

**Octobre 2001**

**bulletin N° 12**

**ASSOCIATION DE SAUVEGARDE  
DE MONTIGNY ET DE SON ENVIRONNEMENT**

siège: 2 Rue du Tertre  
77690 MONTIGNY SUR LOING  
Association régie par la loi de 1901

n° 4/9515

## **LE FUTUR P.O.S. MIS À L'ENQUETE PUBLIQUE**

**Du 1er octobre 2001 au 7 novembre 2001**, est procédé à l'enquête publique sur les dispositions du projet de révision du Plan d'occupation des Sols de Montigny sur Loing. Un registre est en mairie afin que les Montignons puissent exprimer leur opinion sur le texte présenté.

**Cette enquête était attendue depuis bien longtemps. Il est très important que les Montignons aillent, nombreux, exprimer leurs avis, remarques ou réserves, car l'application de ce POS déterminera l'évolution de notre village pour de nombreuses années.**

Notre cadre de vie est encore bien privilégié par rapport à celui de beaucoup de communes environnantes. Nous avons la chance de la proximité de la forêt et d'un calme relatif que nous apprécions particulièrement. Il est bien attendu qu'une commune doit évoluer, mais bien peu d'entre nous aimeraient courir le risque de voir disparaître l'activité des commerçants locaux du centre du village.

Il nous semble aussi qu'on ne peut laisser proliférer des constructions plus denses dans un secteur difficilement accessible et où des accès nouveaux ne peuvent être imaginés ( la rue Orgiazzi ne peut être élargie dans la partie touchant la rue Montgermont ).

Souhaitons nous laisser construire des habitations de tous styles, ou préférons nous garder les spécificités régionales dans une certaine sobriété ?

Notre village a-t-il les infrastructures nécessaires pour accueillir un grand nombre d'habitants supplémentaires, ou devons nous supporter un accroissement considérable des charges financières de la commune qui ne peuvent se traduire que par des augmentations d'impôts ?

Jusqu'où, et comment, sur quelle surface, laisser bâtir dans les voisinages de la zone boisées classée ?

Ce ne sont là qu'un petit nombre des questions qui demandent réponse de manière urgente.

**Elles concernent tous les Montignons.**

**Il n'y aura pas de recours possible**

**Ne laissez pas passer cette occasion de vous exprimer  
et allez à la mairie avant le 7 novembre !**

## ADHESION ou renouvellement pour l'année 2001

cotisation : 50 F par personne

Monsieur, madame .....

adresse : .....

souhaite adhérer ou renouveler son adhésion pour l'année 2001 à l'Association de Sauvegarde de Montigny et de son Environnement , (association agréée sous le numéro 4/9515 )

adresse: 2, rue du Tertre, 77690 Montigny sur Loing.

date et signature :

(à découper ou recopier)

---

Nous tenons à remercier ici une fois encore, Gérard Boué, pour la conférence si intéressante et qui a passionné tous les auditeurs. sur les céramiques impressionnistes, barbotines et grès artistiques de Montigny et de Marlotte qu'il a bien voulu présenter le 16 juin dernier, à la salle du Long Rocher

---

### VISITE DES TERRAINS COMMUNAUX DU BORD DU LOING

Le samedi 22 septembre 2001, à 9 h 30, une visite des terrains communaux du bord du Loing a réuni les conseillers municipaux de la commission concernée et les représentants des associations de préservation de l'environnement de Montigny, ainsi qu'une conseillère municipale de La Genevraye, autour de monsieur de la Verrière, paysagiste du Conseil Général a qui il a été demandé d'aider la commune dans ses choix d'aménagement .

Tout d'abord, Monsieur de la Verrière a exprimé son admiration pour le site particulièrement privilégié qui est la plus grande richesse du patrimoine naturel de notre village. Il a donné des conseils concernant l'accès et la préservation de ce patrimoine, avec beaucoup de modération quant aux interventions humaines: recommandation du maintien des chemins naturels, de la préservation des arbres, éventuellement le remplacement de certains arbres vieillissés par des espèces locales aptes à retenir les berges ( ce n'est pas le cas de toutes), conservation de la prairie face à l'église, et de celle qui est derrière, avec, éventuellement un allègement de la végétation qui a proliféré entre les deux, mais restriction de plantations nouvelles à ces endroits, destruction du roncier bordant la deuxième partie de la prairie, afin d'y mettre en valeur quelques sujets intéressants, passage possible d'un sentier dans ce secteur...

Pour tout cet ensemble, ce spécialiste insiste sur l'intérêt de garder au maximum la végétation existante et l'aspect naturel du paysage, il met en garde contre la tentation à la mode de planter des espèces plus ou moins exotiques et étrangères à nos paysages. Il s'impose de remplacer, éventuellement, les sujets disparus par des espèces semblables adaptées à la région et au milieu humide.

Pour le petit bois du fond de l'ancienne "baignade", il est conseillé de le laisser dans son état naturel.

Le terrain de camping a fait l'objet de remarques nombreuses. Les trous des branchements divers seront comblés. Le terrain sera nettoyé, remis en prairie, tout en conservant les plus beaux arbres.

Un stationnement spécial et abrité, pour les vélos pourrait être envisagé, ainsi qu'un emplacement pour la mise à l'eau de canoës et de kayaks, peut-être aussi un parking pour les voitures...

Nous souhaitons voir se réaliser ces projets , afin que ce site si beau, dont notre Association a pris la défense depuis plusieurs années, retrouve tout le charme qui fait sa réputation bien au delà de nos communes.

## LE CHEMIN DE FER ET LA GARE

Il y a une cinquantaine d'années les chemins de fer représentaient encore le moyen principal de déplacement des Montignons. La gare était un véritable centre d'activités tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Plusieurs employés y travaillaient à plein temps. Cette situation a bien changé et il est intéressant de nous rappeler toute l'évolution du chemin de fer à Montigny.

Depuis 1830, quelques locomotives à vapeur circulaient sur de rares tronçons de voies ferrées, éparses à travers la France. Le premier "*chemin à ornières de fer*" avait été ouvert en 1828, de Saint-Etienne à Andrézieux (18 km). Il était hippomobile: deux chevaux tiraient trois wagons sur rails pour le transport des marchandises, il resta ainsi jusqu'en 1844. Une loi de 1842 a précisé les options choisies pour créer un réseau véritablement utilisable: des lignes principales y sont définies rayonnant en étoile autour de Paris. Des compagnies privées sont chargées de la réalisation.

L'installation des premiers chemins de fer dans notre région fut une sorte d'épopée : l'arrivée de ce monstre bruyant, dévorant et crachant le feu effrayait les habitants et de nombreuses agglomérations refusèrent de l'accueillir sur leur territoire comme Fontainebleau ou le repoussèrent le plus loin possible des habitations... On reprochait de nombreux méfaits aux trains, on prétendait même que la fumée des locomotives nuisait à l'agriculture et à la production des vignes, encore nombreuses alors dans la région.

Le roi Louis Philippe, ami du progrès et séduit par ce nouveau moyen de transport, donna l'autorisation de construire la première véritable ligne de chemin de fer en 1845. Le tracé avait fait l'objet de nombreuses discussions : fallait-il le diriger vers l'est et la Champagne, vers la vallée de la Loire ? La décision fut de passer par Fontainebleau, Sens et Dijon, pour rejoindre, plus tard, Lyon. Les voyageurs savent-ils qu'ils utilisent la plus ancienne des lignes de chemin de fer?

Dans les villages concernés par le projet, les discussions furent vives pour examiner les bienfaits ou les nuisances qu'apporterait ce nouveau moyen de transport. Il y eut chez certains de véritables mouvements de révolte, en particulier chez les mariniers qui redoutaient surtout de se voir privés d'une partie de leur fret. La tradition conserve le souvenir de véritables batailles rangées opposant les mariniers, dits "canalous", et les "lignards" d'autant plus que les "gens du fer" vivaient entre eux, dans des baraques, et que les distractions étaient rares, le règlement interdisant les sorties dans les auberges voisines. Les plus jeunes ouvriers ne respectaient pas ces consignes et allaient combler le vide de leurs soirées en buvant et en courtisant les belles convoitées par les mariniers.

La construction de la ligne nécessita une très importante main d'œuvre et maçons, carriers, terrassiers, tailleurs de pierre trouvèrent là en grand nombre un travail régulier qui était source de revenus pour les commerces locaux. Après des interruptions de travaux dues à des causes diverses, en particulier à la révolution de 1848, puis à des baisses des crédits accordés par la Compagnie privée, ce fut l'Etat qui reprit la responsabilité de la construction.

Quand tout fut terminé, que la première ligne de chemin de fer put être mise en service entre Paris et Tonnerre, on put organiser l'inauguration qui eut lieu le 12 Août 1849. Le premier train officiel transporta le Président de la République, le Prince Napoléon, qui traversa la région vers deux heures de l'après-midi, après un arrêt prolongé à Fontainebleau. La population rassemblée le long des voies, assistait nombreuse au passage du train décoré transportant leur "Prince Président", en agitant des drapeaux ou des foulards.

La construction des viaducs était particulièrement délicate: cela demandait des quantités impressionnantes de matériaux, des échafaudages nombreux, parfois périlleux. Celui de Montigny (1869), véritable ouvrage d'art, entièrement construit en pierres taillées, en biais le plus souvent, en est un très bel exemple. Afin de combler la dénivellation de l'amorce de la vallée, il est précédé d'un long remblai artificiel en terre rapportée qui actuellement sépare l'avenue de la Gare de la place de la Mairie.

La construction de la ligne du Bourbonnais a commencé en 1858. Le premier coup de pioche donné par le Préfet de Seine et Marne à l'occasion... du Conseil de révision de Moret. Cette construction attira à Montigny des ingénieurs et des architectes chargés des travaux. Séduits par le charme du village, beaucoup s'y fixèrent et se firent construire de belles maisons, en particulier sur la rive du Loing entre Montigny et Sorques. Certains d'entre eux y assumèrent des responsabilités locales et leurs noms sont restés dans les mémoires comme ceux de ces trois ingénieurs qui assurèrent la direction des travaux : Messieurs LAVAURS, COLLIGNON et CLOIX.

Joseph CLOIX a épousé une jeune fille du pays, une demoiselle BERTHAULT. Il a fait construire une grande maison à terrasse dans la rue principale puis il a acheté une maison au bord du Loing.

Au hameau de Sorques, Monsieur LAVAURS acheta de très grands terrains près du château ainsi que des terrains entre Montigny et Moret où il entretenait une chasse. Ces terrains, devenus carrières, sont actuellement classés "espace naturel" à préserver et appelés " la plaine de sorques" .

Monsieur COLLIGNON se fixa entre Montigny et Sorques. Il fit construire "Le Clos Montalais" qui domine le Loing et s'étendait alors jusqu'aux bois communaux dits de "La Charmille". Par la suite, il fit carrière politique : député, Conseiller d'Etat et maire du village. Monsieur LAVAURS lui succéda, puis Joseph CLOIX, l'ingénieur, et Pierre CLOIX, fils du précédent, qui fut maire de 1896 à 1920.

L'inauguration de la ligne entre Moret et Montargis fut faite le mardi 14 Août 1860. Il semble qu'il n'y eut que peu de manifestations officielles car on attendait pour cela l'ouverture de la ligne jusqu'à Nevers. Cependant une légende circule, disant que Napoléon III , en personne, aurait inauguré cette ligne à l'occasion de son retour à Fontainebleau après une cure à Vichy.

Les tarifs étaient , selon les classes, pour le trajet de Montigny à Moret, de 1,90F en 1re classe, 1,35 F en 2e classe, et de 1,05 F en 3e classe, en 1861. En 1866, ils n'étaient plus que de 1 F, 0,75 F et 0,55F pour ces trois mêmes classes.

La gare de Montigny a gardé le même aspect depuis la construction, bien qu'elle se soit agrandie. Les cartes postales anciennes nous la montrent à peu près telle que nous la connaissons, simplement agrandie de quelques portes : elle a pourtant porté plusieurs noms : selon les dates, nous trouvons Montigny-Marlotte puis Montigny sur Loing...( la gare suivante était "Bourron"). Les grands marronniers qui bordaient les quais ont disparu, les grands pins aussi, mais la place arrondie qui recevait les calèches et les breaks pour touristes est toujours pleine des voitures. Actuellement, un grand espace de stationnement est mis à la disposition des voyageurs qui partent quotidiennement travailler à Paris. Cet espace était jadis la gare de marchandises desservant, en particulier, la dynamiterie de Cugny, qui y disposait d'un quai spécial et d'un espace pour charger les camions de produits dangereux, encore visible du côté de l'actuelle rue Jacobé.

Il passe actuellement plus de cent trains par jour à Montigny, mais ils ne s'y arrêtent pas tous...

*bibliographie : revue de Moret et de sa région , 3 ème trim 1977 et 4ém trim. 1983  
R-C Plancke: Histoire du Chemin de fer en Seine et Marne ed Amatteïs*

---

L'adresse du SITE INTERNET de notre association est :

**<http://www.montigny-asme.com>**

N'hésitez pas à le consulter: rappel de nos actions, de nos bulletins, photographies et informations sur Montigny et donnez nous votre avis

**Nouvelles photos depuis la rentrée!**

imprimé par nos soins,

ne pas jeter sur la voie publique