

Et j'entends siffler le train

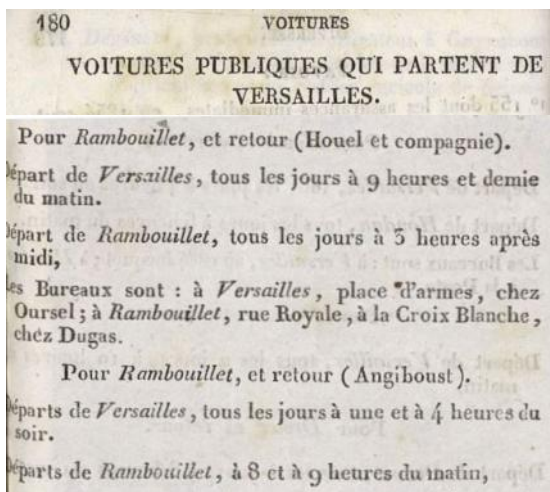
Si aujourd'hui le terme de « *chemin de fer* » nous évoque en premier le véhicule roulant : le train, il faut revenir à son sens propre.

Son très lointain ancêtre est un « *chemin de pierre* » entaillée. Au VI^{ème} siècle av. J.-C, le *diolkos*, permettait aux bateaux de franchir l'isthme de Corinthe en Grèce, tirés par des chariots sur une chaussée de pierre d'environ 7 kilomètres. Ils étaient guidés par une sorte de rail creusé dans les blocs de pierre.

On retrouve ensuite le principe du transport guidé dans les mines européennes du XVI^{ème} siècle. Les rails sont maintenant en bois. Durant deux siècles ces « *chemins de bois* » transportent le minerai.

En 1768, la compagnie Coalbrookdale remplace les rails de bois par des rails en fonte moulée, pour limiter l'usure de la voie et transporter de plus lourdes charges. Mais très vite ce sont les rails en fer qui s'imposent.

En 1802 le Surrey Iron Railway est le premier « *chemin de fer* » ouvert au public. Les convois sont tractés par des chevaux.



Rambouillet - Versailles, avant le train

Et très vite la locomotive à vapeur, mise au point dès 1811 par John Blenkinsop, puis perfectionnée par Georges Stephenson, et le français Marc Seguin, s'impose et permet le développement de grandes lignes dans tout le pays.

Toutes les villes veulent alors être reliées à Paris par le train, même si de nombreux professionnels comprennent vite qu'ils vont pâtir du chemin de fer, comme les routiers, les bourreliers, les charrons, les forgerons, les éleveurs de chevaux ainsi que les cultivateurs pour le foin et l'avoine, qui vivent tous des voitures publiques, des malle- postes et autres transports hippomobiles...

Dès 1836 Paris est relié à Versailles par deux lignes distinctes, l'une par la rive droite, en liaison avec une ligne Paris- Saint-Germain, l'autre par la rive sud.

Le Ministère des Travaux Publics précise immédiatement que « *ces chemins de fer ne sont que des têtes de chemins destinés à être prolongés et à atteindre des points beaucoup plus éloignés que Versailles* ».

On parle alors de Paris-Tours, Paris-Bordeaux, Paris-Nantes, Paris-Orléans, Paris-Rennes...

Mais quels tracés adopter ? Toutes les villes se livrent à un intense *lobbying* : si le terme n'existe pas encore, la pratique, elle, a toujours existé, depuis certaine histoire de pomme et de serpent !

Par exemple, deux tracés sont en concurrence pour relier Paris à Tours : passer soit par Chartres, soit par Orléans.

Le 30 mai 1838, le conseil municipal de Chartres s'insurge contre la décision des députés qui viennent de retenir le tracé Orléanais pour le Paris - Tours :

« *Sur la ligne par Orléans, dans une étendue de plus de 60 lieues, point d'autres villes qu'Etampes, Orléans et Blois ... entre ces villes, de rares et pauvres villages, un sol ingrat. Par Chartres, sur une étendue de 54 lieues seulement, Sèvres. Versailles, St-Cyr, Rambouillet, Epernon, Maintenon,*

Chartres, Bonneval, Châteaudun, Cloyes. Vendôme, Château-Renault et Vouvray. Treize villes qui, liées entre elles par de riches vallées, de nombreuses usines, une infinité de villages riches et populeux, le sol le plus fertile de France. »

Chartres n'obtient pas satisfaction pour cette ligne Paris - Tours, mais en mai 1844 le Gouvernement propose un tracé de Paris à Rennes, par Chartres et Laval, et le vote d'un crédit immédiat de 13 millions pour la partie de ligne Versailles-Chartres. Le roi l'entérine le 16 juillet 1844 :

« Louis-Philippe, Roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit:

Art 1^{er} : Il sera ajouté au système des chemins de fer défini par l'article premier de la loi du 11 juin 1842, un chemin de fer de Paris à Rennes par Chartres et Laval. »

Ce projet fait le bonheur des Rambolitains, dont le conseil municipal avait approuvé dès le 1^{er} septembre 1841, la construction d'une voie ferrée :

«son commerce qui consiste en bois et en grains ne peut que gagner à une communication plus rapide avec Versailles et Paris(...) les habitants de la capitale viendront en plus grand nombre visiter sa forêt, son parc, son château (...) enfin les travaux qui seront nécessités par la construction et l'entretien de cette nouvelle voie de communication occuperont un grand nombre de bras. »



1899 en gare de Rambouillet, train à double locomotive à vapeur

Gallardon, alors le centre d'approvisionnement le plus important de la région après Chartres n'a pu obtenir, ni le passage de la ligne Paris - Orléans, ni celui de la ligne Paris - Rennes. La ville fait appel sans succès des tracés retenus. Elle obtiendra plus tard la

création d'une ligne Paris - Chartres via Saint-Arnoult et Gallardon, qui ne sera exploitée qu'entre 1931 et 1939 et dont certains tronçons font toujours le bonheur des randonneurs.

Les travaux du tronçon entre Versailles et Chartres commencent en 1844, dès que le tracé de la ligne Paris - Rennes est voté. En août 1845, les indemnités d'expropriation pour les communes d'Élancourt, La Verrière et Coignières sont fixées au tribunal de Rambouillet ; elles s'élèvent en moyenne à 5 410 francs par hectare. (environ 25 000€)

La première pierre du viaduc de Maintenon (à ne pas confondre avec l'aqueduc) est posée le 31 août 1845, lors d'une grande cérémonie à laquelle assiste Chateaubriand.

Les travaux avancent sur la ligne mais des problèmes de salaires mènent à des manifestations violentes et même à des grèves bien qu'à l'époque elles tombent sous le coup de la loi. Néanmoins le viaduc de Maintenon, le pont Hardi de Rambouillet et les autres ouvrages d'art seront achevés dans les délais prévus.

L'emplacement de Rambouillet a été choisi au détriment de celui des Essarts-le-Roi pour l'emplacement de la prise d'eau indispensable aux locomotives de l'époque. Mais où installer l'embarcadère de Rambouillet ?

Deux emplacements sont étudiés. Le 20 février 1847 la préfecture valide le choix de l'emplacement actuel *« parce que la station en cet endroit peut être placée au niveau du sol naturel, qu'il existe un grand nombre de chemins qui y aboutissent »* tandis que sur le second emplacement, *« on n'aurait pu avoir qu'une station en déblai ou en remblai d'un abord fort difficile aux voitures. »*



On construit alors les ponts de la rue Lenotre, de la rue d'Arbouville et le pont Hardi, point noir actuel de la circulation dans la ville. Et le 10 mai 1848 les travaux de construction de la première gare de Rambouillet débutent à son emplacement actuel.

En février 1849, un rapport note que les deux voies sont « à peu près posées en ballast ».

La ligne est inaugurée le 5 juillet 1849.

A 7h30 un premier convoi quitte la « barrière du Maine » (gare Montparnasse) avec 300 invités. A 9h il est suivi du convoi présidentiel avec 200 personnes. Le manque de matériel roulant n'a pas permis d'en emmener plus.

A 11 heures le convoi s'arrête vingt minutes à Rambouillet permettant au président Louis Napoléon-Bonaparte de descendre sous les ovations pour recevoir les compliments des élus locaux, et passer en revue la garde nationale et les dragons et lanciers rangés en ordre de bataille devant la gare.

A Chartres un autel est dressé à l'extrémité de la gare. L'évêque Mgr Pie fait « un ingénieux rapprochement entre ces lignes de fer qui vont enlacer la terre, et ces merveilleuses aiguilles des basiliques bâties par les chrétiens qui s'élèvent vers le ciel. Il en prend acte pour tracer les droits et les devoirs de ces travailleurs qui ont ici-bas à rendre leur condition ;meilleure et qui doivent travailler pour le domaine promis là -haut. » (le Siècle du 6 juillet 1849)

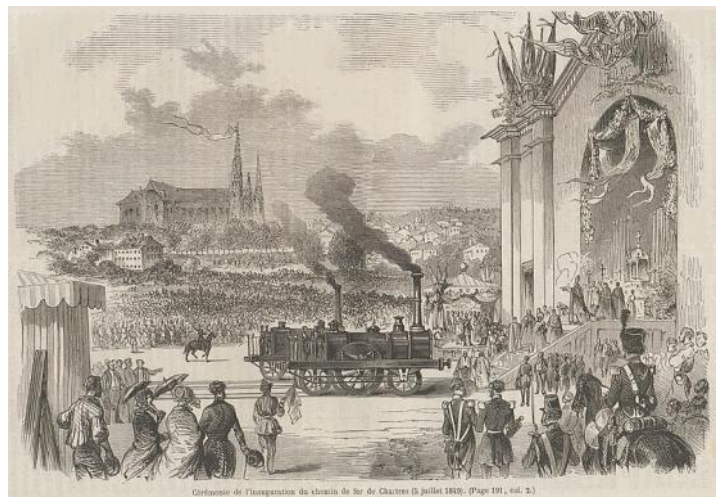
Il baptise ensuite la locomotive « Paris ».

La ligne ouvre au public le 12 juillet 1849.

Le billet Paris - Rambouillet coûte alors 2,50 francs (10€) mais le retour est gratuit.

Le 21 août 1858, venant de Chartres, c'est un train *impérial* qui s'arrête cette fois à Rambouillet. Une délégation de jeunes filles conduite par la fille du maire M. de la Motte, offre des fleurs à l'impératrice tandis que l'empereur reçoit les hommages des personnalités locales.

La gare est transformée en 1865. Elle dispose d'un salon présidentiel où durant des années seront accueillis les personnalités invitées au château : souverains ou présidents étrangers, ils sont accueillis par la garde républicaine, avant de traverser la ville en calèche pour le grand plaisir des rambolitains.



5 juillet 1849, inauguration à Chartres



le train présidentiel : 2 voitures -salons, 1 fourgon tractés par une locomotive - tender



la gare, côté place et vue intérieure

En 1870 les prussiens qui occupent la ville établissent un fil télégraphique le long de la voie de Versailles à Chartres. Ils instaurent un service de transport, en utilisant quelques wagons traînés par des chevaux qu'ils réquisitionnent, puis, après l'armistice, un service postal à la gare.

Tous les weekend le « train de plaisir » amène les parisiens à Rambouillet. La ville s'organise pour les recevoir. Sur la place, après les calèches c'est un service de cars qui prend le relais. (article à venir)



des calèches de 1900 aux bus Latil de la CGEA vers 1920

Bientôt, en 1937, la ligne est électrifiée et les locomotives à vapeur sont remplacées par des modèles modernes : les rames Budd Z3700 à marchepieds rabattables.

En 1944 les américains cherchent à détruire le réseau ferré, pour paralyser l'occupant. En février, la gare de Maintenon est détruite lors de l'explosion d'un train de munitions. Le 14 juin, 200 bombes sont larguées sur le pont de Bailleau-sous-Gallardon. Le 12 août une bombe détruit la gare de Rambouillet, entraînant la mort du chef de gare M. Prud'homme...

La place *Fernand Prud'homme* est inaugurée le 14 juillet 1945, mais il faudra attendre l'automne 1956 pour que la nouvelle gare soit inaugurée par le Président René Coty, remplaçant enfin le baraquement provisoire installé 12 ans avant.