longueur et 5,50 m de largeur avec une fosse à piquer le feu, un bureau et, dans sa toiture, un lanterneaux pour évacuer la fumée.

Les seuls ouvrages de Génie-civil de cette installation (non compris le pont tournant et les voies) coûtèrent 9 000 F.

Clichés non disponibles

2 voies principales : *voie* 1 pour la direction Poitiers-Le Blanc.

Voie 2 pour la direction Le Blanc-Poitiers, permettant le croisement de 2 trains.

Une voie de manœuvre 4 et une voie à quai à marchandises 6 terminée par une partie en cul-de-sac sous la grue portique à pierre de taille. Une voie desservant le quai d'embarquement, perpendiculaire aux voies 1, 2, 3, 4 et 6 reliée à elles par 4 plaques tournantes. Ultérieurement d'autres voies furent ajoutées dont une voie de débord longeant toute la cour des marchandises et pouvant recevoir une vingtaine de wagons.

LES VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL DE LA VIENNE

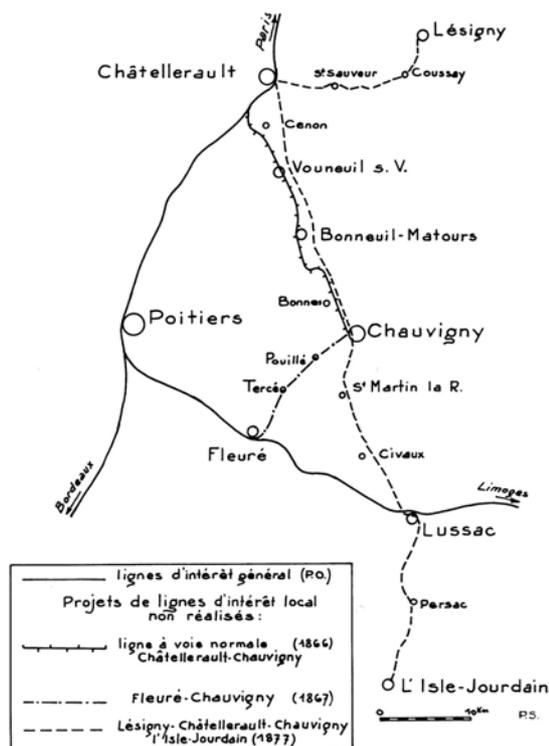
Les premières initiatives prises en vue de la construction de voies ferrées d'intérêt local l'ont été par des entreprises privées qui demandaient au département la concession d'une ou plusieurs lignes et qui, le plus souvent, sollicitaient une subvention pour leur construction. Sur le plan technique les propositions des promoteurs sont parfois inattendues. Ainsi en 1865, M.M. ADAM, STREET et ADELPHI de Londres demandent tout d'abord l'autorisation de faire circuler des « locomotives sans rails » sur les routes du département, avant de proposer, deux mois plus tard, la construction de 5 lignes de chemin de fer d'intérêt local dont une de Chauvigny à Fleuré, où elle rejoindrait le ligne de Limoges, alors en chantier.

La même année un M. ARNOUX présente le « système perfectionné de trains articulés » dont il est l'inventeur, système qui selon lui doit permettre d'importantes économies d'exploitation des chemins de fer et surtout de construction, en raison du très faible rayon des courbes qu'il permet.

En 1866, Monsieur KIEFFER présente le projet, très élaboré, d'une ligne Châtelleraut-Chauvigny, construite à voie normale, avec des rails de 28 kg/m et exploitée avec des locomotives tenders 030 de 27 tonnes, elles s'apparentaient, par ses caractéristiques, à une ligne d'intérêt général. Le tracé partait de la ligne de Compagnie d'Orléans à hauteur de Cenon, traversait le Clain passait à Vouneuil s/Vienne, Bonneuil Matours, traversait la Vienne 1 km en aval de St Claud, et par la rive droite, gagnait la voûte (Bonnes) et Chauvigny où la gare aurait établie entre le Moulin des Dames et la Ville.

La dépense de construction était estimée à 100 000 F par km. Le 14 août 1866 le Conseil Municipal de Chauvigny approuvant ce projet demande au Conseil Général d'y affecter le crédit de 100 000 F précédemment voté pour subventionner la canalisation de la Vienne et, le 18 août 1867, il accordait à l'entrepreneur une subvention de 15 000 F. L'affaire en resta là. Les subventions étaient sans doute trop faibles en regard des dépenses à engager.

Le 31 mars 1877, MM. CHABRIER et Cie font une demande de concession pour un réseau de chemin de fer à établir sur les accotements des routes comprenant les lignes de : Poitiers - St Julien l'Ars - Chauvigny à St Savin, la Chapelle Viviers et Montmorillon - Lussac à l'Isle Jourdain - Poitiers à la Villedieu - Poitiers à Vouillé - Châtelleraut à Pleumartin - Châtelleraut à Leigné - Loudun à Mont s/Guesnes - St Saviol à Civray et à Charroux.



Toujours en 1877 à sa session de décembre le Conseil Général examine une demande présentée par MM. POGGIOLI, FRESSON et VORUZ tendant à obtenir la concession, avec une subvention de 12 000 F par km, d'un tramway à vapeur sur route de Lésigny à l'Isle Jourdain par Châtelleraut - Chauvigny et Lussac, ce tramway prolongerait une autre ligne dont la concession était demandée dans l'Indre et Loire entre Ambroise et Port-Barrou par Loches et le Grand-Pressigny. La ligne, longue, dans la Vienne, de 91 km, 4, serait construite à l'écartement de 1 m en rails de 16 kg, avec des courbes de rayon supérieur à 40 ou 50 m et des déclivités inférieures à 30 mm/m. Les locomotives pesant de 9 à 12 tonnes tireraient des trains de 6 wagons au plus, à la vitesse maximale de 20 km/h ; la vitesse moyenne des trains serait de 15 km/h. autres les stations établies dans les localités importantes dont Châtelleraut, Chauvigny, Lussac il y aurait des « arrêts à la demande » et des « garages ». Le matériel prévu comprenait 8 locomotives, 18 voitures à voyageurs, 120 wagons de 5 tonnes de charge utile. Il y aurait 3 trains par jour dans chaque sens. La durée du trajet de Lésigny à Châtelleraut serait de 1 h ¼ ; de Châtelleraut à L'Isle Jourdain de 5 heures. La dépense de construction par km était évaluée à 47 083 F dont 5 483 F de matériel. Le tarif envisagé était le suivant par km :

Voyageur de 1 ^e classe	0,15 F
Voyageur de 2 ^e classe	0,10 F
Gros bétail par tête	0,20 F
Veaux et porcs	0,08 F
Moutons	0,05 F

Marchandises par tonnes 0,10 à 0,25 selon les catégories.

Le Conseil Général tout en reconnaissant l'utilité des chemins de fer à voies étroites décida d'ajourner la question jusqu'à ce que soient connues les décisions du gouvernement touchant les lignes d'intérêt général dont plusieurs allaient être soumises à l'enquête dans le département.

Nous nous sommes un peu étendu sur cette demande de concession pour montrer avec quelle minutie elle était établie.

En 1878, nouvelle demande présentée par une Société d'étude des chemins de fer économiques pour une ligne Châtelleraut-Chauvigny à voie de 1 m en rails de 15 kg à construire sur accotement des routes. La dépense prévue atteignit 1 334 686 F le conseil Général la mit en attente comme les précédentes.

La même année à la session d'août il fut appelé à examiner un curieux système de voie ferrée économique présenté par son inventeur M. DELCOURT ; la voie se compose de 2 bandes métalliques planes, scellées sur la chaussée, sur lesquelles roulent des roues à bandage lisse. Les véhicules sont maintenus sur la voie par un galet roulant dans la gorge d'un rail central creux. Ce galet peut être relevé à volonté, ce qui permet au véhicule de quitter la voie et aussi de tourner dans des courbes de très petit rayon.

Présenté avec un avis défavorable par l'Ingénieur Chef des Ponts et Chaussées, ce système farfelu ne retint pas l'attention du Conseil Général ! Il en fut de même pour la demande de concession de lignes du tramway sur route en rails de 20 kg présentée le 28 Août 1886 par M. Félix VELLUT et portant sur une ligne de Poitiers à Chauvigny et une de Châtelleraut à Chauvigny.

Le 1^{er} réseau de voies ferrées à intérêt local

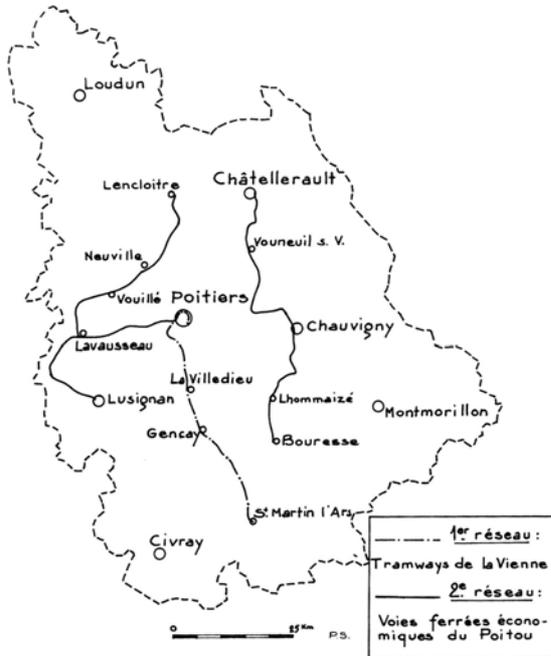
Il fallut attendre 1886 pour que commencent à se concrétiser les voies ferrées d'intérêt local de la Vienne. À cette date les lignes d'intérêt général étant presque terminées, le Conseil Général reprit la question et décida la construction d'une ligne à voie métrique de Poitiers à la Villedieu, Gençay et St Martin l'Ars, ainsi qu'une ligne de tramway dite des Boulevards de Poitiers. Cet ensemble formant ce qu'on a appelé le *1^{er} réseau départemental*. Parmi les dix projets présentés par diverses entreprises, le Conseil Général, à la session d'août 1888, sélectionna celui de MM. JOLY, BELDANT et BARILLET qui constituèrent pour sa réalisation la Société Anonyme des Tramways de la Vienne.

Cliché non disponible

Diverses difficultés retardèrent l'achèvement des travaux qui n'eut lieu qu'en 1896 ; la ligne étant ouverte de bout en bout à l'exploitation le 6 juillet.

Le 2^e réseau

En 1893, le Conseil Général décidait de poursuivre l'équipement ferroviaire du département.



Ainsi naquit le « deuxième réseau départemental » qui comprenait les lignes de :

- Châtelleraut à Chauvigny et Chauvigny à Bouresse,
- Lencloître à Neuville,
- Neuville à Lavausseau et à Lusignan,
- Poitiers à Lavausseau.

À la suite des offres présentées par diverses entreprises de 1893 à 1903, celle de la Société BELDANT et BAERT fut retenue ; il s'agissait en fait, du même promoteur que pour le 1^{er} réseau, et qui, pour exploiter le deuxième réseau, constitua la Compagnie des voies ferrées économiques du Poitou.

En ce qui concerne la ligne de Châtelleraut à Chauvigny et à Bouresse ; les études de tracé, enquêtes et souscription des Communes se firent de 1903 à 1906.

Mais la mise au point de certaines parties du tracé fut longue... spécialement à Chauvigny. Le projet initial prévoyait que, venant de Châtelleraut, la ligne traversait les jardins des « Champs Marçais », puis ce qui est actuellement le parc du Centre Culturel, la voie passant entre deux bâtiments ; elle emprunterait ensuite la rue de Châtelleraut en démolissant, pour gagner en largeur, la maison des Templiers (!) traverserait la place du Marché, le Champ de Foire devant l'école pour suivre ce qui est actuellement l'avenue de la Vienne et de là, la route de Lussac. A

la suite de nombreuses démarches et discussions et notamment, le 11 mars 1911, d'un vœu de la Société des Antiquaires de l'Ouest tendant à ce que la maison des Templiers soit préservée, l'accord finit par se faire en 1911 entre la Municipalité de Chauvigny, le département et le concessionnaire pour adopté le tracé par une avenue à créer à travers les champs Marçais et qui est devenu l'Avenue Jean-Jaurès, l'Ouest de groupe scolaire Jean Arnault ; où serait édifiées les gares des voyageurs et de la grande vitesse, et l'actuelle Avenue de la Vienne, où serait placée la gare des marchandises et de là, rejoindrait la route de Lussac. C'est le tracé qui, en définitif, sera réalisé.

La section de Châtelleraut à Chauvigny était terminée en mars 1914 le procès-verbal de chaînage, dressé les 11, 12, et 13 mars constate que, jusqu'à la station St Martial, la longueur de la ligne est de 39 743,15 m.

L'ouverture à l'exploitation eut lieu le 21 mars 1914.

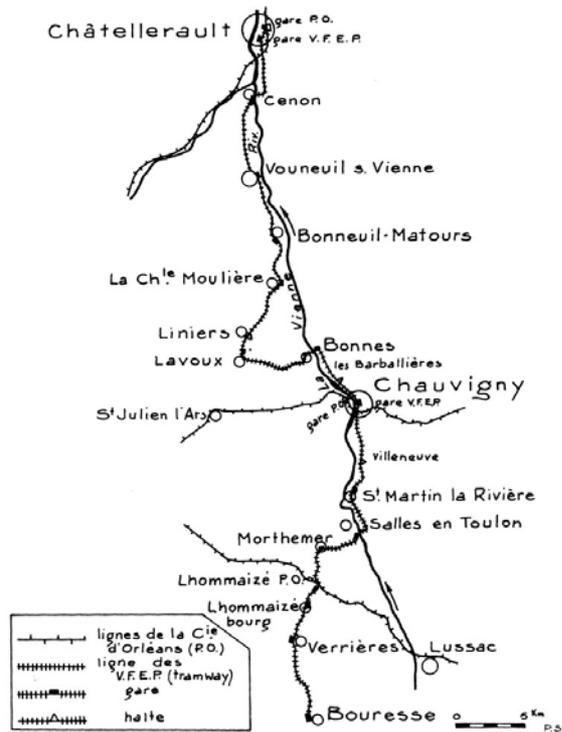
Partant de la gare de Châtelleraut-Orléans la ligne passait à la gare de Châtelleraut tramway (actuelle école Pain-levé), elle desservait Ozon, traversait la Vienne à Cenon qu'elle desservait ; suivant dans la vallée la rive gauche de la Vienne elle desservait Vouneuil s/Vienne et Bonneuil Matours. Par une longue rampe, elle s'élevait alors sur le plateau, desservait la Chapelle Moulière, suivait ensuite le chemin G.C. N°1 l'actuel (CD 1) passait à Liniers où était une halte, desservait la gare de Lavoux d'où, par une longue descente, elle gagnait Bonnes dont elle traversait le bourg et desservait la gare de cette commune située sur la rive droite.

Elle longeait ensuite en accotement le chemin G.C. N° 4 bis (actuel CD 749) jusqu'à l'entrée de Chauvigny où elle s'arrêtait provisoirement à la station dite de St Martial.

Les travaux de la section de Chauvigny à Bouresse et des autres lignes du 2^e réseau, en cours en 1914, furent arrêtés par la guerre et repris une fois la paix revenue. Les inaugurations ont eu lieu :

- Pour la ligne de Lavausseau à Lusignan, le 6 décembre 1921,
- Pour la ligne de Poitiers à Lavausseau, le 8 décembre 1921,
- Pour la ligne de Chauvigny à Bouresse le 8 avril 1922.

La ligne de Lencloître à Neuville l'avait été le 14 avril 1913. Ainsi était achevé le 2^e réseau de la Vienne concédé aux voies ferrées économiques du Poitou.



La section de Chauvigny, à Bouresse partant de la gare dite du Champ de Foire à Chauvigny et suivant le tracé de l'actuelle avenue de la Vienne, longeait ensuite le route de Lussac (D 749) jusqu'au pied de la côte des églises. La ligne quittait alors la route pour s'élever au flanc de la vallée des Goths par une longue rampe qui passait en tranchée derrière la grotte préhistorique de Jioux. Une fois sur le plateau elle rejoignait la route pour la quitter à partir de la Croix Blanche et descendre à flanc de coteau, atteignant la vallée de la Vienne à la Goumoizière. Elle rejoignait la route à l'entrée de St-Martin où se trouvait la gare. Puis elle empruntait la chaussée de la route de Lussac dans toute la traversée de la localité et gagnait ensuite l'accotement de gauche jusqu'à l'entrée du hameau de Cubord où décrivant une courbe de 90° vers l'ouest, elle atteignait et traversait la Vienne sur un pont métallique à 5 travées qui livre passage aujourd'hui au C.D. N° 114a. Elle traversait la gare de Cubord qui desservait l'importante commune de Salles-en-Toulon. Puis par une série de rampes et de pentes tracées à peu de distance de la vallée de la Dive elle atteignait Morthemmer dont la gare était située dans le quartier rive droite. Longeant ensuite le CD N° 8 qu'elle quittait peu avant la gare P.O. de Lhommaizé, elle franchissait sur un pont métallique la ligne de Poitiers-Limoges et rejoignait le CD 8 à la gare (VFEP) de Lhommaizé-Gare. Elle suivait ensuite le CD 8 de façon presque continue jusqu'à Lhommaizé bourg et Bouresse où se trouvait la gare terminus. Bien que cela eut paru logique, il ne semble pas qu'il ait été prévu de la prolonger jusqu'à Usson où elle aurait pu se raccorder à la ligne des tramways de la Vienne de Poitiers à St Martin l'Ars,

ce qui aurait eu l'avantage d'unifier le réseau départemental.

LES GARES DE CHAUVIGNY

Les gares des voies ferrées économiques du Poitou à Chauvigny formaient un ensemble à la fois important et dispersé. Nous avons vu que, après de longues et âpres discussions, la gare des voyageurs et celle de la « Grande Vitesse » avaient été construites à l'ouest du groupe scolaire portant actuellement le nom de Jean Arnault : le bâtiment des voyageurs, encore existant, était implanté à l'ouest des voies (coté vienne) et celui des marchandises grande vitesse (messageries et colis postaux) avec un quai haut était à l'est des voies, à l'emplacement du plateau d'éducation physique de l'école. Il a été démoli, il y a quelques années.

400 m plus loin, vers le sud, du côté ouest, se trouvait la gare de marchandises « petite vitesse » qui comprenait une halle et un quai découvert ; tous deux encore existant mais peu reconnaissables parce qu'incorporés à une maison d'habitation à 2 étages ;

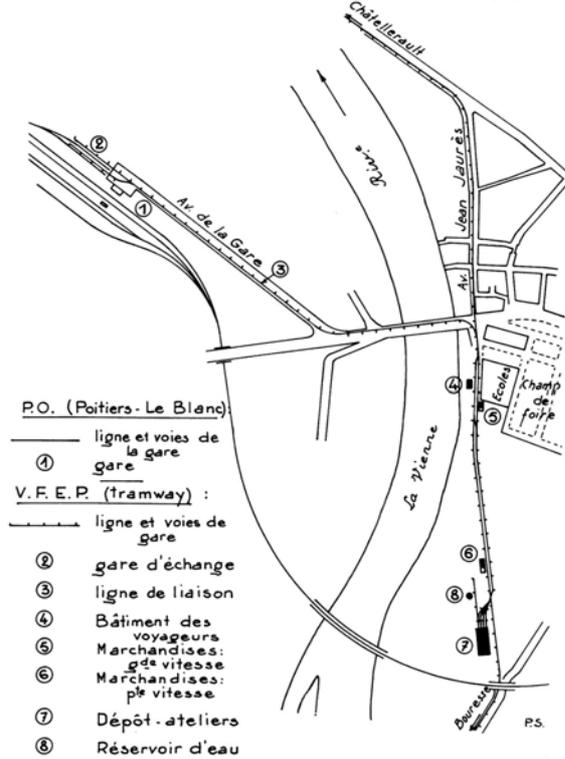
Enfin 150 m plus loin se trouvait le dépôt-atelier des machines qui comprenait un bâtiment double dans lequel pénétraient 4 voies en cul-de-sac et dans la cour un réservoir à eau avec une manche d'alimentation des machines. Ces bâtiments bien que transformés sont encore reconnaissables et font partie des installations immobilières de la Société BONNEFOY-PALMIER.

Par ailleurs, de la gare des voyageurs, partait une voie qui traversait la Vienne sur la chaussée du pont de la RN 151 et empruntait le côté gauche de l'avenue de la gare jusqu'à la gare du réseau P.O. (ligne Poitiers Le Blanc).

Là se trouvait la gare d'échange qui permettait le transbordement des marchandises d'une ligne à l'autre. En effet, l'écartement des voies de la ligne départementale (1 m) était inférieur à celui de la ligne du P.O. (voie normale de 1 m 435) les wagons de l'une ne pouvaient pas circuler sur l'autre.

La gare d'échange était située à l'emplacement du silo à grains de la coopérative agricole. Sa consistance avait été approuvée par une lettre ministérielle du 20 Novembre 1913, faisant suite aux propositions du Concessionnaire faites en accord avec la Compagnie d'Orléans.

Les installations du tramways (V.F.E.P.) à Chauvigny



Elle comprenait « Pour la voie métrique : 2 voies de 92 m de longueur, reliées entre elles par un changement (aiguillage) aux 2 extrémités, et une voie de tirage de 55 m de longueur.

Pour la voie normale : une voie de transbordement de 132 m de longueur se détachant par branchement de la voie principale, et reliée à son autre extrémité par une plaque tournante et un complément de voie à la batterie de plaques tournantes desservant la Compagnie d'Orléans ».

Cette voie, posée à côté d'une des voies métriques de 92 m permettait aux wagons des 2 réseaux de stationner côte à côte ce qui rendait facile le transbordement des marchandises des uns aux autres.

Clichés non disponibles



La gare des voyageurs de Chauvigny (bâtiment disparu)

LES VOIES FERRÉES INDUSTRIELLES

La ligne des carrières de Tercé

Il existe au lieu-dit Normandoux, dans la commune de Tercé, en bordure du C.D. N° 18 de St Julien l'Ars à Tercé, une très importante carrière à ciel ouvert qui fournit une pierre de taille réputée. Son ouverture et sa mise en exploitation remontent à au moins 120 ans, puisque son propriétaire en 1865, M. DESLANDES obtenait cette année-là le renouvellement de l'autorisation d'exploitation qui avait été accordée plusieurs années auparavant à un précédent propriétaire.

À partir de 1867, année d'ouverture de la ligne de Poitiers à Limoges, l'acheminement des pierres de taille jusqu'à leur lieu d'utilisation se faisait par cette voie ferrée, à partir de la gare la plus proche de Tercé, celle de Pleuré. Il en résultait un roulage considérable sur les 2 chemins de Grande communication reliant la carrière à la gare de Pleuré ; ce qui entraînait des frais d'entretien des chaussées d'autant plus grands que le sous-sol argileux était de très mauvaise tenue. La dépense supportée par le département était estimée à 5 000 F par an.

À la session d'août 1878, le Conseil Général fut informé par la Société CIVET et Cie propriétaire de la carrière, qu'elle projetait de construire une voie ferrée reliant la carrière à la gare de Pleuré et qu'elle sollicitait du Conseil Général une subvention égale à la dépense qu'il supportait sur les chemins concernés, soit 5 000 F par an, pendant 20 ans. Le Conseil Général accorda la subvention qui devait courir du jour où la voie ferrée serait ouverte.

L'affaire paraît ne pas avoir eu de suite : probablement parce que la construction de la ligne de Poitiers au Blanc, déjà décidée en 1878, était déclarée d'utilité publique au début de 1879 et que la distance de la carrière de Normandoux à la gare de Jardres soit, 4 km 800 était plus courte que celle la séparant de la gare de Fleuré : 7 km.

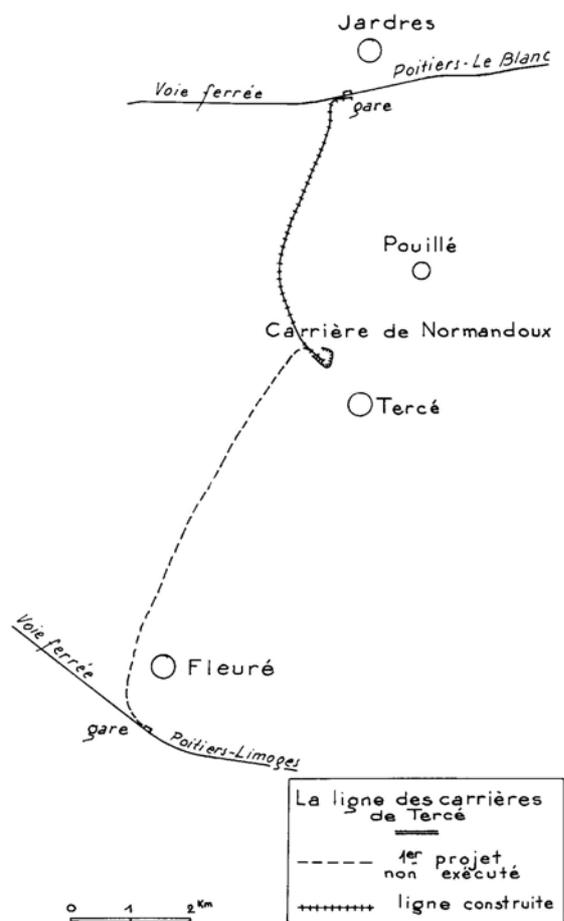
C'est donc une voie ferrée industrielle de Normandoux à Jardres qui fut retenue et construite dans le courant de 1883, par la Société des Carrières du Poitou dont le siège social était à Poitiers, 17 rue Boncenne. La ligne était à l'écartement métrique.

Pour son exploitation, une locomotive à vapeur, construite par les ateliers WEIDKNECHT à Paris fut réceptionné par le service de Mines le 23 février 1883 ; la chaudière avait une capacité de 0,974 m³ et fonctionnait sous une pression maximale de 9 kg/cm². La machine possédait 2 cylindres moteurs et les roues avaient un diamètre de 0,61 m.

Les essais sur la ligne furent effectués le 1^{er} octobre 1883 : les 4 800 m étant parcourus à la

vitesse moyenne de 5 km/h. A la suite de ces essais contrôlés par un fonctionnaire du service des mines de Poitiers, la mise en service fut autorisée le 10 Octobre 1883 par arrêté du Préfet de la Vienne.

Ultérieurement, un locotracteur à moteur diesel vint la remplacer. Un arrêté du 20 juin 1883 fixait à 4 par jour le nombre des trains, dont la vitesse limitée à 7,200 km/h devait être réduite à 5 km/h à la traversée des chemins. 50 m avant les passages à niveau, le mécanicien devait donner 3 coups de sifflet. En cas de besoin, le nombre des trains pourrait être augmenté mais seulement avec l'autorisation de l'Administration.



L'exploitation de cette ligne industrielle dura jusqu'à la guerre de 1939-45. Après sa fermeture, les transports de la carrière au dépôt de pierres de taille de la gare de Jardres se firent par camions automobiles. Puis ce dépôt fut supprimé, les expéditions se faisant surtout par la route depuis la carrière. Cette petite ligne dont la vocation était exclusivement industrielle a cependant transporté des voyageurs : des personnes qui de Normandoux devaient aller à la gare de Jardres, et spécialement, chaque année, des pèlerins se rendant à Poitiers au pèlerinage annuel à Ste Radegonde.

À leur usage, il existait une « voiture » qui n'était autre qu'un wagon découvert muni de banquettes

transversales. Par dérision, les voyageurs l'appelaient « le wagon-salon ».

L'embranchement des carrières d'Artiges.

En 1920, la Société FEVRE et Cie ouvrit à Chauvigny la carrière d'Artiges qui prit rapidement une grande extension.

L'expédition de la pierre, soit taillée, soit sous forme de blocs, se faisait par la gare de Chauvigny, en se servant de remorques de fort tonnage.

Mais dans les années qui suivirent, un embranchement de voie ferrée fut construit. Sa longueur et son importance en faisait une véritable ligne industrielle. Partant d'une voie de la gare, il rachetait par une très forte pente la différence de niveau de 6 à 7 m existant entre celle-ci et la carrière. Il suivait ensuite le fond de la vallée d'Artiges, sur une longueur de 300 m, traversant les ateliers de taille. Ensuite une plaque tournante lui permettait de faire un angle droit pour prendre la direction du principal front de taille de la carrière au pied duquel il s'arrêtait.

La longueur totale atteignit 600 m.

Les wagons furent d'abord tractés par un locotracteur à essence. Plus tard on se servit d'un cabestan pour faire franchir aux wagons la rampe accédant à la gare, et de la grue électrique pour les déplacer sur la partie horizontale.

Dans toute la traversée de la carrière et des ateliers la voie possédait une particularité fort rare : celle d'avoir 4 files de rails donnant 3 écartements différents :

- Deux rails écartés de 1 m 435 servaient à la circulation des wagons à voie normale. Un 3^e rail écarté de 2 m du premier servait à la circulation de la grue (voie de 2 m). Enfin, comme la carrière possédait tout un réseau de voies de 0,60 m d'écartement pour les wagonnets servant au transport des déchets de taille et des terres de découverte, un 4^e rail placé à 60 cm du premier formait avec lui une voie de 60.

Après la dernière guerre, la carrière d'Artiges prit une part importante à la reconstruction des ouvrages d'art ferroviaires et routiers. C'est ainsi que le très grand pont de Montlouis par lequel la voie ferrée Paris-Bordeaux traverse la Loire (près de Tours) a été reconstruit en pierre de Chauvigny. À cette époque, la gare de Chauvigny a eu un trafic très important assuré tant par les trains réguliers que par des trains spéciaux.

2^e Partie

LA TECHNIQUE

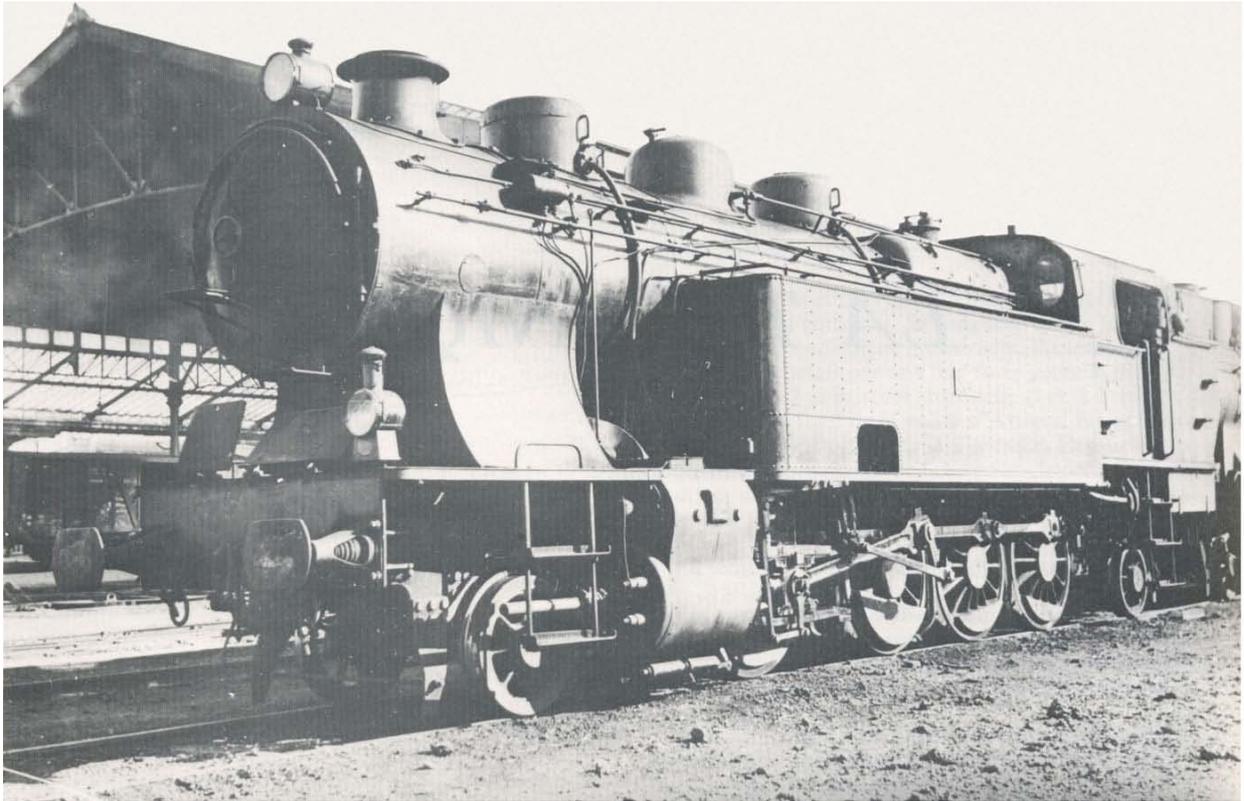


Photo la Vie du Rail

Locomotive 141 TA (ex P.O.)
La dernière machine à vapeur à avoir circulé régulièrement
sur la ligne Poitiers-Le Blanc

AVANTAGES ET INCONVÉNIENTS DE LA VOIE FERRÉE

L'avantage essentiel de l'utilisation de véhicules à roues en acier, roulant elles-mêmes sur des rails d'acier, est la faible valeur de l'effort de traction qui leur est nécessaire : sur une pente nulle et en ligne droite, cet effort, à peu près indépendant de la vitesse, est de 2 kg par tonne. Sur une bonne route, un véhicule doté de pneumatiques demandera, lui, selon la vitesse et selon la pression de gonflage des pneus, de 8 à plus de 40 kg par tonne ; soit, en moyenne de l'ordre de 10 fois plus.

Tirant parti de cet avantage, les exploitants de chemins de fer ont très vite cherché à porter au maximum le tonnage des trains qu'ils attelaient à une locomotive de puissance donnée.

Mais ils se sont vite heurtés à un autre obstacle : celui des déclivités. En effet, quel que soit le mode de roulement, faire passer une charge d'une altitude A à une altitude supérieure B demande un certain travail ; et plus l'élévation sera rapide, autrement dit plus la pente sera forte, plus il faudra de puissance.

Les ingénieurs qui construisent des voies ferrées sont donc conduits, pour ne pas gaspiller inutilement, en palier, la puissance des locomotives, à limiter cette puissance à une valeur raisonnable, ce qui nécessite de réduire la pente des voies.

C'est ce qui explique que, alors que, en pays moyennement accidenté comme le Poitou, les routes, même nationales, ont couramment des pentes de 5 à 6 % dans les mêmes régions, les voies ferrées ne dépassent pas 0,8 à 1 % pour les grandes lignes, telles que Paris-Bordeaux ; 1,5 % pour les lignes secondaires telles que Poitiers-Le Blanc.

En pays de montagnes, ces valeurs atteignent couramment 10 à 15 % pour les routes ; mais seulement 3,5 à 4 % pour les voies ferrées.

Simultanément et pour tenir compte des vitesses élevées qui, dès l'origine, furent pratiquées sur les voies ferrées, le rayon minimal des courbes y a été fixé à 1500 m, 2000 m ou même davantage pour les grandes lignes, à 500 m pour les lignes secondaires ; ceci dans les régions de relief modéré ; alors que les routes des mêmes régions y ont des courbes descendant à 100 m pour les routes importantes, à quelques dizaines de mètres pour toutes les autres.

Cette double exigence portant à la fois sur le tracé et sur le profil, si elle se traduit par une réelle économie d'énergie pour la voie ferrée, entraîne en revanche des frais plus élevés de construction : ne pouvant suivre de près ni les pentes ni les sinuosités du terrain, les chemins de fer nécessitent des terrassements importants et des ouvrages d'art parfois considérables.

C'est pour cette raison qu'on y trouve les tunnels les plus nombreux et les plus longs ainsi que les viaducs les plus hauts.

Notons toutefois que les autoroutes, qui sont conçues pour la pratique de vitesses élevées, utilisent des courbes de très grand rayon et des pentes plus faibles que les routes ordinaires, et se rapprochent ainsi des caractéristiques des voies ferrées.

VOIE

Une voie ferrée est toujours constituée par deux files de rails fixés sur des traverses.

L'écartement des rails, mesuré entre les bords intérieurs du champignon, varie selon les pays et aussi selon l'importance de la voie ferrée.

La voie dite normale a un écartement de 1,435 m. C'est la voie des grands réseaux de toute l'Europe occidentale, sauf en Espagne et au Portugal où la largeur atteint 1,67 m. C'est aussi celle des états de l'Amérique du Nord et de nombreux autres pays du monde. En U.R.S.S., l'écartement est de 1,52 m.

Dans les pays d'Afrique, anciennes colonies européennes, la voie la plus répandue est la voie « métrique » dont l'écartement est de 1 m dans les anciennes colonies françaises et de 1,067 m dans les anciennes colonies anglaises.

Certains pays comme l'Inde possèdent à la fois des lignes à l'écartement de 1,67 m (voie large) d'autres de 1 m, d'autres de 0,76 m et d'autres enfin de 0,61 m !

Quant à la voie de 60 (écartement des rails de 0,60 m) elle a connu une certaine extension sous la forme de lignes industrielles et de réseaux militaires. La France avait construit 1500 km de lignes de ce type au Maroc, sur lesquelles circulait un matériel roulant lourd, notamment des locomotives à vapeur de 59 tonnes ! L'ancien tramway à vapeur de Royan, détruit lors de la dernière guerre, était à voie de 60, comme l'est encore le petit train de St-Trojan dans l'île d'Oléron, et celui du Cap Ferret en Gironde.

Nous avons vu que, pour résister aux efforts et aux chocs que leur imprimaient des machines de plus en plus lourdes et rapides, les rails, d'abord en fonte - matériau cassant puis en fer - matériau peu résistant à l'usure - avaient été faits en acier laminé - partir de 1820. Cet acier est à la fois très résistant à la flexion, peu sensible au choc et à l'usure. La fabrication par laminage se prête à une production massive et rapide de barres de très grande longueur.

Cliché non disponible

Les machines et les wagons devenant de plus en plus lourds, pour que les rails résistent, deux solutions étaient possibles : multiplier le nombre de roues de manière à répartir la charge sur une grande longueur, ou augmenter la résistance de la voie, ce qui permettait de relever la charge par essieu. En fait, les deux procédés ont été appliqués simultanément. C'est ainsi que des 2 essieux des premières locomotives ; Telle la Fusée de Stephenson, on est passé aux 7 essieux des Mountains, qui ont été, en France, les plus puissantes de nos machines de vitesse à vapeur ; et aux 14 essieux des locomotives articulées Garrat des réseaux d'Afrique du Sud.

Mais, entre 1829 et 1950, la charge par essieu passait de 1,125 t. (la Fusée) à 20 ou 23 tonnes. (Aux U.S.A. elle est de 32 t.). Comment la voie a-t-elle suivi cette évolution ?

- D'une part en utilisant des rails de plus en plus lourds, c'est-à-dire, dont les dimensions « en coupe » sont de plus en plus grandes. On caractérise toujours les rails par leur poids au mètre courant. De nos jours, les voies importantes, aptes aux grandes vitesses, sont « armées » en rails de 56 ou de 60 kg au mètre ; les lignes secondaires en rails de 38 à 46 kg/m ;

- D'autre part en rapprochant les traverses, de manière à réduire le porte à faux donc l'effort de flexion des rails. Le travelage - c'est ainsi que l'on nomme le nombre de traverses par kilomètre - varie de 1200 pour les lignes secondaires à 1722 pour les grandes lignes.

Cliché non disponible

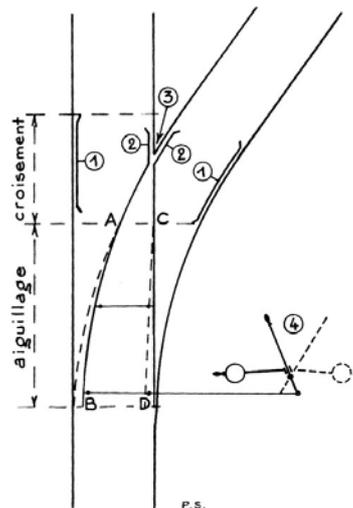
Comment les rails sont-ils fixés aux traverses ? Cela dépend de leur type. Il y en a deux :

- Le rail double champignon (en abrégé DC) a une section qui rappelle le chiffre 8 dont les boucles seraient pleines : ce sont les 2 champignons. Celui du haut, dont la partie supérieure est plane, forme le chemin de roulement ; celui du bas repose dans l'échancrure d'une sorte d'étau dont les mâchoires seraient fixes et qu'on appelle un coussinet. Une des mâchoires (du côté intérieur) appuie directement contre la partie mince du rail (l'âme) l'autre est placée à quelques centimètres du rail, intervalle dans lequel on place un coin qui, enfoncé à coups de marteau, bloque le rail dans le coussinet. Celui-ci est vissé sur la traverse au moyen de tire-fonds. Très employé en Angleterre et, en France, autrefois, sur les réseaux du P.O., du Midi et de l'Ouest, le rail DC ne subsiste plus chez nous que sur les lignes secondaires, dont la ligne Poitiers-Le Blanc. La voie DC était bruyante aux grandes vitesses.

- Le deuxième type est ce que l'on appelle le rail

Vignole (V). Sa partie supérieure en forme de champignon est reliée par une âme mince à un patin horizontal qui repose directement dans une entaille de la traverse. Trois tire fonds, dont la tête forme un épaulement en saillie, le maintiennent en place: il y en a deux d'un côté et un de l'autre.

Changement de voie



AB et CD : aiguilles (mobiles)

① contre-rails ② pattes de lièvre ③ cœur
④ appareil de manœuvre

Sur les très grandes lignes, la liaison rail-traverse est renforcée par l'interposition d'une sellette en acier, qui est en fait un coussinet simplifié, et d'une feuille de caoutchouc dur qui donne de la souplesse à l'ensemble.

Notons enfin que les traverses en bois, économiques et durables (une traverse dure 40 ans) sont maintenant remplacées sur les lignes à trafic lourd et rapide, par des traverses composites formées de deux « blochets » de béton armé, reliés par un profilé léger en acier.

Autrefois, les rails, dont la longueur était de 11, 22 ou 18 mètres, étaient reliés entre eux, sur la voie, par 2 éclisses, plaques d'acier appliquées des deux côtés de l'âme et serrées par 2 boulons de chaque côté du joint. Un petit vide était ménagé entre les abouts des rails pour en permettre la dilatation. Il en résultait, au passage d'une roue, un petit choc et un bruit très caractéristique qui rythmait les voyages en chemin de fer. Il permettait même, aux voyageurs malins, de calculer la vitesse du train, en comptant le nombre de rails par minute, si on en connaissait la longueur : 11 ou 22 m pour le DC, 18 pour le Vignole.

De nos jours, la voie des grandes lignes est de plus en plus constituée par des barres continues, obtenue en soudant les rails entre eux. Le bruit cadencé du train n'y est plus perceptible ; les

nostalgiques du chemin de fer d'autrefois le regrettent peut-être ; reconnaissons que le confort y gagne.

APPAREILS DE VOIE

Aux bifurcations, de même que dans les gares, il est nécessaire de pouvoir passer d'une voie à une autre. L'appareil qui le permet est un « changement de voie » qui comprend deux parties :

- La première est l'*aiguillage* où deux rails mobiles appelés aiguilles peuvent être déplacés latéralement : l'un des deux s'applique contre le rail fixe de l'appareil, tandis que l'autre s'écarte du rail fixe opposé. Les deux aiguilles sont solidarisées par des barres articulées qui assurent leur déplacement simultané.

- La deuxième partie est le *croisement* où se recoupent les deux files de rails intérieures : elles doivent être interrompues l'une et l'autre pour permettre le passage des boudins des roues.

Les changements de voie peuvent être actionnés manuellement, dans les petites gares ; ou à distance au moyen de moteurs électriques dont la commande est centralisée dans des postes d'aiguillage ; c'est la règle dans les gares importantes.

Actuellement on tend à regrouper dans de grands postes (PRO ou PRS) la commande de tous les appareils d'une zone étendue, combinée avec celle des signaux correspondants.

SIGNALISATION

Le but de la signalisation ferroviaire est d'éviter la rencontre des trains ; il faut, pour cela :

- Assurer en permanence un espacement suffisant entre deux trains successifs de même sens ;
- Éviter le cisaillement d'un train par un autre ;
- Interdire à un train l'entrée d'une gare lorsqu'un autre train y manoeuvre sur les voies principales.

Les voies uniques posent en outre le problème de la circulation de trains allant en sens opposé : Les signaux devront interdire à tout train présent dans une gare A de partir vers une gare B si un autre train est déjà parti de B vers A.

Ce problème, qui était celui de la ligne de Poitiers au Blanc, était généralement résolu par l'emploi de cloches électriques, au moyen desquelles le chef de la gare A prévenait celui de la gare B du prochain départ d'un train ; départ qu'il ne donnait effectivement que lorsque le chef de la gare B lui avait fait connaître par le moyen de la cloche que la voie était bien libre.

Dès le début de l'exploitation des réseaux, les 6 grandes compagnies concessionnaires adoptèrent des

signaux qui répondaient aux besoins de la sécurité, mais qui différaient d'une compagnie à l'autre. Leur unification imposée par l'Etat en 1885 se fit petit à petit. Le code unifié prévoyait l'utilisation de signaux formés d'une cocarde métallique pouvant être orientée perpendiculairement à la voie, position du signal *fermé* ou parallèlement à la voie, position du signal *ouvert*. La nuit, une ou plusieurs lanternes donnaient un ou plusieurs feux de couleur rouge ou verte en position fermée, de couleur blanche en position ouverte.

Le principal signal était celui d'arrêt :

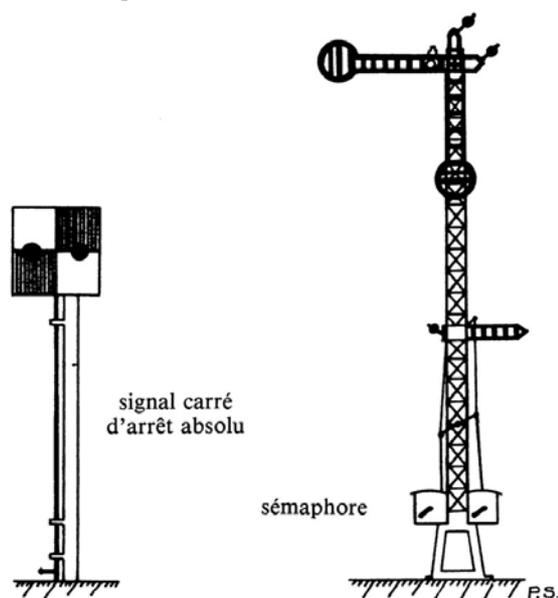
- *Arrêt absolu* à cocarde carrée peinte en damier rouge et blanc, donnant, la nuit, 2 feux rouges à la fermeture ;

- *Arrêt différé*, à disque rouge, donnant 1 feu rouge la nuit.

Comme un train lancé à pleine vitesse ne pouvait pas s'arrêter sur la courte distance à partir de laquelle le mécanicien était susceptible de voir un signal d'arrêt fermé, celui-ci était toujours précédé, 1 km auparavant, d'un signal d'avertissement de couleur verte qui se fermait en même temps que lui et qui imposait au mécanicien de ralentir suffisamment pour pouvoir s'arrêter à hauteur du signal d'arrêt.

Sur les lignes à 2 voies, l'espacement des trains était aussi réglé par des sémaphores, dont le bras mobile, de couleur rouge commandait l'arrêt lorsqu'il était horizontal, le ralentissement, lorsqu'il était incliné à 45° et donnait la voie libre s'il était rabattu contre le mat.

Entre les deux guerres, la signalisation a été modifiée : le rouge est resté la couleur de l'arrêt absolu ou différé ; l'avertissement ou le ralentissement sont indiqués par la couleur jaune et le vert indique la voie libre.



Les signaux constitués par une cocarde métallique orientable sont maintenant en voie de

disparition. Ils sont progressivement remplacés, de jour et de nuit, par des signaux lumineux disposés sur des panneaux fixes à fond noir.

Par ailleurs, à la commande manuelle des signaux se substitue, petit à petit, en pleine voie, la commande automatique des feux par les trains eux-mêmes (Block automatique). En outre, un dispositif électrique donne au mécanicien, à l'intérieur de la machine, un avertissement sonore au passage des signaux fermés. C'est ce que l'on nomme la répétition des signaux sur les locomotives (cab-signal) système qui remplace maintenant tout autre signalisation sur les lignes TGV.

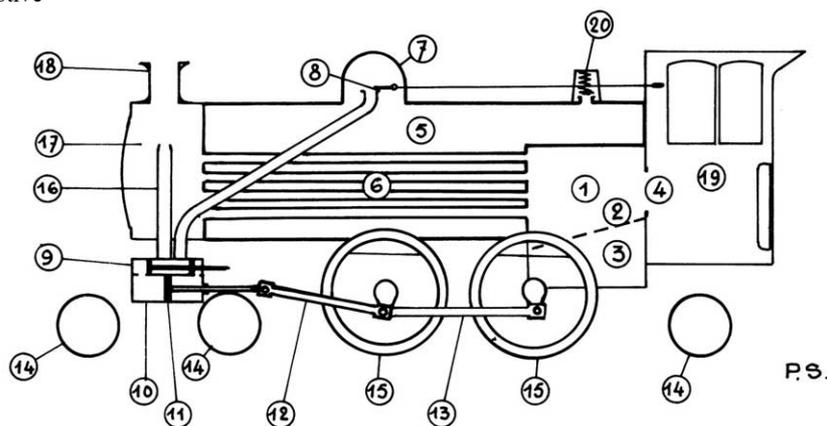
Qu'en est-il sur la ligne de Poitiers au Blanc ?

Pendant toute la période où elle a assuré le transport des voyageurs, elle avait une signalisation conforme au code unifié de 1885, modifié ensuite aux couleurs rouge orange et vert. Les signaux étaient à cocarde métallique.

Depuis qu'elle n'est plus ouverte qu'aux trains de marchandises, dont la vitesse est limitée à 40 km à l'heure, elle est exploitée selon la signalisation dite simplifiée. Il n'y a ni signaux mobiles ni lumineux, mais seulement, aux entrées de gares, un signal fixe dont le panneau blanc porte un chevron renversé de couleur noire qui indique la position de la première aiguille, celle-ci devant être franchie au pas.

INFRASTRUCTURE DES VOIES

Schéma d'une locomotive



- | | | |
|----------------------|---------------------------|-------------------------|
| ① foyer | ⑦ dôme de prise de vapeur | ⑬ bielle d'accouplement |
| ② grille | ⑧ régulateur | ⑭ roues porteuses |
| ③ cendrier | ⑨ tiroir de distribution | ⑮ roues motrices |
| ④ porte du foyer | ⑩ cylindre | ⑯ échappement |
| ⑤ chaudière | ⑪ piston | ⑰ boîte à fumée |
| ⑥ faisceau tubulaire | ⑫ bielle motrice | ⑱ cheminée |
| | ⑲ abri | ⑳ soupape de sûreté |

FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL

Les voies ferrées d'intérêt local étaient appelées à écouler un trafic peu important et sur de courtes distances. Leur rentabilité était faible ou même inexistante ; il fallait donc privilégier l'économie de construction. Ainsi se trouvaient justifiés : l'adoption de la voie métrique, un tracé très sinueux pour épouser les formes du terrain et pour réduire les terrassements, des pentes et des rampes plus fortes que celles en usage sur les lignes d'intérêt général, un matériel de voie léger.

La ligne de Châtellerault à Chauvigny et à Bouresse en est un exemple typique :

Le rayon des courbes de la voie y descendait à 40 m, les déclivités atteignaient 3,5 %, les rails, longs de 12 m, de type Vignole, posés sur des traverses en bois, pesaient 18 kg au mètre. Il n'y avait pas de signalisation.

LA TRACTION DES TRAINS

La locomotive à vapeur

Après les balbutiements des 25 premières années, nous avons laissé la locomotive en l'état où l'avaient amenée, vers 1830, les remarquables ingénieurs qu'étaient les Stephenson père et fils et Marc Séguin.

À ce moment-là, la locomotive à vapeur possédait les organes essentiels des machines modernes et leur disposition était sensiblement la même que de nos jours :

La chaudière tubulaire disposée horizontalement, avec le foyer à l'arrière, la cheminée à l'avant ; les cylindres placés latéralement, les tiges de piston actionnant, à l'aide de bielles, les manivelles de l'essieu moteur ; l'échappement de la vapeur à sa sortie des cylindres, se faisant à la base de la cheminée, dans une tuyère qui accélère le tirage du foyer. Cette dernière invention contribua beaucoup à la marche régulière des machines, car elle proportionnait automatiquement l'activité du foyer et donc la production de vapeur à la quantité de vapeur utilisée.

Vers le milieu du XIX^e siècle, les vitesses réalisées sont étonnantes : 100 km à l'heure, en 1845, en Angleterre, 120, l'année suivante, mais ces performances n'étaient atteintes qu'avec des trains extrêmement réduits, ne pesant que quelques dizaines de tonnes. Les recherches vont tendre alors à augmenter l'aptitude des machines à la traction de trains de plus en plus lourds. Il se posa alors un problème d'adhérence, un seul essieu moteur ne pouvant exercer sans patiner un effort trop grand sur le rail. La solution fut trouvée en multipliant le nombre des essieux moteurs, les roues motrices étant reliées par des bielles d'accouplement. Cela conduisit à un allongement de la machine, qui, de ce fait, avait des difficultés à s'inscrire dans les courbes. Pour la guider, on la dota, à l'avant, d'un bogie, petit chariot à 4 roues, relié au châssis par un pivot vertical, ou par un *bissel*, sorte de demi-bogie à un seul essieu, mais capable, lui aussi de tourner autour d'un pivot. La puissance augmentant encore, il fallut allonger chaudière et foyer, d'où un nouvel essieu porteur qui les soutenait à l'arrière.

Ainsi naquirent successivement des types de machines que les Américains, qui expérimentèrent la plupart, dotèrent de noms universellement adoptés. En France, on les désigne par un code numérique, dans lequel le premier chiffre donne le nombre d'essieux porteurs de l'avant, le deuxième chiffre le nombre d'essieux moteurs, le troisième le nombre d'essieux porteurs d'arrière. S'il n'y a pas d'essieu porteur à l'avant ou à l'arrière, le chiffre correspondant est un zéro.

Partant de la Fusée de Stephenson, qui avait un essieu moteur et un porteur, codifié 110 ; puis, en 1840 de la machine Crampton 210, on a vu naître successivement :

- En 1876 l'Outrance.....220
- En 1900 l'Atlantic 221

- Et la Ten Wheel 230
- Vers 1910 la Pacific.....231
- En 1929 la Mountain 241

Classification des locomotives machines à vapeur

fusée	o o	0 1 1
	o o o	1 1 1
	o o o	1 2 0
	o o o o	1 2 1
américain	o o o o	2 2 0
atlantic	o o o o	2 2 1
mogul	o o o o	1 3 0
prairie	o o o o o	1 3 1
ten wheels	o o o o o	2 3 0
pacific	o o o o o	2 3 1
consolidation	o o o o o	1 4 0
miKado	o o o o o	1 4 1
décapod	o o o o o	1 5 0
santa fé	o o o o o o	1 5 1
mountain	o o o o o o	2 4 1
hudson	o o o o o o	2 3 2
garrat : double mountain	o o o o o o o o	2 4 1 + 1 4 2

Toutes ces séries pourvues de roues motrices de grand diamètre (de l'ordre de 2 m) étaient des machines dites « de vitesse » destinées à la traction des trains de voyageurs rapides ou express.

Pour les marchandises, la grandeur de l'effort de traction l'emportait sur la vitesse. On a donc conçu des locomotives à roues nombreuses (pour augmenter l'adhérence) mais de petit diamètre.

Ainsi y eut-il des 030, 040 (à 3 et 4 essieux moteurs mais pas d'essieu porteur) des 140, des 150 et, dans certains pays (U.S.A., Afrique occidentale, Afrique du Sud) des machines articulées, reposant sur deux trucks complexes, dont les plus récentes sont des « doubles mountains » du Zimbabwe de code 241 + 142, soit 8 essieux moteurs. Ces monstres, toujours en service, pèsent 228 tonnes et circulent à 90 km/h sur des voies étroites de 1,067 m !

Aux U.S.A., les dernières machines à vapeur construites atteignaient des dimensions énormes et leur puissance arrivait à dépasser 8.000 CV.

La Big Boy de l'Union-Pacific, de formule 240 + 042 pesant 351 tonnes et longue de 26 m sans le tender, battait un record qui ne sera sans doute jamais égalé.

Machines de la ligne Poitiers-Le Blanc

De 1883 à la guerre de 1914-18, sur la ligne de Poitiers au Blanc et à Argenton, la traction des trains

de voyageurs était assurée par des locomotives de type 021 « Polonceau » construites en 1855 aux ateliers du P.O. à Ivry et de type 120 et 121 dues à l'ingénieur Forquenot et construites de 1876 à 1883. Ces machines avaient la particularité que le corps cylindrique de leur chaudière était recouvert d'une enveloppe de laiton poli, qui les faisait désigner sous le nom de « machines jaunes ». Elles ont duré fort longtemps puisque la dernière d'entre elles, la 121 A N° 340 est restée à l'inventaire de la S.N.C.F. jusqu'au 1^{er} janvier 1962.

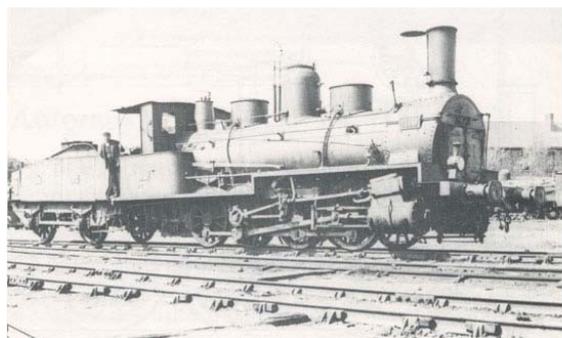
Clichés non disponibles

Elle est maintenant exposée au Musée français des chemins de fer à Mulhouse.

Avant 1914, le dépôt du Blanc possédait aussi quelques automotrices à vapeur Purrey, série A.V-2/11, engins remarquables qui préfiguraient les autorails qui, eux, n'apparaîtront que 20 ans plus tard.

Quant aux trains de marchandises, ils étaient d'abord tractés par des machines 030, puis par des 040 et des 140. Le chant du cygne de la vapeur sera donné par les 141 T, belles et puissantes machines qui assuraient autrefois sans défaillance le service des trains de toutes catégories sur les dures lignes du massif central du réseau de Paris à Orléans. J'en ai admiré, vers 1950, grim pant en force la dure rampe conduisant au Mont-Dore.

Nous les verrons passer à Chauvigny jusqu'à la fin des années 50, époque où elles seront remplacées par les machines diesel-électriques BB 63000, encore en service.



Machine 040

Locomotives des voies ferrées d'intérêt local

Les voies ferrées d'intérêt local n'ont commencé à se développer que dans le dernier quart du XIX^e siècle. À ce moment-là, la technique ferroviaire était déjà très évoluée et en particulier celle des locomotives à vapeur. Les machines des chemins de fer départementaux ne connaîtront donc pas une

longue évolution, comme celle de leurs aînées des grands réseaux.

Par ailleurs, les médiocres caractéristiques des lignes réduisaient beaucoup les possibilités de performances ; en outre les besoins étaient limités. Rappelons que la plupart de ces lignes étaient à voie de 1 m bien que certains départements de plaine en aient construit à voie normale (Gironde, Landes).

Les trains étaient peu nombreux et le plus souvent mixtes, c'est-à-dire comportant à la fois des voitures à voyageurs et des wagons de marchandises. Leur tonnage était faible, leur vitesse réduite : de l'ordre de 30 km à l'heure. Les trajets dépassaient rarement 60 km.

	machines-tenders à vapeur		
voie normale	○ ○		020 T
et	○ ○ ○		120 T
voies étroites	○ ○ ○		030 T
	○ ○ ○ ○		130 T
	○ ○ ○ ○ ○		140 T
	○ ○ ○ ○ ○ ○		141 T

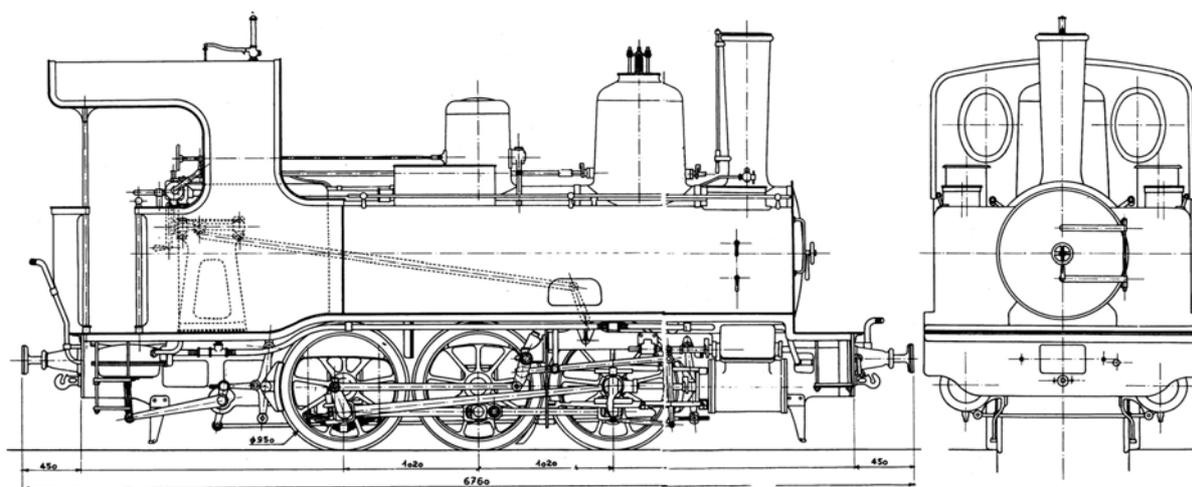
Les locomotives pouvaient donc être de faible puissance, de faible poids, mais, pour avoir une bonne adhérence, ce poids devait se reporter en sa quasi-totalité sur les essieux moteurs. La formule, largement répandue des machines tenders, permettait d'ajouter le poids des caisses à eau au poids adhérent. Ces machines portent un N° de code suivi de la lettre T.

Les types les plus répandus ont d'abord été une machine à 4 roues : 020 T, puis des 030 T que l'on a vus dans la France entière, des 130 T et, dans les régions montagneuses des modèles plus lourds et plus puissants ; 040 T, 020 + 020 T, 030 + 030 T ces dernières articulées selon le système Mallet.

Dans la Vienne, le premier réseau, c'est-à-dire la ligne de Poitiers à St Martin l'Ars, possédait des machines 030 T du poids de 16 tonnes, construites par les Ateliers A. Bollée au Mans, qui étaient carrossées : un toit les recouvrait sur toute leur longueur, des parois latérales en tôle cachaient la chaudière ainsi que le mécanisme moteur ; le poste de conduite était à l'avant, le mécanicien tournant le dos à la chaudière. Leur sirène à vapeur qui émettait une sorte de meuglement les avait fait surnommer : « les vaches à Beldant » (nom d'un des concessionnaires associés).

Ce type de machine était caractéristique de ce que l'on nommait alors les « tramways ».

Le deuxième réseau, qui nous intéresse davantage puisqu'il comprend la ligne de



Locomotive de la ligne Châtellerault à Chauvigny et Bouresse

Châtellerault à Chauvigny et à Bouresse, était desservi par des locomotives plus classiques : machines tenders de formule 030 T, pesant 15 tonnes, fabriquées par la Sté Vve Corpet-Louvet et Cie à Paris. Leur chaudière, d'une capacité de 1,950 m³ était alimentée en eau par 2 injecteurs, la surface de chauffe était de 40,65 m² ; le timbre de la chaudière (pression maximale autorisée) de 12,5 kg par cm² ; le diamètre des 6 roues motrices était de 0,950 m ; celui des cylindres de 0,30 m et la course des pistons de 0,38 m.

En 1910, une telle machine valait 35.000 F.

Les essais, effectués la même année, avaient permis de tracter un train de 70 tonnes sur une rampe de 3,5 %, un de 112 tonnes sur une rampe de 2 %. La vitesse maximale de 35 km/h avait été atteinte en alignement (et, je le suppose, en palier).

Locomotives à moteur diesel

On peut se demander pourquoi la locomotive à vapeur, parvenue dans les années 1930 à un très haut degré de perfection, atteignant, aussi bien en puissance (8.000 CV) qu'en vitesse (202 km/h en 1939, en Angleterre) des performances remarquables, a été presque complètement abandonnée, tant en Europe qu'en Amérique à partir des années 1960.

En effet, indépendamment des progrès de l'électrification, dont je parlerai plus loin, les locomotives à vapeur ont cédé la place, sur les lignes non électrifiées, à des machines mues par des moteurs à combustion interne, dit Diesel.

Pourquoi cette désaffection rapide pour une machine qui représentait de grandes qualités, en particulier de souplesse de marche ?

Cela tient à quelques défauts et à de lourdes

servitudes d'exploitation. Tout d'abord, le rendement énergétique de la locomotive à vapeur est mauvais : 12 % seulement pour les meilleures. Ensuite c'est une très grosse consommatrice d'eau, ce qui forçait à prévoir des arrêts relativement fréquents pour le ravitaillement des tenders, eux-mêmes très lourds. Enfin la préparation et les soins quotidiens à donner à ces machines prenaient beaucoup de temps et réduisaient d'autant leur durée d'utilisation. Il fallait donc un parc plus nombreux de machines à vapeur que de machines diesel ou électriques pour assurer le même service. Quant à la conduite des locomotives à vapeur, elle était beaucoup plus pénible que celle des autres engins.

Par ailleurs, en France tout au moins, une production de charbon très déficitaire nécessitait d'importer une partie du combustible nécessaire aux chemins de fer.

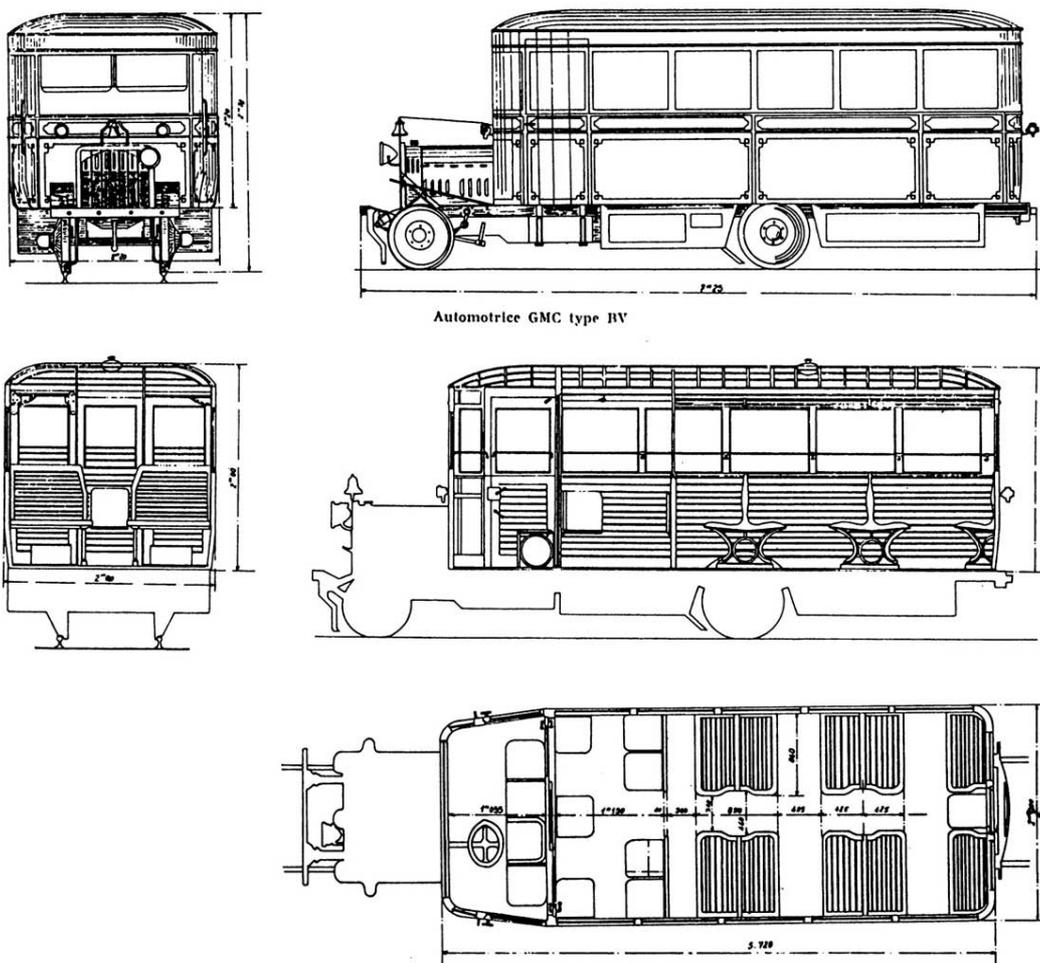
Or, juste avant la dernière guerre, les progrès réalisés dans la construction des moteurs Diesels de grande puissance rendaient possible leur utilisation à bord d'une locomotive et permettait d'obtenir pour celle-ci un rendement global de 28 % (à comparer avec les 12 % obtenus par les bonnes machines à vapeur) tandis que la distance franchissable sans arrêt passait de 300 à plus de 1000 km, ceci avec un entretien des plus réduits.

En France, la S.N.C.F., prenant à son compte les essais commencés par le P.L.M., mettait en service en 1937 deux locomotives diesels-électriques de 4000 CV qui assuraient un très bon service entre Paris et Lyon.

Mais le moteur à combustion interne posait un problème épineux de transmission, car il s'accommode mal de grandes variations de régime et, à petit régime, sa puissance est très faible. Il en résulte que, accouplé directement aux roues d'une

Détail de la caisse de l'automotrice type standard 1924 des V.F.E.P.

Documentation : Transports Verney



Simultanément, la Sté Michelin mettait au point une roue en tôle emboutie, analogue aux roues d'automobiles, mais munie d'un boudin de guidage, équipée d'un pneumatique étroit, qui permettait d'obtenir un roulement parfaitement silencieux et un grand confort. Les autorails équipés de cette façon devaient être très allégés, car chaque roue ne pouvait supporter qu'une charge réduite. Le nom de *Micheline* qui leur avait été donné a été abusivement étendu, par le public, à tous les types d'autorails ; mais n'étaient vraiment « michelines » que les automotrices sur pneus.

Mentionnons aussi les créations de la maison Bugatti. Ce célèbre constructeur d'automobiles de sport a mis au point, dans les années 1930, de grands autorails à une ou plusieurs caisses, équipées de motrices à essence très poussées et dont les performances élevées permirent de réaliser sur le réseau de l'Etat des liaisons à grande distance à des moyennes inconnues jusque là, notamment les « trains-paquebots » Paris-Cherbourg.

Depuis la dernière guerre, la tendance a été au renforcement de la puissance : de 300 CV, celle-ci

est passée à 600 CV, ce qui permet aux autorails d'assurer des marches rapides en plaine, de s'accommoder des fortes rampes en montagne et de pouvoir tracter une ou plusieurs remorques.

Cliché non disponible

Constatons toutefois que cette évolution va à l'encontre du but initial qui était la recherche d'un véhicule simplifié, d'exploitation très économique, qui devait permettre le maintien des services omnibus des voyageurs sur les lignes secondaires de notre pays. Des recherches menées récemment, tant en France qu'à l'étranger, s'orientent de nouveau dans ce sens. Elles ont suscitées, notamment, par le souci actuel d'économiser l'énergie.

Les autorails en pays chauvinois

Sur la *ligne Poitiers au Blanc*, les autorails sont apparus en 1934, sous la forme du Renault type VH, bientôt remplacé par une production des Ateliers du Nord, l'ADN – ZZ – PE ty, qui est resté en service jusqu'en 1940.

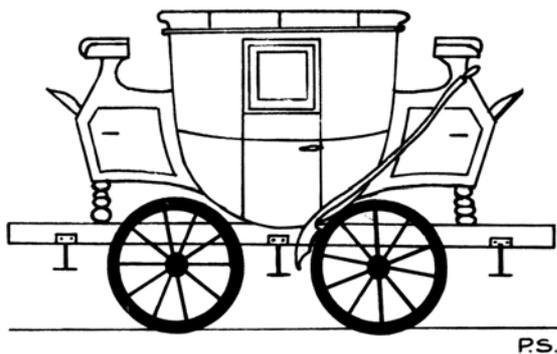
Sur les *lignes départementales de la Vienne*,

l'emploi d'automotrice à essence, envisagé dès 1921, donna lieu à toute une série d'études et de tractations avec le groupe Baert et Verney concessionnaire.

Un rapport de M. Gosselin, Ingénieur des Ponts et Chaussées, daté du 10 mai 1922 constate que l'exploitation des chemins de fers départementaux est très déficitaire, tout en rendant de médiocres services au public. Il préconise l'utilisation d'automotrices à essence qui sont beaucoup plus économique car :

- Elles n'emploient que 2 agents au lieu de 3 ;
- Leur parcours journalier peut être 3 fois plus grand que celui des trains à vapeur ;
- Elles sont toujours prêtes à partir et, à l'arrêt, leur consommation est nulle, ce qui n'est pas le cas pour les locomotives ;
- Elles fatiguent moins la voie, d'où une réduction des frais d'entretien.

Il recommande le type d'automotrices de construction dérivée de celle des matériels routiers – telles les de Dion-Bouton en raison de leur plus grande légèreté.



Voiture anglaise de 1^{ère} classe en 1825

En 1923, le ministère de tutelle ayant décidé de subventionner l'acquisition de ces matériels, le Département commanda 3 automotrices et 3 remorques au concessionnaire. Livrées en mars et avril 1924, elles furent mises en service aussitôt, sur l'ensemble du « deuxième réseau ».

Les automotrices portaient les marques de service AM 1, 2 et 3. Elles avaient été fabriquées, sur les plans de MM. BAERT et VERNEY par les ateliers Delaroche et Turquet du Mans, à partir de châssis de camions américains GMC, provenant des surplus militaires. Après allongement du châssis, remplacement des roues et adaptation à la voie ferrée, une carrosserie de 5,72 m de longueur et 2,20 m de largeur était fixée au châssis. Elle contenait, de l'avant à l'arrière : un poste de conduite, un compartiment pour voyageurs debout, avec 7 strapontins, et un compartiment pour 21 voyageurs assis sur des banquettes transversales, avec couloir central.

Les remorques, marquées RB 21, 22 et 23 étaient portées par un seul essieu ; elles étaient destinées aux bagages et aux colis.

Deux autres automotrices identiques furent livrées en 1927 aux Voies ferrées économiques du Poitou.

LA TRACTION ÉLECTRIQUE

La traction électrique a été appliquée d'abord, à la fin du XIX^e siècle, aux tramways urbains et aux chemins de fer métropolitains ; puis, autour de 1900, à quelques lignes de la banlieue de Paris, qui s'apparentaient beaucoup au métro, sur les réseaux de l'Etat et du P.O.

Dans tous les cas, l'électricité était utilisée sous la forme de courant continu, délivré aux engins moteurs soit par un fil aérien (fil trolley) soit par un rail spécial, dit 3^e rail, posé sur des isolateurs, à côté de la voie. La tension était de 600 à 750 volts.

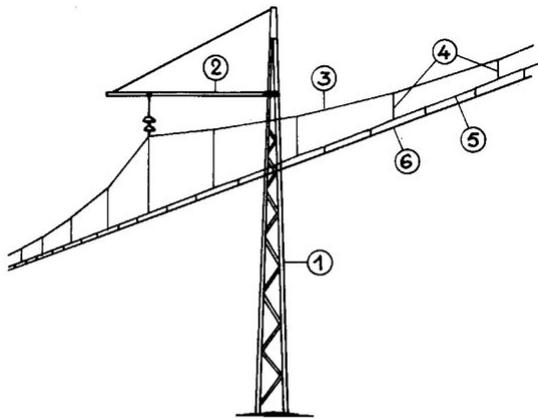
À la même époque, quelques lignes de montagne, à voie métrique, étaient mises en service avec traction en courant continu de diverses tensions.

C'est la Cie du Midi qui, confrontée au problème de l'exploitation des trois lignes transpyrénéennes qui venaient de lui être concédées en 1907 et qui devaient comporter des rampes atteignant 40 mm/m (4%) décida leur électrification et mit sur pied en 1908 un programme d'électrification portant sur 800 km de lignes, dont l'importante artère à double voie Toulouse-Bayonne et ses embranchements pyrénéens.

Le type de courant retenu était l'alternatif monophasé à 16 2/3 Herz, à la tension de 12.000 V. qui devait être amené aux locomotives par des lignes aériennes caténaies. On appelle caténaire un ensemble constitué par un câble porteur, soutenu, de distance en distance, par des supports implantés le long de la voie (ils sont métalliques ou en béton armé) et qui soutient lui-même, au moyen de courtes tiges verticales la ligne de contact sur laquelle frotte le pantographe des locomotives pour y capter le courant. Ce système permet de régler parfaitement la ligne de contact dans une position rigoureusement parallèle aux rails, ce qui est indispensable pour que le captage du courant se fasse bien à grande vitesse.

Le programme de 1908 du Midi prévoyait que le courant électrique serait produit dans des centrales hydrauliques utilisant des chutes d'eau pyrénéennes et transporté par un réseau de lignes à haute tension à construire par la compagnie.

Schéma d'une caténaire



- | | |
|---------------|----------------------|
| ① support | ⑤ porteur auxiliaire |
| ② potence | ⑥ fil de contact |
| ③ fil porteur | |
| ④ pendules | |

Sa réalisation, commencée aussitôt, a été freinée puis interrompue par la guerre de 1914-18. Trois lignes pyrénéennes avaient pu être mises en service en 1913 et 1914, une 4^e l'a été en 1917 ; elles totalisaient une longueur de 114 km (non compris les 56 km de la ligne métrique Villefranche-Bourg-Madame, fonctionnant en courant continu).

Aussitôt après la guerre, alors que la reprise des travaux pouvait être envisagée, le gouvernement, voulant imposer à toutes les compagnies de chemins de fer de France un type de courant et une tension unifiés, fit choix, en 1920, du courant continu à la tension de 1500 volts. C'était un choix onéreux, car la tension, 8 fois plus faible que celle choisie par le Midi, nécessitait, à puissance égale, des lignes de contact beaucoup plus lourdes ; en outre, les sous-stations d'alimentation devaient être plus compliqués et plus rapprochés. Malgré cela, la Cie du Midi entreprenait aussitôt la transformation des lignes déjà équipées et reprenait la réalisation, en courant continu, du programme de 1908 qu'elle étendit plus tard.

À la fin de 1925, elle possédait 507 km de lignes électrifiées, 1490 en 1932 et 1863 km en 1935, soit 43 % de la longueur de son réseau, assurant 65 % du trafic. On peut donc dire que le Midi a été en France le réseau pilote en matière d'électrification, tant par l'ampleur de ses réalisations que par l'originalité de la technique qu'il avait adoptée en 1908 et qui s'est révélé être tout à fait d'avant-garde. En effet, lorsque la S.N.C.F. a recherché, en 1950, une technique moins onéreuse que le courant continu pour étendre sur une grande échelle l'électrification des chemins de fer français, elle a fait choix du courant alternatif monophasé, à la tension de 25.000 V. et à 50 Herz, solution qui dérive de la technique du courant monophasé 12.000 V. 16 2/3 Hz qu'avait inaugurée

le Midi en France.

Notons qu'un autre réseau a été à l'avant-garde de l'électrification : celui de Paris à Orléans. Après un timide essai sur la banlieue de Paris, au début du siècle, il se lança, à partir de 1925 dans l'électrification des grandes lignes en continu 1500 V. En 1935, 651 km de lignes étaient équipés, dont la très importante artère de Paris à Orléans. Au total, en 1935, les deux compagnies réalisaient annuellement une économie d'un million de tonnes de charbon, en partant d'une électricité toute d'origine hydraulique.

Sur la ligne Paris-Bordeaux, qui intéresse notre région, l'électrification a atteint Tours en 1933, Poitiers et Bordeaux en 1938.

À la fin de l'année 1982, après un effort soutenu, la longueur des lignes électrifiées de la S.N.C.F. atteint 10.674 km, dont les plus récentes, et notamment le TGV Paris-sud-est le sont en courant monophasé à 25.000 V ; et 50 Hz.

LE MATÉRIEL TRACTÉ

En langage ferroviaire, on distingue les *voitures* des *wagons*. Les premières sont tous des véhicules réservés aux voyageurs, les deuxièmes servant exclusivement au transport des marchandises. Il faut y ajouter les *fourgons*, catégorie intermédiaire, qui, par sa forme générale et son aptitude aux grandes vitesses s'apparente aux voitures, mais qui sert au transport des bagages.

Les voitures

Dans le premier tiers du XIX^e s. les rares lignes ouvertes au transport des voyageurs utilisèrent des voitures qui n'étaient rien d'autres que des diligences adaptées à la voie ferrée : les roues lisses étaient remplacées par des roues à boudin, mais la caisse, les sièges extérieurs, la galerie supérieure pour les bagages ou parfois pour les voyageurs étaient les mêmes. Notons cependant qu'il s'agissait là des voitures de 1^{re} classe, car, dès l'origine, trois classes de voyageurs avaient été instituées. Les voitures de 2^e classe étaient encore fermées, mais celles de 3^e classe n'étaient rien d'autres que des sortes de wagons-tombereaux sans toit et... sans sièges !

Cependant, en Amérique surtout, les progrès furent très rapides. Vers 1830 on y construisit une voiture montée sur deux bogies et dont la longue caisse n'avait pas moins de 15 fenêtres de chaque côté. L'accès se faisait à partir de plateformes ouvertes situées aux deux extrémités du châssis.

En Europe, et jusqu'à la fin du XIX^e s. Les

voitures les plus répandues avaient un châssis à 2 essieux portant une caisse à compartiments séparés, pourvus d'une portière de chaque côté ; mais il n'y avait aucune communication entre les compartiments et, bien sûr, aucune installation sanitaire. Cependant des lampes à huile dispensaient, la nuit, une maigre lumière, et le chauffage hivernal, lorsqu'il fut instauré, se faisait au moyen de bouillottes remplies d'eau chaude... qui ne tardait pas à se refroidir !

Les voitures à deux essieux avec couloir de circulation et cabinet de toilette, se répandirent au début du XX^e s. mais elles conservaient, de chaque côté, une portière par compartiment. Plusieurs grands réseaux français restèrent fidèles à ce modèle, qu'ils continuèrent à construire jusque dans les années 20, sur de longs châssis à bogies. Ils affectaient ces voitures aux trains à arrêts fréquents, omnibus ou express, considérant que le grand nombre de portes permettait une montée et une descente rapide des voyageurs et par conséquent des arrêts plus courts en gare.

Pourtant, le type de longues voitures à bogies, avec accès par les deux extrémités, dérivé des voitures américaines, ne tardait pas à s'imposer partout, au moins pour la composition des trains rapides.

Leur grande longueur (20 m et plus) leur poids accru, leur suspension améliorée permettaient d'atteindre un grand niveau de confort. Petit à petit, les caisses en bois reposant sur un châssis en acier faisaient place aux voitures entièrement métalliques qui alliaient l'élégance à la solidité.

Mais sur la ligne de Poitiers au Blanc, les trains ont été formés jusqu'à la fin, de voitures à 2 essieux, à portières latérales et à couloir.

Sur les lignes à voie métrique de Chauvigny à Châtelleraut et à Bouresse, les voitures étaient de deux sortes : les plus courtes, à 2 essieux, avaient 6 fenêtres latérales ; les plus longues, à bogies, en avaient 10. Pour les deux modèles, l'accès se faisait par des plateformes situées aux deux extrémités, d'où les portes donnaient sur un couloir central. La caisse de certaines de ces voitures, achetée par des particuliers, au moment de la suppression des tramways, est encore utilisée çà et là comme remise ou comme loge de jardin. On peut en voir, à Chauvigny, chez M. Rosier, chemin de la Fontaine.

Les wagons

Il faut se souvenir qu'à l'origine, les chemins de fer étaient destinés à l'exploitation des mines et que les premières lignes, en Angleterre comme en France ont été construites pour conduire la houille

d'un bassin minier à la plus proche voie navigable. Les wagons adaptés à ce transport étaient des wagons-tombereaux, comportant une caisse ouverte en haut et munie de portes latérales. Puis, le trafic se diversifiant, les wagons se spécialisèrent pour arriver aux types encore en usage :

- Les Wagons *couverts*, que le public appelle toujours « wagons à bestiaux » et que tous les anciens combattants des deux guerres ont bien connus pour les avoir beaucoup utilisés. Ce sont eux qui portaient, peinte à une extrémité, la mention réglementaire, à usage militaire, « hommes 36-40, chevaux en long 8 ». De nos jours, les plus longs, montés sur deux bogies, peuvent porter 58 tonnes de marchandises.
- Les wagons *plats* destinés au transport des pièces longues (bois en grume) des véhicules ou des conteneurs.
- Les wagons *tombereaux* destinés aux marchandises en vrac et leur perfectionnement les *wagons-trémies*, qui se vident par gravité.
- Les wagons *citernes* dont les plus anciens comportaient un ou deux gros foudres en bois, fixé sur le châssis et dont les plus récents, pour les gaz liquéfiés, transportent plus de 60 t. de liquide.

De nos jours, des wagons spéciaux ont été créés pour le transport massif des automobiles et pour celui des camions semi-remorques.

La ligne Poitiers-Le Blanc voit toujours circuler la plupart de ces matériels, notamment des trains complets de wagons-trémies de céréales ou d'engrais.

Sur la ligne départementale à voie métrique Châtelleraut-Chauvigny-Bouresse circulaient des wagons analogues à ceux des grands réseaux, mais de plus petites dimensions : wagons couverts, wagons plats et tombereaux. Leur charge utile était de 10 t. Ils étaient tous à deux essieux. La caisse de l'un d'eux servant de loge de jardin est visible, à Chauvigny, dans le quartier des Guiraudières, près du supermarché Banco.

FREINAGE

Dès que s'accrurent le tonnage et la vitesse des trains, le problème du freinage se posa de façon aigüe. Si les locomotives eurent très vite un système rapide et efficace de frein, soit à vide, soit à air comprimé, sans parler de la possibilité de « renverser la vapeur » qui permettait un freinage brutal, mais efficace, les véhicules tractés, eux, ne disposaient que d'un frein à vis, actionné à la main, à partir d'une guérite placée à une extrémité, et où se tenait un employé nommé serre-freins. Pour obtenir le freinage, le mécanicien commandait la manoeuvre des serre-freins, au moyen de signaux donnés par le sifflet de sa machine : deux coups de sifflet pour

serrer les freins, un coup pour desserrer.

Sur les photographies de trains datant du XIX^e s. On voit, au-dessus des toits des voitures ou des wagons, les guérites de serre-freins qui se profilent sur le ciel.

La généralisation du frein à vide ou du frein à air comprimé (Westinghouse) seul employé en France, se fit d'abord sur les voitures, ce qui permit d'accroître la vitesse des trains de voyageurs ; puis, beaucoup plus lentement, sur les wagons. Ils en sont tous pourvus maintenant. Grâce à cela, certains trains de marchandises circulent à 120 km/h.

Clichés non disponibles

MATÉRIELS MODERNES ET FUTURS

Je voudrais terminer cette partie technique en disant quelques mots des performances ferroviaires actuelles et en essayant d'évoquer ce que pourrait être le chemin de fer de l'avenir.

Certains seront peut-être surpris que l'on parle d'avenir pour un mode de transport plusieurs fois centenaire et qu'ils pensent périmé. Or, il suffit, comme je l'ai fait, de survoler rapidement l'évolution de la technique ferroviaire, pour constater qu'elle a su, non seulement suivre le progrès des autres techniques, mais parfois le devancer ; et que, si l'automobile, il y a deux ou trois décades, paraissait en mesure de faire disparaître le train, les progrès de celui-ci, aussi bien que les qualités qui lui sont propres, notamment en matière d'économie d'énergie et de sécurité, lui assuraient une survie et même un développement inattendu. Cette nouvelle percée du chemin de fer se fait dans trois directions : celle du tonnage, celle de la vitesse et celle de l'automatisation.

Pour le tonnage, nul n'a jamais nié que le chemin de fer soit le mode idéal de transport de masse. Mais les réalisations modernes ont accentué cette caractéristique. Il existe maintenant des trains « cargos » consacrés au transport en vrac de matières solides ou liquides et dont la charge utile, pour un seul train, atteint couramment 2400 tonnes en France et quelques 10.000 tonnes pour certains trains miniers, comme ceux des mines de fer de Mauritanie. La consommation d'énergie, à la tonne kilométrique transportée, y est particulièrement faible.

La construction, dans certains pays, de lignes nouvelles, dotées d'un armement de voie renforcé, permettra d'accroître encore ces performances. Je n'en citerai qu'une, en cours de réalisation : la ligne Baikal-Amour, qui, au travers de la Sibérie, doublera

le fameux transsibérien.

En ce qui concerne la *vitesse*, la progression a été discontinue. Sur les lignes que j'appellerai *classiques*, c'est-à-dire les grands axes ferrés construits au cours du XIX^e s. et dont le tracé ne peut recevoir que des améliorations de détail, la vitesse a été longtemps limitée à 120 km/h. Puis, progressivement, au milieu du XX^e siècle, le renforcement des voies, les progrès des locomotives, le perfectionnement du matériel roulant et spécialement des bogies ont permis de relever cette vitesse jusqu'à 130, 140 et 160 km/h selon les sections de lignes. Les sections limitées à 160 sont maintenant prédominantes sur la plupart des grandes radiales. En outre, sur l'axe Paris-Bordeaux, les sections où la vitesse autorisée atteint 200 km/h sont majoritaires ; il en est de même entre Orléans et Vierzon. Ainsi est-il possible d'aller de Paris-Austerlitz à Poitiers à la moyenne de 151 km/h et de Paris à Bordeaux à celle de 145 km/h ; ce qui doit être un record, sur cette longue distance, pour une ligne ordinaire.



Photo Arboireau

Le « tramway » de Châtelleraut en gare de Bonnes

En 1955, la S.N.C.F. a procédé, sur la ligne Bordeaux-Hendaye, dans les Landes, à des essais de vitesse, mettant en ligne du matériel de série, où, seulement, le rapport des engrenages des locomotives électriques avait été modifié. Le but recherché n'était pas de battre un record mais de tester les possibilités du matériel, en vue de relever les vitesses autorisées. Le record mondial a néanmoins, été battu, les 28 et 29 mars, avec 331 km/h atteints successivement par 2 trains, l'un tracté par la machine BB 9004, l'autre par la CC 7107. Toutefois, il s'agissait là de deux marches exceptionnelles, dont la voie n'aurait pas supporté la répétition sans souffrir beaucoup.

Clichés non disponibles

Aussi la recherche des très grandes vitesses s'est-elle faite dans une autre direction que le Japon a pris le premier. Dans ce pays très peuplé, les voies ferrées existantes ont été construites à l'écartement

« métrique anglais » de 1,067 m. Leur tracé est souvent médiocre, en raison des contraintes que faisaient peser les très nombreuses agglomérations et le relief accidenté. Pour avoir des trains très rapides, il fallait faire du neuf. C'est ce qu'ont fait les Japonais, en construisant le Shinkansen, une ligne entièrement nouvelle, au tracé excellent et à l'écartement normal (1,435 m) sur laquelle, dès 1964, il a été possible de réaliser des vitesses normales de 210 km/h. Depuis lors, au Japon, le réseau spécial à grande vitesse s'étend chaque année.

En France, l'encombrement chronique de la ligne Paris-Lyon poussait la S.N.C.F. à envisager de la mettre à 4 voies, ce qui s'avérait très onéreux. Aussi a-t-il paru préférable de construire une ligne entièrement nouvelle dont le tracé a été conçu en fonction des très grandes vitesses. C'est la ligne « Paris-Sud-Est » plus connue sous le sigle T.G.V.

Dès l'achèvement d'un premier et important tronçon, des essais à vitesse croissante y ont été faits, qui ont abouti, le 26 février 1981 à un nouveau record mondial de vitesse : 381 km/h. Sept mois plus tard, la mise en service commerciale était effectuée : la vitesse pratiquée est de 260 km/h. Elle sera bientôt de 270. Lorsque toute la ligne nouvelle Paris-Sud-Est sera achevée, on ira en 2 heures de Paris à Lyon. Aussi notre région a-t-elle appris avec plaisir la décision de construire, dans les prochaines années, une ligne TGV Atlantique qui desservira, à la fois, l'Ouest et le Sud-Ouest de la France.

Quant à l'*automatisation*, liée à l'essor de l'électronique, elle se développe rapidement dans les réseaux ferrés. Elle touche les domaines les plus variés, de la réservation électronique des places, à la gestion centralisée de tout le parc de wagons ; du triage des wagons dans les gares de triage, à la commande du mouvement des trains sur de grands secteurs, très chargés du réseau.

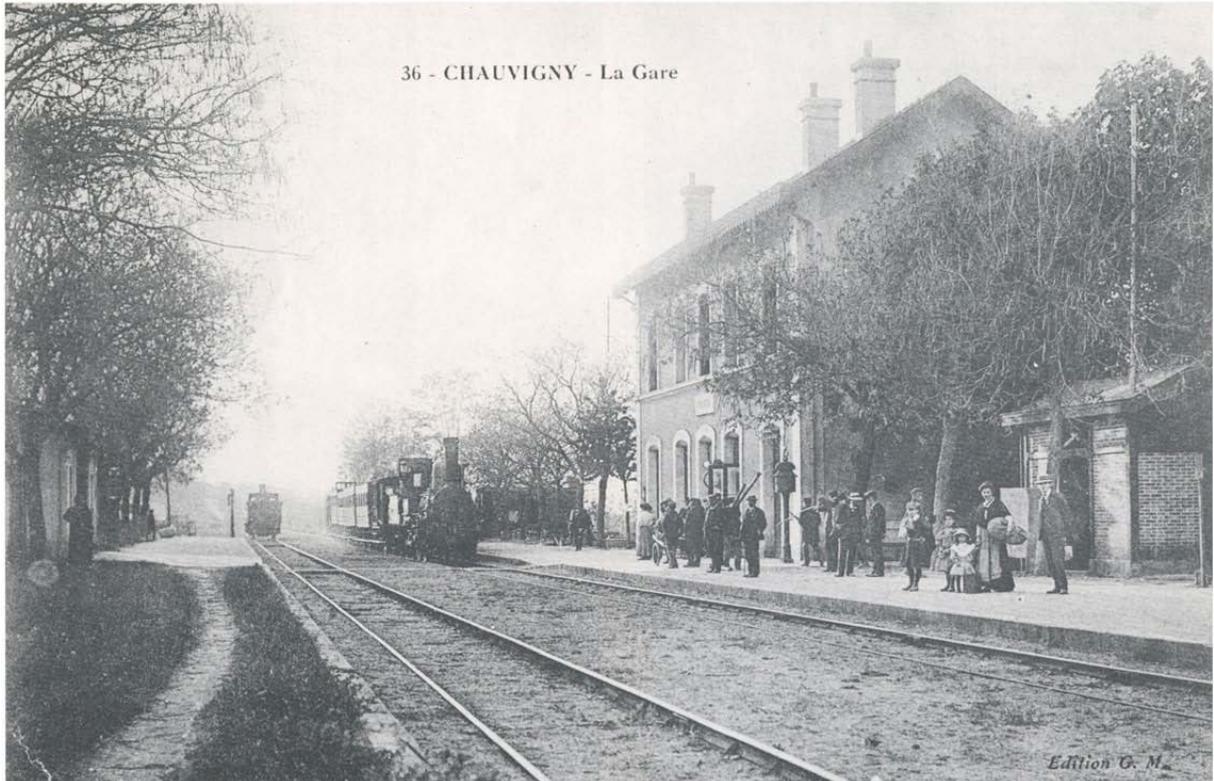
Là, comme ailleurs, les immenses possibilités de l'informatique sont de plus en plus utilisées.

Ce sont là des domaines où les applications sont déjà en cours ; mais les ingénieurs ferroviaires voient plus loin : ils vont jusqu'à remettre en question une des premières découvertes de l'humanité la roue ! En effet, dans plusieurs pays et surtout au Japon, des expériences sont menées pour mettre au point un chemin de fer à sustentation magnétique (dont sans roues) dont la propulsion serait assurée par un moteur électrique linéaire (donc sans aucun organe tournant). On réaliserait ainsi des vitesses de l'ordre de 500 km/h.

Non, le chemin de fer ne vieillit pas.

3^e Partie

***DES TRAINS ET
DES HOMMES***



Gare de Chauvigny avec train et machine

LES CHEMINOTS

Il n'est que d'entendre parler entr'eux des « hommes du rail » pour se rendre compte que ce métier, comme celui de marin, n'est pas une profession ordinaire. Pour les tractionnaires surtout c'est un état qui répond à une vocation. Dur métier pourtant que celui que pratiquait les chauffeurs et mécaniciens des locomotives à vapeur. Savez-vous que, sur une machine de rapide, le chauffeur jetait, à la pelle, plus de 2 tonnes de charbon à l'heure dans le foyer ?

Le mécanicien, lui, tout en surveillant la voie et surtout, les signaux, était attentif à la vitesse limite à ne pas dépasser. Cependant que sa hantise était de ne pas prendre de retard. Rude problème, si la ligne présentait de longues rampes qui vidaient la chaudière, surtout lorsque le train était plus lourd qu'à l'accoutumée. C'est dans ces circonstances que se jugeait la cohésion et la valeur d'une équipe chauffeur-mécanicien : le premier devait « faire de la vapeur » en quantité suffisante et quand il le fallait, le second devait tenir l'horaire, voire le rattraper en tenant compte des difficultés de la ligne et des possibilités forcément limitées de sa machine. Tous deux, rôtis par-devant, gelés par derrière, menaient le même combat. Aussi il fallait voir leur fierté quand ils avaient gagné une bataille : par exemple, acheminé à l'heure juste un train qu'on leur avait donné, avec 10 minutes de retard ! Et quel éclair de défi dans le regard du mécanicien qui venait d'arracher en souplesse un train de 500 tonnes sans que la machine « s'essuye les pieds » c'est-à-dire sans que ses roues patinent !

Il fallait voir aussi avec quel soin, quel amour même, l'équipe de conduite préparait la locomotive avant d'aller se mettre en tête d'un train. Il n'est pas exagéré de dire qu'entr'elle et la machine existait un attachement comparable à celui du cavalier pour sa monture. C'est qu'autrefois une même locomotive était toujours conduite par la même équipe. La banalisation des machines, qui est devenue la règle pour les matériels diesels et électriques n'a été que rarement et tardivement appliquée aux machines à vapeur.

Cependant « les gueules noires » à eux seuls ne rassemblaient pas tous les cheminots. Ils étaient la noblesse d'un des trois grands services des compagnies d'autrefois, le service de la traction. De ce service dépendaient aussi les dépôts dans lesquels étaient *basées* les locomotives ainsi que les ateliers où on les entretenait.

Clichés non disponibles

Le deuxième service, nommé Voie et Bâtiment, avait en charge l'entretien, la réparation et la modernisation de l'infrastructure : les lignes avec leurs ouvrages d'art, la voie et les gares.

Le troisième, appelé Exploitation réunissait tout le personnel chargé du mouvement des trains, ainsi que de l'exploitation des gares, notamment les chefs de gare et les subordonnés.

Cette organisation qui a duré une centaine d'années est maintenant remplacée par une autre où tractionnaires et personnel d'exploitation sont regroupés dans un service « mouvement-traction » et où le développement des relations avec la clientèle a promu un service « commercial ». Quant au service de l'infrastructure (ex. V-B) il a pris la dénomination d'Équipement par assimilation, peut-être, avec l'administration chargée des routes.

Mais les changements d'appellation ne sont que péripétie, ce qui compte c'est l'amour du métier, qui, lui, est resté au cœur des vrais cheminots.

LES CLIENTS DES CHEMINS DE FER

Est-ce à dire que tout était idyllique dans le monde ferroviaire et spécialement pour les usagers ? Certes pas et nous verrons plus loin que les plaintes plus ou moins justifiées étaient nombreuses. Mais il y a eu d'abord la peur devant l'avènement et le développement rapide d'un mode de transport entièrement nouveau, qui pour la première fois, dans les villes et les campagnes, faisait pénétrer en conquérante la machine, avec son bruit, son feu, sa fumée, sa vitesse.

Les savants eux-mêmes étaient réticents ; l'organisme humain résisterait-il à l'étouffement ? Quelles maladies ne contacterait-il pas dans les tunnels obscurs, froids et humides ?

Une des premières voyageuses en France, l'actrice Marie Dorval, qui venait d'emprunter pour la première fois la voie ferrée de Lyon à St Etienne dans un train à traction hippomobile, envoyait le 20 novembre 1836 une lettre à Alfred de Vigny où est parfaitement décrite la peur que les chemins de fer inspiraient aux personnes de ce temps : « Je suis partie hier de Lyon par le chemin de fer... le chemin qui mène au sabbat n'est pas autrement effrayant que celui de Lyon à St Etienne !... des convois de 40 voitures toutes noires qui passent à côté de vous et qui roulent toutes seules pendant sept lieues... d'autres qui passent avec un bruit effroyable et une fumée qui vous engloutit pendant cinq minutes, parfois sous la terre dans des souterrains qui serpentent pendant une demi-lieue, il y en a 13 à passer, tous plus lugubres les uns que les autres et

POITIERS AU BLANC ET A ARGENTON-SUR-CREUSE										
1 ^{re} classe	2 ^e classe	3 ^e classe	DIST.	STATIONS	1633 T.L. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	3765 MIXTE 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1635 T.L. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1663 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1637 T.L. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1665 T.L. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e
				(61, 63, 64, 72, 88, 92)	matin	matin	matin	soir		
De ou	pour			● POITIERS (B), dép.	6 »	7 »	10 42	5 20		
1 35	» 90	» 60	12	● ST-BENOIT (Vienne),	6 9	7 18	10 49	5 27		
				● MIGNALOUX - (arr.)	6 21	7 40	10 57	5 35		
				● NOUAILLE (92), dép.	6 23	8 31	10 58	5 37		
1 90	1 30	» 85	17	SAVIGNY-LEVESCAULT...	6 33	8 47	11 6	5 45		
2 35	1 60	1 05	21	● ST-JULIEN-L'ARS...	6 40	9 12	11 13	5 52		
2 80	1 90	1 25	25	JARDRES...	6 48	9 35	11 20	5 58		
3 45	2 35	1 55	31	CHAUVIGNY.....	7 1	9 52	11 32	6 10		
4 50	3 »	1 95	40	FLEIX.....	7 15	matin	11 45	6 22		
4 80	3 25	2 19	43	PAIZAY-LE-SEC.....	7 21		11 51	6 28		
5 70	3 85	2 50	51	ST-SAVIN.....	7 34		12 3	6 39		
6 85	4 60	3 »	61	INGRANDES-MÉRIGNY...	7 53		12 17	6 52		
7 30	4 90	3 20	65	CONCREMIERS.....	7 59		12 23	6 58		
7 75	5 20	3 40	69	● ST-AIGNY-LE-BLANC	8 8		12 32	7 5		
8 05	5 45	3 55	72	● Le BLANC (B), (arr.)	8 14		12 37	7 11		
				(92, 93, 100, 104) /dép.	8 14		12 37	7 11		
9 05	6 10	4 »	81	RUFFEC-LE-CHATEAU...	9 14		1 17	8 39	9 31	
9 75	6 60	4 30	87	CIRON.....	9 23		1 26	4 49	9 41	
10 10	6 80	4 45	90	SCOURY.....	9 28		1 34	4 55	9 48	
10 85	7 35	4 80	97	CHITRAY.....	9 37		1 43	5 5	9 59	
11 40	7 70	5 05	102	ST-GAULTIER.....	9 46		1 50	5 15	10 9	
12 45	8 40	5 45	111	● ARGENTON-sur-CR..	10 »		2 4	5 29	10 24	
				(93, 94, 104) (B)	matin	soir	soir	soir		
				STATIONS	1634 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1648 OMNIBUS 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1636 T.L. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1638 T.L. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	1662 T.L. 1 ^{re} 2 ^e 3 ^e	
				(93, 94, 104) (B)	matin	soir	soir	soir		
				● ARGENTON-sur-CREUSE.....	6 6				6 9	8 6
				St-GAULTIER.....	6 23				6 25	8 21
				CHITRAY.....	6 32				6 34	8 28
				SCOURY.....	6 42				6 44	8 37
				CIRON.....	6 49				6 51	8 43
				RUFFEC-LE-CHATEAU...	6 58				7 »	8 51
				● Le BLANC (B), (92, 93, 100, 104) /dép.	7 13				7 16	9 5
				● ST-AIGNY-LE-BLANC	7 36				7 40	...
				CONCREMIERS.....	7 45				7 49	...
				INGRANDES-MÉRIGNY..	7 52				7 56	...
				ST-SAVIN.....	8 9				8 16	...
				PAIZAY-LE-SEC.....	8 21				8 29	...
				FLEIX.....	8 27				8 35	...
				CHAUVIGNY.....	8 43				8 53	...
				JARDRES.....	8 55				9 6	...
				ST-JULIEN-L'ARS....	9 2				9 14	...
				SAVIGNY-LEVESCAULT..	9 9				9 21	...
				● MIGNALOUX - (arr.)	9 19				9 31	...
				NOUAILLE (92) /dép.	9 23				9 32	...
				ST-BENOIT (Vienne)..	9 35				9 44	...
				● POITIERS (B), (arr.)	9 42				9 51	...
				(61, 63, 64, 72, 88, 92)	matin	matin	soir	soir		

(a) Ces trains n'ont lieu que les mardi, jeudi et samedi de chaque semaine, ainsi que les jours de foire à Poitiers, savoir : le 5 janvier, le jeudi de la Mi-Carême et le dimanche suivant, le 16 mai, le 2^e samedi des mois de juin et d'août et enfin le 18 octobre.

qui menacent de s'écrouler de tous côtés...¹

Certes, 47 ans plus tard, lorsque les Chauvinois verront arriver le chemin de fer, une notable partie des Français avait eu l'occasion et le temps de s'habituer à ce mode de transport et d'en apprécier la commodité ; mais les habitants d'une région rurale voyageaient peu et nombre d'entr'eux conservaient quelque crainte à l'égard d'engins que certains avaient pu apercevoir à Poitiers, à partir de 1851 ; mais que la plupart ne connaissaient que par quelques lithographies.

Comment voyagait-on, en 1883 ?

Nous avons déjà décrit les voitures en service à cette époque. Dotées de compartiments séparés, à longues banquettes transversales dont le rembourrage était de plus en plus réduit quand on passait des 1^{ères} aux 3^{es} classes, sans aucune installation sanitaire, mal chauffées en hiver, à peine éclairées la nuit, elles offraient des conditions de « confort » tolérables pour des voyages de 2 ou 3 heures, mais franchement éprouvantes pour de longs trajets. Ma grand-mère, qui, vers 1890 allait avec 3 jeunes enfants de Paris à Cahors, voyage de 600 km, qui durait alors une douzaine d'heures, était contrainte de prendre des mesures héroïques pour remédier au manque de toilettes dans le train : la veille elle purgeait toute sa petite famille et pour le voyage, elle emportait un bol dans lequel chacun soulageait sa vessie quand le besoin était trop pressant ; après quoi on vidait le bol par la portière !

De Chauvigny à Poitiers il était rare qu'on eût à

¹ Lettre citée par M. Louis Armand dans le N° spécial sur les chemins de fer de la revue Science et Vie 1947.

affronter ces problèmes. Pourtant j'ai souvenir d'une histoire que m'a contée un ancien chef de gare de St Julien l'Ars.

Un homme d'un certain âge revenait du marché au blé qui autrefois se tenait tous les mardis à Poitiers. Ses affaires faites, il avait pris le train du Blanc qui quittait Poitiers à 17 h 34 ; les arrêts s'égreuaient dans le soir tombant. Soudain de malencontreuses coliques le font se tortiller sur la banquette de bois. Le besoin se fait pressant. Notre homme jette un regard désespéré dans le compartiment clos où somnolent deux femmes et un militaire. Par bonheur le train s'arrête à St Julien. Le voyageur descend précipitamment, se rue sur la porte du petit édicule que la Compagnie appelle pudiquement « les lieux isolés » et fait ce qu'il a à faire. Malheur ! il commence à peine à se reculer qu'il entend le coup de sifflet du départ. Il sort tenant son pantalon à deux mains, et tout entravé s'efforce de courir derrière le train qui démarre en criant : « Hé ! J'vas à Fié, (Fleix) j'vas à Fié ! ».

L'EXPLOITATION DE LA LIGNE POITIERS-LE-BLANC-ARGENTON

Au début, les trains desservant cette ligne partaient de la gare de Mignaloux Nouaillé. Les voyageurs, de beaucoup les plus nombreux, en provenance ou à destination de Poitiers, devaient donc changer de train à Mignaloux, ce qui entraînait une perte de temps importante. À un vœu du Conseil Général voté à la session d'août 1887, la Compagnie d'Orléans répondit que l'agrandissement projeté de la Gare de Poitiers allait permettre d'y faire entrer les trains venant du Blanc ; ce qui n'était pas possible jusqu'alors, mais qui fut bientôt fait.

Clichés non disponibles

En 1890, les 3 trains qui desservait la ligne dans chaque sens étaient mixtes c'est-à-dire comportant à la fois les voitures à voyageurs et des wagons de marchandises. Le Conseil Général s'étant plaint des retards considérables qu'entraînaient les manoeuvres des wagons dans les gares, la Compagnie créa la même année un train de marchandises entre Mignaloux et le Blanc et transforma 3 trains mixtes en « trains légers » réservés aux seuls voyageurs. Au début du XX^e siècle et jusqu'en 1914, la ligne sera ainsi desservie de bout en bout par 3 trains voyageurs omnibus Poitiers-Argenton plus un Poitiers-Chauvigny et un Le Blanc-Argenton. Après les restrictions imposées par la guerre 1914-1918, le service normal repris avec trois trains légers omnibus, tous à vapeur, qui mettaient une heure pour relier Chauvigny à Poitiers.

En 1925, l'horaire était le suivant :

Poitiers	5 h 40	11 h 38	17 h 34
St Julien	6 h 19	12 h 14	18 h 14
Jardres	6 h 27	12 h 21	18 h 22
Chauvigny	6 h 41	12 h 34	18 h 37
Le Blanc	7 h 59	13 h 42	19 h 56
Le Blanc	6 h 15	13 h 43	18 h 02
Chauvigny	7 h 26	14 h 59	19 h 31
Jardres	7 h 37	15 h 12	19 h 44
St Julien	7 h 44	15 h 22	19 h 52
Poitiers	8 h 19	16 h 00	20 h 31

L'apparition des autorails, en 1934, permit de renforcer et surtout d'accélérer le service : et jusqu'à la guerre de 1939, il y eut entre Poitiers et Le Blanc 2 trains à vapeur omnibus, et 2 autorails dont un « semi-direct » dans chaque sens. Un train de marchandises, omnibus desservait aussi la ligne dans chaque sens. La gare de Chauvigny enregistrait donc 10 mouvements de trains chaque jour.

Pour clore ce paragraphe, il ne faut pas oublier d'évoquer le « service de ville ». Dans toutes les localités d'une certaine importance, un omnibus assurait le transport des voyageurs et de leurs bagages de leur domicile à la gare et vice-versa. Ce service était concédé par la Compagnie à un entrepreneur local qui avait le titre de « correspondant du chemin de fer » ; et il était assuré à l'aide d'omnibus d'un modèle uniforme qui comprenaient un compartiment à voyageurs avec porte à l'arrière, une galerie à bagages sur le toit et, à l'avant, un siège surélevé pour le cocher qui menait fièrement son attelage. À Chauvigny, c'est M. Rideau qui pendant des années a mené l'omnibus à la gare. Avec ses grosses moustaches et son carrick à courte pèlerine, c'était une figure chauvinoise bien attachante. On ne peut l'évoquer sans une certaine

nostalgie !

L'EXPLOITATION DES VOIES FERRÉES D'INTÉRÊT LOCAL

La ligne de « tramways » de Châtelleraut à Bouresse a vraiment manqué de chance. Nous avons vu que la section Châtelleraut-Chauvigny avait été mise en service le 21 mars 1914. Hélas, 5 mois plus tard c'était la guerre ! Le personnel fut mobilisé, l'exploitation, de la ligne, à peine commencée, fut arrêtée ! Après quelques mois, les demandes de remise en service se multiplièrent : on proposa à la Compagnie concessionnaire de recruter du personnel de remplacement parmi les réfugiés des régions envahies ; mais en 1915 le plus grand nombre des wagons de marchandises et 3 locomotives furent réquisitionnés par la 10^e section de chemin de fer de campagne et le reste du matériel partit au front peu après.

Son retour tardif, la guerre finie et sa remise en état ne permirent la reprise de l'exploitation qu'en août 1920. Quant à la section Chauvigny-Bouresse, sa construction interrompue par la guerre n'en permit l'ouverture qu'en 1922.

Au début, la desserte était assurée par des trains mixtes à vapeur ; à partir de 1924 par des trains à vapeur et des automotrices.

Voici quelques extraits des horaires officiel.

Section de Châtelleraut à Chauvigny :

En 1914, il y avait 3 trains par jour dans chaque sens selon l'horaire suivant :

Trains	21	23	25
Châtelleraut PO	6.00	9.10	16.10
Chauvigny-St Martial	8.16	11.26	18.27
Trains	20	22	24
Chauvigny	5.56	9.06	16.01
Châtelleraut	8.12	11.22	18.18

A la reprise, en 1920, il n'y avait plus qu'un seul train quotidien dans chaque sens, les trains 22 et 23, et un train qui ne circulait que les samedis et dimanches : 21 et 24.

Mais à partir du 1^{er} décembre 1923 deux trains autorails circulaient dans chaque sens tous les jours :

	21	25
Châtelleraut PO	6.30	16.40

Chauvigny tram.	8.48	18.58
	24	28
Chauvigny tram.	8.50	15.29
Châtelleraut PO	11.04	18.12

Clichés non disponibles

Section Chauvigny à Bouresse

À partir du 14 juillet 1922, un train (32 et 33) circulait tous les jours dans chaque sens ; un deuxième les dimanches et jours fériés (31 et 34).

Mais en 1924, deux trains ou autorails circulaient tous les jours dans chaque sens :

	23	27
Chauvigny tram.	9.30	17.00
Bouresse	11.31	18.53

	22	26
Bouresse	6.58	17.05
Chauvigny tram.	8.42	19.15

Service qui fut réduit en 1932 : les trains 22 et 27 ne circulant que 2 jours par semaine, avec, il est vrai un autorail supplémentaire tous les samedis de Chauvigny à Lhommaizé et retour.

Dès ce moment-là, des services complémentaires étaient assurés par des autobus qui reliaient notamment Bouresse et St Martin à Poitiers ; Lussac, St Martin et Chauvigny à Poitiers.

C'était l'amorce du transfert sur route des chemins de fer départementaux.

ACCIDENTS ET INCIDENTS ET RÉCLAMATIONS

Sur la ligne de Poitiers au Blanc, les accidents ont toujours été rares. La seule mort d'homme enregistré est celle d'un sergent au 135^e de ligne qui le 21 novembre 1898 en sautant du train en marche ; s'est tué. Le malheureux qui se rendait en permission a payé de sa vie son imprudence.

En 1926, un déraillement du train Argenton-Poitiers, 1 500 m avant Chauvigny, occasionnait des blessures légères au mécanicien et chauffeur.

En 1933, une machine manoeuvrant en gare de St Julien l'Ars blessait grièvement une femme.

Plusieurs actes de malveillance furent aussi enregistrés, tel le jet, depuis le pont de la route de Poitiers à Chauvigny, d'une pierre de 25 kg sur le train Poitiers-Le Blanc ; et une assez mystérieuse tentative de déraillement au moyen d'un bloc de pierre, toujours à Chauvigny, le 12 novembre 1898.

Faits-divers de peu d'importance.

Mais la marche des trains n'était pas toujours régulière, les employés pas toujours aussi complaisants que les usagers l'eussent souhaité ; d'où des réclamations parfois acerbes, qu'ils consignaient avec un grand luxe de détail sur le registre déposé à cet effet dans toutes les gares, et qui donnaient lieu à une enquête dont le résultat était porté à la connaissance du plaignant.

Une plainte déposée le 9 août 1885 sur le registre de la gare de St Julien l'Ars et la réponse du « commissaire de surveillance administrative » ne manquent pas de laisser le lecteur dans une grande perplexité ; jugez-en :

Le Plaignant reprochait à la garde-barrière de St Julien l'Ars de maintenir ses barrières fermées trop longtemps, notamment pendant les manoeuvres du train en gare. Or, dit le Commissaire de Surveillance, l'article 11 du règlement stipule que, fermées, obligatoirement 5 minutes avant l'heure d'arrivée du train, les barrières ne peuvent être réouvertes, tant que celui-ci manoeuvre en gare, *que sur l'ordre du chef de gare*. Mais... la garde-barrière sous aucun prétexte ne peut quitter sa barrière. Comment pourrait-elle aller consulter le chef de gare qui évolue le drapeau rouge à la main, à 300 m de là ? Et comment sortir de cette situation cornélienne si les manoeuvres du train se prolongeaient au-delà de 5 minutes (ce qui devait être fréquent) car, alors, les barrières, restaient fermées plus de 10 minutes ce qu'interdisait aussi le règlement ! il aurait fallu à la garde-barrière une grande pratique des problèmes du certificat d'études primaires pour dénouer une situation aussi compliquée. Ne nous étonnons pas qu'elle n'y soit pas parvenu et que le cheval du plaignant se soit impatienté ! il devait être fougueux, car dit la plainte, « il se précipita sur la barrière et faillit renverser la voiture qui fut fortement endommagée ».

Le registre des réclamations de la gare de Chauvigny, que j'ai pu consulter, ouvert le 1^{er} avril 1913 s'arrête à la date du 19 avril 1941.

Pendant cette période de 28 ans, 30 plaintes ont été enregistrées, dont 13 sont la transcription de réclamations formulées sur le registre d'une autre gare, mais qui concernent Chauvigny.

Ce sont les retards dans la livraison de bagages et de colis et dans l'arrivée de wagons qui viennent en tête ; ils motivent 9 plaintes, précédant de peu (8 plaintes) les correspondances manquées en raison de l'arrivée tardive d'un train à la gare de correspondance.

Les autres plaintes sont motivées par des incidents divers, des questions tarifaires ou le défaut de

chauffage d'un train par - 10° !

Deux réclamations nous ont paru mériter d'être reproduites :

- En décembre 1921, M. B. architecte à Poitiers écrit textuellement sur le registre : « Le train de 3 h 4 a oublié 5 voyageurs ; le départ a été donné avant 3 h 4. Je prends une auto aux frais de la Compagnie pour rentrer à Poitiers » on se plaint souvent du retard des trains ; il est rare et plaisant de lire une réclamation pour un train en avance !

- Le 16 novembre 1922, M. R. Commissaire de Police « proteste énergiquement auprès des services compétents contre le balayage de la salle des pas perdus au moment de la présence des voyageurs. Cette façon d'opérer est contraire aux prescriptions d'hygiène les plus élémentaires et il semble qu'en raison du nombre des employés de la gare de Chauvigny et de la rareté du passage des trains on pourrait trouver un moment plus propice pour procéder au nettoyage de la salle des pas perdus ». Réclamation certainement fondée, les 6 trains qui passaient alors à Chauvigny devaient laisser des temps morts suffisants pour permettre le balayage de la gare hors la présence des voyageurs !

Clichés non disponibles

Le Tramway de Chauvigny ou « Tulâne »

Air : «*L'hilarité céleste*», opérette « Là-haut »

I

Je suis l'tramway départemental
Un lascar
Qui en route jamais ne s'emball'
Sauf au gar' s ;
Je vais par les chemins fleuris
D'Châtellerault à Chauvigny
Et tous les tantôts,
Je reviens d'Chauvigny à Châtellerault

Refrain

Seulement chanté par le Compère et la Commère, riant aux éclats.

*Il est rigolard
Le déraillard
De ce village;
De l'remplacer par
Un autocar
Ça s'rait dommage!*

II

On se plaint de mon allur' trop sage,
Mais il faut
Qu'les gens profitent du paysage
Qu'est si beau!
Puis si elle était moins lente
L'chauffeur, qu'a la dale en pente
N'aurait pas le temps
De prendre à chaque arrêt, un coup d'vin blanc

III

(au Refrain)

On m'a r'proché d'être bon à rien...
Imbéciles!
On ne saura donc jamais combien
J'suis utile!
Depuis que j'roule sur la voie
Je fais des tas d'rillet's d'oies;
Fait exceptionnel!
J'fais monter les centim's additionnels!

(au Refrain)

LA PETITE HISTOIRE DU PETIT TRAIN

Le tramway de Châtellerault à Bouresse a lui aussi sa chronique et même sa légende ; car la malignité populaire s'est amusée à dauber sur ses avatars et à quelque peu brodé sur ce thème facile.

Tous les témoins de cette époque évoquent en souriant (mais il y a de la tendresse dans ce sourire) les machines poussives qui ne parvenaient pas à monter les côtes : M. Toulat se souvient que revenant de Bonneuil-Matours à Chauvigny, le train devait affronter un redoutable obstacle : celui de la longue rampe qui de Bonneuil dans le fond de la vallée s'élevait jusqu'à la Chapelle Moulière sur le plateau. Ce que la machine « buffait ». Mais y avait-il un ou deux wagons de marchandises ? alors tout était perdu : impossible de monter la rampe : il fallait faire deux tours !

IV

Un jour que je n'pouvais pas grimper
Une cô't'
Au d'vant moi on avait envoyé
Comm' remorqu'
Un' pauvre vieille bourrique
Toute boîteuse et étique
J'arriv' sans la voir
Pan! je l'envoi' raide à l'Abattoir!

(au Refrain)

Air : **It's a long way to Tipperary**

V

Oui j'suis l'tramway
Dont l'compère a ri
C'est moi qui vais
Tout d'go
Sans m'reposer
D'la gar' d'Chauvigny
A cell' de Châtel'
erault
Aussi bien, ouais !
Je viendrais d'Paris
Mais ça serait
Trop beau
Si j'faisais c'trajet
Entre l'jour d'Noël . Et Quasi-
Modo !

Air : **Marquita**

Le Tramway confie à son ami Barbotin ses craintes de franchir le pont de Cenon

Barbotin, Barbotin, si demain, j'prends un bain.
En tombant du Pont dans la flotte,
Viendras-tu me donner un p'tit brin de coup d'main
Pour sortir de l'eau si j'barbote?
Chaque fois que j'suis d'ssus, j'ai les foies,
C'est qu'la voie, vois-tu, m'est avis qu'ell'balotte !
Je n'peux pas passer là sans vapeurs...
Barbotin, ne m'laiss' pas barboter sans toi!

M.P.

On laissait les wagons en bas ; on montait les voitures de voyageurs à la Chapelle, et la machine redescendait chercher le reste de son train.

De même, dans la côte d'Ozon près de Châtellerault, pour la fête de la St Roch il y avait une telle affluence que les voyageurs devaient descendre, laisser le train monter à vide et aller le reprendre en haut de la côte.

La plus amusante histoire de côte m'a été contée par M. Guy Lacelle.

Invité à une communion à Cubord, il s'y était rendu de Chauvigny par le train du matin. La cérémonie passée, il rentrait par celui du soir. À St Martin, un wagon contenant 2 boeufs est accroché aux Voitures de voyageurs et on repart allègrement. Arrivé à Chauvigny tout le monde descend. Mais voici que

retentissent des clameurs furieuses. Le propriétaire des boeufs lève les bras devant le wagon vide : les boeufs ont disparu! Le train serait-il ensorcelé ? l'explication est plus simple :

À partir de la Goumoizière, pour s'élever à la hauteur de la Croix Blanche, la voie emprunte une forte rampe que les trains gravissent très lentement. La porte roulante du wagon à boeuf n'avait pas dû être verrouillée ; elle s'est ouverte d'elle-même : les boeufs en ont profité pour prendre la clef des champs ! l'Histoire ne dit pas où et quand on les a retrouvés.

HEURES DE GLOIRE ET HEURES SOMBRES POUR LES GARES DE CHAUVIGNY

L'âge d'or du chemin de fer en pays chauvinois a été la période qui a précédé la guerre de 1914-18. La vie économique était active, la monnaie solide, les prix stables ; et, en matière de transports, la concurrence routière était inexistante. Le trafic de la voie ferrée Poitiers-Le Blanc s'était développé au point que les voyageurs trouvaient insuffisantes les installations des gares.

C'est ainsi, qu'en 1909, le Conseil Général demandera à la Compagnie d'Orléans de créer une voie de débord à la gare de Paizay le Sec, pour éviter que se reproduise « l'embouteillage constaté en 1908 ».

Clichés non disponibles

La même année, le Conseil Municipal de Chauvigny prenait à son compte une pétition des commerçants de la ville tendant à obtenir l'agrandissement de la gare des marchandises et des voies de débord « vu l'augmentation continue et considérable du tonnage des marchandises à l'arrivée et au départ ». Il demandait en outre que la Compagnie d'Orléans mette à la disposition des voyageurs une salle d'attente plus confortable, la salle actuelle étant tous les jours « encombrée de colis de bouchers, de marchands de volaille et autres, rendant même parfois impossible l'accès aux guichets ».

1914 voyait la mise en exploitation de la ligne de tramway de Châtellerault, en attendant celle de Bouresse dont les travaux se poursuivaient. Chauvigny devenait un noeud ferroviaire...

Hélas, le coup de tonnerre d'août 1914 allait jeter à bas cette belle prospérité. Dans les trains s'entassaient les hommes mobilisés ; le tramway s'arrête faute de personnel ; puis son matériel part aux armées ; et

avec le prolongement de la guerre, la pénurie s'installe. Elle dura près de 5 ans.

En 1919, l'espoir d'une vie normale renaissait, mais l'équilibre était rompu ; le développement prodigieux de l'automobile ouvrit une guerre sans merci entre la route et le rail. Les premières victimes en furent les voies ferrées d'intérêt local.

La mise en service d'automotrices plus souples et plus économiques que les trains à vapeur, ne suffit pas à résorber un déficit croissant : plus de 2 millions de francs en 1930.

Sur un rapport de M. Raoul Peret, le 28 septembre 1932 le Conseil Général prit la décision de déclasser et de racheter le réseau. Soumise à l'enquête publique, cette décision fut confirmée par délibération du 28 septembre 1933 ; elle prit effet le 1^{er} janvier 1934.

La disparition des « tramways » ne paraît pas avoir ému l'opinion publique ni soulevé d'opposition de la part des élus. Dans sa délibération du 11 décembre 1933, le Conseil Municipal de Chauvigny se déclara « partisan de la suppression de la ligne de tramway de Châtellerault à Lhommaizé, mais qu'un service d'autobus assure le service des voyageurs et marchandises entre Chauvigny et Châtellerault et que le personnel dudit tramway ait la priorité dans les emplois des services du département ».

Pourtant, une assemblée locale avait pris la défense du petit train : le 22 janvier 1933, le Conseil Municipal de la Chapelle Moulière : « se faisant l'interprète des desiderata de la population de la commune ;

Considérant que le tramway est le seul moyen de communication pour beaucoup de gens de condition modeste qui n'ont ni voiture ni automobile ; qu'il rend de très grands services pour le transport des marchandises (engrais, machines agricoles, matériaux de construction, bestiaux, colis divers)



Photo prêtée par le Colonel Mémin

Pendant la guerre de 1914-18 : la réquisition de la laine en gare de Chauvigny

services d'autant plus grands que la gare et son hall permettent le dépôt à l'abri de toutes ces marchandises, et permettent aussi aux usagers de choisir le jour et l'heure les plus commodes pour les expédier ou les retirer ;

Considérant, en outre, que dans un but d'économies, il est possible d'améliorer l'exploitation des tramways sans aller jusqu'à la suppression totale ; Considérant que, quand bien même un déficit d'exploitation devrait être comblé par le produit des impôts, ce serait là un bon emploi de l'argent des contribuables, emploi bien meilleur que pour d'autres dépenses moins utiles ;

Le Conseil Municipal émet le voeu que la ligne de tramways de Châtellerault à Chauvigny soit maintenue ».

On ne saurait mieux présenter le rôle des voies ferrées d'intérêt local ni mieux définir ce qu'est un « service public » en rejetant la notion de rentabilité au nom de laquelle tant de voies ferrées ont été supprimées ; Hélas, la délibération de la Chapelle Moulière ne fut qu'un baroud d'honneur.

Rapidement déposées au cours de 1934, les voies furent vendues, ainsi que les gares et les terrains des lignes. Cependant certaines parties ont été

conservées par le département ou cédées gratuitement aux communes en vue de créer de nouvelles voies publiques. C'est ainsi qu'à Chauvigny, les tramways ont laissé un héritage de valeur sous la forme de l'avenue Jean Jaurès et de l'avenue de la Vienne.

Les ponts de Cenon et de Cubord sur la Vienne le chemin de Morthemmer à Chanteloube et aux Herbages, dans la Commune de Valdivienne sont aussi une heureuse utilisation d'ouvrages d'art et de tronçons de ligne de chemins de fer départementaux.

Quant à la ligne Poitiers-Le Blanc-Argenton, la guerre de 1939-45 lui porta un rude coup. À la fin du mois de mai 1940, le trafic fut interrompu entre Poitiers et Le Blanc ; un mois plus tard, il en fut de même pour la section Le Blanc-Argenton, le Génie ayant fait sauter le 22 juin les 3 arches du pont de Conives.

Peu après un train mixte quotidien fut rétabli de Poitiers à Jardres puis en 1941 de Poitiers à Chauvigny et du Blanc à Argenton, situation qui dura jusqu'en 1946.

En 1944, cependant, les tragiques événements qui précéderent la libération de Chauvigny eurent leur répercussion sur la voie ferrée. En effet, avant de faire sauter le pont de la route de Poitiers sur la

Vienne, le maquis fit sauter celui par lequel cette même route franchit la voie ferrée. Une voiture chargée d'officiers Allemands tomba peu après dans la brèche, ce qui entraîna des représailles dont eurent à souffrir les habitants de la ville. L'enlèvement des restes du pont détruit permit de réouvrir rapidement la voie ferrée.

La reprise d'un trafic normal, avec utilisation d'autorails pour les voyageurs fut décidée en 1946, et j'ai eu l'occasion de visiter, à son passage en gare de Chauvigny, un autorail affecté à la ligne. Hélas, avant sa mise en service, il fut envoyé ailleurs sur un ordre venu d'en haut !

En 1949, une demande de rétablissement de la desserte des voyageurs n'obtint pas de suite favorable ; et on n'en parla plus...

Mais avant d'être fermées au trafic des voyageurs notre ligne et notre gare connurent une singulière apothéose, le passage du Sud Express ! Voici en quelles circonstances : A quelques kilomètres au nord de Châtelleraut, à St Ustre, un important dépôt de munitions avait été installé par l'armée le long de la voie ferrée Paris-Bordeaux à laquelle il était embranché. Un incendie ayant éclaté, les obus entassés commencèrent à exploser. En toute hâte on arrêta la circulation sur la voie ferrée et c'est ainsi que le Sud Express remontant d'Espagne fut dévié à Poitiers sur Chauvigny, Le Blanc et Argenton, d'où par la ligne de Toulouse, il put rejoindre Paris.

Me promenant le 25 juillet 1946 dans la soirée sur ce qui n'était pas encore l'avenue de la Vienne, j'ai vu passer le prestigieux train international dont les voitures bleues et blanches de la Compagnie des Wagons-lits étaient bien reconnaissables. En tête du train une Pacific était précédée d'une des modestes machines qui fréquentaient habituellement notre ligne. Je peux vous assurer que le train ne battait pas des records de vitesse !

Fermée au transport des voyageurs, la ligne de Poitiers au Blanc reste ouverte à celui des marchandises. Un train quotidien dans chaque sens, tracté par des machines à vapeur 141 TA jusqu'en 1959 puis par des locomotives diesel-électrique 63 000 a été maintenu jusqu'à la fin des années 70.

Actuellement l'exploitation est faite « à la demande ». Les trains sont tous facultatifs : ils ont lieu lorsqu'il y a des wagons à acheminer et se limitent à la gare destinataire (ou expéditrice) de ces wagons. On réalise ainsi de substantielles économies. Cette façon d'exploiter correspond d'ailleurs à une évolution du trafic : il n'y a plus d'expéditions de colis isolés (ceux-ci sont livrés par camions depuis des gares centres) il y a de moins en moins de wagons isolés, mais il y a de plus en plus

de rames ou de trains complets.

C'est ainsi que la création à Jardres d'un très vaste silo coopératif doublé d'un centre de stockage et de distribution d'engrais a engendré un très important trafic de céréales partant de Jardres et d'engrais y arrivant. Tous ces courants se font par trains complets de wagons-trémies.

Mais bien des marchandises qui utilisaient autrefois la voie ferrée, l'ont abandonnée au profit de la route : c'est le cas des bestiaux et des pierres de taille ; d'autres ont disparu, telle la houille qui servait autrefois au chauffage des chaudières et des fours de la manufacture Deshoulières et qui est maintenant remplacée par le fuel et le gaz.

Cliché non disponible

AUTOUR D'UNE MEDAILLE par Pierre ROGER



Au fond d'un tiroir, dans une vieille armoire, à la Caronnière, dormait une médaille bien oubliée, malgré son anneau pour la porter au cou.



Sur l'avers, un joli profil féminin, couronné d'épis et feuilles de laurier, le chignon « rétro » bien tressé - la légende « République Française ». Au revers, dans un encadrement de gloire, l'adresse : « Souvenir de la cavalcade de Chauvigny, le 27 mai 1883 ».

Le motif de cette fête se trouve dans le grand encart publié par « L'Avenir de la Vienne »¹ annonçant dans la « Ville de Chauvigny » une « grande cavalcade au profit des pauvres... à l'occasion de l'inauguration du Chemin de Fer » Tout était prévu : l'ordre de marche, les choeurs patriotiques, les illuminations générales, les fusées d'artifice, la retraite aux flambeaux et le bal à grand orchestre dans des décors féeriques ».

Le chemin de fer allait permettre à la grande foule d'arriver. Le même journal, dans son numéro du lundi 28 mai 1883 annonçait² à ses lecteurs :... « Le premier train partira (de Poitiers) demain matin à 8 heures et demie... La gare de Poitiers délivrera des billets jusqu'à Nouaillé où les voyageurs prendront leurs billets pour Chauvigny ».

Mercredi 30 mai 1883, ce quotidien rendait compte de la fête avec une concision à faire pleurer : « Tout a marché comme sur des roulettes... sauf le train d'inauguration qui avait motivé la fête. » ... Ce ne fut qu'un petit retard de quelques semaines...

Le « Courrier de la Vienne et des Deux-Sèvres » qui était un peu mieux renseigné, expliquait dans son numéro du dimanche 27 mai : « Depuis bientôt un mois, la ligne est terminée, le service de la voie est organisé depuis 15 jours, le matériel des stations est en place et on attend toujours le personnel » (bref, il manquait M. le Chef de gare, avec son sifflet et son drapeau).

Faute de train, « les nombreux Poitevins qui ont voulu jouir du spectacle et de la cavalcade, durent recourir à l'ancienne patache ou au fiacre, seuls moyens de locomotion entre Poitiers et le joli pays chauvinois »³ « La foule a été considérable »⁴.

Devant le pont, les visiteurs pouvaient lire sur une grande bande de toile : « La Ville de Chauvigny vous salue ». Toutes les maisons étaient pavoisées ; on se pressait sur le parcours que devait suivre la cavalcade.

On peut imaginer le martèlement des fers des chevaux, le chatolement des couleurs, le roulement des tambours, l'harmonie des musiques, les cris de joie, mais comment donc pouvaient être déguisés « les

¹ Reproduit ici avec l'aimable autorisation des Archives départementales que nous remercions vivement

² L'article aurait dû paraître dans le journal du samedi 26 mai ! c'est à dire la veille de la fête.. et non le lendemain !

³ L' Avenir de la Vienne du mercredi 30 mai 1883.

⁴ Le Journal de la Vienne du dimanche 27 mai.

conspirateurs » ? Pour se confondre avec les murs, ils étaient peut-être « couleur de muraille » ?⁵. Par contre on est mieux renseigné sur l'accoutrement des « Incroyables » qui était à lui seul un carnaval. J'aurais aimé porter une perruque « en oreilles de chien », de très longues basques « en forme de queue de morue » et tenir à la main un gourdin « en tirebouchons »⁶.

Plus sérieux devaient être les « pompiers en armes » même si celles-ci n'étaient que... des lances d'incendie.

Le « Bataillon scolaire » demande quelques explications. La politique des Républicains s'exerçait en deux directions, l'une, secrète : « la ligne bleue des Vosges » et l'autre se résumant dans les exclamations de Gambetta, lors de son discours de Bordeaux du 26 juin 1871 « des Ecoles, des Ecoles ! ». Il préconisait cependant ; « il faut mettre partout, à côté de l'instituteur, le gymnaste et le militaire... Qu'il soit entendu que, lorsqu'en France un citoyen est né, il est né soldat »⁷. Les enfants de Chauvigny ont dû défiler comme des jeunes conscrits⁸.

Le char de France, celui de l'Alsace-Lorraine et de « tous sous le même drapeau » sont le reflet de l'ardent patriotisme de l'époque. Les Français et les Françaises vivaient dans le souvenir des combats héroïques de notre armée⁹, plongés dans le drame des deux provinces perdues, mais encore dans « un sentiment d'insécurité au seuil de la paranoïa, d'une attaque préventive de l'Allemagne qui serait conduite jusqu'à l'écrasement définitif de la France »¹⁰. « Tous sous le même drapeau » était bien la condition de survie de la Patrie.

Trois chars aussi expriment l'importance du thème de l'Agriculture, y compris celui de « l'Industrie Agricole », préfiguration de ce que nous voyons aujourd'hui.

Malheureusement les journalistes ne nous ont laissé aucune description de ces ensembles. L'avenir de la Vienne nous précise seulement, ce dont nous ne doutions pas, que : « les jeunes femmes qui représentaient l'Alsace-Lorraine, la France et la République étaient on ne peut plus charmantes » et il était ajouté : « on remarquait aussi la gentille caissière de char du commerce... »

Le Courrier de la Vienne et des Deux-Sèvres¹¹ en profite pour égratigner au passage le journal concurrent en affirmant : « l'un des plus beaux chars était sans contredits celui des Carriers, dont l'avenir a eu soin de ne pas parler » et pourtant « ces braves ouvriers s'étaient mis en frais pour contribuer à l'éclat de la fête »... Ils étaient même porteurs « d'un énorme bouquet qu'ils ont allés poliment offrir à M. Le Préfet de la Vienne, bien qu'ils soient meilleurs républicains et démocrates » (que lui). On ne sait pas quelle fut la réaction de M. le Représentant du Gouvernement à la lecture de cet article, ni quel char il avait préféré : « les braves ouvriers » ou « les belles Chauvinoises » !!

Arrivé sur la place, le cortège s'arrête devant l'hôtel de Ville où se trouvent les autorités. « La musique joue la Marseillaise, aux applaudissements et aux cris, mille fois répétés, de Vive la France, Vive la République »¹². Pourquoi faut-il que le Courrier de la Vienne¹³ vienne chipoter sur ce chiffre pour ne

⁵ Littré – Dictionnaire de la langue Française. 1869.

⁶ Leloir – Dictionnaire du costume.

⁷ Discours reproduit dans « La guerre pour la Paix » de Paul Léon, Membre de l'Institut.

⁸ Il y a une vingtaine d'années, on pouvait encore voir, dans les greniers de l'Hôtel de Ville, les petits fusils en bois qui avaient servi à l'entraînement des écoliers aux manèges des armes.

⁹ En sont la preuve les très beaux tableaux de la guerre par les peintres Detaille ou Meissonnier, ainsi que le succès des chansons patriotiques de Déroulède : ses « Chants du Soldat » 1876 – 1875.

¹⁰ Un américain donc un neutre, A. Mitchell, de l'Université of Columbia, San-Diego, a très bien saisi cette terrible angoisse. Il a fallu la volonté et le courage du G^{al} de Gaulle et du Chancelier Adenauer pour forger la réconciliation franco-allemande en 1963.

¹¹ Le Courrier de la Vienne, dimanche 27 mai 1883.

¹² L'Avenir de la Vienne, mercredi 30 mai 1883.

l'admettre que « sous bénéfice d'inventaire » ? Peu importe, du reste, la cavalcade se remet en marche pour faire le tour de la ville, vers les 5 heures. La fête est interrompue pour l'heure du dîner.

Et à 8 h ½, c'est la retraite aux flambeaux avec des illuminations superbes. Dans la fenêtre centrale de la Mairie, se détachait en pleine lumière la figure de la République, tandis que sur les autres on pouvait lire notre devise nationale remise en honneur : « Liberté – Egalité – Fraternité ».

Le feu d'artifice suivit de près.

Et la fête se termina par un grand bal. La salle était beaucoup trop petite « pour la foule des danseurs » à tel point, ajoute un journaliste « qu'il était presque impossible de remettre (sic) un pied devant l'autre », c'était bien du « sur place »... mais tout le monde était joyeux.

Il ne restait plus qu'à attendre l'arrivée du train¹⁴, mais... Ceci est une autre histoire.

Enfin le voici !

Il aurait pu être appelé « Le Désiré », ce premier train qui reliait Poitiers à Chauvigny. Le journal de la Vienne exprimait bien cette attente : « l'ouverture de la ligne, plusieurs fois annoncée et toujours remise a eu lieu hier lundi » (18 juin 1883)¹⁵.

Le même quotidien, dans son numéro du dimanche 17 juin avait publié les horaires :

<i>De Poitiers à Chauvigny</i>	Matin	Soir	Soir
Poitiers (dép.)	3 h 46	8 h 30	5 h 24
Mignaloux-Nouaillé	4 h 15	9 h 25	5 h 55
Savigny l'Evescault	4 h 30	9 h 40	6 h 10
St Julien l'Ars	4 h 40	9 h 54	6 h 20
Jardres	4 h 51	10 h 09	6 h 31
Chauvigny (ar.)	5 h 05	10 h 23	6 h 45

<i>De Chauvigny à Poitiers</i>	Matin	Soir	Soir
Chauvigny (dép.)	8 h 10	4 h 15	9 h 20
Jardres	8 h 24	4 h 35	9 h 34
St Julien l'Ars	8 h 31	4 h 46	9 h 41
Savigny l'Evescault	8 h 39	4 h 54	9 h 49
Mignaloux-Nouaillé	8 h 47	5 h 03	9 h 54
Poitiers (arr.)	9 h 42	5 h 32	10 h 14

Les prix des places n'était indiqué que de Chauvigny à Mignaloux-Nouaillé, cette gare étant « commune de l'administration des Chemins de fers de l'Etat et de la Cie Paris à Orléans » et se trouvant déjà desservie par la voie de Limoges.

Première classe	2,45 F
Deuxième classe	1,85 F
Troisième classe	1,35 F

¹³ Le Courrier de la Vienne, vendredi 1^{er} juin 1883.

¹⁴ Le train finira bien par arriver à Chauvigny... le 18 juin 1883.

¹⁵ Le Journal de la Vienne, mercredi 20 juin 1883.

Le « Courrier de la Vienne »¹⁶ n'est guère prolix sur cette journée d'inauguration. Il se borne à préciser : « lundi, enfin, le service des voyageurs a commencé. Dès le matin, à 4 h 15 (gare de Mignaloux-Nouaillé) deux voyageurs avec bagages ont pris le train, le premier pour St Julien, le second pour Chauvigny ». Cet unique passager n'a pas été reçu en fanfare et avec discours... Il est vrai que l'heure d'arrivée (5 h 05) pouvait décourager les personnalités officielles et l'Harmonie Municipale. Il faut croire cependant que les usagers furent plus nombreux au cours de la journée puisque le journaliste ajoute « la recette réalisée par la gare de Mignaloux-Nouaillé, pour le 1^{er} jour a été satisfaisante ». Il doit être souligné que toutes les précautions avaient été prises, l'Avenir de la Vienne précisant : « Lundi matin, M. le Docteur Jallet, médecin de la section, partait à 8 h 30 sur la nouvelle ligne ». La présence d'un médecin à bord des trains pour la première journée, était destinée à rassurer... ou à soigner les voyageurs susceptibles d'étouffement par la vitesse ou sous les tunnels !

Le soleil n'était pas de la partie, le journal annonçant : « les hautes pressions s'affaissent aujourd'hui sur nos régions et nous retombons sous le régime des pluies ». Le baptême au champagne sur la locomotive eut été mieux ; mais l'essentiel était qu'elle fut arrivée...

C'est ainsi que pour près de trois quarts de siècle, les trains voyageurs allaient relier Poitiers à Chauvigny. Il n'était que justice que le centenaire de cette inauguration fut fêté avec le concours de la Sté Nationale des Chemins de fer, dont le matériel roulant est toujours en tête du progrès... même si la ligne n'est pas encore desservie par le T.G.V. !!

P. ROGER

¹⁶ Le Courrier de la Vienne, jeudi 21 juin 1883. Même discrétion dans l'Avenir de la Vienne du mardi 19 juin 1883.

Clichés non disponibles

L'AVENIR

L'AVENIR

La ligne Poitiers-Le Blanc est-elle condamnée à disparaître ? Sans aucun doute si la part du tonnage des marchandises transportées par la route continue à croître comme elle le fait depuis plusieurs décennies. À la limite on peut même envisager la fermeture, non seulement des petites lignes, mais de tout le réseau ferré et de toutes les voies navigables. Mais, n'est-ce pas là une folie à un moment où les économies d'énergie sont (ou devraient être) un impératif national : où les importations de pétrole sont à la base de l'immense déficit de notre commerce extérieur, où l'accroissement de la circulation routière pose des problèmes d'équipement ruineux et entraîne chaque année la mort de 12 000 Français ?

Pourtant ce chiffre effroyable ne fait frémir personne. Quel tollé s'élèverait dans la presse et dans l'opinion s'il y avait chaque mois en France 2 catastrophes ferroviaires entraînant chacune la mort de 500 personnes ! Il est temps, à mon avis, de renverser la tendance, c'est-à-dire de prendre des mesures non pas contraignantes mais incitatives pour favoriser le transport collectif en privilégiant les modes économes en énergie : voie ferrée et voie fluviale.

Pour la voie ferrée cela suppose qu'on conserve en activité un réseau suffisamment dense pour desservir convenablement tout le territoire.

Les petites lignes ne sont pas « rentables » dit-on ? Mais si on les supprime toutes qu'est-ce qui alimentera les grandes lignes ? Et que signifie ce mot rentabilité ? Le chemin de fer est-il ou non un service public ? Si oui il ne peut être question de rentabilité au sens comptable du terme. Quand on a construit toutes les lignes secondaires qui ont couvert le territoire, telle la ligne Poitiers-Le Blanc on n'a jamais envisagé que leurs recettes couvriraient les dépenses et pourtant on les a construites car on voulait assurer un service public. Les services publics coûtent chers. Tous. Sait-on quel est le déficit des services publics d'une ville comme Paris ?

Or la part des transports en communs urbains et de banlieue y est prépondérante. Ferme-t-on le métro pour défaut de rentabilité ?

Par ailleurs dans la France rurale a-t-on jamais calculé le coût des centaines de milliers de kilomètres de chemins communaux ? Envisagerait-on de les fermer si on s'apercevait qu'ils ne sont pas « rentables » ?

Le problème du déficit des chemins de fer est un faux problème ou un problème mal posé. Il ne m'appartient pas, ici, de traiter ce vaste sujet. Mais je voudrais conclure en exprimant le souhait que, dans le cadre d'une remise en ordre des transports, basée sur l'intérêt bien compris de la nation, il y ait encore place pour des chemins de fer dynamiques et que l'on conserve les lignes secondaires telles que la nôtre.

On ne les construirait sans doute pas, maintenant, si elles n'existaient pas ; mais puisqu'elles existent, il faut avoir la sagesse de ne pas les détruire et de s'en servir.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

- Archives départementales de la Vienne. Série S 5.
- Rapports du Préfet au Conseil Général de la Vienne et délibérations du Conseil Général, années 1872 et 1880.
- Registres des délibérations du Conseil Municipal de Chauvigny.
- Service de documentation de la Vie du Rail.
- Jean-Claude Riffaud - La Sté Centrale de Chemins de Fer et d'Entreprises - documentation aimablement communiqué par la S.T.A.O. à Châtelleraut.
- École spéciale des Travaux Publics, du Bâtiment et de l'Industrie - Cours de Chemins de fer par MM. Dautry, Gervet et Massé - 1929.
- La Vie du Rail, revue hebdomadaire, 11 rue de Milan 75440 Paris Cedex 09.
- Ferrovia-Midi, revue mensuelle, 56 bis rue Amédée-St. Germain 33800 Bordeaux.
- Le Pays Chauvinois, bulletin de la Sté de recherches archéologiques du pays chauvinois, Chauvigny.
- Science et Vie, revue mensuelle, 5 rue de la Baume 75008 Paris, N° spécial« Les chemins de fer » 1947.
- La compagnie du Midi, 125 ans d'histoire d'une entreprise française, 3 fascicules 1978-1979.
- Fr. Fisson et Robert Sexe - Les chemins de fer départementaux de la Vienne, la ligne de Poitiers à St Martin l'Ars - article paru dans Ferrovia-Midi.
- H. Lartilleux - Demain le chemin de fer - Sedes Paris 1967.
- Hamilton Ellis - Le Train - Edition française - Planète-Paris 1972.
- J. Banaudo - Trains oubliés - Le P.O. le Midi Editions du Cabri 1982.
- Enquête sur les carrières, faites par la M.J.C. de Chauvigny sous la direction de M. Pothet.