

# RANDONNEES



# FERROVIAIRES

## FICHE ITINERAIRE

### LA SENTE VERTE

TYPE :

**Chemin partiellement aménagé**

Long : 45 Km

COMMUNES :

**Début :**

**Ennordres (18)**

**Fin :**

**Fussy (18)**

Lieudit :

Route Départementale 30

Le Champ des Pommiers

Coordonnées GPS :

47°27'25.0"N 2°24'22.0"E

47°07'51.5"N 2°25'07.0"E

### SITUATION GENERALE



## COMMENTAIRES

L'ancienne ligne Argent sur Sauldre > Bourges (n° IGRF 18011.01N et 18109.01N) est encore occupée par ses rails sur son tiers nord, jusqu'à un dépôt de gaz qui se trouve au sud d'Aubigny sur Nère. Le reste a été défermé puis en grande partie repris par une végétation vivace qui a créé une double haie épaisse de part et d'autre du sentier qui emprunte encore la plateforme, lui donnant l'aspect d'un étroit tunnel végétal qui lui vaut ce nom de Sente Verte et qui, s'il procure une ombre bienfaitrice en été, ne laisse hélas pas voir grand-chose des paysages latéraux.

Il n'en demeure pas moins que cette balade est quand même intéressante de par sa longueur. A noter en outre que la qualité de la piste s'améliore plus on descend vers le sud et vers Bourges, et que quelques barrières sécurisent d'ailleurs la fin du parcours.

## DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



**Le début du parcours à hauteur de l'ancien passage à niveau de la RD 30**

Venant d'Aubigny, il faut tourner à gauche dans cet étroit chemin

Comme le montre la photo ci-dessous,

la maison du passage à niveau est invisible car totalement enfouie dans la verdure







Ci-dessus et ci-dessous, après un kilomètre de parcours, perdue au milieu des bois, la gare d'Ennordres dont on voit d'abord la halle marchandises avec son quai de chargement

Six ans après l'ouverture de la ligne, dès 1892, afin de faciliter l'accès au train aux habitants du Gué de la Pierre, un hameau excentré de la commune d'Ennordres, cette dernière a bénéficié d'un second point de desserte pour les trains de voyageurs au niveau du passage à niveau de la RD 181 qui servait donc de halte. A noter que le père d'Alain Fournier, l'auteur du Grand Meaulnes, a été instituteur dans l'école de ce hameau.



Puis la gare proprement dite côté cour et côté voie, vu ici à contresens de la ligne



Après la gare et à la sortie du bois, le sentier tombe sur cette maison de passage à niveau isolée  
Sur cette photo, la piste traverse la route, de gauche à droite, devant la maison



Et tout au sud de la commune, bien cachée derrière sa haie et vue ici par son arrière,  
la halte passage à niveau du Gué de la Pierre au croisement avec la RD 181  
La voie, aujourd'hui dans un vrai tunnel de verdure, passait de l'autre côté de la maison

En arrivant à la Chapelle d'Angillon, la voie ferrée passait sur la RD 926 par un pont aujourd'hui disparu  
(cercle rouge sur la carte ci-après) que le chemin évite par deux rampes qui contournent le talus.



L'emplacement du pont disparu sur la RD 926  
Au premier plan, les rampes d'évitement de la Sente Verte





Sur ces trois photos, hier et aujourd'hui,  
la gare de la Chapelle d'Angillon



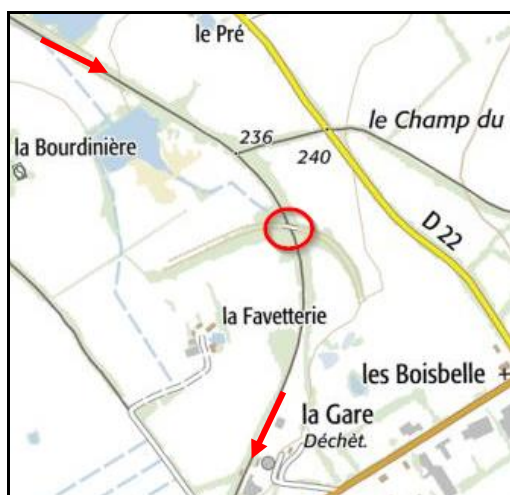
Ci-dessus et ci-dessous,  
la petite halte passage à niveau d'Ivoy le Pré avec son horloge toujours présente  
et les mentions portées sur les frontons des portes : bureau, salle d'attente et magasin







Avant d'arriver à Henrichemont, l'ancienne voie ferrée devient un chemin parfaitement carrossable comme en témoigne la photo ci-contre.



Puis elle passe sous le pont métallique de l'ancienne ligne métrique départementale Vierzon > Sancerre. Ce dernier est relativement bien conservé malgré quelques signes de vieillissement.



Après une large courbe, les deux lignes se rejoignaient à Henrichemont qui était une correspondance importante. De ce fait, le village possédait trois gares :

- La gare voie normale de la ligne Argent sur Sauldre > Bourges (**cercle rouge** ci-dessous) dont le bâtiment voyageurs détruit en 1988 a aujourd'hui cédé sa place à une coopérative agricole, mais dont il reste cependant la halle marchandises toujours utilisée et l'abri de quai dans un triste état.
- Derrière celle-ci, la gare du train métrique, toujours existante (**cercle vert**).
- Et, de l'autre côté du village, une autre gare du train métrique.





Ci-dessus et ci-dessous la gare disparue de Henrichemont, côté cour et côté voies



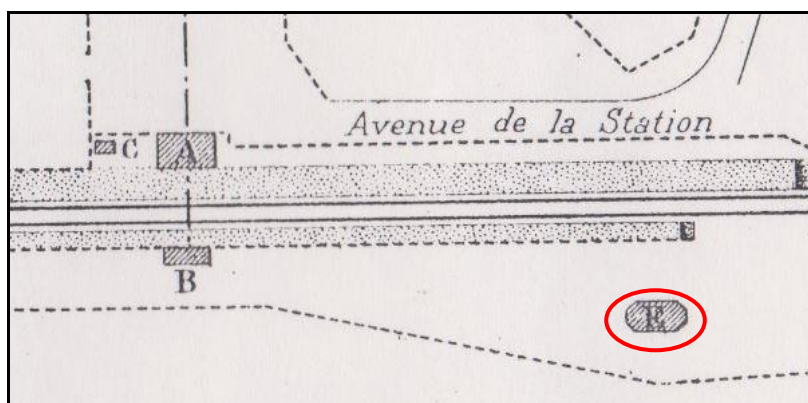
Les anciens quais de la gare, de part et d'autre du chemin





Et dans un triste état, l'abri de quai qui se trouvait face au bâtiment voyageurs disparu  
Les bancs sont toujours là pour accueillir le voyageur attardé ou le randonneur de passage

Ci-contre, un plan de la gare avec son bâtiment voyageurs disparu (A), l'abri de quai (B) et, quasiment invisible car totalement abandonné et bien caché dans la végétation estivale, la base en maçonnerie de l'ancien château (E – ellipse rouge) destiné à alimenter les locomotives à vapeur.



L'assise en maçonnerie du château d'eau de la gare avec l'entrée de son local technique  
Elle était surmontée d'une cuve métallique qui a aujourd'hui disparu  
Et elle n'est visible qu'en hiver car la végétation estivale la cache complètement





L'intérieur du local technique  
avec un puissant mur central destiné à supporter le poids de la cuve métallique



Et derrière le bâtiment, les vestiges du canal d'amenée d'eau





La halle à marchandises sur la gauche  
et la petite gare métrique transformée en habitation privée sur la droite

## Souvenirs : tout le monde descend...

**L**E samedi 19 novembre 1988, à 9 heures précises, la gare d'Henrichemont était la proie des démolisseurs, laissant s'évanouir, avec ses murs solides, tous ses souvenirs et son histoire. Celle d'une formidable invention : le rail.

Les voies de chemins de fer étaient construites comme une vraie toile d'araignée et notre région n'avait pas échappé à la règle, souffle de modernisation évident.

Le Paris-Ouest, ou « PO », avait entrepris la construction d'une artère directe de Paris à Bourges, par le Gâtinais et la Sologne. De la gare d'embranchement, baptisée Beaune-la-Rolande PLM, puis Auxe-Beaune-la-Rolande, la ligne atteignait Beaune-la-Rolande-ville et Argent au printemps 1884, puis Bourges au début de l'été 1885, quelques années avant le centenaire de la Révolution. La voie unique prenait naissance à l'extrémité sud de la gare d'Etampes. Après avoir enjambé la Loire sur un pont métallique de 405 mètres devant Sully-sur-Loire, principal ouvrage du parcours, elle arrivait en Sologne et Berry en franchissant au passage des cours d'eau comme la Gravotte, le Beuvron et la grande Sauldre.

La gare d'Argent était un centre actif de correspondance des lignes « PO » de Gien ou Le Blanc. Le profil, toujours accidenté, comptait des déclivités qui culminaient peu après Henrichemont. C'est justement dans cette gare station qu'était établie la correspondance avec la ligne à voie unique Vierzon-Neuilly-moulin Jamet, exploitée par le chemin de fer économique des Charentes qui avait la responsabilité de cette liaison dans le Berry, malgré leur raison sociale territorialement limitée.

Quittant alors la vallée de la petite Sauldre pour celle du Moulin, la voie redescendait en pente vers Bourges où elle rejoignait la transversale « PO » de Tours-Saincaize.

### DEUX GARES

Ce qui fait qu'à Henrichemont deux gares virent le jour,



En 1914, 6 h 47 et 34 arrêts séparent Paris et Argent-sur-Sauldre !

construites dans le même style, et la cour de la gare avait des allures de triage.

Arrivant sur une voie unique, à proximité de la gare, des aiguillages renvoyaient les wagons sur plusieurs voies de transbordement ainsi que sur le quai de la ligne Vierzon-Neuilly-moulin Jamet. D'ailleurs, en 1930, la compagnie des tramways de l'Indre, qui avaient repris l'exploitation de cette petite ligne, mettait en circulation entre Henrichemont et Neuilly, un train supplémentaire, départ d'Henrichemont à 7 h 45, avec plusieurs arrêts : Bois-Belle, La Borne, Moru-La Chapelotte, Neuilly-en-Sancerre et Neuilly-moulin Jamet. Là, une correspondance à 8 h 55 menait les voyageurs à Sancerre.

Cette ligne Vierzon-Neuilly était longue de 67 km et les machines s'appelaient « De Dion-Bouton ».

Les activités agricoles extensives donnaient à cette ligne de nouveaux embranchements à La Chapelle-d'Angillon où on remorquait une exploitation de charbon de bois.

En 1914, la desserte Etampes-

Bourges était assurée par trois omnibuts, qui passaient à Henrichemont à 8 h 50, 12 h 42 et 16 h 4 et dans l'autre sens à 5 h 3, 11 h 17 et 14 h 33, celui de 18 h 51 s'arrêtait à Argent. Le train de 21 h 26 arrivait de Paris Austerlitz, quai d'Orsay, d'où il partait à 14 h 39 : il mettait donc 6 h 47 pour ce voyage avec trente-quatre arrêts. On était bien loin du TGV ! Les machines s'appelaient Forquenot et Polonceau, et par la suite apparaissaient la 230 Baldwin.

Au service d'été 1939, la section Pithiviers-Argent, sur laquelle on enregistre le trafic le plus faible, est fermée aux voyageurs. En mars 1940, pendant la « drôle de guerre », le tronçon Argent-Bourges subit le même sort. Les Bordes-Argent-Bourges : 93,7 km de service de marchandises est assuré de part et d'autre pour la gare d'Aubigny où est embranché, à raison d'un mouvement quotidien du lundi au vendredi, l'URG Butagaz.

Ces trains sont pris en charge par des BB 63000 qui sont habilitées à remorquer 510 tonnes entre

BR 11/89

notre complice pour toutes ces informations.

### 25 KM A L'HEURE

Après cette lente agonie, la gare principale d'Henrichemont n'est plus ; mais il reste, en souvenir, la petite gare de la voie économique « le tacot ». La voie n'est plus entretenue et sera prochainement déclassée, la végétation y ayant repris ses aises.

Mais on se souviendra longtemps de ce « tortillard » qui devait respecter la moyenne de 25 km à l'heure et constituait le poulx d'une campagne où chacun vivait à son rythme ; témoin des liens d'amitié qui unissaient les cheminots et les habitants, il apportait les nouvelles par son frêt : un tel venait d'acheter un nouveau tracteur ; Et le voisin avait vendu quelques vaches.

En 1976, lors de la sécheresse, des milliers de tonnes de paille furent ainsi acheminées vers la Normandie. Certains se souviennent des bons moments passés entre amis au Café de la gare, chez un ancien cheminot Léon, et le sentier qui y menait au travers de la petite taille disparaît au fil des ans.

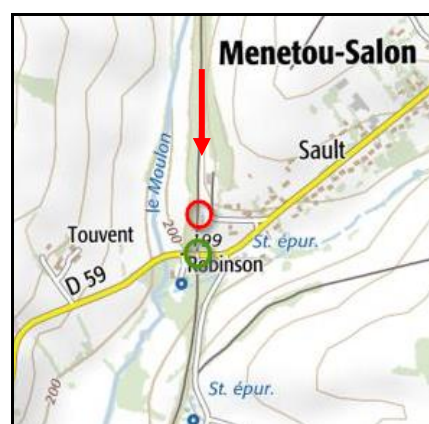
Le célèbre wagon des « Éconormats », qui proposait chaque mois son magasin, n'avait pas à être annoncé, tous étaient au courant et attendaient, sur le quai, les jonquilles, les champignons ou les lapins. Un folklore qui disparaît pour toujours.

Agnès HERTAULT.





Par contre, toujours fidèle au poste, et avant qu'elle ne soit restaurée, la petite gare du train métrique qui se trouvait derrière la grande gare de la ligne Argent > Bourges



Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Menetou Salon (**cercle rouge**) dont la halle à marchandises est aujourd'hui occupée par une menuiserie



Et le pont sur la RD 59 (**cercle vert**) qui fait suite à la gare  
Noter que le passage de la Sente Verte a été sécurisé par des rambardeuses neuves





Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Saint Georges sur Moulon, avec sa halle à marchandises



Autre vue ancienne de la gare de Saint Martin d'Auxigny – Saint Georges sur Moulon





Et la fin du parcours, au Champ des Pommiers, sur la commune de Fussy, juste au nord de Bourges

**Si cette fiche comporte des erreurs ou des oublis, merci de nous le signaler.**  
**Aidez-nous à la compléter avec vos photos ; merci d'avance.**

★ ★ ★