La gare de Rambouillet

Elle vient de connaître un programme de modernisation, dont le signe le plus visible pour l'utilisateur est sans doute le remplacement des portiques de validation.
Profitons-en pour revenir sur l'histoire de cette gare qui a été si importante pour le développement de Rambouillet.

La première gare

Dès 1936 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 !
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 1er : 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 1er 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. »*

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€)

Malgré des problèmes de salaires qui conduisent à des manifestations violentes et même à des grèves (bien qu'à l'époque elles tombent sous le coup de la loi), le viaduc de Maintenon, le pont Hardi de Rambouillet et les autres ouvrages d'art sont 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. »*
Le 10 mai 1848 les travaux de construction de la première gare de Rambouillet débutent à son emplacement actuel.

Le 5 juillet 1849 la ligne est inaugurée. La voie ferrée (2 voies + une voie centrale pour le fret) traverse et coupe la ville d'Ouest en Est. Elle franchit successivement l'imposant pont Hardi, puis les ponts des rues Lenôtre et d'Arbouville.

> 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.

La ligne ouvre au public le 12 juillet 1849. L'exploitation de la ligne est confiée à une société privée qui sera absorbée par la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest en 1852.
Le billet Paris - Rambouillet coûte alors 2,50 francs (10€) mais le retour est gratuit. Il ne coûte aujourd'hui que 2.50€ !

Je n'ai pas retrouvé le nom de l'architecte qui a conçu les plans de cette première gare, transformée en 1856. Il s'agit vraisemblablement d'un architecte spécialisé dans la construction des gares, et celles de Versailles Chantiers, Trappes, Épernon, Fontainebleau et bien d'autres sont construites sur le même modèle que celle de Rambouillet.
Le bâtiment est en longueur, construit en pierres meulières. Un pavillon central en saillie, est surmonté d'une horloge. Il est entouré par deux ailes latérales de part et d'autre, avec leurs arcades en plein cintre au rez-de-chaussée. Un autre bâtiment, dans le même style, lui fait face, de l'autre côté des voies.

Rambouillet étant devenu un lieu de séjour et de chasse des chefs d'État, sa gare dispose d'un salon présidentiel où durant des années sont accueillis les personnalités invitées au château : souverains ou présidents étrangers... Ils traverser la ville en calèche, escortées par la Garde Républicaine pour le grand plaisir des rambolitains. Un train présidentiel assure la liaison Paris-Rambouillet.
Les voyageurs « normaux » se contentent du Café de la Gare, ou de l'hôtel de la gare, en face du séquoia (le pauvre est mourant : son environnement bétonné ne lui réussit pas !).

La seconde gare

C'est la guerre, et les alliés bombardent massivement la France pour gêner l'occupant et faciliter la progression des alliés. Le 12 août 1944 un avion P38, Lookheed lighting du 367ème groupe de chasseurs bombardiers de Beuzeville (près d'Audemer) reçoit trois objectifs pour son vol journalier...dont la destruction d'un dépôt de munitions situé à Rambouillet.

L'avion survole une première fois la ville, sans découvrir le dépôt annoncé (qui n'a jamais existé). Douze rambolitains, alarmés par ce passage se réfugient dans une cave, sous la gare. A 10 heures l'avion largue une première bombe sur la gare, qui ne fait aucune victime. Mais lorsque, pensant le danger écarté, les Rambolitains sortent de la cave, une seconde bombe, à retardement, tue sept (on lit parfois : quatre ?) d'entre eux.
La gare est détruite. Seule la halle de bois et de pierres qui la prolongeait en direction de Paris échappe à la destruction. Cependant les voies sont rapidement remises en état.

En attendant la reconstruction de la gare, c'est dans un baraquement en préfabriqué que les clients peuvent acheter leur billet... et ce provisoire dure plus longtemps que prévu.
Les électeurs s'impatientent, et la construction de la gare devient un enjeu électoral. Finalement il faudra attendre 12 ans pour que la nouvelle gare soit inaugurée, en présence du président Coty, en 1956.
C'est à André Topet, architecte référent du réseau ferroviaire, que l'on doit le nouveau projet architectural. On lui doit de nombreuses réalisations, dont la reconstruction de la gare de Cherbourg.
Cette fois le béton armé remplace la pierre meulière. Le bâtiment est en longueur, avec une architecture moderne pensée pour être la plus fonctionnelle possible. La façade associe maçonnerie enduite ou pierre calcaire, béton armé et menuiseries métalliques. Le blason de Rambouillet et les horloges ornent la façade occidentale.
Sur le côté, un passage souterrain conduit aux quais et à la deuxième gare routière située de l'autre côté des voies.

Le nombre de trains se multiplie : rapides avec un seul arrêt à Versailles, et omnibus. Les voyageurs viennent en voiture, se garer sur la grand place devant la gare. Il faut bien vite limiter le stationnement, et en 1990 un parking sous-terrain est ouvert. Ce n'est pas simple de créer des zones de passages et d'arrêt pour les bus, et permettre aux voitures, aux bicyclettes (aux trottinettes aujourd'hui!) de partager avec les piétons une place qui n'a jamais pu faire l'objet d'une étude globale préalable, et que le rétrécissement du Pont Hardi handicape grandement.

La gare a bénéficié en 2026 d'importants travaux : rénovation globale de son passage souterrain avec un éclairage renforcé et plus lumineux, installation de portiques de validation de dernière génération dont la capacité augmente à 35 personnes/minute contre 21 auparavant, amélioration de l'orientation et déploiement de caméras de vidéoprotection financées par la Ville de Rambouillet, réfection et remise en service des sanitaires automatiques sur le quai A...
Et dans le même temps le renouvellement intégral des rails, traverses et ballast sur l'axe Versailles –Rambouillet (vieillissant depuis 1974) s'est achevé en juin 2026 afin d'améliorer la ponctualité de la ligne N, avec le remplacement complémentaire de 5 aiguillages et de plus de 410 mètres de voies dans le secteur de Rambouillet.

.