



Crosse du XIII^e siècle de Villeloin Coulangé.
Couronnement de la Vierge dans la volute .
Annonciation sur la douille.
Visible au Musée de l'HÔTEL GOUIN à Tours



La gare de Villeloin Coulangé

BULLETIN MUNICIPAL

2008

VILLELOIN-COULANGÉ

**COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DE MONTRÉSOR
INDRE ET LOIRE**

NOTE D'HISTOIRE LOCALE

L'année 1907 d'après les archives de la commune.

Le conseil municipal s'est réuni 5 fois sous la présidence du maire Monsieur BERNIER..

Séance extraordinaire du 1^{er} février 1907.

Location du presbytère :

Suite à la séparation de l'église et de l'état en 1905 ; et en conformité de la loi du 2 janvier 1907, le conseil est appelé à donner son avis sur la destination à donner au presbytère. Constatant l'absence de constitution d'association culturelle pouvant évoquer le bénéfice de l'article 14 de la loi du 9 décembre 1905, il décide que le presbytère sera laissé à la disposition du desservant l'abbé PASQUIER à condition pour ce dernier de consentir un bail annuel que le conseil fixe à deux cent cinquante francs.

L'abbé PASQUIER devra dire sans retard s'il consent ou s'il refuse de prendre en location le presbytère qu'il occupe.

Séance ordinaire du 8 février 1907.

Soutien de famille :

Le conseil donne un avis favorable pour deux demandes. Messieurs GIRAULT Gustave et MAIRET Eugène afin de percevoir une indemnité journalière de 75 centimes.

Séance extraordinaire du 21 mars 1907.

Presbytère :

Le maire invite les membres du conseil à se rendre à l'ancien presbytère qui vient d'être abandonné par l'abbé PASQUIER desservant. Pendant cette visite (d'état des lieux) il a été fait les constatations suivantes :

1. Salle à manger : une inscription détériore la tapisserie ; au plafond, en 4 endroits, on relève des traces de feu et de fumée.
2. Couloir : une inscription du nom des prêtres ayant habité le presbytère.
3. Salon : quatre inscriptions dégradant la tapisserie, dont une paraissant faite au pinceau trempé dans du noir verni (septembre 1901. Ce salon a été complètement réparé aux frais de l'abbé PASQUIER) en lettres de différentes grandeurs.
4. Chambre à coucher : une inscription au noir verni dégradant la tapisserie (souviens-toi que tu mourras).
5. Chambre de bonne : un tuyau de cheminée a disparu dans la partie supérieure au plafond.
6. Grand jardin : un rang d'asperges a été déraciné. Une serre a été enlevée et des rosiers ont disparu.
7. Cour du devant : un cadran solaire du 18^{ème}

siècle a disparu. Ce cadran était monté sur une colonne en pierre. Des rosiers ont été arrachés de la plate-bande et sont également disparus.

Après en avoir délibéré, le conseil persuadé que toutes les dégradations constatées sont volontaires et préjudiciables, qu'il y a soustraction du cadran solaire décide qu'à raison de ces fautes, il y a lieu de poursuivre devant les tribunaux monsieur PASQUIER, desservant, et l'obliger à faire à ses frais toutes les réparations rendues nécessaires par les dégradations commises ; qu'il y a lieu aussi de demander la restitution du cadran solaire et autorise le maire à exercer des poursuites.

Affectation du presbytère :

Le conseil s'inquiète qu'il n'y a pas de médecin dans la commune. Le docteur LEFEUVRIER de Montrésor étant la plupart du temps malade ; les habitants de Villeloin doivent avoir recours à des praticiens éloignés dont les visites sont onéreuses. Devant l'utilité d'un médecin à Villeloin, le conseil offre le presbytère gratuitement pour un temps à déterminer à un docteur en médecine qui s'installerait à Villeloin.

Séance ordinaire du 23 mai 1907.

Approbation des devis, budgets : vicinalité, bienfaisance :

Vote de 12 centimes d'augmentation sur les quatre contributions afin de produire environ 750F pour assurer le salaire du garde champêtre en 1908.

Vente de l'ancienne chapelle :

Suite à la demande faite par Monsieur MABILLEAU, propriétaire à Villeloin en vue d'acquérir l'ancienne chapelle désaffectée depuis 1872. Le conseil décide de vendre la - dite chapelle moyennant le prix de deux mille francs (payable après approbation). La vente se réduit au bâtiment seul avec entrée par la rampe d'accès desservant l'ancien presbytère et non au terrain environnant et sous réserve que Monsieur MABILLEAU devant y installer un musée local une clef de la porte d'entrée restera déposée à la mairie où les étrangers pourront s'adresser pour le visiter.

Rue de l'Abbaye :

Monsieur MABILLEAU demande une bande de terrain d'un mètre de large afin de l'autoriser à construire un petit mur bas avec grille pour le séparer de la voie publique. En échange, il s'engage à faire établir le long du mur dont il s'agit et tout le long du mur bordant son jardin jusqu'au chemin dit "de l'abreuvoir" un caniveau en pierre dure de Loches. Considérant que l'abandon du terrain de un mètre de large ne peut nuire en aucune façon à la circulation, le conseil accepte cette proposition.

Boîte aux lettres Coulangé :

Pétition des habitants de Coulangé qui demandent l'installation à leurs frais d'une boîte aux lettres. Le conseil donne un avis favorable et transmet la pétition à M. le directeur des Postes d'Indre et Loire.

Habillement des pompiers :

Le conseil décide de faire renouveler l'habillement des premiers pompiers.

Séance extraordinaire du 18 août 1907.

Fête du 1^{er} septembre :

Dans le but de rehausser l'éclat de la fête "assemblée annuelle de la commune" et attendu que par suite de la prolongation de la ligne de chemin de fer jusqu'à Écueillé, beaucoup de personnes pourront se rendre plus facilement à Villeloin le dimanche 1^{er} septembre. Le conseil décide d'organiser pour ce dit jour une grande fête avec attractions diverses dirigées par une commission d'organisation et feu d'artifice.

Affectation du presbytère : (1)

Pour faciliter l'installation d'un docteur en médecine, le conseil décide à titre gratuit pendant trois années courant du 1^{er} juin 1907 la location du presbytère. Au bout des trois années, le bail sera de deux cent cinquante francs.(fixé dans la séance du 1^{er} février 1907.)

Révision liste électorale :

Désignation des membres :

- * ORILLARD Dominique
- * SAINSON Jules
- * BONVALET Gustave

Installation des débits de boisson :

Loi du 17 juillet 1880 (2)

Le maire, les conseillers municipaux entendus s'engagent à faire respecter sans préjudice des droits acquis les distances auxquelles les cafés ou débits de boissons ne pourront être établis autour des édifices consacrés à un culte quelconque, des cimetières, des hospices, des écoles primaires, collèges ou autres établissements d'instruction publique.

Salaires porteurs de dépêches :

Le salaire est porté à la somme de soixante dix francs pour l'année. (soit vingt francs d'augmentation).

Achat de deux lanternes :

Une pour éclairer la gare, l'autre au bout du pont pour le passage à niveau du chemin de fer.(coût cent dix francs).

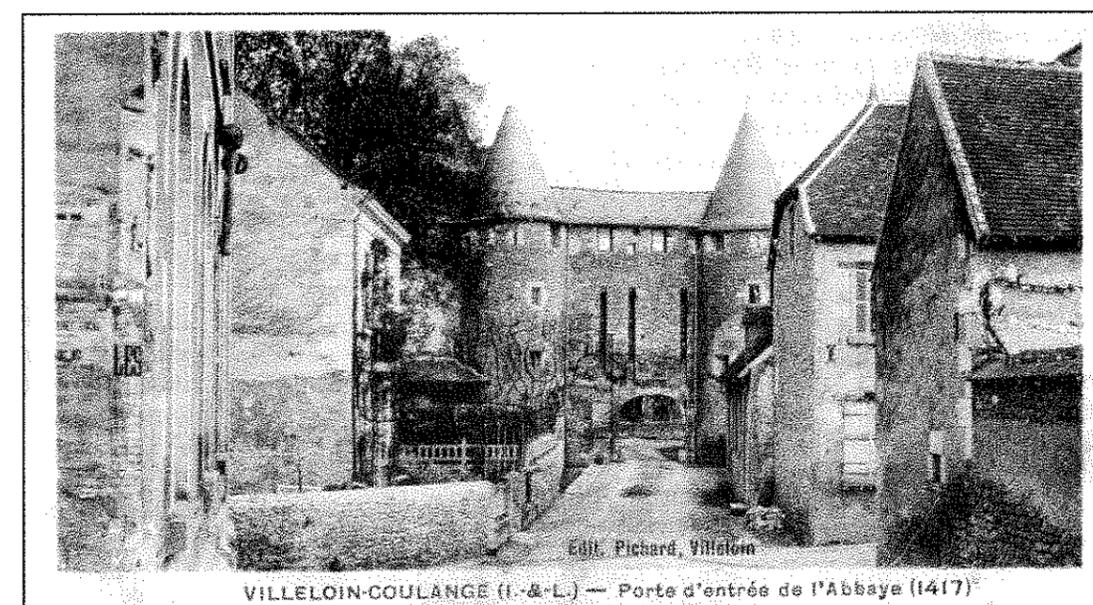
- (1) Le docteur Louis CROSSE sera le médecin qui habitera le presbytère dès 1908

- (2) Loi du 17 juillet 1880

- **Article 1^{er}** : Aucun débit de boisson tel que café restaurant, comptoir etc... ne pourront être ouverts s'ils ne se trouvent pas situés à une distance de 90 m au moins de tout bâtiment communal.
- **Article 2** : Des contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès verbaux et poursuivies conformément aux lois .

Recensement de la classe 1907 :

- ⇒ BEAUGEARD Georges (ouvrier agricole)
- ⇒ DAUMAIN Gustave (ouvrier agricole)
- ⇒ LAIZÉ Jean (ouvrier agricole)
- ⇒ LUCAS Édouard (ouvrier agricole)
- ⇒ PELLÉ Sylvain (domestique de ferme)
- ⇒ VONNET Émile (gagiste)



À gauche, mur bas en pierre avec grille construit par Monsieur MABILLEAU

LA GARE

Le petit train est entré en Touraine⁽¹⁾ sans bruit et en est sorti sans éclat.

Sous le second empire en moins d'une quinzaine d'années, le réseau ferré d'intérêt général s'était mis en place : Tours se trouva ainsi au centre d'une étoile ferroviaire la reliant à Paris par Orléans, Nantes, Bordeaux, Bourges, Le Mans. La guerre de 1870 stoppa le développement. D'autres lignes moins importantes seront échelonnées de 1873 à 1894 et achèveront de couvrir l'Indre et Loire d'une toile d'araignée de voies, toutes reliées entre elles. Il n'en subsistait pas moins de vastes périmètres ruraux et même des agglomérations relativement peuplées et actives qui demeuraient à l'écart du chemin de fer. Comment remédier à cette pénurie ? C'est alors qu'on songea aux petits trains, et ceux-ci firent leur entrée dans l'histoire.

Après bien des rivalités on avait assisté en Touraine à un épisode significatif de la petite guerre que se livrèrent pour le contrôle des réseaux ferrés d'intérêt local, une poignée de groupes industriels et financiers. Le conseil municipal de Villeloin dans sa séance du 12 février 1882 approuve la création de la ligne locale Loches-Montrésor et prie l'administration de faire étudier le tracé suivant par le prolongement de Montrésor vers Saint Aignan en passant par Montigny puis Villeloin entre le Breuil et Chassenolles gagnant les Vézardières (ce projet ne sera jamais retenu).

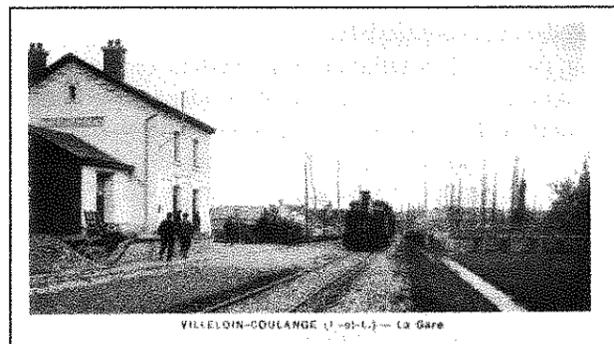
En 1889, ouverture de la ligne Ligueil-Loches-Montrésor.

Les années passent, le conseil municipal de Villeloin dans sa séance du 25 décembre 1899, prie Monsieur le Préfet d'Indre et Loire de convoquer extraordinairement le conseil général pour lui demander de hâter dans la mesure du possible l'exécution du projet de prolongement sur Écueillé du chemin de fer de Ligueil-Loches-Montrésor ; ce projet étant devenu aujourd'hui d'une utilité incontestable. En effet, la ligne d'Argent au Blanc, en voie d'exécution dans la partie comprise entre Le Blanc et Chabris laisserait une lacune regrettable entre les cantons d'Écueillé et Montrésor. Il n'échappera pas au conseil général que les communes situées entre les deux chefs lieu du canton représentent une population de près de huit mille habitants qui ont toujours été en relations constantes d'affaires. L'étendue occupée par ses habitants peut se chiffrer à vingt mille hectares et cette étendue de territoire est essentiellement agricole. Les quantités d'engrais chimiques, les grains, vins et autres produits exportés font foi de l'importance de cette contrée. Déclarée d'intérêt public le 18 avril 1904, la ligne Montrésor-Écueillé concédée aux C.F.D (Compagnie des Chemins de Fer Départementaux) est construite en 1906 et mise en service le **1^{er} août 1907**.

La construction de la ligne Montrésor - Écueillé.

Bien avant la déclaration d'utilité publique, il avait fallu procéder à l'achat des divers terrains, tracé de la ligne, emplacement des gares.

Dans la séance du 8 avril 1900, le conseil de Villeloin, malgré ses faibles ressources, décide de mettre à la disposition du département une somme de trois mille francs. Celle ci - représentant amplement la valeur des terrains nécessaires à la construction et à l'emplacement des gares à condition expresse que celle de Villeloin soit placée au lieu-dit "La Cabaretterie" au bout du pont entre les deux fontaines et comprenne gare de voyageurs et gare de marchandises.



L'étude de la ligne .

1^{er} projet : Montrésor - Montigny, traversée de l'Indrois vers le moulin de l'Étang, la Boierie, Coulangé, la Bergerie, Nouans par la vallée de la Tourmente. Monsieur Lemaire propriétaire aux Genêts aurait souhaité une halte à Coulangé, centre important et commercial grâce à l'existence d'un four à chaux d'une grande utilisation. Voyait - il également l'avantage de la proximité de sa propriété ?

Autre projet, la commune de Loché souhaite une gare plus proche de son bourg (pensant plus tard relier Chatillon/Indre par une bretelle) mais pour une question de coût et afin de desservir les habitants de Loché, une gare fut construite à Villebaslin : gare de Villebaslin - Loché. C'est pourquoi nous avons deux gares sur la commune.

La ligne Montrésor - Écueillé représentait une longueur de 19kms700. De Montrésor au - delà de la gare de Villebaslin, le tracé de la voie suivait le cours de l'Indrois. Il passait par la gare de Villeloin à 3kms 500, Villebaslin à 5 kms500. La ligne coupait l'Indrois par un ouvrage d'art (le pont sur l'Indrois). Ensuite, le tracé est assez accidenté. Avant Nouans, on s'élève à 154 mètres pour arriver à la gare de Nouans distante de 11kms300. Entre Nouans et la limite de l'Indre, la ligne emprunte l'accotement de l'actuelle route de Nouans - Écueillé pour atteindre la gare d'Écueillé soit 19kms700.

Les cahiers des charges prévoient trois aller et retour par jour sur l'ensemble des lignes C.F.D. Le tableau des horaires de l'été 1914 nous apprend que les vitesses commerciales moyennes des trains en service allaient d'environ 27kms heure pour les plus rapides, à moins de 17kms heure pour les plus lents. Dans un cas comme dans l'autre, c'est bien à une allure de "tortillard" qu'avancait le petit train. À titre d'exemple, il fallait 53mn pour aller de Montrésor à Écueillé et près d'une heure dans l'autre sens.

Donc trois trains au départ de Montrésor à 8 h25 - 11 h04 - 19 h20.

Trois trains au retour à 5 h50 - 9 h55 - 18 h32 plus un train supplémentaire le mercredi jour de marché à Loches et les jours de foire à Écueillé. En 1910 les C.F.D acheminaient environ 462 000 personnes, 85000 tonnes de marchandises et 27 000 animaux vivants ; en grande majorité porcs et veaux. Quatre classes de marchandises assuraient à elles seules plus des trois quart du trafic : produits céréaliers, engrais, matériaux de constructions et charbons.

La guerre 14-18 cause de graves perturbations au réseau ferré d'intérêt local : le service est désorganisé, moins par les transports militaires prioritaires que par le manque de personnel (les hommes sont remplacés par des femmes) .

Retour à la paix, le pays entre dans la spirale inflationniste exemple : la tonne de charbon triple entre 1917 et 1920 Le seul remède paraît l'augmentation des tarifs mais dès 1922, on estime que la limite est atteinte. Le déficit ne cesse de s'aggraver, il faut moderniser, on engage des frais importants. Côté sécurité, on se préoccupe de plus en plus de la question des passages à niveau qui en raison de la configuration même du réseau étaient particulièrement nombreux ; à mesure que se développe la circulation automobile.

C'est au début des années trente que la concurrence automobile va compromettre l'existence du réseau ferré d'intérêt local ; Le déficit des C.F.D passe à plus de 2 millions en 1931. Sur le réseau sud, l'ensemble du trafic est en baisse en raison d'une concurrence

extrêmement active. On décida de remplacer les vieilles automotrices (les draisines) par des automotrices sur pneumatiques dites "michelines" dont l'usage dans d'autres départements aurait assuré une économie de plus de 30 % dans les frais d'exploitation.

Lorsque la deuxième guerre se déclenche, le réseau ferré d'intérêt local est en train de se débattre dans les affres de la concurrence automobile. La disparition soudaine de la concurrence routière augmente la demande ferroviaire. Le déficit des C.F.D va en s'amenuisant au fil de la guerre mais, les chiffres reflètent aussi, il faut bien le dire un abandon total de l'entretien du réseau qui allait se révéler dramatique et compliquer encore les problèmes de reprise dans des conditions normales de concurrence au lendemain de la libération.

Le conseil général investit des sommes importantes dans la transformation des locomotives en tracteur diesel mais le déficit continue sa progression sur l'ensemble du domaine C.F.D : près de 18 millions en 1947. En 1949, le conseil général d'Indre et Loire prend la décision de fermeture du réseau ferré d'intérêt local. La ligne Ligueil-Montrésor-Écueillé fermera aux voyageurs le **31 août 1949** et pour les marchandises le **1^{er} octobre** de la même année.

Les comptes de la ligne Loches-Montrésor-Écueillé ne furent jamais brillants. Déjà en 1908, malgré un trafic de 25000 à 30000 voyageurs et 4000 tonnes de marchandises par an, les recettes oscillaient entre 50% et 60% des dépenses.

Les petits trains sillonnaient les campagnes tourangelles et ne laissaient personne indifférent. Les bonnes gens se relevaient pour regarder la micheline. On faisait signe au mécanicien : il répondait souvent au-delà des sifflets réglementaires. Les gares étaient des lieux de rencontre et de causerie. Et ma foi, pendant la première moitié du 20^{ème} siècle le petit train de Villeloin fit partie de la vie communale et permit d'avancer dans le monde moderne comme le reste de la France. N'ayant jamais fait de profits, il vécut quand même 42 ans. !

⁽¹⁾D'après le livre " les petits Trains de Touraine" d'Alain de DIEULEVEULT et Jean EDOM. Éditions CENOMANE



Les passages à niveau non gardés deviennent de plus en plus dangereux avec le développement de la circulation automobile. Parmi plusieurs accrochages sur la commune, je cite :

- Au passage à niveau de la Garenne, l'accident de M. Désiré QUILLET, marchand de porcs. Il était sourd et il avait pris l'habitude de descendre de sa voiture pour écouter si la micheline arrivait de Montrésor mais le temps de remonter, le train était là et c'était la catastrophe.

- Au passage à niveau du Coudray, M. Daniel CHAPELOT avec sa citroën C4 commit la même imprudence. La voiture était inutilisable. Choqué, il n'a jamais reconduit !

Utilité du train à Villeloin :

Le trafic voyageurs était important surtout le mercredi jour de marché à Loches et également les jours de foire à Écueillé.

Le trafic marchandise n'était pas négligeable. Parmi les nombreux utilisateurs :

La laiterie PAILLAUD pour ses beurres et fromages.

Les établissements LERAY matériaux et engrais.

Le four à chaux de Coulangé etc...

Dans les années 30, la boucherie CHAPELOT expédiait de la viande dans des grands paniers en osier et également des veaux aux Halles de Paris.



Daniel Chapelot se rendant à la gare.

Les chefs de gare ou receveurs d'après les registres de recensement de la commune :

Gare de Villeloin :

- ▶ En 1911 Mme BODEAU Adeline épouse Adrien PRUDHOMME.
- ▶ En 1921 à 1926 Mme PRUDHOMME Marie Louise

- ▶ En 1931 M. PRUDHOMME Bernard.
- ▶ Ensuite Mme DOISEAU Simone épouse Robert PESSON qui fermera la gare. Elle sera mutée à Champigny sur Veude ; aujourd'hui âgée de 98 ans, elle vit à Marigny Marmande.



La gare de Villeloin en 2007 : propriété communale

Vente de la gare :

Suite à l'offre de la commune et acceptée par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées pour un prix de 300 000 francs, la commune décide lors du conseil municipal du 09/07/1952 d'acheter la gare.

Le 1^{er} novembre 1952, une cantine est ouverte dans la salle d'attente de l'ancienne gare. Melle ROGER institutrice sera nommée gérante trésorière.

Pour le logement de la gare, un bail sera signé le 27/11/1952 avec Mme Lucette NIVET.

Les chefs de gare de Villebaslin-Loché :

- ▶ De 1911 à 1926 : Mme MAC-BEAN Marie épouse JOURDAIN (d'origine écossaise).
- ▶ DE 1927 à 1930 : Mme MAC-BEAN Marie belle soeur de la précédente .
- ▶ En 1931 : Mme CHAULET Georgette
- ▶ De 1937 à 1945 : Mme BOURREAU Geneviève épouse PINAULT.
- ▶ De 1945 à 1949 : Mme BILLAULT Lucette épouse NIVET qui fermera la gare.



La gare de Villebaslin-Loché en 2007 : propriété privée

Vente de la gare de Villebaslin-Loché :

Le 5 avril 1952, vente aux enchères publiques à Tours du bâtiment et des terrains pour un montant de 340 000 francs. La dernière enchère a été portée à 345 000 francs au bénéfice de M. ROSIER.

Le pont sur l'Indrois à Villebaslin :

Suite à la vente des biens des CFD, il sera loué à la commune pour un franc par an.

Compte tenu des réparations, la commune demandera la résiliation du bail le 2 septembre 1951.

Le pont sera démonté et remonté sur l'Indrois au Moulin de Pont à Genillé.



En 2007, le pont sur l'Indrois à Genillé

Accident sur le pont de Villebaslin :

Sur ce pont, un accident mortel eut lieu le 3 avril 1941. M. Gabriel CHAMPION employé du CFD était à bord d'un train de marchandises qui venait de Genillé pour aller à Écueillé. Afin de relever un numéro de wagon, il descendit sur le marchepied du train, sa tête heurta le parapet du pont. Il fut transporté à l'hôpital de Loches où il décéda le 5 avril 1941.

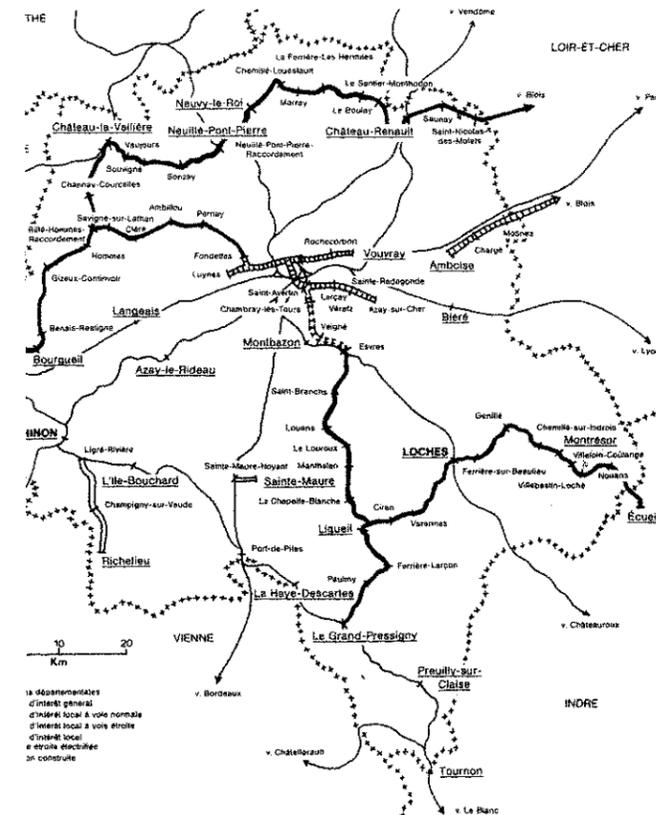
Souvenir des CFD :



Arrivée du train à la gare d'Écueillé à gauche M. Marcel Garnier chef de train.

Remerciements aux familles PERRET, CHAPELOT, Mme Yvette GARNIER épouse PLAT, Mme Hermine RENAULT (qui est née chez sa grand mère Mme Marie JOURDAIN à la gare de Villebaslin) qui m'ont permis d'écrire cet article et à M. et Mme SCHREIBER Stéphane pour la photo de la gare de Villebaslin.

Guy Béguin



LE RÉSEAU FERRÉ D'INDRE ET LOIRE À SON APOGÉE