



Association de Sauvegarde de Montigny et de son Environnement

8, rue du Trou de la Vente 77690 Montigny sur Loing
Association agréée régie par la loi de 1901 N° 4/9515

Contact : info@montigny-asme.fr

Site : www.montigny-asme.fr

(mise à jour janvier 2016)

Le chemin de fer et la gare de Montigny

Au milieu du siècle dernier, les chemins de fer représentaient encore le principal moyen de déplacement pour les Montignons. La gare était un véritable centre d'activités tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Plusieurs employés y travaillaient à plein temps et tous les jours. Cette situation a bien changé et il est intéressant de nous rappeler toute l'évolution du chemin de fer en général, et à Montigny en particulier.

Depuis 1830, quelques locomotives à vapeur circulaient sur de rares tronçons de voies ferrées, éparses à travers la France. Le premier "**chemin à ornieres de fer**" avait été ouvert en 1828, de Saint-Étienne à Andrézieux (18 km). Il était hippomobile : deux chevaux tiraient trois wagons sur rails pour le transport des marchandises, il resta ainsi jusqu'en 1844.

Une loi de 1842 a précisé les options choisies pour créer un réseau véritablement utilisable : des lignes principales y sont définies rayonnant en étoile autour de Paris. Des compagnies privées sont chargées de la réalisation.



L'installation des premiers chemins de fer dans notre région fut une sorte d'épopée : l'arrivée de ce monstre bruyant, dévorant et crachant le feu effrayait les habitants, et de nombreuses agglomérations, comme Fontainebleau, refusèrent de l'accueillir sur

leur territoire ou le repoussèrent le plus loin possible des habitations. On reprochait de nombreux méfaits aux trains, on prétendait même que la fumée des locomotives nuisait à l'agriculture et à la production des vignes, encore nombreuses alors dans la région.

Le roi **Louis Philippe**, soutien du progrès et séduit par ce nouveau moyen de transport, donna l'autorisation de construire la première véritable ligne de chemin de fer en 1845. Le tracé avait fait l'objet de nombreuses discussions: fallait-il le diriger vers l'est et la Champagne, vers la vallée de la Loire, ou ailleurs ? La décision fut de passer par Fontainebleau, Sens et Dijon, pour rejoindre, plus tard, Lyon. Les voyageurs savent-ils qu'ils utilisent la plus ancienne des lignes de chemin de fer ?

Dans les villages concernés par le projet, les discussions furent vives pour examiner les bienfaits ou les nuisances qu'apporterait ce nouveau moyen de transport. Il y eut chez certains de véritables mouvements de révolte, en particulier chez les mariniers qui redoutaient surtout de se voir privés d'une partie de leur fret. La tradition conserve le souvenir de véritables batailles rangées opposant les mariniers, dits "canalous", et les "lignards" d'autant plus que les "gens du fer" vivaient entre eux, dans des baraques, et que les distractions étaient rares, le règlement interdisant les sorties dans les villages et surtout dans les auberges voisines. Les plus jeunes ouvriers ne respectaient pas ces consignes et allaient combler le vide de leurs soirées en buvant et en courtisant les belles convoitées par les mariniers.

La construction de la ligne nécessita une très importante main d'œuvre et maçons, carriers, terrassiers, tailleurs de pierre trouvèrent là en grand nombre un travail régulier qui était source de revenus pour les commerces locaux.

Après des interruptions de travaux dues à des causes diverses, en particulier à la révolution de 1848, puis à des baisses des crédits accordés par la Compagnie privée, ce fut l'État qui reprit la responsabilité de la construction.

Quand tout fut terminé et que la première ligne de chemin de fer put être mise en service entre Paris et Tonnerre, on organisa l'inauguration qui eut lieu le **12 août 1849**. Le premier train officiel transporta le Président de la République, le Prince Napoléon, qui traversa la région vers deux heures de l'après-midi, après un arrêt prolongé à Fontainebleau. La population rassemblée le long des voies assistait nombreuse au passage du train décoré transportant leur Prince Président en agitant des drapeaux ou des foulards.



La construction des viaducs était particulièrement délicate : cela demandait des quantités impressionnantes de matériaux, des échafaudages nombreux, parfois périlleux. Celui de Montigny (1869), véritable ouvrage d'art, entièrement construit en pierres taillées, en biais le plus souvent, en est un très bel exemple. Afin de combler la dénivellation de l'amorce de la vallée, il est précédé d'un long remblai artificiel en terre rapportée qui actuellement sépare l'avenue de la Gare de la place de la Mairie. C'est aussi l'origine de l'actuelle rue Frot, dominant le creux de l'avenue de la gare

La construction de la ligne du Bourbonnais a commencé en 1858. Le premier coup de pioche donné par le Préfet de Seine et Marne à l'occasion... du Conseil de révision de Moret !

Cette construction attira à Montigny des ingénieurs et des architectes chargés des travaux. Séduits par le charme du village, beaucoup s'y fixèrent et se firent construire de belles maisons, en particulier sur la rive du Loing entre Montigny et Sorques. Certains d'entre eux y assumèrent des responsabilités locales et leurs noms sont restés dans les mémoires comme ceux de ces trois ingénieurs qui assurèrent la direction des travaux : MM. LAVAURS, COLLIGNON et CLOIX.

Joseph CLOIX a épousé une jeune fille du pays, une demoiselle BERTHAULT. Il a fait construire une grande maison à terrasse dans la rue principale puis il a acheté une maison au bord du Loing.

Au hameau de Sorques, Monsieur LAVAURS acheta « la Gravine » et de très grands terrains près du château ainsi que des terrains entre Montigny et Moret où il entretenait une chasse. Ces terrains, devenus carrières, sont actuellement classés "espace naturel" à préserver et appelés "la plaine de Sorques".

Monsieur COLLIGNON se fixa entre Montigny et Sorques. Il fit modifier "Le Clos Montalais" qui domine le Loing et s'étendait alors jusqu'aux bois communaux dits de "La Charmille". Par la suite, il fut maire du village. Monsieur LAVAURS lui succéda, puis Joseph CLOIX, l'ingénieur, et Pierre CLOIX, fils du précédent, qui fut maire de 1896 à 1920.

L'inauguration de la ligne entre Moret et Montargis fut faite le mardi **14 août 1860**. Il semble qu'il n'y eut que peu de manifestations officielles car on attendait pour cela l'ouverture de la ligne jusqu'à Nevers. Cependant une légende circule, disant que Napoléon III, en personne, aurait inauguré cette ligne à l'occasion de son retour à Fontainebleau après une cure à Vichy.

Les tarifs étaient, pour le trajet de Montigny à Moret, de 1,90F en 1re classe, 1,35 F en 2e classe, et de 1,05 F en 3e classe, en 1861. En 1866, ils n'étaient plus que de 1 F, 0,75 F et 0,55F pour ces trois mêmes classes.

La gare de Montigny a gardé le même aspect depuis la construction, bien qu'elle ait été agrandie. Les cartes postales anciennes nous la montrent à peu près telle que nous la connaissons, simplement agrandie de quelques portes : elle a pourtant porté plusieurs noms: selon les dates, nous trouvons **Montigny-Marlotte** puis **Montigny sur Loing** (la gare suivante a été **Bourron-Grez**). Les grands marronniers qui ombrageaient les quais ont disparu, les grands pins aussi, mais la place arrondie qui recevait les calèches et les breaks pour touristes est toujours pleine des voitures. La maison donnant sur cette place était celle du chef de gare et des employés . Actuellement, une zone est consacrée au jeu de boules, et un grand espace de stationnement est mis à la disposition des voyageurs qui partent quotidiennement travailler à Paris. Cet espace était jadis la gare de marchandises desservant, en particulier, la dynamiterie de Cugny, qui y disposait d'un quai spécial et d'un espace pour charger les camions de produits dangereux, encore visible du côté de l'actuelle rue Jacobé.

Un tunnel a heureusement supprimé la traversée des voies face à la gare, supprimant un bon nombre d'accidents mortels , grâce à l'obstination méritoire d'un maire la sécurité est assurée aux voyageurs, mais aussi à tous ceux qui ont à passer d'un coté à l'autre des voies, en particuliers écoliers et lycéens

Il passe actuellement plus de cent trains par jour à Montigny, mais ils ne s'y arrêtent pas tous...

Bibliographie:

- revue de Moret et de sa région , 3ème trimestre 1977 et 4ème trimestre 1983
R-C Plancke : Histoire du Chemin de fer en Seine et Marne - éditions Amattéis