

D'un train à l'

Une étoile ferroviaire dont le centre est Chartres, quelle belle image mais aussi quel enjeu pour nous habitants de la commune. En effet, le plan de déplacement urbain de Chartres Métropole prévoit un système de transport de voyageurs articulé autour de cette étoile et permettant de rallier la gare de Chartres.

Sur les 5 branches, 2 sont déjà en fonctionnement :

Nogent le Rotrou – Chartres – Paris via Amilly et la vallée de l'Eure

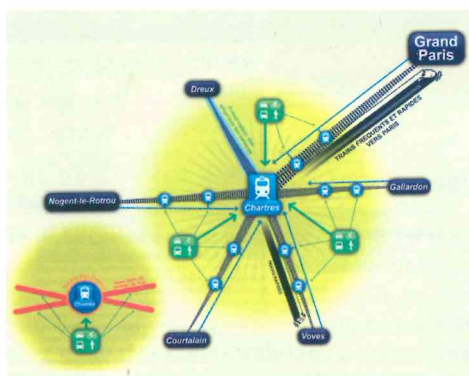
Courtalain – Chartres via Saint-Georges et Lucé

Et 3, dont l'emprise ferroviaire est préservée ou même les rails existants, sont à réhabiliter.

Chartres – Gallardon

Chartres – Voves

Chartres – Dreux



C'est bien sûr la ligne Chartres – Gallardon qui nous intéresse et sur cette ligne pourrait circuler un « tram-train » avec plusieurs arrêts et des cadences suffisamment proches pour permettre à chacun de trouver son créneau horaire

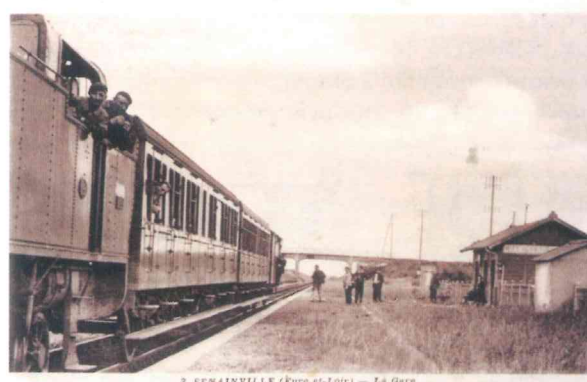
Mais d'où vient cette voie de chemin de fer et quelle en est son histoire.

C'est comme souvent une histoire de « clochers ».

Dans les années 1875, le train est en plein essor. Il existe une ligne Chartres-Paris par Rambouillet appartenant à la Compagnie de l'Ouest et une autre provenant de Bordeaux, Niort, ..., s'arrêtant à Chartres et appartenant à la compagnie des chemins de fer de l'état, SNCF depuis 1938. Mais les élus de la Vendée et du Poitou, mécontents d'avoir à quitter les voitures de l'état à Chartres pour prendre celle de la Compagnie de l'Ouest jusqu'à Paris font pression pour

que leurs lignes les mènent jusqu'à la capitale. C'est ainsi que cette Compagnie d'état reçoit la concession de la ligne Chartres-Paris par Gallardon (2ème marché aux grains après Chartres); son tracé est arrêté en 1903, et les travaux se dérouleront de Chartres vers Paris. Les travaux se poursuivront malgré le rachat de la Compagnie de l'Ouest par la compagnie d'état en 1909 et malgré les prévisions de non rentabilité de la ligne. Elle n'atteindra jamais Paris.

Le tronçon à 2 voies de Chartres à Gallardon commencé en 1907 est terminé en 1913 puis se prolonge jusqu'à Saint-Arnoult en Yvelines en 1917.



En 1918, le pays manquant d'acier, il est décidé de déferer une des 2 voies entre Chartres et Saint-Arnoult, installée mais jamais utilisée.

Après guerre, la construction reprend en voie unique et arrive à Limours en 1922 ; la ligne est ouverte jusqu'à Massy en 1930 avec un trafic très réduit, 3 allers-retours par jour au maximum. La construction se poursuit jusqu'à Chatenay en 1931 mais les 2 derniers kilomètres jusqu'à Bagnaux raccordant la ligne au dépôt de Chatillon-Montrouge, spécialement bâti à cet effet, et à Paris, n'ont jamais vu le jour.

Le service de voyageur est assuré pendant 10 ans jusqu'en 1940 avec un terminus provisoire à Massy et une correspondance jusqu'à Paris, par train puis par métro. Le 14 juin 1940, le train est mitraillé par l'aviation allemande et le service s'arrête.

La ligne est alors utilisée par les allemands pour leurs convois militaires ; les alliés la bombardent et détruisent des viaducs en 1944 la rendant inutilisable au-delà de Gallardon.

En 1945, la SNCF dépose la voie entre Gallardon et Massy pour réparer en urgence d'autres lignes et demande, en 1947, le déclassement de ce tronçon, qu'elle obtient en 1953.

Dès 1950, les Domaines attribuent plusieurs tronçons de cette voie. Mais la partie Chartres-Gallardon reste en l'état.

Hormis le transport des voyageurs sur une très courte période, cette ligne a été diversement utilisée jusqu'à ce jour.

Les essais de Michelin.

En 1929, les deux frères ont l'idée d'entourer les bandages des roues métalliques de pneumatiques pour les rendre silencieux et améliorer le freinage. Ils essaient leur premier prototype à Clermont-Ferrand. Au printemps 1931, ils sollicitent la Compagnie d'état qui donne son accord pour que



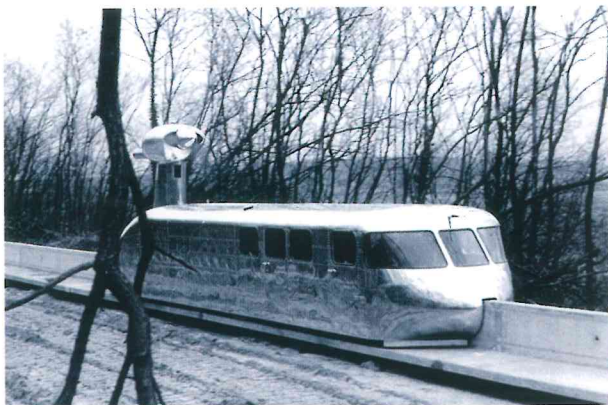
'autre



prototype type 9 Michelin soit testé sur le tronçon de Saint-Arnoult à Coltainville, en dehors des heures de trafic. Il préfigure les futures michelines.

L'aérotrain de Jean Bertin

L'ingénieur Bertin développe un véhicule sur coussin d'air circulant le long d'une voie béton en forme de T inversé. En 1965 est construite une voie d'essai de 6.7 Km sur l'ancien tronçon Gallardon-Massy entre Gometz le Chatel et Limours. L'aérotrain n°1 y est testé et atteint la vitesse de 200 Km/h. Officiellement retenu pour les dessertes voyageurs à grande vitesse les tests se poursuivront jusqu'en 1969 puis continueront sur une nouvelle voie d'essai plus importante à Artenay (45). Finalement cette invention sera abandonnée au profit du TGV.



La ligne est ensuite utilisée à des fins commerciales

Les décennies 70 et 80 voient la circulation de trains de matériaux pour les chantiers autoroutiers et sur un 2ème embranchement à partir de Gallardon des trains céréaliers et ce jusqu'en 2000.

La section de Chartres à Coltainville a été la dernière à être exploitée pour la desserte de la société Primagaz jusqu'en 2007.

Depuis 2009, l'utilisation est plus touristique. On peut parcourir en vélorail la section de Gallardon à Senainville. L'activité est à la fois ludique et sportive.

Après tous ces épisodes surprenons-nous à rêver qu'à nouveau les voyageurs investiront cette voie et qu'ils pourront ainsi s'affranchir de leur voiture et des problèmes de parking, l'arrivée en gare de Chartres permettant d'aller en ville pour travailler ou se distraire ou prendre un bus ou un autre train pour Paris ou ailleurs !