



La ligne PO de Paris à Tours par Vendôme et les Vaux-du-Loir

par Luc Fournier

Dans une composition évoquant un tableau de Gustave Caillebotte (1848-1894), la gare de Châteaudun. On note l'architecture extrêmement soignée du bâtiment. CPA DR, collection Luc Fournier.

Les cas d'itinéraires ferroviaires concurrentiels, voire simplement complémentaires, ont été, en France, relativement rares. Ceux ayant existé ont été le fruit de circonstances politiques bien davantage que d'analyses économiques dûment établies. En témoigne, notamment, le second itinéraire Paris - Tours par les Vaux-du-Loir de la compagnie du Paris-Orléans.

L'ombre du Grand Central

L'histoire du réseau du Grand Central de France, mélange d'imbroglios politico-financiers et de projets de liaisons trans-européennes utopiques, soutenu en haut lieu par le duc de Morny, demi-frère de Napoléon III et élu du Puy-de-Dôme, constitua un des feuilletons à rebondissements les plus suivis du Second Empire. L'effondrement du projet, en 1857, fut à l'origine d'un scandale retentissant. Si l'objectif des réflexions qui vont suivre n'est pas d'en retracer les multiples avatars, il convient toutefois de comprendre la déconfiture de ce réseau. Ses promoteurs envisageaient de relier le port de Bordeaux à la Suisse et de pousser ses rails jusqu'à la frontière espagnole. Leur échec est dû principalement à trois facteurs : des régions desservies à faible profondeur générant un trafic diffus basé surtout sur les produits agricoles ; puis un relief accusé obligeant à la construction de nombreux et coûteux ouvrages d'art ; enfin, et surtout, une absence de lien di-

rect avec la capitale, perspective envisagée bien trop tard.

En 1855, une nouvelle compagnie dite du Sud-Ouest sollicite la concession d'une ligne Paris - Tours par Vendôme. Les dirigeants du Grand Central de France proposent immédiatement une alliance à cette toute jeune société dans la perspective de prolonger la concession qu'elle demande de Tours à Limoges et, de là, vers Agen, la route vers les Pyrénées étant désormais barrée par la magistrale Bordeaux-Cette des frères Pereire. Le terminus parisien est envisagé non loin du pont de l'Alma¹. Pressentant le danger, les compagnies du Paris-Orléans et de l'Ouest s'empresstent, chacune de leur côté, de solliciter une concession pour le même itinéraire. En 1856, le Grand Central de France dont seuls, 136 km de voies sont

en exploitation, est au bord de la faillite. L'État napoléonien tire les marrons du feu et après avoir expédié préventivement le duc de Morny en Russie avec rang d'ambassadeur, partage les lignes achevées et les concessions attribuées au Grand Central de France entre les compagnies du Paris-Orléans, du Paris-Lyon et du Lyon-Méditerranée. De fait, le projet Paris-Vendôme-Tours tombe dans l'escarcelle du PO dont la ligne Paris - Tours par Etampes et Orléans a été ouverte en 1848. La compagnie y voit l'avantage de pouvoir déléster son trafic vers Tours en cas d'importantes crues de la Loire et aussi de barrer la route des pays ligériens à la compagnie de l'Ouest, une constante de sa politique à l'égard d'une entreprise à la fois complémentaire et concurrente².

La compagnie de l'Ouest contestera d'ailleurs vivement cette attribution et tentera même de la monnayer en échange de la cession par le PO des lignes de la Bretagne-sud. Il convient, par ailleurs, de noter que, lors de l'attribution de la concession au Paris-Orléans, la Commission des chemins de fer préconise de relier la nouvelle ligne à l'itinéraire Paris - Le Mans de la compagnie de l'Ouest au niveau de la gare de Chartres. Cette option, immédiatement rejetée par le PO, privera la nouvelle liaison d'un accès direct à la plus importante localité de la région, fait qui ne sera pas sans conséquences sur son avenir. À titre de compensation, la compagnie de l'Ouest met en service une transversale Dreux-Auneau via Maintenon qui atteint son terminus en 1892. Elle permet une jonction entre la ligne de Granville de l'Ouest et celle de Tours du PO³.

Le second itinéraire Paris-Tours est ouvert de Brétigny à Vendôme le 28 décembre 1865 et de Vendôme au raccordement de la Membrolle-sur-Choisille sur l'itinéraire Le Mans - Tours le 5 août 1867.

Un itinéraire « bis » pour lequel on ne lésine pas ...

Présentant une longueur supérieure de 11 kilomètres (245 contre 234 km), la ligne de Paris à Tours par Vendôme présente, au surplus, un profil légèrement plus tourmenté que l'itinéraire historique Paris - Tours via Orléans, manifesté par un passage incessant des vallées aux plateaux. Suivant initialement la vallée de l'Orge de Brétigny à Dourdan, la ligne doit ensuite s'élever afin de gagner le plateau de la Beauce au niveau d'Abdis et de rejoindre la ville d'Auneau. Entre Auneau et Voves, elle bénéficie d'un tracé assez rectiligne, le profil étant pénalisé par de courtes mais sèches rampes de 5/1000 au maximum. À partir de Bonneval, la ligne suit le Loir mais reste sur le plateau, le cours de la rivière étant trop sinueux pour pouvoir accueillir une voie ferrée. Peu avant Châteaudun, la ligne descend pour gagner Clèves où elle rejoint les rives du Loir qu'elle suit jusqu'à Vendôme. Peu après avoir quitté cette dernière gare, elle franchit la rivière sur un pont puis remonte sur le plateau à la hauteur de



Brétigny. - Bifurcation de Vendôme.

CPA DR

L'amorce de la ligne de Tours par Vendôme à la sortie sud-ouest de la station de Brétigny. La ligne s'éloigne en courbe vers la droite. Le train circule sur l'axe historique Paris - Orléans en direction du BV avec une machine agissant en pousse. Le saut-de-mouton au premier plan permet à la voie montante (nuptaire) de prendre la direction de Vendôme sans cisaillement. CPA DR, collection Daniel Vauvillier.

Notes

2. C'est au titre de cette même politique que la compagnie d'Orléans acceptera de prendre en charge l'exploitation de l'étoile de la Flèche, avec un service minimum tant au niveau des installations et de la desserte que du matériel employé ...

3. Cette situation vaudra à la gare d'Auneau-Orléans de recevoir des trains État venus de Chartres et des trains Ouest en provenance de Dreux. Une singulière diversité pour une petite localité !



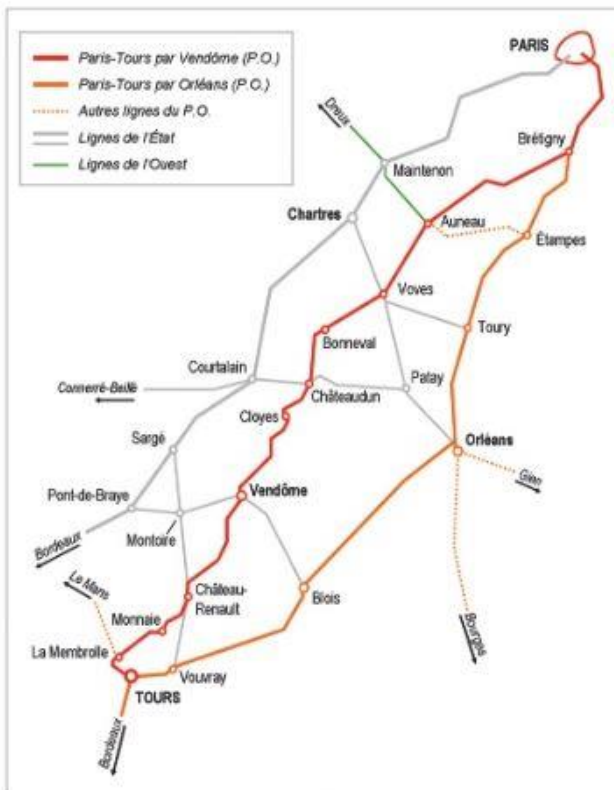
Le bâtiment de Brétigny est construit en 1865 sur un nouvel emplacement. Il remplace le BV d'origine, mal situé entre une tranchée et un remblai, dont le site ne permettait pas l'établissement de la bifurcation. Analogue au BV de Châteaudun, ce bâtiment sera profondément remanié et agrandi en 1904 lors du passage de la ligne d'Orléans à 4 voies pour prendre la configuration du BV connu de nos jours. CPA DR, collection Daniel Vauvillier.

CPA DR



Note

1. Il est évident qu'établi, même à cette époque, une gare terminus dans le quartier du Pont de l'Alma relevait de l'utopie ! Pour mémoire, les projets avortés de la gare de la Madeleine en prolongement de l'Embarcadere de l'Europe du Paris-Saint-Germain et, bien plus tard, le projet de gare du Trocadéro du réseau de l'État (voir RAILS d'Aujourd'hui n° 24).



Carte de la ligne Paris - Tours par Vendôme, qui double l'itinéraire historique par Orléans. Le détail des stations est accessible sur l'extrait de livret-horaire Chaix page 39. Cf-dessous et pp. suivantes, profil en long sur base d'un document de 1958. Infographies Patrick Jacobs.

Saint-Amand-de-Vendôme. À partir de là, afin de rejoindre Château-Renaud, la ligne s'engage dans la vallée de la Brenne qu'elle quitte pour gagner les plateaux près de Monnaie avant de rejoindre la vallée de la Croisille qu'elle suit jusqu'à son confluent vers la Loire de concert avec la ligne PO Le Mans - Tours. Les deux itinéraires contournent cette dernière ville par le nord-ouest avant d'atteindre la gare de Tours, sans desservir la gare annexe de Saint-Pierre-des-Corps, fief des trains de la grande radiale Paris - Tours - Bordeaux et de la transversale Tours - Saincaize via Vierzon.

Nous sommes donc en face d'une ligne qui doit difficilement frayer son chemin entre vallées et plateaux d'où des rampes d'une amplitude de 6 à 8/1000, acceptables pour une ligne à vocation essentiellement régionale mais handicapante, surtout en tenant compte de la puissance limitée des engins moteurs de la fin du XIX^e siècle⁴. La relative dureté du relief se matérialise par la construction d'ouvrages d'art importants comme le viaduc de Bonneval-sur-le-Loir, d'une longueur de 170 mètres ou celui de Villeodmer appuyé sur 11 arches de 15 mètres d'ouverture.

Au niveau des bassins de population desservis, la comparaison est vite établie entre les deux liaisons Paris - Tours. Pour deux villes situées sensiblement à la même latitude,



Bouquetier, Étienne et Dourdan

Dourdan, seconde gare Brétigny - La Membrolle-Tours. Bien que les trains de la ligne des Vaux-du-Loir aient eu longtemps pour origine la gare de Brétigny, Dourdan deviendra en 1924, du fait de l'électrification, la tête de ligne des trains vers Tours. Son petit dépôt jouera le rôle de relais entre traction à vapeur et électrique. Sur cette photo, un train, remorqué par une Forquenot se dirige vers Paris tandis que, sur la voie contigue, des ouvriers de la voie poussent un lorry. CPA DR, collection Daniel Vauvillier.

Étampes, sur la ligne via Orléans compte déjà 8 228 habitants en 1872, Auneau sur l'itinéraire via Vendôme, seulement 1705. La ville de Vendôme elle-même est, à cette époque, une calme sous-préfecture de moins de 10 000 habitants tandis qu'Orléans, préfecture du Loiret est déjà, en 1872, une métropole régionale comptant 49 100 âmes. Une liaison directe vers Chartres aurait permis de bénéficier de l'apport d'une population de 19 440 habitants. Le refus réitéré du PO de coopérer avec la compagnie de l'Ouest en a décidé autrement ainsi qu'il a été dit plus haut⁵. Tout ce contexte explique l'équipement en double voie, dès son ouverture, de l'itinéraire Paris-Tours par Vendôme, la ligne Paris - Tours par Vendôme va se retrouver au sein d'un territoire qui a vocation à être contrôlé par la dernière-née des entreprises ferroviaires françaises. Aussi l'État va-t-il créer, par récupération de concessions anciennes ou par créations de son fait, un certain nombre de rocadés à la rentabilité incertaine mais qui, toutes,

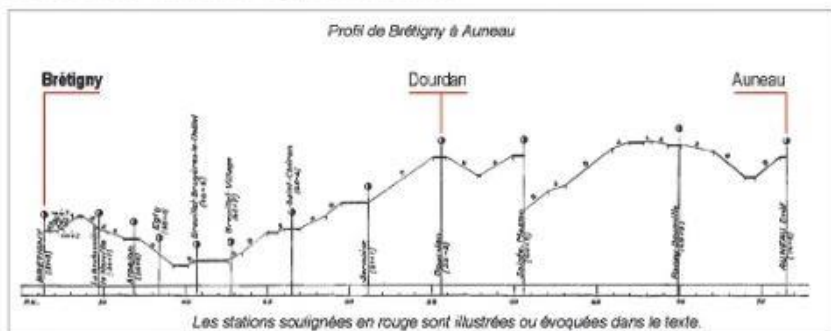
Nazaire mais bien du réseau de l'État qui, à partir de sa création, va multiplier, dans la région, les embranchements affluents vers l'itinéraire Paris - Bordeaux du PO, créant ainsi de nombreux points de correspondance avec la ligne Paris - Tours par Vendôme et faisant de cette dernière une liaison isolée de la compagnie d'Orléans en plein territoire État ...

Un réseau de l'État intrusif

Les conventions de 1883 visant à la répartition des lignes entre l'État et le PO vont fixer la délimitation entre ces deux réseaux à la magistrale Paris - Bordeaux de ce dernier. Pour conséquence, la ligne Paris - Tours par Vendôme va se retrouver au sein d'un territoire qui a vocation à être contrôlé par la dernière-née des entreprises ferroviaires françaises. Aussi l'État va-t-il créer, par récupération de concessions anciennes ou par créations de son fait, un certain nombre de rocadés à la rentabilité incertaine mais qui, toutes,

Notes

4. Les ingénieurs du réseau de l'État seront confrontés à cette relative apreté du relief lors de l'établissement de la radiale Chartres - Saumur, voisine immédiate de Paris - Tours - Vendôme.
5. La ligne Chartres - Orléans qui croise à Voves le second itinéraire Paris-Tours, sera ouverte en 1872 par l'éphémère compagnie Orléans-Rouen rachetée par l'État en 1878. Elle se verra fermée au trafic des voyageurs en 1945. Le tronçon Chartres - Voves a été réouvert aux TER en 2016. Les faits et les besoins sont têtus ...



Les stations soulignées en rouge sont illustrées ou évoquées dans le texte.



Lire la suite dans le n° 2 de

HF HISTOIRE FERROVIAIRE
Le chemin de fer au temps des compagnies