

Les samedis des Archives

Atelier du 20 mai 2017

A pied, à cheval ou en voiture ! Déplacements et moyens de transport en Indre-et-Loire.



AD37 10Fi196/51



Archives départementales d'Indre-et-Loire

Sommaire

Sommaire	2
Les voies de communication dans l'Antiquité	5
La route au Moyen-Age	8
A l'époque du Haut-Moyen-Age : Du 5 ^{ème} siècle à l'an mil	8
Du 11 ^{ème} au 15 ^{ème} siècle	8
Documents sur l'entretien des ponts au Moyen-Age en Touraine	9
Les routes de poste	10
Le réseau routier d'après l'atlas de Trudaine	13
La création d'un véritable réseau routier au 18 ^{ème} siècle	16
Les archives de l'intendance (série C)	16
Les voies de communication fluviales	18
Naviguer sur la Loire et sur le Cher	18
Les différents types d'embarcation	18
Profession marinier	20
Quand les bateaux font naufrage	20
Les métiers liés à la navigation	21
Bacs et passages d'eau	24
Le premier réseau de routes départementales (de la Révolution à 1938)	26
Les routes issues de la Révolution (1789 à 1811)	26
Le système de Napoléon (1811 à 1836)	26
L'essor de la voirie vicinale (1836 à 1866)	29
Dénomination des chemins de la voirie vicinale	30
Un très long déclin (1866 à 1938)	31
Où trouver dans les Archives les documents concernant les routes du département d'Indre-et-Loire ?	33
Les Routes nationales (1800-1940). Série S	33

La voirie vicinale. (1836-1939). Série 3 Ø	35
Un exemple des documents que l'on peut trouver dans la sous-série 3 Ø	39
Le second réseau de routes départementales (de 1939 à nos jours)	44
Le renouveau (1939 - 1972)	44
Les voies ferrées d'intérêt local	45
La constitution du réseau	45
Le réseau nord	46
Le réseau sud	47
L'évolution du réseau	49
Le bilan d'un quart de siècle (1884-1914)	49
Guerre et après-guerre, le temps des incertitudes (1914-1930)	50
Les années trente ou le déclin irrésistible (1930-1939)	51
La Guerre 1939-1945, la guerre des petits trains	52
La fin des petits trains (1945-1949)	53
Les instruments de recherches	54
Le tramway	55
La constitution du réseau	55
Les lignes du tramway	59
Les lignes	59
L'extension du réseau	62
L'exploitation du réseau	64
Les instruments de recherches	72
Conclusion	73

Intervenants :

Anne Debal-Morche, Conservatrice en chef du patrimoine

Catherine Watel, Assistante de conservation du patrimoine

Bibliographie sommaire des ouvrages utilisés pour la rédaction du présent support

Routes

Zadora-Rio (dir.) Elisabeth - *Atlas Archéologique de Touraine*, Supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France, 53, FERACF, Tours, 2014.

URL : <http://a2t.univ-tours.fr/>

Chemins de fer d'intérêt local / Tramways

CHEDAILLE (Jean), *Tours le tram*, Montreuil-Bellay, C.M.D., 1998, 111p.
..... 4°111

CHEDAILLE (Jean), *Tours le train*, Montreuil-Bellay, C.M.D., 1997, 135p.
..... 4°150

COLSON (Clément), *Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways*, Paris, Paul Dupont, 1901, 246p. 8° 1705

DIEULEVEULT (Alain de) / Edom (Jean), *Petits trains de Touraine*, Le Mans, Cénomane, 1988, 150p. 4°704

GERIN (M.), *Le réseau de transport de la région tourangelle*, extrait de l'Industrie des voies ferrées et des transports automobiles, n°494, septembre 1954, pp.110-121
..... 4°Bh 946

MAURICE (Jacques), *Construction des chemins de fer tourangeaux*, extrait du Bulletin trimestriel de la Société archéologique de Touraine, Tours, Imprimerie Nouvelle, 1975, pp. 725-739. 1159 PERU34

METZ (Jean), *Les chemins de fer secondaires d'Indre-et-Loire. Les tramways de Tours*, extrait de Chemins de fer régionaux et urbains, 1969-1970, n° 92, 94-96, 98 8°1653

RICHARD (Albert), *Législation des chemins de fer d'intérêt local*, Paris, imprimerie Dunot, 1875 269 p. 8° 2319

RIFFAUD (Jean-Claude), *Les réseaux d'Indre-et-Loire des chemins de fer départementaux*, 1981, 52 p. 4°Bh1659

Sigles

C.F.D : Compagnie des Chemins de fer départementaux

C.T.T : Compagnie des Tramways de Tours

C.G.F.T : Compagnie générale française de Tramways

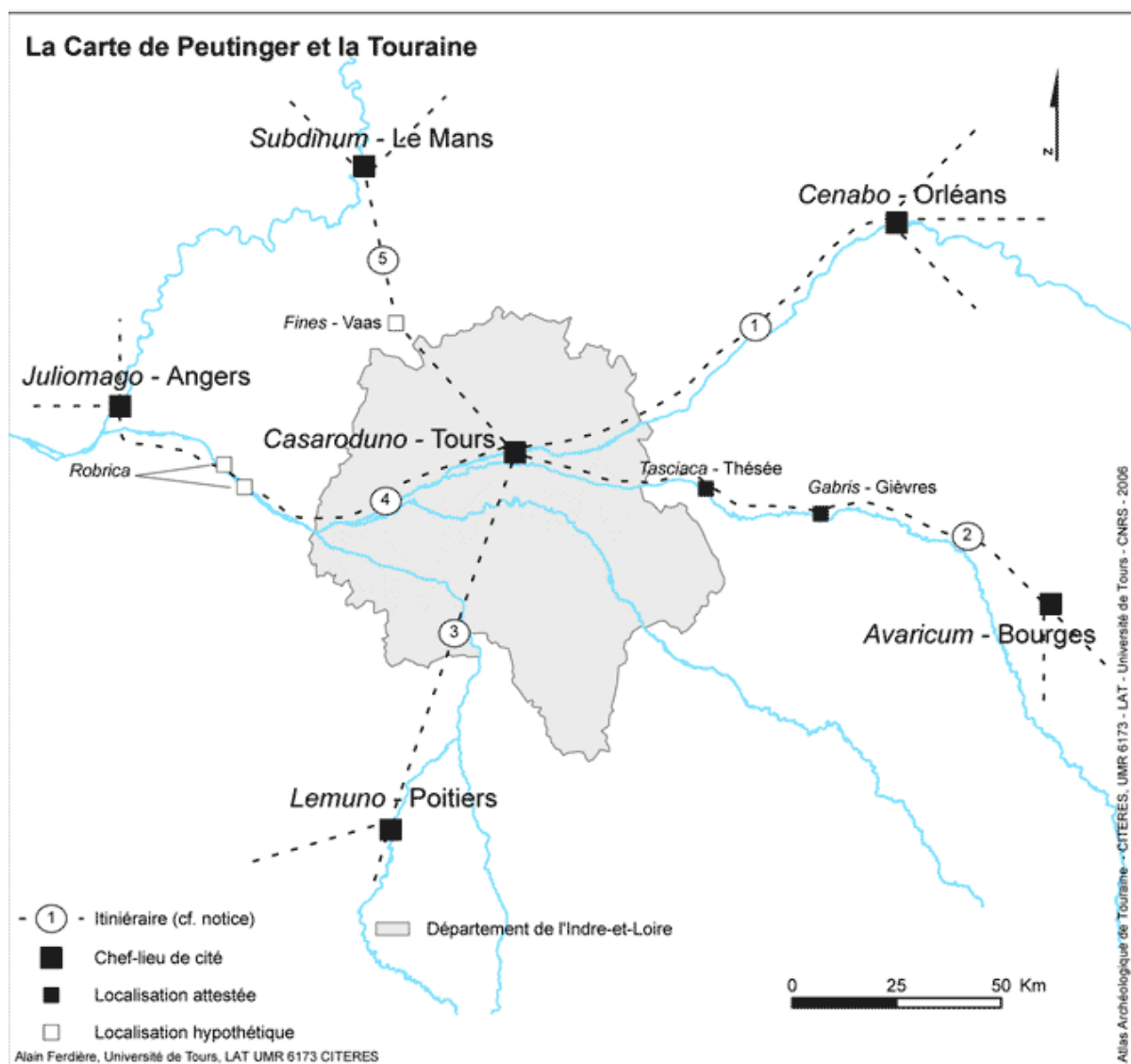
A.T.R : Association professionnelle des Transports routiers de Touraine

Les voies de communication dans l'Antiquité

D'après Jacques Seigne. Atlas archéologique de Touraine. <http://a2t.univ-tours.fr/>

Destinées à relier aisément et rapidement les grands centres urbains et à faciliter les déplacements de l'armée, ces grandes routes furent normalisées, standardisées, d'un bout à l'autre de l'Empire. Tracées au mieux de la topographie, aussi rectilignes et horizontales que possible, constituées de deux pistes de roulement de plus ou moins trois mètres de large chacune, solidement construites suivant des principes techniques similaires, ces voies étaient en outre dotées de bornes tous les milles -ou toutes les lieues dans certaines régions de Gaule. Ces bornes milliaires portaient généralement une inscription gravée rappelant à la fois le nom du gouverneur de la province qui avait fait réaliser ou entretenu la route, le nom de l'empereur sous le règne duquel les travaux avaient été effectués et surtout la distance séparant la borne de la capitale de cité voisine. Une telle structuration des réseaux viaries ne réapparaîtra qu'au XVIII^{ème} siècle avec la construction des « routes royales » dont beaucoup réemprunteront des tracés antiques.

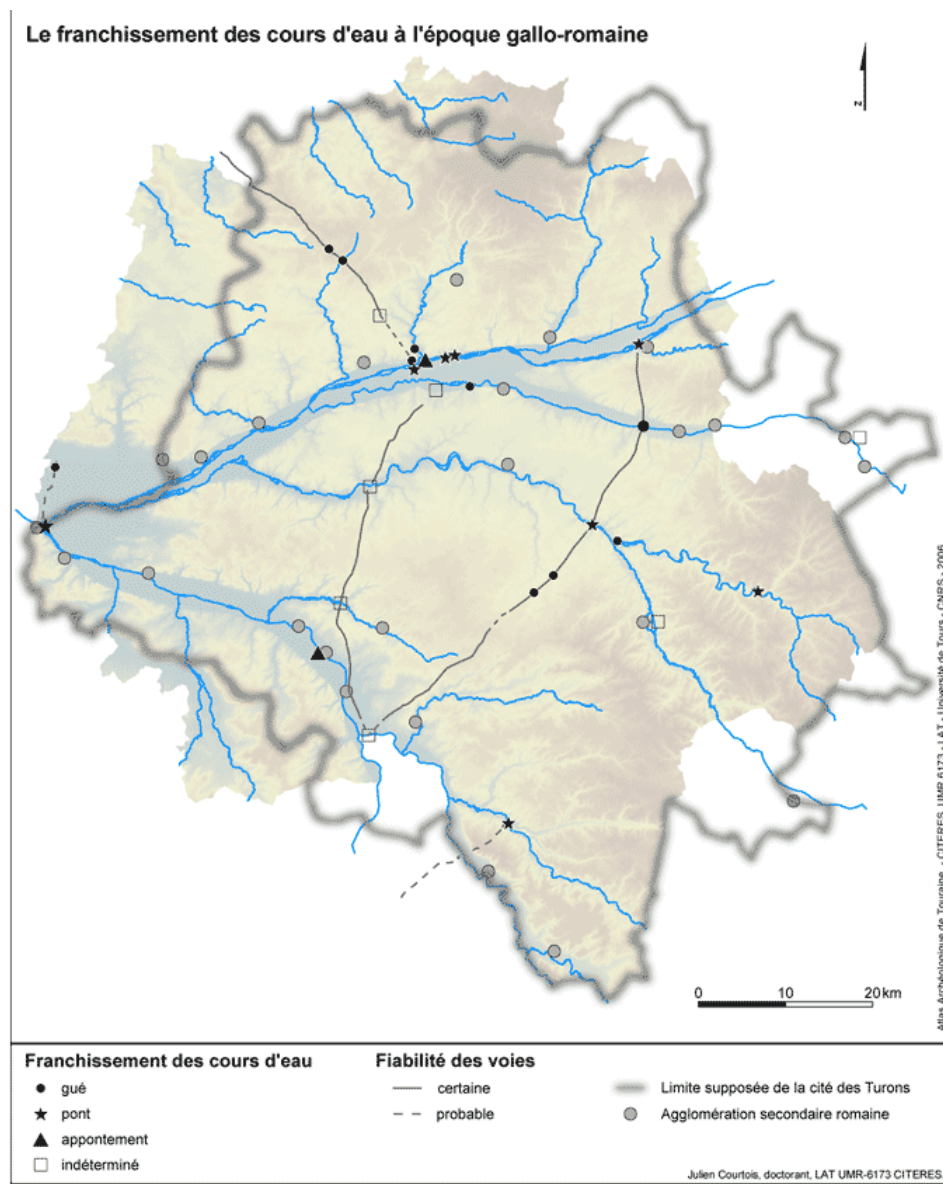
Or la cité des Turons a l'avantage d'avoir un territoire traversé par de nombreux cours d'eau, la plupart navigables malgré leur régime parfois capricieux. Bien que les vestiges matériels directs manquent (ports, appontements, épave de navires), il ne fait aucun doute que la Loire, le Cher et leurs affluents furent utilisés pour le transport des personnes et des biens, en particulier des pondéreux. L'importance même de ces axes de communication fluviaux explique sans doute, au moins en partie, le choix, à priori aberrant, du confluent inondable des vallées de la Loire et du Cher pour l'implantation de la capitale de la cité *Caesarodunum*/Tours.



Les itinéraires figurés sur la Carte de Peutinger attestent l'existence de liaisons routières entre les villes mais ne permettent pas de localiser précisément les routes elles-mêmes. Seuls les tracés proposés aujourd'hui pour les voies se dirigeant vers Poitiers, Le Mans et, au moins pour partie, vers Angers, sont à peu près connus. Les vestiges de ponts antiques, dont le nombre s'est considérablement accru ces dernières années, constituent les témoins les plus précis du tracé des voies antiques sur le territoire des Turons.

Les axes naturels : les cours d'eau

De même, les vallées et les rives des nombreux cours d'eau constituaient autant d'axes naturels, et généralement aisés, de circulations terrestres. L'examen de la carte des agglomérations secondaires (HERVE 2007) montre bien la répartition privilégiée de ces centres le long des voies fluviales et suggère par-là que ces dernières étaient doublées, sur les deux rives (?), par des voies terrestres. De très nombreux indices relevés au cours des ans, semblent bien confirmer la présence de ces probables routes de berges sans pour autant que leur réalité matérielle et surtout leur appartenance à l'Antiquité ne soient totalement prouvées.



A l'heure actuelle, les vestiges de ponts antiques, dont le nombre s'est considérablement accru ces dernières années à la suite de découvertes fortuites et de fouilles programmées, constituent les seuls véritables témoins précis du tracé des voies antiques sur le territoire des Turons : Candés Saint-Martin, Fondettes, Tours, Amboise.

La route au Moyen-Age

A l'époque du Haut-Moyen-Age : Du V^{ème} siècle à l'an mil

Le Haut Moyen Âge couvre en Gaule une période courant de l'an 500 à l'an mille. À la fin de la domination romaine, la Gaule dispose d'un réseau de voies romaines de bonne qualité, structuré en étoile à partir de Lyon vers les côtes maritimes et les ports. L'histoire des routes de Gaule au Haut Moyen Âge se caractérise par contre par un rapide déclin de ce réseau.

À partir du milieu du III^e siècle commencent les invasions barbares qui vont provoquer la ruine de l'ancienne civilisation mais aussi l'abandon de l'usage et de l'entretien des voies romaines. Peu de documents permettent d'attester de la réalité de l'état des voies de l'époque, à tel point que longtemps les historiens ont considéré qu'il y avait eu un abandon pur et simple. Mais des études récentes ont montré que ce n'était pas si évident.

Si l'époque mérovingienne est bien caractérisée par le morcellement du royaume, l'abandon de toute puissance publique centralisée et donc de toute commande unifiée relative aux routes, force est de constater que certaines voies romaines subsistèrent. Pendant la période carolingienne, Charlemagne et ses successeurs tentèrent une reprise en main en rétablissant d'une part la coutume de la corvée et en ordonnant de reconstruire certains ouvrages et en les contrôlant avec certains missi dominici. Mais ceci n'est que ponctuel et eut, dans l'ensemble, peu d'effet.

À côté de ce qui subsiste de l'œuvre routière romaine, apparut un nombre considérable de petits chemins de terre ne servant qu'à desservir un lieu proche. C'est ce que l'on nomma le "chevelu médiéval". Parallèlement les moyens de transports évoluèrent, en fin de période apparurent des moyens de transports plus puissants, donc plus lourds et plus agressifs pour les routes. Ce fut le prélude à de futurs changements.

Du XI^{ème} au XV^{ème} siècle

Après un lent abandon aux X^{ème} et XI^{ème} siècles, succédant à deux phases de maintien sans grande innovation, le réseau se structure avec des "voies médiévales", parallèles quelquefois à la voirie ordinaire, héritées de l'organisation romaine. Plusieurs facteurs ont contribué à cette évolution : l'apparition de nouveaux échanges commerciaux et religieux. Les cheminements vers les foires, comme les foires de Champagne, mais aussi les pèlerinages comme celui de Saint-Jacques de Compostelle sont des facteurs de développement, générant de nouveaux centres de populations autour des villages-étapes et de nouveaux métiers liés à la route.

La corvée instaurée sous Charlemagne ayant disparu, les ponts et autres ouvrages routiers sont financés soit par le don, soit par le péage instauré par les seigneurs locaux. Des congrégations religieuses comme les frères pontifes et les œuvres du pont construisent des ponts. Mais il n'existe pas d'organisation centralisée de la construction de l'entretien des routes.

Documents sur l'entretien des ponts au Moyen-Age en Touraine

H 455

Accord entre messire Échivard, seigneur de Preuilly, et les religieux de la Merci-Dieu, au sujet du pont sur la Creuse à La Roche-Pozay, des droits de justice, etc, copie authentique, d'un acte de 1423. —

H 968

PRIEURÉ DE SONNAY ou Saunay.— Enquête faite à la demande des religieux et chambrier de Saint-Julien, contre les officiers de Chateaurenault, afin de savoir à qui incombe la charge de faire et entretenir le pont de Sonnay ; pièce sans date et composée de trois feuilles de parchemin, cousues bout à bout, ne contenant que les dépositions des témoins, parmi lesquels Fouquet Baudriau est âgé de 120 ans ; — quoique ces pièces ne contiennent pas de conclusion, il résulte de l'enquête que le comte de Blois et le prieur de Sonnay coopéraient l'un et l'autre à l'entretien.

Les routes de poste

Louis XI institue dans le royaume en 1477, et tout d'abord sur les routes militaires de Bourgogne, de Picardie et de Guyenne, un service de relais assurant la fourniture de chevaux, seul moyen de transport rapide à l'époque. C'est le premier réseau de poste français. Il est, à en croire les mémorialistes, inspiré par l'idée que l'existence d'un système centralisé de poste royale ne peut que renforcer le pouvoir monarchique.

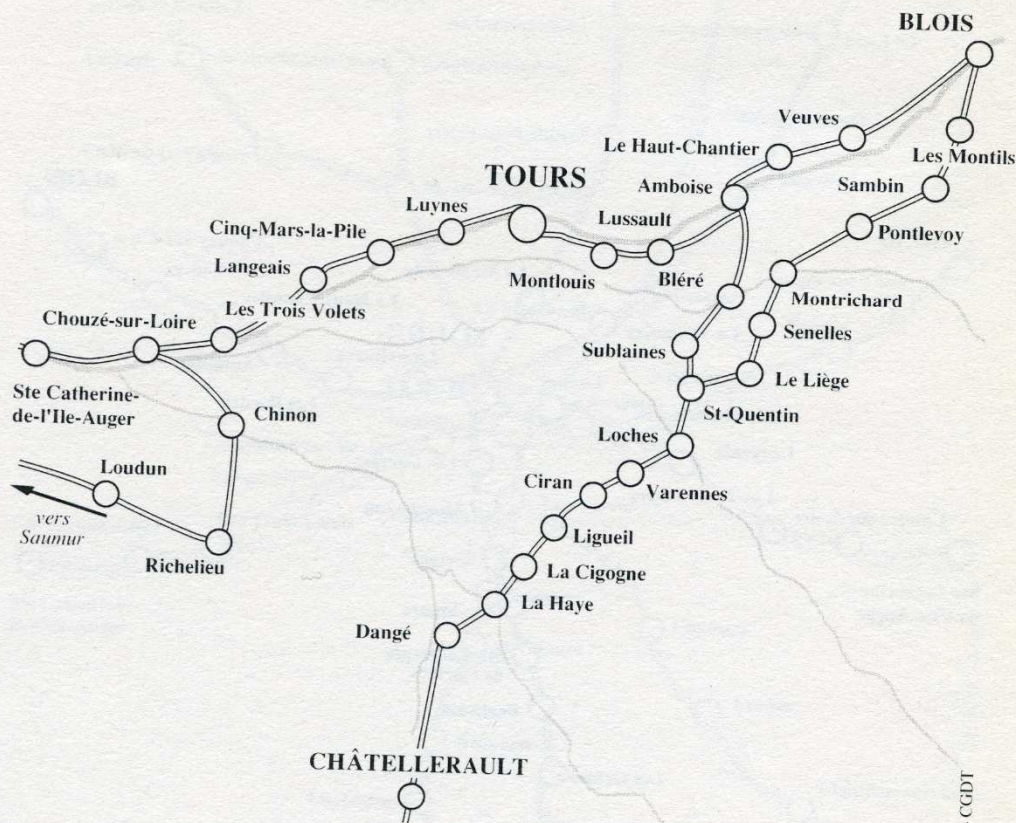
Les cavaliers de l'écurie royale utilisent ces relais dits de la poste aux chevaux pour échanger leur monture fourbue contre un cheval frais et assurer ainsi le transport à vive allure de la correspondance officielle du souverain. Louis XII met le service des relais de poste à la disposition des voyageurs en 1506.

Depuis le début du XVI^e siècle, le grand axe nord - sud-ouest a été ainsi une "route de poste", dans sa partie médiane, entre Tours et Bordeaux, de même que la route de Lyon. Toutes les sept lieues environ, existaient des relais nantis de chevaux frais et de cavaliers disponibles. La vitesse du cheval au galop sera immuable jusqu'au rail.

Les responsabilités gouvernementales concernant la vie de relations et la circulation routière et fluviale sont assumées par l'administration (communale ou royale) et le service postal.

Dès le milieu du XVIII^e siècle, Blois perd son avantage, pourtant ancien, de point de passage possible entre Paris et l'Espagne. Orléans paraît alors être la ville qui l'a emporté, cela même si Tours profite du déclassement de Blois pour obtenir une liaison directe avec Poitiers. C'est, lorsque le système dense de voies commence à gagner le Maine par diffusion depuis la Normandie et l'Île-de-France, que Tours obtient la mise en place d'un axe majeur entre Paris et l'Espagne. Il s'agit là d'une rupture dans les positions qui tourne au désavantage d'Orléans, qui, de carrefour majeur, passe au second plan derrière Tours, voire Le Mans (Nicolas Verdier. Atlas archéologique de Touraine).

Les routes de Poste en Touraine à la fin du XVII^{ème} siècle



Desin CC - CGDT

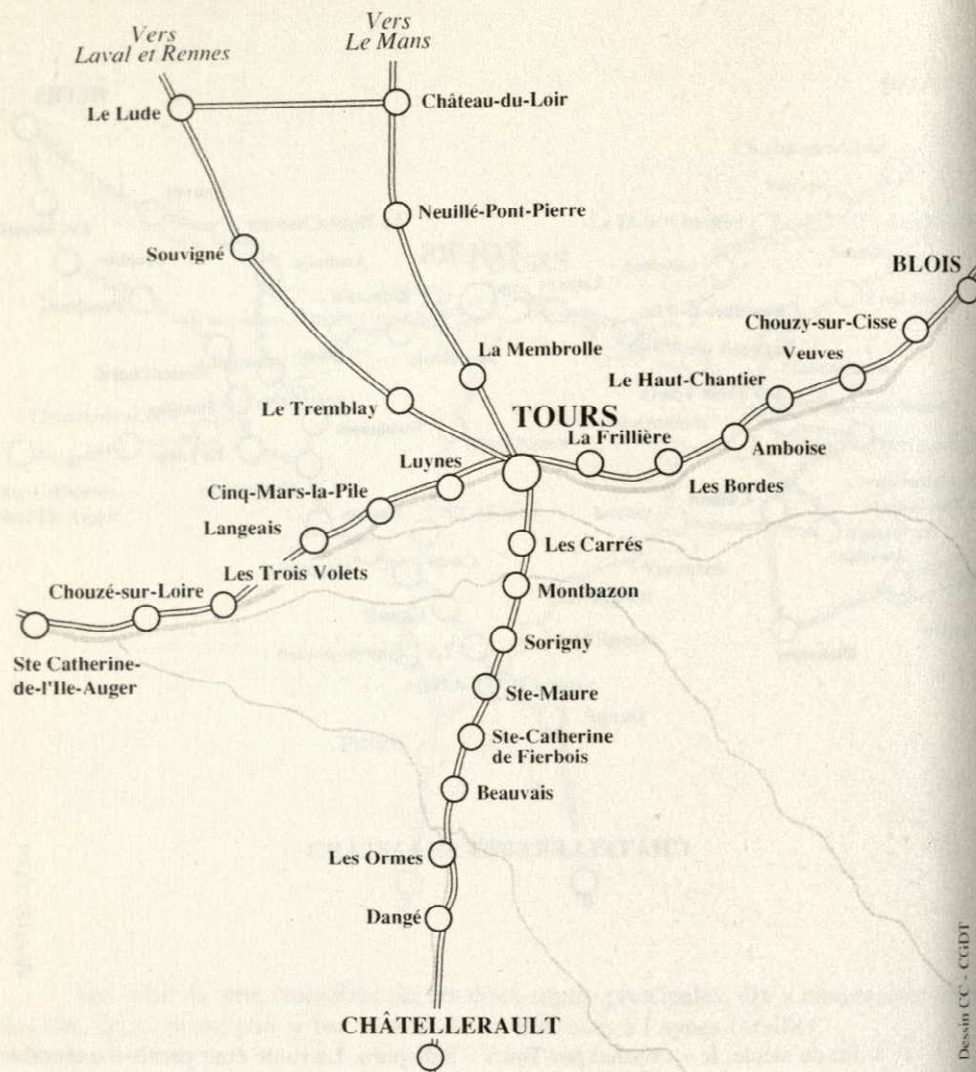
À la fin du siècle, le « crochet par Tours » a disparu. La route était paraît-il exécrable. En revanche, on trouve une variante au tracé de la route d'Espagne entre Blois et Loches : de 1700 environ à 1722, puis de 1748 à 1752, on passera par Blois, Amboise, Bléré et Sublaines; le reste du temps par l'ancien itinéraire.

Vers 1638, Richelieu est relié à Chouzé-sur-Loire par Chinon et à Saumur, par Loudun. Ces routes ne devaient pas être rentables ; elles furent abandonnées moins de trente ans plus tard. Il s'agit sans doute d'un caprice du Cardinal.

CGDT - Une création tourangelle
La Poste aux chevaux

*Extrait de l'ouvrage. Une création tourangelle : la Poste aux chevaux.
Centre généalogique de Touraine, Tours (2002).*

Les routes de Poste en Touraine en 1753



Le grand chambardement eut lieu en 1752 avec la suppression, d'un trait de plume, de la vieille route d'Espagne. On passera désormais, de Tours à Châtellerault, par ce qui deviendra la N10, en créant sept nouveaux relais.

Paris-Nantes suit désormais la rive droite dans toute la traversée de la Touraine. Lussault et Montlouis sont remplacés par Les Bordes (qui disparaîtra vite) et La Frillière. Le relais de Tours est situé rive droite, à Saint-Symphorien.

Apparition de Tours-Laval et Tours-Le Mans.

CGDT - Une création tourangelle
La Poste aux chevaux

86

Extrait de l'ouvrage. Une création tourangelle : la Poste aux chevaux.
Centre généalogique de Touraine, Tours (2002).

Le réseau routier d'après l'atlas de Trudaine

D'après Nicolas Poirier. Atlas archéologique de Touraine. <http://a2t.univ-tours.fr/>

L'Atlas de Trudaine consiste en une série de plans des principaux axes routiers du royaume de France existants ou à réaliser, levée au XVIII^e siècle.

Au cours de l'Ancien Régime, le mauvais état du réseau routier français suscite fréquemment l'inquiétude des autorités. Les communications sont difficiles, ce qui menace d'importants intérêts économiques, commerciaux et militaires. Afin de remédier à cette situation, un vaste programme de rénovation est établi en 1738 par Philibert Orry (1689-1747), contrôleur général des finances et l'intendant des finances Daniel Charles Trudaine (1703-1769).

Tout en ordonnant la réfection progressive de tous les grands axes routiers du royaume et d'abord de ceux qu'empruntait la Poste, ils décident de créer des voies entièrement nouvelles partout où les nécessités politiques et économiques l'exigeaient.

Au préalable, Orry décide de dresser un état des lieux permettant d'identifier les travaux les plus urgents. Dans ce dessein, il lance une vaste enquête qui repose sur une couverture cartographique des principales voies de communication du royaume de France. Tout le pays se trouve en effet concerné par les instructions envoyées en 1738 aux ingénieurs. Chacun d'eux y était invité à dresser les cartes détaillées des routes dans l'étendue de sa généralité, et toutes ces cartes devaient être dessinées suivant une même échelle de 10 lignes pour 100 toises (soit 1/8640). Ces plans, établis en double, devaient permettre aux ingénieurs et aux intendants d'avoir une connaissance très exacte des routes de leur généralité.

La route est l'objet même de ces cartes. Elle faisait donc l'objet d'un traitement spécial : son tracé était rehaussé d'un lavis dont la couleur variait suivant les matériaux qui composaient son revêtement.

Le résultat du travail de cartographie, désormais mieux connu sous le titre d'Atlas de Trudaine, est conservé au département des Cartes et Plans des Archives Nationales. Les plans contenus dans les 65 atlas conservés sont les copies très embellies des minutes envoyées par les ingénieurs:

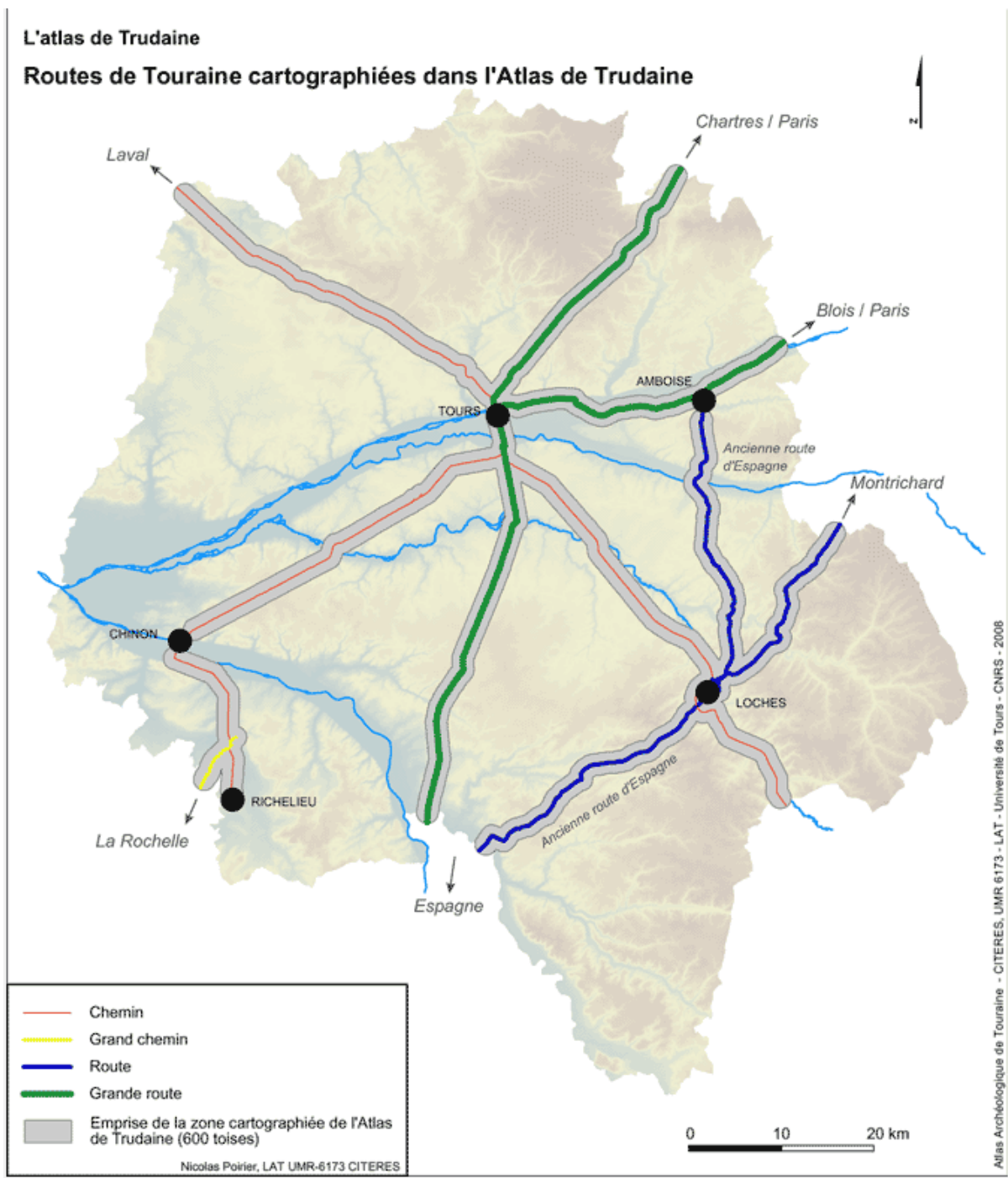
<http://www.culture.gouv.fr/documentation/archim/atlasdetrudaine.htm>).

Si l'on reporte leur tracé sur une carte de France à petite échelle, on peut constater qu'ils concernent presque toutes les grandes routes de l'époque mais particulièrement les grandes routes royales partant de Paris.

Les plans présentent également une cartographie des environs immédiats de la route, jusqu'à environ 600 toises (1170 m). C'est ce que les ingénieurs du XVIII^e siècle appelaient "l'accompagnement". Mais cette représentation doit être utilisée avec prudence. Les hommes qui ont procédé aux levés se sont préoccupés avant tout de l'ouvrage fait ou à faire et n'ont tenu compte du milieu géographique environnant que dans la mesure où il pouvait être utile aux techniciens chargés de la construction et de l'entretien. Au-delà de quelques centaines de mètres de chaque côté de la route, la représentation des détails topographiques n'est pas fiable.



Atlas de Trudaine. Extrait de la feuille n° 8505P018R01_H, Archives nationales



L'Atlas de Trudaine consiste en une série de plans des principaux axes routiers du royaume de France existants ou à réaliser, levée au XVIII^e siècle. La route est l'objet même de ces cartes qui concernent également les environs immédiats de la chaussée, jusqu'à 600 toises (1170 m) environ. Les tracés représentés en Touraine concernent essentiellement des routes desservant la capitale (comme les routes d'Espagne) mais aussi des itinéraires régionaux (Tours-Laval, Tours-La Rochelle) ou plus locaux (Chinon-Richelieu).

La création d'un véritable réseau routier au XVIII^{ème} siècle

C'est au XVIII^e siècle que l'établissement d'un véritable réseau routier devient une préoccupation permanente. Le service des Ponts et Chaussées, créé en 1716, développe et entretient les routes les plus importantes avec le concours du ministère de la Guerre. Il construit avec le système de la corvée près de 30 000 km de voies entre 1728, date de sa création, et la Révolution. Les routes sont bordées d'arbres afin de protéger les piétons et les chevaux. Les voies locales restent à la charge des riverains.

En 1776, un arrêt du Conseil définit quatre classes de routes, depuis les " grandes routes qui traversent la totalité du royaume ou qui conduisent de la capitale dans les principales villes, ports ou entrepôts de commerce" jusqu'aux petites routes d'intérêt local. Les routes de la première classe, ou *routes royales*, construites désormais devront avoir 42 pieds de largeur, soit environ 13 mètres. Elles ont été cartographiées par Claude-Sidoine Michel, ingénieur et géographe du Roi à l'Observatoire, Louis Brion de la Tour et Louis Charles Desnos entre 1762 et 1785.

En 1744, Charles Daniel Trudaine crée un atelier de dessinateurs et, en 1747, c'est la création de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Jean-Rodolphe Perronet, premier directeur, transforme l'atelier de dessinateurs en école d'ingénieurs.

Les archives de l'intendance (série C)

L'étude des réseaux routiers peut être utilement complétée par la mobilisation d'autres plans d'ouvrages existants ou à réaliser, émanant des services de l'Intendant de la Généralité de Touraine, conservés aux Archives Départementales en série C. Cette documentation est l'une des rares à ne pas pâtir de la rupture engendrée par la période révolutionnaire dans la mesure où les services des Ponts et Chaussées trouvent leur origine dans le corps des ingénieurs cartographes qui ont été affectés à la réalisation des plans de routes pour les Intendants de Généralités.

Exemple de documents

C160 (1773-1784) : Procès-verbaux de visite des routes de la Généralité de Tours, plans itinéraires de plusieurs des routes indiquées ci-dessous :

- Routes de Paris en Espagne ;
- Routes de Tours à Rennes ;
- Routes de Tours à La Châtre ;
- Routes d'Amboise à Châteaurenault
- Routes de Tours en Normandie ;
- Routes de Tours à Chinon
- Routes de Tours en Berry par Loches ;
- Routes de Tours à Bourges par Veretz, Bléré et Montrichard
- Routes de Sainte-Maure à Chinon ;
- Routes de Châtellerault à Preuilly ;
- Routes de Loches à Preuilly

C 161 (1739-1754)

État des ouvrages faits sur la route d'Amboise à Tours et d'Amboise à Vétetz, depuis le 9 mai jusqu'au 4 juillet 1739.

Règlement de la Chambre des Comptes de Paris sur la comptabilité en matière d'ouvrages de ponts et chaussées.

Mémoire concernant la route de Paris en Espagne par Saint-Dié, Les Montils, Montrichard et Le Liège.

État des laboureurs, fermiers, métayers, artisans et autres taillables des paroisses de Vernou, Noizay, L'Île-Bouchard, Nueil, Pauzoult, Crouzille, Crissay, Mougou, de leurs enfants et domestiques, de leurs voitures, boeufs et chevaux.

Ordonnance de M. de Magnanville, intendant de Tours, prescrivant la plantation d'arbres sur les routes.

Tableau des paroisses qui doivent être commandées pour la route de Chinon à Richelieu.

Les voies de communication fluviales

Naviguer sur la Loire et sur le Cher

Les différents types d'embarcation

Le chaland était le type de bateau le plus répandu dans le bassin ligérien. Il était équipé d'une piautre, qui servait de gouvernail et de stabilisateur au bateau. Le chaland se manœuvrait à la perche ou à la voile. Dans le val de Loire, cette longue perche ferrée sur le bout s'appelait la "bourde". Chaque bateau était constitué d'une voile raccordée à un mat. L'embarcation mesurait entre 20 et 30m de long sur 3 à 4m de large, soit 25 à 30 tonnes de charge utiles. En fonction de leur taille et de leur utilisation, ces bateaux prennent aussi le nom de gabares, de toues ou futreau. Les bateaux de Loire ont en commun d'avoir un fond plat, permettant de naviguer avec un faible tirant d'eau.

Un plan, dessiné en 1702, pour délimiter les propriétés appartenant aux chanoines de la cathédrale de Tours situées entre la Loire et le Cher, à l'emplacement actuel des communes de Saint-Pierre-des-Corps et de La-Ville-aux-Dames, apporte des renseignements très intéressants sur la batellerie, car le dessinateur a placé sur ces cours d'eau les représentations des bateaux qui y naviguaient.

Ce croquis représente le modèle le plus simple d'embarcation : une petite barque, dont la forme évoque une pirogue, montée par un seul homme remontant la Loire à la rame.



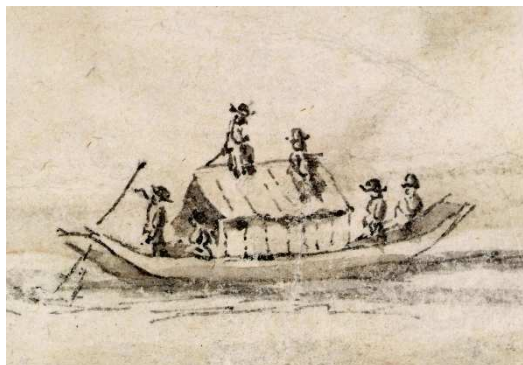
AD37/G 213

Ce bateau, plus grand que la barque, est équipé d'une piautre, à l'arrière du bateau, qui joue le rôle de gouvernail, manœuvrée par des cordages, reliés à une barre transversale.



AD37/G 213

Ce bateau dispose d'une cabane, d'où l'expression "*toue cabanée*", pour désigner ce type de bateau. La cabane servait d'abri, pour les marchandises fragiles, les mariniers ou les passagers éventuels.



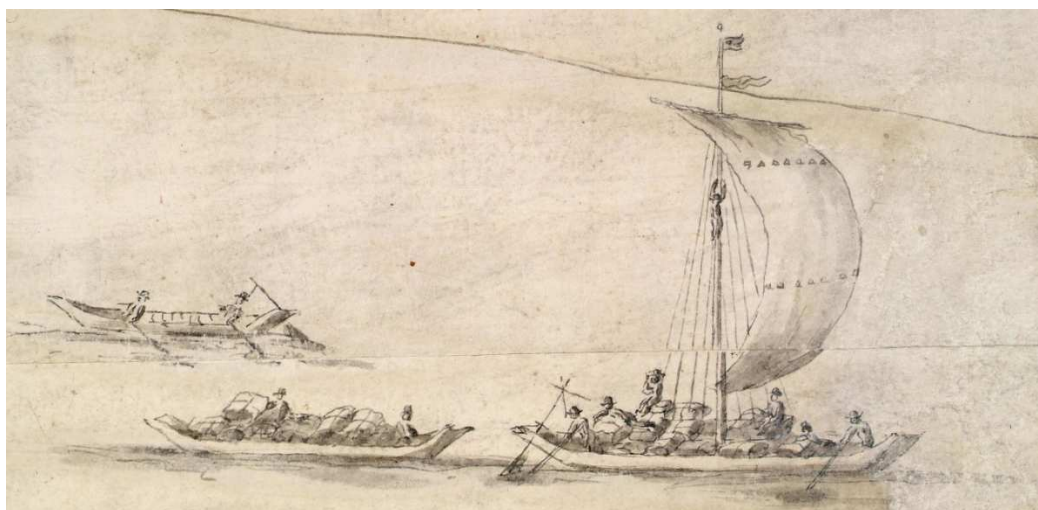
AD37/G 213

Pour remonter le courant, le bateau déploie sa voile, on distingue les nombreux cordages qui relient le mât au bateau, et dont les traits caractéristiques se retrouvent souvent sur les graffitis qui représentent des bateaux de Loire.



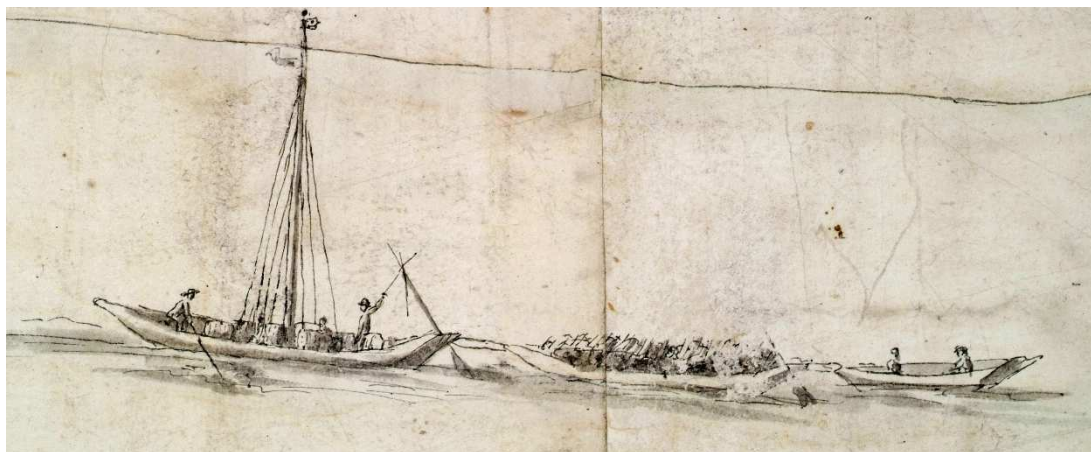
AD37/G 213

Le chaland est rarement utilisé seul, la navigation se faisant à plusieurs bateaux, de deux à huit, est désignée sous le nom de train de bateaux. Les bateaux sont reliés entre eux par un système complexe qui fonctionne aussi bien en poussée qu'en traction.



AD37/G 213

On assiste, sur ce croquis, à un croisement de bateaux. La plus petite embarcation descend le courant, manœuvrée à la rame. Le chaland et la toue, chargés de ballots de marchandises, remontent la Loire. Pour cela, le chaland a déployé sa voile, tandis que deux membres d'équipage appuient sur leurs gaffes pour faire avancer le bateau. Le mât est surmonté d'une girouette, dont le motif a été repris par la mission Val de Loire pour signaler les communes appartenant au Val de Loire patrimoine mondial de l'UNESCO.



AD37/G 213

Profession marinier

L'appellation de marinier apparaît à la fin du XVII^{ème} siècle et se généralise au XVIII^{ème} siècle. Au XIX^{ème} siècle, le marinier est appelé soit entrepreneur de marine, soit marchand-voiturier et désigne un homme qui cumule une double profession de commerce et de transport. Son épouse a aussi une fonction économique et sociale de premier plan. En l'absence de son mari, elle est l'interlocutrice de la clientèle. Les enfants, dès l'âge de 13 ans, commencent à naviguer avant de reprendre l'activité familiale.

Quand les bateaux font naufrage

Le 22 septembre 1807, Thomas Renard, maire de Montlouis, dresse procès-verbal de la perte des marchandises résultant d'un naufrage à Husseau.

« A la réquisition d'Urbain Favau-Jacquelin, voiturier par eau demeurant commune de Montsoreau, département du Maine et Loire, nous nous sommes transportés en ses bateaux faisant route sur la rivière de Loire, de Nantes à Orléans et arrêtés vis-à-vis le village d'Husseau de cette dite commune distante d'environ une lieue du bourg où est notre résidence, à l'effet d'y constater le naufrage du premier de ces trois bateaux dit chaland et la perte qui en est résultée des marchandises dont il était chargé.

j'étais en présence des témoins nommés René Serrault, marinier, François Renard, pêcheur, François Dufour, tisserand, tous trois domiciliés en cette commune et appelés par ledit Favau-Jacquelin pour l'aider à retirer ledit bateau de l'eau, de Pierre Serrault et François Maignant voituriers par eau faisant route d'Orléans à Nantes, le premier d'Orléans, le deuxième de la commune de Noyant du département du Maine et Loire avec un bateau chargé d'épicerie, de Denis Doumas vigneron et de Jeanne Doumas, sa fille gardant le long du rivage des vaches à la pâture, ces quatre derniers témoins dudit accident ainsi qu'ils nous l'ont déclaré.

Nous avons reconnu que ledit bateau avait été pénétré par un morceau de plancher de carcasse de bateau naufragé en cet endroit de sorte que le bateau s'est trouvé par l'effet de ladite plaie en peu de temps submergé et que par conséquent s'en est suivi la perte entière du sel, sans que ledit maître du bateau n'ait pu malgré l'activité de sa manœuvre l'éviter parce que l'eau le couvrait entièrement et le dérobaît à la vue... »

Registre des Délibérations municipales, Archives municipales de Montlouis.

Ce récit illustre bien le développement du commerce fluvial en ce début du XIX^{ème} siècle. La Loire est, en effet, le seul fleuve d'Europe que l'on pouvait remonter grâce au vent sur 400 km, depuis le débouché maritime.

Les métiers liés à la navigation (d'après l'étude faite pour l'atelier du samedi 21 mai 2016 consacré aux vieux métiers)

Quelle différence y a-t-il entre marinier, nautonnier, batelier et voiturier par eau ? Les termes de batelier et voiturier par eau sont les plus employés au XVII^{ème} siècle. Le terme de voiturier par eau désigne plus particulièrement le professionnel du transport, tandis que le terme de batelier a une acceptation plus générale et plus sociologique.

Quant au terme de nautonnier, il n'est utilisé que jusqu'à la fin du XVI^{ème} siècle tandis que celui de marinier gagne petit à petit du terrain surtout à la fin du XVII^{ème} siècle. Il sera remplacé par le terme « *voiturier d'eau* » au XIX^{ème} siècle.

Le marinier

Une distinction est faite entre les marchands et les mariniers. Les marchands (ou négociants) achètent, stockent, revendent des produits et assument les risques financiers. Ils possèdent plusieurs bateaux et font transporter leurs marchandises par les mariniers (ou voituriers par eau) qu'ils recrutent. Cependant, les mariniers peuvent aussi être propriétaires des embarcations qu'ils dirigent.

L'équipage conduisant un bateau est généralement composé d'un patron marinier, de compagnons et d'un garçon de bateau (le mousse).

Les mariniers doivent toujours avoir sur eux la ou les lettres de voiture correspondant à la cargaison des bateaux qu'ils dirigent. Ce document mentionne la nature du chargement, le nom des bateaux, le lieu de chargement et celui de la destination, le nom du propriétaire, celui du conducteur et le jour de départ.

Extrait de l'inventaire après décès de René Lespagnol, maître-marinier, le 19 octobre 1829 (3 E 42/205).

Equipages et trains de bateaux :

Les équipages et les trains de bateaux dépendant de la communauté d'entre le dit sieur Lespagnol père et la défunte, sa femme et servant à l'exploitation et exercice de l'état de marinier du dit sieur Lespagnol ont été prisés et estimés par M. Etienne Gendron père, ancien maître-marinier, aujourd'hui propriétaire, demeurant commune de Saint-Etienne-de-Chigny à présent, expert choisi par toutes les parties ; lequel a prêté serment entre les mains du notaire soussigné de faire cette prisée en son âme et conscience, et a signé après lecture faite.

Ce train et équipage de bateaux qui se trouve actuellement au port du gravier, commune de Cinq-Mars se compose comme il suit :

- 55 *Le chalant ou bateau de seconde classe, garni de son tillac, son gouvernail, une cabane et ses appontements estimés ensemble 700 francs,*
- 56 *Dans ledit bateau, un billard estimé 50 francs,*
- 57 *Deux écoutes, deux garandes, deux marnes, trois guerdes, estimé 60 francs,*

- 58 Une étague estimée 40 francs,
- 59 L'enchevelure du grand mât estimé 30 francs,
- 60 Quatre poulies estimées 30 francs,
- 61 Un tireau, bateau de première classe garni de la cabane, son mât, son enchevellure, la carrée garnie et le perchet estimé 650 francs,
- 62 Une voile de neuf toiles, garnie de tous ses agrès, estimée 382,50 francs,
- 63 Trois ancres estimées 80 francs,
- 64 Deux bachots estimés 80 francs,
- 65 Une vergue de neuf toiles, la racle, la Bray et un Boistat estimés 30 francs,
- 66 Deux surpentes, une garoche estimées 25 francs,
- 67 Deux marnes estimées 6 francs,
- 68 Un vieux liage estimé 16 francs,
- 69 Un bateau Roinèze estimé 250 francs,
- 70 Plusieurs outils et ferrements estimés 15 francs,
- 71 Une voile de cinq toiles estimée 36 francs,
- 72 Douze bâtons servant aux dits bateaux estimés 40 francs,
- 73 Cableaux, étains et enchevelure de mât estimés 75 francs,
- 74 Un guindât estimé 20 francs,
- 75 Deux mâts estimés 180 francs,

L'inventaire et la prisée des dits équipages est terminée. Le sieur François Gendron a signé en cet endroit, après lecture à lui faite de ce qui précède.

Le haleur

Sur tous les fleuves et toutes les rivières, il faut compter sur la force des hommes ou des bêtes pour la « remonte » des bateaux. Pour les voies navigables les plus difficiles (allées étroites et empierrées), la seule possibilité est de faire tirer les bateaux par des hommes. Les haleurs, seuls ou en équipe, enfilait une sangle de chanvre très résistante prolongée d'une autre sangle passée en bandoulière et tiraient de toutes leurs forces pour remorquer le bateau. Le marinier restait à bord pour veiller à ce que le bateau ne se déporte pas. Des études attestent du "halage à col d'homme" jusqu'au XIX^{ème} siècle et montrent que des femmes et des enfants s'y attelèrent parfois.

Le charretier de marine

Plus efficace que le halage humain, le halage animal était courant. Les chevaux de halage appartenaient à des charretiers de marine qui les mettaient à disposition des mariniers. Le halage animal coûtait beaucoup plus cher que le halage humain. Il fallait acheter, nourrir, soigner les bêtes et surtout payer les charretiers. Le halage animal impliquait aussi tout un ensemble de métiers liés à l'équipement, au harnachement et à la nourriture des chevaux : bourreliers, maréchaux-ferrants, marchands d'avoine, etc.

L'éclusier

Pour les mariniers, l'écluse était un moment de liberté où ils pouvaient quelques instants mettre pieds à terre. Le travail de l'éclusier consistait avant tout à entretenir les voies navigables et leurs abords, mais aussi faciliter et contrôler le passage des bateaux. Peu à peu, les femmes assistèrent les éclusiers dans leurs manœuvres. Ainsi, ils pouvaient se consacrer pleinement à leurs fonctions de cantonnier, assurer le colmatage des brèches et l'entretien des chemins de halage et des mécanismes, etc.



AD37/10Fi229/09

Le patachier / le patachon

Le patachier conduit ou fait conduire pour son compte une ou plusieurs pataches. Au XVIII^{ème} siècle, une patache est un bateau fluvial à fond plat avec lequel les douaniers surveillaient et contrôlaient les péniches, barques et autres navires de transport, pour lutter contre les contrebandiers. Par la suite, une patache est une barque qui porte des lettres ou des passagers sur quelques fleuves ou rivières. Par extension, la patache est devenue une mauvaise voiture de transport.

Le débardeur

Véritables hommes de peine, les débardeurs déchargeaient les bateaux arrivés à destination. Ils portaient des noms variés selon la nature des marchandises qu'ils déchargeaient. Les "*coltineurs*" déchargeaient le charbon, les "*dérouleurs*" débarquaient des fûts de vin, les "*malfrats*" portaient du plâtre.

Les risques du métier

Les mariniers redoutaient les accidents. Il n'était pas rare qu'ils perdent un ou deux doigts pendant les manœuvres ou le couplage de deux chalands.

Mais, ce que les mariniers redoutaient le plus étaient les naufrages et les avaries. Ils désignaient un grave accident entraînant généralement la perte de leur bateau. La navigation était aussi dangereuse en période de crues que de basses eaux.

Un règlement daté de 1703 obligeait les mariniers à déclarer la moindre avarie ayant endommagé la marchandise. Un procès-verbal était dressé à cette occasion soit par un notaire ou un juge de paix. Certains bateliers ne manquaient pas de modifier au besoin la version des faits quand elle ne plaidait pas en leur faveur. En effet, mieux valait ne pas être responsable de naufrage pour rester un marinier digne de confiance !

Bacs et passages d'eau

Les fleuves et les rivières ont connu deux types d'exploitation :

- l'une, dynamique utilisant le cours de la rivière a permis le développement de la navigation.

- l'autre, à caractère statique est le résultat de l'accaparement transversal d'un cours d'eau et de ses rives.

Les bacs sont constitués de bateaux qui, en remplaçant les ponts, permettent le passage des rivières et la continuité du réseau routier. Sous l'Ancien Régime, les bacs sont la propriété des seigneurs laïcs et ecclésiastiques.

La Révolution marque un tournant dans l'histoire des passages d'eau, en faisant passer la propriété des bacs à l'Etat. Celui-ci vérifie d'abord la légitimité des titres des propriétaires du bac, qui doit se présenter à l'administration de son canton. Après estimation du matériel et indemnisation auprès du propriétaire, l'Etat prend possession du bac, ainsi qu'en témoigne ce procès-verbal, du 20 août 1799, extrait des Archives départementales (L 565), concernant Azay-sur-Cher, situé à cette date dans le canton de Montlouis :

" Nous Victor Petit, vérificateur du domaine national au département d'Indre-et-Loire, nous nous sommes transporté au port d'Azai, y ayant trouvé le citoyen Simon Pouillard, propriétaire de deux bacs, l'un destiné au passage des charrettes et l'autre destiné à passer les voyageurs à pied, nous lui avons déclaré que l'objet de notre transport était la prise de possession au nom de la République des deux bacs et ustensiles servant de passage sur la rivière du Cher, à quoi le dit Pouillard a dit qu'il consentait à la dite prise de possession "

Les bacs sont ensuite adjugés à des particuliers sous forme de baux de 3, 6 ou 9 ans, mais l'Etat reste propriétaire du matériel, qui est entretenu par les passeurs. Il existe aussi, à partir de 1871, des bacs administrés par le Conseil général, lorsque ceux-ci se trouvent en continuité des routes départementales.

En plus du matériel, le passeur doit entretenir les abords du bac : port et cales d'abordage. De chaque côté du cours d'eau, le passeur doit installer un poteau sur lequel doivent apparaître les tarifs des droits de passage, le niveau d'eau au-dessus duquel le supplément de taxe est éligible et celui des hautes eaux au-dessus duquel tout passage est interdit.

Les tarifs, au nombre de 25, établis par l'Etat, comportent 3 sections

- les personnes ou les marchandises non chargées sur des voitures ou sur des bêtes.

- les animaux, soit le cheval avec son cavalier ou l'âne chargé, soit les animaux qui se rendent au pâturage ou destinés à la vente : mouton, cochon, oie, dindons.

- les voitures, charrettes ou chariots.

En 1843, il fallait compter 10 centimes pour le passage " *d'un cheval avec son cavalier, valise comprise*", alors qu'à l'époque un ouvrier travaillant sur le viaduc de Montlouis gagnait 2 F par jour.

Trois types d'embarcations étaient utilisés pour les bacs

- Un grand bateau plat, dit "*charrière*", de 12m de long sur 2,80m de large, utilisé pour transporter les voitures et animaux

- une toue ou batelet de 10,50m de long sur 2,50m de large

- une toue de 10m de long sur 2 m de large

Les reproductions photographiques de bac étant rares, celui de Candès permet d'imaginer le transport en charrière.



AD37/10Fi42/058

Le bac constitue un élément essentiel du développement économique et social d'un territoire. A ce titre, les communes s'engagent souvent pour maintenir le bac, soit par une aide financière au " fermier " du bac, soit en achetant directement le matériel.

Le passeur

Souvent exercé par d'anciens marins, le métier de passeur exige un certificat d'aptitude à partir de 1798 et un certificat de moralité délivré par le maire. La profession est encadrée, le passeur ne réalise son bénéfice qu'après avoir acquitté son fermage.

Le tarif du passage variait selon le niveau d'eau donc de la distance à parcourir. Pour survivre, les passeurs exercent souvent plusieurs métiers. Le développement des ponts signe le déclin des passeurs, qui renaîtront grâce à l'engouement pour les randonnées à pied ou à vélo.



AD37/10Fi38/09

Le premier réseau de routes départementales (de la Révolution à 1938)

Les routes issues de la Révolution (1789 à 1811)

- Après plusieurs mois de débats, les départements français voient officiellement le jour le 4 mars 1790. Ils remplacent alors un système de provinces d'une très grande complexité. La taille des départements est conçue, dit la légende, de sorte qu'il devait être possible de se rendre en moins d'une journée de cheval de n'importe quel point au chef-lieu.
- Les routes qui étaient classées sous l'Ancien Régime d'après leur longueur sont classées sous la République d'après l'importance de leur itinéraire.
- Les routes départementales sont alors connues sous l'appellation de routes de Troisième Classe. "Considérées comme propres à chaque département, elles ne font pas une suite coordonnée à celles d'un ordre supérieur". De fait, si les routes nationales bénéficient d'un classement à l'échelle nationale, les futures routes départementales sont classées dans chaque département par les ingénieurs des Ponts et Chaussées selon l'importance qu'ils leur attribuent.
- La circulaire du 20 ventôse an XI (11 mars 1803) permet l'établissement d'une liste et d'une carte des routes de troisième classe à l'échelle de chaque département. C'est sur la base de ce remarquable travail que l'Empire va pouvoir créer le statut des routes départementales.

Le système de Napoléon (1811 à 1836)

- Le Décret Impérial du 16 Décembre 1811 contenant Règlement sur la construction, la réparation et l'entretien des Routes marque la naissance officielle des routes départementales. Il regroupe les routes impériales en trois classes au lieu de deux précédemment. Ce subterfuge permet de créer une quatrième classe qui est celle des routes départementales. A l'article 3, elles sont définies comme "*toutes les grandes routes non comprises auxdits tableaux, et connues jusqu'à ce jour sous la dénomination de routes de troisième classe*". L'article 7 donne la véritable raison du redécoupage : "*la construction, la reconstruction et l'entretien des routes départementales demeurent à la charge des départements, arrondissements et communes qui seront reconnus participer plus particulièrement à leur usage*".

Les articles 13 à 24 du décret de 1811 prévoient que les Conseils Généraux délibèrent en 1812 afin de déterminer les routes qu'ils souhaitent voir élever au rang de routes départementales ainsi que celles qui nécessitent les travaux les plus urgents. Les délais sont respectés et le 7 janvier 1813 paraît le Décret Impérial relatif à la perception des Centimes additionnels pour la réparation et l'entretien des Routes départementales dans cent vingt-deux départements. C'est le premier document connu qui liste les routes départementales. Il sera par la suite continuellement amendé jusqu'à la réforme de 1871 qui laissera le champ libre aux Conseils Généraux. La Restauration ne modifie pas l'ordre napoléonien. Cette période voit l'essor du réseau routier départemental qui est viabilisé et relie la plus grande partie des chefs-lieux de cantons entre eux.

La nomenclature inclut brièvement, entre 1813 et 1815 les routes comprises dans les zones d'extension de l'empire.

- Les routes qui ne sont pas classées parmi les routes départementales rejoignent la catégorie des chemins vicinaux. La loi du 28 juillet 1824 comble un vide juridique en jetant les bases de la législation vicinale. Elle établit que "*les chemins reconnus, par un arrêté du préfet sur une délibération du conseil municipal, pour être nécessaires à la communication des communes, sont à la charge de celles sur le terrain desquelles ils sont établis*". Si ce financement s'avère insuffisant, alors les contribuables sont appelés à contribuer par des prestations en argent ou en nature. Ce réseau de desserte fine des communes et des départements va prendre son essor sous la Monarchie de Juillet grâce à une suite d'initiatives aux conséquences heureuses.

Numéro de 1813	Nomenclature	En 1973	Route actuelle
1	de Tours à Loudun, par Chinon	N751 , N759	D751 , D759
2	de Tours à Rouen, par (Beaumont-la-Ronce et) la Chartre-sur-le -Loir ¹	D29	D29
3	de Tours à Amboise, par la levée méridionale de la Loire	N751	D751
4	de Château-Renault à Châtelleraut—par Amboise, Bléré et Loches	D31	N10 , D31
5	de Tours à Angers, par Baugé	N766	D766
6	de Chinon à Châtelleraut, par Richelieu	N749	D749
7	de Château-la-Vallière à la Loire, par Bléré	D34	D34
8	de Tours à Saumur, par Bourgueil	D35	D35
9	de Sainte-Maure à l'Île-Bouchard	N760	D760
10	embranchement de Tours, par Saint-Eloi, à la route de Chinon	D37	D86
11	levée de Bourgueil à la Loire	N749	D749

L'essor de la voirie vicinale (1836 à 1866)

La loi du 21 mai 1836 (dite de Thiers-Montalivet) définit précisément le statut de la voirie vicinale.

Celle-ci est décomposée d'une part, de la voirie communale non classée (chemins ruraux, voirie communale) à la charge des communes, et d'une autre part, des chemins vicinaux classés. Dans l'esprit de l'époque, ce réseau local a vocation à mettre en relation les communes entre elles. Il est dès lors différencié de celui des routes départementales qui possède une vocation plus large.

Les implications de cette loi sont considérables pour le développement du réseau routier français :

- Le préfet et le Conseil Général possèdent désormais des pouvoirs étendus pour assurer le classement, l'exécution et l'entretien du réseau vicinal.
- Les réparations et l'entretien des chemins vicinaux sont à la charge des communes. Des ressources spéciales sont affectées au développement du réseau. Il en résulte un fléchage des ressources vers ces chemins au détriment du réseau des routes départementales dont le développement atteint à cette époque une certaine maturité.
- Dans chaque département est créé le corps des agents-voyers chargés de l'entretien du réseau : les agents sont nommés par le préfet et leur traitement est fixé par le Conseil général.
- Le réseau routier départemental reste quant à lui sous la coupe des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Pendant 30 ans, les deux corps vont cohabiter sans se faire concurrence

Dénomination des chemins de la voirie vicinale

- Les chemins vicinaux sont divisés en classes en fonction de leur utilité, les moyens étant prioritairement affectés aux communications les plus importantes.

Les chemins vicinaux de grande communication (CGC) traversent plusieurs communes et cantons. Ils se maillent avec le réseau existant des routes nationales et départementales, des voies ferrées et des canaux. Conçus suivant les mêmes normes que les routes départementales, les chemins de grande communication vont connaître un développement spectaculaire : en 1836, seuls 4.132 km sont à l'état d'entretien, pour 57.378 km en 1856 et 74.770 km en 1866. Jusqu'en 1856, ils recevront prioritairement les crédits dédiés à la vicinalité et leur financement sera assuré à la fois par les communes et le Conseil Général.

Les chemins vicinaux d'intérêt commun (CIC), appelés parfois chemins vicinaux de moyenne communication ou encore chemins collectifs, traversent plusieurs communes. Cette catégorie de chemins apparaît officiellement en 1851 pour les distinguer des chemins de grande communication. Leur développement est lui aussi exponentiel : en 1856, environ 10.000 km sont à l'entretien pour 34.103 km en 1861 et 54.065 km en 1866. Leur entretien est mis à la charge des communes traversées avec éventuellement l'aide du Conseil Général.

Les chemins vicinaux ordinaires (Vo), appelés parfois chemins vicinaux de petite communication (CVO), vont simplement d'une commune à une autre. Leur rôle est essentiellement rural car ils ne traversent pas les zones habitées, ce qui a rapidement posé des problèmes d'accès aux ressources et d'entretien. La loi du 8 juin 1864 répare cette erreur en assurant une continuité dans les villes et villages après enquête et classement. Leur longueur entretenue atteint 112.636 km en 1866. Sauf exception, ils sont entièrement à la charge des communes.

	1813	1836	1871	1938	1960	
Ponts et chaussée	RD Route départementale	RD				
Service vicinal		CGC CIC CVO	RD déclassées CGC CIC CVO	CD = RD déclassées CGC CIC	RD	

Un très long déclin (1866 à 1938)

- La loi en date du 18 juillet 1866, qui a pour objet d'élargir le cercle des attributions des conseils généraux, marque une rupture dans la gestion des routes départementales. Son article premier stipule que les conseils généraux statueront définitivement sur le classement et la direction ainsi que sur le déclassement des routes départementales, lorsque leur tracé ne se prolonge pas sur le territoire d'un autre département. Ils statueront également sur les projets, plans et devis des travaux à exécuter pour la construction, la rectification ou l'entretien des routes départementales, le tout sauf l'exécution des lois et règlements sur l'expropriation pour cause d'utilité publique. Pour les classements et déclassements, une enquête d'utilité publique, suivant les formes prescrites par l'ordonnance du 28 février 1834, reste nécessaire. Ces précautions garantissent à la fois la continuité du réseau d'un département à l'autre ainsi que l'expression des communes concernées.

Cette loi concerne également les chemins vicinaux. Le conseil général, sur l'avis des conseils municipaux et des conseils d'arrondissement, statue définitivement sur le classement, la direction des chemins vicinaux de grande communication, la répartition des subventions sur les fonds départementaux qui leur sont accordées, leur déclassement lorsque leur tracé ne se prolonge pas sur le territoire d'un ou de plusieurs départements (cas dans lequel un décret statue). De plus, les conseils généraux doivent explicitement désigner les services (ponts et chaussées ou agents-voyers) auxquels est confiée l'exécution des travaux sur les chemins vicinaux (Gc et Ic), les routes départementales restant sous la supervision des ingénieurs des Ponts et Chaussées.

- La loi du 11 juillet 1868, relative à l'achèvement des chemins vicinaux, attribue à chaque département un contingent de chemins vicinaux subventionnés grâce à la création d'une caisse spéciale pour leur exécution. Le plan initial prévoit l'aménagement du réseau en 14 ans de 1869 à 1882. Les fonds sont versés en fonction de trois critères : besoins des départements, ressources propres et sacrifices consentis par les communes et les départements. Il en résulte une forte incitation à assurer le développement de ce réseau secondaire au détriment des routes départementales.

- Aux termes de de la loi du 10 août 1871, les Conseils Généraux deviennent totalement compétents pour fixer le classement et la direction des routes départementales. L'article 46 leur donne compétence sur la désignation des services chargés de leur construction et de leur entretien, supprimant du même coup le monopole jusque-là détenu par les ingénieurs des Ponts et Chaussées. L'article 86 stipule que le Conseil Général prononce, sur l'avis des conseils municipaux, la déclaration de vicinalité, le classement, l'ouverture et le redressement des chemins vicinaux ordinaires, la fixation de la largeur et de la limite des dits chemins. Elle exerce à cet égard les pouvoirs conférés au préfet par la loi du 21 mai 1836.

- Le déclassement conduit généralement à deux résultats : soit les routes départementales rejoignent la classe des chemins vicinaux de grande communication, soit l'ensemble des routes et chemins est refondu dans la classe unique des chemins vicinaux d'intérêt commun.

- Les routes départementales vont progressivement disparaître des cartes à mesure que va encore monter en puissance le réseau des chemins vicinaux.

- Le début du XX^{ème} Siècle est marqué par l'essor de l'automobile. Malgré la qualité de leur conception et de leur entretien, les routes nationales et départementales ne sont pas conçues pour l'automobile. Construits à l'économie, les chemins vicinaux montrent très vite leurs limites. Face à l'incapacité des départements à investir dans leur réseau, l'État décide de reprendre la gestion directe d'un grand nombre d'axes représentant environ 40.000 km. Au début des années 1930, l'Etat procède à un classement ordonné mais massif de routes départementales, de chemins vicinaux et ruraux dans la voirie nationale.

Où trouver dans les Archives les documents concernant les routes du département d'Indre-et-Loire ?

Les routes nationales et les routes départementales créés en 1813, mais retirées de la compétence des Ponts-et-Chaussées en 1873, sont conservées dans la série S, (sous-série 2 S).

La série S comprend le fonds de la préfecture d'Indre-et-Loire et celui des Ponts et chaussées. Ce dernier, ancêtre de l'actuelle direction départementale de l'Équipement, était composé de multiples services dont le nombre et la compétence ont beaucoup varié dans le temps.

Les routes nationales (1800-1940). Série S

Affaires générales : S 1255- S 1262 ; S 1277- S 1278

Classement par routes : S 1295- S1370 ; S 4095 – S 4260

- R.N. 10, DE PARIS A BAYONNE ET EN ESPAGNE
- R.N. 76, DE NEVERS A TOURS, PAR BOURGES
- R.N. 143, DE CLERMONT-FERRAND A TOURS, PAR CHATEAUROUX
- R.N. 152, DE BRIARE A ANGERS, PAR LA RIVE DROITE DE LA LOIRE;
- R.N. 158, DE TOURS A CAEN
- R.N. 159, DE TOURS A RENNES

Les routes départementales (1800- 1877)

Affaires générales : S 1263- S 1262 ; S 1279 – S 1294

Classement par routes :

- R.D. 1 – DE TOURS A LOUDUN, PAR CHINON
- R.D. 2 – DE TOURS A ROUEN
- R.D. 3 – DE TOURS A ORLEANS, PAR AMBOISE
- R.D. 4 – DE CHATEAU-RENAULT A CHATELLERAULT
- R.D. 5 – DE CHATEAU-LA-VALLIERE A ANGERS
- R.D. 6 – DE CHINON A CHATELLERAULT
- R.D. 7 – DE CHATEAU-LA-VALLIERE A CINQ-MARS-LA-PILE
- R.D. 8 – DE LANGEAIS A SAUMUR, PAR BOURGUEIL
- R.D. 9 – DE SAUMUR A BOURGES
- R.D. 10 – DE TOURS A JOUE PAR PONT-CHER
- R.D. 11 – DE CHINON A CHATEAU-DU-LOIR

- R.D. 12 – DE BLOIS AU BLANC
- R.D. 13 – DE MONTLOUIS A SAINT-AIGNAN
- R.D. 14 – DE LOCHES A LA ROCHE-POSAY
- R.D. 15 – DE LA CELLE-SAINT-AVANT A AZAY-LE-FERRON
- R.D. 16 – DE CHATEAU-RENAULT A MONTOIRE
- R.D. 17 – DE NEUILLE-PONT-PIERRE A BLOIS
- R.D. 18 – D'AZAY-LE-RIDEAU A BLERE
- R.D. 19 – DE VOUVRAY A CHATEAU-RENAULT
- R.D. 20 – DE NEUILLE-PONT-PIERRE A VOUVRAY, PAR MONNAIE
- R.D. 21 – DE LANGEAIS A NEUVY-LE-ROI
- R.D. 22 – DE LUYNES A BAUGE
- R.D. 23 – DE TOURS AU BLANC
- R.D. 24 – DE LIGUEIL A SAINTE-MAURE PAR LA CHAPELLE-BLANCHE ET BOSSEE
- R.D. 25 – DE LOCHES A MONTRICHARD
- R.D. 26 – DE BLERE A BUZANÇAIS
- R.D. 27 – D'AZAY-LE-RIDEAU A RICHELIEU
- R.D. 28 – DE CHATEAU-RENAULT A CHATEAU-LA-VALLIERE
- R.D. 29 – D'AUTRECHE A HERBAULT
- R.D. 30 – DE LA HAYE-DESCARTES AU BLANC
- R.D. 31 – DE SAINTE-MAURE A NOYANT (MAINE-ET-LOIRE)
- R.D. 32 – DE BLERE A LOUDUN, PAR SAINTE-MAURE ET RICHELIEU
- R.D. 33 – DE SAINTE-MAURE A CHATILLON
- R.D. 34 – DE LIGUEIL A PLEUMARTIN
- R.D. 35 – D'AMBOISE A MONTRICHARD
- R.D. 36 – DE TOURS AUX HERMITES PAR MONNAIE
- R.D. 37 – DE RICHELIEU A DANGE
- R.D. 38 – DE TOURS A CHATEAU-LA-VALLIERE
- R.D. 39 – DE RICHELIEU A POITIERS

Les autres routes qui portaient autrefois le nom de chemins vicinaux (grande communication ou G.C.) ou d'intérêt commun ou de moyenne communication (I.C.), devenus chemins départementaux sont conservés dans la sous-série 3 Ø

La voirie vicinale (1836-1939) : série 3 Ø

La sous-série 3 Ø concerne les archives de fonctionnement du service vicinal, et les nombreux dossiers concernant ce qu'on appelle la petite voirie :

Les chemins de grande communication (G.C), chemins d'intérêt commun de moyenne communication (I.C.) et chemins vicinaux ordinaires. Les chemins ruraux et les rues des villes et bourgs, relevaient de la compétence, soit du service vicinal, fonctionnant sous l'autorité du conseil général, soit des municipalités.

Cette sous-série est close au 1er janvier 1939, date d'entrée en vigueur du décret-loi du 14 juin 1938 modifiant le régime administratif. Le service vicinal a été rattaché par décret du 15 octobre 1940 au service des Ponts-et-Chaussées, auxquelles vont succéder les Directions de l'Équipement.

Cette sous-série 3 Ø n'est pas classée. Il existe pour le moment un inventaire provisoire sur fichier excel composé de 2200 articles qui permet d'en connaître le contenu et de faire des recherches.

Une carte dessinée en 1876 indique l'importance du réseau géré par le service vicinal (**3P4/02/29**) :

- 27 chemins de grande communication (GC n°1 à 27)
- 39 anciennes routes départementales déclassées devenues chemins de grande communication (G.C n°28 à 65)
- 82 chemins d'intérêt commun (n°1 à 82)

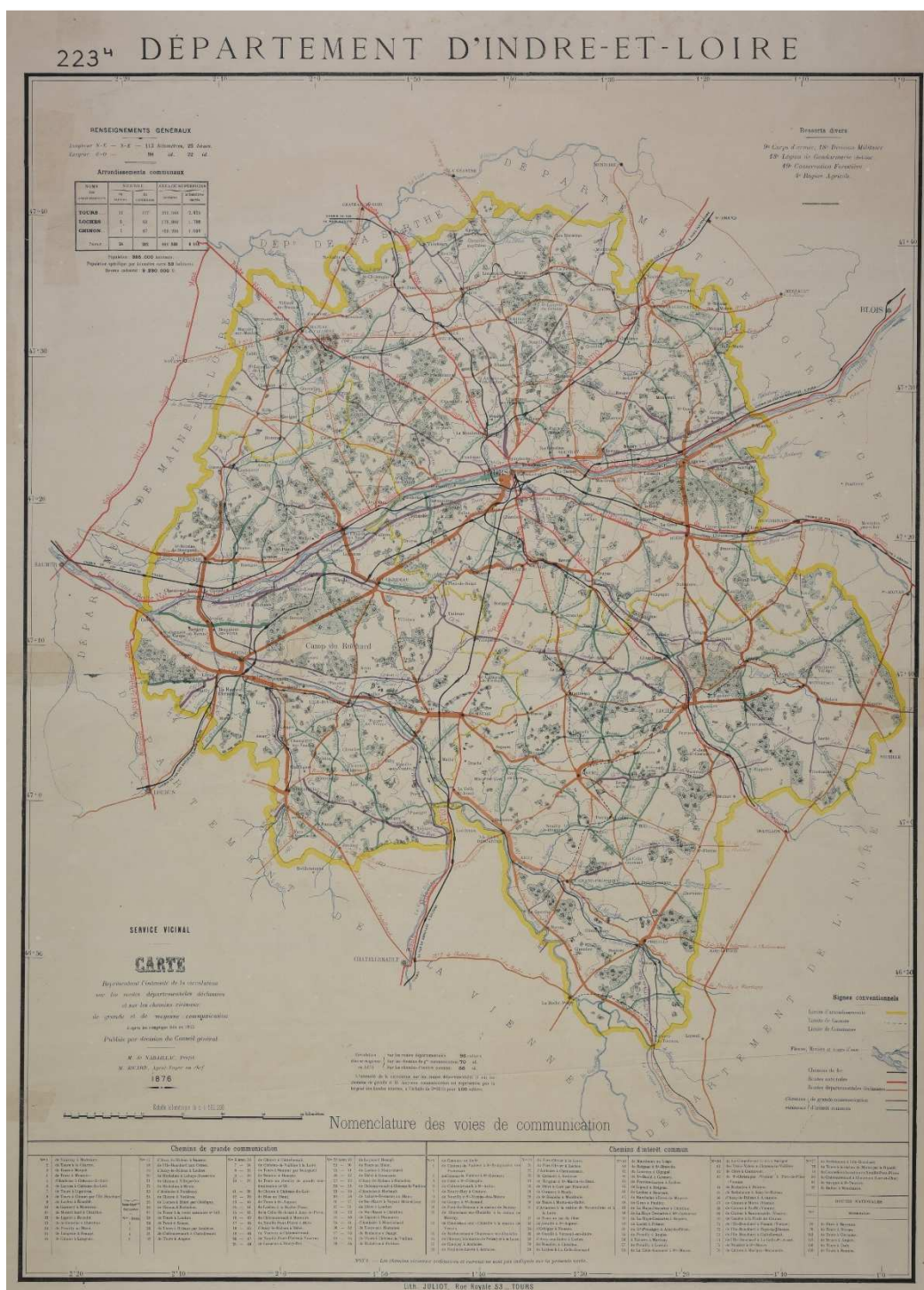
Un rapport établi en 1926 par l'agent voyer en chef du département nous renseigne sur la situation du service vicinal à cette époque (**3 Ø 584**) :

Réseau CGC : 2885 km ; VO : 4590 km

Entretien assuré par 34 chefs cantonniers

et 782 cantonniers (370 pour CGC et 512 pour VO)

Bilan des travaux effectués et projets.



AD37 3P4/02/29

Service vicinal. Carte du département représentant l'intensité de la circulation, publié par décision du Conseil général d'Indre-et-Loire. M.Ricard, agent-voier en chef (1876).

Cette carte montre le réseau départemental composé à l'époque de routes nationales et de chemins de grande communication et d'intérêt commun. Le terme chemin de l'époque renvoie à une définition actuelle de route.

Nomenclature des voies de communication (1876).

Partie inférieure de la carte du service vicinal (AD37 3P4/02/29)

Chemins de grande communication. n°1 à 65

A partir de la loi de 1871, les routes départementales n°1 à 39 déclassées [par l'Etat] deviennent les Chemins de grande communication n°28 à 65 gérés par le Conseil général d'Indre-et-Loire.

N° 1	de Vouvray à Monteaux.		N° 17	d'Azay-le-Rideau à Saumur.
2	de Tours à la Chartre.		18	de l'Île-Bouchard aux Ormes.
3	de Tours à Meigné.		19	d'Azay-le-Rideau à Loches.
4	de Tours à Montoire.		20	de Richelieu à Lahaye-Descartes.
5	d'Amboise à Château-du-Loir.		21	de Chinon à Villeperdue.
6	de Luynes à Château-du-Loir.		22	de Richelieu à Monts.
7	de Tours à Lignéres.		23	d'Amboise à Pontleyoy.
8	de Tours à Chinon par l'Île-Bouchard		24	de Chinon à Vezières.
9	de Loches à Écueillé.		25	de Loches à Bléré par Chédigny.
10	de Cormery à Montrésor.	Routes départementales déclassées	26	de Chinon à Richelieu.
11	de Montrichard à Châtillon.		27	de Tours à la route nationale n° 143.
12	de Ligueil à Écueillé.	N° devenu	28	de Tours à Loudun.
13	de la Guerche à Châtillon.	2	29	de Tours à Rouen.
14	de Preuilly au Blanc.	3	30	de Tours à Orléans par Amboise.
15	de Langeais à Beaugé.	4	31	de Châteaurenault à Châtellerault.
16	de Chinon à Langeais.	5	32	de Tours à Angers.

N° 6 devenu 33	de Chinon à Châtellerault.	N° 22 devenu 49	de Luynes à Beaugé.
7 — 34	de Château-la-Vallière à la Loire.	23 — 50	de Tours au Blanc.
8 — 35	de Tours à Saumur par Bourgueil.	25 — 51	de Loches à Montrichard.
9 — 36	de Saumur à Bourges.	26 — 52	de Bléré à Buzançais.
10 — 37	de Tours au chemin de grande communication n° 28.	27 — 53	d'Azay-le-Rideau à Richelieu.
11 — 38	de Chinon à Château-du-Loir.	28 — 54	de Châteaurenault à Château-la-Vallière.
12 — 39	de Blois au Blanc.	29 — 55	d'Amboise à Herbault.
13 — 40	de Tours à St-Aignan.	30 — 56	de Lahaye-Descartes au Blanc.
14 — 41	de Loches à la Roche-Pozay.	31 — 57	de Ste-Maure à Noyant (Maine-et-Loire).
15 — 42	de la Celle-St-Avant à Azay-le-Féron.	32 — 58	de Bléré à Loudun.
16 — 43	de Châteaurenault à Montoire.	33 — 59	de Ste-Maure à Châtillon.
17 — 44	de Neuillé Pont-Pierre à Blois.	34 — 60	de Ligueil à Plumartin.
18 — 45	d'Azay-le-Rideau à Bléré.	35 — 61	d'Amboise à Montrichard.
19 — 46	de Vouvray à Châteaurenault.	36 — 62	de Tours aux Hermites.
20 — 47	de Neuillé-Pont-Pierre à Vouvray.	37 — 63	de Richelieu à Dangé.
21 — 48	de Langeais à Neuvy-Roi.	38 — 64	de Tours à Château-la-Vallière.
		39 — 65	de Richelieu à Poitiers.

Chemins d'intérêt commun, gérés par les communes avec éventuellement l'aide du Conseil général d'Indre-et-Loire

n°1 à 58

1	de Chanuay au Lude.	19	du Port-Olivier à la Loire.	40	de Manthelan au Liège.
2	de Château-la-Vallière à St-Symphorien des Pontceaux	20	du Port-Olivier à Loches.	41	de Reignac à St-Branches.
3	de Château-la-Vallière à St-Germain.	22	d'Amboise à Chenonceaux.	42	du Louroux à Cigogné.
5	de Cléré à St-Cristophe.	23	de Cormery à Amboise.	43	de St-Bauld à Cormery.
6	de Châteaurenault à St-Aubin.	24	de Reignac à St-Martin-le-Beau.	44	de Ferrière-Larçon à Loches.
7	de Neuvy-Roy à Couture.	26	de Bléré à Caré par Francueil.	45	de Ligué à Reignac.
9	de Nouzilly à St-Nicolas-des-Motets.	28	de Cormery à Monts.	46	de Loches à Bourna.
10	de Cangoy à St-Amand.	29	de St-Branches à Montlouis.	47	de Manthelan à Esves-le-Moutier.
11	de Pont-de-Brenne à la station de Mettray.	30	de Tours à Monts-sur-Indre.	48	de Ciran à Paulmy.
12	de Chanceaux-sur-Choisille à la station de Mettray.	31	d'Artannes à la station de Savonnières et à la Loire.	49	de La Haye-Descartes à Châtillon.
13	de Chanceaux-sur-Choisille à la station de Vernou.	32	de Tours au bec du Cher.	50	de La Haye Descartes à St-Catherine.
14	de Rochecorbon à Chanceaux-sur-Choisille.	33	de Genillé à St-Aignan.	51	de La Haye-Descartes à Sepmes.
16	de Chauçay à la station de Noizay et à la Loire.	34	d'Orbigny à Nouans.	52	de Loché à Préaux.
17	de Chauçay à Amboise.	35	de Genillé à Verneuil-sur-Indre.	54	du G ^l -Pressigny à Azay-le-Féron.
18	de Neullé-le-Lierre à Amboise.	36	d'Azay-sur-Indre à Loches.	55	de Preully à Angles.
		38	de Beaulieu à Châtillon.	56	d'Yzeures à Martizay.
		39	de Loches à La Celle-Guenand.	57	de Preully à Lureuil.
				58	de La Celle-Guenand à St-Maure.

Chemins d'intérêt commun n° 60 à 82

Routes nationales gérées par l'Etat
n°10, 76, 143, 152, 158, 159

N° 60	de La Chapelle-sur-Loire à Savigné.	N° 77	de Bréhémont à l'Île-Bouchard.
61	des Trois-Volets à Château-la-Vallière	78	de Tours à la station de Monts par le Ripault.
62	de Cléré à Continvoir.	79	de Courcelles à la station de Neullé-Pont-Pierre
63	de St-Christophe (Vienne) à Port-de-Piles (Vienne).	80	de Châteaurenault à Chaumont (Loir-et-Cher)
64	de Richelieu à Poitiers.	81	de Savigné à St-Paterne.
65	de Bréhémont à Azay-le-Rideau.	82	de Bailan à Montbazou.
66	d'Azay-le-Rideau à Artannes.		
67	de Chinon à Monts (Vienne).		ROUTES NATIONALES
68	de Chinon à Roiffé (Vienne).		
69	de Chinon à Sammarçolle (Vienne).	N°	DENOMINATION
70	de Candes à la Forêt de Chinon.		
71	de l'Île-Bouchard à Pouant (Vienne).	10	de Paris à Bayonne.
72	de l'Île-Bouchard à Faye-la-Yvineuse.	76	de Tours à Nevers.
73	de l'Île-Bouchard à Châtellerault.	143	de Tours à Clermont.
74	de l'Île-Bouchard à La Celle-St-Avant.	152	de Briare à Angers.
75	de Nouâtre à St-Maure.	158	de Tours à Caen.
76	de Chinon à Marigny-Marmande.	159	de Tours à Rennes.

Un exemple des documents que l'on peut trouver dans la sous-série 3 Ø

Service vicinal, dossiers par chemins

Les chemins de grande communication (CGC)

Chemin de grande communication n°4, de Tours à Montoire (3 Ø 202)

Mise en demeure d'un entrepreneur concernant la fourniture de matériaux d'entretien.
Août 1900.

Chemin de grande communication n°30, de Tours à Orléans (3 Ø 1051)

Demande d'Installation d'appareils distributeurs à essence à Montlouis et à Amboise. 1928.

Affaires diverses. Aménagement d'un passage pour piétons à Amboise. 1929

Le 1^{er} octobre 1930, le CGC n°30 devient route Nationale.

La demande de constructions de caniveaux à Amboise sur ce tracé faite par le Conseil municipal est donc transmise au service des Ponts et Chaussées.

Les chemins d'intérêt commun (IC)

Chemin d'intérêt commun n°42, du Louroux à Cigogné (3 Ø 240)

Devis de travaux d'entretien pour la partie comprise entre le CGC n°50 et la limite de Courçay de 1877 à 1879.

Service vicinal, dossiers par communes

Montlouis : 2^{ème} moitié du XIX^{ème} siècle (3 Ø 823-824)

Ex. Classement dans le réseau vicinal de deux nouvelles rues ouvertes dans le bourg. Procès-verbal de reconnaissance établi le 23 novembre 1882.

Service vicinal. Chemins de fer et tramways.

Ligne de Cléry à Amboise (3 Ø 185)

Tramway Blois-Amboise. Dessin d'une station. Plan de situation à à Chargé.

Dessin de l'escalier du pont d'Amboise. 1913.

Collaboration avec les associations

Le Touring Club de France fournit des cirés imperméables aux cantonniers et une aide financière en cas d'accident (3 Ø 1315).

l'Automobile Club de l'Ouest fournit des plaques indicatives et signale les problèmes de « sécurité routière » comme en 1934 où elle mentionne l'absence de signalisation dans les virages, près du Château de Montpoupon ayant entraîné la chute de l'automobile « dans le ravin » (sic).

Le personnel

Les cantonniers

Un ex des dossiers de personnel

Dossiers, classement alphabétique A-B (3 Ø 1678)

Les agents voyers

Examens du 9 juillet 1923 pour l'admissibilité à l'emploi d'agent voyer cantonal et expéditionnaire du service vicinal (3 Ø 1296)

Epreuves de l'examen d'agent voyer cantonal. 1923 (3 Ø 1296)

EXAMEN DES AGENTS VOYERS

Lundi 9 Juillet	{	Matin	Rapport sur une affaire de service....	3 h. 1/2
	{	Soir	Mécanique appliquée.....	3 h. 1/2
Mardi 10 Juillet	{	Matin	Projet de pont.....	7 heures
	{	et		
	{	soir		
Mercredi 11 Juill.	{	Matin	Projet de chemin.....	7 heures
	{	et		
	{	soir		
Jeudi 12 Juillet	{	Matin	Opérations sur le terrain	
	{	Soir	Oral.	

Epreuves de l'examen d'expéditionnaire du service vicinal.

Epreuves écrites : dictée, composition française, arithmétique, algèbre, géométrie, trigonométrie rectiligne. Dessin graphique et lavis.

Epreuves orales : arithmétique, algèbre, géométrie, trigonométrie rectiligne, statique élémentaire et conditions d'équilibre des machines simples. Lever de plan, nivellement, méthodes usuelles.

Copie d'un candidat à l'épreuve de composition française dont le sujet portait sur les qualités professionnelles et morales d'un bon agent-voyer (3 Ø 1296).

14
 bonnes idées
 99^e microscopie
 le début est meilleur que la fin

Villain Robert

Composition Française

Votre ambition est de devenir agent-voyer.
 Quelles sont, selon vous, les qualités professionnelles d'un bon agent-voyer.
 Quelles qualités morales lui sont particulièrement nécessaires. (Relatives avec ses supérieurs, les subordonnés et le public)

Développement

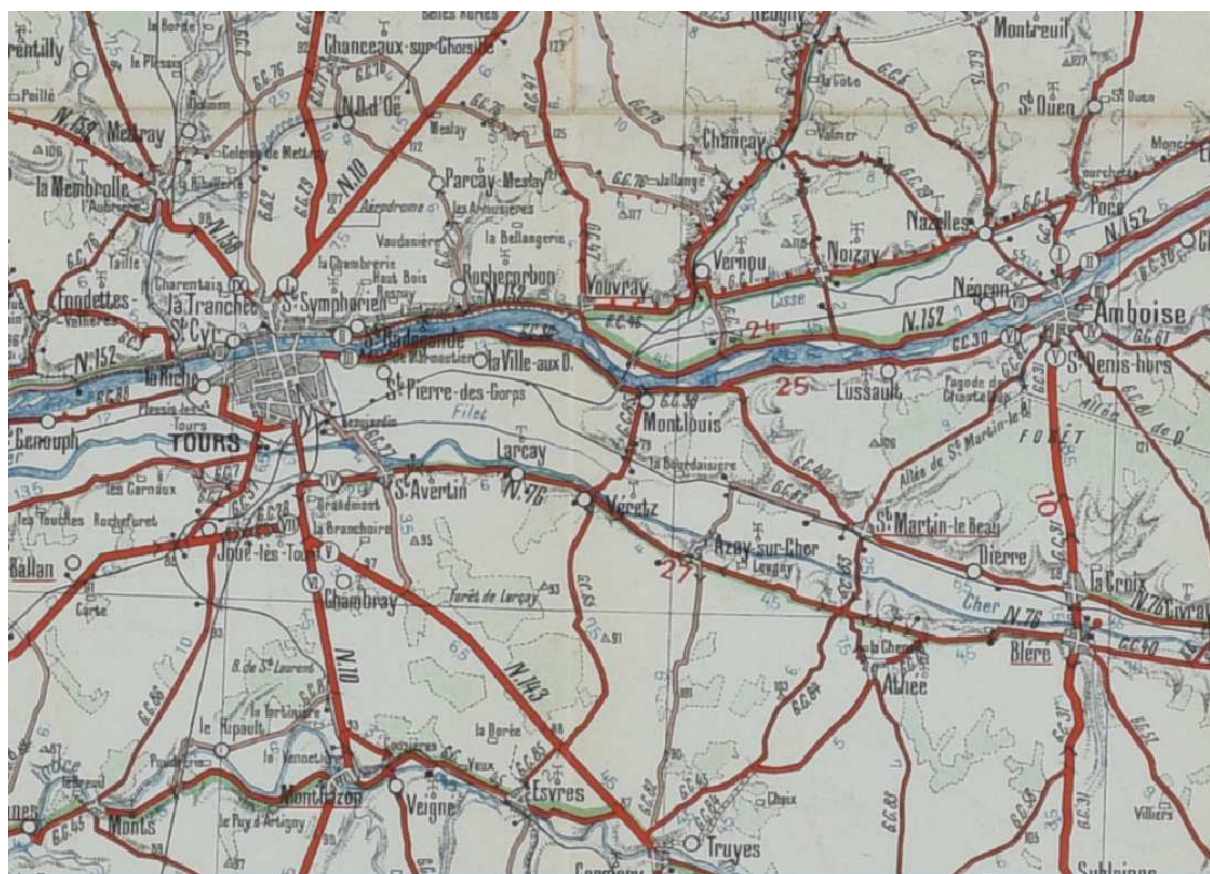
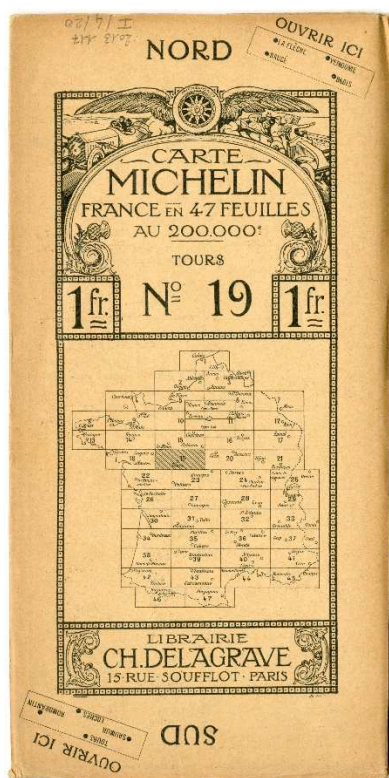
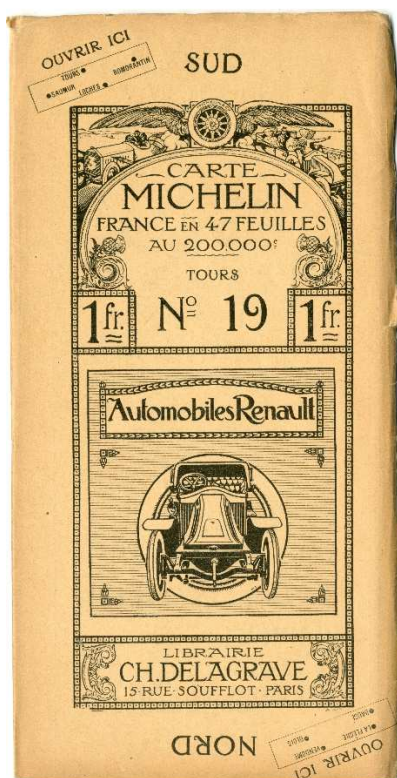
Si, mes connaissances me le permettent mon vœu a toujours été de devenir agent-voyer, car dans ce métier l'homme doit faire preuve d'activité constante s'il veut mener à bien la tâche que lui donne ses supérieurs et les satisfaire, car là ses qualités sont constamment aux prises avec les difficultés et les imprévus que l'on trouve toujours dans les opérations effectuées sur le terrain, aussi ne doit-il pas craindre la fatigue qu'elles entraînent, et pour pouvoir effectuer, avec les instruments actuellement en service, des mesures de précision une bonne vue lui est nécessaire.

Mais suffit-il que l'agent ait ces qualités? Non loin de là, il doit avoir les connaissances théoriques nécessaires, c'est-à-dire celles dont il peut trouver l'application dans les travaux qu'il exécutera dans sa longue carrière, notamment il doit être capable de rédiger des projets clairs et précis dans un style correct ^{facile et} de faciliter la tâche de ses supérieurs chargés de vérifier ses opérations, notamment ses croquis doivent être faits avec le plus grand soin et la plus grande précision, être bon dessinateur est une des qualités primordiales d'un bon agent-voyer.

A ces qualités physiques pour ainsi dire, doivent venir s'ajouter des qualités morales qui tiennent une aussi grande place que les premières dans la vie des agents soucieux de leur métier.

Je placerais d'abord au premier rang une bonne conduite tant publique que privée, sachant ainsi de donner entière satisfaction à ses supérieurs et de montrer l'exemple à ses subordonnés.

Le réseau routier en 1900, d'après la carte Michelin



AD37 I-04-20

Le second réseau de routes départementales (de 1939 à nos jours)

Le renouveau (1939 - 1972)

L'article 21 du décret-loi du 14 juin 1938 décide de créer le réseau des chemins départementaux en réunissant l'ensemble des routes départementales et des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun qui prennent le nom de chemins départementaux. Ces différents axes sont incorporés au domaine public départemental et administrés par le préfet au nom du département qui prend en charge les dépenses afférentes à ces voies :

- Le Conseil Général devient totalement compétent pour le classement, l'ouverture et le redressement des chemins départementaux. En contrepartie, il doit en assurer intégralement le financement. Les communes ne sont plus sollicitées, sauf sur une base volontaire. L'Etat accorde des subventions spéciales pour les travaux neufs, les grands travaux et l'aménagement du réseau.
- Le service vicinal est supprimé. Le service ordinaire des Ponts et Chaussées assure dans chaque département, sous l'autorité respective du Préfet et des Maires, la gestion des chemins départementaux et celle des chemins vicinaux. Il remplit à cet effet toutes les fonctions dévolues au service vicinal. Les agents voyers deviennent fonctionnaires de l'Etat. En 1947, le corps des cantonniers intègre à son tour les Ponts et Chaussées. La conséquence de ces réformes est la création d'un service départemental unique pour l'ensemble des routes.
- L'après-guerre est une période très dynamique marquée par la reconstruction et une urbanisation marquée du pays. Les problématiques communes à l'aménagement, à l'urbanisme ou encore à la circulation conduisent à une autre fusion entre les services des Ponts et Chaussées et de la Construction pour donner naissance au ministère de l'Équipement et aux Directions Départementales de l'Équipement.
- Le décret n°67-278 du 30 mars 1967 relatif à l'organisation et aux attributions des services départementaux et régionaux du Ministère de l'Équipement crée les directions départementales et régionales de l'Équipement. Les services des Ponts et Chaussées disparaissent par fusion avec les directions de la construction.
- La maturité (1972 - 2005).
Après avoir préparé cette réforme pendant quelques années, l'Etat décide de transférer les routes nationales secondaires à partir de 1972. Les conseils généraux récupèrent près de 53.000 km de routes nationales, soit à peu près l'équivalent, en kilométrage, du réseau classé dans les années 1930. Les archives cotées en série W sont conservés dans les fonds de la Préfecture, des conseils généraux et de la Direction départementale de l'Équipement.

Les archives cotées en W sont conservées dans les fonds de la Préfecture, du conseil général d'Indre-et-Loire et de la Direction de l'Équipement.

Les voies ferrées d'intérêt local

La constitution du réseau

C'est sous le Second Empire que s'est mis en place l'essentiel du réseau ferré d'intérêt général. La ville de Tours se trouve ainsi au centre d'une étoile ferroviaire la reliant à Paris par Orléans (1846), à Nantes (1848), à Poitiers (1851), à Paris par Vendôme (1857), au Mans (1858) et à Bourges (1869).

D'autres lignes moins importantes, suivront échelonnées de 1873 à 1894, et achèveront de couvrir l'Indre-et-Loire d'une toile d'araignée de voies, établies à l'écartement dit normal de 1,445 m et donc toutes reliées entre elles.

Mais, dans le paysage français, de vastes périmètres ruraux et même des agglomérations relativement peuplées et actives demeurent à l'écart du chemin de fer. C'est pour remédier à ce problème que le ministre des Transports de l'époque, Charles de Freycinet, édifie un plan préconisant la mise en place et l'exploitation de lignes secondaires, le plus souvent transversales afin de relier les grandes artères déjà existantes : les voies ferrées d'intérêt local vont être créées.

Selon l'article 46 de la loi du 10 août 1871, relative aux conseils généraux pour la constitution du réseau : *" le conseil général statue définitivement sur la direction des chemins de fer d'intérêt local, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les traités et les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation"*.

L'article 2 de la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways complète celle du 10 août 1871 et arrête : *"L'utilité publique est déclarée et l'exécution autorisée par une loi"*.

Ces voies ferrées d'intérêt local sont à l'écartement d'un mètre (elles sont appelées à voie étroite ou métrique). Elles sont considérées plus économiques que les voies normales. D'une part, leurs travaux de construction et d'entretien sont moins coûteux car le tracé épouse autant que possible les contours du paysage et utilise au maximum les accotements des routes. D'autre part, leur rayon d'action est de quelques dizaines de kilomètres par ligne et leur trafic est également modeste puisqu'on leur demande, en somme, de compléter les services des grands réseaux.

Dès 1869, le département d'Indre-et-Loire charge les services des Ponts-et-Chaussées de mettre à l'étude la réalisation d'une ligne, qui sera la première construite, de Port-Boulet à Château-Renault par Bourgueil, Château-la-Vallière et Neuillé-Pont-Pierre.

Après la guerre de 1870, le conseil général décide en 1872 la composition du réseau départemental avec les lignes suivantes :

- Port-de-Piles / Preuilly-sur-Claise
- Port-de-Piles / Port-Boulet par ou près l'Île-Bouchard et Chinon
- Port-Boulet / Château-Renault
- Port-de-Pile ou La Haye-Descartes / Ligueil-Loches-Montrésor

La loi du 31 juillet 1913 relative aux voies ferrées d'intérêt local abroge et remplace celle du 11 juin 1880 :

- Article 2 : *" le conseil général détermine les localités à desservir, les conditions générales de la construction et de l'exploitation, le tarif maximum des taxes à percevoir, les voies et moyens à adopter en raison de la dépense et du trafic probable, et le montant du concours que le département demande à l'Etat"*.

- Article 4 : " Lorsque la mise à l'enquête a été autorisée par le gouvernement, le conseil général fixe le tracé général des voies ferrées qui y seront soumises, le mode et les conditions de leur construction, ainsi que les dispositions nécessaires pour en assurer l'exploitation..."

Il va sans dire, que la construction de ces lignes sous-entend, en amont, l'édification de très nombreux ouvrages d'art (ponts, viaducs, etc.) et des procédures administratives comme les expropriations des terrains situés les lignes.

Le réseau nord

La ligne Port-Boulet / Château-Renault

La ligne Port-Boulet / Château-Renault est déclarée d'utilité publique par la loi du 26 septembre 1882. Le département d'Indre-et-Loire est autorisé à pourvoir à son exécution, conformément aux conditions de la convention passée le 14 février 1882 entre le préfet Daunassans et M. Zens, directeur de la C.F.D. (Compagnie des chemins de fer départementaux), société concessionnaire pour une durée de 74 ans, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention. Les délais de réalisation sont respectés. Les travaux commencent au début de 1883 et les différentes sections sont livrées à l'exploitation entre le 25 février et le 1^{er} juillet 1885.

Cette ligne est la plus longue liaison d'intérêt local d'un seul-tenant jamais construite en Indre-et-Loire. Elle représente à elle seule plus de 40% du réseau exploité par la C.F.D. à son apogée kilométrique.

Elle sert de relais entre le réseau ferré d'intérêt local et les grandes lignes, recoupées à Port-Boulet (Paris-Tours-Nantes), Château-la-Vallière (Saumur-Château-du-Loir), Neuillé-Pont-Pierre (Tours-Le Mans) et Château-Renault (Tours-Paris par Vendôme).

En 1949, le trafic voyageurs et marchandises de la section Neuillé-Pont-Pierre / Château-Renault et celui de la section Port-Boulet / Neuillé-Pont-Pierre sont fermés respectivement les 13 avril et 17 août.

Cotes : S 2792-2846, 4165-4184, 5397

La ligne Fondettes / Savigné / Rillé-Hommes

La ligne Fondettes / Rillé-Hommes est déclarée d'utilité publique selon la loi du 18 avril 1904.

Elle est concédée à la C.F.D. en vertu de la convention passée le 26 mai 1902 entre le préfet et la compagnie. Elle est ouverte le 18 août 1907.

Cette ligne est avant tout destinée à désenclaver le réseau nord en assurant la jonction de celui-ci avec le chef-lieu du département par l'intermédiaire du tramway de Tours à Fondettes, en service depuis 1899. Mais la correspondance assurée avec la ville de Tours s'effectue dans des conditions médiocres et discutables. En effet, les voyageurs devaient changer de convoi à Fondettes pour atteindre le centre-ville par le tramway suburbain ; les wagons de marchandises, quant à eux, étaient conduits par des tracteurs de la C.C.T. (Compagnie des Tramways de Tours) jusqu'à la gare de Tours-Portillon, ouverte à cet effet, le 1^{er} octobre 1913 sur le quai du Portillon à quelques mètres de la place Choiseul.

Le trafic-voyageurs sera fermé le 17 août 1949 et celui des marchandises le 31 août de la même année.

Cotes : S 2911-2944, 4145-4147, 4185

Le réseau sud

L'étoile de Ligueil

Lors de la session extraordinaire du conseil général le 4 janvier 1882, M. Patry, conseiller général de Sainte-Maure, s'écrie : "*A présent qu'il a été donné satisfaction aux intérêts des populations du nord, il faut songer aux populations du sud*".

L'intérêt économique de ce réseau sud consiste essentiellement à desservir un vaste périmètre demeuré à l'écart du chemin de fer et à le raccorder aux lignes d'intérêt général.

Une large consultation est organisée par le préfet Daunassans auprès des communes intéressées. Suite aux projets échafaudés tant par les élus que par la C.F.D., l'étoile de Ligueil se réduit à 3 branches vers le Grand-Pressigny, Esvres et Montrésor, pour un total d'environ 93 kilomètres. Elle est déclarée d'utilité publique par la loi du 17 août 1885 qui approuve la convention passée le 23 juin 1885 entre le préfet et la C.F.D.

Les caractéristiques techniques des nouvelles lignes sont, à peu près, les mêmes que pour le réseau nord. Cependant, elles tiennent compte d'un relief plus accidenté, obligeant notamment à la traversée de nombreux cours d'eau encaissés : la Claise, le Brignon, l'Esves, la Ligoire, l'Echandon, l'Indrois et surtout l'Indre. Du fait de ces conditions géographiques relativement plus difficiles, les travaux durent un peu plus que prévu. Les lignes sont ouvertes le 8 mai 1889, avec quelques mois de retard. Le trafic des voyageurs et celui des marchandises des sections Ligueil / Montrésor, Le Grand-Pressigny / Esvres sont fermés le 31 août 1949.

La ligne Ligré-Rivière / Richelieu

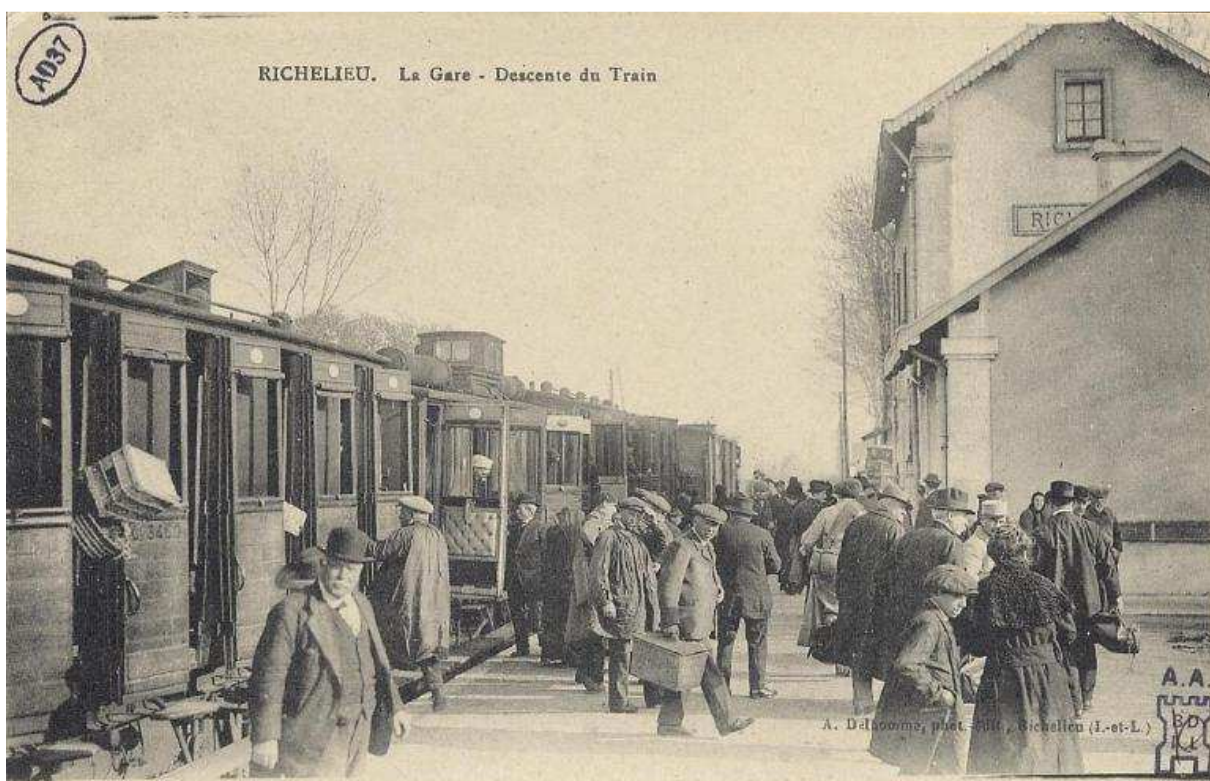
La ligne Ligré-Rivière / Richelieu est l'une des toutes premières dont la réalisation ait été projetée en Indre-et-Loire. Elle est déclarée d'utilité publique, comme la ligne Port-Boulet / Château-Renault, par la loi du 26 septembre 1882. Elle est mise en exploitation le 7 septembre 1884, bien avant la fin du délai de construction des 3 ans prévus au cahier des charges.

Cette ligne présente une double originalité :

- D'une part, elle est à voie normale (de 1,445m) et, par conséquent, se raccorde au réseau d'intérêt général dans la gare de Ligré-Rivière, sur la ligne Port-Boulet / Chinon / Port-de-Pile,

- D'autre part, le département ne fait pas appel à un concessionnaire, mais, après s'être lui-même chargé de la construction, il confie, par convention du 11 mars 1882, l'exploitation à l'administration des chemins de fer de l'Etat et pour son propre compte.

A raison de 3 allers et retours par jour, renforcés les jours de marchés à Chinon et à Tours et des marchés de veaux à Richelieu, elle connaît une existence honorable jusqu'à la Première Guerre mondiale. La situation se dégradant rapidement pendant l'entre-deux-guerres, le service par fer des voyageurs est supprimé le 1^{er} mars 1937.



10Fi 196/51

La ligne, après bien des vicissitudes, survit de nos jours grâce à l'association "Trains à Vapeur de Touraine" (T.V.T.).

Cotes : S 2967-2995, 4148-4158, 5395-5399, 5402

La ligne Montrésor / Ecueillé

La loi du 18 avril 1904 déclare d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée de Montrésor à Ecueillé dans l'Indre. Cette ligne Montrésor / Ecueillé fait partie des projets de jonction avec les réseaux départementaux voisins.

Ce projet de jonction avec l'Indre est proposé dès 1881 par la Société Générale des Chemins de Fer Economique (plus connue sous le sigle S.E.), puis en 1883, après que cette société ait été évincée du département par les C. F. D..

Elle est concédée aux C.F.D. et mise en service le 1^{er} août 1907. Elle est censée désenclaver le réseau sud et assurer la jonction à Ecueillé avec la voie ferrée du Blanc à Argenton-sur-Indre (Indre).

Le trafic voyageurs est fermé le 31 août 1949 et celui des marchandises le 1^{er} octobre de la même année.

Cotes : S 2945-2966, 4186

La ligne Sainte-Maure-gare / Noyant à Sainte-Maure-ville

La loi du 22 juillet 1911 déclare d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée de la station de Sainte-Maure (sur la ligne de Tours à Bordeaux) à la ville de Sainte-Maure et approuve la convention entre le département et la Compagnie du chemin de fer de Paris / Orléans (P.O.) pour l'exploitation de cette ligne. Ouverte le 31 août 1913, elle sera déclassée par le décret du 13 avril 1949.

Cotes : S 2996-3004, 4159-4162, 5396



10Fi 226/46

L'évolution du réseau

Le bilan d'un quart de siècle (1884-1914)

A la veille de la Première Guerre mondiale, le réseau ferré d'intérêt local d'Indre-et-Loire atteint son apogée kilométrique avec ses 325,191 kilomètres. Il se compose de cinq parties d'inégale importance :

- Le réseau nord des C.F.D. (1259,158 km)
- Le réseau sud des C.F.D. (112,812 km)
- Le réseau suburbain de Tours (à Vouvray, à Luynes et Fondettes, à Saint-Avertin et Azay-sur-Cher (40,238 km)
- Les lignes venant du Loir-et-Cher : Blois-Château / Renault et Blois / Amboise (24,339 km)
- Les lignes d'intérêt local à voie normale : Ligré / Rivière / Richelieu et Sainte-Maure / Noyant Ville (18,644 km)

D'après les chiffres du recensement de 1911, l'ensemble du réseau d'intérêt local dessert un peu plus de 80.000 habitants, soit un quart de la population du département (l'agglomération de Tours non comprise).

Le but principal de ce réseau est d'assurer la correspondance avec les lignes de l'Etat ou du P. O.. Les cahiers des charges prévoient 3 trains aller et retour par jour sur l'ensemble des lignes des C.F.D.. Cette obligation est tenue et même améliorée : d'une part, il y a quatre trains Port-Boulet / Neuillé-Pont-Pierre (au lieu de 2, sans compter les 4 navettes depuis Bourgueil) ; d'autre part, on met en service des trains de façon périodique les jours de foires et marchés.

Mais les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances attendues. Les responsables en 1890 constatent que *"certes les recettes s'accroissent mais avec une lenteur désespérante et dans des proportions insignifiantes"*. L'accusation de lenteur est en partie déloyale. En effet, d'une part, les cahiers des charges et les arrêtés préfectoraux imposent des limites de vitesse très basses (20-25km/h) voire moins dans la traversée des agglomérations, limites qui seront relevées par la suite. D'autre part, le petit train, avec toute la bonne volonté du monde, n'a pas la possibilité de faire mieux, en raison de la structure même du réseau et de la faible puissance des locomotives. En 1898, M. Houssard (conseiller général de Neuillé-Pont-Pierre) ose avouer que *"pour la première fois, l'exploitation des lignes départementales a donné des mécomptes sérieux"*. Cette médiocrité relative des résultats est sans doute due à l'absence de centralisation à Tours et à la concurrence plus vive qu'ailleurs des grands réseaux. Le déficit chronique n'a jamais été vaincu tout au long de la vie du réseau.

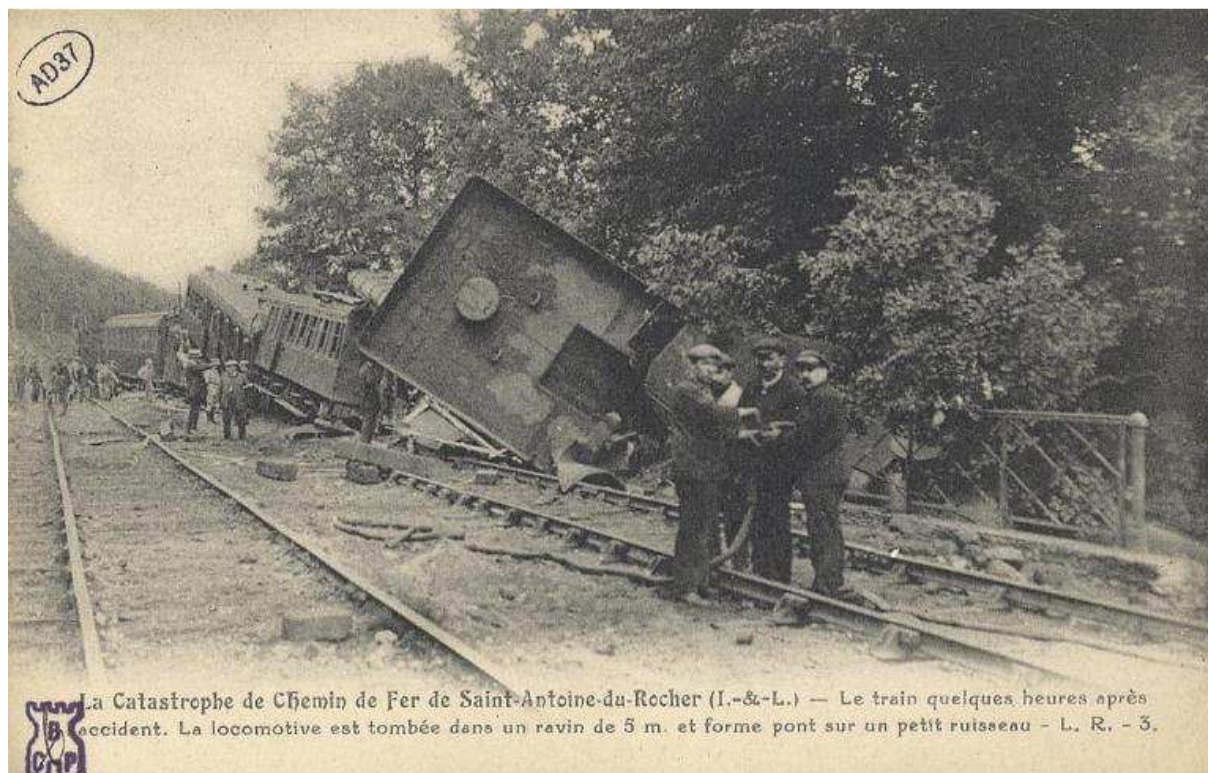
Guerre et après-guerre, le temps des incertitudes (1914-1930)

La guerre 1914-1918 cause de graves perturbations au réseau ferré d'intérêt local : le service est désorganisé, moins par les transports militaires prioritaires que par le manque de personnel. En revanche, la paralysie de la circulation automobile par manque de carburant rehausse le trafic ferroviaire et, comme l'entretien est réduit au minimum, les concessionnaires encaissent des recettes appréciables. Pourtant les relations entre les autorités et les compagnies ne cessent de se détériorer. En avril 1916, le préfet dénonce l'attitude « peu conciliante des C.F.D. », qui revendiquent une garantie d'exploitation plus élevée alors même qu'ils ont réduit considérablement leurs prestations.

Suite au décret du 11 novembre 1917, les voies ferrées passent sous le contrôle direct de l'autorité préfectorale, mais cette mesure semble n'avoir aucun effet sur les compagnies.

L'après-guerre s'annonce mal. L'Indre-et-Loire, comme l'ensemble du pays, entre dans la spirale inflationniste et le réseau ferré d'intérêt local comme le reste de l'économie. L'accroissement du prix de combustible est considérable : la tonne de charbon triple entre 1927 et 1920, passant à plus de 250 francs. La seule solution est l'augmentation des tarifs, mais en 1922, on estime que la limite est atteinte, toute nouvelle hausse ayant un effet dissuasif sur l'utilisateur. De plus, la qualité du service se dégrade, la gestion se fait de plus en plus à l'économie. Les horaires tendent à devenir fantaisistes si bien que dans la traversée des passages à niveau *"les automobilistes ne savent jamais si le train est passé ou bien s'il est attendu"*. A propos des horaires, un groupe de commerçants écrit dans La Dépêche, le 25 octobre 1919 : *"Nous ne voyons qu'une chose, c'est que la compagnie des C.F.D. se moque complètement du public, sachant que son budget sera toujours en équilibre, le département lui complètera"*. Au fil du temps, le déficit ne cesse de s'aggraver et l'utilisateur se détache d'un moyen de transport qui ne lui donne plus aucune satisfaction.

Comment sortir d'une situation aussi délicate ? Une réponse semble être la modernisation. En 1926, des frais importants sont engagés pour équiper 18 locomotives et 24 fourgons du frein à vide type *Soulerin* car, jusqu'alors, les convois étaient dotés d'un simple frein à main, que le chef de train manœuvrait depuis le dernier wagon sur coup de sifflet du mécanicien ! Côté sécurité, avec le développement de la circulation automobile, on se préoccupe de la question des nombreux passages à niveau : faut-il poser des barrières et une signalisation partout ou seulement aux croisements dangereux ? Moderniser, c'est aussi faire confiance au nouvel engin ferroviaire qui commence à se manifester : l'automotrice. Le département en achète deux : une *Crochat* et une *Saurer*. Mais, en raison de leur faible capacité, leur entretien coûteux et leur rentabilité médiocre, leur existence est de courte durée. Elles seront retirées de la circulation dès 1937.



10Fi 206/4

Les années trente ou le déclin irrésistible (1930-1939)

Au début des années trente, la concurrence automobile compromet l'existence, déjà chancelante du réseau ferré d'intérêt local.

Le 27 février 1931, le directeur des C.F.D., Paul Béghin, présente un programme complet de réorganisation de l'exploitation :

- Sur le réseau nord, le service-voyageurs serait entièrement assuré par des autobus Citroën à 20/25 places assises et, celui des messageries et des marchandises par des trains-vapeur.
- Sur le réseau sud, 2 automotrices se rajouteraient aux 4 automotrices existantes pour assurer le service-voyageurs et des trains-vapeur assureraient le trafic des messageries et des marchandises.

Ce plan est assorti d'une réduction du personnel et d'une augmentation des tarifs. Au bout de deux ans, l'expérience n'est pas concluante :

- Sur le réseau nord, la mise en service des 4 autobus a permis de redresser le trafic-voyageurs, mais on se plaint du manque de sécurité et de confort et, le trafic marchandise continue à baisser.
- Sur le réseau sud, l'ensemble du trafic est en baisse. Le conseil général émet le vœu, en mai 1932 de se débarrasser des vieilles automotrices et de les remplacer par des automotrices sur pneumatiques, dites michelines, dont l'usage amènerait une économie de plus de 30% de frais d'exploitation.

Il faut noter qu'à cette époque, la circulation automobile dans le département est devenue assez intense pour que le conseil général adopte la généralisation du bitumage des routes.

Le 16 août 1933, un nouveau plan d'aménagement est présenté par les C.F.D. :

- Sur le réseau nord, l'emploi de camions, assorti d'un licenciement massif de personnel (pas moins de 79 agents sur 87) et d'une importante augmentation des

tarifs marchandises, ainsi que, dans le but de dégager des recettes, le déclassement de la voie ferrée et la revente du matériel ferroviaire roulant appartenant à la compagnie

- Sur le réseau sud, l'acquisition de quelques automotrices *Billard* modernes et économiques, et l'emploi de draisines permettant des économies de personnel de voie. Ces automotrices sont plus puissantes, plus rapides, d'une capacité plus élevée et d'un confort supérieur aux précédentes.

Après de nombreuses tergiversations, la commission départementale adopte ce plan. Il est mis en exploitation le 1^{er} janvier 1935. L'effet de la mise en place de ce matériel moderne se fait nettement sentir sur le trafic-voyageurs du réseau sud, mais il n'en est pas de même du trafic marchandises non touché par la modernisation et toujours en butte à la concurrence du transport routier. Quant au réseau nord, les résultats restent modestes.

D'autre part, l'usure des voies, dont l'entretien a été trop longtemps délaissé commence à faire sentir ses effets et on enregistre de nombreux déraillements dus à cette usure.

Enfin, à partir de 1936, l'application de la loi des 40 heures et une poussée revendicative ne facilitent pas la situation financière de la compagnie qui entre de nouveau dans une spirale infernale des augmentations de salaires et de tarifs.

La Guerre 1939-1945, la guerre des petits trains

Lorsque le conflit se déclenche, le réseau ferré d'intérêt local se débat dans les affres de la concurrence automobile, à laquelle il a cherché la parade, à la fois par la mise sur route de certains services voyageurs, l'emploi d'automotrices modernes, la réfection et l'entretien des voies, etc.

Mais à quelque chose malheur est bon. Malgré la mobilisation de 28 agents des C.F.D., la guerre rend sa chance au petit train. Le 7 novembre 1939, le conseil général considère que *"l'activité du rail est une nécessité économique vitale, constatant la réelle insuffisance des transports aussi bien sur les C.F.D. que sur le réseau de la S.N.C.F. : nombre de trains trop restreint, lenteur de leur marche, correspondance imparfaitement assurée"*, émet le vœu que *"des améliorations soient apportées à une situation qui freine et entrave le relèvement économique du pays"*.

Sur la ligne Rillé-Hommes / Fondettes, qui joua un grand rôle dans l'approvisionnement de l'agglomération tourangelle en produits alimentaires, bois de chauffage, etc., le nombre des voitures de voyageurs accrochées aux trains mixtes est porté jusqu'à six. Ces trains vont désormais jusqu'à la gare de Tours-Portillon.

Sur la ligne Ligré-Rivière / Richelieu, une voiture de voyageur est aussi ajoutée au train de marchandises quotidien.

La ligne Sainte-Maure / Noyant-Ville, fermée à tout trafic en septembre 1939, est utilisée comme voie de garage par la S.N.C.F. mais, devant l'insuffisance des moyens routiers, on y fait rouler de nouveau quelques wagons entre 1942 et 1945.

Jusqu'au 11 novembre 1942, l'existence de la ligne de démarcation pose au réseau sud un singulier problème. En effet, certaines sections de la ligne se trouvent en zone occupée et d'autres en zone libre. De plus, le dépôt de Ligueil étant en zone occupée, les locomotives en service en zone libre doivent franchir la ligne pour se faire réviser.

En 1944, du 11 au 15 août sur le réseau nord et du 14 au 30 sur le réseau sud, le trafic est complètement arrêté. Du 24 août au 4 septembre, des transports militaires occupent le réseau nord. Courant septembre, le trafic reprend sur l'ensemble du réseau, mais la

destruction du pont de la Choisille près de Fondettes, empêche les trains Rillé / Hommes d'atteindre Tours-Portillon.

Malgré l'insuffisance du parc matériel, les difficultés relatives aux carburants et l'entretien à peu près nul des voies, les réseaux ont rendu de très grands services, en particulier pour le transport du ravitaillement local. Ils ont, également, permis de suppléer aux transports automobiles au fur à mesure que ceux-ci disparaissaient.

La fin des petits trains (1945-1949)

Au lendemain de la Libération, le constat est désastreux. Le réseau ferré d'intérêt local est dans un tel état que la reprise du trafic ne peut se faire. En effet, durant la guerre, l'entretien est complètement abandonné : les voies sont en très mauvais état, les rails sont très usés et le ballast est à reprendre à peu près partout. De plus, les travaux courants de relevage et de bourrage des voies, le curage des fossés et aqueducs ne sont plus effectués. Quant au matériel, il est lui aussi dans un état pitoyable.

Au nord, la moitié des voitures et des wagons est à réformer définitivement et le reste à restaurer sérieusement. Le système de freinage étant notoirement insuffisant, il est enfin prévu d'installer le frein à vide *Soulerin* sur l'ensemble du réseau.

Quant au sud, les autorails donnent aussi de très mauvais résultats à cause d'une part, de leur type d'alimentation et, d'autre part du manque de pièces pour leurs réparations.

Il est donc nécessaire, pour que ces réseaux rendent encore des services, de procéder aux achats de matériel et aux réparations les plus indispensables. Le conseil général décide de renouveler sa confiance au réseau ferré local en jouant la carte de la modernisation. Lors de la session de novembre 1945, il un vote un crédit de 3 millions et demi de francs pour l'achat de matériel et pour les réparations urgentes. Il fait, également un emprunt de 15 millions destiné à l'achat d'automotrices, à la transformation de locomotives en locotracteurs diesel. Mais, malgré tout, le déficit encore aggravé par le caractère dissuasif des augmentations de tarif ne cesse de se creuser. La baisse des recettes du réseau est due aussi à la reprise de la circulation routière ; concurrence importante pour les voies ferrées qui devront, une fois de plus, essayer de se moderniser, sous peine de voir disparaître une grosse partie de leur trafic.

Le 7 juin 1947, la commission départementale (délégation élue de 4 à 7 membres chargée dans l'intervalle des sessions du conseil général de surveiller l'exécution des décisions de celui-ci et l'action du préfet, et autorisée à prendre le cas échéant, des délibérations exécutoires) et la commission des transports du conseil général se réunissent pour examiner "*le problème du remplacement éventuel des réseaux nord et sud de la C.F.D. par des transports automobiles*". Ces deux commissions étudient les propositions concurrentes des C.F.D. et d'une Association Professionnelle des Transports Routiers de Touraine (A.R.T.), formée et représentée par l'entrepreneur Pivoin à Château-la-Vallière.

En juin 1948, après avoir examiné les différentes offres de ces deux entreprises, la commission départementale propose à l'unanimité la répartition du service :

- aux C.F.D., le transport des marchandises par route sur les réseaux nord et sud ; assorti de l'engagement de liquider le réseau ferroviaire et de présenter un plan de reclassement du personnel
- à l'A.R.T. (9 entreprises routières sous l'égide de M. Pivoin), le transport des voyageurs

Dans les deux cas, il est sous-entendu que le trafic se fera désormais aux risques et périls des exploitants. Selon M. Girard (conseiller général de Neuvy-le-Roi), "*Si le conseil*

général suit le rapport de la commission, il votera aujourd'hui même la disparition du réseau ferré d'intérêt local". De fait, c'est à l'unanimité, que le rapport est adopté.

En conséquence de cette décision historique :

- le trafic ferroviaire est complètement arrêté, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, entre le 1^{er} juillet et le 1^{er} octobre 1949
- les agents des C.F.D. sont partiellement reclassés, soit sur le service routier, soit sur la ligne de Richelieu, soit sur d'autres réseaux des C.F.D.
- le département ouvre un compte de liquidation des réseaux ferrés pour "*brader*" ce qui est encore vendable : rails et traverses, bâtiments, matériel roulant, etc.

Finalement, le décret du 20 janvier 1950 décline l'ensemble des lignes composant les réseaux nord et sud.

Une question peut se poser : la différence d'écartement des voies n'a-t-elle pas été l'une des causes de la faiblesse des voies ferrées d'intérêt local et de leur rapide disparition ?

Les instruments de recherches

Les documents relatifs aux voies ferrées d'intérêt local sont conservés aux Archives départementales d'Indre-et-Loire dans la **sous-série 5 S Chemins de Fer**.

Cette sous-série est composée de deux fonds : celui de la Préfecture et celui des Ponts et Chaussées.

On y trouve tous les renseignements concernant les différents projets de voies ferrées : les études et concessions, les enquêtes d'utilités publique, les enquêtes parcellaires, les acquisitions de terrain, les plans des stations, les cartes de tracés.

Cette sous-série nous renseigne, également, sur les comptes et statistiques, les tarifs, la marche des trains (horaires), les dossiers d'accidents et de réclamations et enfin les dossiers de personnel.

Enfin, on trouve dans la liasse **3U3 /920** les dossiers d'expropriations d'utilité publique concernant la construction des lignes de chemins de fer d'intérêt local.

Le tramway

La constitution du réseau

C'est dans les dernières années du Second Empire que les tourangeaux commencent à parler du tramway. Mais, comme pour les voies ferrées d'intérêt local, la Guerre de 1870 va retarder la réalisation de ce projet en Touraine.

A Tours, depuis quelques années on parle de se doter d'un tramway à traction animale avec une concession de voies ferrées dites "*à l'américaine*" comme à Paris. Pourquoi à l'américaine ? Cette expression est due à Emile Loubat qui crée en 1842, non pas à Nantes dont il est originaire mais à New-York, les premières lignes de tramway. Ce moyen de transport en commun est comme les autres à traction animale, mais son intérêt consiste à organiser une circulation de manière rigide en encastrant les rails dans la chaussée. Les avantages de cette voie ferrée sont nombreux : les voitures sont moins larges et entravent moins la voie publique, l'intérieur des voitures est plus large et les déplacements s'en trouvent plus aisés pour les passagers qui gagnent en confort. On note, également une diminution des bruits de roulement et des vibrations diverses.

Avant toute chose, il est nécessaire de se représenter la ville de Tours à cette époque : la ville ne dépassait pas les boulevards au sud, et la plaine de Tours, que traversait l'avenue de Grammont, à part quelques noyaux urbains autour de la gare et des environs de la place Thiers, était couverte de jardins et de champs. Cette zone se construira rapidement à partir de 1875. Le jardin des Prébendes n'existait pas plus que les casernes du boulevard Thiers.

En juillet 1871, le conseil municipal de Tours examine l'offre de Messieurs Waring, entrepreneurs de travaux publics, et M. Edward Paraire, architecte à Londres pour la construction d'une voie ferrée dite "*à l'américaine*". La concession concernerait deux lignes : l'une allant de l'Embarcadère (la première gare ferroviaire) à la place du Palais, l'autre reliant la rue Nationale à Vouvray.

En 1874, c'est au tour de la Société des Tramways du Nord de Messieurs Marsillon et Phillippart d'établir un projet prévoyant la construction d'une ligne le long du grand axe nord-sud de Tours et une autre ligne passant par le quai et les halles, le tout exploité au moyen de 6 voitures à chevaux.

Au même moment, M. de la Hault, entrepreneur bruxellois, propose un réseau, desservi par 10 voitures, analogue à celui des tramways du Nord. Il présente de solides références : depuis 1874 il a obtenu la concession de plusieurs réseaux de tramways hippomobiles dans les villes du Havre, Nancy et Marseille. Le 16 février 1875, il passe un traité avec la ville de Tours pour la construction du tramway. Le 8 décembre de la même année, il fonde avec la Banque française et italienne la "*Compagnie générale française des Tramways*" (C.G.F.T.) qui devient rétrocessionnaire des réseaux déjà existants. Par la suite, cette compagnie obtiendra d'autres réseaux : Orléans, Bordeaux, Lyon, Strasbourg.

Le décret du 25 juillet 1876, signé par le président de la République Mac Mahon, entérine le traité de 1875, en décrétant d'utilité publique "*l'établissement d'un réseau de voies ferrées à traction de chevaux, dans la ville de Tours*". Il autorise la réalisation du projet de M. de la Hault, qui fera de Tours la cinquième ville de France. La ville lui rétrocède, à dater du 25 juin 1877, sa concession pour une durée de 40 ans.

Les voies ferrées du tramway seront établies, comme celles du réseau ferré d'intérêt général, à l'écartement dit "*normal*" de 1,445 m.

Le 3 août 1880, M. Davenat, entrepreneur de voitures, dépose une demande de concession. Après 3 ans de réflexion, le 16 avril 1883, il signe une convention avec le département d'Indre-et-Loire. Elle prévoyait que le département demanderait la concession du tramway de Tours à Vouvray et la rétrocéderait à Davenat, celui-ci s'engageant à construire et exploiter le tramway à ses risques et périls. Ce projet ne plaît guère à la C.F.G.T. qui voit là un concurrent possible. Elle va utiliser tous les moyens pour empêcher la création de la ligne de Vouvray. Quatre ans plus tard, le décret du 12 juillet 1887, déclare d'utilité publique la construction et l'exploitation d'un tramway à traction de chevaux ou de locomotives et les concède au département qui, en vertu de la convention passée en 1883, les rétrocèdera à M. Davenat. Mais, ce dernier, découragé par de nombreuses tracasseries administratives, rétrocède la concession à M. Brulé, entrepreneur de travaux publics de Vouvray, le 23 novembre 1887.

Très vite M. Brulé rassemble les fonds nécessaires, fait procéder aux études réclamées, passe commande de matériel, de voies et roulants et commence les travaux. La ligne est ouverte à l'exploitation le 16 septembre 1889. La C.G.F.T. a perdu la partie. En 1891, il transforme son affaire et fonde la "*Société de Tramways à vapeur de Tours à Vouvray*".

A la veille du XX^{ème} siècle, le progrès technique est en marche. Déjà, en 1888, la Suisse voit la mise en service du tramway électrique. La France n'est pas en reste dans cette conquête de la locomotion mécanique ou électrique. En 1890, un tram électrique est mis en place à Clermont-Ferrand. En 1892, Marseille s'équipe d'un trolley.

A Tours, la C.G.F.T. dont les affaires ne sont pas brillantes, car elle n'a pratiquement pas distribué de dividendes à ses actionnaires, rechigne à investir des capitaux et à électrifier son réseau. En effet, une convention passée avec la ville de Tours le 27 février 1892, l'autorise à exploiter une ligne d'omnibus à chevaux sur le trajet de la barrière de Sainte-Anne, les Halles, place du Palais, gare P.O., place Loiseau-d'Entraigues qui sera prolongée le 1^{er} mars 1894 jusqu'à l'hôpital. De plus, si elle électrifie son réseau, le problème du tronc commun avec le tramway à vapeur de Vouvray se posera.

Dès lors, un mouvement d'élus et de techniciens se détermine en faveur de l'électrification du réseau. En 1895, M. de Brancion prend le dossier en main et entame des pourparlers au sujet du réseau de tramway électrique. Sa tâche semble difficile puisqu'il y a deux concessionnaires : la Société des Tramways à Vapeurs de Vouvray et la Compagnie générale française des Tramways ; et deux concédants : la ville de Tours et le département.

A cette époque, l'établissement des lignes de tramways à trolley, soulève la réprobation de nombreuses municipalités et d'une partie de l'opinion publique. La municipalité de Tours ne veut pas que le trolley soit établi dans les artères principales. Pour arriver à ses fins, M. Brancion propose un système nouveau : le tramway "*à plots Diatto*". Le conseil municipal s'enthousiasme pour cette réalisation qui laisse les rues sans fils disgracieux. De plus, M. Brancion propose à la ville d'effectuer cette installation, moyennant une concession de 40 ans, pour un réseau de 13,500 km, tout en assurant à la ville 25% du bénéfice d'exploitation lorsque celui-ci dépasserait 20.000 F par an. Le tarif prévu est de 0,10 franc avec correspondance.

La C.G.F.T. ne reste pas inactive devant cette proposition qui risque de lui enlever la concession. Ses propositions se limitent à un tramway électrique, moyennant une concession de 60 ans, pour un réseau de seulement 8 km. La participation au profit proposé à la ville est limitée à 5% du bénéfice d'exploitation dépassant 60.000 F. Elle prévoit un tarif de 0,10 F sans correspondance et 0,15 F avec correspondance.

Sans égard pour la C.G.F.T. (1^{er} exploitant), le conseil municipal se décide en faveur des propositions de M. Brancion plus alléchantes financièrement et esthétiquement.

Bien évidemment la C.G.F.T. prend fort mal la chose. Pour se défendre, elle signe le 3 juillet 1897 avec le département une convention de rétrocession des lignes suburbaines de Tours à Luynes et Fondettes, et Tours à Saint-Avertin. La même année, M. Brancion passe une convention avec la ville de Tours et constitue le 29 novembre la "*Compagnie des Tramways de Tours*" (C.T.T.). Le mois suivant, il entame des tractations avec la C.G.F.T. pour la reprise de ses lignes de trams et d'omnibus existantes ou à venir. Un accord est assez vite trouvé et, la Compagnie des tramways de Tours achète les concessions et le matériel de la C.G.F.T.

Entre temps, le décret du 28 janvier 1898 déclare d'utilité publique, en les concédant au département, deux lignes de tramways à traction mécanique et approuve leur rétrocession à la C.G.F.T.. Il s'agit des lignes :

- Tours (gare P.O.) à Saint-Avertin qui sera ouverte en mars 1899
- Tours (gare P.O.) à Luynes, avec embranchement de Mareuil à Fondettes, en vue de la jonction ultérieure avec les C.F.D.. Elle sera ouverte en août 1899

Finalement, un accord étant intervenu entre les deux compagnies, le décret du 19 juillet 1901 entérine :

- La substitution de la Compagnie des Tramways de Tours à la Compagnie Générale Française des Tramways comme rétrocessionnaire du réseau urbain concédé à la ville de Tours en 1876
- La substitution de la Compagnie des Tramways de Tours à la Compagnie Générale Française des Tramways comme rétrocessionnaire des lignes de Tours à Luynes et Fondettes et de Tours à Saint-Avertin concédées au département d'Indre-et-Loire en 1898
- La convention passée les 1^{er} et 4 juillet 1901, pour 50 ans, entre la ville de Tours et la Compagnie des Tramways de Tours pour transformer le réseau en le mettant à voie métrique, l'électrifier et l'étendre

La concession des lignes suburbaines prévoit non seulement le transport des voyageurs et de leurs bagages, mais également celui des marchandises. Pour ce faire, la Compagnie construit une gare permettant le chargement et le transit avec le P.O..

Un terrain du Champ-Girault, où se trouvent déjà des industriels et des commerçants, devient la gare des tramways de Tours. Un raccordement passant rue des Docks et rue Edouard Vaillant la reliera aux lignes suburbaines, place de la Gare. Elle sera ouverte le 27 novembre 1901.

Comme il a été dit dans l'étude des voies ferrées d'intérêt local, l'idée de la mise à voie métrique consistant à réduire l'écartement des voies des tramways urbains de 1,44m à 1m, doit permettre la liaison avec les réseaux de la Compagnie des chemins de fer départementaux et les tramways de Tours. C'est chose faite depuis 1907 pour le réseau nord et, 1913 pour le réseau sud.

La guerre de 1914-1918 porte atteinte au tramway : le matériel n'ayant été ni entretenu ni renouvelé ni modernisé. Il y a également des difficultés de fonctionnement : les hommes jeunes et valides partent au front. On fait alors appel aux femmes qui pour la plupart, ne sont pas disponibles.

En effet, aussi bien dans les campagnes qu'en ville, elles remplacent déjà les hommes et, à la maison, elles se substituent au chef de famille. Cette guerre marque l'arrêt des concessions du réseau de tramway.

Après-guerre, de nombreux avenants concernant surtout les augmentations de tarifs, le statut du personnel, la modification de l'exploitation face à la concurrence routière et une conception novatrice du service public s'ajoutent aux conventions de 1901 sans vraiment les modifier.

Fin 1931, la Compagnie des tramways à la recherche d'un équilibre financier, cesse de produire son électricité, et remplace sa centrale thermique par une sous-station. Elle passe un contrat avec la Compagnie du Gaz et de l'Electricité pour la fourniture de l'énergie électrique. Au même moment, alors que la situation financière a tendance à s'améliorer, des services privés d'autobus concurrençant les tramways suburbains, font leur apparition. Ils réalisent des vitesses supérieures à celles des trams, ont une fréquence plus grande et un confort plus évident. Ils ont aussi l'avantage (comme pour la ligne de Joué) de relier le bourg au centre de Tours. La concurrence est surtout rude sur les lignes Tours-Vouvray et Tours-Saint-Avertin. L'installation de trois entrepreneurs de transport à Tours augmente les difficultés de la Compagnie des Tramways de Tours dont le nombre des voyageurs ne cesse de diminuer. A titre indicatif, sur la ligne Tours-Vouvray, le nombre de voyageurs transportés par le tram passe de 23 772 en mai 1931 à 822 en mai 1932 et, sur la ligne Tours-Saint-Avertin de 22 213 en mai 1931 à 2447 en mai 1932.

Devant cette situation, la Compagnie, en accord avec l'administration, décide la substitution d'autobus aux tramways sur les lignes suburbaines, sauf celle de la Tranchée. Un premier essai est tenté avec la location d'autobus, mais devant les mauvais résultats, la Compagnie fait l'acquisition de son propre matériel. Suite à un traité, passé avec le département le 13 août 1932, les lignes suburbaines sont supprimées le 1^{er} septembre de la même année.

A partir de 1933, la contraction du réseau ferré entraîne des travaux de dépose : les voies et les installations électriques sont démontées. En 1939, à la déclaration de la guerre, la Compagnie a encore en sa possession une bonne partie du matériel de dépose. Se souvenant de la réquisition des rails en 1917, elle conserve prudemment les fils des trolley et des rails qui seront les bienvenus à la Libération.

Le 18 septembre 1938 un décret résilie les concessions d'Etat pour les remplacer par les concessions départementales.

En septembre 1939, la mobilisation de nombreux agents et la réquisition de 8 autobus entraînent une réduction du service. En juin 1940, à l'arrivée des Allemands à proximité de Tours, le service d'autobus et celui des trams sur la ligne B sont supprimés (Hôpital Bretonneau à la place Velpeau par les Halles). De plus, suite au bombardement et la destruction d'une arche du pont de pierre, il faut attendre le déblaiement de la rue Nationale pour qu'une exploitation partielle du trafic reprenne. Malgré des difficultés de toutes sortes, l'exploitation du réseau tant trams qu'autobus est assurée jusqu'en 1944.

A la Libération, les voies sont réparées, les rails remplacés et les lignes aériennes remises en état, grâce aux fils des trolley démontés et conservés avant le début de la guerre. La reprise du service des autobus et des trams est progressive. Mais le déficit de la Compagnie ne cesse d'augmenter. D'autant plus que la municipalité, par souci d'électoratisme, refuse d'augmenter les tarifs et que le contrat la liant à la Compagnie arrive à expiration. La suppression des tramways et leur remplacement par des autobus sont dans l'air du temps.

Incontestablement, la guerre a sonné le glas du tramway : après des années d'occupation, des moyens techniques peu performants, un parc désuet que l'industrie moribonde ne peut moderniser, un personnel prisonnier de guerre et les bombardements de mai 1944 qui ont achevé la destruction de l'outil. De plus, la voiture va très rapidement envahir la ville et le piéton va connaître les premiers cyclomoteurs et la Vespa.

Face à ces problèmes, la Compagnie décide de transformer le réseau. Dans les années 1948-1950, le département et la ville de Tours forment le "Syndicat des transports en commun de la région tourangelle" et afferment l'exploitation à la Compagnie. Sur le plan technique, le tram devait être supprimé ; l'exploitation du réseau se partageant entre les autobus et les trolleybus.

Le 14 septembre 1949, le dernier tram s'arrête à la nuit. Quant au trolley, après avoir connu une extension assez importante jusqu'en 1962, il disparaît à son tour le 30 juin 1968.

Les lignes du tramway

Les lignes

A la fin du XIX^{ème} siècle, de nombreuses communes voisines de Tours ne font pas partie de l'agglomération tourangelle. D'où l'idée de les relier à la ville de Tours par des lignes de transport public.

Comme nous l'avons vu un peu plus haut, la première ligne réalisée est celle de Tours à Vouvray, commune distante d'une dizaine de kilomètres de Tours réputée pour son vin blanc "*vin mousseux*", écrit Victor-Eugène Arduin-Dumazet, journaliste et auteur de guides touristiques, *que les tourangeaux mettent patriotiquement au-dessus du vin de Champagne*" et déjà lieu de promenade pour les citadins qui s'y rendaient jusqu'alors par des services de voitures à chevaux, voire même en bateau à vapeur.

Ouverte le 12 septembre 1889, la ligne Tours-Vouvray partait de la place Anatole France, empruntait le pont de pierre (aujourd'hui pont Wilson), le quai Paul-Bert, puis rejoignait son terminus en suivant l'actuelle N152 en desservant au passage Sainte-Radegonde et Rochecorbon.

Elle ne transporte que des voyageurs et des messageries. Cependant, elle dégagera constamment de substantiels bénéfices jusqu'au début des années trente, où elle sera assommée par la concurrence automobile.

En 1899, deux nouvelles lignes suburbaines, déclarées d'utilité publique voient le jour : celles de Tours-Saint-Avertin et Tours à Luynes par Fondettes. Elles sont respectivement ouvertes à l'exploitation en août : le 1^{er} pour la ligne Tours-Saint-Avertin et le 5 pour la ligne Tours-Luynes-Fondettes. Leur structure technique est différente.

La ligne de Tours-Saint-Avertin est d'emblée en traction électrique de la place du palais au dépôt de l'avenue de Grammont par des plots "*Diallo*" et de l'avenue de Grammont à Saint-Avertin par ligne aérienne.

La ligne de Tours-Luynes et son embranchement de Mareuil à Fondettes est exploitée en traction vapeur jusqu'en 1911. Ceci ne manque pas de susciter, comme dans le cas de la ligne Tours-Vouvray, de nombreuses plaintes des riverains comme des usagers de la N152 et autres voies routières que le tram empruntait.

A la fin du XIX^{ème} siècle, le réseau urbain se présente ainsi :

- Ligne A : de la barrière de Vouvray (sur le quai Paul-Bert, à l'embranchement de la rampe du pont Mirabeau) à la barrière de Grammont (carrefour de Verdun) reprenant l'ancien itinéraire du tram à chevaux
- Ligne B : de l'hôpital Bretonneau à la place Velpeau par les Halles, la gare de la place Loiseau d'Entraigues reprenant l'ancienne ligne d'omnibus
- Ligne C : de la barrière de Saint-Pierre-des-Corps (quai d'Orléans actuellement bd Malraux) à la place Rabelais par la cathédrale et les Halles
- Ligne C' : prévue après la mise en service de la précédente, allant de la place Rabelais à la place Thiers par le boulevard Marchand-Duplessis
- Ligne D : de la place Anatole France à la place de la Victoire, reprenant partiellement l'ancien embranchement du pont Napoléon

En juillet 1901, la convention signée entre la ville de Tours et la Compagnie des Tramways de Tours, a pour but de transformer le réseau en le mettant à voie métrique, l'électrifier et l'étendre. Le réseau du transport en commun tourangeau sera ainsi restructuré :

- Réseau urbain : les lignes A et D à traction électrique
- Réseau suburbain : lignes de Tours / Luynes-Fondettes et Tours-Vouvray, exploitation à la vapeur au départ de la place Anatole France
- Ligne de Tours-Saint-Avertin à traction électrique au départ de la place de la gare

En 1906, le réseau urbain voit la mise en service de la ligne de la Tranchée. Déclarée d'utilité publique le 20 avril, elle est mise en service le 12 juillet de la même année. Cette ligne reliant la place Choiseul au plateau de la Tranchée fait partie du réseau suburbain ; le plateau de la Tranchée se trouvant sur la commune de Saint-Symphorien. Elle est électrifiée dès sa mise en ligne.

O



10Fi 109 /15

En 1909, le conseil général contracte un emprunt de 4.400.000 francs destiné au financement des travaux en cours ou décidés : transformation du réseau urbain de Tours, électrification des lignes de Vouvray et de Luynes-Fondettes, réalisation des tramways d'Azay-sur-Cher, Esvres, Amboise et la bretelle de Sainte-Maure et, la construction de la gare centrale des tramways départementaux à Tours.

Le décret du 17 mai 1909 déclare d'utilité publique deux courts prolongements :

- La ligne B sera prolongée de la place Velpeau à la rue de Paris. Ce prolongement sera ouvert le 29 juillet 1912
- La ligne C qui s'arrêtait quai d'Orléans, à la limite de Tours, franchira le pont sur le canal et, ira le 27 juillet de la même année jusqu'à la mairie de Saint-Pierre-des-Corps.

L'année 1910 voit la signature de plusieurs décrets concernant le réseau suburbain :

- Le 18 juillet, déclaration d'utilité publique d'une ligne allant de la place Rabelais à Tours, au lieu-dit "Pont-de-Cher" à Joué-lès-Tours. Cette ligne, à traction électrique est mise en service le 6 novembre de la même année
- Le 25 mai et le 17 juillet, déclaration d'utilité publique de l'électrification de 2 lignes suburbaines : Tours / Luynes-Fondettes d'une part, et Tours / Vouvray d'autre part
- Le 26 novembre, déclaration d'utilité publique de la concession du prolongement de la ligne Saint-Avertin jusqu'à Azay-sur-Cher, mis en service les 26 mai et 15 juillet 1912 en traction électrique

La guerre de 1914-1918 va marquer l'arrêt des concessions du réseau du tramway.

Le 1^{er} septembre 1932, l'ensemble des lignes suburbaines de la Compagnie des Tramways de Tours, est mis sur route, y compris celle de Pont-de-Cher, prolongée du même coup jusqu'à Joué-lès-Tours. Quant au tram de Vouvray, son exploitation est pratiquement arrêtée devant l'effondrement du trafic : mise en demeure de la reprendre, la Compagnie s'en déclare incapable et la solution routière est également adoptée.

Mais, la reconversion automobile du réseau suburbain de Tours donne des résultats inégaux : si la concurrence a disparu sur la ligne de Joué, la Compagnie des Tramways de Tours abandonne les lignes de Saint-Avertin et d'Azay-sur-Cher à son concurrent, l'entreprise de transport Lalanne, moyennant le versement d'une indemnité annuelle et l'arrêt de l'exploitation de cette entreprise sur les lignes de Vouvray et de Saint-Pierre-des-Corps.

En 1939, lorsque le conflit se déclenche, les huit autobus appartenant à la Compagnie des Tramways de Tours sont réquisitionnés pour des besoins militaires. Durant la mobilisation le trafic est réduit. En juin 1940, suite au bombardement, la destruction d'une arche du pont de pierre et l'arrivée des Allemands, il est complètement arrêté. Il reprend en juillet-août et est à peu près normal jusqu'en juin 1944.

Si l'année 1944 (comme nous l'avons déjà évoqué) a été une année noire pour les lignes de Chemins de Fer Départementaux, elle l'a été également pour la Compagnie des Tramways de Tours : réquisition d'autobus par l'occupant en avril-mai, arrêt des trams urbains à la mi-mai faute de courant, destruction de leur dépôt, paralysie totale des réseaux urbains et suburbains durant l'été et, surtout le 22 août, la destruction du pont de pierre par les Allemands. Finalement, le service ne reprend un peu partout fin octobre-début novembre.

Dans l'immédiat après-guerre, le transport en commun tourangeau est à l'agonie et la Compagnie en déficit. Le tram reculant sans cesse, est remplacé sur certaines lignes par des trolleybus. En 1948, la ligne A et celle de la Tranchée sont à trolley.

Finalement, le soir du 14 septembre 1949, à l'arrivée du dernier tramway à son terminus place du Palais, 72 ans de vie urbaine ferroviaire tourangelle s'éteignent.

L'extension du réseau

En août 1902, au cours d'une discussion au conseil général, relative à un projet quelque peu aventureux, M. Breton (cg de Loches) s'écrie : "*Tout le monde désire naturellement avoir un tramway passant devant sa porte*" et ajoute : "*Il ne faut pas faire naître dans l'esprit des populations des espérances qui sont irréalisables*". Si tous les projets conçus, présentés, discutés votés avaient été réalisés, nul doute, en effet que chaque Tourangeau aurait pu voir un tramway devant sa porte.

Cependant, si l'on résume et classe méthodiquement ces projets, ils obéissent globalement à une certaine logique, qui permet de les répartir en trois lots d'importance et de portées inégales.

Les premiers projets ont pour raison d'être "*l'expansion rapide de la métropole tourangelle*", dont l'agglomération au sens le plus large s'accroît de 80% entre 1851 et 1911. De nombreuses lignes prolongeant celles des trams urbains et suburbains auraient constitué un réseau en direction des lointaines banlieues et de la campagne :

- A l'ouest : sur la rive droite de la Loire, Luynes / Langeais par Saint-Etienne de Chigny et Cinq-Mars-la-Pile ; sur la rive gauche, en prolongement du tram semi-urbain de Pont-de-Cher, Joué-lès-Tours / Lignéres-de-Touraine par Ballan-Miré, Savonnières et Villandry

- Au sud : Joué-lès-Tours / Monts et Tours / Sainte-Maure par Montbazon
- A l'est : Azay-sur-Cher / Bléré par Athée, Tours / Montlouis / Amboise par la rive gauche de la Loire et Vouvray / Amboise par la rive droite

Les deuxièmes projets visent à "*compléter le réseau départemental*" dans les secteurs où la desserte en voies ferrées est encore peu dense et où il existait une réserve de trafic potentiel, à savoir :

- Le périmètre compris entre les lignes d'intérêt général Tours-Nantes, Tours-Poitiers et Port-Boulet / Port-de-Piles :
 - o Azay-le-Rideau-Montbazon, avec antenne de Saché vers Crissay ou Saint-Epain
 - o Azay-le-Rideau- l'Île-Bouchard, avec desserte du camp militaire du Ruchard
 - o Azay-le-Rideau-Langeais
- La réalisation de deux grandes rocade :
 - o Au sud-ouest, partant de Chinon ou l'Île-Bouchard se raccordant à Ligueil avec l'étoile du même nom
 - o A l'est, une ligne magistrale allant de Château-Renault à Yzeures par Amboise, Bléré, Loches et Preuilly-sur-Claise

Les troisièmes et derniers projets, les plus riches et les plus intéressants "*les liaisons interdépartementales*" concernent la totalité des cinq départements limitrophes :

- o La Sarthe : raccordement des deux réseaux entre d'une part La Chartre-sur-le Loir / Chemillé-Louestault, qui se transformera au fil des années en tramway Tours / La Chartre et, d'autre part Château-la-Vallière / Le Lude
- o Le Maine-et-Loire : un raccordement entre Rillé-Hommes / Noyant-Méon, deux autres, grâce à des antennes de la Compagnie des Tramways de Saumur, Brain-la-Chaussée / Bourgueil-Saint-Patrice-et Montsoreau / Chinon, le quatrième entre Chinon et Montreuil-Bellay
- o La Vienne : deux lignes à voie normale de Richelieu à Monts et à Châtellerault, une ligne à voie étroite entre le Grand-Pressigny et Châtellerault
- o L'Indre : une sorte de rocade frisant la frontière des deux départements entre Tournon et Montrésor par Châtillon-sur-Indre
- o Le Loir-et-Cher : deux lignes de Montrésor à Saint-Aignan et à Montrichard

Si certains de ces projets semblaient un peu fantasques, beaucoup ont fait l'objet de sérieuses discussions lors des séances du conseil général. Diverses commissions interdépartementales sont désignées, de nombreuses enquêtes et études techniques sont entreprises, aboutissant pour une bonne demi-douzaine à un avant-projet solide des Ponts et Chaussées. Mais, une fois de plus, la guerre va tout remettre en question.

Après la guerre, un certain nombre de projets concernant Tours sont relancés :

- Une ligne de tram de Pont-de-Cher à Joué-lès-Tours, dont la construction permettra celle des lignes Tours-Rivarennes par Villandry et Tours-Monts-Azay-le Rideau-Le Ruchard
- Le prolongement du tram d'Azay-sur-Cher jusqu'à Bléré
- L'édification d'une gare centrale de marchandises dite "*de Salonique*", située place de Verdun et, parallèlement celle d'une ligne circulaire destinée à éviter le passage des trains de marchandises par le centre-ville. Bien que ces travaux aient été déclarés d'utilité publique le 25 avril 1917 et inscrits au budget départemental en 1920, ils n'ont jamais été réalisés.

A la fin des années vingt, les projets de lignes nouvelles disparaissent définitivement des priorités du conseil général. D'autant plus que l'automobile, apparue bien avant la guerre, et éclipsée par la guerre, revient en force dès le retour de la paix et va connaître une ascension irrésistible et, que des entrepreneurs de services publics par automobiles proposent d'exploiter plusieurs lignes d'autobus qui reprendront l'itinéraire de certaines lignes de trams.

L'exploitation du réseau

Organisation, tarif et fréquentation

Lorsque le réseau de la Compagnie générale française des tramways est ouvert en 1877, l'exploitation débute à 7h30 en été et 8h en hiver pour s'arrêter le soir à 21h30 en été et 21h en hiver, soit une amplitude de 13 ou 14h par jour selon la saison. Le convoi se compose d'une voiture tirée par un cheval attelé à l'une ou l'autre extrémité selon le sens de la marche. Les voitures se suivent à l'intervalle de 15 mn. Cette fréquence vite reconnue insuffisante, l'intervalle est ramené à 10 à 12 mn en 1881. En 1885, les usagers étant toujours insatisfaits, la cadence de passage est portée à 7mn 1/2, faisant passer le parc des voitures de 10 à 13 unités.

La ligne principale comporte 3 sections à classe unique. La vitesse des voitures est fixée à 20km/h. Le service s'effectue avec la montée à l'arrière de la voiture où se tient le receveur qui fait payer les voyageurs selon le tarif suivant :

- 0,15 F pour une section
- 0,25 F pour 2 sections
- 0,35 F pour les 3 sections

Sur la ligne de Vouvray, les trams peuvent être composés jusqu'à 3 voitures, leur longueur étant limitée à 30 m. Selon la saison, on compte de 8 à 12 allers et retours quotidiens. La ligne est partagée en 3 sections :

- Tours - Marmoutier
- Marmoutier – Rochecorbon
- Rochecorbon – Vouvray

Les voitures comportent deux classes. Le tarif en seconde est de 0,30F pour la première section et 0,10 F par section supplémentaire. La durée du trajet est Tours-Vouvray est de 45mn. Le service est assuré par deux agents : un conducteur (wattman) et un receveur. Le receveur contrôle les billets pris dans les kiosques de Tours, Vouvray ou Rochecorbon ou en délivre aux voyageurs montés en cours de route.

A partir de 1899-1900, le principe des sections est supprimé sur le réseau urbain. Le tarif est de 0,10F en 2nde classe et 0,15F 1^{ère} classe. Cette dernière disparaît en 1908, période à laquelle le tarif est unifié à 0,10F donnant droit à une correspondance entre les lignes urbaines. Par contre, sur le réseau suburbain, la première classe subsiste jusqu'en 1910 et le sectionnement reste en vigueur en raison de la longueur des lignes.

Sur le réseau urbain, l'amplitude du service, en traction électrique s'étend de 7h30 à 21h ou 21h30 en fonction de la saison. La fréquence sur les lignes A et B est de 7mn ½ et, sur les lignes C et D de 10 à 12 mn.

Sur les lignes suburbaines, les fréquences de passage sont :

- Ligne de Vouvray : 8 à 12 allers et retours quotidiens selon la saison
- Lignes de Luynes et Fondettes : 6 allers retours quotidiens
- Ligne se Saint-Avertin : 13 à 15 allers et retours quotidiens selon la saison

En 1912, la ligne de Saint-Avertin est prolongée jusqu'à Azay-sur-Cher. On compte 24 à 26 allers et retours quotidiens entre Tours et Saint-Avertin et, 6 à 8 jusqu'à Azay. Sur la ligne de la Tranchée, le premier départ est à 7h45 et le dernier à 20h15, avec une fréquence d'un quart d'heure. Le tarif est 0,10F pour la montée et 0,05F pour la descente. Pour celle de Pont-de-Cher, le service est assuré de 7h à 20h toutes les demi-heures. L'exploitation du réseau, nécessite quotidiennement 30 motrices et 15 remorques.

A titre indicatif, pour les lignes suburbaines les tarifs sont :

- Tours-Vouvray : 0,80 en 1^{ère} classe et 0,50 en 2nde
- Tours-Saint-Avertin : 0,40 en 1^{ère} et 0,30 en 2nde
- Tours-Luynes : 0,90 en 1^{ère} et 0,55 en 2nde

En ce qui concerne le trafic-voyageurs, le réseau connaît dès le début une bonne fréquentation. En 1877, on compte déjà 320 399 voyageurs. Les années suivantes, ce chiffre augmente régulièrement pour atteindre les 800 000 en 1885 et le million en 1892. En 1900, avec le développement du réseau et l'augmentation de la population desservie, il augmente rapidement atteignant les 5 millions avant 1910 et les 7 500 000 en 1917.

Sur le réseau urbain, la fréquentation se répartit ainsi :

- 2 millions de voyageurs par an sur la ligne A
- 1,5 à 1,7 millions par an sur la ligne B
- 4 à 600 000 par an sur les lignes C et D



10Fi 281/43

Sur le réseau suburbain, la ligne de Vouvray est en tête avec 5 à 600 000 voyageurs par an. Elle est suivie de près par la ligne de Saint-Avertin. La ligne de Pont-de-Cher arrive bonne dernière avec moins de 100 000 voyageurs par an.

La guerre de 14-18 perturbe, bien entendu, le service. La Compagnie profite du manque de personnel, pour supprimer l'exploitation de tronçons peu rentables des lignes urbaines (lignes C'et D). A partir de 1930, la baisse du trafic entraîne la mise au garage d'une partie des motrices et des remorques. Dès 1931, la fréquentation sur le réseau suburbain diminue rapidement sous les coups de la concurrence routière sans pour autant beaucoup fléchir sur le réseau urbain. Pendant cette période, le réseau transporte toujours entre 5 et 6 millions de voyageurs par an. Entre 1939 et 1945, compte-tenu des difficultés d'exploitation, le réseau des trams retrouve, au prix de bien des difficultés sa fréquence et son amplitude des années 1930. L'exploitation ferrée s'achève ainsi, le réseau subissant à sa mise sur pneu une refonte complète.

Le personnel

Si l'exploitation du réseau de tramways ne nécessite, du temps des chevaux, que quelques dizaines de personnes, la construction et l'extension du réseau vont amener un important accroissement des effectifs.

En 1897, la Compagnie Générale Française de Tramways impose un règlement général : "*Tous les agents sont tenus à la plus grande politesse envers le public et doivent aussi avoir les plus grands égards pour les agents de contrôle*". L'article 3 est draconien : "*Tout agent qui, en service, sera surpris en état d'ivresse, sera révoqué*".

L'organigramme de l'exploitation s'établit ainsi :

- en tête un chef d'exploitation, puis un contrôleur principal chargé du service du mouvement, un chef de dépôt, des chefs de station
- sur les tramways : un conducteur (wattman) et un contrôleur
- sur la voie : des cantonniers et des manœuvres

Dans les années 1900-1920, la Compagnie des tramways représente l'une des plus grosses entreprises de la ville de Tours. En 1911, avant que le réseau soit entièrement ouvert, l'effectif s'élève à 218 employés et ouvriers, direction comprise. Le dépôt de l'avenue de Grammont compte 37 ouvriers et celui de Vouvray 15, le réseau urbain 22 ouvriers et le réseau suburbain 12. Mis à part la direction, le restant du personnel est principalement formé par les conducteurs et les receveurs. On compte même un certain nombre de chefs de gare pour les stations qu'elle exploite sur le réseau suburbain.

Le personnel roulant et les ouvriers de la voie travaillent 10 heures par jour, 6 jours par semaine. Les ouvriers des dépôts, considérés comme sédentaires, effectuent des journées de 11 heures, 6 jours par semaine.

Bien entendu, un personnel aussi nombreux ne reste pas inorganisé. Au début du XX^{ème} siècle, une société mutuelle voit le jour. Peu après, un syndicat se forme. Il revendiquera assez souvent dans les années 1900-1910 des augmentations de salaires, l'amélioration des conditions de travail. Il interviendra, également, auprès du conseil municipal de Tours lorsque la Compagnie, vers 1910, demandera le relèvement du tarif urbain de 0,10 à 0,15 pour satisfaire une augmentation de salaire de son personnel. Mais le conseil municipal, soucieux de sa popularité électorale, trouvant que la Compagnie a failli à ses obligations, refuse cette hausse. A la suite de cela, la Compagnie répond au personnel qu'il ne lui est pas possible d'augmenter les salaires, l'état de ses finances ne lui permettant pas. Une grève éclate et les délégués syndicaux présentent leurs réclamations au conseil municipal. Celui-ci, de tendance socialiste se trouve placé devant un cruel dilemme mais n'hésite pas à se déjuger et à soutenir les travailleurs. La grève se termine par une augmentation du prix du billet et des salaires.

Durant la guerre 1914-1918, la mobilisation réduisant le nombre d'agents entraîne une diminution du service. Le personnel restant est surtout employé à faire rouler les trams. L'entretien des voies, des lignes aériennes et du matériel est réduit au strict minimum.

En 1919 et 1920, la Compagnie des Tramways de Tours (comme la Compagnie des chemins de fer départementaux), fait face à des grèves très dures sur les salaires et les indemnités de vie chère, les jours de repos et l'application de la loi du 23 avril 1919 instituant la journée de 8 heures.



10 Fi 261/1316

Les critiques

Tout au long de l'exploitation des réseaux du tramway comme des lignes du chemin de fer d'intérêt local, des critiques, des réclamations, des incidents voire des accidents n'ont cessé d'augmenter.

En 1900, M. du Saussay (conseiller général de Tours) s'en prend à la ligne Tours-Luynes-Fondettes : *"l'exploitation est aussi fantaisiste que possible, le matériel insuffisant en quantité et en qualité, les locomotives restent en panne comme des automobiles de mauvaise marque et il y a des journées entières sans trains ou avec des départs très irréguliers"*.

En 1910, le préfet déclare que *"le matériel roulant de la ligne Tours-Saint-Avertin est dans un très médiocre état d'entretien"*. M. Oudin (conseiller de Tours) signale que *"la ligne de Vouvray est en situation critique et que des déraillements s'y produisent fréquemment"*. *"Il en est de même pour la ligne Tours-Luynes-Fondettes"*, s'écrie M. du Saussay.

En 1910, c'est aussi aux *"poussières intolérables"* soulevées par les trams de Vouvray et de Luynes-Fondettes que l'on s'en prend comme à un *"véritable danger public"*. Le conseil général émet le vœu *"que les Compagnies soient mises en demeure de remédier à cet état de chose si néfaste"* et mettent en place un système d'arrosage de la chaussée.

Même la modernisation offre matière à critique. Le 17 avril 1912, M. du Saussay interpelle le préfet : *"Voici longtemps que la ligne Luynes-Fondettes est électrifiée et cependant elle marche toujours avec des locomotives qui fonctionnent bien mal. A quelle époque la nouvelle traction sera-t-elle inaugurée ?"* Le 19 août, le même se scandalise : *"Depuis l'électrification de cette ligne, les populations en sont réduites à regretter les anciennes locomotives poussives..."*. Concernant la lenteur, dont le tram est très souvent accusé, il rapporte au conseil général les propos d'un habitant : *"Quand je ne suis pas pressé, je prends le tramway ; mais quand je suis pressé, je vais à pied"*. Pour sa défense, la lenteur était justifiée par les cahiers des charges et les arrêtés préfectoraux qui imposaient des limites de vitesse très basses, en général de 20 ou 25 km/h, souvent moins dans la traversée des agglomérations. Les limites seront légèrement relevées par la suite.

Quant aux horaires, ils n'existent plus : *"à chaque instant l'électricité fait défaut... Les voyageurs sont laissés en pleine ligne"*. M. Lefebvre (conseiller général de Vouvray) confirme que *"les manquements au service sont les mêmes sur la ligne Tours-Vouvray"*. M. du Saussay renchérit : *"la situation est devenue intenable : retards injustifiés, trains supprimés, pannes d'électricité, déraillements, matériel sale et mal entretenu, correspondance avec les Chemins de fer départementaux manquées, etc."*.

En 1921, M. du Saussay, toujours pourfendeur de la ligne Tours-Luynes-Fondettes persiste : *"Il y a des wagons en fort mauvais état et qui, par les chaleurs torrides sont dépourvus de rideaux et où les jours de pluie, les voyageurs sont réduits à ouvrir leur parapluie pour se protéger de l'eau qui traverse le toit"*.



10Fi 261/116

Les accidents

La gravité des accidents passe d'une extrême à l'autre.

Les blessures, plus ou moins graves, peuvent entraîner de simples contusions, des fractures, des amputations, voire même des décès.

Elles sont causées, le plus souvent, par l'imprudence des voyageurs et/ou des employés du tramway (plus particulièrement les receveurs) :

- descente ou montée du tram en marche provoquant une chute (voyageurs)
- passage de l'automotrice à la remorque (receveurs)

Les collisions entre les tramways et toutes sortes de voitures (carrioles, attelages, camions, etc.) sont causées, d'une part par l'absence ou le défaut d'éclairage, d'autre part par l'imprudence ou l'inattention des conducteurs de ces voitures et, enfin par l'imprudence des piétons traversant les voies au dernier moment.

Chaque accident entraîne l'ouverture d'une enquête. Le dossier de procédure se compose :

- de la déclaration du blessé et des témoins
- du procès-verbal du service du contrôle des tramways transmis au préfet
- du rapport du subdivisionnaire envoyé au procureur qui décide de la poursuite à suivre

Si la cause de l'accident ne peut être imputée aux employés du tram, l'affaire est classée sans suite.

Les réclamations

L'article 77 du décret du 18 juillet 1907 précise : "*Il doit être tenu dans chaque bureau d'attente un registre coté et paraphé par le maire de la commune et destiné à recevoir les réclamations qui pourraient être formulées*".

Les plaintes et réclamations sont plus ou moins fondées :

- demande de modification d'itinéraire
- erreur d'indication de direction
- arrêt non respecté, particulièrement aux arrêts facultatifs
- refus d'enregistrement de bagage (bicyclette)
- comportement du personnel vis-à-vis des voyageurs
- demande de paiement d'une place pour une valise sinon menace de la jeter sur la route
- mauvais état des chemins d'accès aux stations

Comme pour les accidents, chaque réclamation est examinée.

Le dossier est composé de :

- la déclaration du plaignant
- l'observation de la Compagnie
- l'avis du commissaire du contrôle de l'Etat sur les chemins de fer
- rapport et proposition de l'ingénieur ordinaire
- l'avis de l'ingénieur en chef
- l'arrêté du préfet approuvant les propositions de l'ingénieur ou du chef du contrôle le chargeant d'exécuter le présent arrêté

Les instruments de recherches

Les documents relatifs aux tramways sont également conservés aux Archives départementales d'Indre-et-Loire dans la sous-série **5 S Chemins de Fer**.

Comme pour les documents concernant les lignes de chemin de fer d'intérêt local, cette sous-série est composée de deux fonds : celui de la Préfecture et celui des Ponts et Chaussées.

On y trouve tous les renseignements concernant les différents projets de tramways : les conventions et concessions ; les travaux de construction, de prolongement, de modification et de transformation des lignes ; les plans de traverse.

Cette sous-série nous renseigne, également, sur les comptes et statistiques, les tarifs, la marche des trains (horaires), les dossiers d'accidents et de réclamations et enfin les dossiers de personnel.

Enfin, on trouve dans la liasse **3U3 /921** les dossiers d'expropriations d'utilité publique concernant la construction des lignes de tramway.

Nous n'avons pas abordé dans cet atelier les aspects techniques. Le numéro spécial de "*La revue des chemins de fer régionaux et urbains*" consacré aux tramways de Tours (**8°1653, n°98**) nous apportent de nombreux renseignements sur les différentes sortes d'installation des voies, les différents matériels roulants qu'ils soient hippomobiles, à vapeur ou électriques. Il nous renseigne, également, en détail sur les travaux de construction et les modifications des différentes lignes.

Conclusion

Aimables lectrices, aimables lecteurs !
Ici se termine notre course. Si, à défaut d'un style accidenté et pittoresque comme le sujet que nous avons traité, ces pages ont eu au moins le mérite de la précision ; si l'ordre que nous avons établi dans notre route a pu servir à coordonner quelques-unes de vos idées ; si, chose fort douteuse, nous sommes parvenu à vous intéresser quelquefois, notre but est atteint, et nous vous réitérons, du geste, de la voix, du cœur, à vous qui continuez votre voyage, à vous qui retournez sur vos pas, l'adieu du commencement de ce livre :

Bon voyage ! heureux retour !

AD37 8°Bh1366

Page finale du « Guide du voyageur sur le chemin de fer de Paris à Tours », Paris, 1846