

*« T'as voulu voir Vierzon... » chantait J.Brel, comme si l'on ne connaissait pas Vierzon... Mais tout le monde connaît Vierzon; tous ceux qui ont traversé une fois la France du Nord au Sud-Ouest, ou d'Est en Ouest sont forcément passés à Vierzon !!.*

*Mais avant d'être ce carrefour ferroviaire obligé, il faut connaître quelques mots de son histoire :*

«... Ancienne station préhistorique, la cité fut probablement détruite par Vercingétorix qui pratiqua la politique de la «terre brûlée» lors du siège d'Avaricum par César. Devenue oppidum gallo-romain établi sur une butte surveillant le confluent du Cher et de l'Yèvre, elle constitua le point de défense à l'entrée ouest du Berry. Les Mérovingiens, puis les Vikings s'y fortifièrent et devinrent les seigneurs

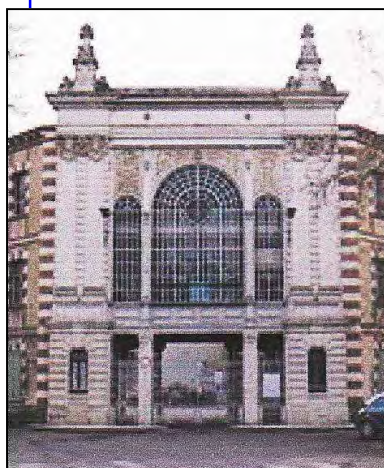
de Vierzon. Pendant la guerre de Cent ans, les Anglais avec Richard Cœur-de-Lion, en 1196, prirent et incendièrent ville et château. C'est Du Guesclin qui redonna Vierzon à la couronne de France en 1370.

Jusqu'en 1779, Vierzon vivait du commerce et de l'artisanat. Mais à cette date, le Comte d'Artois (futur Charles X) marque le début de l'industrialisation de la cité par la création d'une forge avec fonderie et hauts-fourneaux en bordure de l'Yèvre, qui exploite le savoir-faire sidérurgique ancien du Berry, et le de minerai de fer de gisements peu éloignés, ou approvisionné par le Cher et le canal du Berry(1830). En1870, la ville fut seulement traversée par une avant-garde de Uhlands. Dès 1816, la tradition des arts du feu naît grâce à la présence d'argiles réfractaires qui favorise l'activité porcelainière (jusqu'en 1957). Mais la réputation de Vierzon dans le monde agricole est due à un certain Célestin Gérard qui en 1847 installe un petit atelier en face de la gare. C'est le début de la « Société Française de Matériel Agricole et Industriel » dont le succès tient à de nombreuses machines et outils agricoles. A l'époque de notre jeunesse, les petits tracteurs gris, «les Société Française», se comptaient par dizaines dans chaque département, mais aussi partout dans le monde.

La guerre de 1939-45 éprouva durement la ville, la ligne de démarcation, s'appuyant sur le Cher, coupa la ville en deux et de violents bombardements détruisent le septième de la ville, qui se releva néanmoins. En 1959, la société américaine CASE rachète la SFMAI, et la production de matériels agricoles est remplacée progressivement par celle d'engins de travaux publics.... »

*Normalement, la route de Vierzon à Romorantin longe la vallée du Cher jusqu'à Villefranche-sur-Cher, puis remonte au Nord, vers Romorantin.  
On peut emprunter l'Autoroute A85 ( sortie n°14) qui traverse la forêt solognote la plus typique, mais l'on se prive du paysage des petits villages berrichons au bord de l'eau....*

**A ROMORANTIN , nous visitons « L'ESPACE AUTOMOBILE MATRA » où ...de la Formule 1 à l'Avantime, Matra, champion du monde deF1 en 1969 avec la MS80,**



L'entrée de l'usine Matra,

ou encore trois fois lauréat au Mans avec la MS 670, a construit en parallèle des voitures de série grand public:Djet, 530, Bagheera, Murena,Rancho,trois générations d'Espace jusqu'à l'Avantime, la collection est au grand complet,avec des pièces uniques comme l'Espace F1 ou la M25.



Quarante ans d'une aventure exceptionnelle

*Mais on ne peut ignorer que Romorantin est aussi la Capitale de la Sologne, terre giboyeuse de sables, de forêts, d'étangs et de chasses., qui déjà à l'époque de Jean d'Angoulême (l'aïeul de François I') avait séduit cette famille royale :.... « François I'.....*

.....« ...François I<sup>o</sup> nourrit des projets grandioses pour Romorantin. L'ancien château, trop inconfortable, trop petit, insuffisant pour une cour brillante, ne lui convient plus. Il demande à Léonard de Vinci de concevoir une ville nouvelle, au borde la Sauldre. Léonard se rend sur les lieux, dessine les plans d'un gigantesque palais, avec un immense programme de travaux hydrauliques. Mais ce programme ne sera pas réalisé avant le décès de Léonard de Vinci, et François I<sup>o</sup> choisira Chambord.

C'est aussi à Romorantin que naquit la jeune Claude, fille d'Anne de Bretagne et de Louis XII, future épouse du roi François I<sup>o</sup>, qui imposera le français comme langue officielle.. Sous Louis XIV, les manufactures de drap sont prospères, mais dès la Révolution le déclin économique s'aggrave et la ville semble s'adonner à une paisible somnolence très «provinciale» au XIX<sup>o</sup>s, et qui sera brutalement secouée par l'explosion d'une poudrerie proche, au début des années 40... »

**ROMORANTIN** ne sera pas desservie par une ligne à voie normale d'une des grandes compagnies ferroviaire du XI<sup>o</sup>s. mais par la voie métrique du « Blanc à Argent » qui assurait la correspondance avec le P.O à Salbris.

La route qui nous conduira de Romorantin à Châteauroux, traverse deux régions naturelles : les Gâtines et la Champagne berrichonne.

Cette dernière, traditionnellement peu fertile, avec ses parcours à moutons, est devenue, comme son homonyme marnaise «pouilleuse», une des grandes régions céréalières du Bassin parisien. Ceci grâce aux Engrais régulièrement apportés aux cultures depuis les années 1950-1960.

**Châteauroux** a été précédée dans l'histoire par : DÉOLS.

«.. Vers 937, le seigneur Raoul-le-Grand délaissa son palais de Déols en raison de l'insécurité, et fit bâtir une forteresse sur le coteau de la rive gauche de l'Indre, d'où l'appellation de Château-Raoul. Dès la fin du XII<sup>o</sup>s, la ville qui s'est développée montre une activité drapière importante, avec sa réglementation propre et de grandes foires annuelles.

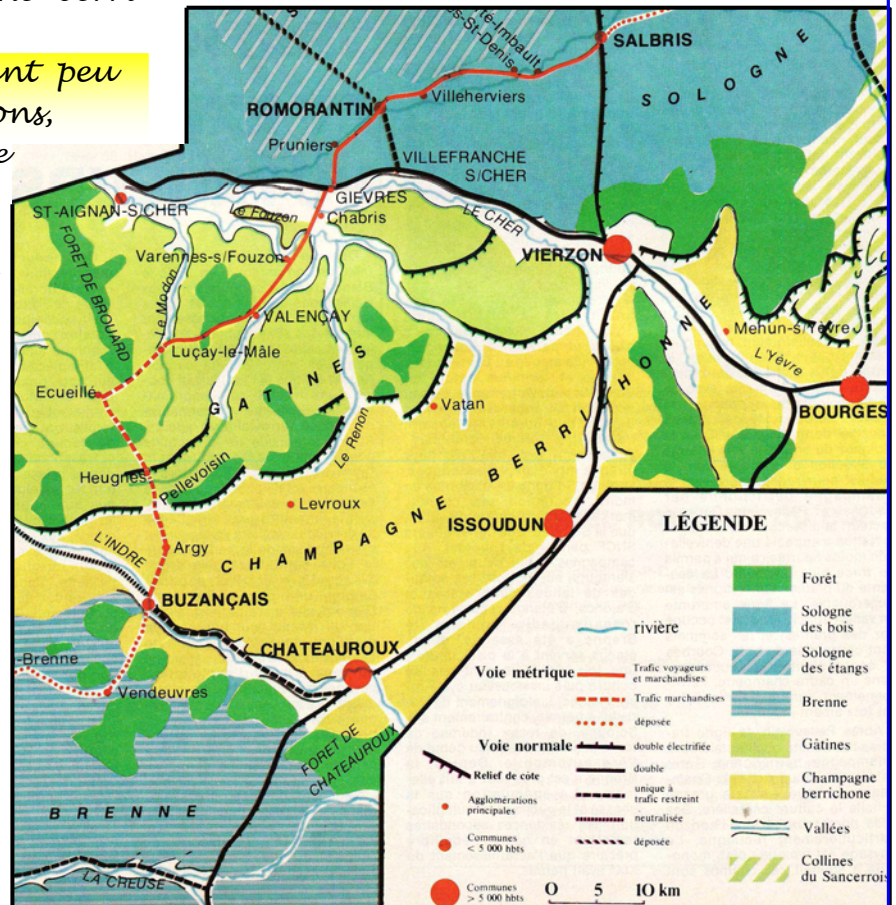
Rivalité entre le Prince Noir et Philippe-Auguste, c'est en 1200 que Châteauroux est rattachée définitivement à la couronne de France. La baronnie de Châteauroux tomba dans l'escarcelle du Grand Condé au XI<sup>o</sup>s. sans que cela modifie beaucoup son activité traditionnelle. Au XVIII<sup>o</sup>s. la création de la Manufacture royale de draps et l'ouverture de la nouvelle route de Paris à Toulouse relancèrent l'activité jusqu'à la Révolution. Quand la Convention propose aux préfetures nouvellement créées d'abandonner ou de modifier tous les noms rappelant la royauté, la féodalité, ou des superstitions... la commune propose « Indrelibre, puis Indreville ».

C'est en 1847 que le chemin de fer atteint Châteauroux, mais la cherté du grain déclenche des émeutes dans tout le département. ( une des dernières famines ! Ndlr) . La grande innovation date de 1858 à 1863 avec la création de la Manufacture des Tabacs qui compte 70 cadres, 82 ouvriers et .....1580 cigarières.

Ville industrielle et «de garnisons» Châteauroux compte 25000 habitants en 1900. Les deux dernières guerres ont pré-



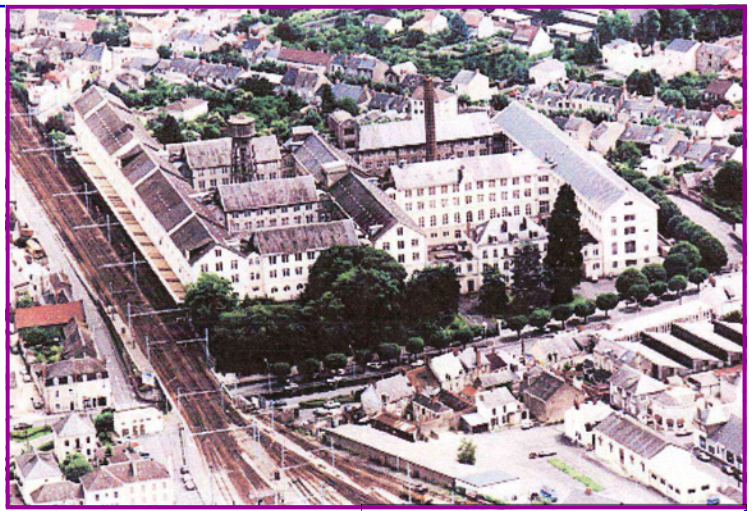
La gare de Romorantin-Blanc-Argent.



... cipité son développement. Une usine d'aviation installée en 1936 à Déols et une importante base américaine à La Martinerie créée entre 1951 et 1967, ont entraîné la construction de cités, résidences, maisons individuelles. Les Américains sont partis, mais à part quelques bars, le commerce local n'en a pas durablement souffert .

*Le village du Poinçonnet en banlieue Sud de Châteauroux ne figure pas parmi les hauts lieux touristiques de la région, mais ne doutons pas qu'il marquera le monde cêhefiste !*

*Quand un ferroviathe (du grec «pathos»= passionné), anonyme, mais spécialiste de JEP-Série 60, accepte de montrer son réseau en construction à tous les membres du Club, on découvre deux des vertus de l'Homo-cêhefistus, et celles du Club: l'accueil et l'amitié.*



La manufacture des Tabacs.



*Avant d'atteindre Valençay, nous retraverserons la Champagne berrichonne, et pour en terminer avec le monde du mouton :... un proverbe !: « 99 moutons et un Berrichon font 100 bêtes. ».*

A l'époque où tous les troupeaux devaient payer octroi ou péage pour franchir ponts et rivières, le berger, souvent vêtu d'une peau de la même fourrure, n'hésitait pas à se glisser, à quatre pattes, au milieu de ses 99 moutons pour bénéficier d'un tarif dégressif au delà de 100 têtes.

*Moralité strictement berrichonne: un Berrichon est aussi doux qu'un mouton.!*

*L'histoire du Château, joyau de la Renaissance, peut se brosser en quelques lignes :*

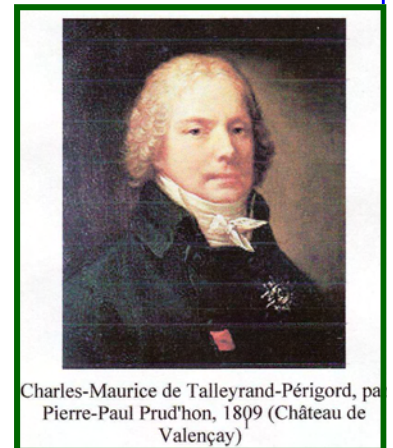
Construit à partir de 1530 par la famille d'Etampes sur l'emplacement d'un ancien manoir féodal, le Château de Valençay fut progressivement agrandi au cours des siècles. Il connut son heure de gloire lorsque le prince de Talleyrand, ministre des relations extérieures de Bonaparte, s'en rendit acquéreur sur le désir de celui qui n'était alors que premier consul. Il voulait que son ministre pût recevoir dignement les princes et diplomates étrangers dont il serait content.

L'intérieur du château, somptueusement meublé, est consacré presque exclusivement à Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord, où il séjourna une grande partie de sa vie après la Restauration.

*« Homme politique et diplomate français, né le 2 février 1754 à Paris et mort dans cette même ville en 1838. Issu d'une famille de haute noblesse, boiteux, il est orienté vers la carrière ecclésiastique à la suite de son oncle, l'archevêque de Reims: il devient prêtre puis évêque d'Autun, avant de quitter le clergé pendant la Révolution pour mener une vie laïque.*

*Sa carrière politique commence en tant qu'agent général du clergé et député aux Etats Généraux sous l'Ancien Régime. Puis président de l'Assemblée nationale et ambassadeur pendant la Révolution, ministre des Relations extérieures sous le Directoire, le Consulat et le Premier Empire, (y compris pendant les 100 jours-1815- au Congrès de Vienne), président du Conseil des ministres sous la Restauration, ambassadeur sous la Monarchie de Juillet. Il a assisté aux couronnements de Louis XVI, Napoléon I<sup>er</sup>, Charles X et Louis-Philippe.*

*C'est lui qui a proposé la nationalisation des biens du Clergé; au Congrès de Vienne sa diplomatie cherche à instaurer «un équilibre européen » entre les grandes puissances. Réputé pour sa conversation, son esprit et son intelligence, il mène une vie entre l'Ancien Régime et le XIX<sup>es</sup>. Décrit comme le «diable boiteux », un traître cynique, ou au contraire comme un dirigeant pragmatique et visionnaire, admiré ou détesté, il suscite, encore de nos jours, de nombreuses études historiques et artistiques.*



Charles-Maurice de Talleyrand-Périgord, par Pierre-Paul Prud'hon, 1809 (Château de Valençay)

*Maïs Valençay, c'est aussi un trésor de 60 véhicules automobiles, de 1898 à 1979,....*



relatant un siècle d'invention et d'aventure au Musée de l'Automobile.

*A Veuil, où nous dînerons, comme à Luçay-le-Mâle, ou Faverolles, nous profiterons d'un paysage de délicate gâtine doucement vallonnée, où serpentent de petites rivières, et les bosquets se démarquent des champs et des prés par un liseré bleuté. Terre de douceur et d'harmonie, on est au cœur du Boischaud Nord.*

Le lendemain matin, il faudra être à l'heure ! Le **TRANSRÉGIONAL INTERBERRICHON** n'attend pas ! **Écueillé**, nous voici ! En 1980, on pouvait lire ceci (Vie du Rail n° 1773)

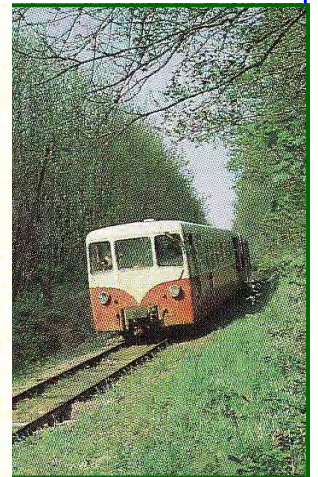


Pas de TGV A pour Valençay



Le chemin de fer du Blanc à Argent a été mis en service en plusieurs sections du 6 novembre 1901 au 15 mai 1902. La ligne, longue de 191 kilomètres, menait initialement du Blanc (Indre) à Argent-sur-Sauldre (Cher). Jusqu'en 1950, le matériel assurant la remorque des trains était composé de locomotives à vapeur du type 030-tender, munies d'énormes cheminées à dispositif anti-flammèches, la ligne traversant une bonne partie de la forêt de Sologne. Au début du siècle, il fallait environ quatorze heures pour effectuer la totalité du trajet, compte tenu des arrêts prolongés aux gares de correspondance. Actuellement, quatre autorails Verney et quelques autorails De Dion OC2 assurent le trafic voyageurs tandis que quatre locotracteurs de 180/200 ch remorquent les trains de marchandises. La ligne est maintenant limitée au parcours Buzançais (Indre) - Salbris (Loir-et-Cher), soit 102 kilomètres en voie métrique.

En 1973, les autorails du BA ont parcouru 265 293 kilomètres, et les locotracteurs 61 548 kilomètres ; le trafic marchandises a atteint 86 696 tonnes. Quant au nombre de voyageurs pour la même année, il est difficile de l'évaluer de façon précise : il a été de 157 527 pour les abonnés et voyageurs uniquement BA, mais il faudrait y ajouter ceux ayant pris dans des gares S.N.C.F. les billets S.N.C.F. + correspondance BA.



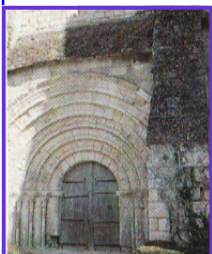
Projetée dès 1868, la ligne du Blanc à Argent-sur-Sauldre devient d'intérêt stratégique en 1872 et à double-voie normale, confirmée par le plan Freycinet en 1879. En 1890 la ligne n'est toujours pas construite, le département de l'Indre demande et obtient une voie unique et métrique. D'où la difficile exploitation ultérieure.

Les années 20 voient l'introduction de matériel diesel.

Et dès 1939, les fermetures partielles de section vont succéder aux restrictions partielles de trafic, jusqu'en 1988 où la disparition des marchandises est totale, les problèmes de transbordement vers la voie normale étant devenus insurmontables, comme le laisse supposer le remplacement de la voie entre Argy (silo de la Coopérative) et la ligne Loches-Chateauroux à Buzançais.

Les autorails Verney sont radiés en 2008 et garés au dépôt de Romorantin. En 2009 l'Autorail X241 modernisé retrouvera le service commercial....

En résumé, en 2010, la ligne est réduite à la section de Salbris à Valençay, via Romorantin et transporte 400.000 voyageurs par an. La section de Luçay-le-Mâle à Argy est inscrite aux Monuments historiques, et utilisée à des fins touristiques entre Écueillé et Heugnes.



**Écueillé**, nous re-voilà ! Avant de s'engouffrer dans les chars-à-roues-molles (comme disent certains Québécois !), certains Céhefistes passionnés, en outre, d'architecture romane, si bondante en Bas-Berry, pourront prendre le temps d'admirer le porche de l'Église Notre-Dame....



A Villefranche-sur-Cher, nom qui n'apparaît dans l'Histoire qu'en 1172, l'attrait touristique est centré sur un certain nombre de tours cylindriques—certaines en ruine—qui attestent l'existence d'une ancienne Commanderie fortifiée par les Templiers, avant ou après les Croisades, nul ne le sait! Mais aussi sur le Canal du Berry !

« Envisagé dès 1484 en cette Province du Berry, les travaux ne seront réalisés qu'entre 1808 et 1830 avec le concours de prisonniers espagnols. Dès 1850, on note sur cette voie navigable, un important trafic de péniches tirées par des ânes. A Villefranche, un port est construit avec plateforme d'embarquement, dont le trafic s'élevait en 1929 à 5500 tonnes de matériaux de construction, d'engrais, d'amendements (pour les sols de Sologne), bois et charbon-de-bois à l'image des marchandises de la batellerie ligérienne au siècle précédent. Les péniches ont disparu, mais les chemins de halage sont parfaitement entretenus et fleuris, lieu de promenade privilégié. Un projet de remise en navigabilité est à l'étude, rêvons un peu.!



De nouveau à Vierzon, nous retrouverons Eugénie, au Musée Laumônier de la Locomotive à vapeur, et sûrement bien d'autres merveilles. «à roues dures».

### Conclusion provisoire:

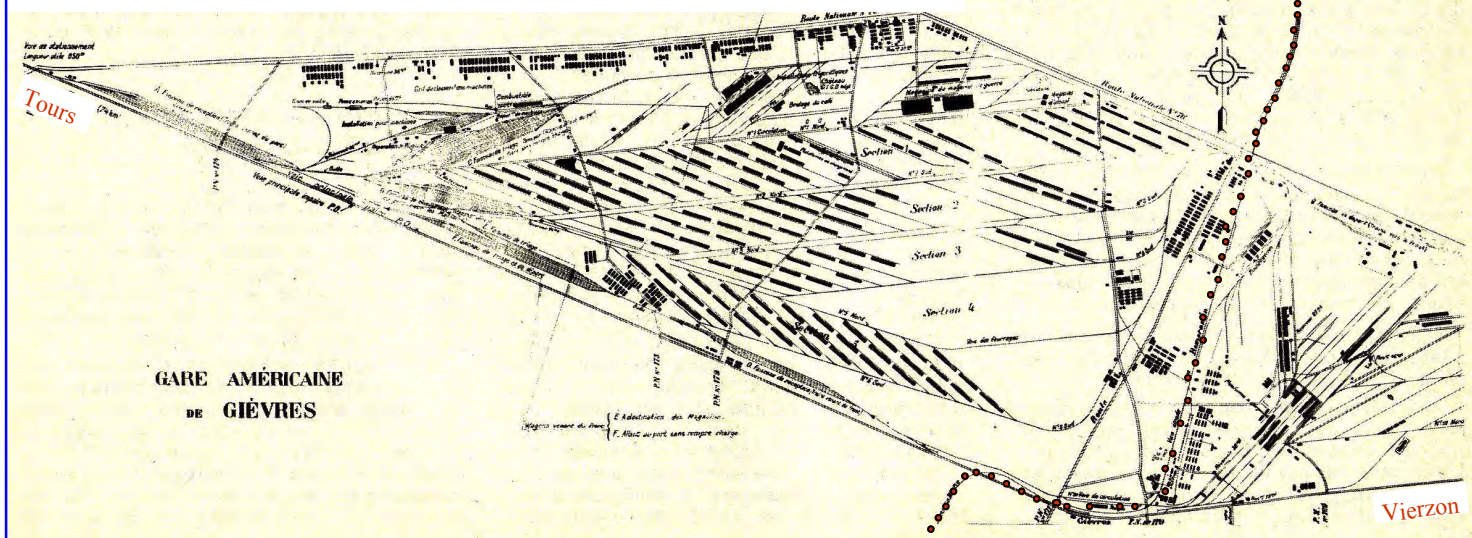
Cette feuille de route est probablement incomplète; bien des sujets très ferroviaires n'ont pas été abordés d'une façon exhaustive, tels que l'historique du tracé des lignes, certains trafics exceptionnels; l'électrification du P.O. entre autres.

A propos du Blanc-Argent, nous avons retrouvé in extrémis, le plan des installations américaines de 1917 à Gièvres.



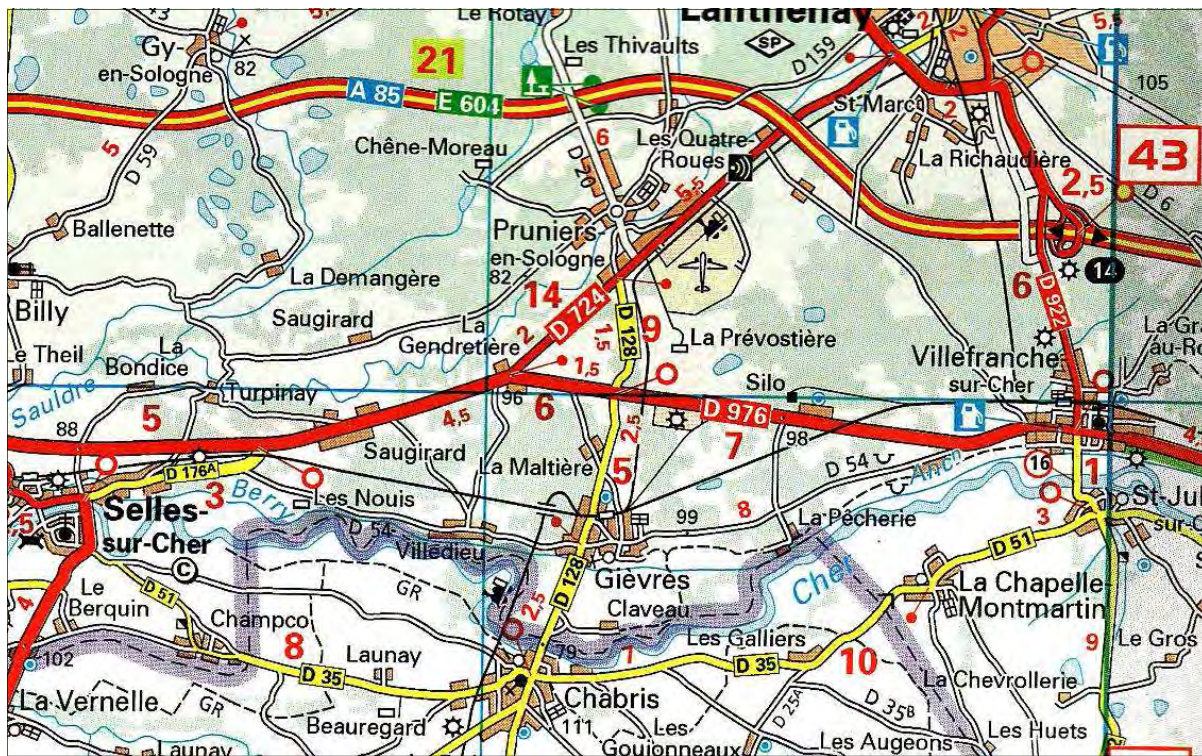
Dans un losange de 9 km sur 3km, entre Selles-sur Cher et Villefranche : 275 km de voie, 756 aiguillages, le plus grand camp américain entre Nantes et le Front de l'Est. 20 à 30 trains à trier journellement (octobre 1918), 600.000 tonnes de matériels et marchandises entreposés. Et au milieu de toute cette colossale ruche, le petit tacot du B.A, représenté par cette ligne. ■■■■■ sinue et poursuit son chemin vers Romorantin. En 1968 les photos aériennes montrent un paysage très marqué par les «grils» de déserte, probablement encore perceptible aujourd'hui.

Gièvres. Le losange des voies avec, à gauche, les triages pair et impair encadrant le dépôt de locomotives, en haut les cantonnements et le frigorifique, au centre les grils de déserte des parcs. La gare actuelle de Gièvres est au centre en bas et on distingue la ligne du Blanc à Argent. Enfin, à droite, se trouvent les magasins de gros matériel et de produits pétroliers.

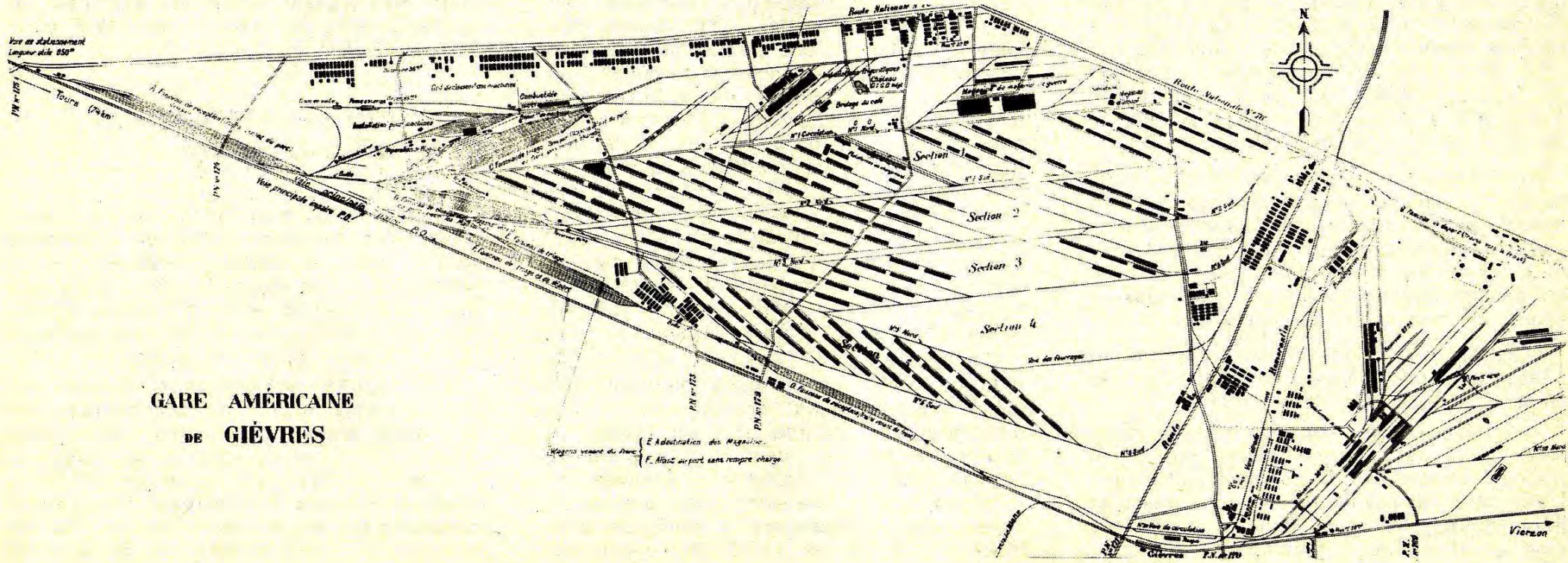


Mais que de choses à dire encore sur cette ligne transversale fameuse: Lyon-Nantes ?

Nous nous sommes efforcé de présenter un panorama plutôt historique et géographique des sites visités, certaines données pourraient être plus actualisées. Mais pris par le temps et les contraintes de mise en page nous donnons à lire ce document tel quel, en souhaitant une agréable découverte des confins solognots berrichons !



Gièvres. Le losange des voies avec, à gauche, les triages pair et impair encadrant le dépôt de locomotives, en haut les cantonnements et le frigorifique, au centre les grils de desserte des parcs. La gare actuelle de Gièvres est au centre en bas et on distingue la ligne du Blanc à Argent. Enfin, à droite, se trouvent les magasins de gros matériel et de produits pétroliers.



GARE AMÉRICAIN  
DE GIÈVRES

E Adressation des Wagons  
F Allées au port sans remorque chargée