Sens de l'événement

Chronique d'une ligne ferroviaire locale : Tours-Chinon, fermée, puis rouverte (1979-1982)

Jean-Marie Beauvais

Dans Flux 2019/2-3 N° 116-117 , pages 197 à 216
Éditions Université Gustave Eiffel

ISSN 1154-2721
DOI 10.3917/flux1.116.0197
Date de mise en ligne : 28/01/2020

Article disponible en ligne à l'adresse
https://shs.cairn.info/revue-flux-2019-2-page-197?lang=fr

CAIRN.INFO

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.

Distribution électronique Cairn.info pour Université Gustave Eiffel.
Creative Commons - Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International (CC BY-NC 4.0)

(cc) BY-NC

Université Gustave Eiffel Téléchargé le 18/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

SENS DE L'ÉVÉNEMENT

Chronique d'une ligne ferroviaire locale : Tours-Chinon, fermée, puis rouverte (1979-1982)

Jean-Marie Beauvais

Introduction

Quand la Gauche (1) arriva au pouvoir en 1981, la tendance était depuis longtemps à la fermeture des lignes ferroviaires (2) au nom de la rentabilité financière : près de la moitié du réseau ferré avait disparu depuis 1937. Les dernières fermetures avaient eu lieu en 1979 et 1980, à la suite du rapport Guillaumat (1978). Pourtant, la société était de plus en plus sensible aux modes alternatifs à l'automobile ; afin de réduire la pollution atmosphérique (3) et sonore ; de limiter les consommations d'énergie en général et de pétrole en particulier ; et d'assurer un droit au transport aux personnes non motorisées.

Les réouvertures de lignes ont un caractère politique qui ne peut être nié : elles constituent un marqueur fort de l'arrivée de la Gauche au pouvoir. C'est dans cette optique que, dès le mois d'août (Neiertz, 1999), Charles Fiterman, ministre communiste du nouveau gouvernement, annonce, en vertu du droit au transport, l'arrêt des fermetures de lignes ferroviaires et même l'étude de la réouverture de certaines dessertes.

La thèse que nous soutenons dans cet article est que cette explication n'épuise pas pour autant la question. En effet, des contre-exemples existent lorsqu'on examine le lien entre le résultat des élections législatives de juin 1981 et le choix des lignes à rouvrir :

- dans le Lot, en Dordogne, et en Saône-et-Loire, la Gauche remporte tous les sièges et pourtant la ligne de Sarlat à Saint-Denis-près-Martel et la ligne de Dracy-Saint-Loup à Chagny n'ont pas été retenues pour une réouverture ;
- inversement, en Indre-et-Loire, Jean Royer, député et maire de Tours, candidat de la Droite UDF-RPR, garde son siège dans la 1ère circonscription et pourtant la ligne Tours-Chinon est bel et bien rouverte le 4 janvier 1982.

Quels sont alors les autres facteurs à prendre en compte pour expliquer le choix des quatre lignes qui ont finalement été rouvertes ? Quel équilibre entre le niveau national et le niveau local, entre les personnalités et les institutions, entre les usagers et les élus, entre l'économie et la politique ?

L'auteur de cet article n'a été concerné par la réouverture de Tours-Chinon qu'à la fin de la période qui nous intéresse ici, quand Yves Dauge, conseiller général (4), lui a confié la réalisation d'une étude sur les déplacements dans le Chinonais. Juste rentré du Zaïre où il était resté cinq années comme coopérant technique, il ignorait tout du contexte local et pour lui, il fallait essentiellement composer avec le déterminisme technique, la logique de rentabilité et l'alternance politique.

Près de quarante ans plus tard, devenu président de l'ADTT (Association pour le Développement des Transports collectifs en Touraine), l'auteur s'est interrogé sur les raisons qui font que cette ligne à été rouverte (puis modernisée suite à la Convention de financement signée entre la Région et le Département en 1994 et au Contrat de plan État-Région 2001-2006) alors que d'autres se sont dégradées et que leurs fermetures sont annoncées.

C'est alors qu'il a découvert, en relisant les archives de l'époque et en interrogeant quelques témoins encore vivants aujourd'hui, l'importance du facteur « personnel » et notamment, en l'occurrence, le rôle déterminant d'Yves Dauge, qui non seulement a su mobiliser localement (par exemple, à travers le Comité de défense de la ligne) mais était aussi bien introduit dans la capitale (ne serait-ce que comme chargé de mission auprès du Premier ministre).

Il existe d'assez nombreux travaux sur la prise de décision concernant des

Université Gustave Eiffel (IP: 82.224.147.106) sur cairn.info/revue-flux-2019-2-page-106.htm

projets de transport qu'ils aient débouché sur des réalisations comme le TGV (Picard, Beltran, 1994), ou qu'ils soient demeurés dans les cartons comme l'Aérotrain (Didier, Gireaux-Geneau, Hériard Dubreuil, 1998), et il en existe aussi quelques-uns sur la mobilisation des usagers (Gordon, 2015) et sur les rapports avec l'État central (Lorrain, 1991). Mais les recherches qui portent spécifiquement sur les réouvertures de lignes ferroviaires ou leurs transferts sur route sont rares (Passalacqua, 2013). Nous pouvons toutefois mentionner une étude récente qui aborde la question de l'estimation de la perte de clientèle suite au transfert de l'autorail vers l'autocar (Trans-Missions, 2018).

Septembre 1980, fermeture de la ligne

Après avoir rappelé la perspective historique dans laquelle se place la fermeture de Tours-Chinon, on s'attachera à montrer les tensions entre les acteurs locaux, certains favorables et d'autres opposés à cette fermeture.

Le contexte des fermetures de lignes

La fermeture de Tours-Chinon, en septembre 1980, s'inscrit dans la continuité d'une politique nationale presque ininterrompue de fermetures depuis la fin des années 1930. Juste avant la Deuxième Guerre mondiale, 10 000 km avaient été supprimés (5) sur un total d'environ 42 000 km. Après guerre, les fermetures ont porté sur plus de 8 000 km supplémentaires (voir tableau 1), parallèlement à l'augmentation de la motorisation individuelle et au dépeuplement des campagnes (Auphan, 2013).

En 1974, la politique de fermetures est reconsidérée notamment à la suite du premier choc pétrolier (octobre 1973) et de la hausse du prix des carburants qui a suivi, rendant les trajets en voiture plus coûteux. Jacques Chirac, alors premier ministre, décrète, en juillet, l'arrêt des transferts sur route dans l'attente de la mise en œuvre des Schémas régionaux de transport qui ont été lancés officiellement en mars. Le train régional devient plus attractif dans certaines régions comme le Nord-Pas-de-Calais où l'offre kilométrique augmente de 19 % entre 1976 et 1982.

Mais cette pause est de courte durée : en mai 1977, le gouvernement demande à Pierre Guillaumat (6) une étude sur les orientations pour les transports terrestres à l'horizon 1990. Le rapport Guillaumat est publié en février 1978 et il est suivi par le Contrat de plan d'entreprise État-SNCF qui est signé en mars 1979 puis par le décret n° 79-832 du 24 septembre 1979.

Selon le rapport Guillaumat (1978), la solution pour la SNCF réside dans la suppression de ses activités les plus déficitaires et non pas dans la réduction de ses coûts de production. C'est ainsi, par exemple, que le rapport laisse envisager d'une part, un désengagement du chemin de fer sur le transport de marchandises par wagon isolé et d'autre part, la disparition des omnibus ferroviaires et leur remplacement par des autocars.

Le Contrat d'entreprise, qui constitue la déclinaison ferroviaire du rapport Guillaumat, stipule en son article 7 que « à partir de 1979, la SNCF prendra librement toutes mesures destinées à assurer une meilleure adaptation du service aux besoins ou à réduire les coûts de fonctionnement […]. À cet effet, elle pourra procéder, notamment, à des renforcements, à des adjonctions ou à des suppressions d'arrêt ou de circulation ainsi qu'aux suppressions ou modifications de régime des gares qu'elle jugera nécessaires. En outre, elle pourra librement procéder au transfert sur route (éventuellement à la suppression) de l'ensemble des services d'une ligne dans les cas où le coût est disproportionné au service rendu ».

Quant au décret n° 79-832 du 24 septembre 1979 relatif à la généralisation de la décentralisation en matière de transports collectifs régionaux, il prévoit que pendant sept ans les économies faites sur un service omnibus

Tableau 1. Les fermetures de lignes entre 1945 et 1980

Vague	Kilométrage	Rythme annuel	dont avec substitution
1945-1959	2 450	163	15 %
1965-1973	4 618	513	90 %
1979-1980	1 190	595	97 %
Total 1945-1980	**8 258**	**229**	**69 %**

Source : d'après Emangard, Collardey, Zembri, 2002.

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 08/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

transféré sur route peuvent être reversées par l'État à la collectivité (établissement public régional, département, etc.) qui demande à ce qu'un tel transfert soit réalisé.

La Préfecture relaie localement les dispositions du contrat État-SNCF

Rappelons qu'en 1980, l'Autorité organisatrice est l'État, représenté localement par le préfet.

Le 24 janvier 1980, le Préfet d'Indre-et-Loire, Christian Leroy, adresse une lettre au conseiller général du canton de Joué-lès-Tours, Jean Proveux (7). Il s'appuie sur une note du Ministère des transports (8 novembre 1979), elle-même alimentée par la SNCF (12 octobre 1979).

> « À l'occasion de sa dernière session, le Conseil général d'Indre-et-Loire (8) s'est ému des rumeurs concernant la fermeture de certaines lignes SNCF ou de certaines gares. M. le Directeur régional de la SNCF (9), consulté par mes soins à ce sujet, m'a fait parvenir des éléments d'information que je crois devoir vous communiquer ci-après. Une étude sur le transfert éventuel sur route de la section de la ligne Ballan-Chinon est actuellement en cours… ».
>
> Il ajoute :
>
> « Si le Conseil général faisait une telle demande avant le 30 juin 1980, et si le transfert intervient avant le 31 décembre 1981, le Département d'Indre-et-Loire pourrait bénéficier pendant 7 ans, à compter de cette mise en service, d'une somme importante dont il pourra être donné un ordre de grandeur lorsque le Conseil d'administration aura défini sa position ».

Le 3 juin 1980, le Préfet Christian Leroy intervient en session extraordinaire du Conseil général, pour présenter trois documents en provenance de la direction commerciale de la région SNCF de Tours :

- le bilan pour l'année 1978 avec des dépenses (installations fixes, personnel des gares, personnel de conduite et d'accompagnement, entretien du matériel, etc., et charges financières) qui atteignent 4,5 millions de francs et des recettes qui ne dépassent pas 725 000 francs ; soit un D/R (10) de 6,25 ;
- le résultat de comptages sur la ligne Chinon-Ballan, train par train et jour par jour. En été 1978 : 24 voyageurs en moyenne, et en hiver 1978/1979 : 28 voyageurs en moyenne. Le maximum est atteint le vendredi par le train 7149 qui emporte 135 voyageurs ;
- la fiche horaire proposée pour le service d'hiver 1980/1981 en autocar qui prévoit par jour et par sens : 3 dessertes omnibus (15 arrêts) et 3 dessertes semi-directes (Chinon, Azay-le-Rideau, Ballan, Tours). Dans tous les cas, l'autocar marque trois arrêts sur la commune de Chinon.

Il conclut :

> « Si votre Assemblée décide d'accepter cette décision, il lui appartiendra d'étudier, le moment venu, l'utilisation et l'affectation de la subvention qui pourrait lui être accordée en compensation de cette suppression. Mais je pense que cette subvention devrait être réservée à l'amélioration de la liaison routière Tours-Chinon, pour pallier autant que faire se peut la suppression de la liaison ferroviaire ».

Le Conseil général déplore d'être mis devant le fait accompli

Fin 1979, les sujets les plus importants que doit aborder le Conseil général sont d'une part, la centrale nucléaire de Chinon (le site d'Avoine devrait atteindre un effectif de près de 4 000 personnes mi-1981 avec le lancement des tranches B3 et B4) et d'autre part, le tracé de l'autoroute Angers-Tours *via* Langeais. Mais en 1980, la question des transports omnibus prend une place majeure (11).

Le 3 juin 1980, à l'occasion de sa deuxième session extraordinaire, le Conseil général aborde la question de la ligne SNCF Tours-Chinon. Si les conseillers généraux déplorent à l'unanimité la manière de procéder de la SNCF, certains mettent l'accent sur la nécessaire amélioration du service public et d'autres demandent à ce que l'on accepte la ristourne des économies réalisées dans la perspective de l'utiliser pour améliorer la route Tours-Chinon, comme en attestent les extraits qui suivent (12).

> « Nous avons discuté avec « Les Rapides de Touraine » de l'état de ces lignes de cars. Nous connaissons fort bien les déséquilibres financiers auxquels elles conduisent. Devant ces déficits […], la SNCF sera tentée de fermer ces fameux transferts sur route. C'est-à-dire que nous n'avons plus rien du tout […]. Le service public doit radicalement concurrencer la démarche individuelle qui consiste à prendre

sa voiture […] ça va être un transfert sur route […] il y aura un peu plus de voitures privées et pratiquement personne dans le car […] » (Yves Dauge, PS, canton de Chinon).

« J'espère que notre Assemblée ne se déjugera pas en acceptant le marchandage qui nous est proposé car marchandage il y a. L'État est prêt à nous faire « cadeau » de 200 millions d'anciens francs par an pendant 7 ans, soit 1 milliard 400 millions. Ce serait à ce prix qu'il nous faudrait accepter de participer au vide ferroviaire de notre département. Cette méthode scandaleuse n'a d'autre but que de nous faire porter le chapeau » (Marcel Longuet, PC, canton de St-Pierre-des-Corps).

« Les cars qui vont être utilisés sont des cars appartenant à des sociétés privées et avec un personnel appartenant à ces sociétés privées et ne relevant pas du statut SNCF. Il y a bien démantèlement du service nationalisé lorsqu'il y a transfert sur route. […] Il nous est apparu qu'aucune étude commerciale n'a été réalisée sur la possibilité d'améliorer le trafic omnibus de Ballan-Chinon. C'est-à-dire qu'avant même d'avoir fait une étude sérieuse, on ferme » (Jean Proveux, PS, canton de Joué-lès-Tours).

« Je dis carrément que je ne peux pas accepter la manière dont la SNCF pose le problème aujourd'hui. Il faut penser que nous puissions avoir une pénurie de pétrole brutale […]. Une électrification de la ligne n'est pas impossible à condition de prévoir des investissements qui auraient été partagés entre l'État, la Région et le Département et je dirais même que la SNCF aurait pu y participer. Si nous refusons complètement le rapport du Préfet, nous nous exposons à nous priver d'une somme de 1 400 000 000 francs qui serait très utile pour l'aménagement de la route Tours-Chinon » (Jean Royer, DVD, canton de Tours-Ouest).

« Je n'ai pas été consulté, je suis contre ce projet. Mais je voudrais dire que par la suite c'est de refaire la route Tours-Chinon la plus mortelle du département. L'élargissement de cette route, c'est là un véritable moyen de relancer l'économie du Chinonais » (Marc Jacquet, DVD, canton d'Azay-le-Rideau, président de la commission).

Finalement, le texte qui est adopté est le suivant :

- le Conseil général ne peut faire de propositions de transfert sur route de la ligne Tours-Chinon en application du décret 79-832 puisque la décision a déjà été prise de façon unilatérale par la SNCF ;
- le Département ayant par ailleurs mis à l'étude une plan départemental d'aménagement du territoire et notamment un schéma de transports collectifs demande à la SNCF de surseoir à l'application de sa décision pendant au moins les deux années à venir ;
- le Département d'Indre-et-Loire demande que ce délai soit mis à profit par la SNCF et le Ministère des transports pour étudier à titre expérimental des conditions nouvelles d'exploitation de la ligne SNCF Tours-Chinon, sans engagement financier du Département.

Le Comité de défense mobilise au-delà des seuls usagers

Face à cette menace de transfert sur route, un comité de défense de la ligne se forme. Il regroupe non seulement des associations d'usagers mais aussi des partis politiques et des syndicats : la CFDT, FO, la FMC (Fédération des cadres de la SNCF), le PS, le PSU, la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) (13) à travers l'ATU (Association Tourangelle des usagers), la CSF (Confédération syndicale des familles) et le Collectif des usagers de Druye. Son président, Alain Grunberg, n'est encarté à aucun parti. L'idée étant d'avoir un président qui pourrait rassembler le plus largement possible : pourtant le PCF et la CGT ne rejoignent pas le Comité.

Le 21 mai 1980, le Comité de défense de la ligne SNCF Tours-Chinon est officiellement (14) créé et, dès le lendemain, *La Nouvelle République* donne

Tableau 2. Évolution démographique des chefs-lieux de canton situés sur la ligne Tours-Chinon hors agglomération tourangelle

	1975	1982	1990
Commune d'Azay-le-Rideau	2 749	2 915	3 053
Commune de Chinon	8 014	8 622	8 627

Source : recensement général de la population, INSEE.

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/12/2006 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)

Université Gadagne | Téléchargé le 18/10/2016 sur https://cairn.info (IP: 82.224.47.106)

la parole à Alain Grunberg, qui, sous le titre « Quel avenir pour la ligne de chemin de fer Tours-Chinon ? », pointe la faible utilisation du matériel roulant (l'autorail qui monte de Tours le midi n'étant réutilisé que le lendemain matin, cela conduit à des coûts d'exploitation exorbitants) et propose aussi de ne retenir qu'un arrêt entre Chinon et Tours, celui d'Azay-le-Rideau (les autres arrêts bénéficieraient de taxis collectifs se rabattant sur Chinon ou Azay-le-Rideau), ce qui ramènerait le temps de parcours d'une heure à trente minutes.

Notons au passage que tant Azay-le-Rideau que Chinon sont toutes les deux des communes qui connaissent une certaine croissance démographique (tableau 2).

Les adhérents du Comité envoient, mais en vain, des courriers au Président du Conseil général : pour demander le report de la date limite fixée au 30 juin 1980 ; pour obtenir l'étude d'un montage comparable à celui adopté par le Département du Haut-Rhin où les économies sont utilisées pour aménager une ligne de chemin de fer ; pour montrer que les transferts sur route des lignes secondaires SNCF depuis 1979 sont illégaux. En effet, la convention de 1937 a donné à la SNCF pour mission l'exploitation du réseau, voire la construction de lignes nouvelles. À aucun moment, il n'a été envisagé que la SNCF exerce la responsabilité de définir la consistance du réseau, cette responsabilité incombant aux pouvoirs publics.

À moins de trois semaines de la fermeture, le Comité de défense invite à une manifestation pour demander, une fois encore, le maintien de la desserte ferroviaire entre la préfecture et le chef-lieu d'arrondissement. La manifestation est prévue le samedi 13 septembre 1980 en gare de Tours à 15 heures. Mais le PCF et la CGT appellent, eux, à une autre manifestation : le 17 septembre à 17 heures.

L'appel du Comité est relayé par deux élus influents, l'un de droite et l'autre de gauche :

- Gérard Percevault, maire de Chinon, invite les Chinonais à participer au rassemblement de Tours. Il envoie une lettre à tous les conseillers municipaux et en profite pour rappeler tout ce qu'il a fait en faveur du maintien et de l'amélioration de la ligne. Il mentionne notamment la motion adoptée par le Conseil municipal lors de sa séance du 27 mars 1980 concernant la suppression de la ligne de voyageurs Chinon-Tours : « Le Conseil municipal, après en avoir délibéré à l'unanimité, trouve inadmissible cette suppression et tient à faire savoir qu'il s'y opposera avec la dernière énergie ».
- Yves Dauge, conseiller général et maire de St-Germain-sur-Vienne, invite tous les maires du canton à manifester pour le maintien de ce service public nécessaire au développement du Chinonais.

« Beaucoup d'appelés, mais surtout des élus à la manifestation pour la ligne Tours-Chinon ». C'est ainsi que titre François Tartarin le journaliste de *La Nouvelle République*. Il dénombre environ 150 personnes : des élus donc, mais aussi des représentants de toutes les organisations membres du Comité de défense auxquelles sont venues s'ajouter la SEPANT et la Libre Pensée du Chinonais, de l'Union commerciale et artisanale de Chinon (voir photographie).

À la gare de Tours, Gérard Percevault, Yves Dauge et Jean-Claude Oesinger prennent la parole puis les

La manifestation du 13 septembre 1980



Source : La Nouvelle République *du 15 septembre 1980.*

manifestants se rendent en cortège à la Préfecture où une délégation est reçue par Renaud Donnedieu de Vabre, le directeur de cabinet du préfet.

L'impact de la fermeture sur la fréquentation

La manifestation n'a pas pu arrêter le processus et le 28 septembre 1980 la ligne est fermée. La presse est présente : *La Nouvelle République* du 29 septembre 1980 rapporte l'événement sous le titre « le dernier omnibus Chinon-Tours : un adieu discret ». Le « 19h39 » est parti avec quelque retard, cérémonie oblige, une couronne mortuaire avec le mot « Regrets » à l'avant.

Très vite, les usagers se plaignent et *La Nouvelle République* note dans son édition du 7 novembre 1980 : « Hier, les deux cars du matin de Chinon ont manqué la correspondance à Ballan : beaucoup de passagers sont arrivés en retard au travail et la correspondance pour Paris à 8h02 n'a pu se faire ». Trois jours plus tard, l'ATU dénonce la défaillance des autocars entre Ballan et Chinon : précarité du transport routier lorsque les conditions météorologiques sont mauvaises, autocars complets au passage à Druye, etc.

La baisse de la fréquentation est déjà visible en 1980 alors qu'il n'y a cette année-là qu'un trimestre de desserte par autocar. La chute continue encore en 1981, première année durant laquelle la desserte est entièrement assurée par des autocars (voir tableau 3).

Finalement, au transfert sur route correspond une baisse de la fréquentation de 730 000 voyageurs-km en comparant 1981 (année entière avec exploitation par autocar) par rapport à 1979 (année entière avec exploitation par autorail), soit une baisse de 17 % (15).

Mai 1981, arrivée de la Gauche au pouvoir

Au début de l'année 1981, le Comité de défense fait peu parler de lui, alors que les Français sont maintenant préoccupés par la préparation de l'élection présidentielle.

Tableau 3. Fréquentation de la ligne Tours-Chinon de 1979 à 1981

en milliers de voyageurs x km	1979	1980	1981
En autorail	3 850	2 860	770
En autocar	0	590	2 350
Total	**3 850**	**3 450**	**3 120**

N.B. : le trafic ferroviaire de 770 000 voyageurs x km en 1981 correspond au trafic entre Tours et Ballan.

Source : SNCF.

En Indre-et-Loire, le Conseil général reste à droite

Le 10 mai 1981, le socialiste François Mitterrand est élu président de la République avec 51,76 % des voix (contre 49,19 % au second tour des présidentielles de 1974) et il nomme, une dizaine de jours plus tard, le socialiste Pierre Mauroy comme Premier ministre. Ce dernier forme un premier gouvernement qui dure jusqu'aux élections législatives (un mois plus tard).

À l'issue du deuxième tour, la Gauche remporte 333 sièges sur un total de 491.

En Indre-et-Loire, les résultats sont encore plus tranchés : François Mitterrand obtient 52,59 % des voix au second tour (contre 46,92 % aux présidentielles de 1974), c'est-à-dire une progression de 5,67 points contre seulement 2,57 points au niveau national.

Sur quatre députés élus dans ce département, on passe de quatre élus de droite lors des législatives de 1978 (Jean Royer, Jean Delaneau, Jean Castagnan et André-Georges Voisin) à un seul élu de droite et trois élus de gauche lors des

Tableau 4. Résultats des élections cantonales en nombre de sièges

	14-mars-76	25-mars-79	21-mars-82
Parti Socialiste	5	9	8
Parti Communiste	1	1	1
Divers Gauche	1	1	1
Total Gauche	*7*	*11*	*10*
Nombre de cantons	30	30	33
Poids de la Gauche	**23 %**	**37 %**	**30 %**

Source : Conseil général d'Indre-et-Loire.

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/01/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)

Université Paris Diderot - Paris 7 - Bibliothèque (IP: 82.224.47.106) sur https://shs.cairn.info - 19/11/2026

législatives de 1981 (Jean Royer, Michel Testu, Christiane Mora et Jean Proveux).

Mais en ce qui concerne le Conseil général, qui en 1981 reste l'interlocuteur de la Préfecture, la droite est toujours largement majoritaire (voir tableau 4) et ceci, même à l'issue des élections cantonales de 1982. D'ailleurs, depuis 1970, le président est André-Georges Voisin (liste UDR-RPR), et il le reste jusqu'en 1992.

Une franche volonté de rupture au niveau national

Pierre Mauroy forme, au lendemain des élections législatives, un deuxième gouvernement avec quatre communistes et notamment Charles Fiterman qui bénéficie même du titre de ministre d'État. Le gouvernement Mauroy avait la volonté d'afficher « une nouvelle politique » en rupture avec celle, jugée libérale, du gouvernement Barre qui lui avait précédé (Vaderloge, 2013).

C'est à cette époque que Claude Martinand (haut-fonctionnaire, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, membre du Parti communiste) est nommé directeur de cabinet de Charles Fiterman et que Claude Quin (économiste, membre du Parti communiste) est nommé à la tête de la RATP. C'est aussi à ce moment que sont préparées la Loi de décentralisation du 2 mars 1982 et la Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (16).

Interrogé par la revue *Métropolis* (17), Charles Fiterman, ministre des Transports, martèle le leitmotiv de la rupture :

> « s'il est quelque domaine où nul ne s'est jamais risqué à vanter les mérites de l'ancienne politique, celui des transports régionaux et départementaux en fait partie. Leur évolution s'est traduite par le déclin progressif, allant jusqu'à poser en de nombreux endroits la question de survie même du service public. Les vagues successives de fermetures de lignes omnibus sont encore dans les esprits… » (p. 5).

Cette volonté de rupture devait se traduire rapidement par des mesures concrètes pour montrer que les promesses électorales étaient bien tenues. Mais dans la mesure où plusieurs milliers de kilomètres avaient été fermés depuis la dernière guerre mondiale, toutes les lignes ne pouvaient pas être rouvertes du jour au lendemain. Alors comment choisir les tronçons à rouvrir ?

Le choix des lignes à rouvrir est établi au cabinet du ministre des Transports (probablement en septembre et octobre 1981) par Jean Dreuil, directeur du département des lignes conventionnées à la SNCF, à la demande de Jacques Chauvineau, conseiller technique chargé des transports terrestres auprès du ministre des transports et, lui aussi, issu de la SNCF (18). Tous deux étaient politiquement à gauche.

On peut penser que de nombreux élus, surtout de gauche, sont venus au cabinet du ministre pour défendre leur ligne (voir carte 1). Mais le ministre ne peut pas donner satisfaction à chacun, il lui faut choisir. C'est ainsi que Francis Rol-Tanguy, conseiller technique au cabinet de Charles Fiterman, demande à la FNAUT un classement des réouvertures par ordre de priorité, région par région (19) ; la FNAUT classe Tours-Chinon en tête de liste. Et c'est le 18 septembre 1981 que Jacques Chauvineau reçoit une délégation de la FNAUT (20).

Octobre 1981, choix des lignes à rouvrir

La démarche adoptée ici consiste à reconstituer *a posteriori* le processus de choix sachant qu'on peut penser que le choix résulte de la conjonction de nombreux facteurs. La plupart nous ont été soufflés par nos interlocuteurs (voir en fin d'article la liste des entretiens menés). L'exercice qui suit se propose d'imaginer l'ordre de la prise en compte de ces différents facteurs sachant que le résultat est connu (on connaît la liste des quatre lignes rouvertes). Pratiquement, on distinguera une phase d'élimination systématique puis une phase de sélection.

Phase d'élimination : les critères institutionnels et techniques

Cette phase prend en compte la qualité de celui qui a décidé de fermer la ligne puis, dans une seconde étape, elle prend en compte l'état de la voie.

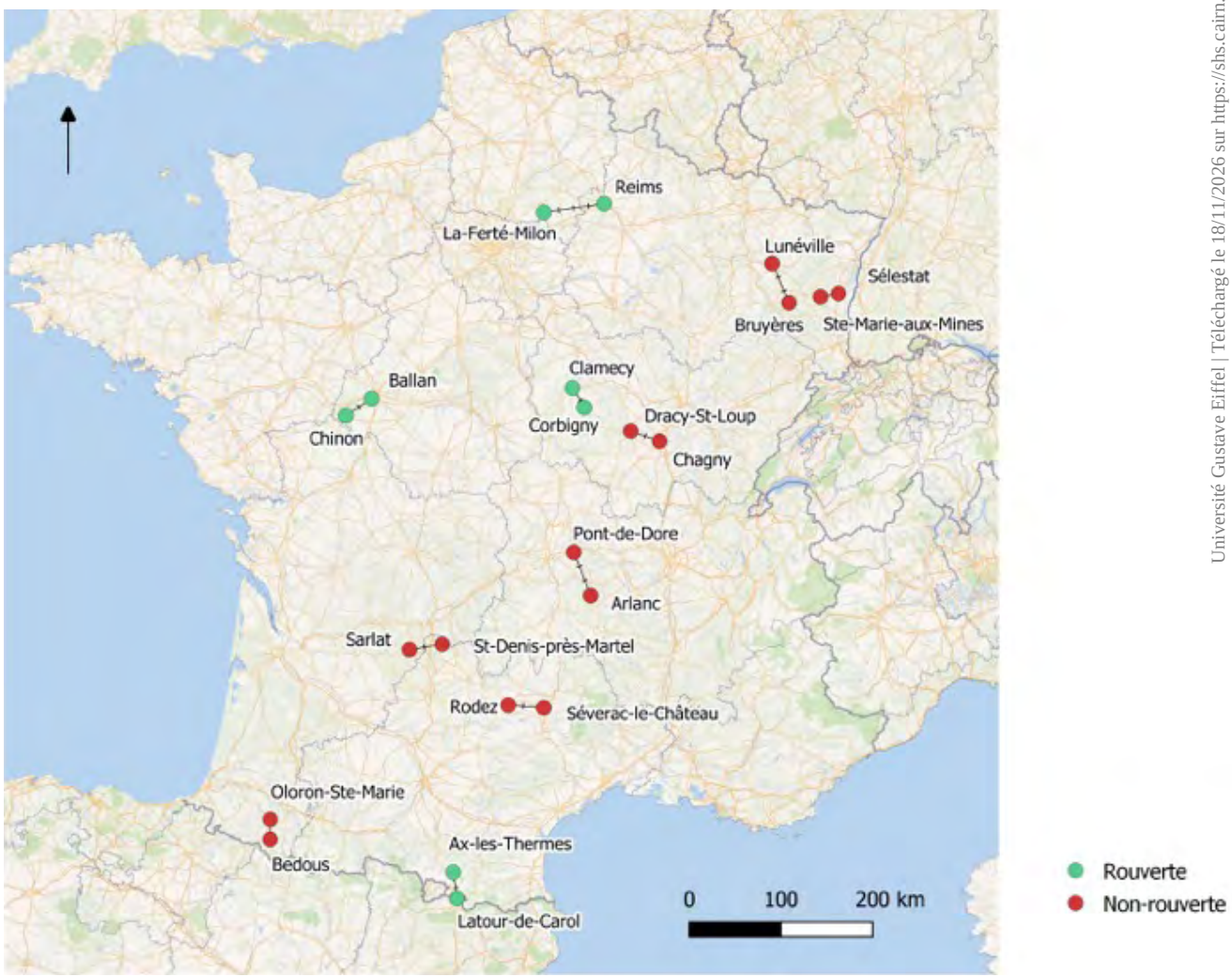
L'initiateur de la fermeture

On distingue deux origines à la décision de fermer une ligne : soit une collectivité (Département ou Région), soit la SNCF de son propre chef comme le lui permet son contrat d'entreprise.

Seules les lignes relevant de la seconde catégorie seront prises en compte. En effet, l'État, engagé dans un processus de décentralisation, se garde de se substituer aux collectivités locales qui ont décidé, dans le cadre du décret du 24 septembre 1979, de fermer certaines lignes. Ces collectivités comptent

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)

Carte 1. Lignes dont la réouverture a été étudiée en 1981



Fond de carte Wikimédia. Cartographie : Romain Beauvais.

sur l'article 3 de ce décret qui prévoit que : « Indépendamment des mesures que la SNCF prend en application du contrat d'entreprise, les établissements publics régionaux et les collectivités locales peuvent proposer jusqu'au 30 juin 1980 des mesures de transferts sur route, ou éventuellement, des suppressions de l'ensemble des services d'une ligne omnibus. L'État versera aux établissements publics ou aux collectivités locales une somme égale au montant en valeur actualisée des économies réalisées dans le financement des services omnibus, sous réserve que cette mise en œuvre intervienne avant le 31 décembre 1981 (21) ». Notons, que l'usage des sommes reçues est laissé à leur discrétion ; elles peuvent servir à financer aussi bien l'action sociale que les modes concurrents à travers le financement des routes.

Ne font donc pas partie de la liste des lignes étudiées dans la perspective de la réouverture des lignes comme La Roche-sur-Yon-La Rochelle, Troyes-Châtillon-sur-Seine, Saint-Germain-des-Fossés-Roanne, Bellegarde-Divonne-les-Bains, Poitiers-Parthenay, Thouars-Niort, ou encore Cahors-Capdenac, qui avaient

Université Gustave Eiffel-Téléchargé le 21/01/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

été transférées sur route à la demande des Régions ou des Départements et non pas de la SNCF.

L'état de la voie

Il s'agit de communiquer rapidement sur les réouvertures de lignes. C'est pourquoi, il faut retenir des lignes qui ne nécessitent pas de devoir faire des travaux et donc de repousser la réouverture de plusieurs mois. Ont donc été retenues pour un premier tri, les lignes qui avaient été fermées récemment, et plus précisément en 1980 : en un an, l'infrastructure n'a pas pu se dégrader fortement. S'ajoute une autre considération qui va dans le même sens : une ligne fermée depuis longtemps l'a été en raison d'une désaffection ancienne, plus difficile à contrecarrer que celle intervenue sur les lignes fermées plus récemment.

À cette liste a été ajoutée une ligne, certes fermée depuis plus longtemps, mais qui était bien entretenue car elle servait d'itinéraire de déviation. Au total 11 lignes ont été retenues (voir tableau 5). Ceci ne veut pas dire pour autant que la voie était en parfait état.

Pour être tout à fait précis, notons que si les voies sont fermées au trafic voyageurs, les lignes, elles, ne sont pas fermées puisque que le service par autorail a été remplacé par un service par autocar. Inversement, pour ce qui concerne les lignes fermées à cette époque mais pas à l'initiative de la SNCF, on note le tronçon de ligne Luçay-le-Mâle-Buzançais qui a été fermé sans solution de rechange.

Tableau 5. Lignes transférées sur route à l'initiative de la SNCF (22)

Ligne transférée sur route	Longueur (km)	Année de fermeture	Ratio financier D/R (1)	Pôle d'emplois (2)
Sarlat – Saint-Denis-près-Martel	49	1980	28	
Pont-de-Dore – Arlanc	64	1980	17,9	
Lunéville – Bruyères	59	1980	17,6	
Oloron-Sainte-Marie – Bedous	24	1980	14,8	
Sélestat – Sainte-Marie-aux-Mines	43	1980	11,8	
Dracy-Saint-Loup – Chagny	49	1980	11	
Ax-les-Thermes – Latour-de-Carol	40	1980	10	
Clamecy – Corbigny	33	1980	8,4	
Rodez – Séverac-le-Château	44	1980	7,5	
Tours – Ballan – Chinon	39	1980	(3)	Tours
La-Ferté-Milon – Reims	80	1972	(4)	Reims

(1) Ratio égal au montant des dépenses imputées à la ligne divisé par le montant des recettes.

(2) Correspondant à une agglomération de plus de 50 000 habitants.

(3) Le tronçon entre Tours et Ballan, qui est le plus chargé, n'a pas été transféré sur route ; l'exploitation reste ferroviaire. Le D/R relatif à l'ensemble de la ligne est de 6,25 en 1978 mais est supérieur à 7 pour le tronçon entre Ballan et Chinon (Lettre du président du Conseil d'administration de la SNCF au ministre des Transports datée du 12 octobre 1979, page 2).

(4) Les données ne sont pas disponibles (année trop ancienne).

Source : Emangard, Collardey, Zembri, 2002, p. 195.

Université Gustave Eiffel-Téléchargé le 18/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)

Première phase de sélection : d'abord, les critères économiques et démographiques

Le rapport « dépenses sur recettes »

Ces onze lignes sont ensuite classées dans l'ordre croissant du ratio « dépenses sur recettes » (dit D/R). Toutes présentent un D/R supérieur à 6 puisque c'est le seuil retenu par la SNCF pour ses études de fermetures.

Deux groupes sont alors constitués ; celui des lignes qui présentent un ratio D/R supérieur à 10 (c'est-à-dire que les dépenses sont dix fois plus importantes que les recettes) et celui des lignes qui présentent un ratio D/R inférieur ou égal à 10 et donc qui regroupe les lignes les moins déficitaires.

Concernant La-Ferté-Milon – Reims, les données ne sont pas disponibles. Mais on peut penser que le ratio D/R aurait conduit cette ligne dans le second groupe car, lors de la réouverture, la clientèle était vraiment au rendez-vous : de 760 voyageurs par semaine avec la desserte routière en 1981, la fréquentation passe à 3 670 voyageurs par semaine avec la desserte ferroviaire.

La présence d'un pôle d'emplois significatif

La desserte d'un pôle d'emplois significatif est une garantie de potentiel de clientèle, surtout en cette période où le tissu périurbain se développe. C'est un gage d'amélioration du ratio D/R dans la mesure où des recettes croissantes sont attendues.

Les pôles d'emplois qui peuvent être considérés comme significatifs, c'est-à-dire qui correspondent à une agglomération d'au moins 50 000 habitants ne sont qu'au nombre de deux : Tours et Reims. Les autres lignes sont ne desservent que des pôles d'emplois mineurs (Lunéville et Rodez ou, encore plus petits, Sélestat et Sarlat), soit ne desservent aucun pôle d'emplois.

Finalement, quand nos interlocuteurs évoquent la présence d'un pôle

Tableau 6. Prise en compte du résultat des élections législatives de 1981 (Nombre de députés par département, parti politique et ligne concernée)

Ligne transférée sur route	Département (1)	COM	SOC	RAD	UDF	RPR	Total
Sarlat – Saint-Denis-près-Martel	Lot		1	1			2
Pont-de-Dore – Arlanc	Puy-de-Dôme		4		1		5
Lunéville – Bruyères	Vosges		3			1	4
Oloron-Sainte-Marie – Bedous	Pyrénées-Atlantiques		3			1	4
Sélestat – Sainte-Marie-aux-Mines	Haut-Rhin		1		1	3	5
Dracy-Saint-Loup – Chagny	Saône-et-Loire		4	1			5
Ax-les-Thermes – Latour-de- Carol	Pyrénées-Orientales	1	1				2
Clamecy – Corbigny	Nièvre		3				3
Rodez – Séverac-le-Château	Aveyron			2	1	1	4
Tours – Chinon	Indre-et-Loire		3		1		4
La-Ferté-Milon – Reims	Aisne	2	3				5

(1) Lorsque la ligne dessert deux départements, le département émetteur est celui où résident (et donc votent) les navetteurs qui vont se rendre dans le département où se trouve le pôle d'emplois.

Source : Centre de données sociopolitiques, élections législatives de 1981, premier et deuxième tour.

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/11/2025 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

d'emplois, cela revient à prendre en compte la démographie à travers les flux domicile-travail.

Seconde phase de sélection : ensuite, les critères politiques

Le résultat de la Gauche aux élections législatives

Ce critère est de nature tout à fait politique puisqu'il consiste en quelque sorte à récompenser les départements (23) qui ont « bien » voté (voir tableau 6). Ainsi, la Gauche remporte tous les sièges dans les départements de l'Aisne, de l'Ariège et de la Nièvre.

Inversement, elle ne remporte que deux sièges sur quatre en Aveyron et trois sièges sur quatre en Indre-et-Loire.

La présence conjointe de députés communistes et de députés socialistes

Retenir des lignes situées dans des départements où siègent à la fois des députés communistes et des députés socialistes permet de décliner localement le pacte passé au moment des élections (Union de la Gauche).

C'est le cas des Pyrénées-Orientales et de l'Aisne où les socialistes partagent les sièges avec les communistes.

Le facteur « personnel »

Nous faisons l'hypothèse qu'il faut ajouter un dernier facteur, un facteur plus personnel :

– En ce qui concerne Clamecy-Corbigny, c'est la Nièvre. Or, la Nièvre est chère au nouveau président de la République (24).
– En ce qui concerne Tours-Chinon, nous faisons l'hypothèse que le fait qu'en Indre-et-Loire la Gauche n'ait pas réalisé le grand chelem (25) est compensé par l'image forte qu'ont le Premier ministre et le ministre des transports de l'implication et de la mobilisation de certains acteurs locaux qui leur sont politiquement proches :
  • Pierre Mauroy avait nommé Yves Dauge comme chargé de mission auprès de lui dès son arrivée au poste de Premier ministre. Yves Dauge, d'une part, élu PS d'Indre-et-Loire (Maire de Saint-Germain-sur-Vienne (26) et Conseiller général représentant le canton de Chinon (27)) et d'autre part, inspecteur général de l'Équipement fervent défenseur de la réouverture et de l'amélioration de la ligne Tours-Chinon, avait donc l'oreille du Premier ministre depuis mai 1981. Il avait aussi ses entrées auprès du président, du ministre des transports et de la direction de la SNCF ;
  • Charles Fiterman, de son côté, avait l'occasion de faire un geste envers le PCF et la CGT qui s'appuyaient sur une longue tradition cheminote autour de l'atelier de réparation de matériel ferroviaire de Saint-Pierre-des-Corps. La revendication de la CGT Cheminots de l'atelier de réparation ne concerne pas la ligne Tours-Chinon mais l'intégration des salariés de l'atelier de réparation dans la SNCF ; elle ne sera donc ici qu'évoquée (28).

Une liste de quatre lignes à rouvrir qui relativise le poids du politique

Les onze lignes pressenties nous semblent ainsi avoir été finalement évaluées selon cinq critères :

– le ratio « dépenses sur recettes » ;
– la présence d'un pôle d'emplois et plus largement le poids démographique ;
– le fait que la Gauche remporte tous les sièges de députés du département ;
– la présence à la fois de députés communistes et de députés socialistes ;
– le facteur « personnel ».

Il apparaît que tout s'est passé comme si le premier critère était le ratio D/R et qu'ensuite il fallait répondre positivement à au moins deux des quatre critères restants (voir tableau 7).

En appliquant cette règle, avec le premier critère les sept lignes suivantes sont éliminées : Sarlat – Saint-Denis-près-Martel ; Pont-de-Dore – Arlanc ; Lunéville – Bruyères ; Oloron – Sainte-Marie – Bedous ; Sélestat – Sainte-Marie-aux-Mines ; Dracy-Saint-Loup – Chagny.

Ensuite, la ligne Rodez – Séverac-le-Château est éliminée car elle ne répond à aucun des critères restants.

Alors que : Ax-les-Thermes – Latour-de-Carol et Tours – Chinon répondent à deux des critères restants ; Clamecy – Corbigny et La-Ferté-Milon – Reims répondent à trois des critères restants.

À l'issue de cette longue procédure, reconstituée *a posteriori* (voir schéma), les quatre lignes suivantes ont donc été retenues :

– Ax-les-Thermes – Latour-de-Carol (fermeture en 1980, ratio D/R de 10, grand chelem avec un député socialiste et un député communiste) ;
– Clamecy – Corbigny (fermeture en 1980, ratio D/R de 8,4, grand chelem avec trois députés socialistes, et proximité de François Mitterrand) ;

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)

Tableau 7. Grille multicritère du choix final des lignes à rouvrir

Ligne transférée sur route	Facteurs économiques		Facteurs politiques		
	D/R (1)	Potentiel (2)	Grand chelem (3)	Coexistence PC PS (4)	Facteur personnel
Sarlat – Saint-Denis-près-Martel			1		
Pont-de-Dore – Arlanc					
Lunéville – Bruyères					
Oloron-Sainte-Marie – Bedous					
Sélestat – Sainte-Marie-aux-Mines					
Dracy-Saint-Loup – Chagny			1		
Ax-les-Thermes – Latour-de- Carol	1		1	1	
Clamecy – Corbigny	1		1	1	1
Rodez – Séverac-le-Château	1				
Tours – Chinon	1	1			1
La-Ferté-Milon – Reims	1	1	1	1	

1) Ratio « dépenses sur recettes » inférieur ou égal à 10.
(2) Pôle d'emplois correspondant à une agglomération de plus de 50 000 habitants.
(3) L'union de la Gauche remporte tous les sièges de députés du département.
(4) Présence à la fois de députés communistes et de députés socialistes.
(5) François Mitterrand dans la Nièvre et Yves Dauge en Indre-et-Loire.

Source : Centre de données sociopolitiques, élections législatives de 1981, premier et deuxième tour.

– Tours – Chinon (fermeture en 1980, potentiel du pôle urbain de Tours, trois députés socialistes, lien entre le terrain et les sphères parisiennes établi par Yves Dauge) ;
– La-Ferté-Milon – Reims (potentiel du pôle urbain de Reims, grand chelem avec trois députés socialistes et deux députés communistes).

On retiendra que le premier critère de sélection n'a pas été le critère politique, sinon les lignes Sarlat – Saint-Denis-près-Martel et Dracy-Saint-Loup – Chagny auraient été retenues puisque la Gauche remporte tous les sièges dans le Lot, en Dordogne et en Saône-et-Loire. Certes, le critère politique joue mais *après* le critère technique (état de la voie) et le critère financier (rapport D/R).

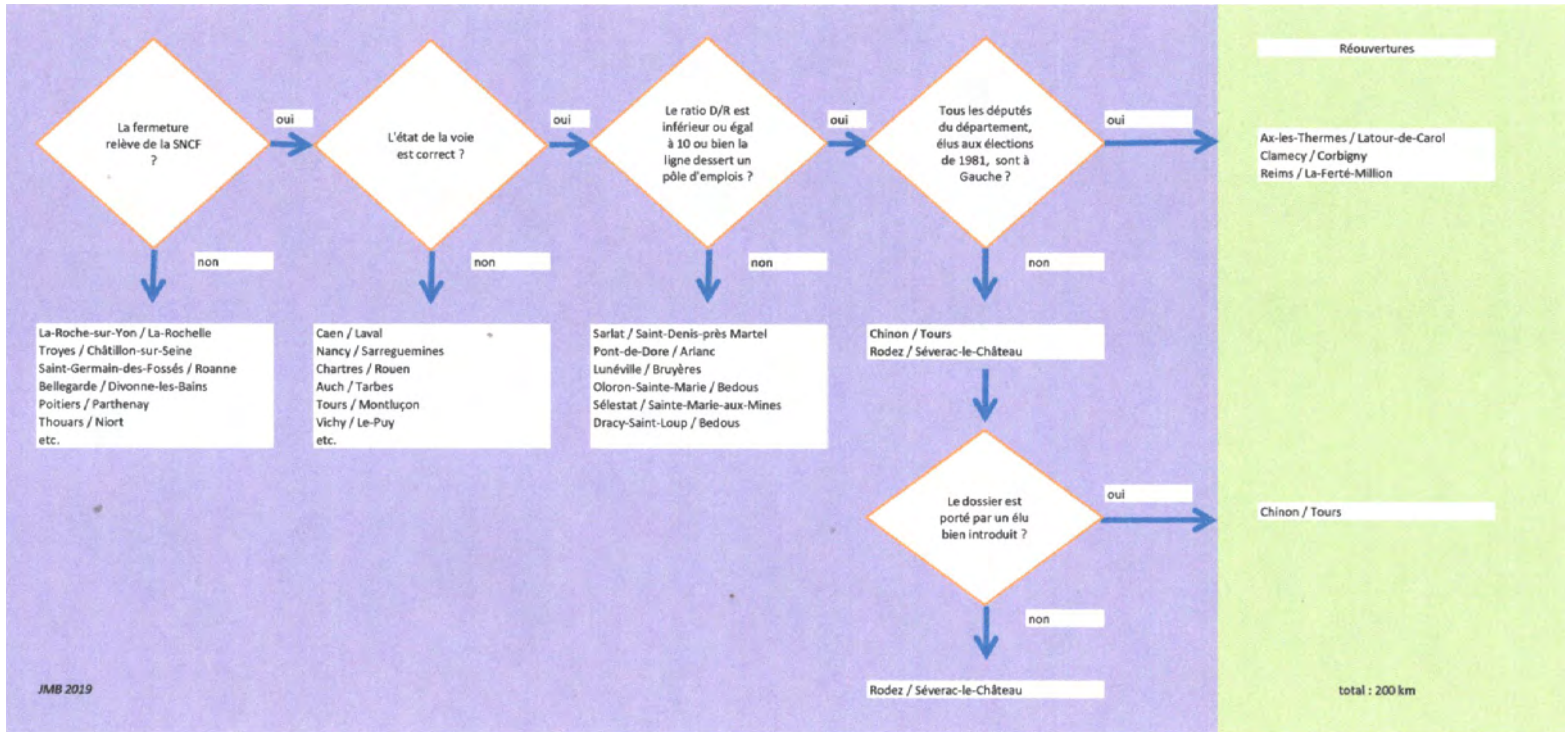
Janvier 1982, réouverture de la ligne

Au terme de cette histoire à rebondissements, quel est l'impact du retour, tant attendu par les voyageurs, de l'autorail entre Chinon et Tours sur le nombre de clients de la ligne ? Pour certains acteurs locaux le verre est à moitié plein et pour d'autres il est à moitié vide.

L'impact de la réouverture sur la fréquentation

Déjà le 8 octobre 1981, Jean Thieblemont, Chef du service des transports interurbains de voyageurs au ministère des Transports, envoie une lettre à Daniel Bernard, cheminot CFDT, qui lui indique que la ligne de Tours-Chinon

Schéma. Reconstitution *a posteriori* du choix des lignes à rouvrir en 1981*



** Deux hypothèses, d'ailleurs non exclusives l'une de l'autre, peuvent être avancées pour expliquer que Tours-Chinon soit retenue mais que Rodez-Séverac soit écartée :*

– *Certes Robert Fabre est bien introduit à Paris. Rappelons que, fondateur du MRG en 1972, il a cosigné le Programme commun en 1973 avec François Mitterrand et Georges Marchais. Mais il a été exclu de son propre parti en 1978 pour avoir accepté de Valery Giscard d'Estaing (président de 1974 à 1981) une mission sur la question de l'emploi. Reconnaissant, Valéry Giscard d'Estaing nomme Robert Fabre comme Médiateur de la République, le 19 septembre 1980. Son image à gauche est brouillée. Premier facteur défavorable ;*

– *Sur le plan local, en Aveyron, il est le député de la 2ème circonscription. Alors que Rodez est situé dans la 1ère et que Séverac-le-Château relève de la 3ème. Aux législatives de 1981, les députés élus dans ces deux dernières circonscriptions sont Jean Briane (UDF) et Jacques Godfrain (RPR), tous deux de droite. Second facteur défavorable.*

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

qui avait été transférée sur route fera l'objet d'un réexamen en liaison avec les autorités régionales et départementales.

Le 23 octobre 1981, Gaston Bessay, du ministère des Transports, téléphone à Daniel Bernard de la CFDT Cheminots à Tours pour lui dire que la décision est prise et qu'on va vers la réouverture.

Effectivement le 4 janvier 1982 la ligne Tours-Chinon est rouverte. La presse locale se fait l'écho de l'évènement. *La Nouvelle République* titre : « Une grande première au goût du déjà vu : l'autorail Tours-Chinon 15 mois après ». Plus de 200 voyageurs sont descendus en gare de Tours venant de Chinon, Rivarennes et Azay-le-Rideau sur le coup de 7h45.

En gare d'Azay-le-Rideau, les militants CFDT choisissent de célébrer l'événement comme « une grande victoire » pour leur propre organisation sans omettre de citer le Comité de défense. Le Comité de défense, lui, s'est rassemblé à Chinon où le personnel SNCF aussi est de la fête et, avec lui, les retraités.

À la réouverture de la ligne correspond une augmentation de la fréquentation de 612 000 voyageurs-km (comparaison de 1982 par rapport à 1981), soit une augmentation de 20 % (voir tableau 8). C'est donc un succès.

Mais il convient d'être moins optimiste lorsqu'on compare la fréquentation en 1982 à celle qu'elle était avant le transfert sur route en 1980. C'est ainsi que le niveau de fréquentation d'avant la fermeture n'a pas été retrouvé : on avait 3 850 000 voyageurs-km et il n'en reste plus que 3 732 000.

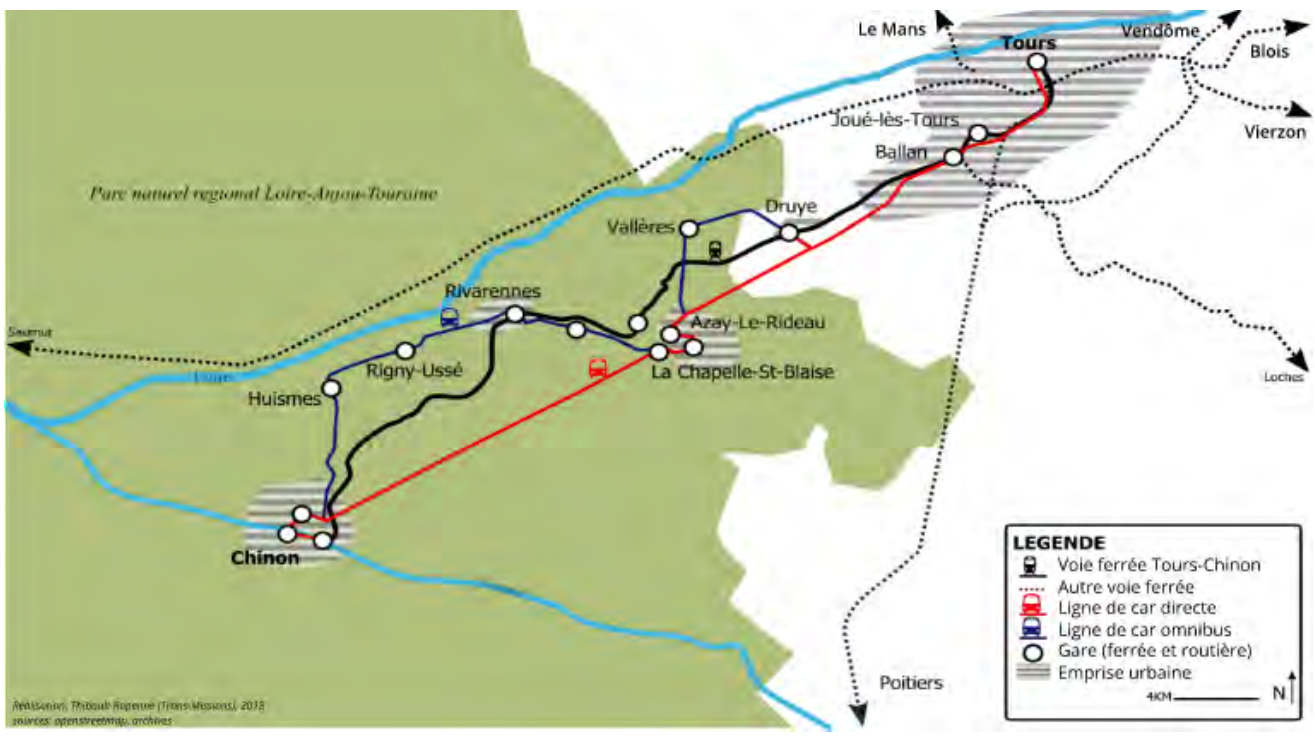
Tableau 8. Évolution de la fréquentation de la ligne Tours-Chinon entre 1979 et 1982 (milliers de voyageurs-km par an)

	1979	1980	1981	1982
En autorail	3 850	2 860	770	3 523
En autocar	0	590	2 350	209
Total	**3 850**	**3 450**	**3 120**	**3 732**

NB : la desserte a été transférée sur autocar durant tout le dernier trimestre 1980 et durant les quatre trimestres de l'année 1981.

Source : SNCF.

Carte 2. Tracé de la ligne ferroviaire et des lignes routières entre Tours et Chinon



Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 08/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

Comment expliquer ce phénomène ? D'une part, une partie de la clientèle s'est définitivement détournée du train pour prendre la voiture, seule ou à plusieurs, dès le début de l'exploitation par autocars sachant qu'à l'époque il ne s'agissait pas d'une fermeture temporaire pour travaux mais bien d'une fermeture définitive. D'autre part, l'offre au moment de la réouverture est une offre à l'identique.

Au service d'hiver 1979/1980, la ligne Tours-Chinon (29) dessert onze arrêts. Hors de l'agglomération tourangelle, seules Azay-le-Rideau et Chinon comptent des populations importantes : près de 3 000 habitants pour la première et un peu plus de 8 000 pour la seconde. De plus, en ce qui concerne Azay-le-Rideau, la gare est située à environ 2 km du centre-ville (voir carte 2).

Une réouverture plus symbolique qu'efficace ?

La Préfecture présente le 4 décembre 1981 les propositions de la SNCF quant à la consistance du service à la réouverture. Les élus et les associations font quelques suggestions d'améliorations et la SNCF présente (30) ensuite une version « retouchée » en précisant d'entrée de jeu :

> « Celles d'entre elles qui impliqueraient l'utilisation d'un second autorail n'ont pas été retenues pour deux raisons : La SNCF ne peut pas, dans l'immédiat, rendre disponible ce second autorail ; Une telle modification aurait pour résultat d'augmenter très sensiblement le coût des services et le Conseil général ne semble pas disposé à prendre en charge ce surcoût ».

À la réouverture, avec la desserte mixte, la fréquence offerte est meilleure qu'avant la fermeture (voir tableau 9) mais les temps de parcours moyens se sont dégradés : d'une part, parce que les autocars mettent plus de temps que les trains ; d'autre part, parce que l'état de la voie ne permet pas aux autorails d'avoir de bonnes performances (31) et, en conséquence, la réduction de la durée du parcours a été obtenue au prix de la suppression de plusieurs arrêts (7 en 1982 au lieu de 11 en 1979).

En fait, deux conceptions s'opposent parmi les partis et les syndicats proches de la gauche : d'une part, celle de la CGT et du PC qui veulent une réouverture symbolique et donc rapide, et d'autre part, celle de la CFDT et du PS qui veulent une réouverture efficace et donc qui demande du temps mais qui, à terme, assure une certaine pérennité. La première solution l'emporte ; c'était ça ou rien.

Les divergences internes aux partisans de la gauche étaient déjà présentes au moment de la fermeture. Déjà en 1980, la CGT et le PC n'avaient pas rejoint le Comité de défense et n'avaient pas appelé à participer à la manifestation du 13 septembre 1980.

Le 18 septembre 1981, Paul Lussault, secrétaire fédéral du PS à Tours, écrit à Yves Dauge qu'il faut que

Tableau 9. Évolution de l'offre de transport collectif avant, pendant et après la fermeture

	Avant la fermeture	Pendant la fermeture	Après la fermeture
	Autorail	Autocar (1)	Mixte (2)
Nombre de départs par jour ouvrable et par sens en autorail	3	0	3,5
Nombre de départs par jour ouvrable et par sens en autocar	0	5	1,5
Durée moyenne entre les terminus, en minutes	66	88	70
Durée la plus faible entre les terminus, en minutes	62	64	49
Nombre de gares desservies par le train	11	0	7

(1) Pendant la fermeture, les voyageurs devaient changer de mode de transport à Ballan ; une rupture de charge peu appréciée mais qui permettait d'assurer un temps de parcours fiable à travers l'agglomération tourangelle.

(2) Soit par autorail, soit par autocar, soit par autorail et autocar. Par exemple, le mardi il y a 5 départs dont 3 départs par autorail de bout-en-bout, 1 départ par autocar de bout-en-bout et 1 départ par autorail entre Tours et Azay-le-Rideau suivi d'une correspondance avec un autocar entre Azay-le-Rideau et Chinon.

Source : indicateurs horaires « Chaix », page 427.

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/11/2026 sur cairn.info (IP: 82.224.147.106)

les élus socialistes soient reçus rapidement par Charles Fiterman en personne. Il craint en effet que la CGT et le PC ne manœuvrent seuls et exploitent à leur bénéfice leurs relations privilégiées avec le ministère. Et d'ajouter : « La bataille tactique pour obtenir le bénéfice de la décision d'ouverture prend de plus en plus d'ampleur. Il est important que nous la gagnions ».

Fin 1981, de nouveau, la CGT et le PC gardent leurs distances et ne donnent pas leur approbation à la « Déclaration commune ».

Cette « Déclaration commune », qui ne sera signée que par la FNAUT (nationale et départementale), le Comité de défense des usagers de la ligne Tours-Chinon, la Fédération CFDT de la SNCF, FMC de la SNCF, Syndicat FO de la SNCF et Parti Socialiste Fédération d'Indre-et-Loire, stipule que les conditions catastrophiques de la desserte sur route imposent que la décision de réouverture de la ligne soit immédiatement prise par la direction de la SNCF, les péréquations nécessaires étant assurées par l'État. Les organisations signataires se déclarent prêtes à discuter contradictoirement avec les pouvoirs publics et la SNCF tout projet qui contribuera à rendre à cette desserte, élément-clé de tout projet de schéma de transport départemental, le caractère efficace et attractif qu'elle mérite.

Selon Yves Dauge, il aurait fallu, pour attirer une clientèle bien plus nombreuse, adapter les horaires et le matériel aux besoins réels de la population ; créer autour de la ligne SNCF tout un réseau de lignes affluentes de transports en commun qui l'alimenteraient ; régler le problème des liaisons entre gares et centres-villes. Selon l'élu, tous ces impératifs doivent être étudiés (32) sinon la réouverture serait vouée à l'échec.

D'ailleurs il était « monté au créneau » dès 1979. Il avait écrit au directeur régional de la SNCF le 31 octobre, c'est-à-dire dès les premières rumeurs de fermeture et bien avant que le Préfet ne présente les propositions de l'État au Conseil général, pour lui demander l'étude d'un service assez compétitif avec la voiture en termes de temps de trajet. Lors de la session du Conseil général du 3 juin 1980, il intervient pour demander à la SNCF de repousser l'exécution de sa décision de fermer la ligne de façon à étudier à titre expérimental des conditions nouvelles d'exploitation moins onéreuses :

> « Nous pensons que la SNCF, en liaison avec le Ministère des transports et avec le Département, peut très bien étudier des conditions nouvelles d'exploitation. Voilà 45 km de lignes de chemin de fer qui peuvent constituer une sorte de banc d'essai pour développer une politique très innovante sur le réseau secondaire en France » (33).

C'est pourquoi, une fois la décision de rouvrir prise, il reste insatisfait. Le 24 novembre 1981, Yves Dauge écrit à Jean-Claude Oesinger pour l'inviter à une réunion de travail avec notamment Jean Proveux (député d'Indre-et-Loire) et Marc Verdon (député de la Vienne), le 4 décembre à la mairie de Chinon car il est bien conscient que la réouverture ne va pas résoudre tous les problèmes.

Finalement, ne s'agit-il pas, le 4 janvier 1982, que d'une demi-victoire ?

Conclusion

Il est clair que sans l'arrivée de la Gauche au pouvoir en 1981, la ligne Tours-Chinon n'aurait pas été rouverte.

Notre propos était simplement de montrer que le choix de cette ligne là a été fait à la suite de la prise en considération de multiples facteurs :

– nous avons pu montrer que les critères techniques, économiques et démographiques avaient primé sur les critères politiques (résultat des élections législatives de juin 1981). En effet, la ligne Tours-Chinon a été retenue pour les trois raisons objectives suivantes :
  - Tours-Chinon n'était fermée que depuis septembre 1980. Cette fermeture récente permettait de supposer que l'état de la voie n'avait pas eu le temps de se détériorer et donc qu'une réouverture rapide, sans travaux préalables, était possible ;
  - Tours-Chinon présentait un ratio « dépenses sur recettes » d'environ 7, ce qui classait cette ligne parmi les moins déficitaires parmi celles fermées récemment ;
  - Tours-Chinon comporte une section rurale et une section périurbaine mais surtout arrive dans l'agglomération tourangelle qui constitue un pôle de plus de 50 000 emplois et donc offre des perspectives certaines en termes de fréquentation potentielle ;
– nous avons pu aussi mettre en évidence une quatrième raison, à savoir le rôle central d'Yves Dauge. Ce dernier était intervenu dès 1979 pour éviter la fermeture

Université Gustave Eiffel - Téléchargé le 21/06/2019 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

de la ligne malgré une majorité de droite plutôt favorable à l'élargissement de la route Tours-Chinon. En 1981, en poste au cabinet du Premier ministre, il a pu faire la liaison entre le terrain, en l'occurrence, le Chinonais, et les hautes sphères parisiennes : Présidence de la République, Premier ministre, Ministre des transports, Président de la SNCF, Siège du PS, etc.

S'il n'est pas un facteur premier dans le choix de réouverture des lignes, le facteur politique demeure toutefois la clé qui rend possible ce choix.

La question est aujourd'hui de nouveau d'actualité. Le rapport Spinetta (2018, p. 52) estime que l'économie liée à la fermeture des petites lignes (UIC 7 à 9) s'élèverait à 1,2 milliard d'euros par an (0,5 pour l'infrastructure et 0,7 pour l'exploitation). À cause du rapport Spinetta, une vague de fermetures est à craindre alors que l'actualité sociale fin 2018-début 2019 a montré la nécessité de desserrer la dépendance automobile y compris en dehors des métropoles. Grâce au rapport Spinetta, la question va faire l'objet d'un débat alors qu'en son absence la SNCF aurait probablement d'elle-même procédé à une série de fermetures dans la discrétion.

Certes les choses ont changé au niveau institutionnel : l'Autorité organisatrice est maintenant la Région et non plus l'État, la SNCF a gagné aussi en autonomie par rapport à l'État. L'opérateur historique changera encore demain, avec l'ouverture à la concurrence, les Régions pouvant recourir à d'autres transporteurs ferroviaires que la SNCF.

Alors, quel enseignement tirer de la présente recherche pour éviter une vague de fermetures même là où un potentiel de fréquentation existe ? Ce travail montre l'importance d'un élu local convaincu, motivé, bien introduit, et soutenu par les associations d'usagers. *A contrario*, on voit que là où une personnalité de premier plan porteuse de projet manque, la situation stagne, voire se dégrade : la ligne Tours-Chinon a bénéficié durant les quarante dernières années d'investissements de modernisation dont n'a pas bénéficié, par exemple, la ligne Tours-Loches (34) alors que le potentiel de clientèle y est plus important (35).

Jean-Marie Beauvais, après avoir soutenu sa thèse de doctorat sur le coût social des transports parisiens, est parti comme coopérant au Zaïre (aujourd'hui, RDC) pendant cinq ans dans le secteur des transports. De retour en France, il a créé son propre bureau d'études (Beauvais Consultants) spécialisé en matière d'économies d'énergie et d'impact des transports sur l'environnement : pollution atmosphérique et sonore, accidents de la circulation, émissions de gaz à effet de serre, etc. Pendant quarante années, il a réalisé des prévisions de trafic et des études socio-économiques intégrant les externalités pour le compte de la Banque mondiale, des Conseils régionaux, de la SNCF, de l'ADEME, etc. Il est aussi le président de l'ADTT (Association pour le développement des transports collectifs en Touraine). beauvais37jeanmarie@gmail.com

Notes

(1) Désigne ici l'ensemble constitué par le Parti socialiste, le Parti communiste et le Parti radical de gauche.

(2) L'expression « fermeture de ligne » s'entend ici comme arrêt de la desserte ferroviaire, aussi bien avec transfert sur route (c'est-à-dire avec desserte par autocar) que sans transfert sur route.

(3) Aujourd'hui, on ajouterait les émissions de gaz à effet de serre.

(4) Les Régions ne décident du contenu du service public de transport régional de voyageurs sur l'ensemble de leur ressort territorial que depuis le 1er janvier 2002.

(5) La loi de coordination de 1934 prévoyait même la fermeture de 20 000 km de lignes mais les fermetures, qui ont eu lieu de 1937 à 1940, furent interrompues par la deuxième guerre mondiale. Le principe de la « coordination » était que d'un côté on abandonnait les voies ferrées les moins fréquentées et que de l'autre on arrêtait la concurrence routière sur les routes parallèles aux voies ferrées maintenues (Ribeill, 1985).

(6) Du nom du rapporteur qui se trouvait être le président du groupe pétrolier Elf-Erap.

(7) Élu socialiste du canton de Joué-lès-Tours (qui deviendra le député de la 4ème circonscription en 1981).

Université du Havre | Téléchargé le 8/11/2016 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)

(8) Le préfet fait allusion aux vœux du Conseil général du 15 décembre 1979 : « Le Conseil général s'élève contre ce projet de fermeture aboutissant à une augmentation de l'exode rural et allant à l'encontre de l'économie d'énergie par un transfert sur route pour la partie terminale des transports ferroviaires, demande le maintien en activité, avec le personnel suffisant et compétent, des lignes mises en causes, par un financement d'État approprié au titre de ses obligations de service public, souligne qu'en aucun cas le Département et les communes intéressées ne sauraient accepter tout financement des lignes considérées comme déficitaires » (Débats et délibérations du Conseil général d'Indre-et-Loire, Année 1979, page 768).

(9) Gilbert Millot.

(10) Plus le ratio des dépenses (D) sur les recettes (R) est élevé, plus la ligne est déficitaire.

(11) À en croire les trente pages (de la page 196 à la page 225) de compte rendu des interventions. Débat et délibération du Conseil général d'Indre-et-Loire, année 1980.

(12) Source : Conseil général d'Indre-et-Loire. Débats et délibérations, Session du 3 juin 1980, p. 196-224.

(13) Le représentant de la FNAUT était M. Jean-Claude Oesinger qui avait créé, avec Jean Lecordier et Pierre Graziano, l'ATU (l'Association tourangelle d'usagers pour le développement des transports collectifs, voies cyclables et piétonnes, etc.) en 1978 et qui s'était exprimé dans *La Nouvelle République* du 7 février 1980 en réaction aux déclarations optimistes de Jacques Pélissier, président de la SNCF. Jean-Claude Oesinger note que le compte d'exploitation était bénéficiaire jusqu'en 1970 et déficitaire ensuite. Or, c'est justement à ce moment que, dans notre région, les lignes suivantes ont été fermées : Tours/Châteauroux, Tours/Thouars, Orléans/Montargis, La Flèche/La Suze, Saumur/Château-du-Loir, Courtalain/Chartres et Châteauroux/Montluçon. Et d'en conclure que les lignes secondaires ne sont pas à l'origine du déficit de la SNCF.

(14) Récépissé de la préfecture.

(15) Voir dans la revue *Transports Urbains* de septembre 2018 (numéro 133, pages 9 à 12) une mesure de l'effet du passage de l'autorail à l'autocar toutes choses égales par ailleurs.

(16) Loi encore en vigueur début 2019 (après intégration dans le Code des Transports) en attendant l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités, proposée par la ministre des transports Élisabeth Borne (gouvernement d'Édouard Philippe), en discussion au Parlement en juin 2019.

(17) *Métropolis* n° 60/61, volume 8, 1er trimestre 1984. « La LOTI en campagne ». Transports régionaux et départementaux : le renouveau nécessaire.

(18) Ce cadre SNCF adhérent de la CGT et du PCF, était Chef de la division recherche « commerce-voyageur » à ce moment, il deviendra délégué à l'action régionale de la SNCF en 1983.

(19) La revue *Transports Urbains – le forum des transports publics* ouvre ses colonnes au Schéma ferroviaire de la FNAUT dans sa livraison d'avril-juin 1981. Page 20, la liaison Tours-Chinon est mentionnée dans la même catégorie de lignes à rouvrir qu'Orléans-Montargis, Annonay-Lyon, Caen-Laval par Flers et Saint-Dié-Sélestat par le tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines.

(20) Source : lettre du 18 septembre 1981 signée par Paul Lussault, secrétaire fédéral d'Indre-et-Loire de la FNAUT, et adressée à Yves Dauge.

(21) C'était, bien sûr, sans compter sur l'alternance politique de mai 1981.

(22) Avec le recul, il est intéressant de noter que certaines lignes condamnées et fermées ont pu rouvrir comme Oloron-Sainte-Marie – Bedous par la volonté de la Région Aquitaine en 2016, Ax-les-Thermes – Latour-de-Carol et Rodez – Séverac-le-Château par l'engagement des présidents de Midi-Pyrénées. Cela dit, cette dernière ligne est de nouveau fermée depuis septembre 2017.

(23) Lorsque la ligne parcourt deux départements, on retient le département « émetteur ».

(24) Ça fait plaisir à « tonton », dit-on familièrement.

(25) Jean Royer, UDF-RPR, garde son siège dans la 1ère circonscription.

(26) De 1971 à1989.

(27) De 1976 à 2001.

(28) L'atelier de réparation avait toujours relevé du secteur privé : de la Compagnie de chemin de fer Paris-Orléans, lors de sa création en 1910 ; de la CGCEM à partir de 1920 ; de la CIMT à partir de 1936 ; et enfin de la société CADOUX à partir de 1961. On note ainsi qu'il n'a pas été intégré à la SNCF, lors de sa création en 1938. Le 18 mars 1977, le syndicat CGT organise une consultation à bulletins secrets au cours de laquelle 96 % du personnel se prononce pour son intégration à la SNCF et le 6 mai 1982 il prenait connaissance de la déclaration du ministre des Transports, Charles Fiterman,

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 08/04/2026 sur hoposhs.cairn.info (IP: 82.224.47.106)

qui fait savoir qu'il « vient de prendre la décision d'apporter une conclusion heureuse à la lutte menée depuis de nombreuses années par les travailleurs des ateliers de Saint-Pierre-des-Corps, en demandant à la direction de la SNCF d'assurer elle-même l'exploitation de cet établissement et de mettre au point, en liaison avec les représentants du personnel, les modalités pratiques de sa réintégration ». Rappelons qu'à l'atelier de réparation de Saint-Pierre-des-Corps, le souvenir de la grève de 1920 est encore vivant : 2330 grévistes ont été révoqués et ils ne retrouvaient pas de travail car leurs noms figuraient sur des listes d'ouvriers « interdits d'embauche ».

(29) La ligne Tours-Chinon constitue une partie (49 km sur 246) de la ligne à voie unique Tours – Les Sables-d'Olonne mise en service en 1875. En 1980, la gare de Chinon était une gare terminus puisque l'embranchement Chinon – Richelieu avait été fermé en 1960 et que le tronçon de la ligne Les Sables-d'Olonne – Chinon – Thouars avait été fermé en 1970.

(30) Le directeur régional est toujours Gilbert Millot. Alors qu'il avait argumenté en faveur de l'autocar à la fin de l'année 1979, il doit désormais argumenter en faveur de l'autorail.

(31) La vitesse est limitée à 60 km/h. Il faudra attendre 1994 pour que les autorails puissent rouler à 100 km/h.

(32) Un mois plus tard, Jean-Marie Beauvais remettait justement à Yves Dauge le rapport que ce dernier lui avait commandé : « Étude des déplacements de personnes dans le Chinonais », Enertrans, décembre 1981. Dans ce rapport, l'auteur propose un schéma directeur avec quinze propositions : une exploitation économique de la ligne ferroviaire Chinon-Tours, un bus urbain entre Chinon-gare, Chinon-mairie, Avoine (Centrale EDF) et Bourgueil, des taxibus à la demande les jours de marché, du covoiturage…

(33) Source : Conseil général d'Indre-et-Loire. Débats et délibérations, Session du 3 juin 1980, p. 198.

(34) En janvier 2019, l'offre ferroviaire sur Tours-Chinon était de 8 départs par jour avec un temps de parcours minimum de 46 minutes pour 49 km, alors que l'offre ferroviaire sur Tours-Loches était de 2 départs par jour avec un temps de parcours minimum de 61 minutes pour 47 km.

(35) ATU, 2017, Étoile ferroviaire de Tours : analyse du potentiel humain de chaque corridor.

Bibliographie

Auphan É., 2013, La contraction du réseau ferroviaire français dans le temps et dans l'espace, Communication, Colloque international *Le secteur des transports ferroviaires dans la mondialisation*, FERINTER, St-Quentin en Yvelines, 12 décembre.

Didier Ch., Gireaux-Geneau A., Hériard Dubreuil B., 1998, *L'aérotrain ou la tragédie de Jean Bertin*, Éthique Industrielle / Textes pour un débat, Bruxelles : De Boeck Université, p. 323-337.

Emangard P.-H., Collardey B., Zembri P., 2002, *Des omnibus aux TER 1949-2002*, Paris : Éditions La Vie du Rail.

FNAUT, 1981, Pour un schéma ferroviaire national, *Transports Urbains*, avril-juin, p. 20.

Gordon D. A., 2015, L'économie morale des banlieusards. Aux origines de la « crise des transports » dans la France des années 1970, *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 128, p. 119-131.

Guillaumat P., 1978, *Orientations pour les transports terrestres, rapport au premier ministre*, Paris : Documentation française.

Lorrain D., 1991, De l'administration républicaine au gouvernement urbain, *Sociologie du travail*, Numéro thématique : « Les acteurs du développement local », 33-4, p. 461-484.

Neiertz N., 1999, *La coordination des transports en France : de 1918 à nos jours*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris : Imprimerie Nationale.

Passalacqua A., 2013, De la Petite Ceinture au PC : changement de mode, changement de ville, *Paris et Île-de-France*, n° 64, p. 119-127.

Picard J.-F., Beltran A., 1994, D'où viens-tu TGV ? Témoignages sur les origines des trains à grande vitesse français, *Revue Générale des Chemins de Fer*, N° 8-9.

Ribeill G., 1985, Aspect du développement du réseau ferré français sur la longue durée, *FLUX*, 1, p. 10-25.

Spinetta J.-C., 2018, *L'avenir du transport ferroviaire, rapport au premier ministre*, février, Paris : Ministère de la transition écologique et solidaire.

Trans-Missions, 2018, *Estimation de la perte de clientèle suite au transfert sur route d'un service ferroviaire*, étude commandée par la FNAUT, décembre.

Vaderloge L., 2013, Les temporalités de la LOTI, *Pour mémoire* (*Revue du Comité d'histoire du Ministère de l'Écologie)*, n° 12, automne, p. 71-80.

Archives consultées

– Archives personnelles de Jean-Claude Oesinger, Président de l'Association tourangelle des usagers.
– Archives professionnelles de Pierre-Henri Emangard (bureau d'études MESTRANS basé à Commequiers).
– Archives municipales de Chinon, cartons 92W18, 20W5, 185W16, 196W4, et a1NR2.
– Archives départementales d'Indre-et-Loire (Tours). Débats et délibération du Conseil général (cartons 39PERC50 et suivants de 1979 à 1982) et Rapports du Conseil général (cartons 85PERC20 et suivants de 1979 à 1982).
– Archives nationales (Pierrefitte-sur-Seine), carton 19950167.

Entretiens réalisés

Parmi les personnalités qui étaient aux responsabilités il y a quarante ans, plusieurs sont décédées et notamment : Gilbert Millot (Directeur régional de la SNCF à Tours), André-Georges Voisin (Président du Conseil général de 1970 à 1992), Gérard Percevault (Maire de Chinon), Marc Jacquet (Conseiller général du canton d'Azay-le-Rideau), Jean Chassagne (Conseiller général du canton de Tours-Sud, Norbert Echapt (Conseiller général du canton de Bourgueil) et Jean Royer (Maire de Tours).

Finalement, dix entretiens ont pu être menés. Soit, par ordre alphabétique (le titre indiqué ici est celui de l'époque : juin 1981) :

1) Daniel Bernard, Syndicaliste CFDT
2) Gaston Bessay, Fonctionnaire du Ministère des transports
3) Jacques Chauvineau, Conseiller technique auprès du Ministre des transports
4) Yves Dauge, Maire de St-Germain-sur-Vienne, Conseiller général du canton de Chinon, et Chargé de mission auprès de Premier ministre
5) Michel Garcia, Trésorier du Comité de défense de la SNCF Tours-Chinon
6) Pierre Graziano, Co-fondateur de l'Association tourangelle des usagers
7) Alain Grunberg, Président du Comité de défense de la ligne SNCF Tours-Chinon
8) Jean-Claude Oesinger, Président de l'Association tourangelle d'usagers et Délégué départemental de la FNAUT
9) Jean Proveux, Conseiller général et Député d'Indre-et-Loire
10) François Tartarin, Journaliste à *La Nouvelle République* (presse quotidienne)

Université Gustave Eiffel | Téléchargé le 18/11/2026 sur https://shs.cairn.info (IP: 82.224.147.106)