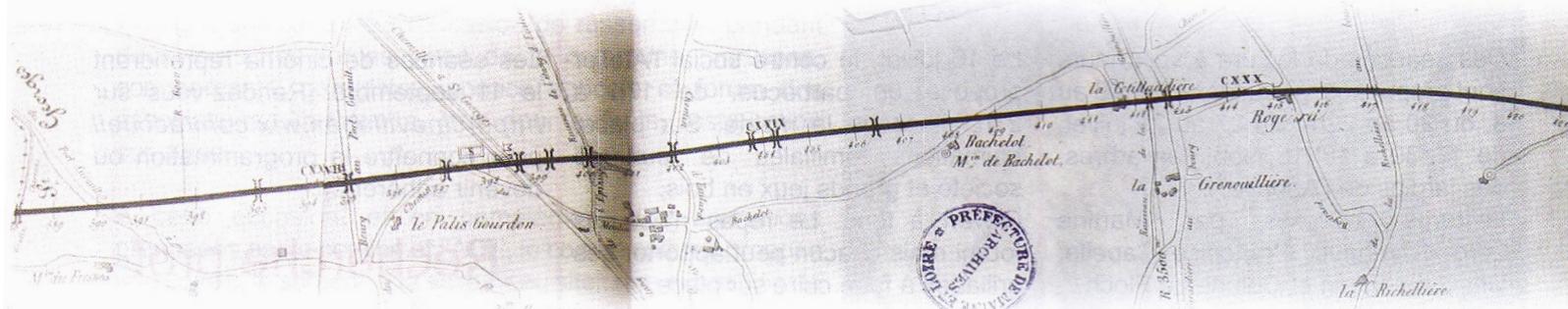


1850 : Le chemin de fer arrive à Saint-Georges

Le XIX^e siècle a été marqué par la réalisation de grands travaux en France, en particulier par la construction progressive de lignes de chemin de fer, réalisables grâce aux deux inventions majeures que sont le rail de fer et la locomotive à vapeur. Petit à petit, ces lignes irriguent le pays, formant une vaste étoile dont Paris est le centre.



Ces voies deviennent indispensables au développement économique de la France, car les routes restent mal entretenues et les transports fluviaux, notamment sur la Loire, sont à la merci des courants, des crues, des ensablements. C'est le problème de la Loire navigable.

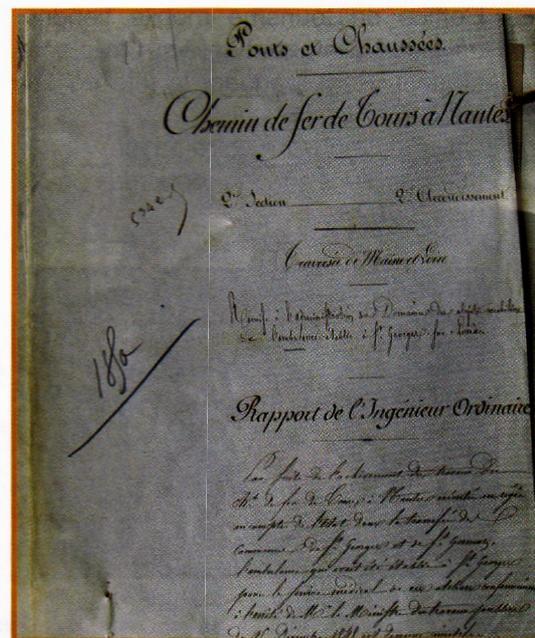
En 1849, est inaugurée en grande pompe la gare ferroviaire d'Angers, et, en 1851, celle de Nantes. Entre ces deux dates, la portion saint-georgoise de la nouvelle voie est réalisée, sur le coteau, à 20 m d'altitude, parallèle à la Loire, et à l'abri des inondations. Pour la construire, il faut des terrains, et on procède donc à des expropriations, signifiées par un avis des bureaux de travaux publics, ainsi libellé : "J'ai l'honneur de vous adresser le projet d'acte de vente des terrains que vous êtes dans la nécessité de céder pour l'établissement du chemin de fer de Tours à Nantes, dans la commune de Saint-Georges-sur-Loire".

Bien entendu, les contestations vont bon train, chaque propriétaire estimant que sa parcelle de terre lui est indispensable, ou bien qu'elle n'est pas achetée à un prix suffisant. Mais la loi du 3 mai 1841 a prévu pour l'État la nécessité d'acquérir pour cause d'utilité publique. Les terrains concernés appartiennent en majorité à des Saint-Georgois, mais aussi à des habitants d'Angers, d'Ingrandes...

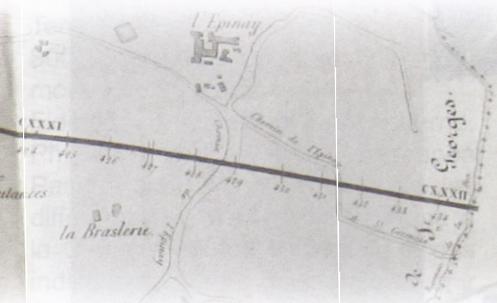
C'est le hameau du Port Girault qui est le plus touché par ces travaux. D'abord parce que la ligne nouvellement créée n'est pas très éloignée, que les matériaux nécessaires à la construction et qui arrivent par la Loire y sont débarqués, que les agriculteurs qui le composent en majorité doivent céder des terres, et que certains louent des chambres aux différents employés de la compagnie. Il y a soudain un afflux d'hommes et le problème de leur logement est impérieux. Ce petit village se compose, selon le recensement de 1861 de 78 maisons abritant 83 ménages et 286 personnes. Il y a une auberge, La Boule d'Or, un cabaretier. L'activité est liée au trafic sur la Loire, et le sera désormais à celui de la voie ferrée. L'État en a fixé le tracé, pris à son compte les dépenses d'infrastructures, et cédé l'exploitation à de grandes compagnies, celle du Paris-Orléans pour Angers-Nantes.

Les ouvriers viennent des Ateliers Nationaux, créés par le ministre Louis Blanc en février 1848, pour essayer de réduire le chômage, trop important et générateur de troubles sociaux. Organisés quasi militairement, ils sont "prêtés" aux compagnies de chemin de fer. Leur vie de travail est rude, 12 heures par jour, leur salaire bas et le prix du pain élevé. On ne connaît leur nom qu'en consultant les registres

d'état-civil, car les décès des ouvriers du chemin de fer sont nombreux le temps du chantier : 1 en 1848, 10 en 1849, 6 en 1850. Exerçant la dure tâche de terrassier, ils sont presque tous morts à «l'hôpital de Saint-Georges», structure temporaire créée par la compagnie chargée des travaux, et appelée "ambulance". Elle est établie dans une maison de la commune, sans que nous sachions laquelle. Le 8 octobre 1850, la portion de voie étant achevée, le mobilier de cette "ambulance" est remis aux domaines. Ces malheureux, la plupart du temps célibataires, venaient de divers départements, souvent éloignés : le Vaucluse, le Cantal, le Puy de Dôme, la Seine, la Meuse...



S



Leur âge varie de 19 à 56 ans, et leur décès est toujours déclaré par François Mary, "infirmier de l'hôpital".

Surcés listes d'état-civil, on remarque aussi deux mariages concernant ces ouvriers. En février 1849, Auguste Martinet, 25 ans épouse Monique Morin, 48 ans vivant à Saint-Georges. En novembre de la même année, André Girardin, 20 ans, s'unit à Jeanne Bancheureau, 23 ans, lingère du village.

Se sont-ils ainsi fixés dans la commune ? Cela semble être le cas : André, devenu comptable devient le père en 1852 d'une petite Renée Louise. Quant au premier, on le retrouve cabaretier dans le bourg en 1850, sollicitant son admission dans la compagnie des sapeurs pompiers.

Il y sera admis à condition qu'il paie son équipement et son habit...

La présence de ces gens venus d'ailleurs suscite des inquiétudes. On craint le comportement de ces célibataires bambocheurs, et les réactions politiques de ces ouvriers acquis à la République, parfois turbulents. La quiétude des lieux risque d'être mise à mal. Alors, on assigne la troupe dans le bourg. Elle doit surveiller l'ensemble du chantier. Et c'est ainsi qu'un certain Robin, huissier Saint-Georgois loue "une maison sise au bourg pour servir de caserne d'abord à la troupe de ligne, ensuite à la gendarmerie mobile pour maintenir l'ordre sur les ateliers du chemin de fer". En 1850, ce même Robin réclame 72 francs 3 sous en dédommagement des dégradations faites à sa maison par les militaires. Il y a aussi le cas d'une cantine à l'Épinay. Le sieur Kous, son gestionnaire a disparu sans laisser de traces, au mois de mai 1850. Et puisque personne ne sait où il est, les contributions indirectes récupèrent le mobilier de la cantine. Quel était le rôle exact de cette

cantine, quand on sait que le service de restauration chargé de nourrir les ouvriers était à la Possonnière ? Le mécontentement de la population locale, ou d'une partie d'entre elle est aussi liée à l'état des chemins, défoncés par le charroi des matériaux, amenés dans des charrettes attelées de 2 ou 3 chevaux, du Port Girault jusqu'au chantier. Le conseil municipal demande réparation.

Certaines maisons comme la ferme de Rogeard dont Jacques Jubin a été exproprié, ont été démolies pour le passage du chemin de fer, et les matériaux résultant de leur démolition utilisés, ou, s'ils sont devenus inutiles, remis à l'administration des dc maines.

Enfin, la gare est construite, avec un débarcadère pour les voyageurs et un quai d'embarquement pour les marchandises, notamment le charbon.

Elle va desservir deux localités : Saint-Georges sur le territoire de laquelle elle est construite, et Chalonnnes.

Voilà une raison nouvelle d'attiser la rivalité ancestrale entre ces communes. Le maire de Saint-Georges souhaite qu'elle porte seulement le nom de son village. L'administration des chemins de fer répond "C'est en considération du pont de Chalonnnes qui établit en cet endroit des communications si importantes entre les deux rives de la Loire, communication qui est un des éléments de prospérité de la station, que nous avons jugé convenable de la désigner au public sous le nom du point le plus considérable qu'elle dessert".

Va donc pour la gare de Saint Georges-Chalonnnes !



Edition Laroute, Angers





La gare de Saint-Georges, cœur d'un hameau vivant.

La première liaison Angers-Nantes a lieu le 25 mai 1851. Le convoi se compose d'une locomotive et de deux wagons.

Il faut désormais mettre en place un service de voitures attelées pour que les voyageurs des deux villes puissent se rendre à la gare ou en revenir. Les entrepreneurs, comme Louis Audureau font circuler des omnibus couverts de 8 ou 14 ou 23 places. Le chemin de fer qui permet le transport des voyageurs, celui des marchandises, et l'acheminement des animaux vers des marchés éloignés, devient un élément de la vie

quotidienne, avec ses faits divers : en janvier 1854, des bestiaux ont rompu leur clôture, provoquant des incidents sur la ligne ; un peu plus tard de la même année, on relève un nombre croissant d'actes de malveillance commis sur les chemins de fer, en particulier contre les trains en marche.

Le quartier de la gare s'agrandit. Une auberge s'y installe, et Paul Boisnault l'aubergiste demande qu'on laisse stationner devant son établissement la diligence qui « fait le service entre la gare et Cholet ». Autorisation accordée.

Le curé Banchereau, curé de la paroisse et soucieux des âmes des voyageurs aussi bien que de celles de ses ouailles, fait édifier à la Croix Marie, près de la gare, une chapelle dont il ne reste aujourd'hui que des ruines envahies d'herbes.

Pendant plus d'un siècle, la gare sera le centre d'activités variées, et le cœur d'un hameau industriel, vivant.



Françoise Capelle

Sources
Archives municipales de Saint-Georges