



Voyage en Poitou (Vallée du Thouet, Marais poitevin et Poitiers)

Le 16 et le 17 juin 2015

Le Thouet

Petit affluent de la Loire (140 km), naissant dans les Hauteurs de Gâtines, se jetant dans la Loire un peu en aval de Saumur, juste en limite des terrains schisteux ou granitiques du Massif armoricain et des calcaires jurassiques du Poitou, avec quelques méandres encaissés dont certains isolent une butte facile à fortifier.

Thouars

Au nord du château médiéval naturellement protégé par la boucle resserrée du Thouet et de très hauts soubassements, la ville était entourée de murailles dont il reste encore quelques pans au nord-ouest, une porte côté nord (la porte au Prévôt) et une tour (dite du Prince de Galles) côté est, au-dessus d'un mur impressionnant. Au Moyen-Âge, les vicomtes de Thouars restèrent longtemps fidèles aux Plantagenêts. Leur château a disparu mais il reste de cette époque deux églises romanes, Saint-Médard à la façade richement décorée (mais actuellement sous un échafaudage) et Saint-Laon (à prononcer saint Lon) au beau clocher carré sur la croix du transept. Occupée pendant la guerre de Cent ans (en 1356 et après) par les troupes du Prince Noir, la ville fut délivrée en 1372 par Du Guesclin.

Plus tard le dauphin, futur Louis XI, vint plusieurs fois à Thouars et sa première épouse, Marguerite d'Écosse, morte en 1444, est enterrée dans l'église Saint Laon. Un peu après, la ville fut donnée aux La Trémoille, famille dont le chef, Louis II, avait été vainqueur des révoltes féodales en 1488 à Saint-Aubin du Cormier et dont les seigneurs gardèrent Thouars jusqu'à la Révolution. La duchesse Gabrielle de Bourbon, épouse de Louis II, fit bâtir sur une crypte la belle chapelle (fin gothique-début Renaissance) située en bordure du rempart.

Puis une autre duchesse, Marie de La Tour d'Auvergne, sœur aînée de Turenne, fit démolir la forteresse féodale et bâtir à partir de 1635 le magnifique château actuel, avec pavillon central à dôme et deux pavillons aux extrémités, dans le style du palais du Luxembourg (édifié une vingtaine d'années plus tôt),

actuellement utilisé comme collège et non visitable librement.

Au XIXe siècle, la ville s'agrandit sur le plateau situé au nord et connut un certain développement avec l'arrivée du chemin de fer, après la construction en 1872 par Gustave Eiffel d'un beau viaduc sur le Thouet.

Au début du XXe siècle ce développement s'accrut quand le réseau de l'État créa une ligne Paris-Bordeaux sur laquelle Thouars, se trouvant juste à mi-chemin, devint le siège d'un important dépôt pour les changements de locomotive. Mais cela prit fin brusquement, en 1938, à la création de la SNCF ; la plupart des cheminots furent mutés ailleurs et l'activité de la ville, réduite à l'artisanat et au commerce local, s'en ressentit fortement.

Le cirque de Missé et ses paysages successifs

Ce méandre encaissé, juste au sud de Thouars, est intéressant par son beau point de vue, mais aussi par sa position juste en limite du terrain ancien granitique et du plateau calcaire jurassique.

Il y a 180 millions d'années, la France était un archipel sous un climat tropical et la mer qui venait de l'est (l'Atlantique n'existait pas encore) arrivait jusqu'à Thouars, en bordure de l'île armoricaine. Des carrières locales ont fourni de nombreux fossiles marins, notamment des ammonites, et la ville a donné son nom au dernier étage (le toarcien) du jurassique inférieur (le Lias), dont elle abrite le site géologique. À la fin du jurassique la mer se retira, laissant la place au plateau de sédiments calcaires que l'on voit côté est.

Elle revint provisoirement, il y a environ 15 millions d'années ; ce fut la mer des Faluns, consécutive à un affaissement local et momentané d'une partie du Massif armoricain, qui permit à un golfe de l'Atlantique de s'avancer jusque vers Beaugency, voire au-delà et de capter la Loire (qui auparavant rejoignait la Seine) aux environs de Gien. Au bout de peu de temps la mer se retira, laissant seulement ici et là quelques amas de débris coquilliers, mais la Loire continua à couler vers l'ouest (coupant le Massif armoricain), entraînant avec elle le reste du réseau hydrographique, dont le Thouet, avec des méandres qui s'encaissèrent progressivement.

Côté massif ancien, vers l'ouest, les environs de Thouars recèlent de nombreuses et importantes carrières qui exploitent un granite à grain fin, très dur, utilisé comme ballast pour les voies ferrées et notamment pour les lignes à grande vitesse en raison de sa qualité.

Saint-Généroux

Ce modeste village est doublement intéressant. D'abord pour un vieux pont roman étroit à cinq arches, à chaussée grossièrement empierrée (typique des routes de cette époque), avec des piles pourvues d'éperons en amont et de contreforts en aval, servant de refuge aux piétons. Et une église très ancienne (Xe siècle), intéressante par son plan (une simple grange avec trois absides), ses piles carrées sans chapiteau et ses murs en simple moellons.

Saint-Jouin-de-Marnes

Contemporain de saint Hilaire et de saint Martin, saint Jouin (ou Jovinus) fonda en ce lieu un premier monastère, au quatrième siècle, mais l'abbaye se développa surtout après la fin du sixième siècle, avec l'introduction de la règle de saint Benoît et l'essor du pèlerinage. Devenue trop petite, l'église ancienne fut remplacée par l'édifice actuel entre 1095 et 1130, lequel fut peu modifié ensuite hormis une importante restauration des piliers de la nef au XIXe siècle. Cette belle église abbatiale est typique de l'art roman poitevin. La façade, carrée et surmontée d'un triangle, assez basse, est flanquée de contreforts colonnes, groupés aux extrémités en faisceaux surmontés de tourelles et de lanternons aux toits d'écailles. Les portails et fenêtres, sans tympan, sont ornés de voussures richement sculptées. Au fronton, le Christ, entre deux anges sonnans de l'oliphant et la Vierge accueillent les pèlerins. Plus bas, on peut voir quelques statues dont deux couples de paysans, l'Annonciation et divers saints.

L'intérieur, encadré par deux nefs latérales aussi hautes (style halle) impressionne par sa grandeur et sa clarté. Après les trois premières travées, voûtées en berceau brisé, le reste de la nef, le transept et le chœur ont été couverts, au XIIIe siècle, de remarquables voûtes angevines comportant de nombreuses nervures et des clés finement sculptées de thèmes religieux de la Bible, malheureusement assez peu visibles. On peut mieux voir heureusement, plus bas, de nombreux chapiteaux sculptés de motifs végétaux ou animaliers. Après le transept et une première travée, restes d'une église antérieure, le chœur est d'une remarquable élégance, avec ses arcades sur piliers quadrilobés, ses arcatures aveugles médianes et ses hautes fenêtres sous des voûtes aux fines nervures.

On peut admirer en repartant la belle allée romane de la nef latérale sud et à l'extérieur les dix fenêtres de cette même allée, aux voussures finement sculptées.

On aboutit au transept sud, fortifié au XIVe siècle, flanqué d'un mâchicoulis et d'une tourelle à archères, puis au chevet -d'une grande beauté- avec ses hautes fenêtres, ses arcatures aveugles et ses trois niveaux de toit aboutissant au clocher carré, lui aussi à trois étages, sur la croix du transept.

Parthenay

A la différence de Thouars, située en limite de zones géologiques, Parthenay se trouve au chœur de la Gâtine, dans le massif ancien, sur des terres granitiques imperméables et peu fertiles, souvent couvertes de prés aux formes irrégulières, entourés de haies propices à l'élevage (en particulier de bovins de race Parthenaise).

La ville originelle se situe sur une butte échancrée par une vallée médiane située entre le Thouet et un ancien méandre abandonné, site idéal pour un château fortifié entouré d'une première enceinte, (la Citadelle) accolé à une petite cité ceinturée elle-même d'une deuxième enceinte, le tout entouré de plusieurs faubourgs. Les seigneurs de Parthenay (dont l'un avait combattu à Hastings en 1066) restèrent longtemps fidèles aux Plantagenêts. En 1427 Charles VII donna la baronnie de Parthenay à Arthur de Richemont, connétable de France, futur duc de Bretagne et vainqueur à Formigny en 1450.

À la fin du XIXe et au XXe, la ville, sous-préfecture et marché agricole, se développa, surtout côté est et sud, notamment après la création du Pont-Neuf sur le Thouet en 1852 et l'arrivée du chemin de fer en 1882.

La vieille ville a conservé beaucoup de remparts, notamment à l'ouest et au nord, que nous longerons pour aller voir le vieux pont sur le Thouet et la porte Saint-Jacques, entre ses hautes tours étroites jumelles, qui commandait l'accès dans la ville par la rue Vau Saint-Jacques. Nous remonterons cette rue, bordée de nombreuses maisons anciennes, souvent à pans de bois, jusqu'à l'entrée de la Citadelle, gardée par la porte de l'Horloge, et nous irons voir tout à côté le chevet de l'église Sainte-Croix d'où l'on découvre un beau panorama sur une bonne partie de la ville.

Niort

Bien situé au contact de plusieurs terroirs (plaine du Poitou, Bocage, Marais poitevin), proche de l'océan (ancien port fluvial sous l'Ancien Régime), bien desservi (deux autoroutes et une ligne TGV), nanti d'un climat agréable (doux l'hiver, ensoleillé mais tempéré l'été), Niort, centre administratif, commercial et industriel est certainement un lieu intéressant et

agréable à vivre mais un peu moins à visiter, étant assez pauvre en rues et monuments anciens.

On peut voir néanmoins un double donjon, souvenir des rois Plantagenêts, situé en plein centre-ville, un très haut clocher sur une église voisine et un site agréable le long de la Sèvre niortaise près du vieux pont qui la traverse, en évoquant le souvenir de Françoise d'Aubigné, née en ces lieux.

Le Marais poitevin

C'était encore un golfe à l'époque romaine, avec quelques îles, mais progressivement le niveau marin baissa de quelques mètres et le fond du golfe s'ensava, laissant la place à un espace marécageux et tourbeux. Au Moyen-Âge, afin de récupérer des terrains, les moines des abbayes voisines (Maillezais et Nieul sur l'Autize) entreprirent de drainer le site en creusant des canaux pour faciliter l'écoulement de l'eau, les matériaux étant simplement rejetés et étalés sur les côtés. Il en résulta un lacs de canaux de diverses largeurs entourant des parcelles de terre bordées d'arbres, territoires propices à la culture et à l'élevage, espace naturel aussi, précieux pour beaucoup d'oiseaux, enfin de nos jours zone intéressante pour les loisirs et le tourisme local.

La partie ouest du golfe (nous ne la visiterons pas) assez différente, plus ensablée qu'ensavée, a été aménagée en polders selon les méthodes hollandaises à partir du XVI^e siècle. Il en est résulté un paysage tout plat, presque sans arbres, entrecoupé de fossés et de quelques canaux, où l'on se croirait aux Pays-Bas, sauf qu'il n'y a aucun moulin.

Encore plus à l'ouest, l'anse de l'Aiguillon, plus ou moins recouverte selon les marées, est ce qui reste du golfe initial et l'ensemble est drainé par la Sèvre niortaise sur laquelle le petit port de Marans fait le relais entre les navigations maritime et fluviale, très faibles de nos jours, mais assez importantes au Moyen-Âge et sous l'Ancien Régime.

Le seuil du Poitou

C'est un seuil tout plat, que l'on franchit sans s'en apercevoir, sur le même terrain jurassique de part et d'autre, la ligne de partage des eaux étant d'ailleurs assez au sud, au niveau de Melle, pas bien loin de la Charente.

Il vaudrait mieux parler de **passage** du Poitou, couloir assez étroit (une soixantaine de kilomètres), centré à peu près sur la vallée du Clain, au niveau de Poitiers, entre le Massif armoricain et le Massif central. Au Moyen-Âge, ces massifs étaient inhabités et couverts de forêts impénétrables. D'où le rôle important alors du passage pour des invasions ou opérations militaires.

C'est là probablement l'origine de deux batailles :

- celle de Vouillé (entre Parthenay et Poitiers), où Clovis, en 507, vainquit les Wisigoths qui occupaient l'Aquitaine

- et celle dite de Poitiers (en fait Moussais dans le coin entre le Clain et la Vienne), où Charles Martel, en 732, vainquit les Sarrasins qui avaient envahi le sud-ouest.

Pour la petite histoire la bataille de Vouillé serait à l'origine de l'emblème de la fleur de lys. L'affrontement s'était déroulé sur les bords d'une petite rivière (l'Auxances, affluent du Clain) bordée d'iris des marais, à fleurs jaunes appelées lisbloem en francique, bloem (*blume* en allemand) signifiant fleur.

Cet emblème, introduit par les rois francs, aurait été adopté comme symbole royal par Louis VII au XII^e siècle.

Poitiers

C'est bien sûr la capitale de l'ancienne province et maintenant un centre administratif, universitaire, culturel, commercial et industriel (90 000 habitants, 120 000 avec l'agglomération).

L'origine est assurément l'intérêt stratégique d'une butte isolée au confluent de la Boivre et du Clain, dominant des alentours assez plats et cela à peu près au milieu du passage du Poitou.

Parmi les nombreuses choses qui seraient à visiter, on peut citer d'abord tout en haut de la butte près du centre :

- l'église Notre-Dame la grande, de style roman (bien entendu poitevin) à la façade richement décorée (peut-être même un peu trop) au portail unique entre eux des arcatures aveugles encadrées de colonnes groupées en faisceaux et pourvue d'un beau clocher,

- la grande salle de l'ancien palais comtal, actuellement palais de justice, impressionnante par ses dimensions et son mur pignon nanti de trois cheminées

- la tour Maubergeon, ancien donjon du XIII^e siècle, aménagée en logis par Jean de Berry

- le clocher-porche de l'église Saint-Porchaire.

Puis en descendant, à environ 1 km au sud-est :

- la cathédrale Saint-Pierre, à la façade très large, entre des tours dissymétriques avec un intérieur de type halle mais aux voutes gothiques bombé angevines, un très beau vitrail et un chevet tout plat, impressionnant, vu de l'arrière, par sa hauteur (près de 50 m).

- L'église Sainte-Radegonde, avec un clocher-porche et un chœur romans relié par une nef gothique angevine, le chœur recouvrant en partie une crypte contenant le sarcophage de la sainte.

- le baptistère Saint-Jean, édifié au IV^e siècle, petit édifice un peu enfoui contenant l'ancienne piscine octogonale, transformé en église au Xe siècle et actuellement aménagé en musée.

Enfin en allant vers le sud-ouest, à environ 1,5 km du centre, un peu à l'écart du reste, l'église Saint-Hilaire

le grand, romane (du XI^e siècle) mais fortement transformée (façade et nef refaites au XIX^e siècle, ajout de doubles bas-côtés) ; néanmoins intéressante par la nef voûtée de coupes, le chœur au-dessus de la crypte (contenant les reliques du saint) et à l'extérieur le beau chevet à contreforts-colonnes.

Mais on peut aussi simplement flâner dans les rues de la vieille ville, notamment de part et d'autre du palais de justice et dans la rue Gambetta, ancien axe de la cité et apprécier son ambiance agréable, à la fois calme et cependant active.

Petite histoire de l'ancienne province du Poitou et de Poitiers.

D'abord province romaine, christianisée au quatrième siècle par saint Hilaire, évêque de Poitiers (mort en 367) et son disciple saint Martin (mort en 397) qui fonda les monastères de Ligugé (près de Poitiers) et de Marmoutier (près de Tours). Deux siècles plus tard, sainte Radegonde (morte en 587), épouse de Clotaire (petit-fils de Clovis), réfugiée à Poitiers, y fonda en 559 le monastère Sainte-Croix, une des premières communautés féminines en Gaule.

Un peu avant, en 507, Clovis avait vaincu les Wisigoths (qui occupaient l'Aquitaine) à Vouillé (à environ 15 km au nord-ouest de Poitiers) étendant ainsi la domination franque sur toute la Gaule.

Autre bataille célèbre, en 732, à Moussais (à environ 20 km au nord de Poitiers) où Charles Martel vainquit et refoula les Sarrasins qui avaient envahi l'Aquitaine.

Au XI^e siècle, le comté du Poitou fut intégré dans le duché d'Aquitaine (sous les ducs Guillaume IX, premier troubadour, mort en 1126, et Guillaume X, mort en 1137) et bénéficia d'un certain essor économique et religieux, notamment avec la construction (ou reconstruction) de nombreuses églises et abbayes (Saint-Savin, Saint-Jouin-de-Marnes ...).

En 1137, Aliénor, héritière du duché, se maria avec Louis VII mais divorça en 1152 et se remaria (deux mois après, et à Poitiers) avec Henri Plantagenêt, comte d'Anjou et de Touraine, duc de Normandie, qui devint roi d'Angleterre en 1154, ce qui fit passer le Poitou sous domination anglo-normande.

Cela dura environ un demi-siècle ; en 1204, Philippe-Auguste prit Poitiers et annexa une partie du Poitou (autour de Poitiers) ; puis en 1224, Louis VIII conquiert le centre de la province, l'Aunis et la Saintonge, Henri III conservant le reste de l'Aquitaine.

En 1356, pendant la guerre de Cent ans, le Prince Noir, duc de Guyenne, commença à ravager le sud-ouest et notamment le Poitou ; Jean le Bon intervint mais fut vaincu à Nouaillé-Maupertuis (à environ 10 km au sud-ouest de Poitiers) et fait prisonnier.

Le Poitou redevint donc anglais, mais pour peu de temps ; dès 1370, la province fut progressivement libérée par Du Guesclin qui reprit notamment Thouars et Poitiers en 1372.

Elle fut alors donnée en apanage (jusqu'en 1417) à Jean, troisième fils de Jean le Bon, duc de Berry, comte de Poitou et d'Auvergne, période faste pour la province. À sa mort en 1417, l'apanage passa à Charles, cinquième fils de Charles VI, devenu dauphin un mois avant, qui résida dès lors à Bourges ou à Poitiers, où il fonda un Parlement (avec quelques conseillers réfugiés) en 1418.

En 1422, le roi de Bourges fut proclamé roi à Poitiers, ce qui rattacha, si l'on peut dire le royaume au Berry et au Poitou.

Une université, créée en 1432, devint importante et célèbre à la Renaissance, accueillant notamment Rabelais, du Bellay et du Baïf, mais aussi Calvin et plus tard Descartes.

Puis vint l'époque des guerres de religion qui firent comme ailleurs beaucoup de dégâts, notamment à Poitiers, assiégé en 1569 par Coligny, lequel fut battu peu après à Moncontour (près de Saint-Jouin-de-Marnes) par le duc d'Anjou, futur Henri III.

Peu de choses spécifiques au Poitou sont à signaler ensuite sous l'Ancien Régime, sauf peut-être le retour de quelques poitevins partis au Canada, chassés d'Acadie (maintenant Nouvelle Écosse) en 1755 par le « grand dérangement » et revenus notamment à Archigny près de Châtellerault. D'une façon générale, on peut noter une certaine somnolence, y compris à Poitiers, malgré les efforts d'intendants de qualité, comme le comte de Blossac.

En fait, le Poitou est une province sans gros problème (donc sans histoire), principalement parce que vivant en autarcie (province aux sols riches et variés produisant un peu de tout en quantité suffisante mais sans excédent à exporter) ; en plus non située dans un grand couloir d'échanges, et d'ailleurs totalement dépourvue des moyens de communications fluviales (les seules possibles à l'époque) qui les auraient permis (juste un petit fleuve côtier, et en limite du nord un accès à la Vienne, en aval de Châtellerault).

A la fin de l'Ancien Régime, la province disparaît, divisée en trois départements mais la vie économique au ralenti va perdurer au XIX^e siècle, jusqu'à l'arrivée du chemin de fer (ligne Tours-Poitiers-Angoulême-Bordeaux ainsi que Poitiers-Niort-la Rochelle dès 1860) qui va enfin permettre des transports de matériaux lourds, des liaisons rapides, même la nuit et cela par tous les temps, ce qui va complètement changer la vie.

Michel Deck

Massif armoricain et chaîne hercynienne

Au Carbonifère (de -360 à -300 millions d'années) tous les continents se rassemblèrent en une seule masse (la Pangée) échançrée côté est d'un golfe triangulaire (la Téthys) comme une immense galette à laquelle il manquerait une part.

Au fond de ce golfe, côté nord, la future France, jusque-là sur des plaques séparées (petite zone nord, large bande centrale, petite zone sud) se réunit aussi. La bande centrale (Armorique, socle du Bassin parisien, Massif central, Morvan, Vosges ...), très comprimée de part et d'autre, se plissa fortement : ce fut la chaîne hercynienne, à cette époque aussi haute que les Alpes, voire plus ; avec en-dessous, pour la compensation isostatique, (comme la partie immergée d'un iceberg) un bourrelet de roches plissées encore plus important.

Aux époques suivantes, Permien (de - 300 à - 250 millions d'années) et Trias (de -250 à -200 millions d'années), les montagnes disparurent par érosion, aboutissant à une pénéplaine guère plus haute que maintenant, et le bourrelet inférieur fondit (à cause de la température) se transformant en roches liquides qui se mélangèrent (à cause des mouvements du manteau) et tentèrent de remonter (à cause de la pression) en profitant des nombreuses failles disponibles. Au cours de la remontée ces roches liquides formèrent des boules qui s'élargirent progressivement (par fusion des roches situées autour), prenant ainsi la forme d'immenses montgolfières.

Mais à force de remonter, la température diminuant, les divers minéraux se solidifièrent les uns après les autres, faisant place à des roches composites formées de divers cristaux, comme le granite.

Beaucoup de ces boules (appelées plutons ou batholites) restèrent en profondeur, mais certaines, remontées assez haut, furent dégagées ultérieurement par l'érosion, et apparurent en surface (chaos granitiques) ou presque (avec alors exploitation possible en carrières). Parfois certaines furent même soulevées par des mouvements tectoniques ultérieurs et apparurent alors en hauteur, comme les ballons des Vosges.

Composition des roches magmatiques, tel le granite

De par leur formation, ce sont des mélanges après brassage des divers éléments constituant la croûte continentale terrestre, dont la composition moyenne (en pourcentages pondéraux, un peu arrondis) est la suivante :

O (oxygène)	42	Fe (fer)	5	Na (sodium)	2,2
Si (silicium)	28	Ca (calcium)	3	Mg (magnésium)	2
Al (aluminium)	14	K (potassium)	2,3	Ti (titane)	0,5

Les trois premiers éléments forment déjà 84 % (dont 42 % pour l'oxygène) et les neuf premiers 99 % du total, ne laissant que 1 % pour tout le reste.

Ces divers éléments vont déjà s'oxyder (SiO_2 , Al_2O_3 ...) et s'associer en molécules complexes d'alumino-silicates de fer et/ou de métaux alcalins ou alcalino-terreux : ce sont les feldspaths. Il y en a des milliers dont la couleur va du rose (par exemple l'orthose KAlSi_3O_8) à des gris de plus en plus foncés et même au noir pour les micas qui contiennent beaucoup de fer. En raison de l'abondance du silicium, il reste généralement de la silice (SiO_2) inemployée : ce sont les cristaux de quartz, qu'on va donc retrouver mélangés à des cristaux de divers feldspaths, le tout souvent agrémenté de quelques grains de mica.

Autre facteur de diversification, la vitesse de refroidissement lors de la solidification : plus elle a été lente plus les cristaux ont eu le temps de grossir. Au contraire, en cas de refroidissement rapide, les cristaux sont petits, voire très petits, mais c'est là que la roche est la plus solide, pouvant alors servir notamment de ballast pour les voies ferrées. C'est le cas pour les microgranites extraits des carrières aux environs de Thouars, lesquelles fournissent aussi des granulats de diorite employés pour les revêtements routiers, l'ensemble constituant bien sûr un apport intéressant pour l'économie locale.

Le réseau ferroviaire des Deux-Sèvres

Au début de l'ère ferroviaire, les Deux-Sèvres et les départements limitrophes n'ont reçu qu'un équipement limité. La région était essentiellement rurale, sans ville importante. Des lignes, la plupart d'intérêt local, avaient été concédées à de petites compagnies. Elles ne formaient en tout cas pas un véritable réseau. Très tôt, leur manque de réussite a poussé les pouvoirs publics à les faire reprendre par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, créée par un décret en date du 27 mars 1852. De son côté, la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans (P.O.) reçut en 1856 la concession d'une ligne entre Poitiers et La Rochelle et Rochefort par Niort, qui fut ouverte dès l'année suivante.

Pour faire face à la concurrence du P.O., qui exploitait la ligne Paris-Bordeaux par Saint-Pierre-des-Corps, Poitiers et Angoulême, les Chemins de fer l'Ouest entreprirent d'aménager une autre ligne entre Paris et Bordeaux via Chartres, Saumur, Niort et Saintes. Pour ce faire, il fallait mettre bout à bout les tronçons qui avaient été réunis en mars 1856. La plupart de ces tronçons étaient d'intérêt local et peu nombreux étaient ceux qui avaient le statut d'intérêt général. Il fallut reclasser l'ensemble, en révisant les statuts et en améliorant les caractéristiques techniques. Ces modifications qui ont touché les petites compagnies une à une, au nombre de quinze, s'étalèrent sur quarante ans, du 14 juin 1861 au 1^{er} avril 1901. Entre temps, l'Etat avait repris à la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest la totalité de son réseau. De Paris, pour aller à Bordeaux ou en revenir, on eut alors le choix entre les deux lignes (Voyez les horaires ci-dessous).

La ligne exploitée par les Chemins de fer de l'Ouest puis par l'Etat comportait un nombre important d'ouvrages d'art, en particulier huit viaducs sur le Thouet et ses affluents et sur la Sèvre Niortaise, tous édifiés entre 1871 et 1873. Au cours de notre visite, nous verrons celui de Thouars, construit dans les ateliers de la Compagnie Eiffel.

La gare de Thouars fut mise en service le 10 mai 1873, au croisement de la ligne de Tours aux Sables-d'Olonne et de ce qui n'était pas encore complètement la ligne de Bordeaux. Cette position centrale dans le réseau régional des Deux-Sèvres donna une place importante à la gare de Thouars, qui abrita longtemps un des plus importants dépôts de machines à vapeur de l'Ouest.

Aujourd'hui, la plupart des lignes des Deux-Sèvres ont été fermées. Néanmoins, sur certains tronçons, un important trafic de marchandises subsiste, en particulier celui de cailloux destinés au ballast, cailloux granitiques extraits dans de vastes carrières aux alentours de Thouars. Une part importante de ce trafic sert actuellement à alimenter la construction de la ligne à grande vitesse entre Saint-Pierre-des-Corps et Bordeaux. En revanche, le sort des voyageurs est moins satisfaisant : le site de la SNCF, sur Internet, offre quelques curiosités : si l'on cherche un horaire pour aller de Thouars à Niort (80,3 km par la route

directe), on se voit proposer un trajet par Angers et Paris-Montparnasse, d'une durée de 5 h 55 ou un autre, par La Roche-sur-Yon et Saintes, de 6 h 21 ou encore un autre, par Tours et Poitiers, de 4 h 26 ! Les seules améliorations notables ont été réalisées sur la ligne de Poitiers à La Rochelle grâce à d'importants travaux de modernisation au cours de la dernière décennie. (Déclaration d'utilité publique du 8 septembre 2005). Ils ont permis une nette amélioration de la circulation des trains de voyageurs, en particulier des TGV. Mais, dans l'ensemble, les Deux-Sèvres restent, surtout dans leur partie nord, à l'écart des grandes voies ferrées.

Horaires des trains de nuit Paris-Bordeaux et Bordeaux-Paris en 1931, lorsque la desserte directe de Bordeaux s'effectuait via Chartres, Courtalain-Saint-Pellerin, Château-du-Loir, Saumur, Thouars, Niort et Saintes

Train express n° 781 (année 1931)

Paris-Montparnasse 21.50
Versailles-Chantiers 22.12/22.16
Chartres 23.10/23.15
Courtalain-Saint-Pellerin (environ) 0.10 (passage)
Château-du-Loir 1.22/1.25
Saumur-Orléans * 2.36/2.40
Thouars 3.18/3.31
Parthenay 4.23/4.25
Niort 5.12/5.40
Saint-Jean-d'Angély 6.27/6.29
Saintes 6.55/7.40
Pons 8.00/8.03
Jonzac 8.22/8.25
Montendre 8.46/8.48
Saint-Mariens-Saint-Yzan 9.03/9.08
Saint-André-de-Cubzac 9.26/9.28
Bordeaux-Benauges 9.49
Bordeaux-Saint-Jean 9.57

Source officielle: tableau n° 119 du Livret-horaires Chaux de l'Etat (juillet 1931)

Train express n° 780 (année 1931)

Bordeaux-Saint-Jean 19.00
Bordeaux-Benauges 19.06
Saint-Mariens-Saint-Yzan 19.42/19.46
Montendre 20.04/20.06
Jonzac 20.24/20.26
Pons 20.42/20.45
Beillant 20.59/21.01
Saintes 21.12/21.28
Saint-Jean-d'Angély 21.55/21.57
Niort 22.41/23.00
Parthenay 0.09/0.11
Thouars 0.42/0.50
Saumur-Orléans* 1.33/1.36
Château-du-Loir 2.49/2.57
Courtalain-Saint-Pellerin 4.12/4.15
Chartres 5.12/5.17
Versailles-Chantiers 6.18/6.22
Paris-Montparnasse 6.46

* « Saumur-Orléans » : appellation de la gare de Saumur à l'époque de la compagnie du P.O.

Pierre Gillardot