

Il était une foisLa Place de la Gare



Bulletin municipal années 1970

Il était une fois une place et une voie de chemin de fer

Evidemment, ma vision des lieux ne sera peut être pas forcément la même que la vôtre : nous avons tous dans notre vie des moments forts où les choses se cristallisent sur des faits bien précis, qui sont étrangers aux autres, mais j'espère malgré tout vous intéresser.

27 Septembre 2002 - Journée du Patrimoine

Adolphe ROCA nous a fait visiter la Mairie, la Vaudoire. L'historique de nos mairies est toujours intéressant même s'il nous est familier et je le connais presque par cœur mais ce diable d'homme a toujours le don du détail qui vous fait rebondir sur un inconnu qu'il faut percer... et il parle de l'eau... des inondations...

Oui, j'avais oublié que les terres de la Vaudoire étaient autrefois de vastes marécages d'où pourrait être issu le nom de Vaudoire...Vaudoué ...

mais plus encore, le voilà qui évoque les crues de 1910 d'abord que tout le monde connaît d'ailleurs grâce aux nombreuses photographies et qui est notre crue de référence mais aussi celle de 1740/1741 où l'eau atteignait 50 cm sur la place du Grand Cerf à Bezons, mais couvrait aussi ce qui est aujourd'hui notre « Place de la Gare » : et me voilà partie en bateau sur cette place pour aller m'amarrer une dernière fois à notre vieille bibliothèque encore solide, pour rêver... au passé ... une fois de plus...

On a beaucoup de mal à s'imaginer ce que fut cet endroit pendant des siècles. Il faisait partie de la grande plaine de Montesson qui s'étalait entre les deux bras du méandre de la Seine sur Carrières, Houilles et jusqu'au bas de la butte de notre vieille église.

La Seine à une époque pré-historique relativement récente toutefois avait un lit de plusieurs kilomètres de large et couvrait la presqu'île du Vésinet, Montesson, Sartrouville, Houilles, La Frette : ce qui constitue en quelque sorte la « boucle » et son lit était très profond.

En se retirant les eaux laissèrent des terres d'alluvions qui au temps de l'occupation romaine étaient couvertes par l'immense forêt d'Yvelines. Le sous sol est constitué de calcaire grossier et près de la Seine, de sable, de graviers et de tourbe.

Un lent dénivelé s'amorce à peu près au niveau de la rue de Strasbourg vers l'Est et annonce le plateau le long duquel le vieux pays de Sartrouville s'adosse de même que Houilles sa voisine.

...

A travers cette végétation touffue, quelques agglomérations s'installèrent peu à peu, découpant la forêt primitive qui devint forêts de Cormeilles, de Laye, de Rouvray etc... Dans les années 50 après Jésus Christ, il semble que les Romains aient colonisé notre région et développé la culture de la vigne. Il fallut défricher (d'où le nom de Sartoris Villa : Sartor : arracheurs de souches, entre autres possibilités étymologiques).

En 486 ce sont les Francs qui s'installèrent chez nous (Franconville), les invasions ne manquèrent pas puisque les Normands pillèrent et saccagèrent la région à plusieurs reprises et notre plaine permettait tous les bivouacs possibles. - Des lieux dits comme le Martray (Martyrs) et le Camp en perpétuent le souvenir.-

Toujours est-il que petit à petit la forêt sur nos berges disparut au profit des cultures, la vigne, mais aussi les céréales, et plus près de nous, les asperges, les arbres fruitiers, le maraîchage.

Mais ces terres qui étaient sur les domaines royaux de St Germain, si elles bénéficiaient de quelques avantages de protection (entre autres, service du guet) étaient aussi mises à mal par les visites royales : les demeures de nos rois n'étaient pas meublées et lors de la venue de ces illustres hôtes, les réquisitions de meubles, literie, de vivres, de serviteurs étaient dans la logique des choses :

- Voici d'ailleurs ci-dessous pour la petite histoire le texte de lettres patentes de Janvier 1635 par lesquelles Louis XIV aurait pris conscience de la gravité de la situation des paysans de la Plaine :

*« ...Noz bien aimez les habitants de Poissy, du Mesnil le roy, de Carrière sous bois de laye, de Maisons, d'Achères, de Chambourcy, de Fourqueux, de Mareuil sous Marly, de l'Étang, Rez de Ste Jame, d'Orgeval, des Alluets le roy, de **Certrouville** (ancienne orthographe) et de Croissy.....par suite de très grands dégâts et dommages en leurs bledz et en leurs vignes par les bestes sauvages de notre forest et garenne de St Germain et de plus que la plus part des terres qu'ils réservent pour ensemençer sont remplies de terriers et clapiers à cause du grand nombre de lapins que nous y faisons entretenir dès longtemps pour notre plaisir ... »*

Il s'en suit une longue explication chiffrée d'où il résulte en clair que par ordre du roi, les habitants des communes citées dont Sartrouville – eux et leurs descendants – ne paieraient plus qu'une imposition moitié de celle qu'ils payaient préalablement à Janvier 1635 !

Cette tradition fiscale semble bien être caduque !!!

Le seigle était partout cultivé et aussi, comme on l'a déjà dit, la vigne : de petits arpents de vigne surgissaient partout au milieu des champs de seigle et des remises qui servaient d'enclos au gibier du roi. Les cultures évoluèrent petit à petit vers le maraîchage, et la campagne qui s'étendait de la limite de Sartrouville (av. Maurice Berteaux) jusqu'à Montesson devait avoir dans la première partie du 19^{ème} siècle l'aspect qu'elle a encore lorsque l'on sort du Magasin Carrefour de Montesson, sur l'arrière,

(enfin en mettant la main au dessus de ses yeux pour occulter les tours de la Défense).

Un autre particularité se fit jour à la fin du 19^{ème} siècle : c'est la culture des champignons de couche. Le sous sol était exploité pour sa pierre blanche et de nombreuses carrières furent creusées (dont l'une avenue Hortense Foubert entre les numéros 35/37) et une autre sous le marché Debussy, qui s'étendait entre la rue de la Presse et la résidence de la Grosse Pierre.

Hubert Genet, dont les parents furent longtemps les sympathiques gardiens de la Mairie (1937-1976) et qui peut s'enorgueillir d'être le seul Sartrouillois actuellement à être né à La Vaudoire-Mairie, se souvient, lorsqu'il travaillait au cadastre de notre ville, avoir eu connaissance cette carrière au moment des travaux de la SEMARG pour la construction de l'ensemble immobilier Debussy. Elle avait ensuite été transformée en champignonnière et une cheminée d'aération se trouvait à l'angle des rues Lamartine et René Brulay. D'une autre source, on rapporte que pendant la guerre elle servit épisodiquement de cache à des résistants.



1904



1904



début années 1990



1907

Maison Maurice –billard – hôtel meublé (notre Jaurès !)



1908



1930 environ

On le voit, ces carrières étaient donc reconverties en couches à champignons et quelques uns d'entre nous se rappellent peut être encore d'avoir vu de

drôles de cheminées qui émergeaient de place en place dans la plaine, cheminées d'aération qui faisaient penser à des cheminées de navire.

Les siècles ont passé : Louis XIV, du bout de sa lorgnette, installé sur la terrasse de St Germain, ne surveillera plus les grandes manoeuvres de ses troupes qui jouaient à la guerre dans la plaine, au grand dam des paysans, mais le caractère bucolique perdura jusqu'à 1843.

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER PARIS/LE HAVRE

Evidemment, c'est une lapalissade, mais la grande affaire de notre place de la gare... c'est la voie de chemin de fer !

ce ne n'était pas trop grave, : quelques expropriations de terrains, des chemins qui n'aboutissaient plus nulle part, mais d'autres tracés qui longèrent la voie...

C'est à cette époque que notre ville fut coupée en deux. Oh bien sûr, sur le moment, on put penser que

Il n'y avait pas de maisons ou si peu...

On ne s'était pas encore rendu compte que cette « faille sismique » coupait la plaine et particulièrement notre commune et, malheureusement, on doit constater que cette fracture actuellement pose bien des problèmes de circulation insolubles, mais ceci est une autre histoire...

Les constructions de lignes de chemin de fer ont été les instruments indispensables du développement industriel du 19^{ème} siècle. Pour relier Paris à la mer , les discussions commencèrent en 1825.

Au printemps 1841, pour cette construction, les anglais et irlandais vinrent au nombre de 5000 pour construire notre voie ferrée. Ces ouvriers formaient une véritable corporation du fait de leur qualification : pour établir un équilibre, 5000 ouvriers français vinrent compléter cette main d'œuvre.

Les travaux de terrassement durèrent 8 ans : 1839 à 1847 : tout d'abord, la multipropriété rendit obligatoire les négociations pour l'achat de 7 500 parcelles entre Paris et Rouen.

Ce fut l'un des premiers grands chantiers européens dont la direction était située dans la région de Rouen et d'immenses baraquements logeaient ce personnel disparate dont l'activité dut donner une allure de Far West à notre région. On y utilisa en 1841 un des premiers modèles d'excavateur à vapeur

Mais ce sont les Anglais qui nous apportèrent leur savoir faire en la matière sous l'impulsion de Charles Laffitte, le neveu de Jacques :

(Toute l'histoire de ce chantier a fait l'objet d'un ouvrage de Virginie Maréchal paru dans la Revue d'Histoire des Chemins de Fer.)

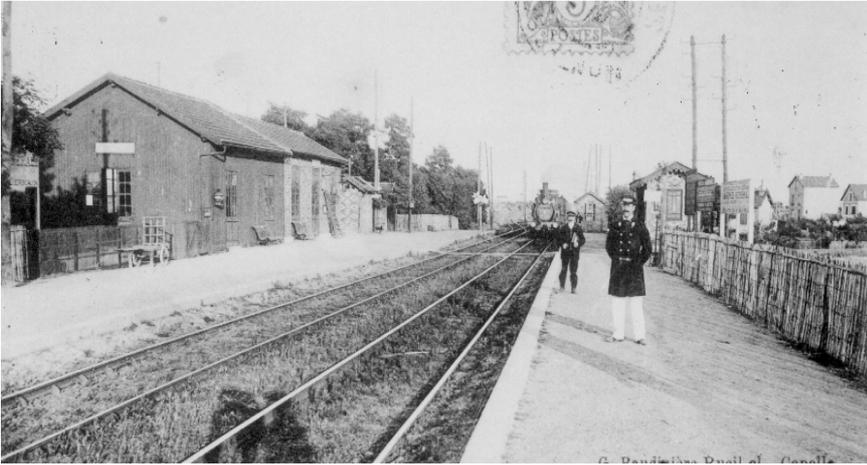
En ce qui concerne le tronçon Houilles/Maisons, ce ne fut sans doute pas une mince affaire : il fallut remblayer la voie pour permettre le franchissement de la Seine et de même qu'autrefois pour la construction du pont, on dit que les matériaux qui servirent à établir les voies entre Houilles et Sartrouville proviennent des carrières de Montesson.

chantier, un banquet géant fut organisé par Jacques Laffitte dans le parc de son château de Maisons, en Avril 1843 et une immense table en couronne réunit 600 ouvriers et un bœuf y fut rôti (un bœuf pour 600 personnes, cela ne semble pas très copieux !).

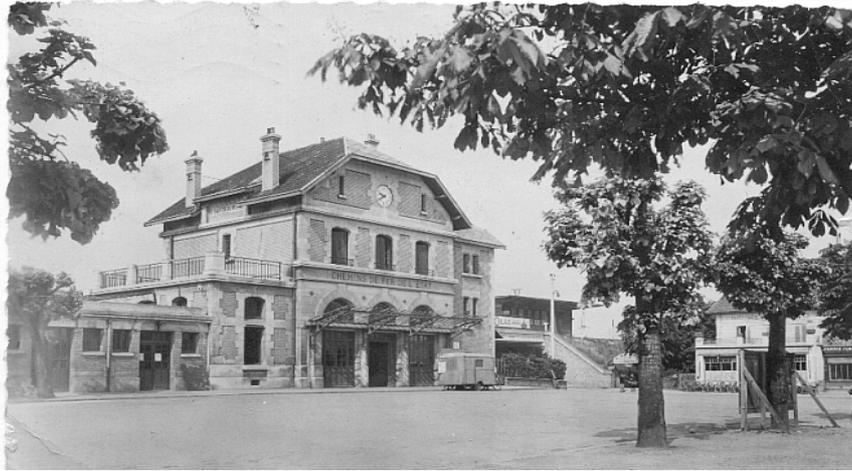
En mai 1843, cette ligne de chemin de fer terminée (chantier bouclé en moins de 3 ans), notre paysage fut radicalement bouleversé. Pour fêter la fin du

Le 3 Mai 1843 l'inauguration de la ligne Paris Rouen fut effectuée en grande pompe, présidée par deux fils de Louis Philippe, les ducs de Nemours et de Montpensier.

Pour Sartrouville coupé en deux, le mal était fait, notre paysage était définitivement modifié. Aucune halte n'ayant été prévue dans notre commune, ce ne fut pas encore l'évolution bénéfique que l'on pouvait attendre. Cela ne changea pas tout de suite.



l'arrivée d'un train en 1904



Fin des années 40



Années 90



1994

Les meules de foin et les pieds de vigne continuèrent à pousser tranquillement au pied du remblai et les vaches paissaient paisiblement dans les pâturages qui s'étendaient le long du mur de la Vaudoire (rue Jean Nicolle) et aussi dans de petits herbages qui bordaient notre avenue Jean Jaurès, la rue Hortense Foubert (ancien chemin de Maisons à Houilles) la rue Louise Michel (ancien chemin du Camp) et la rue Lamartine (chemin de la Grosse Pierre) et ce jusque dans les années 20 environ.

A la fin du 19^{ème} siècle une petite urbanisation pourtant s'était opérée en bordure de la route de Paris, mais les terrains devant la gare garnis de meules de foin ne voyaient guère passer que les tombereaux attelés de chevaux qui venaient charger tranquillement leur paille .

Deux voies ferrées assuraient le trafic : une voie centrale fut adjointe en 1933 pour permettre l'augmentation de celui-ci. C'est en 1976 que furent effectués les gros travaux (ligne et quai supplémentaires) pour le passage du RER.

Puisque nous sommes à la gare, rappelons brièvement que le « magnifique » monument que nous voyons actuellement est la 4^{ème} gare :

- **1892** donc, une maisonnette en bois, qui fut améliorée par la construction d'un petit bâtiment en briques de différentes couleurs, appareillées en losanges, cet ensemble brûla presque en totalité en 1913.
- **1914** : la deuxième gare (moderne pour l'époque) fut élevée : bon nombre d'entre nous s'en souviennent sans doute, avec son toit à 4 pentes recouvert de tuiles brunes qui abritait le logement du chef de gare.. Elle cohabita quelques mois avec l'ancienne qui avait été retapée après l'incendie. Elle comptait aussi un service de messageries (vélos, bagages accompagnés, etc.. qui fonctionna des décennies
- **1976** : pour l'installation des voies destinées au RER, on rase le dessus de la gare en ne conservant que la partie basse, c'est à dire les arcades de pierres blanches. Cela avait une certaine allure ma foi !

Mais hélas

- **1994** : si le bâtiment en pierres blanches est toujours là, il est englobé dans quelque chose de « curieux » !! Une gare du 21^{ème} siècle paraît-il !!!

(ces quelques réflexions ironiques n'engagent que l'auteur de ces modestes lignes)

Mais l'aventure du chemin de fer ne s'arrête pas là.

Une autre voie ferrée que tout le monde connaît et dont tout le monde parle depuis des années vit le jour en 1875

Seul un pont maçonné tout rond ouvrait d'une façon anachronique sur la plaine,

C'est en 1892 que le maire de l'époque, Monsieur Foulon , époux de Mademoiselle Fontaine, propriétaire de La Vaudoire, et sous directeur de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (ce qui facilita sans doute les choses) qui, lassé de devoir aller prendre son train à Maisons Laffitte, demanda qu'une halte soit ouverte.

Ce n'était qu'une modeste halte : une maisonnette en planches à laquelle on accédait par une rampe, un chemin en pente qui se trouvait juste avant le pont, à gauche (une petit carré de verdure maigrelet perdura longtemps à cet endroit). La descente se faisait par un autre chemin, rue Turgot, à peu près en face de la quincaillerie. Ces deux chemins bordés de treillage de bois noirci étaient très champêtres.

LA GRANDE CEINTURE

Un petit historique rapide :

Il faut partir de la Petite Ceinture pour comprendre le problème :

« La Petite Ceinture qui encerclait Paris : rares sont les chemins de fer qui auront autant fait rêver que la simple rocade marchandises établie au milieu du 19^{ème} siècle pour relier entre elles les compagnies exploitant en étoile autour de Paris. L'urbanisation devenant de plus en plus dense, elle deviendra ce mystérieux couloir ferroviaire se faufilant à travers les pâtés de maisons, disparaissant soudain dans des tunnels pour réapparaître au ras des fenêtres des riverains » (*Saga de la Petite Ceinture – Vie du Rail*)

Son parcours suivait à l'intérieur, assez fidèlement celui des anciennes fortifications et l'ensemble faisait 38,5 km. L'enquête d'utilité publique fut faite en 1845. Elle entra en service en 1852 pour le transit

marchandises et son extension au trafic des voyageurs en 1862 aggrava une situation déjà désastreuse en embouteillant les gares.

La guerre de 1870 et la débâcle qui s'ensuivit mirent le doigt sur la fragilité des possibilités ferroviaires d'échanges et de transport de troupes, et servirent de détonateur aux politiques pour le vote de la Loi du 4 Août 1875 qui décida de la construction d'une autre ligne, extérieure celle-ci, et qui en mit au point les modalités en créant un Syndicat d'exploitation comprenant les Compagnies du Nord, de l'Est, de Paris Orléans (PO) et de Paris Lyon Méditerranée (PLM) auxquelles se joignit la Compagnie de l'Ouest. Le Syndicat d'exploitation des Deux Ceintures sera effectif en 1883.

- Mais là n'est pas notre propos.

Créée au départ pour le trafic des marchandises, le transport de celles-ci d'une gare à l'autre évoquait un peu une toile d'araignée :



Les travaux furent énormes – 33 gares ou haltes furent créées. La ligne fera en gros 120 km, 96 passages à niveau seront installés dont 69 pourvus d'un garde avec maisonnette, puits ou citerne et là encore, la multipropriété obligea à de nombreuses tractations :

Les exploitations vigneronnes étaient de taille réduite et ceci à cause des coutumes parisiennes qui, bien avant le Code Civil et l'abrogation du droit d'aînesse imposait le partage égalitaire entre les enfants. Au 16^{ème} siècle par exemple, la superficie moyenne

d'une terre à vignes était de 7,82 ares et plus tard, on peut citer la commune d'Argenteuil qui elle ne comprenait pas moins de 39 885 parcelles. Ces parcelles pour la plupart ne pouvaient être cultivées avec des chevaux mais seulement à bras et nous avons un exemplaire de contrat-états des lieux qui fut passé avec les propriétaires de l'époque qui est assez significatif !!!

Il ne faut pas oublier qu'au départ des travaux, le circuit ne traversait que des zones pratiquement désertes ou des communes très rurales.

En gros, le circuit était le suivant :



La totalité de l'ouvrage, pouvait desservir des gares militaires ou ports secs (emplacements virtuels ne devenant effectifs qu'en cas de conflit) qui existent toujours, même s'ils ne figurent sur aucune carte destinée au public. En ce qui concerne le port sec Houilles Sartrouville La Vaudoire, il se situe

approximativement entre la Croix Blanche et les Richebourgs.

Pendant la Grande Guerre, la Grande Ceinture se trouva au cœur même de l'organisation militaire.



Cette Grande Ceinture fonctionna presque en autarcie jusqu'après 1919. Ensuite, l'importance du trafic national augmentant et la modernisation des lignes se faisant inexorablement, elle perdit de son indépendance. A la fin des années 30 ce fut l'arrêt des services voyageurs. Bien des tronçons furent fermés même si actuellement, certains sont rouverts

Ce tronçon Noisy/Achères fait 34 kilomètres.

Le 2 Janvier 1882 le premier train omnibus inaugura la ligne : il y avait 4 trains omnibus dans chaque sens et la durée du trajet était d'un peu plus d'une heure avec 8 arrêts :

Tête de ligne :Noisy le Sec

Bobigny (halte)
Le Bourget
La Courneuve-Dugny
Stains Pierrefitte
Epinay
Argenteuil

Houilles-Sartrouville (halte)

Maisons Laffitte

Terminus du tronçon : Achères

La halte du Val Notre Dame ne sera ouverte qu'en 1899

Notre gare d'échanges (de triage) était Achères, pour des convois vers la Normandie d'où l'on pouvait rejoindre Versailles pour la Bretagne. Noisy le Sec étant (pour nous), le grand carrefour de regroupement Ouest/Nord

Il semble que de nombreux problèmes de matériels et de coordination des horaires avec les autres tronçons se soient posés dès le départ et faire le tour de Paris rapidement n'était pas évident.

Le 1er Janvier 1938 vit la nationalisation des différentes Compagnies qui devinrent la SNCF ce qui n'entraîna que peu de changements dans l'exploitation de la Grande Ceinture : les difficultés de coordination et de matériels continueront. En 1939 le trafic voyageurs est abandonné. Il reprendra en 1940 pour le transport des troupes et des réfugiés. Sur d'autres tronçons hélas, des wagons plombés circulèrent dès 1942 en provenance de différents camps (Compiègne, Limoges, Bordeaux, etc..) regroupés à Drancy pour de sinistres voyages sans retour.

pour de nouveaux services de banlieue et même des interconnexions TGV.

Ceci bien sûr n'est qu'une rapide évocation très incomplète de cette aventure de la Grande Ceinture dont la portion qui nous intéresse (virtuellement) a été rebaptisée **LA TANGENTIELLE NORD** (ce qui est plus élégant que la Grande Ceinture !)

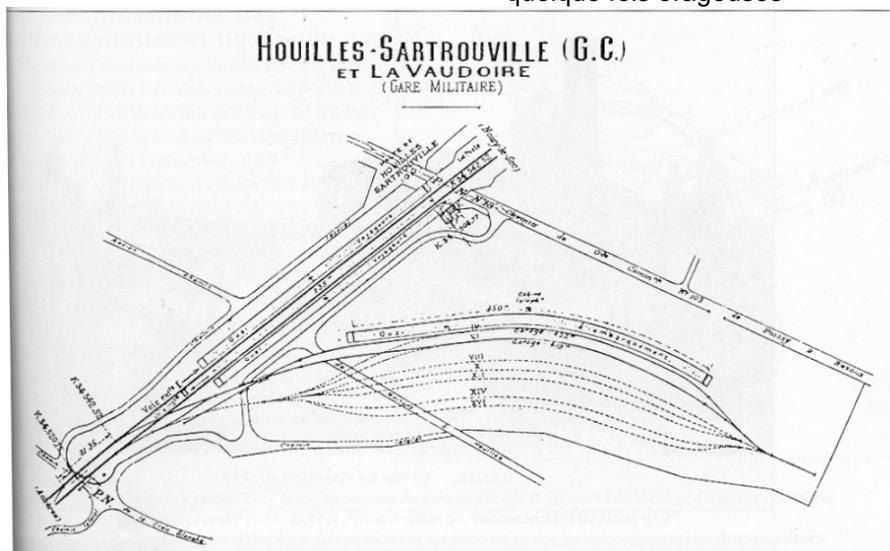
Les installations seront mises à mal en 1940 par des bombardements allemands et aussi des actes de résistance et les occupants exigeront ensuite la remise en état des lignes pour leur propre usage.

En 1944 le trafic des voyageurs reprit quelque temps pour permettre d'effectuer les réparations nécessaires sur la ligne St Lazare Sartrouville, (notamment au Pont de la Morue).

Depuis lors, ce n'est plus qu'un trafic marchandises qui anime ces voies.

La halte de Houilles-Sartrouville était située en haut de la rue Maurice Berteaux, à l'endroit où maintenant existe un pont routier enjambant la voie de chemin de fer.

La voie croisait celle du tramway, le 62, Porte Maillot/Maisons ce qui n'était pas sans poser de problèmes de sécurité et de priorité et les relations entre le Syndicat d'exploitation des Chemins de Fer et la Compagnie des Tramways Parisiens étaient quelque fois orageuses



Et pendant ce temps là, notre place se modifiait petit à petit.

Les meules de foin avaient disparu bien sûr, l'urbanisation s'était développée. Le lotissement de La Vaudoire entre autres de part et d'autre de l'ancienne route de St Germain, devenue l'avenue de la Gare puis avenue Jean Jaurès, avait donné lieu à la construction de nombreuses maisons individuelles et à la création de commerces.

La place fut d'abord tracée. Après 1918, un premier marché s'y installait régulièrement. La création du premier marché couvert de Sartrouville eut lieu en 1926 (le long d'Actimage), juste à la place de la construction en cours. Ce fut une nette amélioration au cloaque qui était alors encore notre Place de la Gare les jours de pluie. Il se tenait lui aussi le jeudi et le dimanche, abritait le bal du 14 Juillet et créait déjà un joyeux embouteillage avenue Jean Jaurès et lorsque la fête foraine prenait ses quartiers, c'était

très folklorique ! En 1957 la municipalité d'Eugène Gruel envisagea donc de trouver un autre emplacement. : ce fut fait, après bien des études et le nouveau marché fut inauguré le 14 Janvier 1962, à Debussy, dans le cadre de l'aménagement de ce quartier.

Elle prit le nom de « Place des Fusillés » dans les années 1960 mais c'est vrai que cette appellation n'est pas beaucoup utilisée.

Durant un certain temps, la place ne fut qu'un immense parking d'où émergeait quand même le petit kiosque à musique, hexagonal, en ciment, qui n'avait rien de romantique, et qui datait des années 30 dans le sous sol duquel l'harmonie municipale répéta courageusement pendant des années.



Une station Total prit la place de l'ancien marché, elle disparut en 1995 pour l'aménagement d'un parking qui lui aussi vient de disparaître . Les arbres n'eurent pas le temps de grandir : en janvier 2003 par un matin tout bleu et tout glacial ils furent arrachés pour laisser la place à la construction de la future bibliothèque.

La bibliothèque actuelle qui va bientôt disparaître et son environnement furent aménagés en 1967.

Quant au petit marché du vendredi, il nous rend service depuis 1998.

Mais il nous faut revenir à la Grande Ceinture :

Si le remblai du chemin de fer de l'Ouest avait été élevé en partie grâce aux carrières de Montesson, le ballast nécessaire à l'entretien des voies des chemins de fer du Nord et de l'Ouest et donc de la Grande Ceinture le fut à l'aide d'une ballastière installée à peu près à l'endroit de notre gare routière actuelle et qui fut creusée du bas de la rue Lamartine entre l'avenue Hoche et la rue Kléber. De là, une voie fut aménagée et des wagonnets chargés de pierres et de matériaux divers empruntaient cette ligne provisoire qui se raccordait à la voie en chantier. (A peu près au parking aménagé à la hauteur de la rue Auguste Chrétienne, pour remonter jusqu'au Pont de la Ruine actuel).

-(Le Pont de la Ruine tel que nous le connaissons actuellement fut lui aussi très longtemps un goulet d'étranglement : Ce passage à niveau, le PN 12 fut en activité jusqu'en 1970. la route qui passe maintenant en dessous de la voie fut inaugurée par le Maire de l'époque, Auguste Chrétienne, le 19 Septembre 1970.

Marie Bellom-Piriou fut notre dernière garde barrière, Elle y exerça 34 ans son métier. Elle est décédée le 26 Juin 1994 aux Oiseaux.)-

Pour se faire, des parcelles couvertes souvent de 5 ou 6 pieds de vigne ou de deux sillons de seigle furent « réquisitionnées » par les chemins de fer avec établissement de « contrat d'occupation temporaire pour dépôt et extraction de terre et matériaux de ballast » : un cantine destinée au personnel de la ballastière y fut même aménagée.

(Cette ballastière est mentionnée en 1899 dans la Monographie de Monsieur Clozier).

Je n'ai pas retrouvé la date de cessation d'exploitation, mais il semble que le terrain soit resté longtemps concession SNCF avant d'être cédé à la municipalité (parking puis gare routière).

Entre les deux guerres, des maisons pour les cheminots (on les appelait les maisons métalliques car elles étaient tout en métal) furent élevées, avec des toits recouverts de plaques bitumées noires, elles étaient entourées de jardinets soigneusement entretenus.

Il y avait dans l'un de ces jardin un cerisier magnifique qui se tenait le long du talus et c'était une merveille au temps de la floraison. Après la démolition des maisons, il resta continuant à veiller pendant des années, sur le parking installé alors et lorsque je prenais le train, le matin, je ne manquais jamais de le saluer et de l'admirer. Les enfants le connaissaient et jouaient les moineaux à la saison des cerises. Il ne fut jamais massacré. Lors de la construction de la gare routière en 1998, les ouvriers du chantier ont attendu le dernier moment pour l'abattre. Merci à eux. Il disparut le jour où la mise en place des plaques de béton le long de la voie ferrée fut programmée. ... exit le cerisier...



1958/1960

On voit encore l'ancien marché ainsi que un peu plus haut à droite « La Maison du Peuple » construite en 1937 et laissée à l'état d'ébauche et qui fut abattue en 1967 pour laisser la place au petit parking. Les taches blanches figurant presque au centre du cliché sont les panaches de fumée envoyés par une locomotive à vapeur !



1965 environ

Que vous dire d'autre :

Les commerces sur le pourtour de la gare se sont succédés et diversifiés surtout après 1930 (références : Annuaire de la Poste 1937). Juste avant le pont (qui cessa d'être arrondi vers 1932/35), le long du talus, un terrain tout en longueur abrita un marchand de vélos puis un garage à vélos. Couvert, il devint magasin de moquettes, avant de se transformer en Stock Bazar (Fabio Lucci)

Le café hôtel de la Gare, le Jaurès, figure déjà sur des cartes postales de 1903. Dans l'immeuble contigu, en 1937, les voyages Wasteels n'existaient évidemment pas. C'était (eh oui !) les Pompes Funèbres Générales et sous le porche, il y eut longtemps une laverie blanchisserie à l'ancienne, puis un pressing et ensuite diverses enseignes qui n'ont pas duré.

Dans l'immeuble de l'angle de la rue Victor Hugo, qui doit dater de 1935 (?) un charcutier(Chapet) et une petite crèmerie (Caillette !) ont fait pendant des décennies le bonheur des gens qui descendaient du train le soir. Elles sont maintenant regroupées en un restaurant rapide.

La boulangerie, elle, est référencée en 1937.

Voilà, ce sera tout, je crois.

Elle n'a jamais été très jolie notre Place de la Gare. Nous allons bientôt avoir un nouvel environnement. Quel sera-t-il en finalité ? Une fois de plus, tout sera bouleversé, mais souhaitons

Bon vent à notre nouvelle place

Un petit additif à cette évocation :

Sur la ligne Paris Le Havre, après Maisons Laffitte, avant Achères, un embranchement spécial pour l'hippodrome de Maisons fut ouvert à partir du 16 Mars 1898 faisant circuler de nombreux trains spéciaux au départ de la Gare St Lazare pendant la saison des courses. Quelques années plus tard, la Compagnie du Nord ouvrit la même facilité à sa clientèle sous forme d'un train spécial Paris Nord/Maisons Laffitte, via Epinay et la Grande Ceinture. Inauguré en 1904 ce service fonctionna jusqu'en 1922. Le Service au départ de St Lazare fut suspendu en 1939 et le raccordement déclassé en 1941.

Scoop de dernière minute : (Extraits d'une lettre adressée par le Préfet de Seine et Oise à Monsieur le Ministre des Travaux Publics le 10 Novembre 1911) : ...*Comme suite à mes précédentes communications, j'ai l'honneur d'appeler votre attention sur l'agitation résultant du mécontentement des populations de Seine et Oise au sujet du service défectueux et des retards persistants des trains sur les chemins de fer de l'Ouest. Je vous ai fait connaître qu'un important pétitionnement s'opère à Maisons Laffitte pour protester contre un état de choses qui ne s'améliore pas... pour réclamer au besoin la remise de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat à une société privée...D'autre part., un syndicat de défense des intérêts des voyageurs de la ligne de Paris à Mantes par Poissy dont le siège est 34 rue Rouget de Lisle (Monsieur CLERC), a été constitué le 1^{er} Juillet 1910 sous la présidence de Monsieur LAURENT et les Membres ont décidé de faire appel à tous les élus sans distinction d'opinion et à tous les groupements existant dans l'ensemble des régions desservies par l'Ouest-Etat. Ils ont décidé l'organisation immédiate d'une fédération de toutes les Associations de voyageurs, commerçants, industriels dans leurs intérêts, par le désordre, l'incurie et le manque d'organisation du réseau de l'Ouest-Etat...*

...Il y a là une très réelle agitation. Elle peut rapidement tourner à l'exaspération. Il ne semble pas impossible que le retard des convois, l'encombrement des trains et des gares fassent naître des actions de violence, voies de fait, contre les agents de la compagnie, détérioration du matériel et peut-être incendie des gares...

On l'a lu bien souvent ...

- Bulletin municipal 1973
Le Transport, une situation qui ne peut plus durer
- Le Courrier 1986
A quand la réouverture de la grande Ceinture
- Sartrouville Informations – Mars 87
... non à l'austérité...Oui à la Grande Ceinture
- Décembre 87 – (tract municipal
5000 voix sur la ligne de grande Ceinture
- Yvelines 78 – 1994
Danger sur la Grande Ceinture
- Dimanche Yvelines – Octobre 97
La grande ceinture, engin de taille
- Sartrouville Le Journal – Février 98
Grande Ceinture le point sur la réouverture
- Sartrouville le Journal – Octobre 98
Réouverture de la Grande ceinture
Une reconnaissance symbolique
- Sartrouville- Le Journal – Mars 99
Sartrouville-Noisy le Sec en bonne voie
- Sartrouville – Le Journal – Mars 2000
La Presse en parle (Le Courrier, le Parisien, Libération)
- Sartrouville le Journal – octobre 2000
Concertation publique en cours le projet de la Tangentielle Nord

La liste n'est sûrement pas exhaustive

Remerciements et Bibliographie :

Christian FALCONNET
Georges DENAIS
Hubert GENET
Bernard.MORINAIS
Jean Claude PARISOT
Adolphe ROCA
Stéphane THOURIN
Lucie VALLAUD

Editions de La Vie du Rail : Saga de la Petite Ceinture par Bruno CARRIERE et
L'Aventure de la Grande Ceinture par Bruno CARRIERE et Bernard COLLARDEY
Archives départementales des Yvelines
Récits et anecdotes sur l'évolution d'un village en banlieue parisienne par A.ROCA
Monographie de M.CLOZIER

OBJET
Occupation temporaire
d'un terrain appartenant
à M. Sifflet, Commune
de Sartrouville.



NOTE.

ANNEXES
Un Communiqué du Contrôle
contenant une pièce.

Paris le 14 Juillet 1892

Monsieur l'Ingénieur en Chef, du Contrôle a
communiqué à Monsieur le Directeur des Travaux
pour avoir ses observations, une lettre par laquelle
M. le Préfet de Seine-et-Oise fait connaître que M.
Sifflet, Jacques, demeurant rue St-Martin, 8 à
Sartrouville, propriétaire de la parcelle n° 118 P
cadastre de la dite commune, dont l'occupation
provisoire a été autorisée par arrêté du 14 Mars 1892
à l'intention de faire construire sur son terrain
demande à quelle époque cette occupation temporaire
prendra fin.

Par l'arrêté précité notre Compagnie a été
autorisée à faire occuper temporairement par des
entrepreneurs, M. M. Ducellier, père et fils, et Joncou
diverses parcelles situées sur le territoire des communes
de Sartrouville et de Montesson, notamment un
terrain d'une contenance de 2^a, au lieu dit la Vau
n° 118 P du cadastre de la Commune de Sartrouville
appartenant à M. Sifflet et destiné à l'établissement
de la voie d'accès de la ballastière.

TOUT COMMUNIQUÉ BOI B 1410 - 1411

Le bénéfice du dit arrêté, ainsi que de deux
autres dont nous n'avons pas à nous occuper ici par-
ce qu'ils ne concernent pas le terrain de M. Sifflet,
a été étendu à la Compagnie du Nord, pour les tra-
vaux et l'entretien des voies de cette Compagnie, par
un arrêté du 18 Mai 1892.

Ces deux arrêtés du 14 Mars 1891 et du
18 Mai 1892, rendus sous l'empire du décret du 8 février
1868, n'ont pas fixé de durée pour l'occupation. Toutefois
en admettant que l'on applique à partir de la promulga-
tion de la loi du 29 décembre 1892 le délai maximum
de six années fixé par cette loi l'occupation ne devrait
prendre fin au plus tard le 29 décembre 1897.

En raison de l'importance du cube de ballast
à extraire dans la ballastière il est difficile d'indiquer
si l'occupation pourra cesser avant cette limite.
Nous devons ajouter que, d'après les renseignements
qui nous sont fournis par M. Joncou, le terrain de
M. Sifflet est déjà couvert d'une cantine et que la
voie d'accès le gêne très peu.

Ci-joint les pièces communiquées.

L'Ingénieur en Chef, Adjoint à l'Ingénieur
en Chef de l'Entretien et de la Surveillance

Vu et Proposé:
L'Ingénieur en Chef.

Vu et adopté:

Le Directeur des Travaux

Occupation temporaire
de Terrains.

Commune
de Sartrouville

Ordièrè préfectoral
du 1^{er} Mai 1896

Propriétaire.
M^r Cottreau Jean
Philippe à Sartrouville
rue des Moulins 3

Procès-verbal de constatation d'état des lieux.

L'An mil huit cent quatre-vingt-seize
le neuf Novembre à une heure du soir

Nous François Joseph Dujardin,
demeurant à Goussainville (Seine. et Oise),
chargé par la Compagnie du Chemin de fer du Nord de constater, contra-
dictoirement, l'état des lieux de la parcelle de terrain ci-après
désignée que la dite Compagnie est autorisée, en vertu de l'Arrêté, en
date du douze Mai mil huit cent quatre-vingt-seize
de Monsieur le Préfet de Seine. et Oise, à occuper
temporairement pour dépôt et extraction de terres et matériaux de ballast
de chaussées, de constructions et autres nécessaires à l'entretien et aux travaux
neufs des diverses lignes concédées à la Compagnie du Nord et pour voir d'avis
à la carrière.

Nous sommes transporté au territoire de Sartrouville
lieu-dit La Lande sur la parcelle reprise
au cadastre de la dite Commune sous le N^o 106^r
de la Section F^r et aux plans et tableaux indicatifs annexés à l'Arrêté
précité sous le N^o 95

Là, nous avons procédé à la dite constatation avec le concours de
Monsieur Cottreau Jean Philippe, demeurant
à Sartrouville, rue des moulins, n^o 3, propriétaire
occupant lui-même

Nous avons reconnu et constaté:

1^o Que la parcelle ci-dessus désignée d'une terre
et vigne de 3^e et 4^e classe cadastrale;

2^o Que la surface réelle à occuper est de trente-
neuf centiares sur laquelle existent une voie ferrée
et huit pieds de vigne;

3^o Que ces trente-neuf centiares sont assimilables
aux parties restantes de la même parcelle qui peuvent
servir de base pour le règlement des indemnités.

Cela, en triple expédition, à Sartrouville, le jour,
mois et an ci-dessus.

Dujardin
Cottreau

Je demande que l'estimation du terrain soit fait
parce que le terrain a pris de la valeur et que
l'on ne peut pas payer le terrain au même prix
pour location et que l'estimation soit faite
par expert