

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

L'arrivée du chemin de fer à Orry la Ville - Coye, c'est toute une histoire ! On peut remonter à l'Antiquité pour trouver les plus anciennes traces de "transports guidés", mais c'est au XIX<sup>e</sup> siècle qu'apparaissent les trains à vapeur et que se développe le réseau ferré sur l'ensemble du territoire national, avant que le chemin de fer arrive enfin dans nos deux villages.

## Commençons par quelques généralités

**L**il s'en est fallu de peu que le chemin de fer nous ignore ! (Le terme "chemin de fer" est apparu en février 1825 par ordonnance royale. Le qualificatif "ferroviaire", lui, n'a été associé au terme "transport" qu'en 1911, pour bien le différencier des autres modes de transport).

Aujourd'hui, la présence du ferroviaire dans nos deux communes est un élément positif : comment dénier que l'arrivée de ce moyen de transport a pour beaucoup contribué à l'essor de nos deux communes ? (Pour plus de précision : dans ce texte, nous ne dirons Coye-la-Forêt que pour la période postérieure à 1929).

La décision par la Compagnie du Chemin de fer du Nord d'implanter une gare au milieu de la forêt répondait à une demande incessante de nos élus locaux (ceux de Coye ont été des plus insistants).



Le camping de la Reine Blanche

Quelques années plus tard, le chemin de fer augmenta sa capacité de transport avec



une offre de déplacements plus étoffée en fin de semaine.

Le village de Coye possédait beaucoup d'atouts : sa proximité avec Paris, son cadre reposant, sa forêt, les étangs de Comelles avec la possibilité de s'y adonner à la pêche, ses allées pour s'évader le long des étangs et de la Thève. Avec l'arrivée des congés payés, s'y ajouta la baignade du pont Mandrou (du nom de Guillaume Mandrou de Villeneuve, maire de Coye de 1789 à 1792), on y autorisa un camping :

le camp de la Reine Blanche. Aujourd'hui, il n'en subsiste plus aucune trace.

Les guides touristiques Joanne furent les premiers à parler de Coye. (*Hachette en 1853 avait créé la revue « Bibliothèque des chemins de fer » ; en 1860, son directeur, Joanne, en prend le contrôle et publie sous son patronyme le premier guide touristique en langue française ; depuis 1911 ce guide perdure, nous le connaissons sous le nom de « Guides bleus »*).

La Compagnie du chemin de fer du Nord leur emboîta le pas en réalisant des affiches comme celle ci-contre, pour y vanter les charmes de notre village. Plus tard la SNCF en fera réaliser d'autres un peu "relookées" vers 1960.

Cet engouement déboucha sur la construction d'hôtels (fin XIX<sup>e</sup> - début XX<sup>e</sup> siècle) : celui proche de la gare, dit « château du Regard » (*aujourd'hui détruit*), et d'autres situés dans Coye, ainsi que de luxueuses villas, dans le Clos des Vignes, dans la Côte de Bellevue et d'autres au sein du village, sans oublier le Moulin des Bois et le domaine des Trois châteaux (*celui de l'Hermitage construit en 1900 a été habité par Paul Decauville, industriel dans la construction de matériel pour les compagnies de chemin de fer*).

Avec l'arrivée des congés payés, des constructions au standing plus modeste fi-



Château "Le regard"

rent également leur apparition : un exemplaire de ces "bungalows" était encore présent il y a quelques années à côté du marché (*aujourd'hui, s'y trouve un ensemble de petits appartements*).

Vers 1900, le nombre des emplois locaux commençant à s'amenuiser, les Coyens devaient penser à chercher un emploi hors du village. Avec la présence du chemin de fer, c'est tout naturellement vers Paris qu'ils s'orientèrent. On estime qu'à cette époque une trentaine de nos concitoyens tentèrent l'aventure ! En 1908, treize trains, tous omnibus, desservait la gare d'Orry la Ville-Coye, ils mettaient environ 53 minutes pour rejoindre la Gare du Nord, sachant qu'il y avait moins de gares à desservir à cette époque qu'aujourd'hui.

Aujourd'hui, c'est environ 5000 personnes qui passent par cette gare, desservie par une soixantaine de trains, omnibus ou directs.

## Origine assez ancienne du "transport guidé"

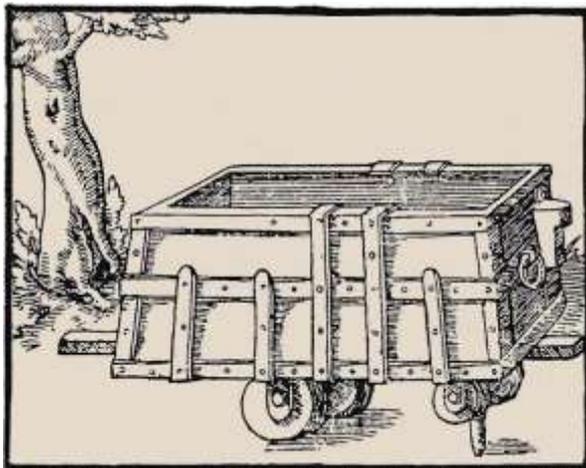
Le terme de "transport guidé" s'applique aux mouvements se déplaçant d'un point A vers un point B par guidage des roues placées dans des ornières comme le feront plus tard les tramways (*la hantise des cyclistes*).

On a retrouvé en Grèce des traces prouvant l'existence et l'utilisation de ce principe de locomotion dès le VI<sup>e</sup> siècle av. JC. Les navires passaient de la mer Ionienne à la mer Égée en utilisant cette technique. Sur l'isthme de Corinthe on trouve une voie

empierrée d'une longueur de six kilomètres sur laquelle deux ornières parallèles avaient été creusées (*ce chemin est connu sous le nom de « chemin dallé et guidé de Diol Kos »*). Des navires posés sur des chariots traversaient l'isthme guidés par ces ornières. La force motrice était humaine, de grosses pierres reliées à un système de poulies faisaient office de contre-poids pour soulager les hommes dans cette tâche.

C'est Néron qui mit fin à cette pratique, il donna le premier coup de pioche (*la légende dit qu'elle était en or...*) à ce qui devait devenir le canal de Corinthe. Ce n'est qu'en 1894 que le Notre-Dame-du-Salut, un navire français, emprunta (*il fut le premier*) ce canal enfin réalisé.

Les Romains utilisèrent cette technique, plus particulièrement sur les routes en terrain pentu bordé de précipice, pour sécuriser les convois afin d'éviter leur chute dans les ravins.

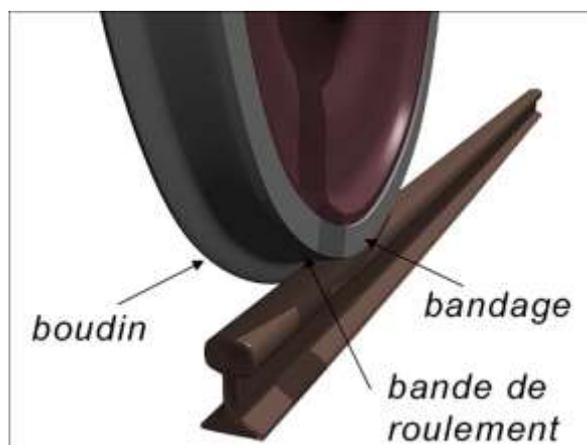


Chien de mine

En France, la trace des transports guidés est établie par des gravures vers 1550 dans les mines de Leberthal en Alsace (*ci-dessus la gravure d'un véhicule de l'époque*). En dehors de ces croquis du XVI<sup>e</sup> siècle, on ne trouve pas de traces concrètes de ce type d'exploitation.

Cette technique a beaucoup évolué au cours des siècles. Dans le fond des ornières, on commença par placer une forme assez grossière en bois, sorte d'ébauche de

nos rails actuels (réduction des frottements d'où augmentation des masses remorquées et réduction du bruit). Par la suite ils seront réalisés en fonte, mais jugés trop fragiles. À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle (1789), l'anglais Jessop met au point le rail en acier, il en modifie le profil, lui donne cette forme de champignon et l'adapte pour se servir des roues utilisées dans les ornières qui possédaient déjà une petite amorce de boudin. Ce n'est qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle que Stephenson sortira le rail de son ornière afin de le positionner sur des traverses pour l'utiliser comme il l'est encore aujourd'hui. (*Voir le croquis ci-dessous*). Pour cela, il a effectué le reprofilage de la table ou bande de roulement, en lui donnant une forme légèrement conique. Ce qui a eu pour effet d'améliorer le guidage entre les deux files de rails en ligne droite. Il a redessiné le profil du boudin qui sert au guidage dans les courbes et les aiguillages en limitant sa hauteur à 30 millimètres avec une épaisseur maximum de 32 millimètres pour des raisons très techniques.



## De quand datent les premiers trains ?

Rendons-lui cet honneur, c'est à la Grande-Bretagne que nous devons au début du XIX<sup>e</sup> siècle la mise en avant de ce mode de transport ferroviaire mû par la vapeur.

Cependant cette maîtrise de la vapeur, nous la devons à la ténacité d'ingénieurs français : Denis Papin, en 1690, mit au point la première chaudière à vapeur tubulaire

permettant d'actionner un piston, invention qui servira de base à toutes les machines à vapeur construites par la suite, et Joseph Cugnot réalisa le premier véhicule automobile à vapeur, « le fardier », en 1770.

C'est en 1804, que l'ingénieur Richard Trevithick effectua le premier essai : faire circuler un prototype de tracteur à vapeur

(image ci-dessous). Il a atteint la vitesse de 8 kilomètres à l'heure avec une charge remorquée de 20 tonnes. En 1808, il récidiva avec une nouvelle locomotive qu'il baptisa *Catch-me-who Can* (M'attrape-qui-peut), qui tirait des wagons, constituant ainsi ce que l'on considère comme étant le premier train à vapeur. C'est George Stephenson qui, en 1829, équipa d'une chaudière tubulaire une locomotive appelée *The Rocket* (La fusée) laquelle atteindra la vitesse de



20 kilomètres à l'heure en remorquant une charge de 13 tonnes. La même année, Stephenson atteignit avec une machine haute-pied (locomotive sans masse remorquée) la vitesse de 40 kilomètres à l'heure (il avait légèrement modifié la cheminée pour en augmenter le tirage, d'où un gain de puissance conséquent). Il fut choisi pour développer la première ligne commerciale en Angleterre. C'était parti pour le développement de ce moyen de transport de masse.

[...] En 1813, il fit construire la première locomotive à roues adhérentes, le premier train de voyageur circula en 1825. C'est le début de l'industrialisation en Europe. Page suivante la *Puffing Billy*, locomotive à adhérence ; on perçoit déjà l'évolution de la forme des machines à venir...

## Et pendant ce temps en France, que se passe-t-il ?

En quelques dates, la construction du réseau ferré français :

En 1814, l'ingénieur Moisson-Desroches présenta un projet de création de voies ferrées à l'empereur, mais ce dernier avait d'autres préoccupations... il n'était pourtant pas homme à ignorer, à minimiser l'intérêt que pourrait lui apporter cette technique... (Il avait échafaudé tellement de plans, de projets pour envahir sa vieille ennemie : l'Angleterre !).

En 1827 est construite une première ligne hippomobile de 21 kilomètres entre Saint-Étienne et Andrieux pour le transport du charbon. (Ces lignes spécialisées au transport des marchandises seront appelées « les canaux secs », elles entraînent directement en concurrence avec les voies d'eau).

En 1837 est ouverte la première ligne de voyageurs longue de 19 kilomètres entre Paris et Saint-Germain-en-Laye (ils seront 18 000 à emprunter ce train le jour de l'inauguration).

Ces tronçons de lignes ont été construits à l'initiative de groupes privés, ils s'implantaient de façon anarchique à proximité des centres industriels : mines, carrières... et de quelques villes.

En 1841, une première ligne de 140 kilomètres relia la France à la Suisse entre Strasbourg et Bâle, toujours exploitée à ce jour.

Entre 1827 et 1842, seulement 569 kilomètres de voies ferrées seront construits ; c'est peu, comparé à l'Angleterre qui en totalisait déjà plus de 4 500.



Photographie de la Puffing Billy au travail (mine de charbon à Wylam, 1862) – Science Museum Group Collection  
© The Board of Trustees of the Science Museum

L'État français comprend l'enjeu économique du développement d'un réseau ferré. Il décide donc de l'organiser et d'en définir l'architecture. Il en confiera la construction et la gestion à des groupes financiers et industriels... qui en assumeront les risques !

Les compagnies de chemin de fer seront créées sur ces bases (*celle du Nord le sera en 1845, par James Rothschild*). Ce réseau de voies ferrées, que nous connaissons encore aujourd'hui sera appelé : l'étoile de Legrand, du nom de l'ingénieur chargé de cette mise en œuvre. Le schéma prévoit 9 axes principaux qui partiront tous de Paris vers les frontières terrestres et les façades maritimes, (*derrière cette configuration, il y avait à*

*l'esprit le déplacement des armées en cas de conflit*). Des lignes transversales les relieront entre elles pour un maillage complet de l'ensemble du territoire français. La carte ci-contre dévoile la faible importance du réseau ferré en 1844.

Les grandes gares parisiennes se construisent, celle du Nord (à l'époque on disait « embarcadère ») le sera en 1845, par Léonce Reynaud. Elle fut remplacée entre 1861 et 1866 par la gare que nous connaissons encore aujourd'hui (*du moins pour ce qui concerne la façade extérieure*), que nous devons à l'architecte Hittorff. (*L'ancienne façade de l'embarcadère de la gare du Nord a été démontée et a servi à la construction de la façade de la gare de Lille*).

à suivre...




---

Par Michel RIGAUX<sup>†</sup> et Carole VÉDRINES<sup>†</sup>

---