2Le Tramway à Charsonville

2.1Proposition des Ponts et Chaussée de traverser Charsonville (1889)

En 1889, M l'ingénieur précisait qu'en procédant à une nouvelle estimation des dépenses de premier établissement, estimation conçue d'ailleurs sans avoir fait subir aucune modification à l'économie du projet, mais en rectifiant seulement les quantités d'ouvrages et les prix unitaires qui lui ont paru exagérés, il était arrivé à un prix de revient total de 32 000 francs par kilomètre, tandis que l'estimation primitive, faite par le demandeur en concession, atteignait 36 000 francs.

La différence provenait, pour la plus grande partie, de la réduction dans le prix de la voie et notamment du ballast.

La modification, qui lui parait utile, était la traversée de Charsonville pour remplacer la déviation projetée.

En effet, la traversée de Charsonville, impossible dans l'état actuel des lieux, rentrait dans les conditions ordinaires du tracé dans les traverses si l'on réalisait, pour deux immeubles, les rescindements prévus dans le plan d'alignement. Le plus important de ces immeubles appartenant à la commune et se trouvant en assez mauvais état, il semblait que l'entente doive être facile et qu'il était possible de réaliser une légère économie en préférant cette solution au passage à travers champs.

2.2Charsonville insiste pour le contournement du bourg (1891)

A l'issue de l'enquête, l'adoption du tracé, suivant la traversée du bourg de Charsonville et ses

conclusions, avisent été approuvées par le conseil général.

Mais le conseil municipal de Charsonville, présidé par M Le Maire (Dupuis Galliot) et réuni le dimanche 22 novembre 1891, rappelait une nouvelle fois les inconvénients de la traversée du bourg et demanda de nouveau que le tramway d'Orléans à Ouzouer-le-Marché à Orléans ne passe pas dans la traversée du bourg de Charsonville (comme lors de l'enquête). Les arguments invoqués avaient déjà été produits dans la délibération prise à la suite de l'enquête. Le conseil municipal précisait que le village de Charsonville est sillonné par quantité de routes et de chemins et l'établissement du tramway viendrait entraver la circulation. Il gênerait aussi la population du bourg qui compte 400 habitants et comprend en partie des cultivateurs ayant de nombreux bestiaux. Dans le bourg de Charsonville se trouvaient également les deux écoles communales et ledit tracé pourrait amener des accidents regrettables. Le conseil ajoutait qu'il verrait avec plaisir adopter le tracé évitant la traversée du bourg.

2.3Accord pour le contournement du bourg (1891)

Fin 1891 L'Ingénieur des Ponts et Chaussée répondit au Préfet que le projet n'était pas arrêté et que toutefois, comme les projets définitifs n'étaient pas encore approuvés, il serait possible de donner satisfaction à la commune de Charsonville si elle consentait à prendre, à sa charge, l'augmentation de dépense résultant du passage à travers les champs. Cette augmentation de dépense n'était pas inférieure à la valeur totale des terrains à acquérir suivant ce dernier tracé attendu qu'il comportait des travaux à la traversée d'une mare qui compensaient à peu près les dépenses supplémentaires à faire dans la traversée de Charsonville tant pour les rescindements d'immeubles que pour les sujétions particulières auxquelles donne lieu l'établissement de la voie dans les traversées.

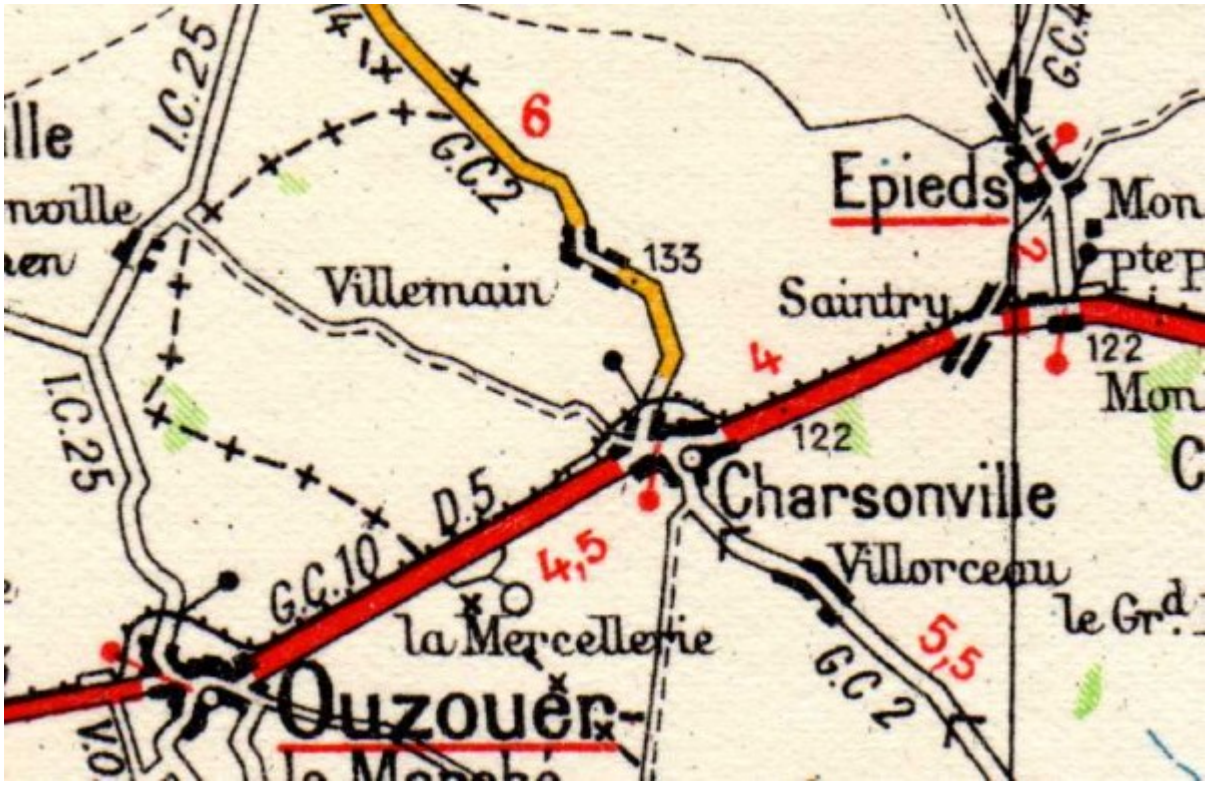
Il fallait donc que la commune de Charsonville prenne tout d'abord à sa charge les acquisitions de terrains nécessaires au passage en dehors du bourg pour que sa demande puisse être prise en considération.

2.4Début des études (1892)

M l'ingénieur LEVESQUE du service des Ponts et Chaussées informait le maire de Charsonville que M Proust, conducteur des Ponts et Chaussées, se rendit à Charsonville le lundi 11 avril 1892

pour commencer l'étude définitive du tracé du tramway et notamment le lever du plan parcellaire dans l'hypothèse du passage hors du bourg de Charsonville.

La voie ferrée était conçue comme une ligne de tramways. Elle était posée systématiquement en accotement des routes.



Contournement de Charsonville par le nord (PN = passage à niveau)

Extrait de la carte MICHELIN n° 64 (échelle : 1/200 000)

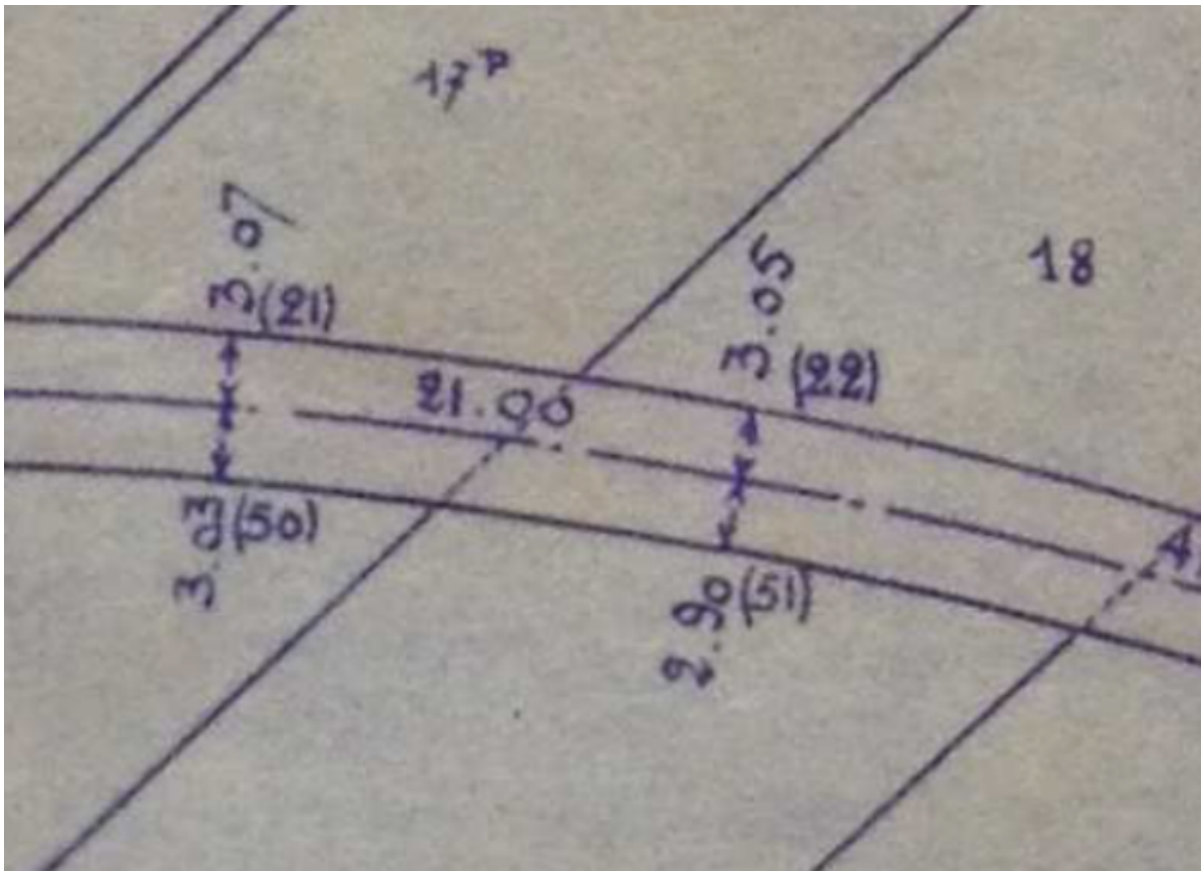
(PN = Passage à Niveau)

2.5Expropriation (1893)

Le 22 mars 1894, à la requête du Préfet du Loiret, Gillet, chef cantonnier demeurant à Charsonville, avait laissé une copie de l'extrait d'un jugement rendu par le Tribunal d'Orléans le 31 octobre 1893 prononçant l'expropriation, pour cause d'utilité publique, au profit du département du Loiret, du terrain de la mare communale nécessaire pour l'établissement du tramway sur la commune de Charsonville.

2.6Travaux (1894)

Mi-1894 les travaux avaient démarré à Orléans. Début 1895 ils avaient dépassé Charsonville. Il restait à exécuter les travaux entre Charsonville et Ouzouer ; travaux pour lesquels il faudrait une période de temps relativement longue. On ne pensait pas que la voie puisse être livrée tout entière à la circulation avant début avril 1895.



L’emprise du tramway = 6m de largeur environ selon le profil du terrain naturel

2.7Mise en service (1895)

Le 4 mai 1895, départ d’Orléans du train inaugural. Charsonville était la dernière station. Le maire de Charsonville s’avançait et précédait un petit garçon qui offrit un bouquet ; puis une petite fille commença un compliment, dont elle ne pouvait, malgré tous ses efforts, trouver la fin. Elle fondit en larmes, mais M Le Préfet du Loir et Cher la consola et l’embrassa très aimablement.

2.8Les chefs de stations du tramway

Mme Barbier, née Désirée Palmyre Huet a été chef de gare de Charsonville jusqu'en 1905. En effet, elle décéda à 48 ans le 25 juillet 1905. Elle était mariée depuis le 16-4-1877 à Louis Hospice Eugène Barbier né le 27-2-1854 à Epieds et décédé le 12/04/1933 à Charsonville. Le jour de leur mariage il était meunier et elle couturière.

Chef de station de 1905 à 1914 : il est possible qu'un homme remplaça Mme Barbier et qu'il fut chef de la station de 1905 jusqu'en 1914 avant de partir à la guerre ?

Mme Pontonnier, née Louise Jeanne Barbier, née à Charsonville le 13-4-1888, était la fille de Mme Désirée Palmyre Huet (ancienne chef de station de Charsonville). Mme Pontonnier a été chef de station (toujours aimable et ponctuelle[1]) très certainement à partir de 1914 jusqu'en 1937 puisque en 1912 elle était sans profession.

Elle était mariée, depuis le 19-11-1910, avec Désiré Achille Henri Pontonnier (Charretier) né à Baccon le 28-7-1886.

2.9Demandes de Charsonville (1897)

En 1897 la commune de Charsonville, comme quatre autres communes desservies par le Tramway, avaient exprimé les vœux suivants :

- Qu'un train supplémentaire soit crée le samedi entre Orléans et Ouzouer

- Que des billets aller et retour à prix réduits soient délivrés à tous les trains

- Que les lieux d'aisances soient établis dans toutes les stations

- Qu'une ligne téléphonique soit construite entre Orléans et Ouzouer-le-Marché.

Le Préfet du Loiret répond négativement à ces vœux début 1897.

2.10Réduction des billets 1903

En 1903 la compagnie de Tramway accorda des billets d'aller et retour une réduction de 20% aux voyageurs partant d'Orléans à destination d'une station quelconque de la ligne d'Orléans à Ouzouer-le-Marché et réciproquement mais elle refusa cette réduction pour tout parcours entre deux stations intermédiaires. La commune souhaitait que cette réduction s'applique également entre deux stations.

2.11Demande de modifications d'horaires 1917

En 1917 la commune demanda que le train supplémentaire n° 3 bis, qui partait de Charsonville le samedi à 9h15, soit avancé à 8h ce qui permettait aux voyageurs, toujours nombreux pour ce train, de pouvoir faire leurs affaires à Orléans (Le train régulier n° 3 restant à son heure de 9h 33). La commune demanda également qu'une fois par semaine, en plus du samedi, le jeudi, l'heure du départ du train venant d'Orléans soit retardée jusqu'à 5h du soir au lieu de 3h13.

2.12Nouveaux arrêts facultatifs (1934)

La compagnie des tramways du Loiret (gestionnaire de la ligne depuis 1931) avait crée en 1934 huit nouveaux arrêts facultatifs sur la ligne d'Orléans à Ouzouer-le-Marché dont « **Laba**

2.13Anecdotes des « anciens »

Le petit livre « Charsonville hier et aujourd'hui » édité par le club « des cheveux d'argent » en 1979 fournit les précieuses anecdotes suivantes :

- L'attraction du dimanche était « d'aller voir passer le train »

- Ce tramway fut utilisé par les habitants bien que le prix du billet fut (quoique modeste) encore un peu élevé pour les petites bourses

- Des fermières allaient vendre leurs produits à Orléans, payés à meilleur prix qu'au marché

voisin

- Les bouchers allaient le vendredi pour faire leurs achats chez les grossistes d'Orléans

- Les hommes ne manquaient pas « le marché franc » d'Orléans (marché aux bestiaux du dernier samedi de chaque mois)

- En cours de route, c'était l'occasion de bonnes parties de cartes entre voisins.

Pendant la guerre de 14-18, des affichettes collées sur les vitres des voitures ; « taisez vous, méfiez vous, les oreilles ennemies vous écoutent »

- Les soldats boueux, descendant des tranchées, arrivant harassés pour une courte permission, ayant peine à croire qu'ils revenaient au pays natal. Huit jours plus tard, femmes et enfants les accompagnaient tristement pour reprendre le petit train qui, de nouveau, les emmenait vers les batailles.

- Des hommes du pays entretenaient la voie ferrée en bon état : c'étaient « les cantonniers de la voie ». L'un des derniers fut Simon Huet.

- Pendant la guerre de 1914-1918, les territoriaux, trop vieux pour aller au front, faisaient ce travail.

2.14Liquidation en 1937

En mars 1937 le département du Loiret céda à la commune de Charsonville le terrain ayant servi de gare (station) du tramway.

Il sera procédé à la vente amiable des objets, mobiliers et de l'outillage qui se trouvaient dans la station de Charsonville le 30 octobre 1936, de 10h à 12h.

Sur la vue aérienne (ci-dessous) prise en 1947, on voit la voie ferrée déposée et le bâtiment de la gare existé encore.

2.15Tracé de la voie ferrée

A partir de la vue aérienne prise en 1947 il est possible de voir l'ensemble du tracé de l'ancienne voie ferrée du raccordement côté Ouzouer à celui côté Orléans. La voie ferrée a été déposée depuis longtemps mais sa plateforme a laissé une trace dans le paysage.

On peut détailler ce tracé en 4 zones comme suit :

- la gare

- la traversée de la mare

- la traversée de la route de Villemain

- le contournement nord de Charsonville

- le raccordement côté Orléans



Vue aérienne de Charsonville prise en 1947

2.15.1La gare

Sur cette ancienne carte postale on peut voir un tramway, en direction d'Orléans, stationné en gare de Charsonville. S'agit-il du tramway de 10h12 le samedi?

Un wagon couvert est à quai pour le chargement ou le déchargement

de marchandises ou d'animaux.

1 note des « anciens » de Charsonville en 1979



Gare de Charsonville (des arbres bordent de chaque côté la route à l'entrée ou sortie de Charsonville -

Sur la photo ci-dessous il est possible de voir 2 wagons isolés qui stationnent en gare de Charsonville. Ils vont être mis (un par un) sur la plaque tournante, positionnée sur la 2 ème voie, pour être ensuite mis à quai pour leur chargement ou déchargement.

Le bâtiment de la station était composé d'un hangar (8mx5m) pour le stockage des matériaux dont les murs sont réalisés avec un bardage en bois et d'un appentis (8mx2,50m) en murs de

briques rouge côté voie ferrée pour abriter les voyageurs. Des bancs sont placés à l'intérieur de la salle d'attente. Une ouverture existe côté voie ferrée et une petite fenêtre côté sud

Les toits sont recouverts de tuiles

Poteaux en bois posés sur dé en pierre entre lesquels il a été mis des briques

Le nom de la station est gravé au dessus de la porte de la station On peut voir un poteau téléphonique.





Wagons isolés en gare de Charsonville (wagons tombereaux)

Plaque tournante pour desservir le quai marchandises – des traverses sont posées sur une voie et condamnent e passage du tramway

Le nom de Charsonville est inscrit sur la pancarte (idem Coulmiers)

2.15.3La traversée de la route de Villemain

Le Tramway, sur cette photo, circule en direction d'Orléans et approche de la traversée de la route de Villemain. Le train est composé d'une locomotive modèle 1911 et de 2 voitures voyageurs à la queue du train et de 4 wagons dont 2 plats. La voie ferrée est surélevée par rapport au terrain naturel. Il existe une piste pour la circulation du cheminot de chaque côté de la voie ferrée. La traversée[1] de la route est composée de deux rails mis cote à cote. La continuité de la chaussée est assurée par la pose de pavés au droit du passage à niveau de la voie ferrée. Au loin, à la sortie de la Vendrée on aperçoit le Moulin Neuf qui sera démoli vers 1925-1930.

1 En 1970 il était encore possible de voir sur la route de Villemain le dessus des rails