

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

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

Dans les Petites chroniques de La Sylve n° 30 a été retracée à grands traits l'histoire du chemin de fer, depuis les premières traces de "transports guidés" dans l'Antiquité, jusqu'à la généralisation des transports ferroviaires au XIX^e siècle en Grande-Bretagne et en France. Sera abordé plus particulièrement cette fois :

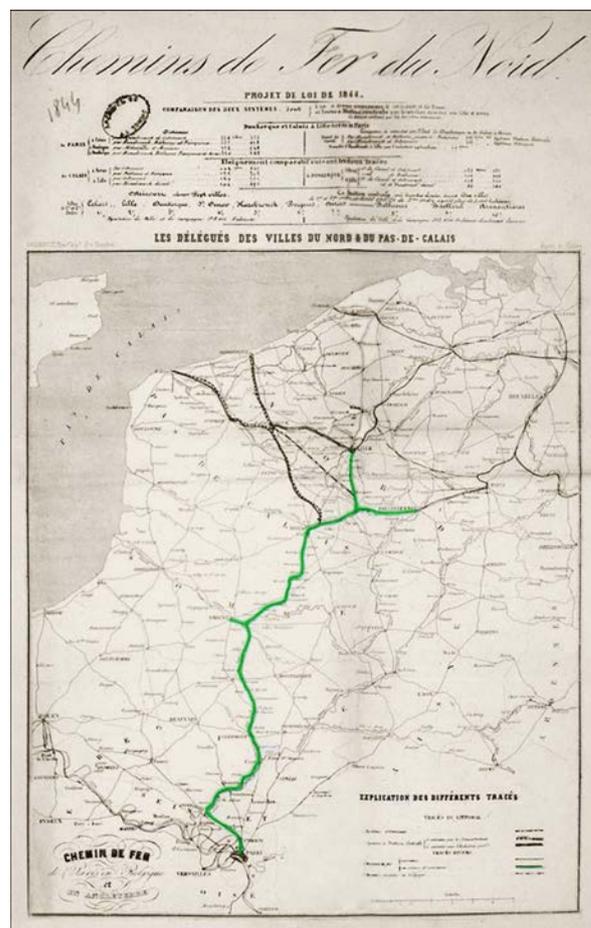
- la construction de la ligne de Paris à Lille
- et la construction de la section de ligne de Saint-Denis à Creil.

Construction de la ligne Paris-Lille (section de Paris à Creil par Pontoise)

La ligne qui relie Paris à Lille fut déclarée d'utilité publique en 1831 pour relier Paris à la Belgique. Ce qui en faisait le premier projet de relier Paris à un autre pays. En 1834, l'ingénieur Vallée présenta un projet très controversé. Ce tracé passait par la plaine de France et devait bifurquer vers Senlis, Compiègne, Noyon... pour ensuite rejoindre la vallée de la Somme. Il serait ensuite complété par plusieurs embranchements pour desservir les régions tenues à l'écart. Ce projet fut jugé très onéreux, trop d'ouvrages d'art à créer et de plus, il n'était pas financé, il fut donc rapidement abandonné.

Restaient deux autres projets en compétition, seul le tracé au départ de Paris les différenciait.

- Le projet n° 1 : au départ de Paris, il se dirigeait vers la vallée de Montmorency pour rejoindre Les Épluchés, première gare de Pontoise, et suivre ensuite la vallée de l'Oise vers Saint-Leu d'Esserent et Creil.
- Le projet n° 2 : plus court, il passait par Marly, mais nécessitait le percement d'un tunnel de près de trois kilomètres, avant de rejoindre ensuite le tracé du projet n°1.



Chemin de fer du Nord. Projet de loi 1844

C'est le premier projet qui fut retenu, bien que plus long d'une vingtaine de kilomètres. Il présentait l'avantage d'avoir un profil favorable : déclivités et rampes très faibles, pas de tunnel, pas de viaduc à



Pontoise : travaux devant le poste d'aiguillage lors du changement des aiguilles et appareils de voies

construire. Ce choix présentait quand même quelques contraintes, telles que la réalisation de terrassements très importants pour l'ouverture de tranchées représentant plus de 3 500 000 m³, ainsi que la présence de nombreux passages à niveau. Les travaux qui ont commencé en 1843 se termineront en 1846. (*La partie de Creil à Lille a été construite en même temps par tronçons*) Ce sera la première ligne ferroviaire reliée à un autre pays : la Belgique au départ de Paris. L'inauguration de la ligne eut lieu le 14 juin 1846, le train mit 9 heures 15 pour effectuer le trajet de Paris

Construction de la section de ligne de Saint-Denis à Creil.

La Compagnie du Nord est donc autorisée à créer au départ de Saint-Denis une ligne à double voie passant par Survilliers et Chantilly pour rejoindre Creil. La portion de ligne à construire sera longue de 43 km, le parcours pour rejoindre Lille sera réduit de 17 km. Le trajet se fera maintenant en 4 heures 45.

Il sera nécessaire de construire trois ouvrages d'art assez conséquents : deux viaducs, celui de Commelles à Coye et celui de la Canardière à Chantilly, et le pont de Laversines au-dessus de l'Oise, ainsi qu'un nombre important de bâtiments pour les voyageurs. Les travaux de terrassement seront également très importants : environ

à Lille, ponctué par de nombreux arrêts. Plus de 3 000 invités, majoritairement des actionnaires de la Compagnie du Nord. Cette journée fut baptisée « *le festin de Rothschild* ». À cette époque, en service commercial, les trains mettaient 6 heures 15 pour relier Lille. En 1854 il ne met plus que 5 heures 15. Mais bien vite, le choix de passer par Pontoise allait montrer ses limites. Le projet de création d'une ligne reliant la gare Saint-Lazare à Pontoise ne permettrait plus de faire circuler tous les trains sans incidence sur la régularité et la sécurité. Alors revient en 1853, l'idée de relier Paris à Creil via Chantilly. Le projet, qui avait déjà été plus ou moins pressenti en 1846, refait surface.



M. Javary, directeur du Chemin de fer du Nord assiste, à la mise en place du Pont sur l'Oise sous les voies ferrées de Paris à Pontoise.

1 000 000 de m³ de terre pour la tranchée de Survilliers.

Pourquoi dix ans plus tôt ce tracé n'avait-il pas été retenu ?

C'est en partie dû à la réalisation des ouvrages d'art assez importants, la technique naissante de l'époque n'apportait pas toutes les réponses aux problèmes rencontrés, ce qui avait provoqué la retenue des ingénieurs de l'époque.

L'autre difficulté : la rampe de Gousainville avec un profil de 5 à 6 ‰, longue d'environ 5 km (*à l'époque avec les locomotives existantes le pourcentage maximum admis était de 3 ‰*).

Entre temps, la puissance des locomotives avait déjà beaucoup évolué. Le développement et la généralisation de la chaudière tubulaire de Marc Seguin augmentait considérablement leur puissance.

L'évolution de la technique au niveau des boggies améliore l'adhérence rail-roue, l'apparition d'un système de freinage plus performant permettant maintenant de franchir des rampes de 10 ‰ ; celle de Gousainville ne posait donc plus de problème.

L'aménagement de la ligne s'est poursuivi jusqu'à nos jours : le quadruplement des voies entre Saint-Denis et Survilliers s'achèvera en 1905.

La mise en place d'un block plus moderne pour l'espacement des trains permet de

de l'époque disait : *ce sont les trains les plus lourds sous la caténaire la plus légère du monde*), elle sera achevée de Paris à Lille en décembre 1958.



La BB16009 – photo : Fabrice Lanoue

C'est avec la locomotive BB 16009 que le 7 janvier 1959 le train inaugural, parti de Paris à 9 heures 15, s'immobilisera à

11 heures 45 en gare de Lille, après un parcours de 251 kilomètres. Le quadruplement des voies sur les quatre derniers kilomètres entre Survilliers et la gare d'Orry-la-Ville – Coye-la-Forêt sera achevé en 1962, ce qui permet de reporter dans cette gare le terminus des trains de banlieue.

L'arrêt de la Borne Blanche sera créé à cette occasion. De 1958 à 2003, la SNCF, pour la formation de ses cadres, louera le château situé à proximité de la gare de la Borne Blanche.

à suivre...



SURVILLIERS – Le Quadruplement des Voies (3)

La préparation du saut-de-mouton de Survilliers qui va permettre de réaliser le quadruplement de voies entre Survilliers et Orry-la-Ville – Coye-la-Forêt)

raccourcir les cantons (*le canton est la distance sécuritaire entre deux trains en mouvement*), cette avancée autorise l'augmentation du nombre de trains sur la ligne.

L'électrification de cette ligne sera réalisée en 25 KV-50 HZ (c'est le début de l'électrification en courant alternatif ; la publicité

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