

La genèse de la ligne

histoire

En 1902 est ouverte la ligne à voie métrique «d'intérêt stratégique» reliant Le Blanc (Indre) à Argent sur Sauldre (Cher). Exploitée par la «Compagnie du chemin de fer du Blanc à Argent» et longue de 190 km, elle dessert, entre autres, des localités assez importantes telles Le Blanc, Buzançais, Ecueillé, Valençay, Romorantin, Salbris et Argent, gares auxquelles il faut ajouter une trentaine d'autres stations de moindre importance.

Le «BA», comme vont rapidement le surnommer tous ses riverains, est né ! Durant des dizaines d'années, il va transporter tout aussi bien les voyageurs que les marchandises (céréales, bois, engrais, fruits) permettant aux paysans berrichons d'écouler enfin commodément leurs productions. Exploité à l'origine exclusivement en traction «vapeur», l'arrivée dès 1937 des premiers autorails va marquer un début de modernisation, réduisant fortement les temps de parcours. Au milieu des années 50, les locotracteurs «diesel» vont remplacer définitivement la vapeur pour la traction des trains de marchandises, engendrant par la-même, de substantielles économies de frais de fonctionnement.

Et puis, au fil des années, la clientèle va se raréfier, alors même que les transports routiers se développent rapidement et, soit dit en passant, de la manière la plus anarchique qui soit ! Point de clients, point de ressources... d'où la fermeture de plusieurs sections de la ligne (Clémont-Argent fin 1951, Le Blanc-Buzançais fin 1953). En 1973, seule subsiste la partie centrale reliant Salbris à Buzançais et, en 1988, tout trafic par voie ferrée cesse entre Buzançais et Luçay le Mâle.



Take a ride through the woods and meadowland of the green Berry countryside on a narrow gauge train built at the beginning of the last century and now carefully restored by enthusiasts. Join us at the station in Ecueillé, where you will receive a warm welcome. Travel the 27km of metre-gauge track to discover the villages of Luçay-le-Mâle, Heugnes, Pellevoisin and Argy. Have lunch in the Foulquetière leisure park and visit the 16th century castle in Argy.

A unique and leisurely way to explore this beautiful region.



Genießen Sie die Fahrt durch die Wiesen und Wälder der wunderbaren Landschaft von Berry auf einem Schmalspurzug, der Anfang des letzten Jahrhunderts gebaut und jetzt von Eisenbahnliebhabern sorgfältig restauriert worden ist. Steigen Sie mit uns an der Bahnstation von Ecueillé ein, wo wir Sie auf das herzlichste begrüßen. Fahren Sie mit uns auf der 27 km langen Ein-Meter-Spur und entdecken Sie die Ortschaften Luçay-le-Mâle, Heugnes, Pellevoisin und Argy. Nehmen Sie Ihr Mittagessen im Vergnügungspark von La Foulquetière ein und besuchen Sie das Schloss von Argy aus dem 16. Jahrhundert. Entdecken Sie diese wunderschöne Gegend auf eine einzigartige und vergnügliche Weise.

La naissance de la ligne touristique du «train du Bas Berry»

Dès 1989, une poignée de passionnés, tous bénévoles bien entendu, se met en tête de sauvegarder la section Argy-Luçay le Mâle (27 km) en évitant, dans un premier temps, l'enlèvement des rails. Regroupés au sein de la «Société d'Animation du Blanc-Argent» (SABA), ces «fondus» de tortillards bucoliques vont, durant près de 8 ans, travailler avec un acharnement peu commun à la remise en état de la ligne. Cisailles, serpes, tronçonneuses, maniées de main de maître les dimanches (la plupart des bénévoles étant alors encore en activité !...) vont peu à peu venir à bout d'une voie ferrée, rachetée alors par un «SIVU» réu-

nissant les communes traversées. Devant tant de détermination, il est même procédé au classement à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, des gares, maisonnettes de passages à niveau, puits... ainsi que d'une partie de la ligne elle-même. Un patrimoine ferroviaire d'exception se trouve donc ainsi préservé ! Pour les bénévoles de la «SABA», il s'agira ensuite de trouver et de remettre en état du matériel roulant moteur et remorqué, le matériel d'origine ayant été peu ou prou totalement détruit. La tâche est ardue, car le matériel difficile à dénicher et souvent dans un état fort délabré ! Qu'importe, « après

les cisailles... la clé de 12 ! ». Et petit à petit, grâce à la bonne volonté et à la ténacité de tous... le pari est gagné ! Quelle bonheur, lorsqu'à l'été 2003 circulent les premiers trains !

Parallèlement, l'aide des communes, du département, de la région et même de l'Europe est là et l'obtention par la «SABA» d'un «Pôle d'Excellence Rural» (PER) va permettre la réalisation d'importants travaux, en matière de voie et bâtiments notamment (édification de remises pour garer

les véhicules, remplacement de près de 12.000 traverses).

La saison 2010, quant à elle, restera dans les mémoires, avec le retour sur nos rails plus que centenaires de la traction vapeur, 55 années après sa disparition.

On peut donc de nos jours parcourir l'intégralité de la ligne du «Train du Bas-Berry» soit en train à vapeur ou diesel, soit en autorail, pour le plus grand plaisir des voyageurs qui nous feront la joie de venir nous rendre visite.

matériel



Le matériel de traction

- ▶ 1 locomotive à vapeur 020T «Corpet - Louvet»
- ▶ 1 locomotive à vapeur 040T «Corpet - Louvet», propriété de la «FACS»,

en attente de rénovation

- ▶ 2 locotracteurs diesel «Deutz», datant de 1955
- ▶ 1 locotracteur américain «Brookville» de 1945, équipé d'un bras hydraulique utilisé au débroussaillage de la voie

- ▶ 1 draine «Billard» en cours de restauration

▶ 1 draine «Renault» datant de 1930, équipée pour le transport d'une quinzaine de personnes

- ▶ 2 autorails «De Dion-Bouton» de 1947 - dont 1 seul en état de marche - ayant circulé sur le réseau Breton et sur le «BA»

- ▶ 1 autorail

«Verney» de 1951 construit pour le «BA»

Le matériel remorqué «marchandises»

- ▶ 4 wagons plats
- ▶ 3 wagons tombe-reaux, dont 2 à rénover

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état



- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

- ▶ 10 wagons couverts, dont 2 à rénover
- ▶ 1 fourgon ex «réseau breton»
- ▶ 1 fourgon ex «P.O. Corrèze, ex BA» à remettre en état
- ▶ 1 wagon grue datant du début du siècle dernier, à rénover.
- ▶ 1 wagon «citerne/désherbeur» à remettre en état

En flânant entre Ecueillé et Luçay-le-Mâle...

ligne

Sans secousses excessives, eu égard à ses précieux voyageurs, le «Train du Bas-Berry» quitte la gare centrale d'Ecueillé en direction du Nord. Après un bon kilomètre d'un parcours sinueux à souhait, la voie franchit en courbe le passage à niveau (PN.) de «La Ferrière» - inscrit aux Monuments Historiques - avec sa coquette maisonnette, ses barrières rouges et blanches et son potager. Le train s'engouffre alors dans une profonde tranchée boisée. Le convoi s'époumone quelque peu : c'est que la rampe est rude, pour un train de cet âge !...mais le courageux «tortillard» en a vu d'autres ! Ouf, à l'issue de cette ascension, la voie parvient sur un plateau puis, par un long alignement, traverse bois et champs, sous le regard toujours très intéressé des vaches et des chevaux.

Notre «chemin de fer d'intérêt local» dessert ensuite l'arrêt facultatif (A.F.) de «Terre Neuve», coupant la route au PN. jouxtant la maisonnette, sous la haute protection des drapeaux rouges des agents du train chargés d'arrêter les véhicules routiers. Encore 1 kilomètre, puis c'est l'arrivée à la base de loisirs de «La Foulquetière» dotée d'un plan d'eau ombragé et poissonneux, d'équipements de loisirs nautiques, de chalets de vacances et d'un restaurant. «La Foulquetière» est aussi le point de départ de chemins de randonnée. Après cet arrêt, la ligne pénètre petit à petit dans une contrée fortement boisée avant de parvenir à Luçay le Mâle, terminus de la voie ferrée touristique et gare de correspondance avec la ligne «TER» vers Valençay, Romorantin et Salbris.

Petite balade d'Ecueillé à Argy...

Au départ d'Ecueillé, la voie franchit la route par un passage à niveau - automatisé, s'il vous plaît !-. Durant 20 kilomètres, elle va alors caracoler à travers les champs de colza, de maïs et de blé, coupant de nombreux chemins de terre, s'enfonçant parfois dans des bois profonds, ou cheminant au bord de petites routes.

Après avoir, d'un saut de puce, traversé la «Tourmente» par un petit pont métallique, le train aborde un parcours tourmenté et fortement boisé qui va l'emmener, au sortir de la forêt, à côtoyer la route pendant un bon kilomètre. Filant alors parmi champs et prairies, la voie ferrée, à nouveau solitaire, plonge dans les bois pour, au terme d'incessantes courbes et contrecourbes, parvenir en gare d'Heugnes, bourg régionalement célèbre par le carillon de son église, son joli lavoir restauré et fleuri... et son excellent restaurant gastronomique ! Passé Heugnes, la ligne, toujours ex-

trêmement sinueuse, se dirige vers Pellevoisin. La région alors traversée, assez marécageuse et humide, offre souvent au voyageur la surprise de voir fuir un chevreuil ou s'envoler quelque superbe faisan. Passé le pont enjambant le «Nahon», le rail coupe une petite route avant d'entrer en gare de Pellevoisin, gros village connu pour ses tumulus et autres mottes féodales, son complexe sportif et de loisirs, ses chemins de randonnée et son important pèlerinage annuel. Quittant la gare, le train retrouve la route qu'il va suivre en surplomb durant plusieurs kilomètres. Après quoi, s'éloignant de la chaussée, la ligne s'établit alors dans une contrée beaucoup moins accidentée, franchissant un nouveau «PN.» ainsi que de petites routes pour atteindre son terminus «Sud» d'Argy gare superbement restaurée en 2009. Argy est le siège d'un magnifique château du XV^e siècle, ouvert à la visite en saison.