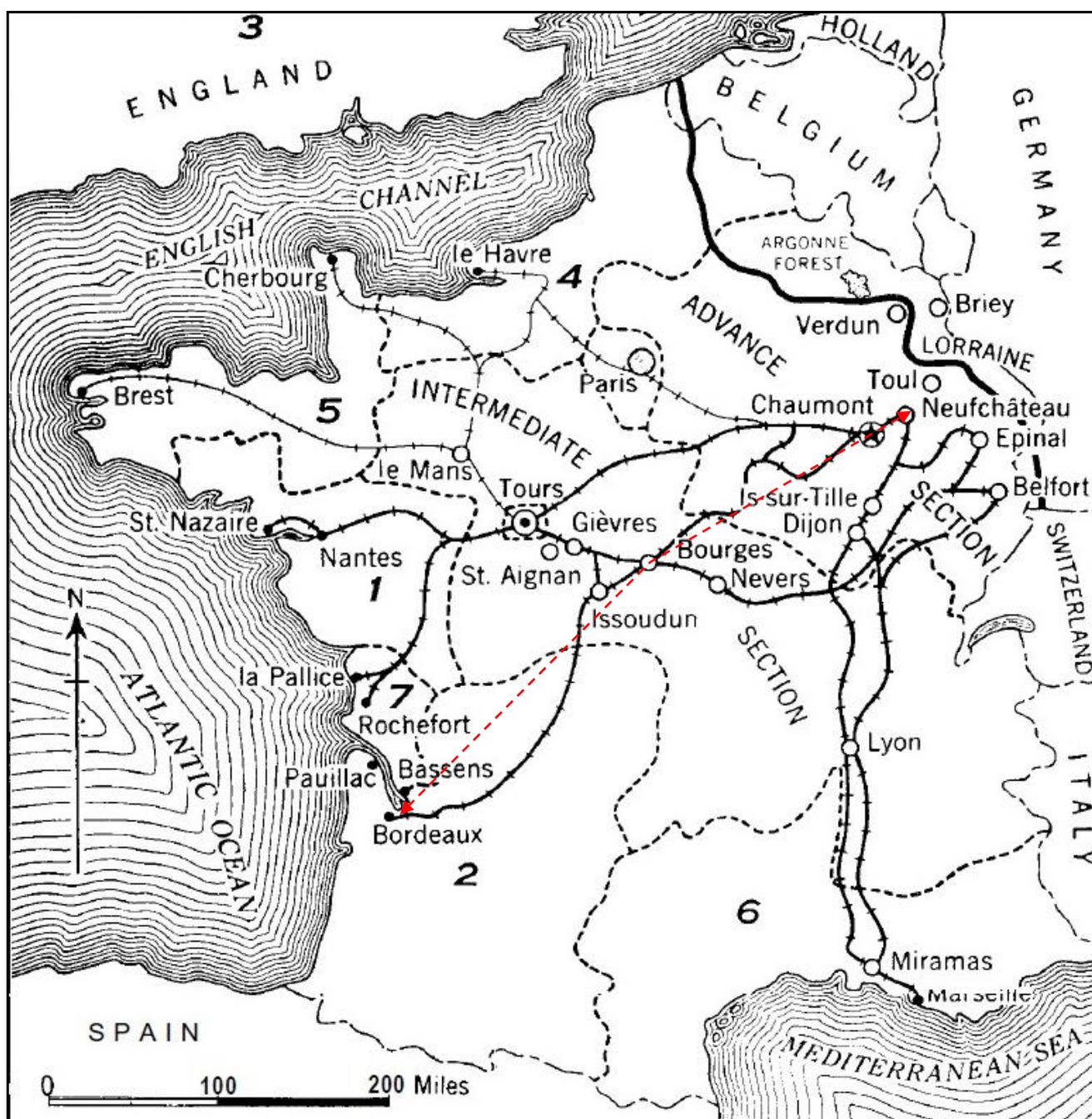


COMMENTAIRES

La guerre de 1870 aura au moins eu ce mérite de démontrer la faiblesse du réseau ferroviaire français. Raison pour laquelle diverses lignes dites "stratégiques" seront réalisées à la fin du XIX^e siècle et au début du suivant dans l'hypothèse d'une nouvelle agression venue de l'est. Si elles ont certes pour but d'acheminer rapidement des troupes depuis divers points du territoire, elles joueront aussi un rôle économique. Ainsi naît une grande diagonale stratégique qui traverse toute la France du sud-ouest vers le nord-est, depuis Bordeaux via Périgueux, Limoges, Issoudun, Bourges, Cosne sur Loire, Auxerre, Troyes, puis la Haute Marne où elle se divise en plusieurs branches pour répondre aux divers besoins d'un éventuel conflit.

Comme attendu, elle jouera un premier rôle et verra passer de nombreux trains militaires lors de la mobilisation de 1914. Mais comme le montre la carte ci-dessous, elle va aussi avoir un destin particulier. Lorsque les Américains débarquent en France en 1917, tous les ports atlantiques sont requis et celui de Bordeaux en particulier. Ce qui fait que cette voie ferrée va voir passer de nombreux trains militaires américains montant au front. La gare de Bourges sera à cet effet une étape importante qui nécessitera de nombreux aménagements ferroviaires.



Double flèche rouge, la grande diagonale stratégique

Dans le Cher, venue d'Issoudun (Indre), cette ligne traverse tout le département du sud-ouest vers le sud-est via Saint Florent sur Cher, Bourges et Sancerre, pour en ressortir à Cosne Cours sur Loire (Nièvre).

Aujourd'hui, une grande partie de sa moitié ouest peut être parcourue sous forme du [chemin de la Champagne Berrichonne](#), entre Saint Florent sur Cher et Chârost.

Sa moitié est entre Sancerre et Bourges a donné naissance à trois parcours successifs :

- Le chemin des Viaducs qui fait l'objet de la présente fiche entre Saint Satur et Thauvenay (n° IGRF **58086.06N** et **18241.01N**), et permet de passer sur 5 ouvrages d'art dont trois majeurs très spectaculaires.
- La [Grande Diagonale Stratégique](#) proprement dite entre Bué et Les Aix d'Angillon.
- Enfin, la [Sente Stratégique](#), parcours de moindre intérêt mais qui constitue pourtant la partie terminale de cette moitié est.

L'ensemble de ces parcours se fait sur des chemins de qualité variable, mais généralement bonne et bien dégagée de toute végétation. Une magnifique balade historique à vous offrir.

DESCRIPTIF ICONOGRAPHIQUE



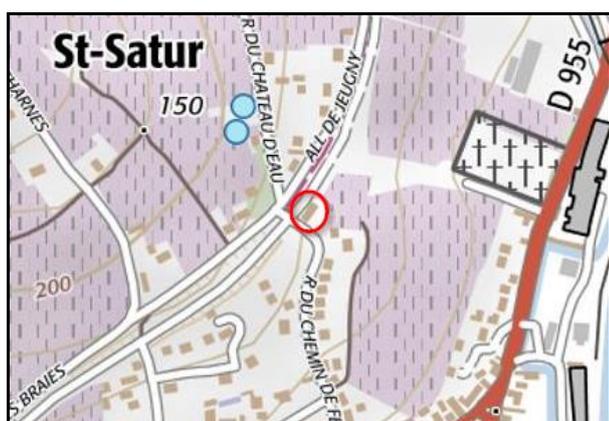
Le début du parcours à côté du petit viaduc de la Cabarette



Le petit viaduc de la Cabarette fait 50 m de long et compte trois arches plein cintre de 15 m de haut. Venant de la RD 955, pour gagner la voie ferrée, il convient de passer sous l'ouvrage puis de prendre la piste piétonne qui monte à gauche. La photo regarde ici à contresens, vers la RD 955.



La piste débouche de la droite et rejoint la voie ferrée à ce passage à niveau



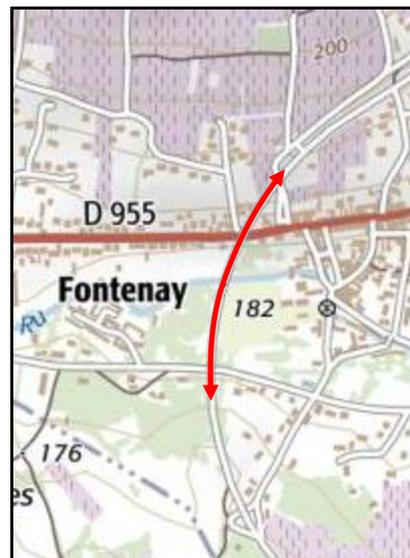
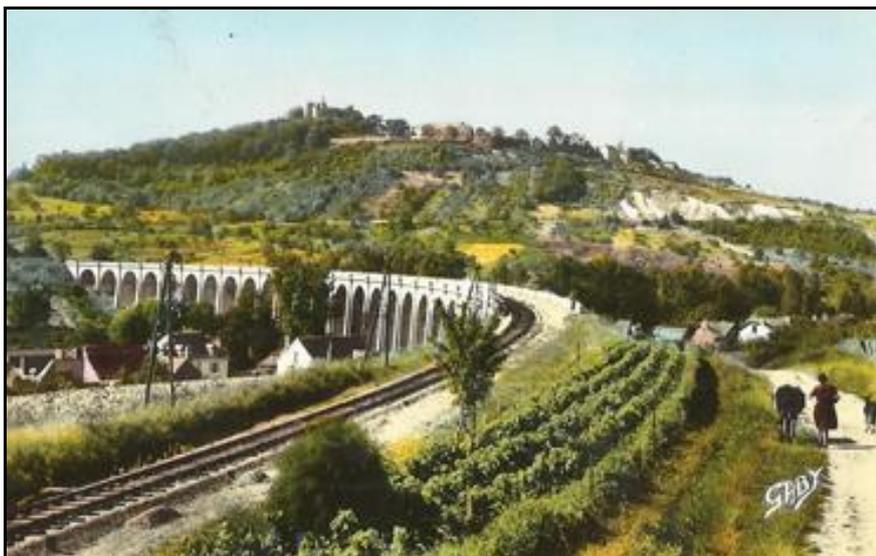
Ci-dessus et ci-dessous, hier et aujourd'hui, l'ancienne gare de Saint Satur devenue maison des associations



Côté cour et côté voies



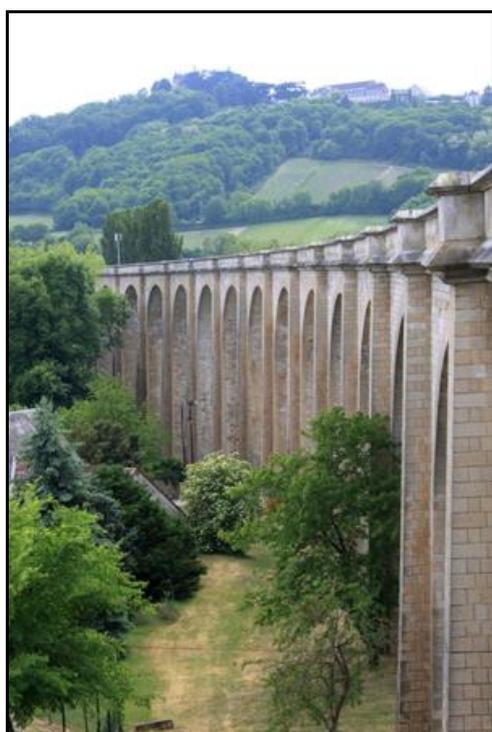
Avec son abri de quai visible sur la photo ancienne



Avec ses 26 arches, ses 428 m de long et ses 40 m de hauteur, le grand viaduc courbe de Saint Satur est de loin l'ouvrage le plus imposant de la ligne



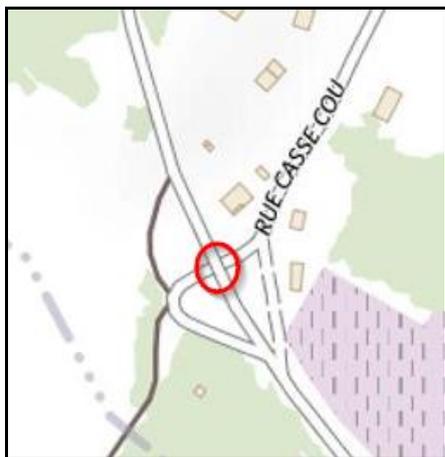
Hier et aujourd'hui



Ci-contre, une autre vue du viaduc

Ci-dessous,
le dessus de l'ouvrage transformé en route touristique





Faisant suite à l'énorme viaduc, le petit pont de la rue Casse Cou

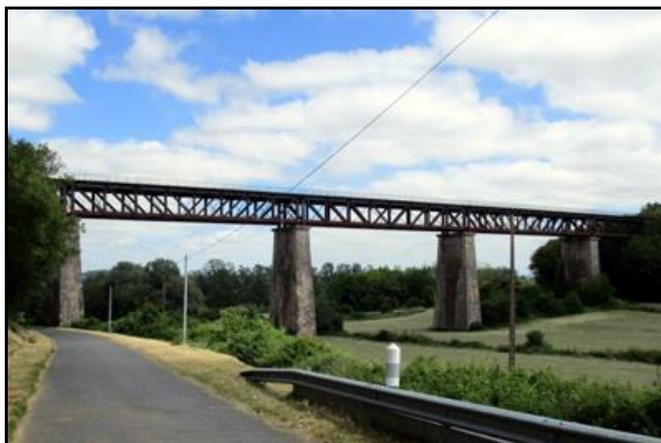


Ci-dessus et ci-dessous, la gare de Sancerre hier et aujourd'hui



Ci-contre et ci-dessous, le hall à marchandises et le bâtiment voyageurs devenu restaurant

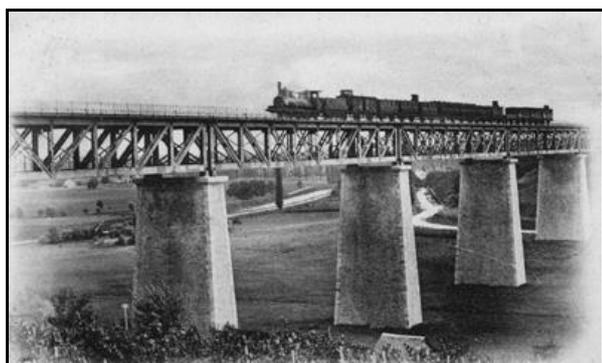




Juste après la gare de Sancerre, le viaduc de l'Etang, 232 m de long et 30 de haut, qui comporte 5 travées métalliques reposant sur 4 piles en maçonnerie



Vu à contresens de la ligne, avec la gare de Sancerre au fond, le dessus du viaduc qui laisse encore apparaître les fixations des traverses de ses deux voies. Malgré sa belle apparence, il commence à être fortement sujet à la corrosion.



Le viaduc avec le passage d'un train militaire, du temps de la voie ferrée stratégique



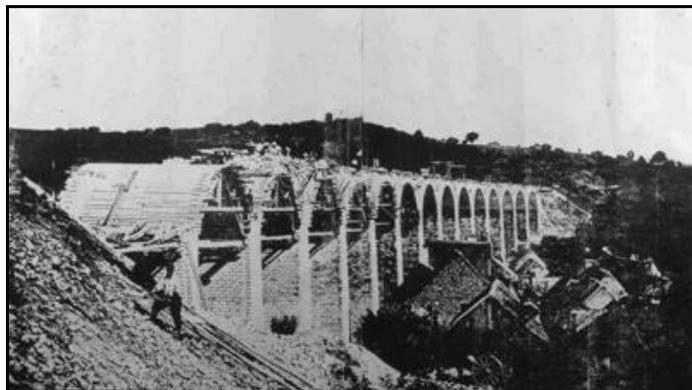
Ci-dessus et ci-dessous, deux vues de la construction du viaduc



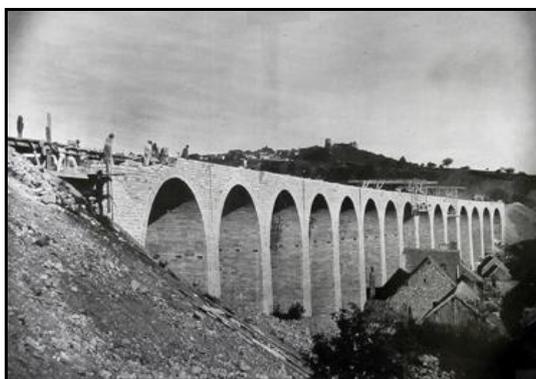
Autre ouvrage superbe, le viaduc légèrement courbe de Ménétréol sous Sancerre, 15 arches plein cintre, 183 m de long et 23 de haut



Contrairement au viaduc de Saint Satur qui a des parapets en maçonnerie, le viaduc de Ménétréol a des rampardes en fonte



Ci-dessus et ci-dessous, trois étapes de la construction du viaduc



Puis, dernier ouvrage de cette randonnée ferroviaire, le petit viaduc de Fontagrève sur la commune de Thauvenay 3 arches plein cintre, 40 m de long et 17 de haut



Et la fin du parcours au passage à niveau de la RD 159

Malgré les apparences, il ne continue pas plus loin. La voie ferrée se perd très vite dans la broussaille et ne peut être reprise que 3 km plus loin, à Bué, comme chemin de la [Grande Diagonale Stratégique](#).

Mais en se rendant vers ce village par la RD 159, on peut toutefois voir l'ancienne gare de Thauvenay (**cercle rouge**) qui a été bien retapée.



Côté cour et côté voies, la gare de Thauvenay

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.

★ ★ ★