

---

# HISTORIQUE DE LA LIGNE THOUARS – LOUDUN – CHINON

---

La deuxième partie du 19<sup>e</sup> siècle se caractérise par le développement intensif du réseau de chemin de fer sur l'ensemble du territoire français. C'est donc logiquement qu'une ligne de chemin de fer va voir le jour peu avant le 20<sup>e</sup> siècle reliant Tours à la façade Atlantique en desservant notamment les villes de Thouars, Loudun et Chinon.

Après plus de 100 ans de fonctionnement, la circulation entre Thouars et Chinon est cependant interrompue. Le transport ferroviaire de voyageurs est alors progressivement remplacé par un transport par autocar.

---

## HISTORIQUE DES GARES

---

---

### CHINON

---

Chinon est l'une des villes les plus anciennes de la Touraine. C'est la sous-préfecture du département d'Indre-et-Loire. Le vieux Chinon constitue un site exceptionnel avec un patrimoine naturel, culturel et architectural remarquable.

On commença à parler de chemin de fer à Chinon en 1838 avec la ligne Paris – Bordeaux puis en 1841 avec le projet de la voie de Tours à Nantes par la vallée de la Loire. Mais ce ne fût qu'en 1873 que le train arriva réellement à Chinon avec la ligne Tours – Les Sables-d'Olonne. Cependant, la construction d'un pont métallique avait pris du retard, la voie ferrée fonctionna donc de façon provisoire à Saint – Lazare au Sud de Chinon. Le pont, étant achevé en septembre 1874, permit donc de relier les rails à la gare actuelle de Chinon.

*« Voici 100 ans : Chinon inaugurerait sa gare et sa ligne de Chemin de fer des Sables-d'Olonne »*

*La vie Chinonaise, 30 septembre 1973*

---

### THOUARS

---

Thouars est une ville des Deux-Sèvres. Elle s'est beaucoup développée grâce à l'activité ferroviaire à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. La gare s'est construite dans les années 1880. Cependant, c'est seulement à partir de 1893 que la gare appartient à la ville de Thouars.

La gare de Thouars était sur la ligne Tours – Les Sables-d'Olonne et la ligne Paris – Bordeaux, elle a vu circuler près de 65 trains par jour. En outre, c'était la principale étape technique pour la ligne Paris - Bordeaux car elle se trouvait à mi-chemin entre ces deux villes. Les locomotives étaient renouvelées et réparées, et le plein d'eau et de charbon était assuré. De plus, le quartier de la gare s'est développé avec l'arrivée de nombreux cafés et hôtels pour les voyageurs et les cheminots. Cette ville possède également un patrimoine naturel et culturel riche avec le Thouet et le château de Thouars.

Aujourd'hui, le fret représente près de 90 % de l'activité ferroviaire de la gare de Thouars et cette dernière assure 50 % du trafic fret de la région. Elle dessert également quatre lignes : 2 lignes voyageurs et marchandises : Thouars – Saumur – Tours/Angers (ligne électrifiée) et Thouars - Bressuire

- La Roche-sur-Yon (non électrifiée), 2 lignes accessibles uniquement aux trains de marchandises (non électrifiées) : Thouars - Parthenay – Niort et la ligne Thouars - Loudun (la liaison jusqu'à Tours a été supprimée).

---

## LOUDUN

---

Loudun est situé au Nord du département de la Vienne, dans une région essentiellement rurale. C'est une ville très ancienne qui s'est tournée vers l'industrialisation.

La gare de Loudun fût construite en 1880 pour accueillir les trains de la ligne Tours – Loudun – Les Sables-d'Olonne, puis ceux de la ligne Poitiers – Loudun – Saumur – Angers et pour finir ceux de la ligne Loudun – Châtelleraut en 1886. Ces lignes étaient utilisées pour le transport de voyageurs mais également pour le transport de marchandises, en effet, une partie des vins loudunais était transférée par voies ferrées. En 1968, 4 à 5 autorails circulaient chaque jour.

---

## OUVERTURE DE LA LIGNE

---

C'est à partir de 1855 que le projet d'une ligne de chemin de fer allant de Tours jusqu'aux Sables-d'Olonne fût envisagé. Ce ne fût qu'en 1866 que le premier tronçon fût posé entre les Sables-d'Olonne et la Roche-sur-Yon. Puis de la Roche-sur-Yon à Bressuire en 1871, de Bressuire à Thouars en mai 1873, de Thouars à Saint-Lazare au Sud de Chinon en août 1873 et pour finir le dernier tronçon, jusqu'à Tours, fût inauguré en 1875.

Bien que le territoire traversé par cette ligne de chemin de fer comprenne peu de villes importantes par leur population, il reste néanmoins riche de produits de toutes sortes. En effet, cette ouverture de ligne est dans l'intérêt de l'Etat, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie. On retrouve de nombreux hectares de bois, de vigne, de prairie et de champs. En outre, la liaison Tours – Les Sables-d'Olonne permet de placer Paris à moins de 12h de l'océan, ce qui a un grand intérêt pour le tourisme mais également pour le transport de produits de la mer vers la capitale. Cette ligne a également pour but de développer les régions de l'ouest. En effet, les villes telles que Thouars ou Loudun ont besoin de cette liaison pour se développer car elles recèlent de ressources mais ne sont reliées à aucun grand axe de communication.

---

## VOLONTE D'UNE LIAISON AVEC PARIS

---

A partir de 1968, une étude a été menée afin d'obtenir auprès de la SNCF une amélioration des liaisons ferroviaires avec Paris. En effet, les villes Azay-le-Rideau, Chinon, Loudun et Thouars auraient souhaité que les liaisons avec Tours puis Paris soient plus fréquentes. La demande a été effectuée par les élus du Nord-Deux-Sèvres, de la Vienne et de l'Indre-et-Loire pour développer la communication vers les grandes agglomérations. En outre, des nouvelles entreprises ont été créées à ce moment-là, à Saint-Benoît-la-Forêt.

Pour une période d'essai, la SNCF propose 3 TER par semaine qui circuleraient de 20h30 à 22h entre Tours et Thouars permettant ainsi d'avoir une correspondance entre les trains Paris – Tours et Tours – Chinon. Cependant, la distance Thouars – Tours est de 100km avec un prix moyen de 7F le km. Pour que cette ligne soit rentable, il est nécessaire que le nombre de voyageurs corresponde approximativement à la capacité totale de l'autorail.

« Pourquoi pas un semi direct Bressuire – Paris par Chinon et Vendôme ? »

*La vie chinonaise, 1968*

*« Pour une liaison ferroviaire Thouars – Tours »*

*La vie Chinonaise, 29 février 1968*

*« Si pendant des années, cette contrée a été défavorisée du point de vue économique, mais favorisée en ce qui concerne la desserte ferroviaire avec Tours, aujourd'hui c'est le contraire. Sortie de sa léthargie, en plein développement économique, agricole et touristique, cette région est très largement défavorisée par son manque de moyens de communications ferroviaires avec les grands centres métropolitains et ce ne sont pas les chiffres stipulés dans ce rapport qui démentiront l'essor incontestable de notre région. Il est certain qu'une liaison ferroviaire permettant d'effectuer 'aller et retour vers Paris en une seule journée serait bénéfique à tous, aussi bien aux populations intéressées qu'à la SNCF. »*

*Compte rendu de la réunion concernant Thouars, Bressuire, Loudun, Chinon et Azay-le-Rideau ; 27 février 1968 à Loudun*

Le but de cette démarche était de mettre en place une liaison SNCF vers Tours puis Paris pour favoriser le développement de la région grâce à des moyens de communication rapides. A partir de juin 1967, il était possible d'aller de Thouars jusqu'à Paris le matin puis de Paris à Thouars le soir. En 1868, cette volonté de créer de nouvelles liaisons s'est renforcée, avec la possibilité de développer des publicités pour cette ligne.

## LIGNE TOURS – THOUARS EN DANGER

---

La circulaire du 12 décembre 1968, traite de la suppression éventuelle du trafic de voyageurs sur la ligne SNCF de Tours à Thouars. En effet, il a été évoqué l'idée de la fermer et de passer d'un trafic ferroviaire à un trafic routier. Cependant dès février 1969, de nombreuses communes se sont opposées à la fermeture de cette ligne, on compte notamment les communes de Loudun, Thouars, Chinon, Arçay, Pas-de-Jeu, Chalais... En outre, des pétitions ont circulé dans ces communes afin d'obtenir un maximum de signatures à présenter aux pouvoirs publics et un comité de défense du chemin de fer Loudunais s'est mis en place. En février 1970, plus de 5000 signatures ont été obtenues et 25 conseils municipaux ainsi que le Conseil Général des Deux-Sèvres se sont opposés à cette fermeture de ligne, le Conseil Général de la Vienne n'a pas non plus donné son accord.

*« Pour le maintien de la ligne Thouars – Chinon »*

*La vie Chinonaise, 11 novembre 1968*

*« Faut-il sauver les lignes de chemin de fer déficitaires »*

*La vie Chinonaise, 19 février 1969*

*« Au sujet de la ligne Thouars - Loudun – Chinon »*

*La vie Chinonaise, 15 août 1969*

Cependant, cette ligne n'était plus assez fréquentée, les habitants de Loudun, Thouars et Chinon s'étaient déshabitués du train à cause d'horaires mal adaptés. En outre, la liaison avec Paris n'a jamais réellement fonctionné, elle était mise en concurrence avec d'autres trains plus rapides et parfois moins chers.

---

## TRANSFERT SUR ROUTE DU TRAFIC ENTRE THOUARS, LOUDUN ET CHINON

---

A partir de 1969, bien que de nombreux élus aient donné leur désaccord, le transfert sur route a commencé à se mettre en place. Ce transfert a été effectué sous le contrôle et la responsabilité de la SNCF. Compte tenu de l'intérêt que présente pour les usagers le train hebdomadaire direct Tours – Thouars n° 567, cette circulation ferroviaire devra être remplacée sur le parcours Chinon – Thouars par un service routier assurant les mêmes dessertes (cependant, les communes de Basses et Mouterre-Silly se sont vu repousser leur demande de desserte car il n'y avait pas assez de demande). La SNCF était chargée de l'aménagement des arrêts et abris routiers. En outre, elle devait proposer un service de remplacement, elle a le libre choix de l'entreprise qui va se voir confier l'exploitation de la ligne.

Le remplacement de la ligne ferroviaire a nécessité une étude de comparaison entre le trafic ferroviaire et le transfert sur route concernant la fréquentation et la fréquence en 1968. Ces chiffres sont présentés à titre indicatif mais ne seront pas utilisés par la suite.

### Trafic ferroviaire:

- Longueur de la ligne : 49km
- 3 allers et retours journaliers
- Voyageurs billets : 742 000 voy/km
- Voyageurs abonnements ordinaires : 80 000 voy/km
- Voyageurs abonnements hebdomadaires : 1 130 000 voy/km
- Total : 1 952 000 voy/km
- Parcours annuel des circulations autorails : 115 000 km
- Parcours annuel des remorques d'autorails : 121 000 km
- Nombre moyen de voyageurs par train : 22
- Nombre moyen de voyageurs par véhicule : 10
- Billets : 80 000F
- Abonnements ordinaires : 5 000F
- Abonnements hebdomadaires : 68 000F
- Total : 153 000F

### Trafic routier :

- Longueur : 58km
- Même fréquence
- Deux hypothèses envisagées :
  - o Cas 1 :
    - Remplacement du service ferroviaire effectué par un service routier affrété par la SNCF
  - o Cas 2 :
    - Remplacement du service ferroviaire effectué par un service routier non affrété par la SNCF
- Bilan (dans les deux cas, il y a des économies annuelles nettes):
  - o Cas 1 :
    - Pour la SNCF : 383 000F
    - Pour les collectivités : 492 000F
  - o Cas 2 :
    - Pour la SNCF : 569 000F
    - Pour les collectivités : 492 000F

Ci-après se trouve la liste des entrepreneurs possibles pour le transfert sur route :

- Rapides de Touraine, à Tours
- Transport CITROEN, à Angers
- Société des Transports Automobiles de l'Ouest, à Châtelleraut
- Compagnie des Tramways Départementaux des Deux-Sèvres, à Thouars
- M. SAUVETRE, à Loudun
- M. MILLET, à Rilly-sur-Vienne
- M. BERGES à Thénézay

La SNCF a choisi les Rapides de Touraine, ce choix ne soulève pas d'objection.

Les horaires de la ligne en 1968 sont disponibles dans l'annexe n°1.

## UN RENOUVEAU DE LA LIGNE : LE FRET

---

A partir des années 1980, la RFR (Réseaux Ferrés Richelais, ancienne société d'exploitation de la ligne), puis les Trains à Vapeur de Touraine (TVT) deviennent exploitants, pour le compte de la SNCF, de l'étoile ferroviaire de Chinon, desservant Richelieu, Port-de-Pile, et nous concernant plus, Loudun, le Bouchet et Saint-Jean-de-Sauves (la section Arçay – Thouars n'étant pas rouverte à la circulation).

D'après M. Royan, président du TVT, l'association TVT desservait alors des sites comme la coopérative agricole Terrena Poitou au Bouchet, ou encore des ITE sur Loudun (la Compagnie Loudunaise des Combustibles, un ferrailleur), ou encore du wagon de céréales, du wagon plat (notamment des poteaux téléphoniques), et d'autres matériaux divers (sables, engrais, gaz, fioul, etc.).

Au total, et toujours d'après M. Royan, c'était près de 5 à 6 wagons par semaine, à 2-3 wagons par jour qui circulaient entre Chinon et Loudun. Et sur la fin du trafic, il y avait des périodes de pointe de 2 allers-retours par jour.

Cela représentait 80 % des revenus de leur association, et ils ont alors été obligés d'embaucher 5 salariés.

Enfin, à cause de dégâts sur le pont de la Vienne suite à des intempéries, la section Chinon – Beuxes est fermée. C'est pourquoi, en 1992, les régions Atlantique et Centre de la SNCF décident de rouvrir la section Arçay – Thouars (fermée depuis 1970), afin de soutenir l'activité agricole en Loudunais<sup>2</sup>, et à Saint-Jean-de-Sauves, où existe à chaque lieu une coopérative agricole. Ce sera également les TVT qui se chargeront de l'exploitation.

Après la fermeture de la portion Saint-Jean-de-Sauves – Arçay, le train ne circule plus que deux fois par mois entre Thouars et Beuxes, pour la coopérative agricole UVL.

---

<sup>2</sup> *Arçay-Thouars, la deuxième vie d'une ligne*, La Vie du rail, n°2331, du 6 au 12 Février 1992

## HISTORIQUE DE LA LIGNE CHINON - TOURS

---

*« La réouverture de la ligne Tours – Chinon : certitude ou probabilité ? »*

*NR, octobre 1981*

*« Comité de défense de la ligne Tours – Chinon : un projet pour rien »*

*Le journal de Chinon, 3 décembre 1981*

*« Quel avenir pour la ligne SNCF Tours – Chinon »*

*NR, 21 janvier 1986*

La ligne Tours – Chinon a été fermée en septembre 1980 et rouverte en janvier 1982 à partir de la demande de M. DAUGE, Maire de Chinon. Cette ligne connaît une augmentation de la fréquentation, il est nécessaire de la maintenir en état, de renouveler le matériel vétuste et de supprimer les dessertes inutiles pour relancer entièrement le trafic entre Tours et Chinon

De nombreuses autres lignes ont été soumises à la fermeture.

*« Contre la suppression des lignes ferroviaires »*

*NR, 31 janvier 1973*

*« Huit lignes SNCF, dont Thouars – Niort, Poitiers – Parthenay, Ballan – Chinon, transférées sur route à partir du 28 septembre. »*

*NR, 5 septembre 1980*

### Synthèse

La ligne ferroviaire Tours – Les Sables d'Olonne constituait une colonne vertébrale pour les communications entre le centre-ouest de la France et l'Atlantique.

Elle avait un intérêt tant économique, que touristique et militaire. Cependant, par manque d'horaires réguliers et adéquats entre Thouars et Chinon, elle sera de plus en plus délaissée par les voyageurs pour voir son service clos en 1969.

La ligne subsiste quelques temps grâce au transport de marchandises qui finit lui aussi par péricliter pour devenir ce qu'il est aujourd'hui : une ligne ne desservant plus que le silo de regroupement à Beuxes.

Sur la portion Tours – Chinon, elle subit le même sort en 1980, mais est rouverte quelques années plus tard sur injonction du maire de Chinon, Yves Dauge.