D'antan à

La gare de Chissay

aujourd'hui.

Réalisation : Guillaume Cailloux

Avertissement

Le site « La mémoire de Chissay » a été créé par Guillaume CAILLOUX, résidant à Chissay-en-Touraine. Son objectif est de sauvegarder la mémoire d'un village à travers la numérisation, la présentation et la saisie de commentaires sur des documents de diverse nature (photos, manuscrits, livres, cartes postales, vidéos…) confiés par des villageois ou d'anciens habitants originaires de cette commune.

L'accès est libre et la consultation des documents présentés, gratuite.

Le téléchargement des documents est possible avec les restrictions ci-après :

Utilisation strictement personnelle

Reproduction à des fins commerciales interdite

Transfert de documents sur site concurrentiel interdit

ISSN 2608-435X

Pour prise de contact, adresse suivante : lamemoiredechissay@orange.fr

Article rédigé par Madeleine Auger

Ligne Vierzon-Tours

Notre petite gare a de tout temps été la cause de bien des débats. Chissay se trouvant entre Chenonceaux et Montrichard, il fut difficile d'obtenir une halte commune pour Chissay et Saint-Georges déjà relié par un pont et comptant alors 4.000 habitants.

En juin 1867, après une réunion du conseil municipal, la demande fût évoquée mais ce n'est que le 10 décembre 1887 par décision ministérielle que le projet fut approuvé.

Chaque commune a du obtenir un emprunt à la caisse des dépôts et consignations pour acquitter la dette envers la compagnie d'Orléans pour l'aménagement de la halte de Chissay. En effet Chissay et Saint-Georges ont du payer les 4/7 de la dépense soit 5.414, 62 F chacune.

La halte se trouvera donc à 4.022 m de l'axe de la station de Chenonceaux et à 3.057 m de la station de Montrichard. Un trottoir de 180 m de longueur dont 60 m avec bordures en pierres de taille devra être prévu. Du côté de la voie un petit bâtiment de 55 m² de superficie pouvant accueillir les voyageurs sera implanté à proximité de la maison de garde habitée par le chef de la halte.

CHISSAY (Loir-et-Cher). — Gare, sur la ligne de Tours à Vierzon. ND.

15 Février 1917

En juin 1894, le conseil estimant que le trafic et le commerce des vins se développaient dans les deux communes, fit demande d'une gare de marchandises. Après refus, et malgré l'acceptation de régler la totalité des dépenses occasionnées par cette réalisation, le projet fût laissé en suspens.

Néanmoins, l'éclairage, la cloche d'appel sonnée avant l'arrivée des trains de voyageurs, et l'installation d'un service télégraphique furent apportés dans les années suivantes pour l'amélioration du fonctionnement de la gare. Un seul refus cependant, celui de la double dénomination de la halte « Chissay-St-Georges » pour des motifs de confusion sur le nom « St-Georges » très répandu en France et de problèmes de service quant à la longueur de l'intitulé…

Notre gare a donc vu depuis sa construction des modifications, de nombreux chefs de gare se succéder jusqu'en 1988, où malheureusement pour cause de réduction de personnels seul subsiste un distributeur de billets.

Souhaitons que les petits trains s'arrêteront encore longtemps à Chissay et pourront ainsi conduire les voyageurs au départ du TGV.

M. AUGER

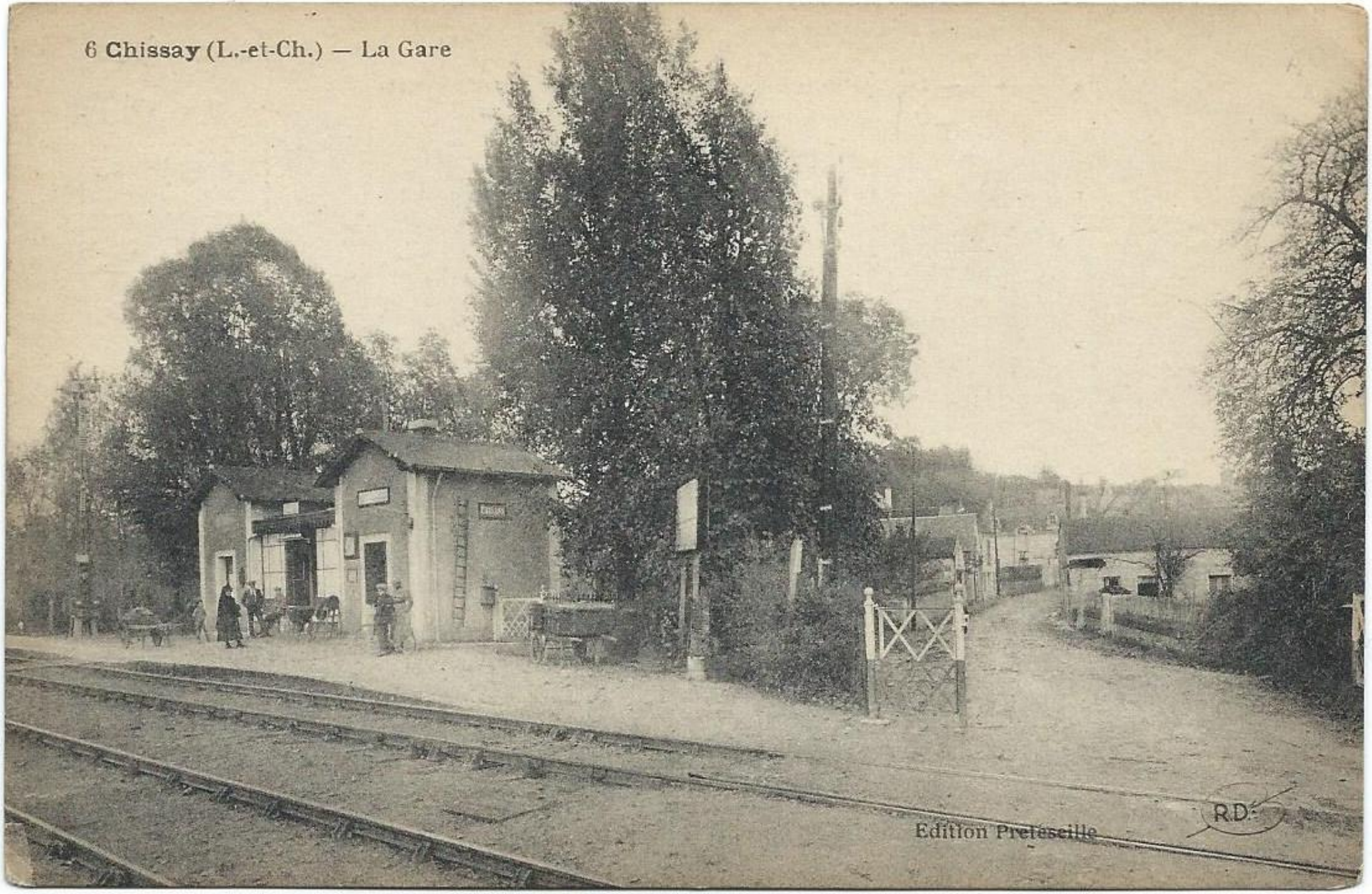
Article rédigé par Carmen Goujon et Jeanine Péré-Breuzin

Avant… Il était une gare.

A l'orée de ce siècle neuf, on ne retient pas le progrès qui s'emballe, réduit le temps, avale l'espace, déborde la planète, conquiert l'univers.

Pourtant… il est si peu lointain ce passé qui inventa les rails offrant au fer un chemin de métal ouvrant l'ouverture des temps modernes. Pour que la fière locomotive crachante, rugissante, sifflante, lancée à force de vapeur surgisse dans le village et daigne s'y arrêter pour recueillir les voyageurs, il fallait ériger une halte.

Les premiers utilisateurs étaient, sans doute, méfiants, inquiets de se confier à ce convoi de wagons articulés, trainés par cette machine à l'orgueilleux panache malodorant. Il fallait se hisser, d'un élan encore inadapté, sur des marchepieds hauts et raides pour atteindre des sièges durs dans des compartiments étroits.


6 Chissay (L.-et-Ch.) — La Gare
Edition Pretesceille
R.D.

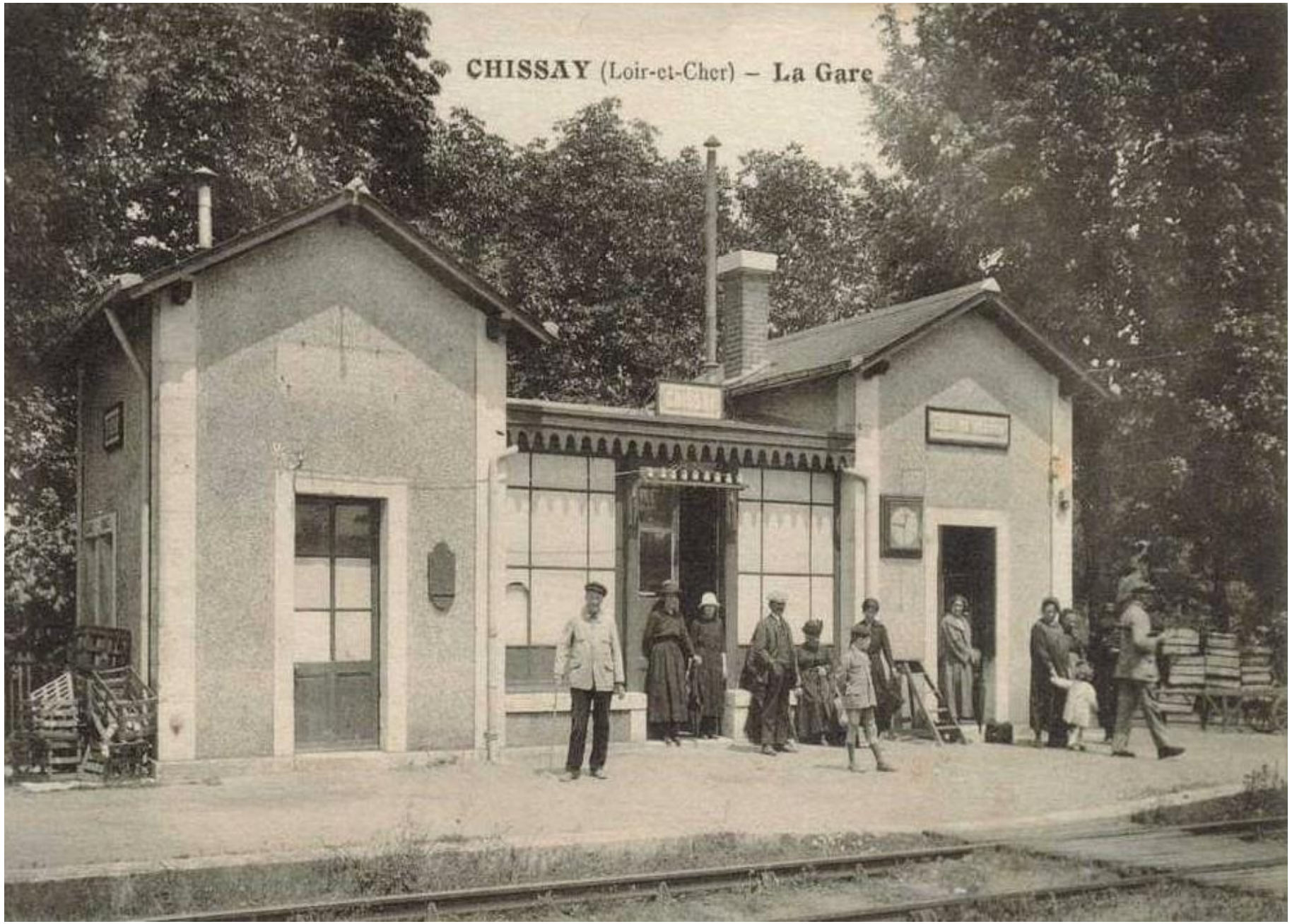
La Gare

Petit bâtiment composé de trois pièces

Au centre : La salle d'attente accueillait les partants et leurs accompagnateurs, sur de rustiques bancs de bois. Les murs s'ornaient d'affiches évoquant des lieux paradisiaques où l'on croyait n'aller jamais.

A l'époque, les voies desservaient les transports marchands. Les produits expédiés et reçus par les négociants du bourg transitaient par la gare. Les colis en partance imposaient des manutentions de pesage et d'enregistrement. Une belle bascule ancienne, munie d'un poids de cuivre rutilant se déplaçant sur une réglette, évaluait la pesanteur des envois déposés sur son plateau. Parfois, plusieurs enfants polissons la chevauchaient avec joie, provoquant la juste colère du chef de gare soucieux du dérèglement possible de ce mécanisme de précision.

On s'y acquittait du prix du voyage projeté. La distribution des billets s'opérait par un guichet sans hygiaphone et sans vitre, servi par « quelqu'un », connu souvent, avec lequel on avait des liens. Des conversations s'engageaient avec une familiarité bienvenue qui trompait l'attente de l'heure rigoureuse où l'on allait s'engouffrer dans les panses de cette diligence nouvelle ère.


CHISSAY (Loir-et-Cher) – La Gare

On prenait le train pour aller à Montrichard le plus souvent, à Tours souvent, à Paris quelquefois pour rendre visite à des membres de la famille ayant osé grossir les rangs de l'exode rural qui s'annonçait dans ce progrès incontournable.

En changeant à Montrichard, on rejoignait Blois via Pontlevoy par un « tortillard » assez poussif.

A droite le bureau attribué au chef de gare, s'ouvrait sur la salle d'attente, par le guichet de vente des billets que l'on appelait pas encore « titre de transport ».

Dans ce bureau, se trouvait une cheminée allumée de boulets d'abord, qui servit, après, de conduit à un poêle à charbon. L'hiver, il arrivait que les clients transis soient invités à se réchauffer devant le seul âtre de la gare. Malgré les interdits administratifs d'une hiérarchie lointaine, incompréhensive des nécessités locales de convivialité.

A gauche : la lampisterie. On y entretenait les lampes à pétrole avant l'avènement de l'électricité qui réduit cette petite pièce à n'être plus qu'un entrepôt à bagages.

CHISSAY (L.-&-C.) — La gare et le passage à niveau
Edition Grillon

Le passage à niveau

La voie traversait perpendiculairement des routes fréquentées. Dans un souci de protection élémentaire des uns et des autres, afin d'éviter de tragiques rencontres, on mit en fonction des barrières mobiles permettant le passage alternatif.

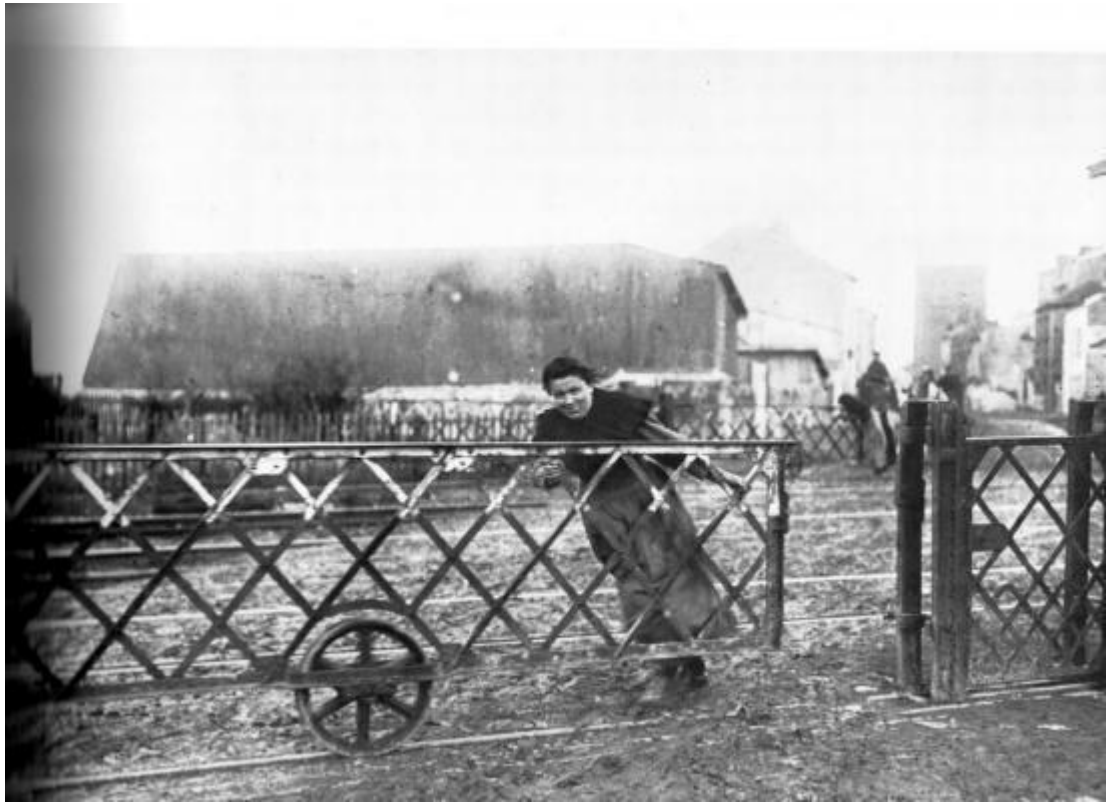
Ces barrières furent actionnées, au début, par des mains vigilantes d'un garde-barrière intervenant selon l'horaire connu du passage des trains. Passage confirmé par la sonnerie puissante les annonçant depuis la gare précédente. Ces barrières exigeaient d'être tirées et poussées de chaque côté de la voie comme des clôtures de terrain.

Puis il y eut des barrières à roulettes demandant moins d'effort de manipulation.

Puis, elles se levèrent et s'abaissèrent ensemble au moyen d'une manivelle.

Puis elles devinrent automatiques…

Pour le passage de nuit, un veilleur intervenait, autrefois, abrité dans la petite guérite qui abritait aussi la sonnerie déclenchant son service. Petite guérite qui n'existe plus, évidemment.



Evolution des types de barrière de passage à niveau au fil du temps

CHISSAY. — La Gare
Edit. E. Boyer, Chissay

CHISSAY. — La Gare
POSTES
5 C
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Les quais

Sur les quais, il y avait de la vie.

A chaque arrêt de train, la barrière de passage à niveau descendait remplir son rôle de protection.

Le chariot des bagages et colis en partie chargés par le chef de gare, attendait ponctuel sur le quai.

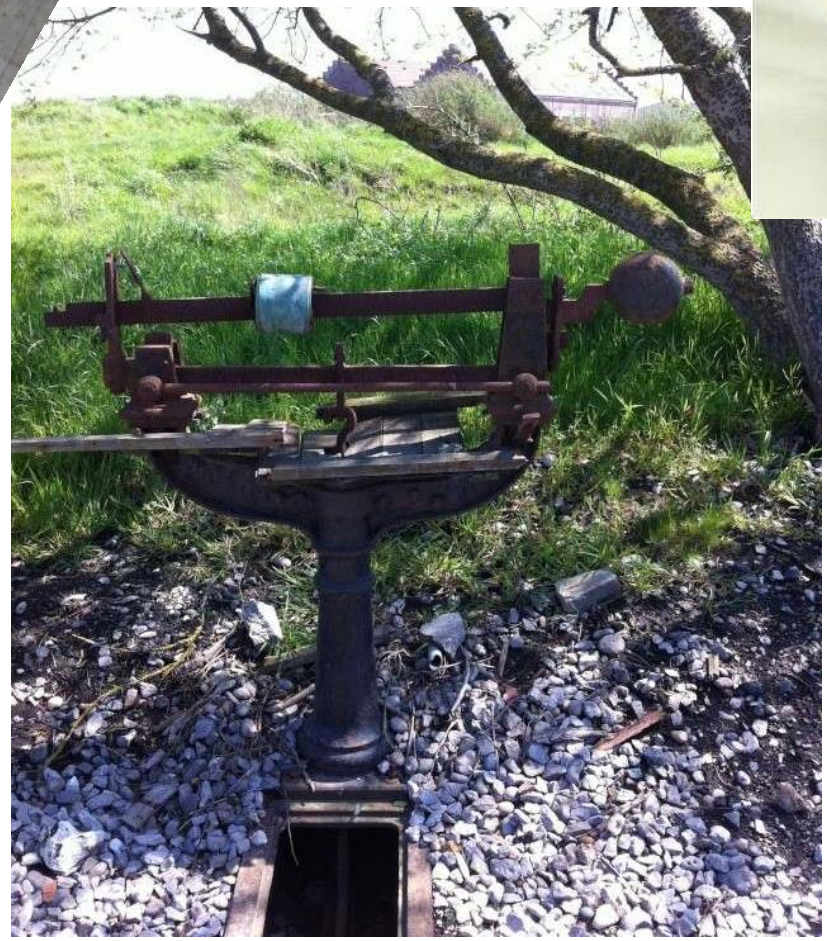
Le chef de train descendait pour déposer les colis attendus dans le village et prendre à bord ceux qui s'en allaient vers d'autres destinations.

Puis il remontait en machine en sifflant pour annoncer l'imminence du départ.

Le chef de gare, levait le drapeau rouge enroulé sur sa hampe, attribut de sa charge. Sifflet et drapeau devaient se répondre avant le démarrage de la locomotive.

Le chauffeur alimentait l'énergie de la force vapeur par l'entretien d'un foyer rougeoyant.

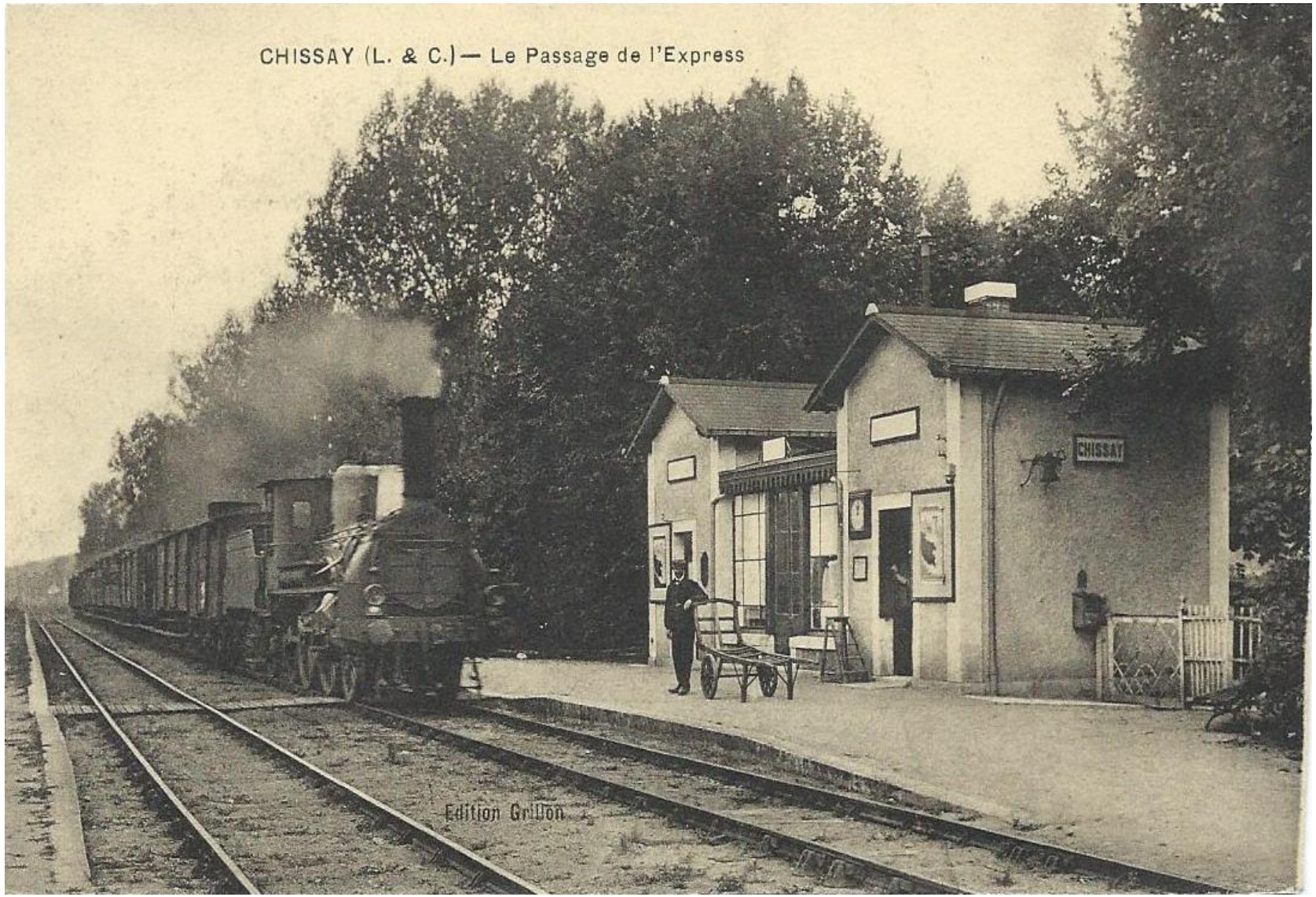
Le mécanicien assurait la conduite au moyen d'un manche.



Pendant la durée de la halte exigée pour la montée des voyageurs et la manutention des marchandises, le personnel « roulant » profitait de l'arrêt pour d'amicales conversations.

Le train s'ébranlait le long d'un quai vide. Les accompagnateurs regagnaient leurs paisibles pénates, pendant que ceux qui étaient partis regardaient défiler le paysage avec plaisir ou appréhension.

Tout ce magnifique mouvement s'exécutait comme un ballet réglé par le dictât de l'heure, dans un cadre joliment fleuri que tous admiraient. En effet, chef de gare et garde barrière furent souvent époux et épouse habitant la mignonne maison si bellement fleurie qui reste encore habitée aux bords des voies. Ces couples chargés par l'administration de l'entretien de l'ensemble des bâtiments et des quais, y apportaient un zèle entretenu par l'ambition de détenir la plus belle gare du réseau.


CHISSAY (L. & C.) — Le Passage de l'Express
CHISSAY
Edition Grillon

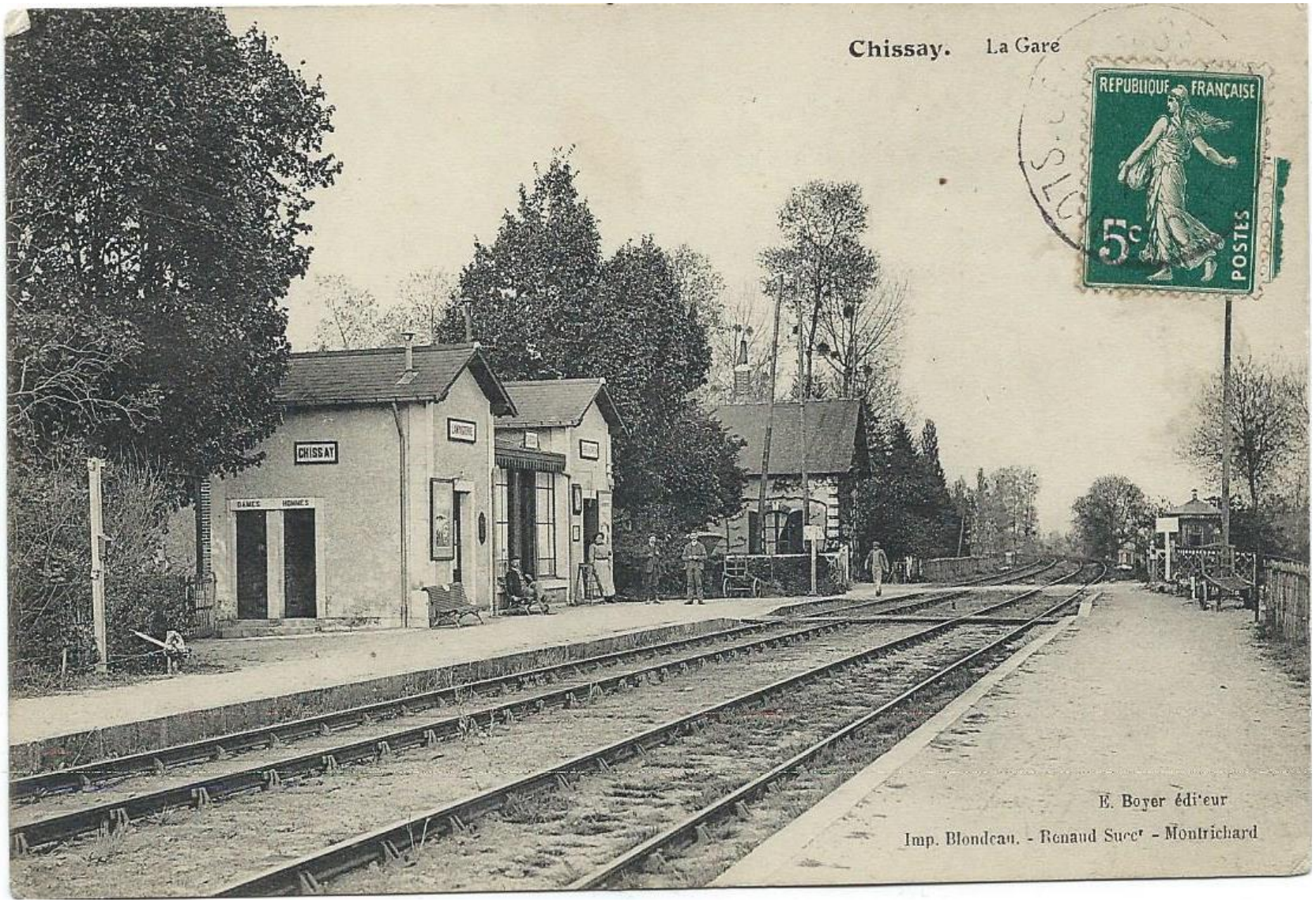
Le temps rythmé – l'heure exigée

Dans la petite gare, tout était forcément programmé et se déroulait en fonction du passage et de l'arrêt des trains.

Au mur extérieur, il y avait donc une pendule : naturellement très exacte, scrupuleusement exacte, rigoureusement exacte…

Dans le village, on avait pris l'habitude de régler sur elle les horloges comtoises, les montres de gousset, puis les montres de poignet; même encore lorsqu'elles se mirent à fonctionner à piles ! Encore aujourd'hui, certains d'ente nous cherchent la pendule défunte dans le vide l'air qui ne garde pas trace des choses, quand elles demeurent longtemps dans les esprits.

Bien avant la pendule, la bascule avait disparu, devenue inutile, remplacée par d'autres procédés d'acheminement des biens, empruntant d'autres parcours. Tant que la gare dura, sa trace sur le sol fût remplie par un petit massif de fleurs soigné par Mme Gandon, notre dernière gérante SNCF, restée seule… puisque les barrières étaient devenues automatiques.


Chissay. La Gare
REPUBLIQUE FRANÇAISE
5c
POSTES
CHISSAY
DAMES HOMMES
E. Boyer éditeur
Imp. Blondeau. - Renaud Succr - Montrichard

La petite gare détruite le 18 Octobre 1990 a perdu peu à peu sa bascule, les fleurs de ses quais, la pendule de ses murs effondrés.

Maintenant remplacée par des abris sans chaleur, sur des quais sans fleurs. Personne ne nous délivre le « titre de transport » que l'on prend si l'on sait avec la monnaie que l'on a ! On monte sans billet dans des wagons spacieux suivant docilement une motrice sans panache. Mécanique superbe et sans âme. Personne ne semble responsable du passage à niveau… probablement cela ne concerne pas « quelqu'un » mais quelque chose … pas qui ! mais quoi…

Les grands trains d'aujourd'hui, ne passent plus ici. Fini le temps des tortillards et des tacots avec leurs petits compartiments exigus où l'on campait avec un pique-nique sur les genoux quand le voyage était long.

Pourtant, ces petits trains de l'autre siècle, hantent la nostalgie de tous les cheminots, inspirant de nombreux maquettistes. Les circuits électriques de nos enfants se parsèment encore de petites gares pareilles à celle qui fût nôtre.

La pendule nous manque. On n'a plus besoin du service des hommes qui n'ont plus de travail, de responsabilité et de joie.

Autre temps, autre siècle, A siècle neuf, temps nouveaux. Il faut réinventer une autre qualité de vie.

C. Goujon – J. Péré-Breuzin

Publication dans le bulletin municipal de Chissay –en-Touraine

Ancien logis de fonction du chef de gare (répertorié 206 sur la façade)

SNCF
CHISSAY EN TOURAINE

2V

DEFENSE ABSOLUE
DE TOUCHER
AUX FILS ELECTRIQUES
MEME TOMBES A TERRE
DANGER DE MORT
UN

Nous avons perdu notre gare. Gardons nos arrêts !

Nos plus vifs remerciements à celles et ceux qui ont contribué à la réalisation de ce fichier : Madeleine Auger née Morlet, Carmen Goujon née Chatet (†), Jeanine Péré-Breuzin et Gilles Girard (6) pour les cartes postales.

Pour compléter cette présentation en prêtant de nouvelles photos le temps de les numériser et/ou en donnant des informations sur la traversée du Cher au fil du temps lors d'un rendez-vous d'échange,

envoyez un message à l'adresse suivante :

06.08.18.38.99 / guillaume.cailloux@orange.fr