

UN PETIT TRAIN PAS COMME LES AUTRES

Insolite, au bord de la route d'Orléans à Blois par la rive gauche de la Loire, sur la commune de DRY, se trouve une bâtisse en briques que les automobilistes pressés ne remarquent sans doute guère. Pourtant, un amateur des petits trains de jadis sent sa curiosité s'éveiller et dès qu'il repère une plaque portant les trois lettres D. R. Y., il n'hésite plus sur la nature du bâtiment : une ancienne gare ! Des trains ont dû passer là, mais venant d'où, allant où ? Comment étaient-ils faits ? Quelle fut leur histoire ?

Les trains qui passaient à la gare de Dry venaient de Cléry et allaient à Blois et réciproquement. C'est une première singularité : la ligne commençait bien à Cléry et non à Orléans. Et si les trains qui passaient à Dry allaient à Blois ou à Cléry, la ligne en fait, ne se terminait pas à Blois, mais à Amboise. Et cette ligne, longue de 87 kilomètres, n'était pas la seule du réseau qui était composé en outre, d'une ligne joignant les Montils (localité située à une douzaine de kilomètres au Sud de Blois et où passait la ligne de Cléry à Amboise) à Selles sur Cher, par Contres (35 kilomètres) et enfin, d'une ligne d'Oucques à Chateaudun (33 kilomètres). Ainsi, si la plus grande partie du réseau se trouvait en Loir-et-Cher, il existait des antennes dans le Loiret, dans l'Indre-et-Loir et dans l'Eure et Loir, ce qui n'empêchait pas l'ensemble de constituer le réseau des Tramways Electriques du Loir-et-Cher (T.E.L.C.).

Et c'est là, sa seconde singularité : alors que la vapeur était reine sur la plupart des réseaux de tramways, ici, c'est l'électricité qui avait été choisie comme force motrice. A l'origine, une usine de production d'électricité avait été implantée aux Montils. Elle fournissait le courant de traction des tramways, mais aussi du courant triphasé destiné à la vente dans les villages traversés par la voie ferrée. Le courant de traction était distribué aux trains par une ligne caténaire supportée par des poteaux en béton armé qui servaient également de support à la ligne de distribution du courant triphasé.

Sous la caténaire, sur la voie unique à l'écartement d'un mètre, circulaient des trains constitués d'une automotrice suivie éventuellement d'une ou plusieurs remorques : l'aspect de ces ensembles, proche de celui des tramways électriques urbains de l'époque, devait être bien différent de celui des trains à vapeur des autres réseaux de la Région, en particulier de ceux du réseau des Tramways du Loiret dont la ligne d'Orléans à Neung sur Beuvron possédait une gare à Cléry. C'est d'ailleurs cette gare des Tramways du Loiret qui fut agrandie et électrifiée pour servir de terminus à la ligne d'Amboise à Cléry. Les Tramways électriques du Loir et Cher y cotoyaient alors ceux, à vapeur, du Loiret, et la différence d'aspect entre les matériels des deux réseaux devait être frappante.

Si le réseau des Tramways Electriques du Loir-et-Cher présentait une originalité certaine, son histoire par contre, fut comparable à celle des autres petits trains de jadis. Résumons-la brièvement.

Le réseau fut déclaré d'utilité publique en 1910 et les travaux de construction furent activement menés : dès le début de 1914, la ligne de Cléry à Amboise par Blois était ouverte au trafic et les travaux des deux autres lignes étaient pratiquement terminés à la déclaration de guerre. Ils doivent alors être suspendus et ne seront repris qu'à la fin du conflit. La ligne de Selles sur Cher fut alors ouverte en 1919 et celle de Chateaudun en 1921.

Très tôt, un certain nombre de difficultés apparurent, tant matérielles que financières, ces dernières dues surtout au coût élevé de l'énergie électrique. Pour y faire face, différentes mesures furent prises, en particulier, l'alimentation du réseau par la toute nouvelle centrale hydroélectrique d'Eguzon. Il fut même question d'envisager le remplacement des trains électriques par des autorails. Enfin, dès 1934, tout trafic fut abandonné sur le réseau et des autocars remplacèrent les tramways !

Les quelques lignes qui précèdent donnent sans doute une idée de ce que furent les trains qui, jadis ont hanté la gare de Dry et celles du réseau des T.E.L.C. Cependant, elles ne satisfont que bien partiellement notre curiosité. Qui furent ceux qui empruntaient ces trains ? Qui furent ceux qui les faisaient fonctionner ? Quelle était leur vie ? Les réponses à ces questions ne sont pas dans les livres, mais peut-être encore dans la mémoire des plus anciens de la commune, de ceux qui furent les voyageurs d'alors ou de ceux qui, tout simplement, regardaient passer les trains. Comme nous aimerions qu'ils nous livrent quelques souvenirs !

Un petit train pas tout à fait comme les autres s'arrêtait en gare de Dry...il y a plus d'un demi-siècle. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ? Une bâtisse en briques au bord de la route, témoin du passé, que les automobilistes pressés ne remarquent sans doute guère, seul vestige, entre Blois et Cléry, du réseau des Tramways Electriques du Loir et Cher. A ce titre, il semble souhaitable de la conserver. Actuellement, elle est mise par la commune de DRY, à la disposition de Monsieur YOLAND CAZENOVE, céramiste de grande renommée. La présence de cet artiste est un honneur pour la commune, mais aussi une chance pour la gare de Dry, d'avoir échappé à la démolition.

P.S. : Les lecteurs plus curieux trouveront une documentation plus détaillée dans "les petits trains de jadis Sud-Ouest de la France" (Henri Domengie. Les Editions du Cabri), pages 28 et ss. C'est cet ouvrage qui a inspiré en partie les lignes qui précèdent.

LES ANCIENS SE SOUVIENNENT...

Du petit train blanc qui passait devant leurs maisons, de 1920 à 1923 approximativement. Tous les matins, Lionel BOURY partant à l'école à 8h30, voyait le train arrêté à la gare ou devant la grille de la ferme des Lainé (Le petit Chambord).

Le conducteur se ravitaillait régulièrement auprès de la mère de Simone GILLET (Lainé) qui remplissait son grand sac de cuir de vivres et d'une bouteille de vin.

Le dernier chef de la gare de DRY, a été Lucienne GILLET épouse DAVID, dont le mari était charron à DRY.

Avant elle, une autre dame a été chef de gare : il s'agit de Mme Juliette LEMESLE dont le mari travaillait à l'entretien de la voie ferrée.



Il y a 52 ans... de gauche à droite : Pierre DOYEN, Gérard BERTHELOT, Maurice ROUSSEAU, Lionel BOURY, Paul BEAUJOUAN, Antoine ROBINEAU. Comédiens de DRY dont le produit du spectacle servait à adresser des colis aux prisonniers.