L’histoire de l’automobile à Chevilly

L’histoire de l’automobile à Chevilly

(Source : Bulletin d'information Chevilly-Histoire N°7 - printemps 2020)

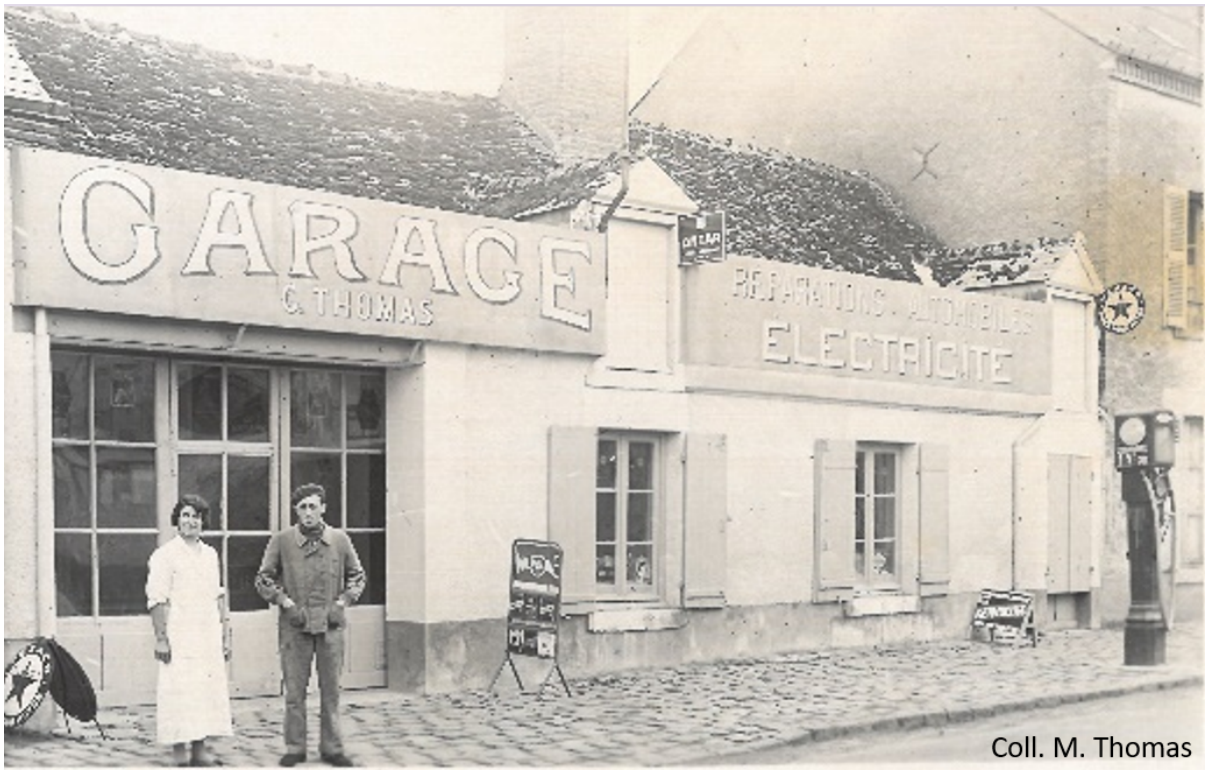
Le chemin de fer est arrivé dans notre village dans les années 1850. Quelques décennies plus tard, c’est un autre moyen de transport, tout aussi révolutionnaire, que les chevillois allaient découvrir: l’automobile !
La route impériale de Paris à Toulouse, future « Nationale 20 », commençait alors à être empruntée par d’autres véhicules que les diligences, calèches et autres charrettes …
Avant cela, de nombreux métiers étaient liés aux déplacements à cheval: sellier, bourrelier, maréchal-ferrand. Ensuite, ce sont de nouvelles professions qui sont apparues (garagiste, mécanicien, pompiste, …) et c’est l’histoire de ces établissements à Chevilly que nous allons vous raconter ici.
En réalité, l’automobile s’est développée dans un premier temps principalement dans les grandes villes, pour n’arriver véritablement dans nos villages que pendant l’entre-deux-guerres.
Un siècle plus tard, c’est une histoire d’amour et de désamour entre Chevilly et l’automobile :
si le passage de la nationale 20 a contribué à l’essor de la commune et de ses commerces, c’est aussi une nuisance qui est devenue croissante au fil des années: le bruit, les feux rouges, les accidents, sans compter les fameux embouteillages …
Il y a donc beaucoup à dire sur ce sujet qui nous concerne tous : comme disait Georges Pompidou, « Les français aiment leur bagnole … »
Et cela fait bien longtemps que nous l’aimons, notre voiture, alors essayons de nous souvenir de celle d’autrefois, celle de notre jeunesse, celle de notre grand-père …

Les garages et leurs mécaniciens
L’entre-deux-guerres – la démocratisation de l’automobile

Les premiers garages apparus à Chevilly sont :
- Auguste MORDRAI : il a ouvert au début des années 1920 le premier garage automobile de Chevilly au 76, rue de Paris, là où se trouve encore aujourd’hui le garage Citroën. Ses fils Léon et Jean lui ont succédé. Le premier a d’abord exercé de multiples activités (quincaillerie, serrurerie, cycles, puis transport de charbon, service de taxis et ambulances) avant d’ouvrir une station-service à l’entrée de Chevilly (voir page ci-contre). Son frère Jean a continué à gérer le garage Citroën jusqu’en 1966, quand il l’a cédé à Jacky PERRAULT (c’est ensuite son fils Eric qui l’a exploité).
- Georges THOMAS : en 1934, Georges THOMAS démarre au 44, rue de Paris une activité Cycles/Auto/Electricité. En 1964, c’est son fils Alain qui s’y installe avec son épouse; il se mettra à son compte en 1975, et agrandira son commerce en 1978 en achetant la maison voisine (le N°42, qui appartenait au négociant en vins, M. Quienne). C’était alors un garage toutes marques, puis il sera ensuite agent SIMCA puis Renault à partir de 1980. Le fils d’Alain Thomas, Eric, allait ensuite reprendre l’activité.
- Auguste FLEURY : réparateur de machines agricoles dans les années 1920, il était en même temps serrurier, quincailler et marchand de charbon. Le commerce, attenant à l’actuelle boulangerie, fut repris au lendemain de la guerre par son fils Raoul, qui commença aussi à vendre des vélos. Il décèdera en 1973 et son épouse allait continuer l’activité ‘quincaillerie’ jusqu’en 1978 … à l’âge de 75 ans ! On pouvait tout trouver dans son magasin, depuis le caramel à un franc jusqu’ à la pelote de laine ou le coton à repriser … Il arrivait toutefois que Madame Fleury prenne le train pour aller à Orléans dénicher l’article qu’on lui demandait et qu’elle n’avait pas en rayon !

Ce document est issu du site loirebeauce-encyclopedia.fr. Tous droits réservés Racines du Pays Loire-Beauce.

Le garage Mordrai : sur la pompe à essence, nous pouvons lire le prix du carburant qui est de 2,40 F et 2,60 F. Il était délivré par 5 litres en faisant fonctionner la pompe manuellement.



Le garage Thomas en 1934 : on aperçoit à droite la pompe à essence (elle ne distribuait que de la Solexine, carburant pour les motocyclettes).

Le camion Renault de Léon Mordrai, fonctionnant au charbon de bois pendant la guerre.

Le parc automobile à Chevilly en 1940

Pendant la guerre, on compte déjà une centaine de véhicules dans la commune.
Pour preuve, une circulaire demande en 1941 un recensement général de tous les véhicules automobiles (voitures, mais aussi camionnettes, autocars, motocyclettes et tracteurs agricoles), avec plaques minéralogiques et noms des propriétaires. On trouve alors parmi ces propriétaires :
- Jean DARBLAY => véhicule de tourisme Matford 13 chevaux
- Raoul FLEURY => un vélomoteur Helyett
- Paul BESNARD => une Ballot mixte commerciale
- Léon MORDAI => un camion Renault et une Citroën de tourisme 11 chevaux

- Alfred MORINIERE => une camionnette Rosengart et un autocar Panhard
- René MARTIN => une Renault Torpédo
- Marcel PELE => un tracteur agricole 'Société Française'
- Gilbert PRIEUR => une conduite intérieure commerciale Renault
- Fernand NICOLLE => une motocyclette Magnat-Debon

La voiture de Paul Besnard (photo prise dans la cour de la ferme)

La fiabilité des voitures dans les années 1960-1980

A l'époque, les voitures tombaient en panne beaucoup plus souvent qu'aujourd'hui. L'été, les vacanciers prenaient la route sans contrôler leurs niveaux, et tombaient en panne au bout de 100 kilomètres … donc à Chevilly pour les parisiens !

Joints de culasse, têtes de delco, surchauffe des durites … autant de recours au mécanicien le plus proche.

Lorsque le revêtement de la nationale était refait, les gravillons faisaient exploser un grand nombre de pare-brises, qui à l'époque n'étaient pas en verre feuilleté comme aujourd'hui. « Nous pouvions alors passer des journées entières à changer des pare-brises », raconte Joël Gaudin en souvenir de son apprentissage chez Alain Thomas.

Les stations-service et leurs pompistes
L'après guerre – les trente glorieuses de la pompe à essence avant l'arrivée de la grande distribution

Quatre stations-service ont fonctionné à Chevilly à partir des années 1950-1960, jusqu'aux années 1980 :
- Esso : construite en 1957 par Léon Mordrai, elle est ensuite devenue un garage Peugeot jusqu'en 2010 (entre-temps elle avait été reprise en 1978 par M. et Mme Létang)
- Shell : ouverte dans les années 1950 et fermée en 1978 pour devenir un dépôt de pain puis une habitation.
- Total : ouverte en 1957, elle a brûlé en 1971 puis fermé en 1984.
- BP : gérée par M.Perret, elle a fermé vers 1980.

Les quatre établissements ayant ouvert pratiquement la même année (fin des années 50), on constate que leurs numéros de téléphone, à deux chiffres à l'époque, se sont suivis: on les appelait au numéro 43 (Shell), 44 (Esso), 45 (Total) et 47 (BP) !

En ajoutant les pompes à essence des garages, on a compté jusqu'à 5 points de distribution de carburant au même moment à Chevilly (et pas moins de 7 à Cercottes). On a l'habitude de dire qu'à l'époque il y avait une station-service au kilomètre entre Paris et Orléans, cela se vérifiait entre Artenay et Saran !

L'autonomie des véhicules (et le volume des réservoirs ?) n'étaient sans doute pas les mêmes qu'aujourd'hui …

Les deux stations Shell et BP, se faisant face

La station Esso, à l'entrée sud de Chevilly

Vue aérienne de Chevilly aujourd'hui – implantation des 4 stations-service dans les années 1960-1980

Après la guerre, le trafic routier entre Paris et Orléans augmente au point que les bourgs d'Artenay et Toury (de même que la Croix-Briquet) ont du être déviés; c'est ce qui sera fait à la fin des années 1950.
Ensuite, on assistera à la construction de l'autoroute (en 1973); ce deuxième axe va désengorger considérablement le passage dans Chevilly (notamment les poids-lourds).
En effet, avant l'arrivée de l'autoroute, des embouteillages interminables se produisaient à chaque entrée de Chevilly: si c'est le cas aujourd'hui quelquefois dans l'année lors des grands « chassés-croisés » de l'été, à l'époque c'est tous les dimanches soir que les retours de week-end généraient une file interminable de voitures … qui pouvait

s’étirer de Cercottes à Chevilly !
La conséquence inévitable de ce trafic étant malheureusement de multiplier les accidents de la route, avec de plus, à l’époque, des véhicules qui étaient beaucoup moins sécurisés qu’aujourd’hui.
Pour réguler ces flux de circulation en assurant la sécurité des usagers, on a vu arriver les fameux feux tricolores : en 1980 la route des Chapelles, qui autrefois traversait la voie ferrée par un passage à niveau à côté de la gare, a été déplacée au sud de la commune, avec par la même occasion la mise en place d’un feu rouge à l’entrée de Chevilly.
Les deux autres feux rouges de la commune, eux, sont apparus sensiblement à la même époque: un au centre du bourg (place Lucien Paillet), puis quelques années plus tard à l’entrée nord près de la zone industrielle.
Il n’y a guère que lorsque le Paris-Dakar traversait Chevilly (eh oui !) que ces feux rouges n’allaient pas fonctionner …

Un grand merci à Micheline THOMAS et Joël GAUDIN pour les témoignages, photos et documents fournis généreusement pour l’écriture de cet article