

UNE LIGNE, UNE GARE, UN VIADUC : TOUTE UNE HISTOIRE

L'arrivée du chemin de fer à Orry-la-Ville – Coye



Dans les n^{os} 30 et 31 des Petites Chroniques, nous avons rappelé l'histoire du chemin de fer en général, puis son développement sur l'ensemble du territoire français avec la construction des grandes gares parisiennes et le réseau des lignes secondaires ; enfin nous avons suivi plus particulièrement la mise en place du réseau nord et l'arrivée du train en

gare d'Orry-la-Ville – Coye. Nous aborderons cette fois l'évolution de l'architecture ferroviaire et des ouvrages d'art situés sur ces deux communes.

Construction de la gare

La gare se trouve à mi-distance de nos deux villages, elle semble perdue au milieu de la forêt, elle est proche d'une route (*aujourd'hui, la D 118*) qui relie plusieurs villages proches des nôtres. Dès que le projet de la création de cette nouvelle section de ligne fut connu, la municipalité de Coye harcela – le terme ne semble pas exagéré – la Compagnie du Nord pour obtenir un embarcadère à cet endroit. Les élus obtinrent une réponse favorable. Le bâtiment des voyageurs répond au modèle standard des gares de la Compagnie du Nord, sur toute la ligne. Ce type de bâtiment, on le doit à l'architecte en chef de la Compagnie du Nord : Lejeune. Il se compose de deux pavillons reliés entre eux par une salle où se trouvent les guichets et une salle d'attente. Les pavillons situés aux extrémités servaient de logement aux chef et sous-chef de gare. À sa construction, c'était une gare de deuxième classe ; en 1907 le bâtiment a été agrandi pour en faire une gare de première classe par l'adjonction d'un deuxième étage à chaque pavillon. Rien ne prédisposait cette

gare à obtenir ce statut de première classe. Cette promotion est due à la présence de nombreux actionnaires qui avaient commencé à se faire construire de luxueuses demeures dans le secteur pour être proche du principal actionnaire : la famille Rothschild. Pour les remercier, la Compagnie du Nord avait décidé de faire de cette gare l'une des plus belles de la ligne.

On peut remarquer que l'hôtel-restaurant près de la gare était déjà présent, il a été construit à la fin du XIX^e – début du XX^e siècle : on constate déjà sa présence sur les cartes postales représentant la gare avec un seul étage.



Après de multiples demandes de la part de la municipalité de Coye, la Compagnie du Nord donne également son accord pour créer un petit triage de quelques voies attenant à la gare pour y réceptionner des marchandises afin d'approvisionner les artisans du coin mais aussi d'expédier les productions locales et environnantes. Pour mémoire, les industries de Coye à cette époque, c'étaient principalement : ses deux carrières de pierre « vergelet » (excellente pierre demi-dure), l'exploitation forestière pour le bois de chauffe et le bois de construction, et la fabrication des margotins envoyés vers la capitale. S'ajoutent à cela les fabriques de cordes à puits et les liens d'écorce de tille, la production de miel de ses 18 apiculteurs, et ses étoffes imprimées.



2 avril 1918 – le colonel Maquart commandant la gare régulatrice d'Orry-la-Ville – photo : ECPA

Ce triage prendra de l'importance au cours de la première guerre mondiale. Dès 1917, l'armée assouplit le service des permissions. Ce petit embranchement ferroviaire verra passer des milliers de soldats entre juin 1917 et le 25 août 1919. À Orry-la-Ville – Coye, les soldats arrivants étaient triés : ceux qui partaient en permission étaient dirigés vers Survilliers, les autres repartaient au front. Ce centre pouvait accueillir et loger 2000 soldats ; Il comportait des dortoirs, une cantine, une coopérative, un service médical et un cinéma. Les autres soldats en surplus étaient logés dans les villages environnants, chez l'habitant.

En 1929, la commune de Coye devient Coye-la-Forêt, mais ce n'est qu'en 1930 que l'arrêté préfectoral le confirmera.

Si l'on observe le bâtiment des voyageurs aujourd'hui, cette nouvelle appellation n'y figure pas ! Plus près de nous, entre 1990 et 1995 la gare a subi quelques changements importants : le petit triage cité ci-dessus a disparu pour faire place à un parking d'un millier de places, un hôtel a été construit à côté de celui déjà existant [actuel Hôtel de la Nonnette].

Au niveau des installations ferroviaires : les caténaires apparaissent en 1959. Le report du terminus des trains de banlieue nécessite le passage de 2 à 4 voies, ce qui est réalisé en 1962. Les deux voies centrales sont réservées au trafic de banlieue, les deux voies extrêmes aux rapides et aux directs, ce qui a obligé la création du passage souterrain et l'installation d'un « PRS » (Poste tout Relais à transit Souple, c'est-à-dire, pour faire simple, un poste d'aiguillage à commande électrique). Suivra la surélévation des quais pour les mettre en conformité avec les nouveaux matériels roulants, lesquels sont équipés de caméras pour la conduite à agent seul. Aujourd'hui, la gare se situe sur la ligne D reliant Creil à Melun (avec ses 197 km, c'est la plus longue ligne de RER, elle dessert 59 gares).



L'arrivée du RER D en gare d'Orry-la-Ville – Coye

Le seul bâtiment existant encore à ce jour, sans avoir subi de grandes modifications se trouve à l'extrémité du quai n° 1 (côté Chantilly) c'est la lampisterie, local où l'on préparait les lanternes de queue des trains (le terme est propre à l'époque où les lampes dites à

acétylène fonctionnaient avec du carbure de calcium comme combustible).



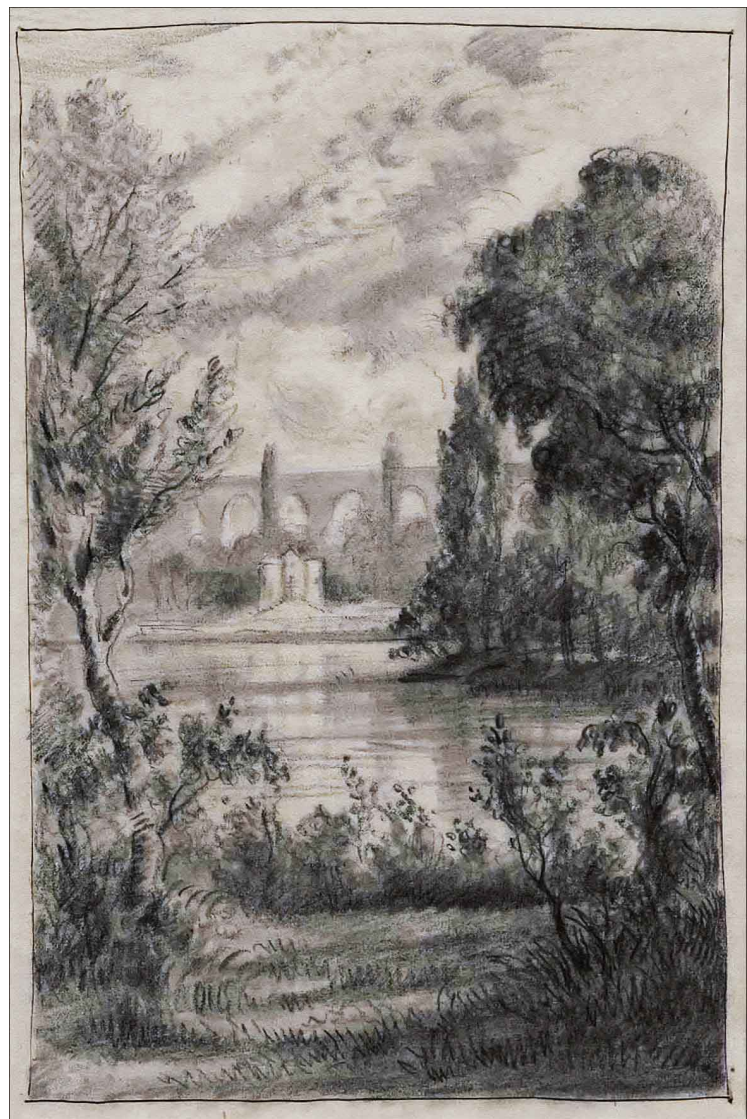
La lampisterie

À la fin de l'année 2014 – début 2015, des travaux de rénovation ont redonné à la gare un coup de jeune ; c'était plus que nécessaire. Remplacement des châssis de fenêtres en bois, bien sûr, par des châssis en PVC. Les accès sont plus larges avec ouverture automatique des portes, la salle d'attente est plus agréable, plus spacieuse du fait que l'accès aux quais a été modifié. À l'intérieur, dans la salle d'attente, à ne pas manquer : les deux peintures qui, un peu comme les tables d'orientations, nous dévoilent le plan des principaux axes forestiers partant de la gare pour se diriger vers les étangs de Commelles et bien d'autres directions.

Construction des deux viaducs

Commençons par l'ancien : sa construction en 1846 avait suscité la crainte des ingénieurs. C'était le premier viaduc de cette hauteur à être construit avec un seul étage de voûte. Les assises de cet ouvrage, pour franchir la vallée de la Thève, seront positionnées dans l'ancien étang de la Troublerie, déjà bien ruiné à cette époque (Le terme ruiné définit un étang qui s'envase et se trouve envahi par la végétation pour devenir un marécage ou ce que l'on appelle une "zone humide"). Ce viaduc du haut de ses 40 mètres (cette hauteur était plus du double de celle permise par la réglementation de la voirie pour les immeubles des boulevards à Paris) ne pourra éviter cette difficulté – il fut présenté comme une prouesse technique lors

de sa construction entre 1856 et 1859 par l'ingénieur Pinel : son implantation en milieu assez tourbeux imposait qu'il soit allégé sans le rendre fragile ; ainsi la partie voutée sous le tablier qui supporte la table de roulement a été évidée au maximum. D'une longueur de 337 mètres, il se compose de 15 arches de plein-cintre de 19 mètres d'ouverture. Pour asseoir la base des piles qui le supporte, on a enfoncé 1 100 pieux en chêne sur une profondeur de 10 mètres à l'aide de machines appelées « sonnettes » (l'ancêtre des excavatrices). Les intervalles laissés entre les pieux ont été comblés par une couche de béton de 3 mètres d'épaisseur. Ces socles de 2,70 mètres de côté serviront de base aux piles qui s'élèveront à 25 mètres de haut. C'est à partir de ce niveau que commencera la construction de la partie voûtée sur laquelle viendra reposer le tablier du viaduc. C'est un ouvrage maçonné au ciment de Vassy, à prise rapide, découvert



un peu plus tôt, qui servira dorénavant à la construction des gros ouvrages d'art.



Le nouveau viaduc construit depuis peu et l'ancien viaduc non encore démolit

Après plus de 120 ans d'existence, ce viaduc à deux voies, était un frein pour la fluidité des circulations (vitesse limitée à 120 km/h) ; en outre son entretien devenait de plus en plus onéreux. Il présentait des traces de vieillissement, des signes d'instabilité. En 1859, les vitesses étaient moins élevées, les masses remorquées plus faibles (600 tonnes au maximum), elles imposaient moins de contraintes au niveau des voies légèrement en courbe. Le projet de tripler les voies jusqu'à Creil sur ce viaduc devenait risqué au niveau sécuritaire et financier.

La création d'un nouveau viaduc restait la seule solution à envisager.

La construction du nouveau sera réalisée entre 1980 et 1983. Il sera composé de 8 piles, d'une hauteur comprise entre 14 et 33,15 mètres, constituées d'un fût plein surmonté d'un chevêtre de 9 mètres de haut. Chaque pile repose sur de profondes fondations comprenant une semelle de 11,7 x 11,7 x 3 mètres, elle-même reposant sur 9 pieux de 1,80 mètres de diamètre et 18 mètres de profondeur. Les semelles des 4 piles centrales ont été réalisées à l'intérieur d'un batardeau de 12 mètres de côté (le batardeau étant un petit barrage provisoire, comme un coffrage, pour assécher l'endroit où l'on exécute des travaux). Les voussoirs réalisés par encorbellements successifs (longueur 2,75 m, poids 140 t) ont été bétonnés. La largeur du tablier est de 20,82 m, pour permettre le positionnement de 4 voies, cela représente une surface de 8350 m², ce sont 19 600 tonnes de béton et 2200 tonnes de ferraille. Avec l'arrivée du TGV, le trafic a fortement diminué sur cette portion de ligne, il a donc été décidé de limiter le nombre de voies à trois.

Cette réalisation avait fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement et d'esthétique pour son insertion dans le site des étangs de Commelles, d'où la forme en losange des piles



pour ne pas masquer ni fermer le regard sur la vallée de la Thève.

L'ancien ouvrage en maçonnerie à 2 voies a été dynamité le 12 décembre 1985 à 15 heures 10 minutes.

Deux tonnes de dynamite ont été nécessaires pour en venir à bout. La technique employée a été celle que l'on maîtrise dans la destruction des immeubles par affaissement vertical.

Avec cette disparition, c'est également l'histoire de ce voyageur tombé du viaduc qui s'en va : son train s'était arrêté sur le viaduc, il y avait du brouillard, peut-être qu'il faisait nuit, que le voyageur s'était endormi... Comme le train s'était arrêté, se croyant arrivé en gare, le voyageur ouvrit la portière pour descendre... La suite ? il n'y avait pas de parapet, il se retrouva quarante mètres plus bas, heureusement freiné dans sa chute par la végétation, il s'en est sorti indemne...

Au niveau de l'environnement, la SNCF, en accord avec l'ONF, a reboisé les quatre hectares libérés avec environ 27 000 plants, avec l'obligation de respecter les essences présentes majoritairement dans ce milieu.

Beaucoup souhaitent que l'ancien viaduc soit gardé pour en faire une voie verte pour y admirer la perspective sur les étangs de Commelles, observer la canopée de cette partie de la forêt, mais question cruciale : à qui

incomberaient les frais d'entretien pour assurer la sécurité du lieu ?

De ce viaduc, il subsiste les fondations des piles invisibles, la végétation a repris le dessus.

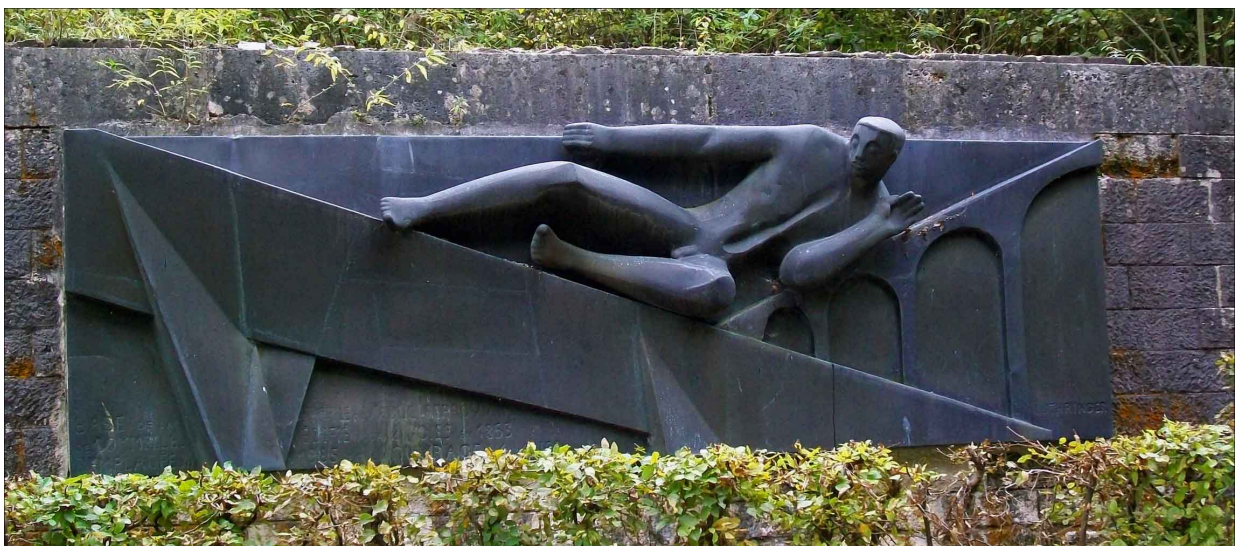
En venant de Coye-la-Forêt sur la route qui nous conduit aux étangs, sur le côté droit on aperçoit la base d'une ancienne pile sauvegardée de l'ancien viaduc. Sur ce socle on découvre une sculpture en cuivre rouge martelé, repoussé et patiné de 5 m x 1,50 m [aujourd'hui disparue : elle a été enlevée à la suite d'un acte de vandalisme qui l'avait détériorée]. C'est une création réalisée par le sculpteur Luthringer, il avait présenté son projet à la SNCF, qu'elle a accepté. Sur l'un des côtés latéraux, on peut voir une fleur de lys en fer forgé qui ornait l'ancien viaduc.

Cette sculpture représente l'ancien et le nouveau viaduc, avec un personnage appuyé entre les deux ouvrages stylisés, elle symbolise la continuité du présent (*le nouveau viaduc*) avec le passé (*l'ancien viaduc*).

Aujourd'hui, la végétation a repris sa place, le nouveau viaduc ne dénote pas dans cet environnement.

Nous allons nous arrêter ici, nous sommes arrivés au bout de notre voyage.*

par Michel RIGAUX[†] et Carole VÉDRINES[†]



* Cet article a été rédigé il y a une dizaine d'années, les mentions entre crochets ont été rajoutées.