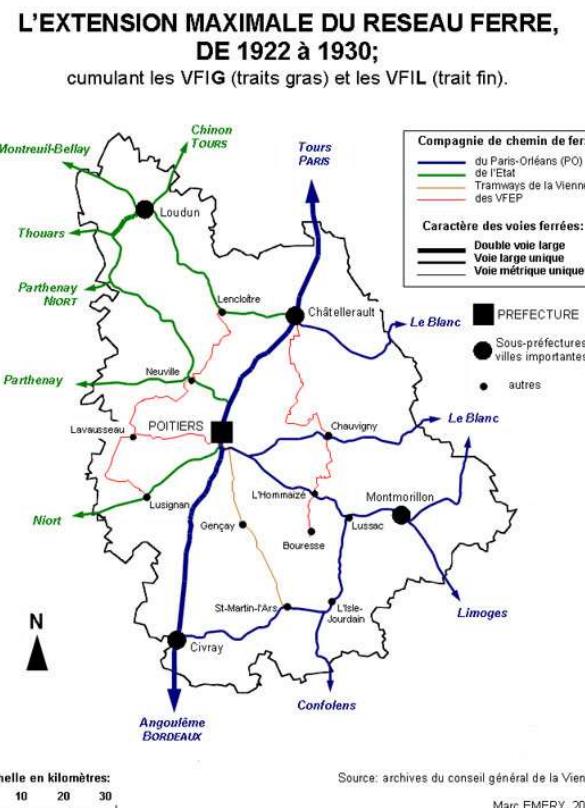




LA LIGNE CHATELLERAULT- BOURESSE VIA CHAUVIGNY

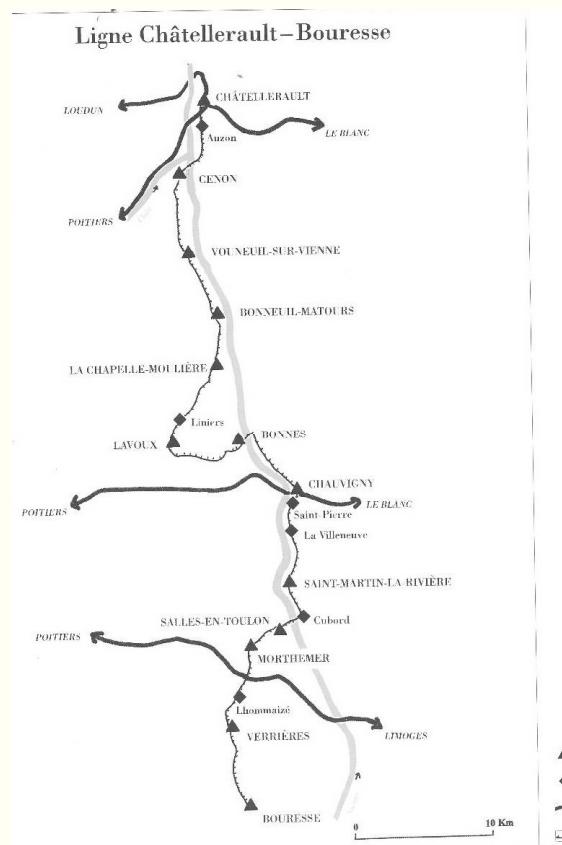
2^e réseau de petits trains

La ligne Châtellerault – Bouresse via Chauvigny

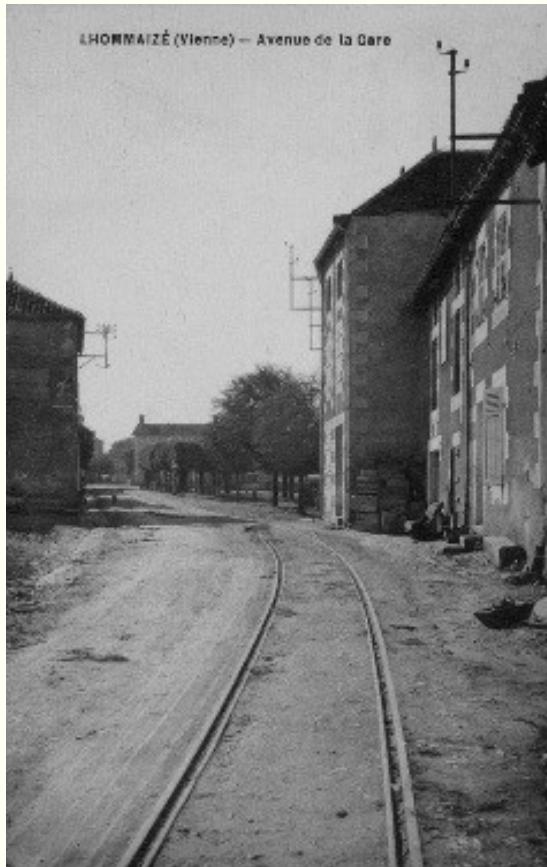


- 1893 : principe de deux lignes Châtellerault – Chauvigny et Lencloître – Saint-Sauvant est acté par le Département.
- Les communes de bord de Vienne demandent à ce que le tracé passe par la rive gauche de la Vienne.
- Printemps 1887 : la commune de Verrières lance une souscription et vote des fonds.
- Au Département on commence à évoquer le développement de l'automobile.

La ligne Châtellerault – Bouresse via Chauvigny



La ligne Châtellerault – Bouresse via Chauvigny



- Avril 1902 nouvel appel d'offres après un appel d'offres en 1899 qui n'a pas abouti.
- 11 novembre 1908 : une convention est signée avec BAERT et BELDANT (concessionnaire du 1^{er} réseau).
- 1^{er} janvier 1909: déclaration d'utilité publique.
- Crédit d'une société anonyme « voies ferrées économiques du Poitou » VFEP – les statuts sont approuvés le 11 février 1914.

La ligne Châtellerault – Bouresse via Chauvigny



Lhommaizé

- Dès 1910 les travaux commencent par la section Châtellerault – Chauvigny, puis Chauvigny – Bouresse.
- Construction du pont de Cubord, inauguré le 22 février 1914.
- Printemps 1914 : partie Châtellerault – Chauvigny opérationnelle.
- Première Guerre mondiale : rythme ralenti sur le 1^{er} réseau, travaux stopés sur le 2^e réseau. Le matériel est réquisitionné.
- Le contexte a changé après la Première Guerre mondiale.

La ligne Châtellerault – Bouresse via Chauvigny



Cubord (Valdivienne)

- 8 avril 1922 : ligne Chauvigny – Bouresse inaugurée.
- Dès 1920 : déficit sur les deux réseaux.
 - Le trafic est en baisse constante
 - L'état des véhicules est mauvais
 - Les lignes d'autobus se développent
 - Litiges importants entre le Département et les concessionnaires.
- 31 octobre 1931 : le déclassement de la ligne est acceptée.
- 1^{er} mai 1932 : démontage des voies.