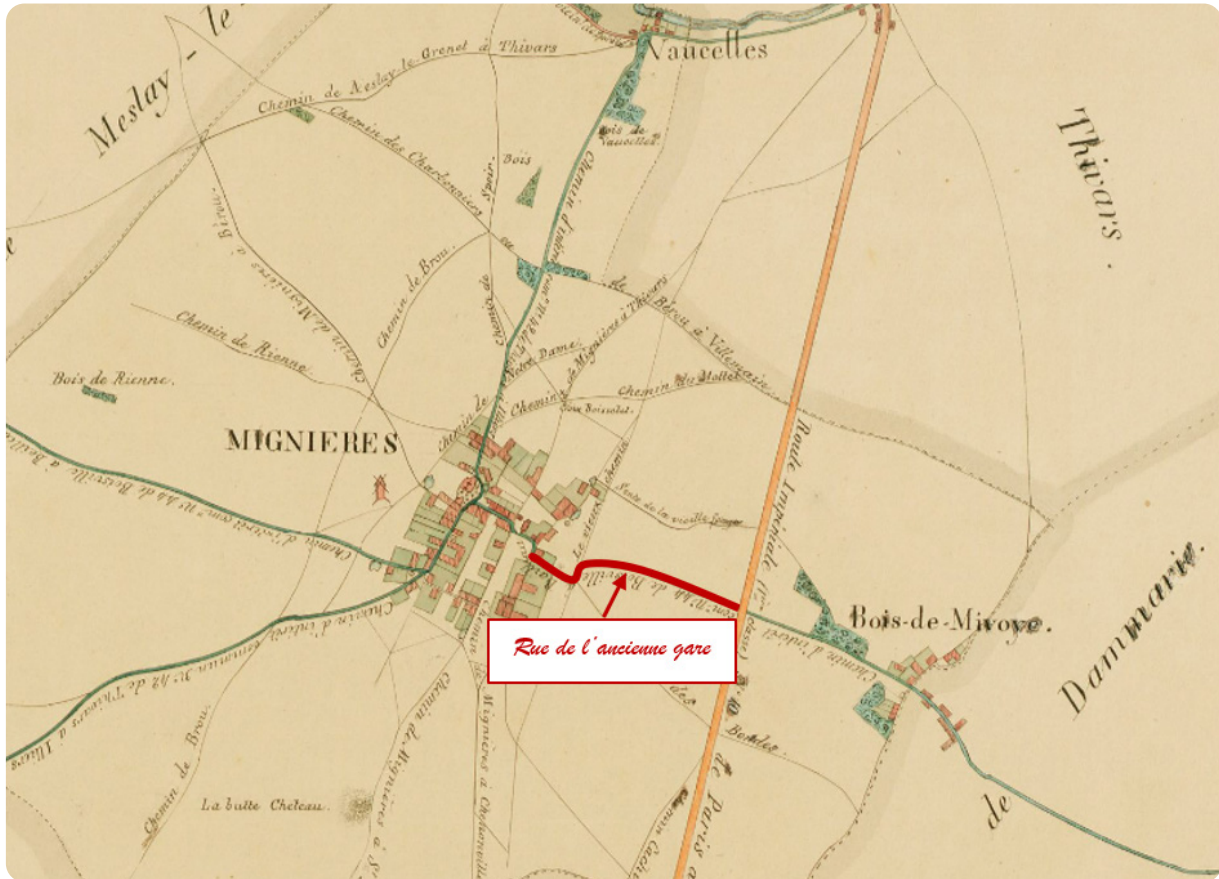


# Le tramway

Et oui, il y a eu le tramway à Mignéres ; c'était la ligne Lèves-Bonneval. La gare se trouvait à l'emplacement du relais beauceron sur la N10, D'où l'origine du nom de la rue « rue de l'Ancienne Gare ». Avant la construction de l'autoroute, on arrivait à Mignéres par cette rue en venant de la N10.



## Archive d'Eure-et-Loir Mignéres 1868

Dès le règne de Napoléon III, des banques et des grands entrepreneurs se tournent vers la construction ferroviaire jugée prometteuse malgré de lourds investissements.

En 1891, afin de faciliter le déplacement des voyageurs et le transport des marchandises dans les secteurs à l'écart des réseaux ferroviaires, les élus du département engagent des études pour créer des lignes de tramway.

Une campagne de souscription est lancée en juillet 1897 auprès du public. La majorité des actionnaires sont des habitants du Mans.

**Les Tramways d'Eure-et-Loir (TEL)** sont un ensemble de lignes de chemin de fer à voie métrique exploitées entre 1899 et 1937 (1 mètre par opposition aux voies normales, 1.435 mètre du grand réseau).

Ce réseau d'intérêt local long de 210 km devait permettre le désenclavement de certaines localités à l'écart des lignes à voie normale des compagnies de l'Ouest et de l'État. Il ambitionnait aussi de fournir un service urbain dans l'agglomération chartraine. Concéder au groupe Verney dans un premier temps, le réseau sera confié en 1929 à La Société Générale des Transports Départementaux (SGTD) avant de disparaître en 1937.

Le réseau des Tramways d'Eure-et-Loir va venir s'ajouter aux axes de communications existants afin de fournir des relations qui semblent manquer, mais sans véritable étude sur l'opportunité des réalisations, ce qui expliquera en partie la fin prématurée du réseau. Les nouvelles lignes sont également des atouts électoraux.

La section urbaine, de Lèves à Luisant disposant de son propre matériel, effectuait 7 allers-retours quotidiens, cette ligne connut un certain succès.





L'ensemble constitué se révélera assez efficace jusqu'au 16 août 1914, date à partir de laquelle un certain nombre de matériels sont réquisitionnés. L'entretien de la voie sera suspendu sur l'ensemble du réseau.

Dans l'après-guerre, l'exploitant a beaucoup de mal à remettre le réseau en service : le matériel est usé et la voie à beaucoup souffert du manque d'entretien.

### Le premier réseau

3 lignes représentant 61 km sont inaugurées en 1899 :

- Dreux à Brezollès via Laons, ouverte le 8 janvier 1899 (23,8 km) ; la gare de Brezollès aujourd'hui détruite, fut inaugurée le 22 janvier 1899 par M. Krantz, ministre des travaux publics et par Paul Deschanel, ancien sous-préfet de Dreux, alors Président de la Chambre des Députés et futur Président de la République.
- Saint-Sauveur, sur la ligne Chartres - Dreux, à Châteauneuf-en-Thymerais, ouverte le 22 janvier 1899 (4,1 km).
- Lèves à Bonneval, ouverte le 10 avril 1899 (32,9 km).

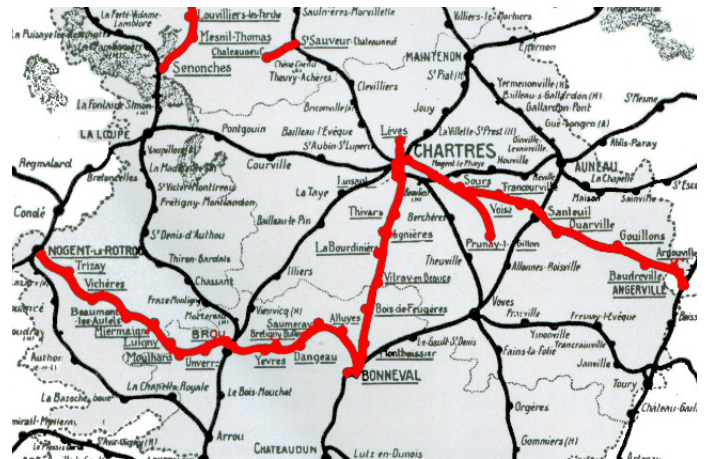
La **ligne de Lèves à Bonneval**, comprend les gares ou haltes suivantes : Chartres - Luisant - Thivars - Mignières - La Bourdinière - Vitray-en-Beauce - Bois de Feugères - Montboissier - Perruchay

Les voitures de voyageurs étaient des caisses de bois montées sur un châssis métallique à deux essieux. Elles étaient souvent constituées d'une seule grande salle équipée de deux rangées de sièges de part et d'autre d'un couloir central. L'accès se faisait par deux plates-formes d'extrémités ouvertes à tous les courants d'air et aux escarbilles encore incandescentes projetées par la cheminée de la locomotive. Les wagons de marchandises ont transporté essentiellement de l'engrais, des matériaux de construction, de la houille, du vin et des denrées alimentaires, de la fonte et des métaux, des objets manufacturés et toutes sortes de bétails.

Photo du 03/08/1904



Le public hésita longtemps à utiliser le tramway. Fin 1899, la ligne Dreux - Brezollès a rapporté 1630 FF, celle de Saint-Sauveur - Châteauneuf-en-Thymerais 3950 FF et celle de Lèves - Bonneval 3300 FF.



Un des employés à Mignières était Pascal Georges 1874-1943. Employé aux tramways en 1922 ; surveillant de la voie des trams. Sa femme Elambert Léonie était receveuse au tram, ils habitaient le Bois de Mivoie.



Les bâtiments destinés aux voyageurs étaient de petits édifices de brique polychrome ornés de frises de terre cuite. Il n'y avait pas de bâtiment destiné aux marchandises sauf aux terminus.

Les voies TEL sont établies en accotement de route. Le rayon de courbure minimal est de 80 m. La déclivité maximale est de 30 mm/m, à part aux traversées de Chartres (40 mm/m sur la butte des Charbonniers) et de Dreux.

### ANECDOTES :

**Les wagons pouvaient transporter des animaux notamment des vaches. Si les propriétaires arrivaient en retard pour les récupérer, la receveuse était obligée de les traire.**

**Le tramway ne circulait pas la nuit. Pendant la grande guerre, quand un poilu arrivait en permission de nuit ; il rentrait à pied 3h Chartres-Saint Loup (mémoire Grenadou paysan de France)**

CHARTRES A BONNEVAL											
De Chartres	(Gare centrale)	8	5	9	13	17	21	25	29	33	37
Chartres (228)	8	5	9	13	17	21	25	29	33	37	41
Luisant	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
Thivars	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
Mignières	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
La Bourdinière	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
Vitray-en-Beauce	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
Bois-de-Feugères	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
Montboissier	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
Perruchay (arr.)	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
Bonneval	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51
(228)	8	15	19	23	27	31	35	39	43	47	51

Les trains s'arrêtent, en outre, aux arrêts ci-après pour y faire le service des voyageurs sans bagages et des chiens accompagnés : St-Vincent, Barjouville, Tachainville, Thivars-Ville, et Meslay. Sur la demande des voyageurs, les trains s'arrêtent également aux points suivants : La Cayée, Chenonville, Le Temple, Augonville et Pulois.

SERVICE URBAIN ENTRE LÈVES ET LUISANT		par CHARTRES (gare centrale).	
2 <sup>e</sup> classe	Lèves.....	6 26, 8 35, 10 20, 11 50; 13 49, 15 14, 16 35, 19 *	
(sans bagages)	Luisant.....	7 *, 9 8, 10 53; 12 23, 14 22, 15 47, 17 8, 19 38.	

En outre, trains locaux entre Lèves et Chartres et entre Chartres et Luisant et vice versa.  
(\*) Ce train prend les voyageurs de 1<sup>re</sup> classe le lundi.

Source : Claude Villeteauneuse



### Le Rail au fil des délibérations du conseil municipal

- **11/1836** : construction projetée d'une ligne de chemin de fer Paris-Tours passant par Chartres-Châteaudun.
- **01/04/1838** : adhésion au projet de chemin de fer afin de faciliter la vente des céréales et permettre d'importer de l'engrais si nécessaire à l'agriculture.
- **27/05/1890** : comme il n'y a pas de chemin de fer, adoption du tramway à vapeur qui longerait la N10.
- **23/07/1893** : la Commune fournira un terrain pour l'établissement de la station pour la ligne de tramway Lèves-Bonneval (étude aussi d'un trajet par la vallée de l'Eure).
- **1904** : projet d'installation d'une boîte postale mobile sur la ligne de tramway.
- **23/05/1917** : le ministère de l'agriculture fournit des plans de pomme de terre pour le ravitaillement ainsi 21 quintaux arriveront à la gare de Mignières pour ensemençer dans les champs de la Commune.
- Et aussi la Municipalité pouvait demander le changement des horaires pour aller au marché de Chartres ou de Bonneval
- Les jours de Saint André, le nombre de trams était doublé et malgré cela ils étaient plus que complets.

### Le second réseau

À peine le premier réseau mis en service, les conseillers généraux votaient la construction d'un agrandissement, mis

en service à partir de 1907, plus cohérent. Ils commandent également plus de matériel afin d'éviter les soucis d'exploitation rencontrés par le premier réseau.

Les lignes suivantes seront construites :

- Brezolles à Senonches ouverte le 15 août 1907 (17 km),
- Chartres à Angerville ouverte le 7 mai 1908 (45,8 km),
- Sours à Prunay-le-Gillon ouverte avec la précédente, car formant en fait un embranchement (5,5 km),
- Brou à Nogent-le-Rotrou ouverte le 10 juillet 1908 (35,9 km),
- Bonneval à Brou ouverte le 13 août 1908 (25,5 km).

Il est prévu au dernier moment d'y ajouter deux lignes, avec l'objectif de relier les différentes sections de réseau et d'y ajouter une certaine cohérence :

- Châteauneuf-en-Thymerais à Senonches (18,6 km),
- Digny à La Loupe (13,1 km).

Faute de crédits, ces deux lignes ne seront pas achevées. Seules les sections de Châteauneuf-en-Thymerais à Digny (8,8 km) et Digny à La Loupe (12,5 km finalement) seront construites, bien après les autres : en 1928 et 1931.

### Le déclin

L'exploitation des TEL s'est toujours révélée déficitaire, aussi la compagnie a essayé dès 1920 d'utiliser des autorails, nécessitant moins de personnel et d'un entretien peu onéreux.

- **1925** : une année qui annonce la crise de 1929. Les tarifs subissent une forte augmentation (voyageurs : +200%, marchandises : +300%).
- **1930** : 2 autorails viennent remplacer les machines à vapeur. Ce sont des Renault-Scemia, ils sont mis sur le réseau Lèves-Luisant et Chartres-Angerville. Après la fermeture des lignes en 1933, les autorails sont vendus et les locomotives vapeur mises au rebut.
- **1934** : disparition quasi totale des tramways d'Eure-et-Loir, sauf la navette de Châteauneuf.
- **1935** : suppression des dernières lignes. Après la saison betteravière, la ligne d'Angerville est déposée. La ligne de Saint-Sauveur est officiellement fermée, mais continue d'être exploitée jusque fin 1936 avant la vente du matériel roulant.
- **1937** : derniers déclassements dans le département et dépose jusqu'en 1938.

### Actuellement

Après plus de 80 ans passés, les vestiges des Tramways d'Eure-et-Loir disparaissent. Le plus méconnu, mais le plus visible, reste le réseau d'autocars départementaux Trans-beauce/Rémi qui continue de suivre la plupart des lignes du tramway. Certains bâtiments sont aussi toujours en place, comme la gare de Vitray-en-Beauce.

*BIBLIOGRAPHIE et SOURCES : Wikipédia / Registres du conseil municipal de Mignières / Archives d'Eure-et-Loir Cartes Postales de la Famille Lucas de Thivars / Association de généalogie d'Eure-et-Loir (exposition Lucé 2023) CRGPG généalogie du Perche Gouet*

*Histoire du tramway de Brezolles 2001 : JL. Jouanigot*