

# L'histoire du train à Chevilly

---

*Aujourd'hui, pour le travail comme pour les loisirs, les moyens de déplacement sont indispensables pour désenclaver nos communes rurales. Il nous a donc semblé intéressant de parler d'un de ces modes de transport présents à Chevilly, à savoir le chemin de fer.*

*- Son présent et son futur: écologique et sans doute sous-utilisé aujourd'hui, il devrait être largement développé à l'avenir.*

*- Son passé: près de 2 siècles après son arrivée à Chevilly, le chemin de fer a une histoire riche et mouvementée, qui mérite donc largement d'être racontée : en effet, la vie de notre village a toujours été liée à sa position géographique, idéalement située entre Paris et Orléans. Effectivement la jonction entre Seine et Loire était autrefois stratégique, avec des rois siégeant à Paris tout en profitant des châteaux de la Loire.*

*A pied ou à cheval jusqu'au 19ème siècle, puis en train ou en voiture par la suite, les orléanais sont donc toujours passés par Chevilly pour se rendre à Paris, et inversement.*

*C'est donc à l'histoire de la « voie de fer » à Chevilly que nous allons nous intéresser ici.*

*Alors en voiture, et bon voyage !*

## L'histoire du train à Chevilly

(Source : Bulletin d'information Chevilly-Histoire N°5 - automne 2019)

Au début des années 1830 apparaît l'idée de relier par « voie de fer » Paris et Orléans. Plusieurs tracés sont alors envisagés: celui passant par l'ouest (Rambouillet), et celui passant par l'est (Pithiviers) ne devaient pas passer par Chevilly. C'est finalement celui passant par Etampes, plus direct, qui fut retenu.

La voie, ainsi que les gares, furent construites à partir de 1838 avec le concours commun de l'Etat et d'une compagnie privée, la Compagnie de Chemins de Fer Paris-Orléans. C'est elle qui allait donner son nom au fameux « PO » (le Paris-Orléans).



Le 2 mai 1843, en pleine monarchie de Juillet, la ligne fut inaugurée officiellement par les fils de Louis-Philippe et la locomotive bénie par l'évêque Monseigneur Dupanloup; Orléans devient ainsi la première grande gare de province.

Il faut imaginer le paysan chevillois dans son champ, voyant rouler les premiers trains à l'époque: cela eut certainement le même effet que l'aérotrain un siècle plus tard, avec le bruit et la vitesse ...

Vitesse toute relative, car ces trains ne roulaient qu'à 40 km/h, et il fallait entre trois et quatre heures pour rallier Paris à Orléans ! Mais n'oublions pas que le train a doublé la vitesse des chevaux, qui n'étaient autorisés qu'au pas ou au trot; ainsi, il fallait habituellement 1 journée aux voyageurs (et 3 jours aux marchandises) pour joindre les 2 villes.

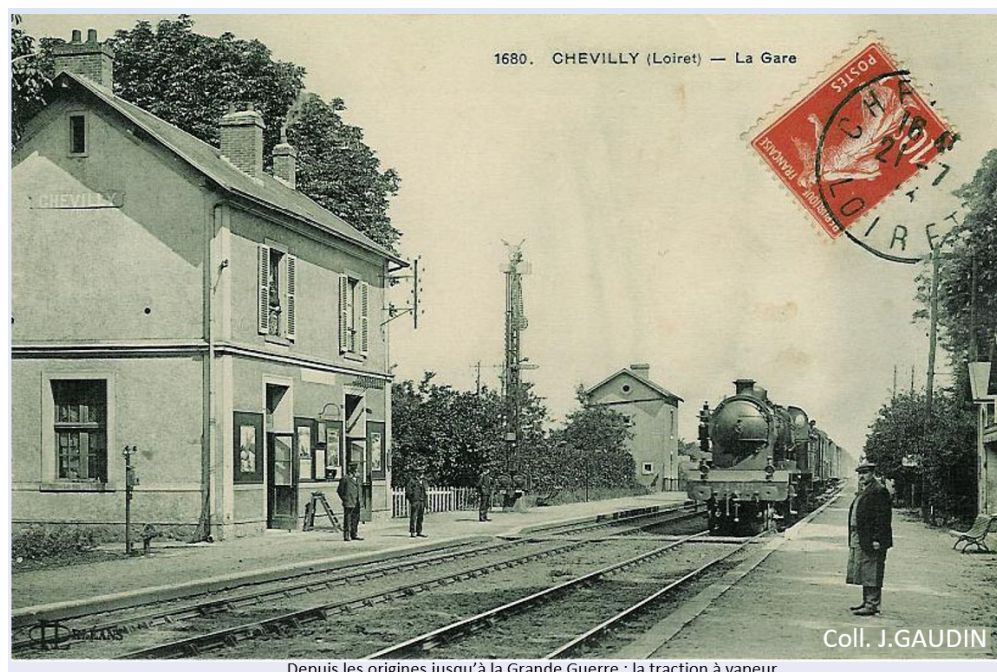
Les wagons ressemblaient alors à des sortes de « caisses » à 4 roues, avec pour sièges de simples banquettes de

bois sans dossiers. Les voitures de 3ème classe étaient non couvertes (voir gravure ci-dessus), donc pas à l'abri du vent, de la pluie et de la fumée noire de la locomotive ... Sachez que cette 3ème classe ne devait être abandonnée par la SNCF qu'en 1956 !

Pour aller de Chevilly à Orléans il fallait déboursier environ 1 franc, sachant qu'à l'époque le salaire quotidien d'un ouvrier était d'environ 5 francs. Chevilly était le premier arrêt depuis Orléans, les gares de Cercottes et Fleury-les-Aubrais n'étant pas encore construites.

La construction du chemin de fer allait faire venir à Chevilly une main d'oeuvre considérable: terrassiers, remblayeurs, poseurs ... Les listes de recensements de l'époque témoignent de ces populations, souvent venues d'Auvergne ou du Rouergue, et qui souvent allaient s'installer définitivement sur la commune. Par la suite, c'est l'exploitation de la ligne qui devait faire travailler à Chevilly de nombreux cheminots (garde-barrières, chef de gare, mais aussi tous les ouvriers affectés à l'entretien des voies).

Comme aujourd'hui lors de la construction d'une autoroute, la Compagnie du Chemin de Fer allait devoir faire l'acquisition d'un grand nombre de parcelles de terrain (7500 au total !); à Chevilly, c'est la présence d'un moulin à vent qui allait poser problème : à l'emplacement exact où la gare allait être construite (le lieu-dit s'appelait alors 'La Grimaudière') se trouvait le moulin Claveau, que l'on voit parfaitement sur le cadastre napoléonien. Il fut alors demandé au meunier de démonter et déplacer son moulin ; c'est ce qui fut fait ... et celui-ci fut remonté tel quel à l'emplacement de l'actuel château d'eau !



Depuis les origines jusqu'à la Grande Guerre : la traction à vapeur



A partir de 1926 : électrification de la ligne Paris-Vierzon

### **Chevilly sur la ligne Paris-Orléans: une position stratégique exploitée pendant les deux guerres ...**

Nous avons vu dans d'autres publications comment l'armée française, pendant la Première Guerre Mondiale, a mis à profit cet emplacement idéal à l'arrière du front: acheminement de blessés par le train, cantonnement des troupes autour de la gare, ... les chevillois ont vu un grand nombre de poilus descendre sur les quais !

Au cours de la Seconde Guerre Mondiale, l'armée allemande allait à son tour utiliser les possibilités offertes par la voie de chemin de fer pendant toute la durée de l'Occupation.

Deux épisodes tragiques de cette période sont malheureusement survenus à la gare de Chevilly:

- le 15 juin 1940, des avions allemands bombardent, à quelques mètres de la gare, deux trains transportant des réfugiés et des troupes françaises en déroute. On allait compter 22 morts et 40 blessés parmi les civils et militaires.
- en 1944, quelques jours avant la Libération, c'est l'aviation alliée qui allait bombarder la ligne de chemin de fer, afin de la rendre inutilisable par les allemands pour rallier la Normandie et affronter les américains.

Gabriel Paviost, de Chevilly, a ainsi raconté les faits: « *La peur nous fut occasionnée par deux avions anglais Hurricane, qui larguèrent des bombes sur le train Irun-Paris bloqué en gare de Chevilly, les voies étant détruites de partout ... Heureusement les voyageurs avaient été évacués ...* ».

Le père Bronislas Wiater, qui dirigeait l'école catholique polonaise du château de la Cour, relate également l'événement : « *Situé à proximité de la gare, le Château était fort exposé. Pendant le dernier bombardement du train, c'est seulement grâce à la vigilance de mon adjoint l'abbé Zblewski que les enfants ont évité des blessures, car tous les carreaux de leurs salles ainsi que des pans de mur sont par terre. Le bâtiment est un peu délabré et la pluie s'infiltre par la toiture qui a été endommagée par les éclats des bombes. La maison se trouve à proximité de la gare, objet de fréquentes attaques aériennes ...* »

### **Le trafic de marchandises**

Sur le côté de la gare se trouvaient un quai et un bâtiment dédiés à l'embarquement de toutes sortes de marchandises:

- les caravanes de l'entreprise chevilloise Messenger (expédiées par le rail pour l'étranger dans les années 1970)
- les betteraves (les chargements étaient expédiés durant toute la période de l'après-guerre vers la sucrerie de Toury)
- les céréales: un silo à grains fut construit en 1953 près de la gare; il servit jusque dans les années 1970 pour alimenter des convois de céréales. Ce silo existe toujours, même si il n'est plus utilisé.
- les bidons de lait: matin et soir, aussitôt après la traite, les laitiers passaient de ferme en ferme pour recueillir les bidons de lait. Ces pots de 20 litres étaient ensuite expédiés par la laiterie de Chevilly depuis la gare, en particulier vers la région parisienne.

Aujourd'hui, le transport routier a définitivement supplanté le trafic marchandises à Chevilly. On ne peut que le regretter, et on peut aussi y voir un petit clin d'œil à l'histoire qui a vu le transport fluvial et ses bateaux à vapeur remplacés à Orléans par le train en 1850 ...

Dans les années 1950, la gare fut rénovée (bureaux, salle d'attente), et la maisonnette du passage à niveau

agrandie. C'était la période de gloire du chemin de fer à Chevilly; un « Café de la Gare » allait même ouvrir, au 32 rue de Monchêne, pour ne fermer que dans les années 1990. Le jeudi, les enfants du village venaient y assister à des séances de guignol !

Le chef de gare avait son logement au premier étage de la gare; depuis les années 1970 il n'y a plus ce chef de gare à Chevilly. Il fut remplacé par un distributeur automatique de billets ... qui n'existe même plus aujourd'hui !

Au début des années 1980, le passage à niveau de la gare disparut pour être remplacé par le pont menant aux Chapelles. En 1997, une passerelle fut construite au-dessus des voies (malgré l'opposition des élus de la commune, qui réclamaient un passage souterrain pour un meilleur accès pour les handicapés et les enfants en poussettes). Enfin, la gare fut, hélas, démolie en 2009 ...

### **... aujourd'hui et demain**

Au rythme de 6 allers-retours quotidiens, Chevilly est aujourd'hui à 1 heure de Paris et 15 minutes d'Orléans. Ainsi, de nombreux lycéens se rendent à Orléans tous les jours en train; tout aussi nombreux sont les « navetteurs » chevillois qui vont travailler à Paris quotidiennement. Le rail a donc encore de l'avenir dans nos petits villages ...

On voit même ici à droite un TGV de passage à Chevilly dans les années 1980 ! Avec le projet de ligne à grande vitesse « POLT » (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse), reverrons nous un jour un TGV s'arrêter en gare de Chevilly ?

