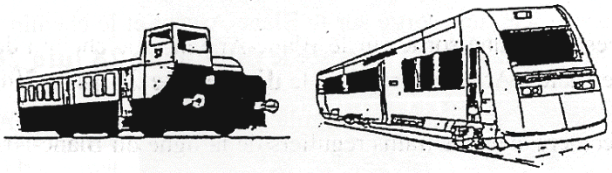
AFAC
Association Française des Amis des
Chemins de Fer
CENTRE – LOIRE



Bulletin d'informations : janvier 2017

La réouverture au service voyageurs de la ligne Chartres – Voves est un évènement suffisamment important pour que l'on y consacre un bulletin d'information dédié. Certes le sujet a déjà été abordé, mais cette fois les TER roulent ! Car au milieu de trop nombreuses fermetures, il y a tout de même des réouvertures, dont celle-ci et Oloron – Bedous durant l'année 2016. En Région Centre Val de Loire l'élan est donné pour continuer ce travail avec à l'horizon Voves – Orléans et, on l'espère, Orléans – Châteauneuf-sur-Loire.

L'histoire des relations ferroviaires entre Perche, Beauce et Val de Loire.

La région historique du Perche se situe au carrefour de la Normandie au nord, du Maine à l'ouest, du plateau de Beauce à l'est, le Vendômois et le Dunois formant en quelque sorte les marches méridionales adossées au Val de Loire. Le Perche s'est retrouvé éclaté au fil du temps entre les Régions de Normandie, des Pays-de-Loire et du Centre. Il s'étale sur plusieurs départements, essentiellement l'Eure-et-Loir, l'Orne, la Sarthe, le Loir-et-Cher. Il s'est toujours caractérisé par une économie à dominante rurale avec peu de grandes industries et des agglomérations de taille moyenne.

Le plateau de Beauce est bien connu pour ses immenses étendues agricoles dédiées à la culture, dont les céréales ou la betterave. Là non plus on ne rencontre pas de très grandes zones urbaines.

La création initiale du réseau ferré, les premières radiales.

Les premiers projets d'installation d'une ligne de chemin de fer reliant la capitale à Tours via Châteaudun et Vendôme sont assez précoces. Dès 1835 l'ingénieur Corréard en avait déposé un, avec évidemment le soutien des communes traversées. La ligne devait passer par Versailles, Chartres, Châteaudun, Vendôme, Château-Renault et arriver à Tours avec l'idée de descendre plus loin vers Bordeaux. Cet itinéraire reprenait le tracé de la route Paris – Tours, devenue plus tard la nationale 10.

Or ce projet ne fut pas retenu par la loi de 11 juin 1842 définissant les principaux axes à entreprendre (bien connue sous le nom de « l'étoile Legrand »). Elle avait donné sa faveur à une ligne Paris – Tours – Bordeaux et extension vers l'océan avec Tours – Nantes via la ligne déjà entreprise de Paris à Orléans puis descendant le Val de Loire par Blois. C'est donc l'itinéraire emprunté historiquement par la batellerie remontant le fleuve jusqu'à Orléans puis continuant par la route jusqu'à Paris qui avait prévalu sur celui de l'intérieur des terres.

Plus au nord la ligne vers la Bretagne s'était finalement dessinée par Chartres et Le Mans au détriment d'Alençon, traversant ainsi le Perche via Nogent-le-Rotrou. Enfin ce périmètre était fermé par une transversale Tours – Le Mans ouverte un peu plus tard par la C^{ie} du P.O. qui avait fusionné en 1852 avec l'Orléans – Bordeaux (O.B.) et le Tours – Nantes (T.N). Dans ces conditions les projets de ligne par Châteaudun et Vendôme s'étaient évanouis.

Les dates d'ouvertures furent les suivantes :

- Paris – Orléans : achevée en mai 1843, C^{ie} du Paris – Orléans (P.O.)
- Orléans – Tours : ouverte en avril 1846 par la C^{ie} de l'Orléans – Bordeaux (O.B.)
- Paris – Le Mans : par étapes, dont Chartres en juillet 1849 et Le Mans en juin 1854, ouverte par la C^{ie} primitive de l'Ouest
- Tours – Le Mans : ouverte en juillet 1858 par le P.O.

Les espoirs d'ouverture vers Paris du « Grand Central » :

A peine les deux radiales du Mans et de Tours étaient-elles achevées qu'un nouvel épisode de l'histoire ferroviaire de la région allait intervenir. Une fois arrivé au pouvoir, Louis-Napoléon Bonaparte, prince-président puis Empereur en 1852, œuvrait pour un développement rapide et efficace des chemins de fer. Pour ce faire des fusions intervinrent entre les multiples compagnies déjà en place. Ainsi le P.O. regroupait, outre sa ligne d'Orléans, les C^{ies} du Tours-Nantes, de l'Orléans-Bordeaux et la C^{ie} du Centre vers Vierzon. De même la C^{ie} de l'Ouest reprenait-elle en 1855 les lignes vers Le Havre, Cherbourg et Rennes. Six grandes compagnies se partageaient presque le territoire. Presque ; car en 1853 avait été fondé le Grand Central sous l'influence du Duc de Morny. On sait que celui-ci avait envisagé de s'installer dans un vaste périmètre s'étendant sommairement de Lyon à Bordeaux avec multiples ramifications.

Pour exister face à ses voisins du P.O et du P.LM. il fallait obtenir des lignes indépendantes, en particulier vers Paris. Pour se faire le Grand-Central s'associait à « la Compagnie des Chemins de Fer du réseau Sud-Ouest », présidée par le Prince Poniatowski. Celle-ci avait demandé en avril 1856 la concession d'une deuxième ligne de Tours partant d'un nouveau point de départ dans Paris et se dirigeant vers Tours par Dourdan, Bonneval, Châteaudun, Vendôme et Château-Renault. C'était une première étape dans un large projet d'extension vers le sud-ouest.

Les projets du Duc de Morny ne devaient pas aller bien loin puisque les difficultés surgirent rapidement et que le Grand Central fut dissout en 1857. Ses lignes et concessions furent partagées entre le P.O et le P.L.M. Mais comme le P.O. ne faisait pas une mauvaise affaire en récupérant une partie des dépouilles du G.C., le gouvernement en profitait pour inclure dans le traité la concession d'un certain nombre de nouvelles lignes dont une « deuxième ligne de Tours » devant passer par Châteaudun et Vendôme. Après plusieurs projets de branchements à Chartres ou Orsay, c'est finalement Brétigny qui fut choisie en 1862 comme origine de cette nouvelle radiale.

En définitive, les habitants de la région eurent enfin la satisfaction de voir le chemin de fer venir les desservir. L'ouverture se fit en deux temps par le P.O. :

- Brétigny – Vendôme en décembre 1865
- Vendôme – La Membrolle-sur-Choisille (Tours) en août 1867.

L'Orléans – Rouen et ses ambitions :

L'historique de la ligne Chartres – Orléans a été abordé dans le bulletin d'information de mai 2013. Sans revenir complètement sur ce sujet, il est bon de rappeler quelques éléments nécessaires pour bien appréhender la suite du développement du réseau ferroviaire de la région.

A la suite de la loi de juillet 1865 sur les chemins de fer d'intérêt local (Loi Migneret) les départements avaient la possibilité de concéder eux-mêmes des lignes censées être des ramifications rabattant vers les artères principales le trafic de zones auparavant dépourvues de voies ferrées. La possibilité de raccorder ces petites lignes entre plusieurs départements avait entraîné un détournement du principe d'intérêt local : plusieurs concessions mises bout à bout pouvaient former un itinéraire alternatif aux lignes des grandes compagnies.

C'était ainsi qu'avait été fondée la C^{ie} de l'Orléans – Rouen de l'homme d'affaires Simon Philippart. Celle-ci était une pièce d'un important puzzle composé de multiples compagnies devant

couvrir une bonne partie de la France en concurrence directe avec les C^ies^ de l'Ouest et du PO pour ce qui est de notre secteur. Un peu comme pour le Grand Central une quinzaine d'années auparavant, les projets grandioses de l'Orléans – Rouen n'avaient pas été très loin. Dans notre région seules quelques lignes avaient été livrées au service avant l'écroulement de l'Orléans – Rouen en 1877.

- (Dreux) – Chartres – Orléans : achevée par étapes en mai 1873
- (Chartres) Beaulieu-le-Coudray – Auneau Ville : ouverte en avril 1876, raccordée à Auneau Orléans en janvier 1877.
- Chartres – Brou : ouverte en mai 1876.

A cette époque la région se trouvait donc desservie par trois radiales et une transversale (deux en comptant Tours – Le Mans) exploitées par les C^ies^ de l'Ouest, du P.O. et de l'Orléans – Rouen.

Quel était le devenir des lignes exploitées ou simplement concédées par cette dernière compagnie au moment de sa chute ? Cette question fut réglée par la création du Réseau de l'Etat en 1878 sur les décombres de ces multiples entreprises issues le plus souvent de la loi de 1865. Pour ce qui était des lignes déjà en activité, vu leur dispersion géographique deux possibilités avaient été retenues : soit leur reprise par une des grandes compagnies existantes si elles se trouvaient pleinement dans leur secteur, soit une exploitation directe par l'Etat pour celles se trouvant globalement entre Paris – Le Mans – Angers (Ouest) et Paris – Tours – Bordeaux (PO). Au nord de Chartres la ligne vers Dreux et Louviers basculait logiquement dans le giron de l'Ouest et au sud de cette ville les trois axes d'Auneau, Orléans et Brou devenaient des éléments du nouveau Réseau de l'Etat.

Cette question tranchée, restait le problème des nombreuses concessions demandées et accordées à l'Orléans-Rouen, pas encore construites mais attendues fermement par les populations locales auxquelles elles avaient été promises. Elles furent tout de même ouvertes, conformément aux projets initiaux dans la plupart des cas. Afin de mieux s'y retrouver voici une description donnée de manière géographique :

- Prolongement au-delà de Brou, pour faire une nouvelle radiale « Paris – Bordeaux Etat » : Brou - Courtalain en avril 1883 prolongé sur Bessé-sur-Braye en mai 1885. Dans cette gare elle rejoignait la ligne déjà ouverte par le P.O. en 1879 de Château-du-Loir à Saint-Calais, reversée au compte de l'Etat
- Axe dit d'Orléans à la Mer, se greffant sur la ligne Orléans – Chartres à Patay et se dirigeant vers Châteaudun (section ouverte en avril 1883) puis Courtalain (section ouverte en 1898) et se prolongeant par la ligne d'Arrou à Nogent le Rotrou ouverte en juillet 1887. Plus au nord il se poursuivait vers la Basse-Normandie via Mortagne-au-Perche et Alençon.
- Antenne Sargé-sur-Braye – Tours : ouverte en trois temps via Montoire et Château-Renault de janvier 1893 à juillet 1894. Cette ligne était censée donner un accès direct de Paris vers Tours à l'Etat.
- Transversale Pont-de-Braye – Blois : ouverte en octobre 1881
- Transversale (Le Mans – Connerré-Beillé) Thorigné-sur-Dué – Orléans : Ouverte en 1900 de Courtalain – Thorigné. Entre Le Mans et Connerré cet itinéraire utilisait la voie de la C^ie^ de l'Ouest puis celle du Mamers-Saint Calais jusqu'à Thorigné.
- Divers embranchements locaux comme Voves – Toury et La Loupe – Brou ouverts respectivement en mai 1895 et en décembre 1899.
- Enfin beaucoup plus tard en 1930 fut ouverte la ligne Massy-Palaiseau à Chartres par Gallardon, initialement pensée comme un itinéraire indépendant depuis Paris pour le Réseau de l'Etat le dispensant d'utiliser les voies de l'Ouest de Chartres à la capitale.

Pour compléter cette liste déjà bien dense, une transversale Dreux – Maintenon – Gallardon – Auneau – Etampes fut ouverte et exploitée par la C^ie^ de l'Ouest de Dreux à Auneau (1887-1892) et par le P.O sur Etampes (1893).

Au moment de l'achèvement de ce réseau très dense au début du XX ^ème^ siècle on se rend compte que l'on dispose dans cette région de quatre radiales dont deux géographiquement très proches (Paris – Bordeaux Etat et Paris – Tours par Vendôme) et de multiples transversales, le tout exploité par trois compagnies : Ouest, Etat et P.O.



La gare de Vendôme avec un train du P.O. en provenance de Paris

Les tramways départementaux :

Pourtant le réseau ferré n'était pas encore complètement achevé, loin de là. Avec l'évolution de la législation des voies ferrées d'intérêt local allaient surgir de nombreuses lignes de tramways départementaux. Il n'est pas possible de rentrer dans le détail de la constitution de ces lignes, le sujet étant trop vaste. En voici simplement le descriptif rapide par département, et pour notre secteur d'étude :

Eure-et-Loir :

- Ligne de (Lèves) Chartres – Bonneval : ouverte en 1899, reprenant finalement l'itinéraire direct entre ces villes, comme prévu dans les tout premiers projets Chartres – Tours
- Ligne de Chartres – Santeuil – Angerville, et antenne sur Prunay-le-Gillon : ouverte en 1908
- Bonneval – Brou – Nogent-le-Rotrou : ouverte en 1908

Loir-et-Cher :

- Blois – Oucques – Ouzouer-le-Marché (« Tramway du Loir-et-Cher » TLC) ouverte en 1888, prolongée dans le Loiret sur Orléans en 1895
- Oucques – Vendôme : ouverte en 1900, prolongée sur Mondoubleau en 1906 et La Ville-aux-Clercs (1906) puis Droué en 1909 (TLC)
- Blois – Château Renault : ouverte en 1908 (TLC)
- Oucques – Châteaudun : ouverte en 1921 en traction électrique par les « Tramways Electriques du Loir-et-Cher » (TELC)

Indre-et-Loire :

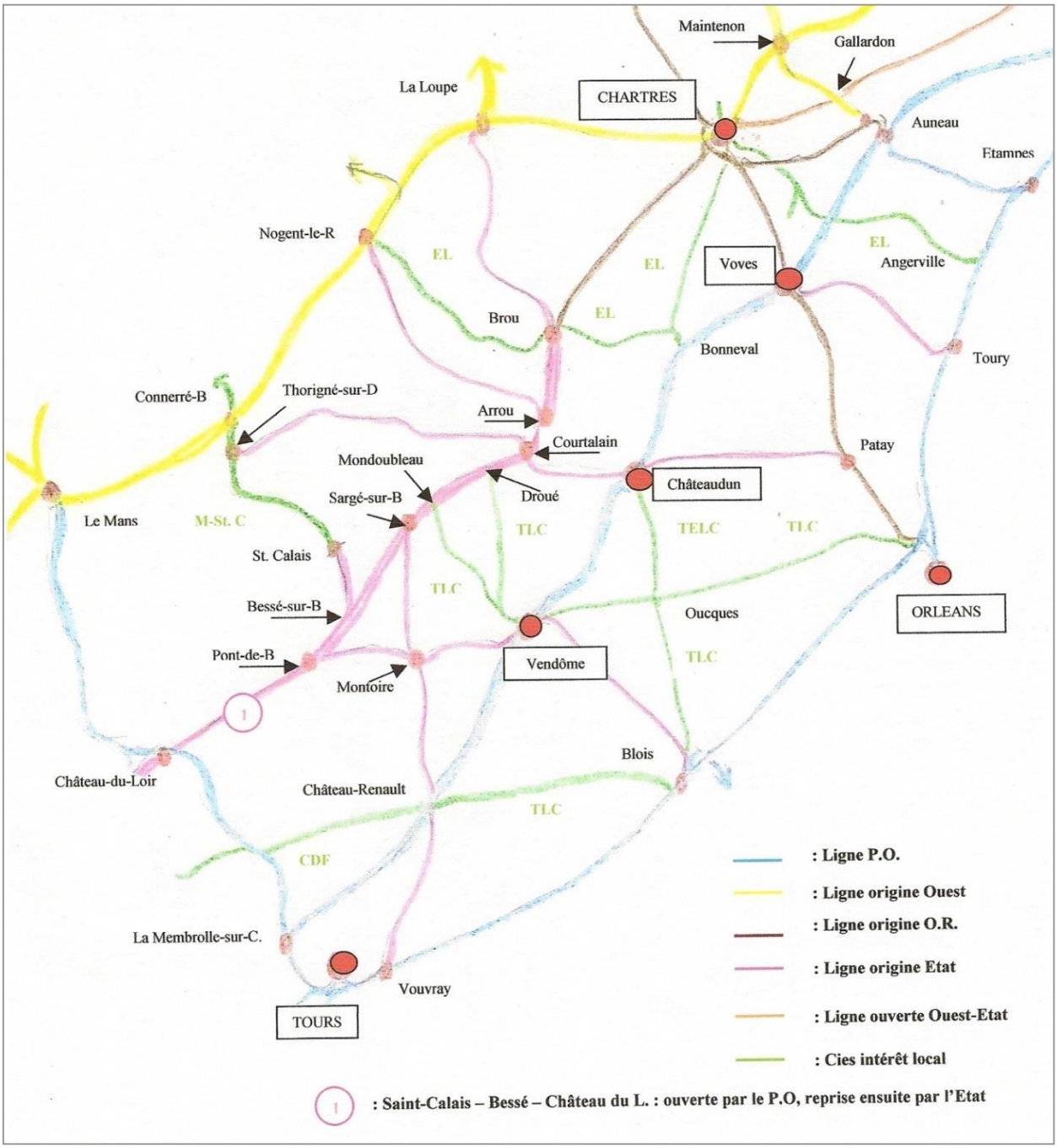
- Château-Renault – Neuillé-Pont-Pierre – Port Boulet : ouverte en 1885 par les CFD

Dans la Sarthe la ligne du Mamers-Saint Calais à voie normale était ouverte pour sa partie sud depuis 1863, et ne fut jamais incorporée dans le grand réseau.

Un réseau d'une forte densité, sans grande cohérence inter-villes :

Si nous nous plaçons dans les années 1920 - 30 et que nous observons le réseau ferroviaire dans ce périmètre Beauce – Perche – val de Loire, quelle analyse pouvons-nous en tirer ?

Celui-ci est particulièrement dense, les préfectures, sous-préfectures et chefs-lieux de cantons sont bien reliés par le rail. En revanche la structure géographique du réseau semble peu cohérente. Les raisons viennent d'être vues, à commencer par le nombre de compagnies exploitantes : P.O., Ouest, Etat, ces deux dernières fusionnant en 1909 pour former l'Ouest-Etat, Orléans-Rouen, TLC, TELC, E.L., Mamers-Saint-Calais. L'indépendance géographique de chacune d'entre-elles ne facilite pas des communications faciles. A cet égard il faut observer qu'en définitive l'axe Brétigny – Tours du P.O. se retrouve au milieu d'un ensemble de lignes Etat.



Les liaisons inter villes à grandes distances se feront par les lignes principales de Paris au Mans, Paris à Tours par Blois et par la transversale Rouen – Le Mans – Tours. Jamais l'ex- ligne Orléans – Rouen n'aura joué son rôle de transit Normandie – Centre comme l'avaient imaginé ses promoteurs. Même chose pour l'Orléans à la mer ; aucun train direct n'a relié les rivages de la Manche à Orléans en traversant les lignes du Perche. Le trafic se faisait soit par la région parisienne, soit par Le Mans et Tours. Quant à l'idée d'une transversale Le Mans – Orléans, il faut chercher attentivement dans les anciens « Chaix » pour trouver durant quelques années des voitures directes entre ces deux villes via Connerré et Courtalain. Le réseau de l'Etat n'a pas non plus mis à profit la ligne de Sargé-sur-Braye à Tours pour mettre en place des trains directs Paris – Tours, ni même Chartres – Tours.

Il faut constater qu'à l'évidence toutes les petites lignes ont bien servi dans le rôle qui leur était assigné dans l'esprit de la loi Migneret, c'est à dire des dessertes locales chargées de se rabattre sur les lignes principales environnantes. Ici la réalité n'a donc pas donné raison aux vues des hommes comme Simon Pilippart.

Pour achever le tableau, comme dans bien d'autres régions, la mise en place de tramways départementaux a souvent eu pour résultat de doubler à peu de distance les lignes existantes : Chartres – Bonneval, Chartres – Santeuil ne s'éloignent jamais beaucoup du grand réseau. L'exemple le plus frappant est l'antenne de Sours à Prunay-le-Gillon, ces deux gares étaient distantes d'à peine cinq kilomètres de celles de Berchères-les-Pierres et Theuville sur la ligne Chartres – Voves.

Les fermetures massives des années 30 :

L'abondance de lignes ne devait pas durer très longtemps. Les difficultés économiques apparues dans cette période de l'entre-deux guerres allaient rapidement mettre en difficulté les compagnies de chemin de fer, à commencer par celles départementales. En Eure-et-Loir les lignes du secteur qui nous concernent furent fermées dès 1932, sauf Chartres – Angerville qui fermait en 1933. Le Loir-et-Cher suivait le mouvement en 1933 – 1935 pour les TLC et TELC, y compris l'extension dans le Loiret pour la ligne d'Orléans. L'ultime ligne départementale à résister fut en définitive celle des CFD d'Indre-et-Loire de Château-Renault à Port Boulet qui tenait jusqu'en 1949.

Sur les Grandes Compagnies, on observait tout de même que dès 1932 le service voyageur de l'antenne Voves – Toury était assuré par autocars. En 1935 la desserte de Nogent-le-Rotrou à Arrou et Courtalain était couverte également par la route à l'exception d'un unique aller-retour en train MV ouvert aux trois classes et mettant respectivement 3 h 01 et 2 h 20 dans chaque sens pour couvrir les 45 kms. L'aller-retour routier couvrant ce même parcours mettait quant à lui 1 h 37. La section de ligne Maintenon – Gallardon se retrouve également desservie par autocars. Ces cars cependant n'avaient pas que des avantages : en lisant le « Chaix » de 1937 en effet on observe que pour les circulations assurées en « auto-route » (dénomination reprise dans les tableaux horaires) le prix du km était de 0,22 fr. sur Voves – Toury et 0, 35 fr. sur Nogent – Courtalain mais que « *toutefois les voyageurs munis de billets de chemins de fer valables sur la ligne sont admis à emprunter les services automobiles sans supplément* ». Et pour cause puisque le même indicateur mentionne comme barème de prix en train un tarif de 0,20 fr. en 3 ème classe, 0,30 en seconde et 0,45 en première.

En 1938 interviennent les décrets de coordination des transports, censés harmoniser ceux-ci de manière plus pragmatique. Concrètement cela se traduit par le transfert sur route pur et simple de nombreux services ferroviaires. Cette période qui coïncide avec la création de la S.N.C.F. voit ainsi la fermeture au service voyageur des lignes suivantes :

- Maintenon – Auneau et Beaulieu-le-Coudray – Auneau
- Thorigné – Courtalain
- Ce qui reste comme train de Nogent – Arrou ainsi que La Loupe – Brou
- L'étoile de Montoire, c'est à dire Sargé – Vouvray et Pont-de-Braye – Blois
- L'antenne Bessé-sur-Braye – Saint-Calais.

Les lignes Courtalain – Patay, Massy- Chartres et Auneau – Etampes suivront le mouvement en 1939. Pendant l'occupation quelques tentatives de remise en service de trains de voyageurs seront tentées sans suite. Au contraire Chartres – Orléans est fermée à son tour en 1942.

Au point de vue des dessertes, aucune de ces lignes ne bénéficiait d'une grande attractivité. Les trains vapeurs légers (TL) et autres MV se partageaient le travail, le plus souvent sans même offrir la première classe : les tableaux horaires en témoignent avec la mention $1^{e}/2^{e}$ – 3^{e} classe qui signifiait « *qu'il n'était pas délivré de billets de 1e classe pour les relations locales exclusivement desservies par ces trains.* » Les voyageurs munis de tels billets « *prennent place dans les compartiments communs 1/2e classe, de même que les voyageurs porteurs de billets de 2e classe.* » Au chapitre des curiosités, on notait que pour la desserte de Chartres – Auneau, il existait des trains directs via Beaulieu-le-Coudray mais aussi via Gallardon.

Une fois terminé ce vaste mouvement de fermetures, la région se retrouve avec des trains de voyageurs sur ses radiales : Paris – Le Mans, Paris – Tours par Vendôme et par Blois et Paris – Niort par Courtalain et Saumur. L'intégralité des transversales a disparu entre la région parisienne et Le Mans – Tours. Aucune de ces petites lignes qui n'avaient pas réussi à sortir de leur rôle local n'aura survécu.

Avec la création de la S.N.C.F. et les coordinations, un nouveau découpage est réalisé entre les lignes des nouvelles Régions Ouest et Sud-Ouest, facilité par la neutralisation de plusieurs d'entre-elles selon les dessertes marchandises restantes. Il n'y a plus d'imbrication comme entre l'Ouest-Etat et le P.O. Les lignes gravitant autour de l'axe Paris- Le Mans sont versées à l'Ouest tandis que celles se rattachant à Paris – Tours par Vendôme basculent dans la Région Sud-Ouest.

Quant à l'ex-radiale Paris – Bordeaux Etat, son rôle décline dès la création de la S.N.C.F. Le service voyageur sera finalement limité à Chartres – Courtalain en 1971.

Les « temps modernes », TGV et réouvertures :

Dans ce contexte de déclin progressif du rail intervient tout de même un grand projet moderne : le TGV Atlantique. Dans les cartons du service de recherche de la S.N.C.F depuis déjà quelques temps, le chantier du TGV-A voit le jour après la mise en service de celui du Sud-Est en 1981. Après l'étude de quelques variantes le tracé définitif s'établit en longeant la ligne Paris – Tours par Vendôme depuis Auneau jusqu'à Bonneval. Une bifurcation située aux environs de Courtalain permet à une branche Ouest de filer vers Connerré en recoupant en plusieurs endroits l'ancienne ligne Thorigné – Courtalain. La branche sud-ouest descend sur Tours, avec une gare dénommée Vendôme-Villiers-sur-Loir. Le TGV est mis en service en deux étapes en 1989 pour l'ouest et 1990 pour le sud-ouest. Cette LGV constitue la cinquième radiale coupant ce territoire à une époque où l'une d'elles n'existe plus qu'à l'état d'embryon (Chartres – Courtalain) et une autre voit son service Paris – Tours par Vendôme de bout en bout de plus en plus limité.

Avec la création de la Région Centre regroupant dans une seule entité les départements du Loiret, d'Eure-et-Loir, Loir-et-Cher, Indre et Cher la question des relations ferroviaires s'est posée sous un jour nouveau. Comment trouver une certaine cohérence dans un ensemble de lignes axées principalement sur Paris dans un éventail allant de Paris – Granville passant par Dreux à Paris – Clermont-Ferrand passant par Montargis et Gien ? Chartres demeurait la seule préfecture à ne pas être reliée par le rail à sa capitale régionale Orléans, situation d'autant plus décevante que la ligne alors fermée reliait ces deux villes de manière quasi-rectiligne. On connaît la suite : après bien des méandres et des difficultés le projet de réactivation de Chartres – Orléans avançait petit à petit face aux inerties qu'il fallait vaincre. Enfin ce 12 décembre 2016, une première étape était franchie avec la réouverture de Chartres – Voves. Bien sûr on notera qu'il n'y a toujours pas de train direct entre Chartres et Tours, mais au regard de l'histoire on observe qu'il en a finalement toujours été ainsi. Raison de plus pour attendre qu'une vraie nouvelle page soit enfin écrite.

Les 150 ans de la ligne Paris – Tours par Vendôme.

Le 5 août 1867 était ouverte au service la ligne Vendôme – La Membrolle-sur-Choisille achevant ainsi la « deuxième ligne de Tours », deux ans après l'inauguration du premier tronçon Brétigny – Vendôme. Après avoir vu précédemment dans quelles circonstances cet axe fut conçu, voici quelques points marquants de son histoire.

Peu après sa mise en service la ligne eut à subir les dégradations causées par la guerre de 1870 avec les Prussiens. Dire qu'un argument avancé à l'origine par les partisans d'une ligne Paris – Tours par l'intérieur du plateau de Beauce au lieu de la vallée de la Loire était une meilleure mise à l'abri en cas de conflit ! L'épisode des combats de l'armée de la Loire avec le Général Chanzy tentant vainement de freiner l'avancée ennemie s'était traduite par la destruction des ponts et viaducs de Châteaudun, Cloyes et Vendôme. La ville de Tours fut promue au rang de capitale durant quelques semaines lors du repli du gouvernement.

Globalement dédiée au trafic local des sous-préfectures de Châteaudun et Vendôme, cette ligne a ponctuellement servi de complément à celle de la vallée de la Loire pour le transit vers Tours et au-delà. Dans les années 30 on y retrouve quelques relations de et pour Nantes et la Bretagne Sud, exploitée alors par le P.O. L'exemple le plus célèbre est sans nul doute celui de l'express n°103 qui partait de Paris – Quai d'Orsay pour rejoindre Brest par Vendôme, le raccordement reliant la ligne du Mans et celle de Nantes à Saint-Côme dans la banlieue de Tours, filant ensuite vers Angers, Nantes, Redon et Quimper, avec tranche Le Croisic à certaines dates. Puis ce train continuait sur Landerneau pour finir ses derniers kilomètres vers Brest en empruntant les rails de l'Etat. A l'été 1930 il quittait Paris à 9 h 06 pour arriver à Brest le soir à 22 h 38 ! Curieusement son homologue de sens inverse, l'express n°102, cheminait via Orléans. Toujours à cette époque la ligne de Vendôme voyait aussi le passage d'une paire de trains de nuit n°141/142 avec wagons-lits reliant également Paris à Nantes, mais avec passage en gare de Tours. Le reste du trafic se composait de trains locaux, la ligne était à double voie et exploitée en traction électrique de (Paris) Brétigny à Dourdan depuis 1924.



La 230 G 353 fait une halte en gare de Châteaudun avec un train spécial en 1984. Ce type de locomotive a fréquenté la ligne, certaines ont été attribuées au dépôt de Châteaudun. Quant à la rame, avec sa voiture Pullman, elle rappelle les heures fastes de la ligne lorsque des express au long cours y transitaient.

L'électrification complète de la ligne Paris – Orléans – Tours fut achevée en 1933. A partir de cette date la ligne par Vendôme se trouva délestée de son rôle d'appoint à celle du val de Loire. Seules subsistaient quelques marches express Paris – Châteaudun – Vendôme – Tours complétées par des

circulations omnibus. Le P.O. avait établi un dépôt à Châteaudun, ses machines travaillant sur la ligne en commun avec celles de Tours, tandis que la traction électrique couvrait les besoins sur Paris – Dourdan.

Après la deuxième guerre mondiale la ligne fut mise à voie unique de Dourdan à La Membrolle[1], opération terminée en décembre 1953. A cette époque les autorails reprenaient progressivement l'ensemble du service voyageur, les 230 F de Châteaudun et Tours se partageant les dernières circulations express vapeur. Durant quelques années les X 3800 et surtout les ABJ 4 de Tours régneront donc en maître sur cet axe. La traction Diesel est représentée ensuite par les 040 DE (BB 63000) et Y 9100 d'Orléans puis des Aubrais ou les BB 63000 et BB 71000 de Saint-Pierre-des-Corps. Orléans avait servi pour une expérimentation de «diésélisation » complète d'un secteur géographique comprenant entre autres les lignes d'Orléans vers Chartres, Patay-Châteaudun, Voves, etc… visant l'élimination totale de la vapeur et de ses contraintes face à la souplesse de ce nouveau mode de traction.

Les décennies suivantes plusieurs séries de matériels vont venir terminer leurs services sur la ligne. En premier lieu les ABJ 4 de Saint-Pierre en 1976. Puis au service d'hiver 1985/86 ce fut la fin des BB 71000 qui montaient de Saint-Pierre à Château-Renault sur le train de desserte 22494 avant de faire les mardis et jeudis la desserte de l'antenne d'Authon-Monthodon sur l'ex ligne de Montoire, puis retour vers Saint-Pierre en 32703. Quasiment à la même époque on avait pu voir les ultimes circulations de fourgons chaudières sur le train 7910 du dimanche soir reliant Tours à Paris-Austerlitz.

A l'inverse cette ligne vit la mise en service de plusieurs séries d'autorails neufs. Les premiers X 4300 affectés au dépôt de Saint-Pierre dans les derniers jours de 1963 furent utilisés au fur et à mesure de leur livraison sur la ligne vers Vendôme, Châteaudun et Paris-Austerlitz. Après le retrait des ABJ ils restent les seuls autorails sur cette desserte. C'est une bonne vingtaine d'années plus tard, en 1986, que l'on vit la mise en service des X 2200 au même dépôt de Saint-Pierre. Leur premier rôle dans cet établissement est justement de remplacer les X 4300 sur Paris-Austerlitz. Enfin onze ans plus tard, en 1997, c'est l'arrivée des tout nouveaux X TER 72500 ; matériel de conception régionale flambant neuf. Là encore c'est sur cette même ligne qu'ils démarrent leur service, non sans quelques problèmes de jeunesse. Les X 4300 achèveront leur carrière en conservant jusqu'en 2007 une variante de fin de semaine sur Châteaudun après plus de quarante années de présence. A l'inverse, en 2000, les ATER X 73500 circuleront jusqu'à Voves avec un aller-retour TER Châteaudun servant pour l'acheminement à vide via Voves et Chartres de ces engins dans le cadre de la desserte de Courtalain. Après une éclipse durant la fermeture de Voves – Chartres due aux travaux de modernisation, ces engins sont de retour avec le service annuel 2017 commencé en décembre dernier en prolongement de la nouvelle desserte de cette dernière ligne.



Le train 7905 Dourdan – Châteaudun arrive à son terminus en juillet 1984. Les X 4300 sont les rois de la ligne à cette époque. Au premier plan la ligne vers Patay.

[1] Brétigny – Dourdan en secteur Ile-de-France est intégré à la ligne C du RER. Ce tronçon sort du cadre de cette étude.

Le trafic fret local composé de nombreux trains complets pour les silos de la ligne fut assuré par les BB 66000 des Aubrais pour la partie nord de la ligne à partir de 1982 lorsque ces engins prirent la suite des BB 63000 du même dépôt. Pour le côté sud, l'établissement de Saint-Pierre-des-Corps pouvait utiliser différentes séries dont les A1A-A1A 68000. De même des BB 67200 de Saint-Pierre puis des BB 66000 de Sotteville furent engagées par la ligne de Chartres – Voves pour desservir les silos du tronçon central en vue de leur acheminement vers le port de Rouen ou la Bretagne. Les dessertes terminales furent réduites de plus en plus au cours des décennies 80-90. Côté nord les BB 66000 ont gardé un temps la desserte d'Auneau et Voves les lundis, mercredis et vendredis. Côté sud après le départ des BB 71000, les 63000 puis les 66000 ont conservé des dessertes limitées progressivement à Fréteval-Morée, Vendôme, Château Renault. Dans le regain de trafic du début des années 2000 une desserte terminale de la zone de Vendôme avait été remise en place durant quelques temps.

Pour ce qui concerne les caractéristiques d'exploitation, après la mise à voie unique, il faudra surtout attendre la mise en place des travaux liés à la construction de la ligne à grande vitesse Atlantique pour voir de nouvelles modernisations. Celle-ci longe notre ligne au plus près entre Auneau et Bonneval. En premier eut lieu l'installation du Block Manuel de Voie Unique (BMVU) en remplacement du cantonnement téléphonique entre Dourdan et Auneau puis Châteaudun en 1986 et 1988. La gare d'Auneau fut profondément modifiée avec la construction d'une base travaux, tandis qu'un autre raccordement avec la LGV fut mis en place près de Saint Amand de Vendôme. A cette occasion la vitesse plafond fut relevée par endroits à 120 - 130 km/h et plus tard 140, opération bien venue puisque coïncidant avec le remplacement des X 4300, limités à 120, par les X 2200 pouvant rouler à 140. Malheureusement le manque d'investissement pour l'entretien de cette ligne avait conduit à des abaissements de vitesses au cours des années 2000. Les travaux de ces dernières années ont rectifié partiellement ces problèmes. Autre conséquence positive de la proximité de l'infrastructure de la LGV, les PN ont disparu là où les deux lignes se côtoient.

En 2016 la ligne à voie unique de Dourdan à La Membrolle sur Choisille dépend des deux gares de commande de Châteaudun pour le tronçon Dourdan – Châteaudun et Vendôme pour Châteaudun – La Membrolle ; elle est à période de fermeture (la nuit). Non régulée, elle est équipée de la liaison GSM-GFU (sécurité par téléphone portable entre les gares et les conducteurs), équipée du BMVU de Dourdan à Châteaudun et reste en cantonnement téléphonique de cette gare à La Membrolle. Le CAPI (cantonnement assisté par informatique) avait été installé dès 1987 en complément du cantonnement téléphonique. Les gares sont munies du dispositif d'arrêt automatique des trains (DAAT). La signalisation mécanique est encore présente à certains endroits.

Les gares, au sens réglementaire du terme en ce qui concerne la sécurité des circulations sont :

-Auneau (gare temporaire) – km 76,5
-Voves (gare d'arrêt général) – km 99,0
-Bonneval (gare temporaire) – km 119,5
-Châteaudun (gare d'arrêt général) – km 133,2
-Vendôme (gare d'arrêt général) – km 176,0
-Château-Renault (gare temporaire) – km 206,0

Elles sont complétées par de nombreux établissements de pleine ligne et embranchements particuliers:

-Allones-Boisville (silo) – km 92,5
-Cloyes – km 145,7
-Fréteval-Morée- km 159,2
-Pezou – km 165,5 et 169,5 (ex-gare et silo)
-Bifurcation de « Pont de Braye » donnant accès à la ligne de Montoire et Trôo – km 180,7
-St Amand de Vendôme – km 190,5
-Crotelles (silo) – km 213,4
- Monnaie – km 219,7 et EP des Essences des Armées – km221,9 (ce site alimente par un pipe-line la base aérienne 705 de Tours)
-Notre Dame d'Oé - km 227,9.



En 1988 un X 2200 et sa remorque entre Auneau et Voves. Il est encore en livrée d'origine avant de recevoir le bleu du TER Centre.

Les vitesses limites générales sont les suivantes pour les autorails :

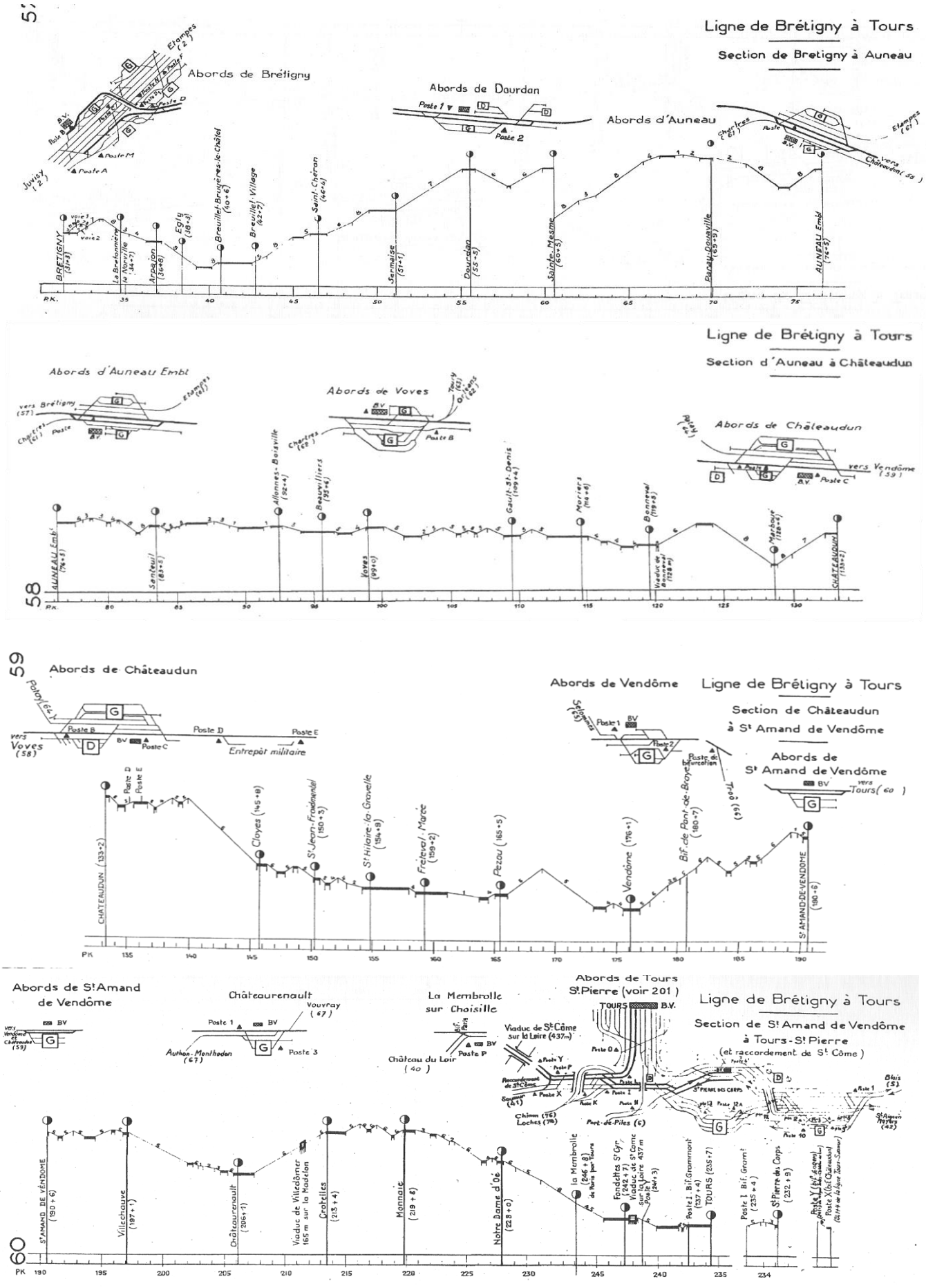
- Dourdan – Châteaudun : 140 km/h
- Châteaudun – pancarte Km 147,8 : 80 km/h (pancarte Km 148,0 pour le sens pair)
- Pancarte Km 147,8 – Vendôme : 100 km/h
- Vendôme – Château-Renault : 90 km/h
- Château-Renault – Monnaie : 140 km/h
- Monnaie – Notre Dame d'Oé : 110 km/h
- Notre Dame d'Oé – La Membrolle : 90 km/h

De nombreuses limitations de vitesses ponctuelles reprises sur le terrain jalonnent toutefois le parcours, dont les traversées de certains établissements PL tels Notre Dame d'Oé ou Monnaie et des secteurs de pleine voie comme une zone 120 en sortie de gare de Château-Renault ou une zone à 70 km/h sur environ trois kilomètres après Fréteval-Morée en direction de Tours. Ces disparités importantes de vitesses limites s'expliquent par le fait que certains secteurs viennent d'être renouvelés tandis que d'autres souffrent d'un armement ancien, plus particulièrement entre Châteaudun et La Membrolle.

Les trains de fret sont représentés essentiellement aujourd'hui par les trains complets alimentant les divers silos de la ligne à Allones-Boisville, Voves, Bonneval, Pezou… ainsi que sur les lignes à trafic restreint adjacentes comme celles allant sur Montoire ou Selommes. Les vitesses sont pour les trains MA 100 :

- Dourdan – Voves : 70 km/h
- Voves – Bonneval : 60 km/h
- Bonneval – Châteaudun : 70 km/h
- Châteaudun – Château-Renault : 50 km/h
- Château-Renault – Monnaie : 100 km/h
- Monnaie – Notre Dame d'Oé : 80 km/h
- Notre Dame d'Oé – La Membrolle : 60 km/h

De plus en fonction du type d'engin moteur, des restrictions locales peuvent être imposées : vitesses limitées sur plusieurs tronçons ou sur des voies d'évitement, ou de manière plus catégorique des interdictions pures et simples de circuler. C'est le cas des 75000 de Châteaudun à Saint Amand de Vendôme, des 60000 de Châteaudun à Pezou ou des G 2000 de Châteaudun à Monnaie.



Profil de la ligne Brétigny – Tours (carnet de profil Sud-Ouest)

Sur la partie nord de Brétigny - Dourdan à Châteaudun une machine type 75000 peut tracter des trains entiers de fret de 1640 tonnes (1795 t. pour les 75400) tandis qu'une BB 66000, ou 69000, se contente de 1200 tonnes. Dès lors qu'il faut acheminer une rame de céréales chargée le recours à l'unité multiple est nécessaire.

Pour la partie sud vers Saint-Pierre-des-Corps les charges admissibles sont de 1770 t. pour les 75000 et 2055 t. pour les 75400 sur les secteurs où elles sont autorisées à circuler. Quant aux 66000 – 69000 elles peuvent prendre 1450 t. pour les trains complets sur l'ensemble du parcours de Châteaudun à Saint-Pierre-des-Corps. Une 60000 se contente de 1270 t.

Le trafic voyageur entièrement composé de trains régionaux est axé sur une double desserte Paris – Châteaudun – Vendôme sur la partie nord et Châteaudun – Vendôme – Tours sur la partie sud de la ligne. A compter du mois de décembre 2016 il faut compter en plus la nouvelle desserte complétant la réouverture de Chartres – Voves avec des trains Voves – Châteaudun – Tours. En semaine il y un aller-retour Tours – Châteaudun, un Tours – Vendôme et un Tours – Voves pour la partie sud. De l'autre côté de la ligne on dénombre quatre allers retours Paris-Austerlitz – Châteaudun et deux Paris – Vendôme. Ces dessertes sont légèrement renforcées le vendredi et aménagées les samedis – dimanches. Deux allers retours Voves – Châteaudun complètent l'ensemble. Le nombre d'établissements desservis par le train a été réduit au fur et à mesure des années, il reste encore aujourd'hui : Dourdan, Auneau, Voves, Bonneval, Châteaudun, Cloyes, Fréteval-Morée, Pezou, Vendôme, Saint Amand de Vendôme, Château-Renault, Monnaie et Notre Dame d'Oé. Tous les autres points d'arrêts, soit plus d'une dizaine, ont disparu.

Le matériel utilisé reste les X 72500 du centre de Saint-Pierre-des-Corps. Mais les trains Voves – Châteaudun – Tours en correspondance avec les Chartres – Voves sont des X 73500, à l'exception de l'aller-retour Tours – Voves du dimanche qui reste couvert en X 72500. Les agents de conduite œuvrant sur l'ensemble de ces trains appartiennent aux résidences de Paris- Austerlitz, Chartres et Saint-Pierre-des-Corps. Il existe toujours une interdiction de circulation entre Châteaudun et Cloyes pour les trains remorqués en locomotive Diesel avec canalisation d'énergie électrique sous tension. Cependant cela reste sans importance dans la mesure où aucune rame tractée voyageur n'est appelée à venir y circuler actuellement, du moins en service régulier.

Pour le fret les trains de céréales peuvent être évacués par Saint-Pierre-des-Corps, Brétigny et Chartres. Cette dernière possibilité ouvre plus facilement l'accès vers le port de Rouen ou la Bretagne par la ligne du Mans. Auparavant en gare de Chartres les trains étaient repris en traction électrique. C'est moins le cas aujourd'hui avec l'habitude introduite par les « nouveaux entrants » de couvrir l'intégralité des parcours avec un engin de traction unique, Diesel dans le cas présent. Fret S.N.C.F est toujours bien représenté en compagnie d'autres privés se partageant les diverses dessertes de silos. Quant au trafic diffus il a disparu et les voies de débords sont progressivement neutralisées. Avec l'avenir incertain de la base aérienne militaire de Tours, on peut aussi se poser la question du devenir de l'EP des essences de l'armée à Monnaie.

Pour les lignes adjacentes de Montoire – Trôo et Selommes, une remise à niveau a été effectuée pour la première lui garantissant son avenir proche. La rénovation de l'autre avait été évoquée par M. François Bonneau, Président de la Région Centre Val de Loire, avec celle de l'antenne d'Auneau à Auneau-Ville. Cependant le coût de rénovation de l'antenne de 12 km. de Selommes, associé au trafic composé d'une dizaine de trains complets seulement par an font réfléchir les acteurs concernés : Région, Département, SNCF Réseau et le client unique Axéréal. Un rapport du CESER Centre Val de Loire de juin 2016 évoque la possibilité d'une fermeture en 2018 avec report d'une partie des volumes transportés sur Villefrancoeur.

Comme en bien d'autres endroits, la plus grande question pour les prochaines années concernant Paris – Tours par Vendôme semble intimement liée à l'état de son infrastructure. Aujourd'hui elle se trouve au milieu du gué, avec des secteurs refaits à neuf et des performances correctes, mais en revanche il reste ceux qui attendent une modernisation inévitable pour garder tout son sens à une desserte ferroviaire de qualité.

Les TER roulent enfin sur Chartres – Voves !

Le lundi 12 décembre 2016 était une date importante pour les amis des chemins de fer de la région. Après des années de réflexions, études et travaux les trains régionaux reprenaient du service sur ce tronçon de 25 kilomètres.

Pourtant ce même lundi midi il n'y avait pas foule en gare de Chartres pour prendre le TER 862309 de 12 h 15 à destination de Voves. L'événement semblait passer inaperçu. Dans l'unité multiple composée des X 73510 et 73536 ont embarqué quelques amateurs de chemins de fer, des conducteurs en étude de ligne et tout de même une petite poignée de voyageurs régionaux. Un agent passe pour une enquête et demande à chacun le motif de son déplacement. Le matin même le président de la Région avait pris place dans l'autorail partant de Voves à 7 h 41, accompagné de quelques élus et personnalités. Le ton était donné : nous sommes ici à la première étape du projet de réouverture complète de Chartres – Orléans.

Quelques semaines plus tard, le samedi 7 janvier 2017, avait lieu l'inauguration plus « officielle » avec les élus et les responsables régionaux. On notait la présence de M. Jean-Michel Bodin, ancien Vice-Président de la Région Centre chargé des transports qui a tant milité pour cette remise en service. La teneur des discours confirmait la volonté d'aller dans le sens d'un développement des services vers Tours et Orléans.



Lundi 12 décembre 2016.

Correspondances à Voves : photo de gauche, le TER 862309 arrivant de Chartres à gauche et le 860635 pour Châteaudun à droite.



Photo de droite, une heure plus tard, le 860636 arrivant de Châteaudun à gauche et le 862310 pour Chartres à droite

La ligne part de la gare de Chartres par le nord et la bifurcation de « Dreux » donnant accès à cette ligne. Elle est exploitée sous le régime de la voie unique à signalisation simplifiée (VUSS) avec Chartres comme gare de commande. Il y a un unique canton Chartres – Voves. Le DAAT est installé ainsi que la liaison GSM-GFU avec les trains. La vitesse maximale pour les autorails est de 120 km/h. Cependant il existe des zones de limitations aux abords de Chartres à 30, 40 et 80 km/h, ainsi qu'à l'approche de Voves. La sortie de cette gare en direction de Chartres est limitée à 20 km/h en raison de la proximité d'un PN.

Les établissements intermédiaires sont :

- la voie mère des EP de Luçé au km 1,9 (ancien itinéraire d'origine de la ligne de Brou de l'époque de l'Orléans – Rouen)
- l'établissement PL de Beaulieu le Coudray au km 5,8 et l'EP S.C.A.E.L. (amorce de l'ancienne ligne vers Auneau, toujours de l'Orléans – Rouen)
- l'établissement PL de Berchères-les-Pierres au km 11,2
- l'établissement PL de Theuville au km 17,9

Il n'y a aucun point de croisement ni aucune desserte voyageurs intermédiaire entre Chartres et Voves.

Les tonnages acceptés en fret pour les trains complets dans le sens Voves – Chartres sont de 1190 t. pour une BB 75000, 1800 t. pour une BB 75400, 900 t. pour les BB 66000 et 69000 et 1120 t. pour une G 1206. En sens inverse à cause de la rampe située en sortie de Chartres ces limites sont un peu moins élevées, mais sans grandes conséquences puisqu'en général les rames chargées proviennent de Voves plutôt que de Chartres. Notons que ces masses admissibles sont soumises à quelques conditions de longueur de trains et d'arrêts à éviter en certains points kilométriques.

En gare de Voves, les travaux d'infrastructure sont en cours. Une passerelle enjambant les voies est posée et attend les finitions. Actuellement seules trois voies sont desservies par un quai. Mais le revêtement de celui du milieu est refait à neuf. En attendant la fin des travaux, une correspondance est systématiquement mise en place. Pour cette première journée, c'est l'X 73520 qui va effectuer le parcours complémentaire vers Châteaudun au TER 860635. Au retour de celui-ci au TER 860636 moins d'une heure plus tard, c'est l'X 73536 solo qui revient à Chartres au 862310. Les parcours Chartres – Voves durent de vingt à vingt-deux minutes.



La passerelle de Voves : Le gros œuvre est fini.

La réfection du plan de voie est toujours en cours.



La sortie de gare de Voves :

A gauche la voie vers Chartres avec zone de limitation à 20 km/h, A droite la direction vers Dourdan.

Quelques jours plus tard, le dimanche 18 décembre : c'est le premier dimanche d'exploitation avec la possibilité de faire le parcours Tours – Chartres – Voves et retour dans ce sens. La fréquentation du TER au départ de Tours dans l'X 72561 est correcte pour un départ à 9 h 06 (une trentaine de

voyageurs). Puis la correspondance de Voves à Chartres avec l'X 73519 solo reste d'une vingtaine de voyageurs. Pas si mal pour une liaison nouvelle qui n'a pas été annoncée avec beaucoup de publicité. La nouvelle desserte est lancée, souhaitons-lui maintenant de se développer et de répondre aux attentes qu'elle ne manque pas de susciter.



La bifurcation de « Dreux », autrefois dénommée « Bif de Luçé ». A gauche la direction vers Châteauneuf-Saint Sauveur, à droite vers Voves. Au fond la Cathédrale de Chartres peine à émerger du brouillard.

Modernisation de la gare de Chartres.

La gare de Chartres subit en ce moment des gros travaux de modernisation. L'intérieur du BV avait été recomposé en 1982, il était temps de lui donner un nouveau coup de jeune avec des espaces voyageurs plus attrayants.

Mais c'est surtout la mise en place d'un espace multimodal qui va modifier profondément l'aspect des lieux. L'ancien dépôt Ouest, visible à gauche sur la photo, va totalement disparaitre pour faire place à un espace dédié aux autocars, taxis et autres véhicules routiers auparavant stationnés côté BV. Le parvis de la gare sera désormais piétonnier. Une salle de spectacles sera construite à l'emplacement de la remise. Une passerelle enjambant les voies va être installée.

Les installations de l'annexe traction de Chartres sont déplacées sur le plateau de l'ancien triage, y compris celles nécessaires au ravitaillement des X 73500. Le stationnement des rames TER 2N et Régio 2N en service sur la ligne se fera également là-bas.



Une vue de la gare de Chartres au début des travaux. Sur la gauche de la photo, la remise de l'ancien dépôt Ouest qui va être détruite