

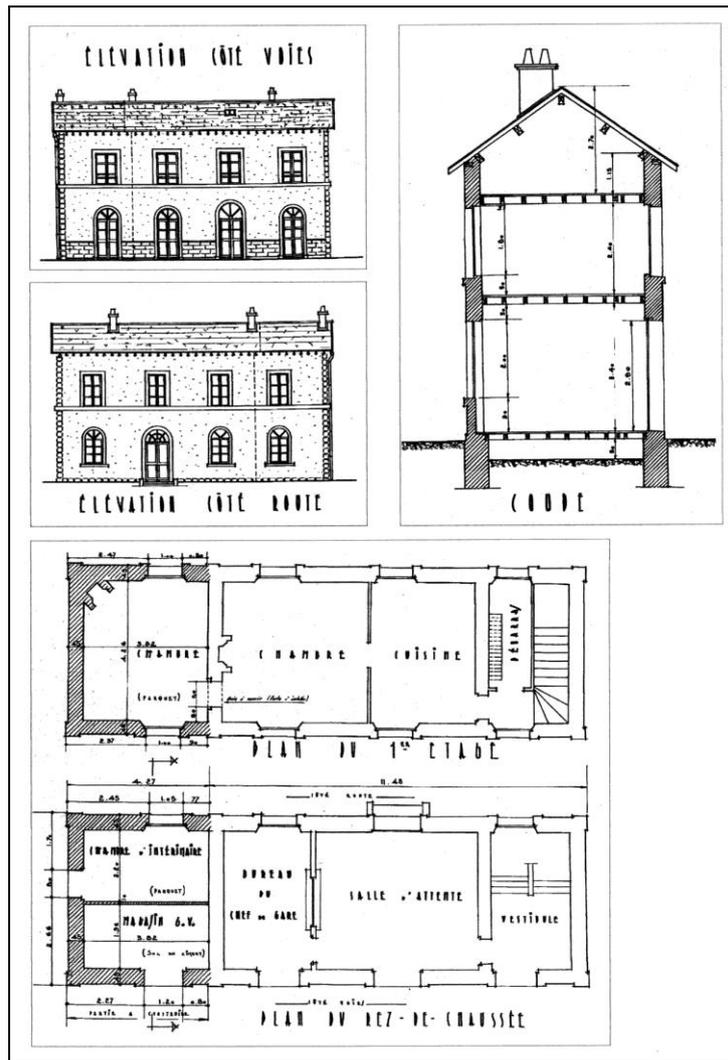
Station de Sainte Lizaigne (montage Jean-Pierre Naud, d'après des documents et informations communiquées par la SNCF – Services des Archives Châteauroux et Limoges)

Au niveau de la commune de Sainte Lizaigne, la construction de la voie ferrée posera quelques difficultés : le cours de la Théols emprunte une partie du tracé de l'assiette de la voie et il est nécessaire de détourner la rivière.

Le convoi d'inauguration de ce tronçon de voie ferrée circulera le 15 novembre 1847.

En 1848, il n'existait – à l'emplacement de l'ancienne gare – qu'un simple porche de bois auquel on adjoindra, un an plus tard, un bureau et une halle à marchandises en planches. La gare se trouvait être un peu éloignée du bourg : il ne faut pas perdre de vue qu'à cette époque le pont sur la Théols n'existait pas. Pour aller du bourg à la gare, il fallait passer soit par le moulin à papier, soit par le *pont Noir* de l'usine de Reblay...avec l'autorisation du directeur de l'usine... !. Le dit *pont Noir* fût sans doute nommé ainsi en raison de la couleur des résidus de l'usine qui servirent de remblai lors de sa construction. Il reliait l'usine au passage à niveau situé à proximité directe de la gare et fût emporté par une crue en 1910. Il faudra attendre 1865 (construction du pont actuel) pour qu'il existe une liaison routière directe entre le bourg et la gare.

C'est en 1850 que fût construite la gare, selon un plan-type. Côté voie, le bâtiment comportait trois ouvertures au rez de chaussée et trois fenêtres à l'étage (appartement du chef de gare). Plus tard, on ajoutera, entre la gare et le passage à niveau proche, un petit bâtiment-magasin dans lequel on entreposera les colis en attente de livraison. Plus tard encore (probablement vers 1942-1943), on rallongera la gare, en lieu et place du petit bâtiment précédent, ce qui ajoutera une chambre à l'étage pour l'appartement du chef de gare, et une chambre pour l'intérimaire et un magasin au rez de chaussée, et donnera à la gare la configuration qu'elle aura jusqu'à sa démolition.



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)