L'inventaire pour l'action locale. De l'étude à la protection, les acteurs de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire en milieu rural

Using an inventory to support local action. From study to protection: participating in the preservation of railway heritage in a rural setting

Marc Botlan et Jacques Brisou

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/731>

DOI : 10.4000/rhcf.731

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2009

Pagination : 109-126

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Marc Botlan et Jacques Brisou, « L'inventaire pour l'action locale. De l'étude à la protection, les acteurs de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire en milieu rural », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 40 | 2009, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/731> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.731>

Marc BOTLAN

Jacques BRISOU

L'inventaire pour l'action locale De l'étude à la protection, les acteurs de la sauvegarde du patrimoine ferroviaire en milieu rural

Marc Botlan

Cet exposé sera à deux voix. Jacques Brisou parlera le premier. Nous sommes convenus qu'il vous présenterait un aperçu historique de la ligne du Blanc-Argent (BA). Dans un deuxième temps, j'essaierai de vous expliquer quelles ont été les circonstances et les motivations de sa protection au titre des Monuments historiques. Jacques Brisou reprendra la parole pour vous donner l'état de la situation du BA aujourd'hui.

Jacques Brisou

Nous allons tenter de vous intéresser aux actions de préservation qui ont été mises en œuvre sur cette ligne ; petite ligne, mais grand sujet et donc entreprise peu aisée en un temps bref. Le point de vue que je vais vous présenter est celui du praticien, en aucun cas celui du chercheur en archéologie ferroviaire ou industrielle, de l'historien ou du chercheur de l'inventaire. C'est celui de l'« homme de terrain ». L'un des intérêts d'une journée comme celle d'aujourd'hui est bien de confronter plusieurs approches.

Je commencerai par un rapide aperçu historique, toujours important. Pourquoi cette ligne du Blanc à Argent ? Ce titre n'a rien de décoratif. Le Blanc est une sous-préfecture de l'Indre et Argent désigne Argent-sur-Sauldre, dans le département du Cher.

Les premiers projets de liaison ferroviaire entre les deux villes sont des projets locaux mais, après la guerre de 1870 et la défaite, cette ligne prend rapidement une importance nationale. C'est Charles de Freycinet en personne qui défend l'idée de la nécessité d'un chemin de fer stratégique permettant de relier le centre de la France à l'Est, afin d'améliorer le transport des troupes et du matériel militaire.

Une des causes de la défaite de 1870 a été l'insuffisance du réseau ferroviaire qui n'a pas permis d'acheminer les troupes et les matériels en temps. Insuffisance d'autant plus marquée qu'un bon nombre de lignes étaient par endroits à voie unique et que les courants de trafic se sont contrariés entre les besoins des militaires, dirigés vers le Nord et vers l'Est, et les civils qui, eux, allaient évidemment en sens inverse.

Freycinet a servi dans l'armée de la Loire, ce qui n'est peut-être pas étranger au fait qu'il a défendu l'idée de cette voie ferrée. Le chemin de fer du Blanc-Argent devient donc un chemin de fer stratégique. Une double voie concédée à la Compagnie de Bessière à Poitiers est envisagée en 1872 pour permettre de relier le réseau du Paris-Orléans à celui du PLM de Gièvres (sur la ligne Tours-Vierzon-Nevers) au Blanc. Évidemment, les élus locaux débattent, la guerre des tracés fait rage pour fixer celui de cet axe qui est classé en 1879 d'intérêt général. La déclaration d'utilité publique est prononcée en 1882 et c'est finalement la Compagnie du Paris-Orléans qui hérite de cette ligne sur son territoire en 1883. Mais elle n'est pas la seule et le Paris-Orléans voit avec une grande inquiétude – n'oublions pas que ces compagnies étaient avant tout des compagnies concessionnaires capitalistes avec un objectif de rentabilité – une avalanche de lignes tomber sous sa responsabilité, lignes dont tout le monde sait dès avant leur construction qu'il n'y aura pas grand profit à tirer de leur exploitation. Même si la garantie d'intérêt accordée par l'État, la garantie kilométrique, etc., permettent à une compagnie de ne pas perdre d'argent dans le cadre des conventions conclues entre État et compagnies en 1883, il n'y a guère à attendre de ces lignes, si ce n'est des difficultés d'exploitation¹. Le PO ne fait rien ; les élus s'empoignent allègrement, la guerre des tracés se poursuit. En désespoir de cause, de la double voie, on passe à la voie unique,

1- En cas d'exercice déficitaire, l'État consentait à la compagnie une avance portant intérêt à 4 %, égale au déficit et remboursable dès lors que le permettaient les résultats ultérieurs [N.d.l.R.]

puis, de la voie unique à écartement standard, on en arrive à demander, en 1890, une voie métrique.

À la fin du XIX^e siècle on a déjà pu vérifier que les lignes à voie métrique construites répondaient parfaitement aux besoins de transport de l'époque pour un coût d'établissement et d'exploitation nettement inférieur à celui que pouvait représenter la voie normale. On pense donc avoir trouvé la solution et la concession d'une ligne à voie métrique est accordée au PO en 1893. Déconvenue, le PO n'aime pas les lignes secondaires et déteste par-dessus tout les lignes à voie métrique. Le PO n'en a jamais exploité, l'Ouest non plus, qui a confié le réseau breton à la SGCFE. Même le réseau dit du PO-Corrèze n'était pas exploité par le PO. Il en fut de même pour la ligne « sœur » du BA, la ligne complètement oubliée de Blois à Saint-Aignan-Noyer dont la superstructure, sur le plan technique – à ce titre, elle nous intéresse – était semblable à celle de la ligne du Blanc-Argent. Elle aussi était exploitée par une compagnie autre que le PO. Finalement, la société Faugère & Chatelin est sollicitée. Cette société a commencé son activité en Gironde avec le réseau départemental à voie normale de la Gironde et elle a une expérience importante en matière de voie métrique – la ligne du chemin de fer de Bordeaux à Cadillac, ligne de banlieue et de grande banlieue, et, surtout, le réseau départemental de l'Anjou. C'est donc Faugère & Chatelin qui reçoit en 1896 par traité la responsabilité de la construction de la ligne et de son exploitation. La particularité de cette ligne du Blanc-Argent, c'est que, bien qu'ayant été conçue comme une grande ligne stratégique, ensuite déclassée et devenue ligne secondaire à voie métrique, sous l'égide d'une grande compagnie, elle a finalement été exploitée comme un chemin de fer secondaire. C'est toujours vrai, puisque, aujourd'hui encore, malgré quelques changements, la Compagnie du chemin de fer du Blanc-Argent continue de l'exploiter.

Les travaux commencent en 1899 pour construire 191 km de ligne, certes en terrain facile, mais en novembre 1902 l'ensemble de la ligne est ouvert. Cependant, ce n'est qu'en 1906 que la Compagnie du Blanc-Argent voit officiellement le jour. De 1901 à 1906, c'est donc la Compagnie Faugère & Chatelin qui l'exploite en nom propre. La vie de cette ligne est celle qu'ont connue beaucoup d'autres lignes du même type, mais elle a mieux résisté au temps puisqu'elle existe toujours en partie.

Les fermetures de tronçons de ligne commencent en 1951 avec Clémont-Argent, environ 15 ans après celles d'autres lignes à voie métrique. D'autres fermetures suivent en 1953 (Le Blanc-Buzançais) et en 1973 (Salbris-Clémont). Finalement, en 1988, c'est le tour du tronçon Buzançais - Luçay-le-Mâle, qui entraîne la fin du transport de marchandises sur la ligne. Subsistent seulement

les 67 km de Salbris à Luçay-le-Mâle exploités par la Compagnie du Blanc-Argent pour le compte de la SNCF, sur une emprise de Réseau ferré de France, au titre du TER Centre (trafic voyageurs). Ce montage est aujourd'hui encore une curiosité.

Pourquoi s'est-on attaché à préserver une voie ferrée entre Luçay-le-Mâle et Argy, localités certes sympathiques, mais fort peu connues, situées dans ce qu'on appelle la France profonde ? En réalité, cette ligne était tellement ancrée dans la vie et dans le paysage de tous les jours qu'une action a été déclenchée par les riverains. Ces gens n'étaient ni des amateurs de trains, ni des chercheurs. Elle connaissait également une notoriété chez les amateurs de chemin de fer, car elle était restée dans un état technique représentatif de la façon dont on concevait une voie ferrée secondaire à la fin du XIX^e siècle, avec des équipements de type PO mais aussi caractéristiques des chemins de fer secondaires et des bâtiments loin d'être inintéressants. C'est peut-être ce qui a contribué à l'ambiance si particulière de cette ligne. Par ailleurs, l'environnement rural à proximité de la ligne présentait quelques atouts : des sites, des pôles touristiques. Autant de facteurs qui offraient l'opportunité de pouvoir sauvegarder ce qu'on a appelé « le type parfait de la voie ferrée métrique rurale » et d'en permettre la découverte ainsi que celle du territoire qui l'entoure. Dès le départ, fort heureusement, une oreille attentive a été accordée à l'action de cette poignée d'amateurs désireux de faire quelque chose.

Il faut savoir que la dépose de la voie ferrée avait partiellement commencé, entre autres à Écueillé. Il était prévu de déposer, pour récupérer du matériel de voie, la section Écueillé - Luçay-le-Mâle, et que le simple fait de créer l'association SABA, Société pour l'animation du Blanc-Argent, a permis de revenir sur la décision de déposer cette partie, alors qu'aucune action n'avait encore été menée, qu'aucun intérêt officiel ne s'était manifesté pour la préservation de cette ligne. La SNCF, comme la Compagnie du BA, comme les élus locaux a, dès le départ, eu une attitude favorable à la préservation. Le travail a commencé très modestement sur le terrain à partir de 1991. Puis il y a eu prise de contact avec la DRAC Centre qui elle aussi écouté ce souhait de la population et est entrée en action.

Marc Botlan va vous dire exactement ce qu'il en a été.

Marc Botlan

Nous sommes en 1991, date à laquelle la Société pour l'animation du Blanc-Argent formule sa demande de protection juridique au titre des Monuments historiques. Avant de vous raconter un peu cette histoire, courte puisqu'elle s'échelonne entre 1991 et 1993, je voudrais remercier Paul Smith

d'avoir fait appel à moi et à des souvenirs qui remontent donc à une quinzaine d'années. Je remercie également Anne-Isabelle Berchon, chargée d'études documentaires à la conservation régionale des Monuments historiques du Centre, qui m'a communiqué le dossier dont elle avait été la cheville ouvrière à l'époque de la protection. Je voudrais aussi vous dire en préambule que à la différence de vous tous, je ne suis en rien un spécialiste du patrimoine ferroviaire. Je suis un généraliste du patrimoine. Je ne sais donc du patrimoine ferroviaire que ce que m'ont appris quelques belles expériences professionnelles. La première est un choc culturel majeur qui remonte à la journée où, membre de la Commission nationale des Monuments historiques, j'ai vu qu'on classait la locomotive à vapeur qui m'emmenait au lycée tous les matins au début des années 1960. Ont suivi quelques très belles expériences professionnelles autour de la rotonde des locomotives de Chambéry et, très récemment, de celle de Mohon dans les Ardennes où du travail avec l'Association du musée des transports de Pithiviers.

La demande formulée par la Société pour l'animation du Blanc-Argent remonte à 1991. Faisons un retour de sept ans en arrière, en 1984, date très importante dans l'histoire récente de la protection du patrimoine ferroviaire. C'est l'époque où le ministère de la Culture élabore, à l'initiative du directeur du Patrimoine d'alors, Jean-Pierre Weiss, une liste nationale de quatre-vingts éléments qu'il soumet à l'avis de la Commission supérieure des Monuments historiques et, bien entendu, très peu de temps après à la SNCF, non pas dans le but de préserver au titre des monuments historiques l'ensemble de ces quatre-vingts ouvrages et bâtiments, mais de choisir les plus caractéristiques d'entre eux dans les différentes catégories présentées. Le terme de choix est évidemment le terme majeur puisqu'il caractérise la plupart du temps l'activité des praticiens du patrimoine.

Le 26 novembre 1984, la Commission supérieure, aujourd'hui nationale, des Monuments historiques donne un avis favorable à la protection au titre des Monuments historiques de trente et un de ces éléments et elle élabore à cette occasion un début de doctrine, un début de pratique en tous les cas, puisqu'elle propose une liste de critères à examiner pour décider d'une protection au titre des Monuments historiques. Ces critères sont des critères classiques, à commencer par l'intérêt esthétique. C'est aussi bien entendu l'intérêt technique, la place dans l'histoire de la construction, notamment pour les ouvrages d'art : s'agit-il ou non d'une tête de série, d'un point de départ, d'un ouvrage qui se caractérise par des performances particulières ? Autres critères pris en compte : le rôle de ces bâtiments et ouvrages dans le site, la possibilité ou non de conservation en l'état dans l'avenir, la réutilisation possible dans le

cas de leur désaffectation. Et, clin d'œil de l'histoire administrative récente à la table ronde d'aujourd'hui, le grand historien d'art André Chastel, qui, comme nous le savons tous, est un des pères de l'inventaire, mais par ailleurs un des plus grands historiens de l'art français, membre de la Commission supérieure des Monuments historiques à cette époque, propose lors de cette même séance un certain nombre de critères additionnels : la date et l'auteur des ouvrages – architecte ou ingénieur –, l'intérêt technique, en particulier en ce qui concerne les infrastructures, l'utilisation actuelle par la SNCF ou les capacités plus ou moins grande d'adaptation des ouvrages. Il propose aussi, chose très nouvelle pour l'époque, même si aujourd'hui cela semble moins « révolutionnaire », la notion d'ensemble, dont je redirai un mot tout à l'heure. Et aussi, bien entendu, le critère de l'intérêt historique national, voire international. Michel Parent, alors inspecteur général des Monuments historiques et responsable d'Icomos, insiste beaucoup sur une approche internationale.

1984 c'est aussi, dans notre histoire administrative récente, l'histoire du patrimoine, la date de création des commissions régionales du patrimoine, COREPHAE. *A posteriori*, les critères d'analyse et d'évaluation restent sensiblement les mêmes que pendant la période précédente où toutes les procédures de protection étaient centralisées à Paris car, au fond, la loi qui s'applique n'a pas changé. Les critères majeurs sont l'intérêt artistique et / ou historique et / ou technique, tous ces critères étant fondés sur une approche qui privilégie la notion d'intérêt public.

Si les critères d'analyse n'ont guère changé, la création des commissions régionales du patrimoine entraîne peu à peu une évolution de la pratique qui se rapproche du terrain. Le meilleur exemple est la gare de Valençay qui fait aujourd'hui partie des bâtiments protégés sur la ligne du BA. Elle figurait sur la liste des quatre-vingts éléments répertoriés par le ministère en 1984 mais, à cette date, elle n'avait pas été retenue pour une protection.

Le rappel historique fait par Jacques Brisou montre à quel point tous ces ouvrages sont liés à la grande histoire, celle des équipements stratégiques, de l'aménagement du territoire – comme on ne disait pas encore à la fin du XIX^e siècle.

La construction du BA s'étend de 1899 à 1902 et, si je ne me trompe pas, le premier tronçon ouvert à la circulation et au public est le tronçon Salbris-Romorantin, à l'extrême fin de l'année 1902. Mais ce n'est pas cette section que nous avons protégée. Pourquoi ? La première raison, c'est que la demande formulée par la SABA en juillet 1991 ne portait pas sur ce tronçon, mais, je cite la lettre que nous avait adressée le président de l'époque, sur le tronçon : « de voie métrique Luçay-le-Mâle - Argy dans l'Indre qui nous semble, disait-

il, constituer un véritable monument historique. » Sa demande présentait un intérêt parce qu'elle était particulièrement motivée. Elle était accompagnée d'un certain nombre d'éléments documentaires, mais aussi de motivations très précises. Voici ce qu'il disait : « Il s'agit bien d'un *vestige*, comparé aux 20 000 km de lignes rurales qui existaient entre les deux guerres » ; il ajoutait : « les grandes compagnies ne se sont jamais intéressées au BA ce qui lui a permis d'échapper à la standardisation aussi bien des installations fixes que des équipements mobiles », ce que vous disiez précédemment. À l'inverse, le tronçon Salbris - Luçay-le-Mâle, lui, a été modernisé. La demande de l'association portait sur huit éléments : quatre maisons de garde-barrière et quatre gares, tout en rappelant la grande unité de l'ensemble. Entre juillet 1991 et le début de 1992, la conservation régionale des Monuments historiques étudie la demande, constitue un dossier, établit les contacts, organise plusieurs visites de terrain, constitue un dossier documentaire historique, active les recherches de propriété, les recherches cadastrales, souvent très compliquées en pareil cas parce qu'il existe des propriétés privées et des propriétés de la SNCF. Le cas le plus sympathique est celui où les propriétés privées sont enserrées dans des terrains propriétés de la SNCF. Sur le plan historique et documentaire, la recherche qui est faite pour les besoins du dossier s'appuie sur des publications récentes, en particulier un ouvrage paru deux ans auparavant, en 1989 : Éric Martin et Geoffrey Nikson, *Le Chemin de fer du Blanc à Argent*², et un article copieux d'une trentaine de pages de Jean-Claude Riffaud, « Le chemin de fer du Blanc à Argent »³. Ainsi, un dossier descriptif complet est élaboré et soumis peu de temps après, en novembre 1992, à la commission régionale du patrimoine. Ce qui est proposé à cette commission, c'est la protection globale du tronçon Argy - Luçay-le-Mâle, soit 27 km de ligne. Je cite la motivation de cette proposition : « La cohérence fonctionnelle et monumentale incline à préférer une protection globale. Nous proposons donc l'inscription sur l'inventaire de la totalité du tronçon, avec tous les matériels en place après inventaire. » Cette proposition va donc au-delà de la demande même de l'association. Inévitablement, un débat s'est élevé en commission régionale et un certain nombre de membres de la commission objectent le principe de réalité à cette protection linéaire sur 27 km. En définitive, les considérants qui aboutissent à la protection de ces éléments sont les suivants : le chemin de fer BA est l'ultime représentant des anciennes lignes secondaires rurales – la section Luçay-le-Mâle - Argy a été conservée dans son état d'origine, je passe

2- Éd. Breil-sur-Roya, Ed. du Cabri, 1989 (1987).

3- *Magazine des tramways à vapeur et des secondaires*, n° 8 (1978/4).

les détails ; et cette protection est d'autant plus viable qu'il existe un projet d'exploitation touristique. La commission adopte la proposition énoncée ci-dessus. En ce qui concerne la gare de Valençay, puisqu'elle ne fait pas partie de ces 27 km, elle est classée en raison de son intérêt purement architectural, sur des critères davantage « beaux-arts ». Construite en pierres de taille, dans un style néo-renaissance, elle est protégée pour d'autres raisons que le reste de la ligne.

En conclusion, les critères qui ont été mis en œuvre pour aboutir à cette protection sont : l'intérêt technique, l'unité fonctionnelle – cette fameuse notion d'ensemble si chère à André Chastel en 1984 –, c'est aussi la banalité devenue extrême rareté ; au fond, quoi de plus banal qu'une petite gare de campagne ou une maison de garde-barrière ? Ces éléments banals sont devenus représentatifs d'une histoire régionale, mais aussi d'une histoire nationale. Critère d'authenticité, critère de valeur artistique, je l'ai dit pour la gare de Valençay, opportunité d'un projet collectif de mise en valeur et prise en compte d'une réalité historique en milieu rural.

Pour conclure, j'insiste sur quatre points : premier point, le dossier qui a été constitué à l'époque et qui a abouti à cette protection s'est fait sur des bases scientifiques solides, sérieuses, mais l'inventaire des archives reste à faire. Deuxième point, la protection a-t-elle été une bonne décision ? Il ne m'appartient pas d'en juger *a posteriori*. Troisième point, cette protection s'inscrit dans un territoire où par ailleurs le service des Monuments historiques à l'époque mène des actions sur des patrimoines plus classiques (le château d'Argy, le château de Valençay, l'église d'Écueillé, etc.), ce qui, au fond, est la preuve que la notion de patrimoine est une notion nécessairement unitaire et que les Monuments historiques se caractérisent par une diversité extrême. Pour terminer, ce quatrième point : le cas du Blanc-Argent est-il, en tant que protection linéaire, transposable partout ? Sans aucun doute, la réponse est non. Cette approche globale n'a été possible qu'en fonction d'une conjonction de facteurs parmi lesquels la présence d'une association active, dynamique et porteuse d'un projet n'a pas été le moins important. Enfin, pour mener à bien des protections globales, je pense qu'il faut aussi, ce qui n'est pas possible dans tous les cas, surmonter une difficulté plus conceptuelle, qui est la définition même d'un ensemble, et nous savons aujourd'hui que même si les efforts globaux du ministère vont vers ces protections d'ensemble, on nous reprochera probablement dans trente ou cinquante ans d'avoir eu du patrimoine une vision trop partielle.

Jacques Brisou

Ce qui est remarquable dans cette action de préservation, Marc Botlan l'a souligné, c'est qu'un projet porté par une association sur un sujet intéressant a abouti à une décision d'inscription aux Monuments historiques. Nous avons bénéficié de cette protection, puisque l'association s'est ensuite appuyée sur cette inscription pour valoriser son projet. C'est ce qui a permis très vraisemblablement, puisqu'à ce moment la dépose de la voie n'était que « différée », de l'interdire. Nous avons construit notre projet d'exploitation touristique en grande partie autour de l'intérêt patrimonial de la ligne, ce qui a sûrement été très important pour son succès. Parfois, on nous demande pourquoi nous avons installé notre chemin de fer touristique à cet endroit-là. Mais la question ne se pose pas en ces termes. Doit-on se demander s'il vaut mieux sauvegarder un château parce qu'on sait qu'il va « faire » 100 000 entrées ou pour son intérêt ? C'est à ce type de raisonnement que nous nous heurtons. Cette voie ferrée était vraisemblablement la dernière occasion de faire quelque chose qui mette en valeur l'intérêt patrimonial d'une voie ferrée métrique en France. Par ailleurs, cet intérêt et sa reconnaissance nous ont poussés en avant.

L'exploitation touristique du chemin de fer a démarré en 2003 sur une section de 5,5 km ; en 2005, les 28 km étaient exploités ; en 2007, pour la première fois depuis 1954, une machine à vapeur a circulé quasiment sur l'ensemble de la ligne. Parallèlement, grâce à l'association, à l'implication des élus et, soulignons-le, à l'inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, le projet de développement du chemin de fer touristique, en coopération avec les autres pôles touristiques du terroir local, s'est vu décerner le label de Pôle d'excellence rurale. Nous avons maintenant une obligation d'excellence.

Un nouvel usage, est-ce la clé de la pérennité de la conservation pour ce type de patrimoine ? Je pose la question. Et j'en pose une deuxième : celle du travail qui reste à réaliser concernant l'inventaire. Un inventaire pour connaître, certes, mais il faut le réaliser avant qu'il ne soit trop tard. Dans le domaine du patrimoine ferroviaire, on a beaucoup parlé des grands réseaux. Il est vraisemblable que, pour ce qui concerne les réseaux dits secondaires, il est trop tard. Leur quasi-totalité a disparu. Aujourd'hui, les difficultés sont nombreuses pour trouver des éléments représentatifs de ce qui a été réalisé il y a un siècle. Une approche scientifique des éléments du patrimoine à conserver reste peut-être à définir : doit-on conserver ce qui est beau, ce qui est utile, ou ce qui est représentatif de l'évolution de la technique ? En d'autres termes, un patrimoine conservé figé à jamais – le musée –, ou vivant, mais soumis aux aléas de son exploitation ? Là, il s'agit bien de la question du patrimoine technique.

La ligne du Blanc à Argent, un patrimoine global (clichés auteur)

▲ Figure 1. Le passage à niveau n° 179, type grand réseau (années 1880). Maison de garde, barrière pivotante et portillon. ISMH.

▲ Figure 2. Le passage à niveau n° 184, type PO, avec fonction d'arrêt surnommé « Terre-neuve », selon la légende figurant sur les horaires : « Ouvert au service des voyageurs sans bagages et transport des chiens accompagnés. » Cette possibilité s'adresse visiblement à la clientèle des chasseurs. ISMH.

Figure 3 ►

Le patrimoine technique : la voie courante de type PO, rail en acier à double champignon 25 kg/m, Aciéries et Forges de Trignac, 1901 (près de Saint-Nazaire, fermées en 1926) ; fossé maçonné, talus avec perré, ballast sable de rivière et gravier ; vue de la plate-forme à deux voies près d'Écueillé (la 2^e voie, celle des chemins de fer départementaux d'Indre-et-Loire, ligne de Loches, est déposée). Ce type de rail obsolète au moment de la construction témoigne du conservatisme technique du PO. ISMH.

▲ Figure 4. Entrée de la gare d'Écueillé côté Luçay (ISMH). Appareils de voie type PO. Remise à machines des chemins de fer départementaux ; derrière elle, nouvelle remise-atelier (2006) et à gauche deuxième remise en construction. Les bâtiments nouveaux s'intègrent dans le patrimoine préservé. Ils sont construits sous le contrôle de l'Architecte des Bâtiments de France et viennent enrichir le patrimoine de la ligne sans le dénaturer.

▲ Figure 5. Écueillé, remise à locomotive (ISMH). Compagnie des chemins de fer départementaux, ligne de Loches à Écueillé.

▲ Figure 7. Écueillé, nouvelle remise en parpaings enduits construite dans le strict respect des volumes et des dessins d'origine (2006).

◀ Figure 7.
Vue intérieure de la charpente, avec autorail De Dion Bouton X 205 (1947) propriété de la SNCF, confié à la SABA au titre du patrimoine, dont la carrosserie demande une importante restauration.

Figure 8 ▶
Exemple de matériel roulant historique ; à droite, l'autorail Verney 224 restauré par l'association, propriété de la SNCF ; au second plan, un fourgon classé Monument historique, ce qui a provoqué sa ruine : le précédent exploitant l'a aussitôt mis de côté et l'a laissé pourrir sur place. Sa restauration représenterait un coût de 30 à 40 000 €. Le classement n'a-t-il pas montré ici sa limite ?

◀ Figure 9.
Gare d'Écueillé, 1902-1906 (ISMH). Sont conservées ici les conditions de travail et d'exploitation des années 1950 et l'ambiance générale d'une gare. À droite, des voies reconstruites avec des éléments d'origine par l'association et les quais entièrement restaurés. L'aspect est authentique.

▲ Figure 10. Gare d'Argy, gare rurale type de chemins de fer secondaires pourtant dans le domaine du PO (ISMH).

▲ Figure 11. Gare d'Argy, façade côté voies. L'organisation générale des bâtiments est classique, avec le bâtiment-voyageurs, la halle marchandises accolée, le quai haut typique des chemins de fer secondaires. Des éléments architecturaux sont particuliers : pendule encadrée en façade avec pierres de taille, bandeaux de céramique sur le thème du marronnier, caractéristiques des gares de la ligne plantées de marronniers, corniche soignée.

▲ Figure 12. Levier de manœuvre d'aiguille à contrepoids tournant, constructeur Chappée, Le Mans. Équipement banal, mais caractéristique d'une gare secondaire.

▲ Figure 13. Plaque tournante à wagons de l'ancienne remise à machines de Buzançais, remontée à Argy par la SABA. Cet équipement très commun autrefois est devenu extrêmement rare aujourd'hui.

▲ Figure 14. Un exemple de petit ouvrage d'art : ponceau à tablier métallique et culées en maçonnerie.

▲ Figure 15. Argy, vue d'ensemble côté nord. Ce paysage technique est caractérisé par un élément difficile à sauvegarder, la ligne téléphonique, en cours de disparition.

▲ Figure 16. Gare de Pellevoisin (ISMH). Édicule WC-lampisterie à côté du bâtiment-voyageurs.

Figure 17 ►
Poteau kilométrique du km 271, témoin
centenaire de la vie de la ligne.

◄ Figure 18.
Heugnes, treuil de manœuvre à
distance de passage à niveau type PO à
vis, rarissime.

Figure 19 ▶
Valençay, remise
à machines type
Blanc-Argent
(ISMH). Malgré son
appartenance au
PO, elle « fait » plus
secondaire que celle
de la Compagnie
des chemins de fer
départementaux à
Écueillé.

◀ Figure 20.
Valençay, réservoir (ISMH).

Figure 21 ▶
Gare de
Valençay.
Sa restauration
complète, qui
comprend
l'arasement
des bâtiments
agricoles qui
l'entouraient et
la dénaturaient,
sera achevée en
2009.