

## Il était une fois le train au Perray

Pour les besoins en eau de Versailles, en 1684-1685, sur une légère dépression de terrain, une levée de terre (digue) est érigée créant ainsi l'Etang du Perray compris entre celle-ci et la route Paris-Bayonne (longtemps RN10 et depuis 1976 RD 910). L'Etang recueille l'eau des Rigoles (Coupe-Gorge, Roseau, Parfond) et son surplus est destiné à alimenter gravitairement le Grand Lit de Rivière.

A cette époque le Fargis (Auffargis) est relié à la route principale par un chemin qui passe au niveau de l'actuel Garage Renault en quasi-prolongement du Chemin de Parfond qui débouchait sur le Chemin de Montfort.

Seuls les sabots des chevaux résonnant sur le pavé et les cris des charretiers troublent la quiétude des habitants. Il en sera ainsi pendant un siècle et demi ... car, bientôt un monstre crachant fumée et escarbilles se déplaçant sur rails, tirant voitures (terme utilisé pour le matériel de transport des **voyageurs**) ou wagons (terme utilisé pour le matériel de transport des **marchandises**), de son sifflet strident rompra le charme du lieu. En effet, le 5 juillet 1849, une locomotive à vapeur remorquant le train présidentiel reliera le tronçon Paris-Chartres. La ligne du chemin de fer coupe la commune en deux et Le Perray-Est de nos jours est ainsi née.



- 1 La Route Nationale 10
- 2 Le Chemin de Parfond
- 3 Le Chemin d'Auffargis
- 4 Le tracé de la future voie ferrée

Des routes traversent la commune dans le sens Est-Ouest : là où la voie passe en contrebas, il faudra créer un ouvrage d'art (*Le pont de Bois*, vers 1880, pour conserver la route de chasse qui relie Le Perray à Vieille-Eglise, dont l'étroitesse conservée pose aujourd'hui régulièrement quelques embarras de circulation) et des passages à niveau, rue du Moulin (PN 27) et route de la Grimace (PN 28).

L'Etang du Perray est coupé en deux : à l'est, l'étang et la digue, de l'autre côté, l'Abreuvoir.

Pour relier l'étang du Perray au réseau, une nouvelle Rigole de Superficie est créée latéralement à la ligne de chemin de fer, derrière les constructions actuelles de la rue de Paris, reliée à l'Abreuvoir par un déversoir à niveau constant. Un double chemin latéral à la ligne de chemin de fer est créé, reliant le Chemin de Saint-Benoît (actuelle Rue du Moulin), d'une part au Chemin du Fargis (actuellement Chemin du Vieux Moulin) et d'autre part au chemin qui longe la Rigole du Pont-Marquant (actuellement Rue du Petit-Pas).

Au-delà des nuisances, on peut aussi envisager les avantages du passage de la voie ferrée : amélioration des échanges et développement du commerce local.

Un point noir d'importance : entre Coignières et Rambouillet, une simple halte est prévue à l'Artoire (l'emplacement en est encore visible à une centaine de mètres en contrebas de l'actuelle Auberge, ancien relais de Poste, construit sous Louis XV), pour desservir le château du Sieur Cousin, notaire influent à Paris.

Le Conseil Municipal du Perray se battra pendant 12 ans pour obtenir sa translation. Les négociations commencent et, lors de la session de novembre 1856, il est demandé à la commune de participer aux dépenses de l'acquisition du terrain pour entreposer les matériaux (bois, pierres,...) : 3 hectares seront nécessaires. Le conseil donne son accord.

Janvier 1862, la halte de l'Artoire est fermée et la gare du Perray (malgré le changement de nom en 1948 (Le Perray-en-Yvelines), la desserte ferroviaire ne s'appelle toujours que « Le Perray ».) est créée. L'accès se fait par la rue du Moulin, par un chemin de fortune baptisé rue de l'Embarcadère. Les Essartois obtiendront à leur tour une gare en 1877, en lien, notamment avec la nécessité d'acheminer les pierres de la Carrière des Maréchaux, notamment pour le pavage des rues de Paris.



CPA Neurdein frères 1906

Octobre 1863, le Conseil Municipal propose de créer une voie reliant la Route Impériale n°10 à la gare pour permettre notamment aux équipages d'accéder.

Octobre 1865, le Conseil Municipal entérine l'achat des terres et le devis de voirie pour que la construction de la voie soit faite avant l'hiver. Une double haie de tilleuls, platanes et catalpas donne naissance au Boulevard de la Gare, rebaptisé Avenue en 1931.

En quelques années, commerces et artisans s'installent sur le Boulevard (sellier, boucher, charron, cafetier,...) et bien vite, la circulation des équipages boulevard de la Gare – rue du Moulin (actuellement rue de l'Eglise) va bon train. Le charroi des marchandises connaît un grand essor. En 1900, la monographie de l'instituteur Guibert, rédigée pour l'Exposition Universelle, nous apprend qu'en 1898, la gare de marchandises a expédié, essentiellement vers Paris, 475 tonnes de céréales, 800 tonnes de fourrage, 4 639 tonnes de bois de chauffage, 236 tonnes de bois de charronnage, 203 tonnes d'écorce à tan et, surtout, activité en plein essor, 12 898 tonnes de pierre meulière. 24 978 voyageurs sont passés par la Gare du Perray.

Le baron Arthur de Rothschild, de 1873 à 1884, puis, surtout, le Comte Nicolas Potocki, organisent à la Croix Saint-Jacques des chasses très réputées où se rendent nombre de personnalités, jusqu'au Président de la République ou le Tsar Nicolas II!

Les employés du chemin de fer s'installent peu à peu au Perray, notamment sur les terrains encore vierges du Perray-Est.

L'installation de la gare est donc capitale pour l'essor du Perray, à commencer par la démographie : après une stagnation globale à 700 habitants pendant près d'un siècle, entre 1760 et 1860, de 1866 à 1911, elle atteint 991 habitants, soit une croissance de plus de 40 % et des secteurs d'activité, en lien avec la possibilité d'expédier sa production, se développent : les carriers et les scieries.



CPA voyagée 1910, La Gare côté voie et la halle aux marchandises



CPA voyagée 1904, le président concerné est Emile Loubet, grand amateur de chasse.



CPA voyagée 1922, Le boulevard de la Gare vers 1920, le café d'angle devenu Le Chouan.

Avant la gare du Perray, et bien au-delà de Rambouillet, la ligne de la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest n'est composée que de deux voies, or, outre le transport des voyageurs, réduit à quelques trains par jour, il y a des convois de marchandises de vitesses différentes (**PV/GV**:Petite Vitesse pour les marchandises inertes, Grande Vitesse pour les denrées périssables). Le croisement est rendu possible par un quadruplement de voies à hauteur de la Halle aux marchandises, le Garage Actif. Un poste d'aiguillage commandé manuellement, préalablement prévenu par signaux, oriente les différents convois. Après l'électrification de la ligne, toutes les commandes se font depuis la gare et c'est avec un grand sourire que l'on fait passer un train de la voie 1 (voie Paris-Province, où circulent des trains portant un numéro impair) sur le GA ou du GA sur la voie 2 (voie en sens inverse où circulent les trains portant un numéro pair).

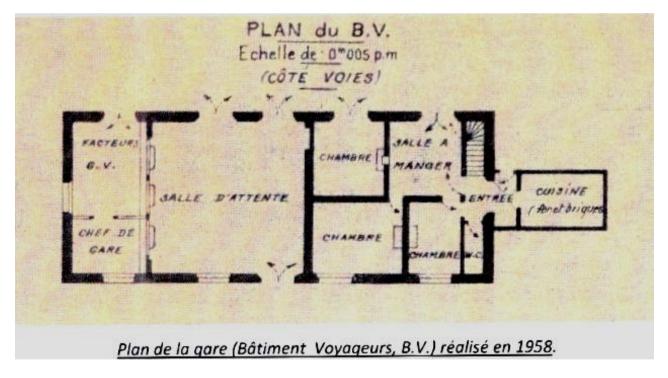
Le chef de gare est logé dans le bâtiment principal (la gare) et a sous ses ordres les agents du service clientèle, les aiguilleurs et les lampistes (cheminots chargés du nettoyage des brûleurs, réflecteurs et déflecteurs, et les vitres de diverses couleurs des précieuses lanternes de signalisation).

Le chef de brigade des agents de la voie est logé dans le bâtiment du passage à niveau et sa femme est généralement garde-barrière, a la responsabilité de l'entretien des voies et appareils de voie sur une distance de 5 à 6 km comprise entre deux points kilométriques (PK).





Poste manuel d'aiguillage et le cœur d'aiguille où se croisent les voies.



La conception des barrières de passage à niveau évolue. D'abord simples barrières en bois, elles sont fermées et le garde-barrière ne les ouvre que pour faire passer de rares véhicules, le P.N. était prioritaire « rail sur route », c'est dire qu'il n'était ouvert qu'à la demande de l'usager (première illustration). Puis le trafic routier augmentant, la priorité s'inverse : on ne descend la barrière métallique à treuil que lorsque le train est signalé, avec sonnerie et même feu pour avertir les automobilistes et le portillon à clenche de 1m12 est réservé aux piétons (deuxième illustration). La dernière illustration (1978) montre la dernière barrière du PN 27 : une simple barrière en bois dont la manipulation beaucoup plus rapide permet de rétablir rapidement la circulation.

Le trafic ferroviaire s'intensifie aussi et souffre de ne pouvoir utiliser que deux voies de roulement. Au centre-ville, le passage à niveau est encore un facteur d'embouteillage, malgré la déviation de la RN 10 mise en place en mai 1976. La SNCF, pour aménager un double quai central, faire passer une troisième voie en gare et construire une nouvelle gare acquiert les terrains en bordure du passage à niveau : le compte à rebours pour la démolition du Chalet du Moulin commence, un passage souterrain réservé aux piétons et un pont routier dans le prolongement de la Rue du Pont-Marquant pour dévier le CD 61 et rejoindre Le Perray-Est sont réalisés.

Le 8 novembre 1979, les passages à niveau du Perray sont définitivement fermés et pendant quelques mois les deux gares de 1862 et 1979 cohabitent, avant la démolition de la première.

Plus moderne que son aînée, équipée en électronique, puis informatique, la nouvelle gare n'a plus besoin de chef de gare et d'année en année elle est de moins en moins ouverte puisqu'il n'y a plus besoin de contrôle humain : un distributeur automatique de billets et des composteurs rendent le service principal. Plus de consigne et la boutique prévue lors de la construction n'a jamais ouvert. Par contre, le problème d'accès aux quais pour les personnes à mobilité réduite reste entier.





CPA 1930





photo Michel Keryfen 1978

Les deux gares (la rampe d'accès de la seconde fut construite quelques années après...)



La création en 1938 de la Société Nationale des Chemins de Fer Français consacre l'essor du ferroviaire : depuis la fin de la Première Guerre Mondiale, la main d'œuvre rurale se déplace vers la région parisienne. Sur présentation d'une attestation de travail, l'ouvrier comme le cadre bénéficient d'une carte-coupons hebdomadaire de circulation, première forme d'un abonnement à tarif réduit.

Venant des villages et hameaux environnants, les ouvriers se rendent à la gare en vélo et remisent leurs bicyclettes dans les cafés-buvettes des alentours de la gare où ils prennent un petit noir avant de se rendre à l'usine ou au chantier par le train. Il y a alors cinq cafés dans le périmètre de la Gare : outre l'hôtel de la Gare qui existe encore, il y avait boulevard de la Gare, le Café Mercier, puis Chartier à l'angle du carrefour (Le Chouan actuel), le Café Leverre (à côté de la quincaillerie), le café Michel, puis Valentin (où se trouve le barbier) et de l'autre côté de la voie, à l'angle du Chemin du Vieux Moulin, le café Maillard, puis Eclimont, le café préféré des cheminots. Un autocar, deux fois par jour, matin et soir, assure la liaison Saint-Léger – Les Bréviaires – gare du Perray, et même les jours fériés où de nombreux citadins viennent se détendre entre forêt et étangs.

Le train de 6h, c'est celui des métallos, les groupes ont leur compartiment pour y taper le carton dans l'ambiance assez bruyante d'une vraie taverne enfumée. Le train de 7h, c'est celui des gars du bâtiment, repas du midi dans la musette sur le dos, formant des groupes moins compacts que les métallos, mais tout aussi heureux de se retrouver avant la journée de travail. Vers 8h, c'est le train de Monsieur ou Madame, plus chics. La plupart des usagers reviennent par le train de 19h, serrés comme des sardines. Avant de reprendre leurs montures, certains trinquent à la santé du devoir accompli avant de rejoindre leur domicile.

C'est l'époque où, à l'arrivée du train, un agent de la gare collecte les billets, sans avoir le temps de vérifier leur validité et, au départ du train, le chef de train communique par signaux visuels ou sonores avec le chef de gare qui sifflait le départ

Le courrier aussi est acheminé par le rail : arrivée à 7h le matin, départ à 20h30 le soir, soit par le dernier train à destination de Paris.

La cour aux marchandises est vaste : la pierre a cédé le pas au bois : grumes, planches, bastaings pour la construction. Une grue est installée ainsi qu'une bascule. Autre activité importante : les wagons de paille. Une partie de la halle permet de mettre à l'abri tout arrivage ou départ craignant la pluie. Des odeurs fortes ou nauséabondes se répandent : les agriculteurs ont besoin d'engrais, de fumier, de lisier et de pulpe de betterave pour nourrir le bétail.

Les deux squares actuels en face de la gare, sont alors deux terrains vagues. Vers 1936, sur celui de gauche, un manège s'y installe pour la Saint-Eloi, pendant que la tente du bal se dresse sur la place devant la gare, et une autre tente sert à la distribution des prix aux enfants des écoles fin juillet. L'autre espace où trône depuis 1970 un magnifique cèdre, l'Arbre de la Paix, sert de cour de récréation à la classe de filles, installée dans les locaux abandonnés par le Planteur de Caïffa, succursale ouverte en 1901 du célèbre marchand de café parisien (plusieurs vendeurs ambulants en triporteurs parcouraient le village et les alentours pour vendre café et autres produits d'épicerie fine

comme le chocolat). Il va devenir après 1950 (et encore aujourd'hui) un salon de coiffure, et un hangar assez léger abritait un charretier, du matériel de débardage et même l'atelier d'un jeune cordonnier-bottier.

Entre la rue de l'Embarcadère et le quai de la voie 2, les jardins du chef de Gare et du garde-barrière.

De fait tous ces terrains correspondent aux trois hectares concédés par la commune, lors de la construction de la gare en 1862. Et, à partir de 1950, jusqu'en 1978, la Municipalité s'emploie à récupérer progressivement ces espaces, pour aménager des espaces urbains plus agréables : les squares, un parking, des espaces verts, la zone de construction du lotissement des Platanes, les extrémités de l'espace sportif et, dernièrement, une sente pour aller de la Gare au Pont-Marquant sans passer par le centre-ville.



1961 : construction du premier bâtiment des Platanes, entre la Gare de 1862 et la Halle aux marchandises.

Le trafic des voyageurs reste prospère, celui des colis et des marchandises s'amenuise et périclite peu à peu. Le transport routier prend le dessus. La Halle aux marchandises cesse ses activités en 1965 et sera démolie au début des années 80. Les usagers ne sont plus les mêmes : fini les grandes discussions ou les parties de cartes et la musette sur le dos. Place à la sacoche, au travail avant d'être au bureau, à la bulle numérique — ordinateur ou smartphone, sans souci ou regard pour son voisin. Le soir, on reprend sa voiture pour rentrer chez soi au plus vite. En 50 ans, 3 cafés ont disparu.

Les conditions de transport – roulement, confort – se sont améliorées, mais, en moyenne, le Perrotin met plus de temps à rejoindre Paris-Montparnasse qu'il y a 60 ans (plus d'une heure contre 55 minutes).

 Redonner au transport ferroviaire – notamment par le ferroutage, la fréquence et la ponctualité des services de banlieue, ce qu'un réseau créé en un siècle et correctement entretenu aurait pu idéalement développer, est une des solutions les plus écologiques à la pollution du transport routier.

- Assurer la sécurité de la gare et des abords (souterrain) par une présence humaine retrouvée.
- Mettre en place la troisième voie de circulation entre La Verrière et Trappes, inscrite aux différents schémas d'aménagement du Territoire depuis près de quarante ans et escomptée dans le développement de l'urbanisation, pourrait développer la qualité du transport ferroviaire entre Paris-Montparnasse et Rambouillet, plutôt que de multiplier les solutions routières qui ne font qu'augmenter notre empreinte carbone.

Extraits de « *Histoire de la ligne de chemin de fer de Paris à Chartres, via Le Perray-en-Yvelines de* **Robert ECLIMONT,** Maire-Adjoint Honoraire, Chevalier de la Légion d'Honneur (2009) revus et augmentés par **Patrick BÉGUIN** d'**Histoire** et **M**émoire du **P**erray-en-**Y**velines (2020)



## HMPY: Histoire et Mémoire du Perray en Yvelines

La mission de cette association est de rechercher et reconstituer l'histoire de la ville et de ses habitants et de la diffuser auprès des divers publics.

Sur son site <u>www.hmpy.fr</u> vous trouvez les actualités de l'association, ses publications, de nombreuses autres rubriques, et notamment un bulletin d'inscription à la newsletter mensuelle.