

Sainte Lizaigne en Champagne Berrichonne

approche d'histoire locale



La gare de Sainte Lizaigne

par Jean-Pierre Naud

La gare de Sainte Lizaigne était située à une altitude de 123 m et au point kilométrique 230,086 sur la ligne Orléans – Châteauroux. Elle n'existe plus aujourd'hui. Voici quelques notes sur son histoire.

Le 24 octobre 1844, une ordonnance approuve l'adjudication du chemin de fer d'Orléans à Châteauroux et au Bec d'Allier au profit de MM. Bartholony et consort (ceux-ci déposeront les statuts de la *Compagnie du Centre*, statuts qui seront approuvés le 13 avril 1845). François Bartholony⁽¹⁾ est l'un des pionniers du développement des chemins de fer en France.



Médaille à la mémoire de François Bartholony par Ph. Roch

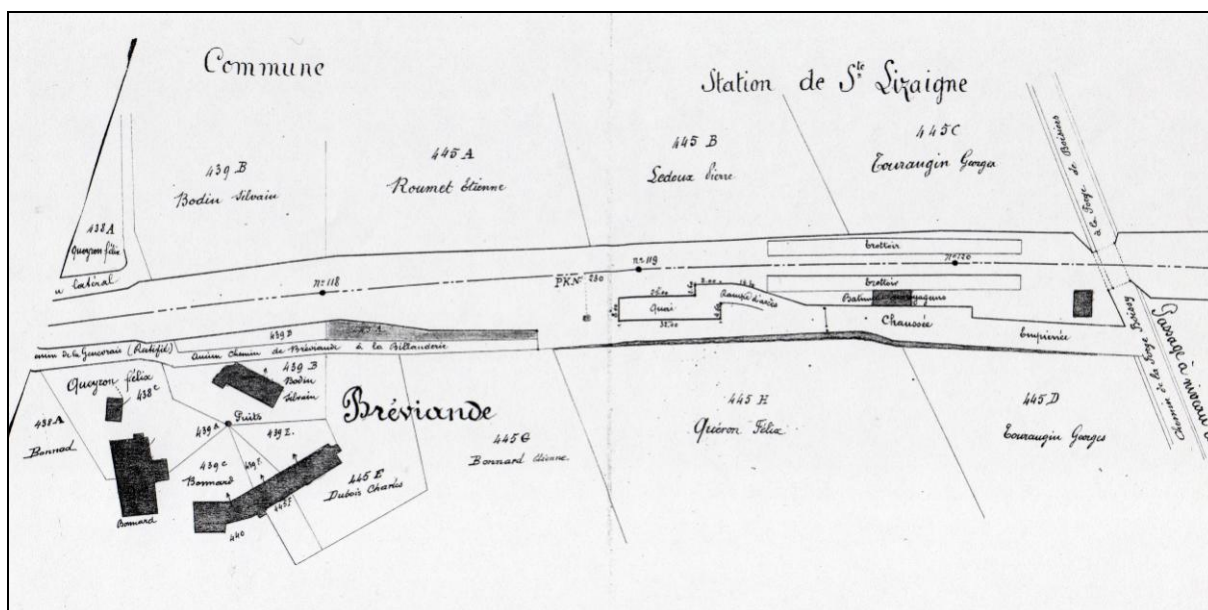
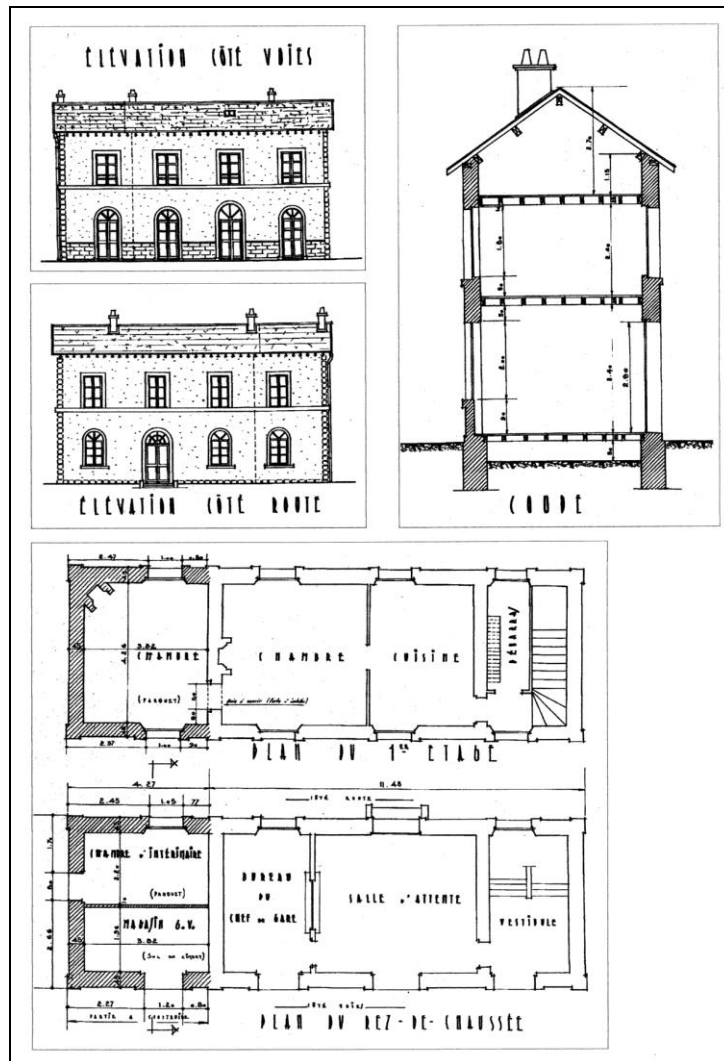


Schéma d'implantation de la gare de Sainte Lizaigne, avec noms des propriétaires des parcelles de part et d'autre de l'assiette de la voie (document Archives SNCF Limoges)



Plans de la gare de Sainte Lizaigne telle qu'elle était au moment de sa démolition

En haut, à gauche : élévation côté voies – en haut, à droite : coupe du bâtiments

Sous l'élévation côté voies : élévation côté route

Puis plan du premier étage : on notera « l'extension possible » matérialisée sur la gauche

En bas : plan du rez de chaussée

(d'après documents fournis par les services des archives de la SNCF)



La gare de Sainte Lizaigne, en « version courte » (carte postale collection Jean-Pierre Naud)



La gare de Sainte Lizaigne, en « version rallongée », telle qu'elle existait avant sa démolition
(carte postale Editions SOFER – Saint Maur (94) - collection Jean-Pierre Naud)

En 1852, la *Compagnie du Centre* fusionnera avec la *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans* (dite *Compagnie du P.O.*) qui deviendra concessionnaire de la ligne. On notera que la *Compagnie du Centre* avait été formée par les mêmes personnes qui étaient à la tête de la *Compagnie du P.O.*, notamment le groupe Bartholony

Pour l'année 1859, le nombre de voyageurs qui partent de la gare de Sainte Lizaigne est de 2126. Il est en progression de 10% par rapport à 1852.

L'électrification des voies sera effectuée en 1935.

Parmi les chefs de gare de Sainte Lizaigne, nous pouvons citer MM. Cheramy, Gary, Roy, Reignoux, Abon, Guillot...la liste n'est pas exhaustive.

En 1959, alors que M. Guillot avait la charge de la gare, celle-ci obtiendra le 2^{ème} prix, dans sa catégorie, au Concours de la meilleure présentation commerciale des gares. Monsieur Guillot était secondé notamment par MM. Faure (facteur), Calès (facteur), Jeanton (intérimaire), Lamoisson (facteur enregistrant)...

Dans les années 1950 à 1960, la gare de Sainte Lizaigne connaîtra un trafic marchandises relativement important, tant à l'arrivée qu'au départ. A l'arrivée, ce sont essentiellement des matières premières et des pièces pour l'usine de Reblay, et des engrais. Au départ, ce sont particulièrement des robinets, de la paille, des céréales et des moutons. Pour la seule année 1959, par exemple, les expéditions se chiffreront à 100 tonnes de céréales, 450 tonnes de paille à destination de la Bretagne et des papeteries du Limousin, et 1100 moutons (provenant de chez M. Modeste Voisin)

Durant cette même période, le trafic voyageurs sera – lui aussi – relativement important. Cette même année 1959, 3000 billets seront délivrés et pas moins de 970 cartes d'abonnement seront retirées au guichet. Une quarantaine de personnes quittent Sainte Lizaigne chaque matin pour se rendre à leur travail soit à Issoudun, soit à Châteauroux.

—

note de l'auteur de cet article :

- mon grand père maternel, Marcel Laumant, a travaillé à la gare de Sainte Lizaigne du 1^{er} juillet 1919 au 1^{er} avril 1920

- mon père, Raymond Naud, du 6 janvier 1943 au 1^{er} mars 1947, avant d'être muté à Châteauroux.



Raymond Naud, chef de gare à Sainte Lizaigne

ce texte a été rédigé à partir d'informations recueillies sur Internet (<http://trains.wikia.com> et <http://fr.wikipedia.org> et Numisrail notamment), d'informations recueillies auprès de la SNCF (Archives de Châteauroux et de Limoges), de témoignages oraux, d'informations prélevées dans les ouvrages suivant : *Compte-rendu des travaux de la Société du Berry à Paris* – volume 7 (article *Des transports par chemin de fer dans les départements du Cher et de l'Indre* par M.Gemmailhing – juin 1860)

(1) François Bartholoni (naturalisé français, il écrira son nom : Bartholony) est né le 2 mars 1796 à Genève (Suisse). Il est le descendant d'une famille de soyeux protestants, originaires de Florence (Italie), famille qui s'est réfugiée en Suisse pour cause de religion. François Bartholony sera économiste, financier et banquier, adepte du principe des sociétés d'économie mixte. Il est décédé le 9 juin 1881 au Petit-Saconnex (Genève)