Saint-Gratien en V.O.

Mars 2019 - N° 17

Aimons Saint-Gratien en Val d'Oise

4 €

La Nouvelle Gare

Au cours de ces treize dernières années, notre association, *Aimons Saint-Gratien en Val d'Oise*, vous a fait découvrir le passé, parfois lointain, de notre commune. Jusqu'ici, nous nous sommes souvent cantonnés au centre du village que l'on nomme aujourd'hui cœur de ville. Avec nos prochains numéros, nous allons nous en éloigner. Pour débuter, nous traverserons l'ancienne nationale 14 pour partir en direction du quartier des Raguenets. Avec ce dix-septième numéro de *Saint-Gratien en VO*, nous nous arrêterons à la gare de Saint Gratien.

Connue à l'époque sous le nom de *Nouvelle Gare,* son projet de construction fut accepté, en Conseil Municipal, en décembre 1905. Le terme *Nouvelle Gare* fut choisi pour la différencier de la Halte de Saint Gratien située sur la ligne Paris-Enghien-Ermont ; arrêt aujourd'hui connu sous le nom de Champ de Courses d'Enghien.

La station de Saint-Gratien se devait de répondre à la récente augmentation de la population due au lotissement de l'ancien parc du marquis de Custine, mais aussi aux besoins futurs, notamment avec celui de la Princesse Mathilde, qui allait également accueillir une population demandant à être transportée rapidement à Paris.

Comme le rappelle le dessin de Pierre Neveu ci-dessus, c'était alors l'époque de la traction vapeur, bien avant la mise sous tension de la ligne RER C que nous connaissons aujourd'hui.

S'aidant de nombreuses illustrations, ce bel article, écrit par l'un de nos membres, va vous raconter, non seulement l'histoire de cet élégant bâtiment en meulière et de la ligne qu'il dessert, mais aussi celle de son grand-père maternel qui travailla durant près d'une trentaine d'années en gare de Saint-Gratien, jusqu'à sa retraite en 1953.

En dernière page de notre revue nous laisserons une place au souvenir d'Alain Syssau, décédé en décembre dernier à l'âge de 73 ans. Membre de notre association depuis 2007, Alain était issu d'une vieille famille de Saint-Gratien.

François PAGET
Président d'Aimons Saint-Gratien en Val d'Oise

Dans ce numéro :

La Nouvelle Gare 2
Au revoir Alain ! 14
Le Réveil des Amis 15
Actualités de l'association 16

La Nouvelle Gare

Dès 1877, une ligne de chemin de fer reliait La Plaine-Saint-Denis au Pont de Saint-Ouen. Elle était dédiée au service des marchandises. En 1888, desservie par des *trains-tramways*, elle fut prolongée jusqu'à Pantin et ouverte aux voyageurs. A la station La Plaine-Saint-Denis appelée par la suite *La Plaine-Tramways,* elle croisait la ligne Paris-Nord – Saint-Denis-Tramways, desservie par 42 navettes quotidiennes jusqu'au début de la Première Guerre Mondiale. La section Paris-Nord/Pont-Marcadet/La-Plaine-Tramways/Saint-Ouen-sur-Seine constitua donc l'amorce de notre ligne dont la construction commença en 1905.

A Saint-Gratien, le 14 décembre 1905, le conseil municipal, sous la présidence du maire, Charles Grusse-Dagneaux, décide de la construction de la gare sur le modèle de celle de Gennevilliers. Les travaux débutent en 1906.

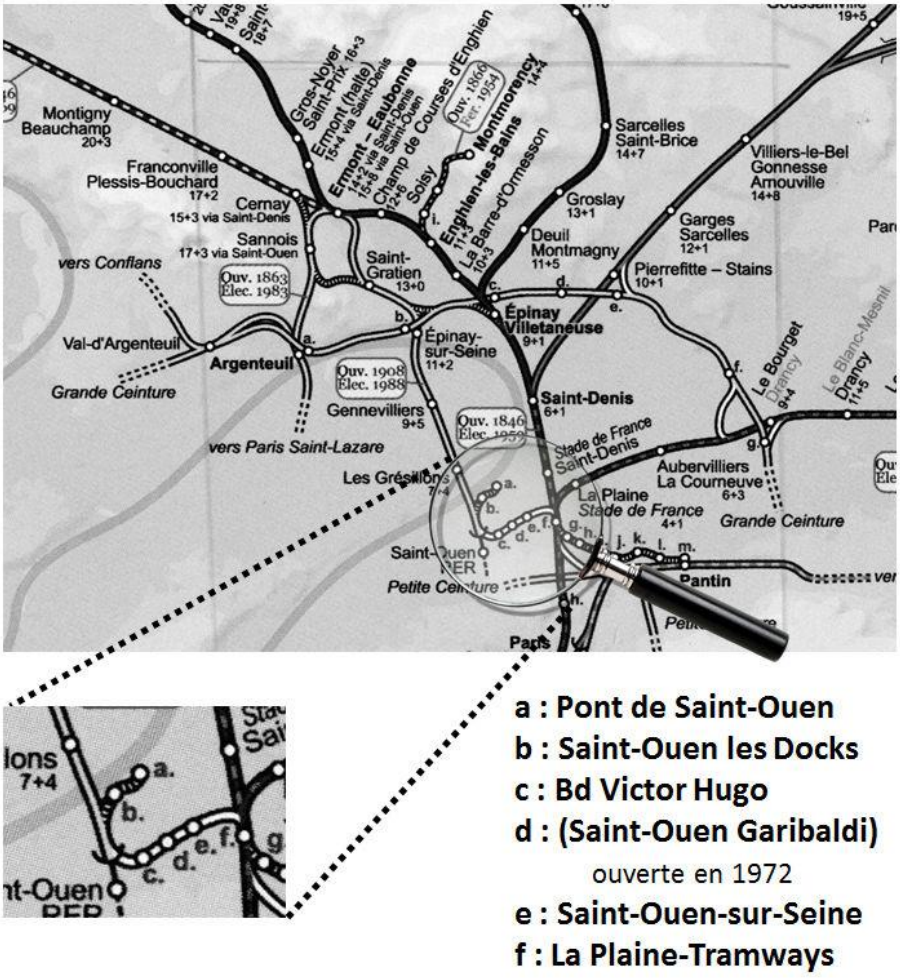
À cette même époque, on construit au-dessus de la route nationale (aujourd'hui le boulevard Pasteur) un pont métallique pour permettre le passage de la nouvelle voie ferrée. En octobre 1906, une émeute a lieu sur le chantier. Le journal *Le Petit Parisien* du 19 octobre 1906 rapporte l'évènement en titrant : *Des Ouvriers assaillent, à Saint-Gratien, leur Patron, pillent les Chantiers et blessent un Contremaître*. Voici cet article :

On construit actuellement sur le territoire de Saint-Gratien, un pont métallique qui permettra le passage, au-dessus de la route nationale, de la nouvelle voie ferrée de Saint-Ouen-les-Docks à Ermont-Eaubonne. De nombreux ouvriers sont occupés à ce travail.

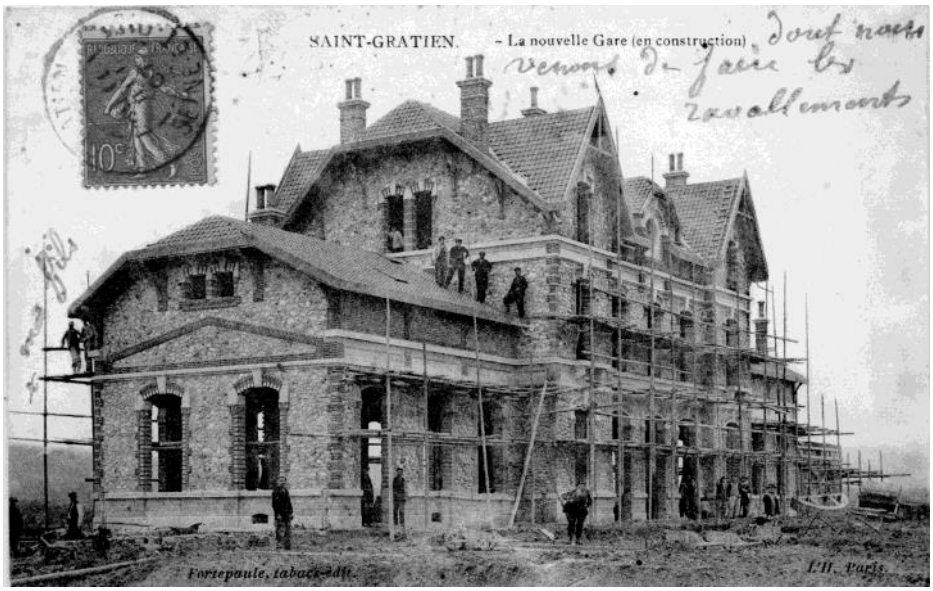
Dans la soirée d'avant-hier, vers huit heures, plusieurs d'entre eux [des ouvriers], des monteurs, réclamèrent au directeur de leur entreprise, M. Luginbulh, le paiement de leur journée. Sur le refus qui leur fut opposé, ils entrèrent dans une violente colère et se mirent à injurier leur patron.

Un surveillant-pointeur, M. Émile Thouvenot, intervint ; les ouvriers se jetèrent sur lui et, en un clin d'œil, le malheureux fut assommé par deux de ses adversaires, qui le criblèrent de coup de pied.

Pendant ce temps les autres énergumènes poursuivaient le



Plan extrait du livre *Paris-Nord et sa banlieue* de Didier Leroy et Paul-Henri Bellot (2009)



La *Nouvelle Gare* en construction en 1907. Vue prise du côté de la place de la Gare (source : collection D. Miot)

La Nouvelle Gare (suite de la page 2)

directeur qui se réfugia dans la maison qu'il occupe à Saint-Gratien. Aussitôt les assaillants firent le siège de l'immeuble. S'attaquant à la porte en fer qui ferme la cour, ils tentèrent de la fracturer et, n'y réussissant pas, vinrent à bout de sa résistance en l'enfonçant à l'aide d'une énorme poutre dont ils se servirent comme d'un bélier.

Parvenus dans la cour, ils s'armèrent de boulons et de matériaux divers et criblèrent la maison de ces projectiles dangereux. Quelques-uns atteignirent les habitants.

Enfin, toute la bande se rendit sur les chantiers et s'y livra à un pillage en règle, brisant toutes les machines et tous les outils.

Cependant la gendarmerie d'Enghien avait été prévenue. Dans la matinée d'hier, elle retrouva les principaux acteurs de ces actes de vandalisme et les arrêta, non sans difficulté. […] Tous ont été écroués à la prison de Pontoise.

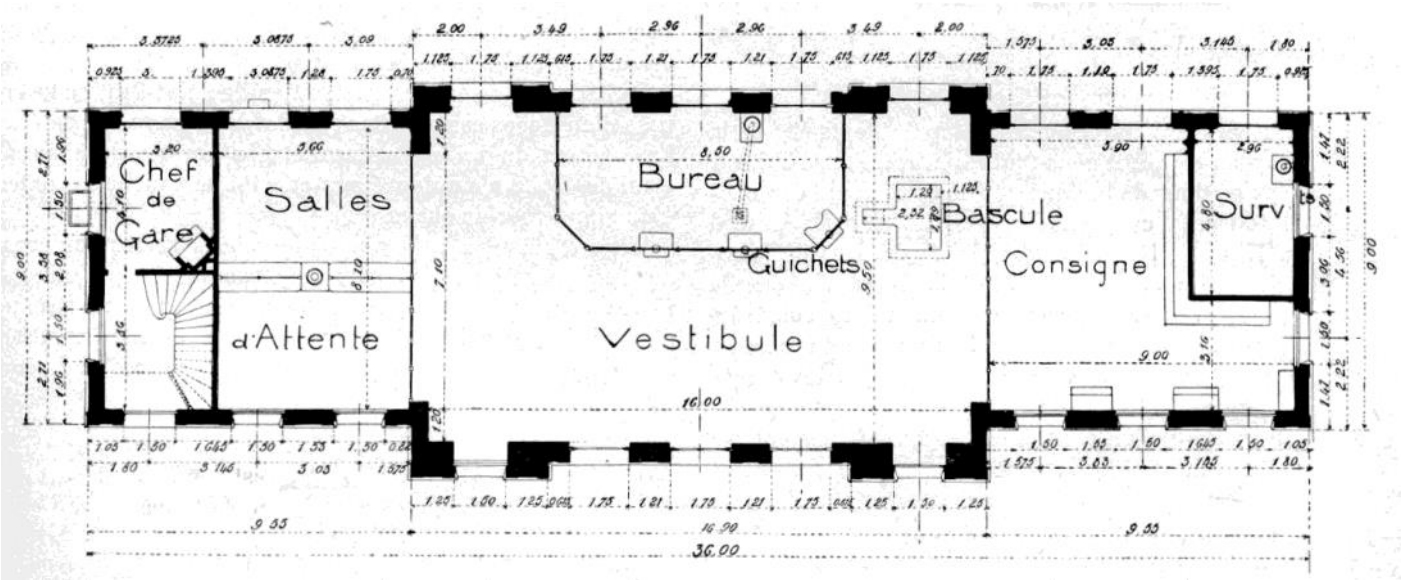
L'état du surveillant-pointeur est grave. Quant aux dégâts causés sur le chantier et dans la maison de M. Luginbulh, ils s'élèvent à plusieurs milliers de francs.

Un grand soin est apporté à l'édification des bâtiments voyageurs de la *Nouvelle Gare* de Saint-Gratien. Elle est ainsi appelée pour la différencier de la Halte de Saint-Gratien – aujourd'hui Champ de Courses d'Enghien/Soisy sur la ligne Paris-Enghien-Ermont - qu'empruntaient la Princesse Mathilde et ses invités pour se rendre en son château de Saint-Gratien.

Le hall des marchandises en construction. Sur la droite la véranda du passage souterrain (source : collection D. Miot)

La nouvelle gare est élevée sur les plans de M. Clément Ligny, architecte de la Compagnie du Nord, et de M. Aumont, ingénieur en chef du service des études. Celles d'Epinay-sur-Seine et de Saint-Ouen-sur-Seine, ainsi que l'ancienne gare de Gennevilliers (devenue un restaurant McDonald's) sont construites sur le même modèle, caractéristique à cette ligne.

C'est un élégant et monumental bâtiment en meulière mettant en valeur l'ornementation du style Art Nouveau très en vogue de 1900 à 1930. Il a été construit - ce qui est d'une prévoyance judicieuse - pour répondre aux nécessités de l'époque, mais aussi aux besoins futurs, notamment avec le lotissement du Parc de la Princesse Mathilde, prospecté par une population qui demande à être transportée rapidement à Paris.



Plan du rez-de-chaussée de la nouvelle gare de Saint-Gratien (source : *La Construction Moderne*, 19 juin 1909, p.452)

La Nouvelle Gare (suite de la page 3)

La réception provisoire de la gare a lieu le 20 février 1909, soit 7 mois après l'ouverture de la ligne. Il faudra attendre le 6 novembre 1911 pour la réception définitive et l'inauguration par M. Henry Chéron, sous-secrétaire d'état à la guerre et député du Calvados.

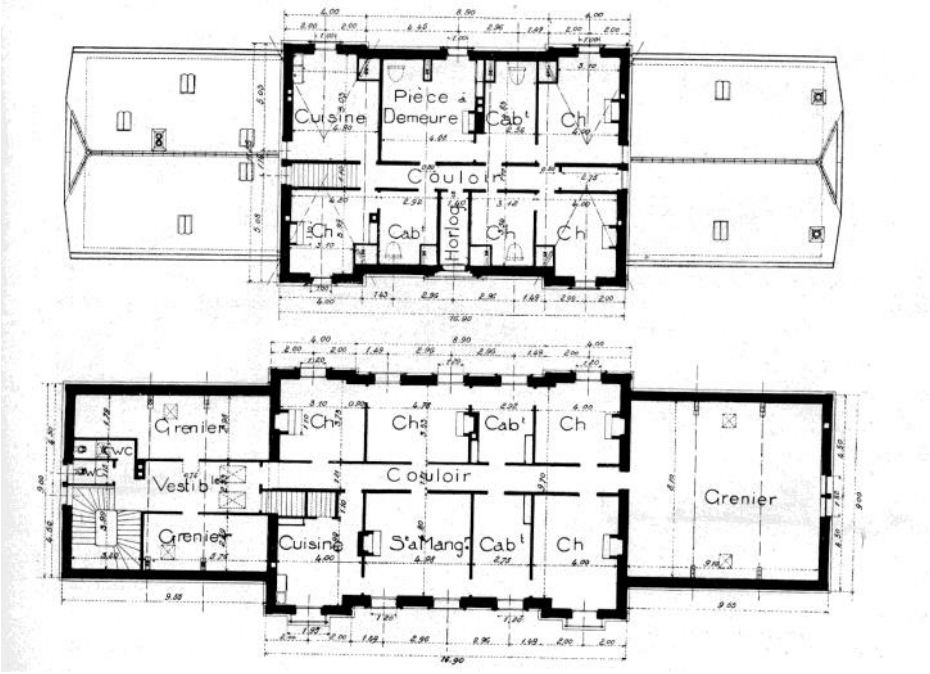
La construction mesure 36 mètres de long et 9 mètres de large auquel il convient d'ajouter une marquise du quai (détruite dans les années 1950) que supportent 6 colonnes en fonte et une verrière (détruite dans les années 1970) qui abrite les chariots à bagages et quelques bancs servant d'abri pour les voyageurs se dirigeant vers Paris. Le rez-de-chaussée est occupé par un grand vestibule avec bureau central pour le service de la distribution des billets et l'enregistrement des bagages. La partie droite est réservée à la consigne et au local des surveillants et pointeurs. La partie gauche est occupée par les salles d'attente et le bureau du chef de gare.

Le 1er étage sert d'appartement à celui-ci et permet d'y loger une nombreuse famille : 4 chambres, 2 cabinets de toilette, 1 salle à manger, 1 cuisine et 3 vastes greniers… Ceux-ci sont vraiment grands car c'est là qu'aura eu lieu le repas de noces des parents de Daniel Miot, en avril 1947, suivi de la soirée dansante animée par Roger Ferrant, le boucher de la rue de Paris (aujourd'hui rue Berthie Albrecht), avec son accordéon !

Le deuxième étage qui sert de logement pour un employé comprend également 4 chambres, 3 cabinets de toilette et une vaste cuisine. A noter qu'un local spécial est réservé au dernier étage, côté place de la gare, pour servir de pièce au mécanisme de la grande horloge.

La ligne qui passe ici est longue de 16 km, établie à doubles voies. Saint-Gratien est situé au kilomètre 13 depuis la gare du Nord. Il n'y a pas si longtemps, un poteau kilométrique situé sur le quai vers Ermont nous le rappelait. Les voies traversent un environnement industriel. Elles connaissent, dès leur ouverture, un trafic marchandises important et permettent d'améliorer la desserte de cette zone de banlieue au prix de deux franchissements de la Seine, à Epinay-sur-Seine et à Saint-Ouen.

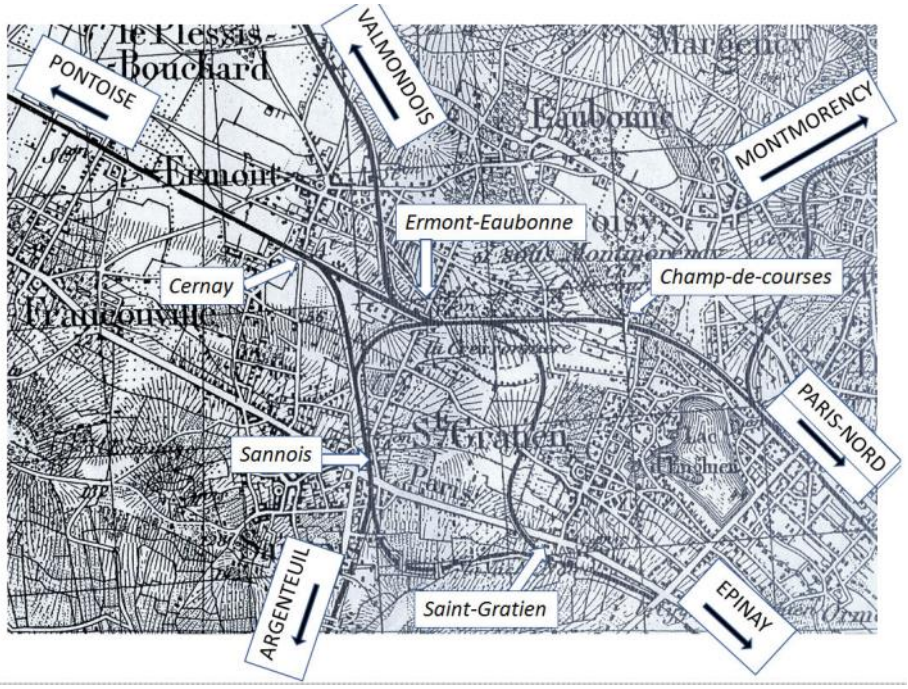
Lors du lotissement du Parc, un projet de création d'une halte figure sur le plan de vente des parcelles. Celle-ci se situe rue d'Eaubonne, à proximité du pont de la rue d'Ermont. Ce projet qui ne vit jamais le jour, fut ressorti dans les années 60, sans plus de résultat.



Plan des étages de la nouvelle gare de Saint-Gratien (source : *La Construction Moderne*, 19 juin 1909, p.452)

En bout de ligne, les voyageurs découvrent une particularité d'exploitation qui perdurera jusqu'en 1925. Afin d'éviter les évolutions de machines à vapeur en gare d'Ermont-Eaubonne, les trains décrivent une boucle au départ de Saint-Gratien par Sannois soit dans un sens, soit dans l'autre, mettant la locomotive toujours en tête de train.

La gare de Saint-Gratien ayant une certaine importance du fait de la bifurcation vers Sannois à gauche et Ermont sur la droite, dispose d'une cabine d'aiguillages avec, en extérieur, deux sémaphores Lartigue. On peut voir les vestiges de la ligne de Sannois en



Les raccordements et bifurcations autour de Saint-Gratien et Ermont

La Nouvelle Gare (suite de la page 4)

PARIS, SAINT-GRATIEN, SANNOIS — SAINT-GRATIEN, ERMONT, SANNOIS

(Trains légers.)

1re classe fr. c.	2e classe fr. c.	3e classe fr. c.	DIST. k.	STATIONS	3603 1.2.3. ■O	3605 1.2.3. ■O Sem	3607 1.2.3. ■O	3609 1.2.3. ■O	3613 1.2.3. ■O	3671 1re2e3e Dim. et Fêtes	3617 1re2e3e - ■ -	3619 1re2e3e - ■ -	3621 1re2e3e - ■ -	3673 1re2e3e Dim. et Fêtes	3625 1re2e3e - ■ -	3629 1re2e3e - ■ -	3633 1re2e3e - ■ O	3635 DIRECT 123 cl. ■ O	3639 1re2e3e ■ O	3643 1re2e3e ■ O	3675 1re2e3e Dim. et Fêtes	3647 1re2e3e - ■ -	3677 1.2.3.
De ou pour Paris				**Paris-Nord** (*BH*) dép.	5 15	6 5	6 38	7 7	8 31	9 44	10 31	11 44	12 31	13 31	14 31	16 44	17 31	18 14	18 32	19 44	20 31	22	0 31
»	»	»	5	St-Ouen-sur-Seine (h)	5 23	6 13	6 46	7 15	8 39	9 52	10 39	11 52	12 39	13 39	14 39	16 52	17 39		18 41	19 52	20 39	22 8	0 39
» 90	» 60	» 40	8	Les Grésillons (P. A.)	»	»	6 53	7 22	8 46	9 59	10 46	11 59	12 46	13 46	14 46	16 59	17 46		18 48	19 59	20 46	»	»
1 10	» 75	» 50	10	Gennevilliers.....	5 32	6 22	6 57	7 26	8 50	10 3	10 50	12 3	12 50	13 50	14 50	17 4	17 51		18 52	20 3	20 50	22 19	0 49
1 35	» 90	» 60	12	Epinay-sur-Seine....	5 36	6 26	7 2	7 30	8 54	10 7	10 54	12 7	12 54	13 54	14 54	17 8	17 56		18 56	20 7	20 54	22 24	0 53
1 55	1 05	» 70	13	St-Gratien..... arr.	5 39	6 29	7 5	7 33	8 57	10 10	10 57	12 10	12 57	13 57	14 57	17 11	17 59		18 59	20 10	20 57	22 27	0 56
1 55	1 05	» 70	13	St-Gratien..... dép.	5 40	6 30												18 34	19 »			22 29	
1 80	1 20	» 80	16	●Sannois (14)... arr.	5 43	6 33												18 37	19 3			22 32	
1 55	1 05	» 70	13	St-Gratien ..... dép.			7 6	7 34	8 58	10 11	10 58	12 11	12 58	13 58	14 58	17 12	18 1			20 11	20 58		0 57
1 70	1 15	» 75	16	●Ermont- arr.	...		7 10	7 38	9 2	10 15	11 2	12 15	13 2	14 2	15 2	17 16	18 5		...	20 15	21 2	...	1 7
				Eaubonne (14, 16) dép.			7 12	7 43	9 4	10 16	11 7	12 16	13 5	14 6	15 7	17 17	18 7			20 18	21 7		
1 80	1 20	» 80	18	●**Sannois** (14)... arr.	...		7 15	7 46	9 7	10 19	11 10	12 19	13 8	14 9	15 10	17 20	18 10		...	20 21	21 10	...	...

Semaine seulement — Du 1er mai au 15 octobre — Nuits des dimanches aux lundis et des jours de fêtes aux lendemains, du 1er mai au 15 août inclus.

SANNOIS, ERMONT, SAINT-GRATIEN — SANNOIS, SAINT-GRATIEN, PARIS

1re classe fr. c.	2e classe fr. c.	3e classe fr. c.	DIST. k.	STATIONS	3604 1re2e3e ■ O	3608 1re2e3e ■ O	3612 DIRECT 123 cl. ■ O	3614 1re2e3e ■ O	3618 1re2e3e - ■ -	3672 1re2e3e — —	3620 1re2e3e - ■ -	3622 1re2e3e - ■ -	3624 1re2e3e - ■ -	3674 1re2e3e — —	3628 1re2e3e - ■ -	3632 1re2e3e - ■ O	3634 1re2e3e ■ -O	3636 1re2e3e ■ O	3638 1re2e3e ■ -O	3642 1re2e3e ■ -O	3676 1re2e3e — —	3646 1re2e3e - ■ -
De ou pr Sannois				●**Sannois**..... dép.	5 50	6 45												18 45	19 17			22 42
» 35	» 25	» 15	2	●Ermont- arr.	5 53	6 48	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	18 48	19 20	...	...	22 45
				Eaubonne..... dép.	5 54	6 50												18 49	19 22			22 49
» 35	» 25	» 15	5	St-Gratien..... arr.	5 58	6 54	...	...	...	Dim. et Fêtes	...	...	...	Dim. et Fêtes	...	...	...	18 53	19 26	...	Dim. et Fêtes	22 53
»	»	»	»	●Sannois..... dép.			7 56	7 51	9 20	10 23	11 23	12 23	13 13	14 23	15 23	17 25	18 15			20 24	21 21	
» 35	» 25	» 15	5	St-Gratien..... arr.			7 58	7 54	9 23	10 26	11 26	12 26	13 16	14 26	15 26	17 28	18 18			20 27	21 24	
» 35	» 25	» 15	3	St-Gratien..... dép.	5 59	6 55	7 35	7 55	9 25	10 27	11 27	12 27	13 17	14 27	15 27	17 29	18 20	18 54	19 27	20 29	21 26	22 54
» 45	» 30	» 20	6	Epinay-sur-Seine....	6 3	6 59		7 59	9 30	10 31	11 31	12 31	13 21	14 31	15 31	17 33	18 25	18 58	19 31	20 34	21 31	22 58
» 65	» 45	» 30	8	Gennevilliers.....	6 7	7 3		8 3	9 35	10 35	11 35	12 35	13 25	14 35	15 35	17 38	18 30	19 2	19 36	20 39	21 36	23 3
» 90	» 60	» 40	10	Les Grésillons (P. A.).	6 10	7 7		8 7	9 39	10 39	11 39	12 39	13 29	14 39	15 39	17 42	18 34	19 6	19 40	»	21 40	»
1 25	» 85	» 55	11	St-Ouen-sur-Seine (h)	6 17	7 14		8 14	9 46	10 46	11 46	12 46	13 36	14 46	15 47	17 49	18 41	19 13	19 47	20 48	21 48	23 13
1 80	1 20	» 80	18	**Paris-Nord** (*BH*) arr.	6 25	7 22	7 54	8 22	9 54	10 54	11 54	12 54	13 44	14 54	15 55	17 57	18 50	19 21	19 56	20 56	21 56	23 21

Semaine seulement — Du 1er mai au 15 octobre

Les horaires vers 1910, avec la boucle Saint-Gratien/Sannois/Ermont/Saint-Gratien

empruntant la rue d'Orgemont vers les pompiers avec le talus sur la droite qui supportait les 2 voies. Depuis Saint-Gratien, il était même possible pour les trains de marchandises ou transports militaires d'éviter le nœud ferroviaire d'Ermont-Eaubonne en passant par Sannois où, à la sortie de la gare, un embranchement aujourd'hui déferré, passant à proximité de l'actuelle Clinique Claude Bernard, rejoignait la gare de Cernay pour se diriger vers Pontoise (ligne stratégique).

Le train entrant en gare vient d'Ermont-Eaubonne. Sur sa gauche (la flèche), à hauteur du carré d'arrêt, se situait la bifurcation vers Sannois. À droite du train : les sémaphores Lartigue. Derrière les baies vitrées, vers l'échelle servant à allumer les becs de gaz, il y avait une borne-fontaine qui a existé jusqu'à la transformation du passage souterrain (source : collection D. Miot)

Pour les horaires, vers 1910, citons, à titre d'exemple le train 3603. Il arrivait à Sannois, en provenance de Saint-Gratien (et de Paris) à 5h43. Il en repartait à 5h50 sous le n° 3604 vers Ermont-Eaubonne, Saint-Gratien et Paris en décrivant ainsi une boucle. Il en était de même dans l'autre sens. Le 3609 arrivait à Sannois, en provenance de Saint-Gratien et Ermont à 7h46 pour repartir, à 7h51, directement vers Saint-Gratien (et Paris) sous le n° 3614. Il est à noter, qu'à cette époque, Saint-Gratien n'était qu'à 19 minutes de Paris-Nord par le train direct n° 3612. Idem au retour le soir par le train 3635 !

Le 7 décembre 1935, le Conseil Municipal, sous la présidence du maire M. Charles THONON , décide de la construction d'une passerelle reliant la Place de la Gare au quartier des Raguenets (Place Marcel Sembat), pour le sortir de son isolement (déjà !). La SNCF disposant déjà d'un passage souterrain pour la traversée des voies,

La Nouvelle Gare (suite de la page 5)

Au premier plan, la rue de Verdun dans un cadre bien champêtre. Tout à gauche, le petit bâtiment servait de lampisterie et de WC. Le train en gare, locomotive en tête, se dirige vers Ermont ou Sannois (source : collection D. Miot)

elle fut construite, en 1938, au frais de la commune. Celle-ci fut surélevée en 1985 pour permettre le passage des caténaires en vue de l'électrification de la ligne pour l'arrivée du RER C.

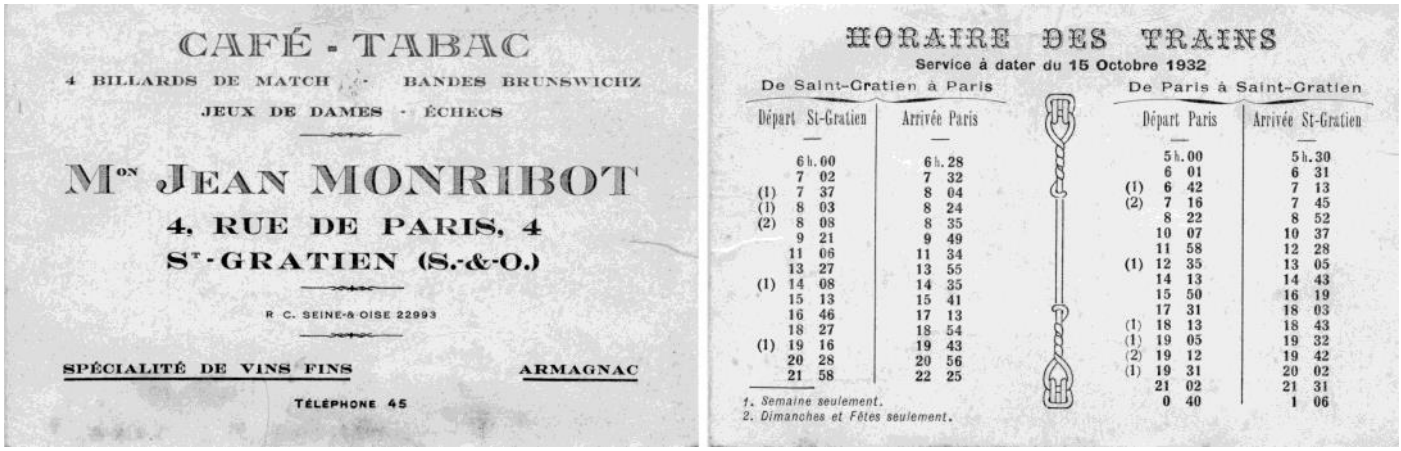
D'abord employé par la Compagnie du Chemin de Fer du Nord jusqu'en 1938, puis par la SNCF nouvellement créée, mon grand-père maternel, Marcel Blanché, a travaillé durant près d'une trentaine d'années en gare de Saint-Gratien, jusqu'à sa retraite en 1953 où il est parti rejoindre sa Dordogne natale. Il n'avait pas beaucoup de trajet à faire pour prendre son service à la gare, car il habitait derrière celle-ci, au 22 rue de Verdun, une maison encore visible aujourd'hui, bien que rénovée et agrandie. Il lui suffisait de traverser la rue, les jardins où furent construits, à la fin des années 50, les pavillons SNCF (habitats en rez-de-chaussée, récemment démolis) et les 2 voies ferrées

Mon grand-père avait notamment comme collègues M. Histe, le chef de gare et MM. Mourgues, Lacour et André. A cette époque, la gare restait ouverte nuit et jour en raison de sa position stratégique à une bifurcation des lignes. Il y circulait, quelque soit l'heure, de nombreux longs convois de marchandises composés de wagons de charbon. Les uns, en provenance des mines du nord de la France, s'en allaient vers les usines à gaz de Gennevilliers ; les autres approvisionnaient Paris en combustibles.

Si l'envie vous prenait d'acheter un billet de banlieue ou de grandes lignes à 2 heures du matin, rien ne s'y opposait. Le guichet restant ouvert ! Et vous pouviez régulièrement rencontrer notre ami Grand Louis qui venait souvent se réchauffer dans la salle d'attente (voir notre revue n° 1).

Quelquefois le jeudi après-midi, maman m'emmenait avec mon frère passer quelques heures chez notre grand-mère Noémie. Avec elle, nous nous rendions, après avoir escaladé la passerelle, dans la cour des marchandises où était stationné le train Économat qui venait 1 à 2 fois par mois. Il était composé de plusieurs voitures dont l'intérieur était aménagé avec des rayonnages et des comptoirs, comme dans une boutique. Seul les employés de chemin de fer et les retraités pouvaient venir s'y ravitailler à prix modiques, en denrées, vêtements, bazar, etc. Pour le goûter, elle nous y achetait des casse-croûtes très épais et assez roboratifs, genre choco BN actuel, mais sans chocolat. Même trempés dans un verre de vin et d'eau, ils étaient encore durs à avaler ! il fallait faire attention à ne pas s'étouffer…

À la fin des années 50, lorsque mes grands-parents venaient nous rendre visite, mon grand-père ne manquait pas d'aller également saluer ses anciens



Les horaires de trains au verso d'une carte publicitaire pour le café Monribot. Le train de 0h40 au départ de Paris et circulant tous les jours, était appelé « le train du théâtre,. Il permettait de revenir des spectacles parisiens (source : collection D. Miot)

La Nouvelle Gare (suite de la page 6)

Une locomotive de la série 141 TC entre en gare de Saint-Gratien (source : Bulletin Municipal, 17 juin 1966)

collègues à la gare. Comme la plupart des anciens, ils nous racontaient des histoires vécues. Pour ma grand-mère, c'était pendant la dernière guerre, où seule dans son pavillon, elle eut la visite surprise d'un groupe de soldats allemands qui lui demandèrent quelle était l'origine de l'étoile jaune peinte sur le fronton de sa maison. Il s'agissait en fait du sigle de l'étoile du Nord, train fort connu à l'époque. Le soir même, au retour de mon grand-père, elle lui ordonna de vite faire disparaitre ce logo pour éviter tout malentendu.

Avec cet article, je tiens à rendre hommage à mon grand-père (1897-1966), à droite sur cette photo prise devant la gare.

Pour mon grand-père, c'était le souvenir de M. V. qui habitait rue Paul Doumer et qui arrivait chaque matin toujours à la dernière minute pour attraper son train afin de rejoindre son bureau à Paris. Un jour de pluie, il glissa sur le marchepied alors que le train démarrait… et passa sous celui-ci. Coup de sifflet strident, le train s'arrêta net alors que déjà un employé de la gare sortait avec une civière qui était en permanence dans le vestibule pour ramasser le corps de ce pauvre voyageur ! Plus de peur que de mal, à l'étonnement général, ils virent sortir du dessous du wagon ce monsieur, tout penaud, et l'aidèrent à se hisser sur le quai…il n'avait rien, à part son costume qui était en lambeaux. Il s'empressa de rejoindre son domicile pour se changer et reprit le train suivant !

L'après-midi, vers 14 heures, grand-père partait assister à l'arrivée de *La Manœuvre* : un train de desserte marchandises de plusieurs wagons tirés par une locomotive diesel, en provenance d'Ermont-Eaubonne et qui, comme son nom l'indique, manœuvrait dans la cour des marchandises pour décrocher ceux arrivés à destination. C'était souvent du charbon pour les chantiers Fric ou Pagnon qui, déchargé à même le sol, formait un monticule de boulets ou de coke. A l'aide d'un tapis roulant, les sacs étaient remplis et prêts à

En provenance d'Ermont, *La Manœuvre* arrive en gare de Saint-Gratien (source : revue *Ferrovissime* n°55—12-2012) .

La Nouvelle Gare (suite de la page 7)

partir en camion pour la livraison aux particuliers. Le locotracteur laissait aussi quelques wagons aux embranchements particuliers qui existaient alors : les établissements Nithart au 96 boulevard Foch, spécialisés en constructions métalliques (ponts, charpentes, etc.), les établissements Vallourec - aujourd'hui grand entrepôt garde-meubles Francilienne de Stockage situé rue Massenet et Place Marcel Sembat - qui stockaient ici des tubes et tuyaux en grande quantité. Le convoi partait ensuite vers Epinay-sur-Seine où il laissait encore quelques wagons avant de repartir en sens inverse pour en reprendre, vides ou pleins, en gare de Saint-Gratien avant de rejoindre Ermont -Eaubonne pour le triage final.

Après la réception des marchandises dans la halle (petite ou grande vitesse suivant les colis), mon grand-père et ses anciens collègues se retrouvaient, pour la pause *coup de rouge*, au Café des Routiers, situé au 57 boulevard Foch et aujourd'hui démoli.

Avant de modifier sa domiciliation, mon grand-père venait tous les 3 mois pour toucher sa retraite en espèces (!!) à la gare de Saint-Gratien. Pour la discrétion, les retraités bénéficiaient d'un guichet spécial au fond du vestibule, près de la bagagerie, à l'écart du public. Je me souviens d'un imposant coffre-fort qui trônait dans la salle côté employés, et qui devait être bien garni toutes les fins de trimestres, car il y avait de nombreux retraités SNCF sur la commune. Pour information, je n'ai jamais entendu parler de hold-up ou d'agression !

L'accès champêtre à la gare, côté Raguenets, avant l'arrivée du RER C (source Bulletin Municipal, 1989)

La traction vapeur domina la ligne jusqu'en décembre 1970, principalement avec des locomotives de la série 141 TC. Il n'était pas rare de recevoir des escarbilles qui sortaient par la cheminée. Les rames étaient composées de 5 voitures Nord puis Talbot dont une de première classe avec des sièges en simili cuir qui était principalement occupée par des employés SNCF. Les secondes classes avaient des sièges en bois – bonjour le confort et le mal au dos –

Tous ces trains partaient ou arrivaient à Paris de la petite gare (ou gare annexe) située à l'angle des rues du Faubourg Saint-Denis et de Dunkerque, bien souvent des voies 22 ou 23.

Dans les années 50, le personnel présent en gare était assez nombreux : un au guichet, un sur le quai à chaque arrivée de train muni d'un guidon rouge et blanc

Ermont-Eaubonne → Paris-Nord *(Via Gennevilliers)* **B-29**

km		3502	3504	3508	3510	3514	3520	3524	3530	3534	3538	3542	3546			
			✕	✕	+	✕ a	H			✕ a	✕ a					
»	ERMONT-EAUBONNE ..D	5 27	6 »	7 3	7 11	7 34	11 15	13 18	17 »	17 32	18 33	19 43	21 20	.....	.....	.....
3	ST-GRATIEN	5 31	6 4	7 7	7 15	7 38	11 19	13 22	17 4	17 36	18 37	19 47	21 24	...	...	...
5	EPINAY-SUR-SEINE	5 34	6 7	7 10	7 18	7 41	11 22	13 25	17 7	17 39	18 40	19 50	21 27	...	...	...
7	GENNEVILLIERS	5 37	6 10	7 13	7 21	7 44	11 25	13 28	17 10	17 42	18 43	19 53	21 30	...	...	...
»	LES GRESILLONS ⊙ (S.B.).	5 41	6 14	7 17	7 25	7 48	11 29	13 32	17 14	17 46	18 47	19 57	21 34	...	...	...
»	BOUL.-VICTOR-HUGO ⊙(SB)	5 45	6 18	7 21	7 29	7 52	11 34	13 36	17 18	17 50	18 51	20 1	21 38	...	...	...
12	ST-OUEN-SUR-SEINE	5⊙48	6 22	7 25	7 32	7 55	11 37	13 39	17 24	17 57	18 54	20 4	⊙41	...	...	...
»	LA PLAINE-TRAMW. ⊙ (SB).	5 51	6 25	7 29	7 36	7 59	11 41	13 43	17 27	18 »	18 57	20 7	21 44	...	...	...
»	PONT-MARCADET ⊙ (SB) (1)	5 56	6 30	7 34	7 41	8 4	11 46	13 48	17 32	18 6	19 2	20 12	21 49	...	...	...
17	PARIS-Nord ✕.....A	6 »	6 34	7 38	7 45	8 8	11 50	13 52	17 36	18 10	19 6	20 16	21 53	...	...	...

H Samedis.

a N'assure pas le service des bagages enregistrés à l'exception des voitures d'enfants et des voiturettes de mutilés.

(1) **AVIS IMPORTANT. — Les voyageurs à destination du PONT-MARCADET doivent monter dans les deux premières voitures du train dans le sens de la marche.**

B-29 **Paris-Nord → Ermont-Eaubonne** *(Via Gennevilliers)*

NOTA. - Tous les trains desservant cette ligne partent de la gare-annexe, angle des rues du Fg-St-Denis et de Dunkerque.

1re et 2e classes.

Billets simples de ou pour Paris 1re cl. F	2e cl. F	km		3503	3505	3509	3513	3521	3525	3531	3535	3539	3543	3547		
					✕	✕	a	B	H	✕	a	✕				
»	»	»	PARIS-Nord ✕ .....D	6 6	6 48	7 15	8 15	11 55	12 16	17 5	18 »	19 15	20 32	22 26	.....	.....
0,85	0,55	2	PONT-MARCADET ⊙ (SB) (1)	6 8	6 50	7 17	8 17	11 57	12 18	17 7	18 2	19 17	20 34	22 28	...	...
0,85	0,55	4	LA PLAINE-TRAMW. ⊙ (SB)	6 12	6 54	7 21	8 21	12 1	12 22	17 11	18 6	19 21	20 38	22 32	...	...
0,85	0,55	5	ST-OUEN-SUR-SEINE	6 15	6 57	7 24	8 24	12 4	12 25	17 14	18 9	19 24	⊙41	⊙35	...	...
0,85	0,55	6	BOUL.-VICTOR-HUGO ⊙ (SB)	6 18	7 »	7 27	8 27	12 7	12 28	17 17	18 12	19 27	20 44	22 38	...	...
1,10	0,75	8	LES GRESILLONS ⊙ (S.B.).	6 22	7 4	7 31	8 31	12 11	12 32	17 21	18 16	19 31	20 48	22 42	...	...
1,40	0,95	10	GENNEVILLIERS	6 26	7 8	7 36	8 35	12 15	12 36	17 25	18 20	19 35	20 52	22 46	...	...
1,70	1,10	12	EPINAY-SUR-SEINE	6 30	7 12	7 40	8 39	12 19	12 40	17 29	18 25	19 39	20 56	⊙ 50	...	...
1,70	1,10	14	ST-GRATIEN	6 34	7 16	7 44	8 43	12 23	12 44	17 33	18 29	19 43	21 »	⊙ 54	...	...
1,90	1,30	17	ERMONT-EAUBONNE .A	6 39	7 22	7 50	8 49	12 28	12 49	17 38	18 35	19 48	21 5	22 59	...	...

B Sauf samedis.

H Samedis.

a N'assure pas le service des bagages enregistrés à l'exception des voitures d'enfants et des voiturettes de mutilés.

(1) **AVIS IMPORTANT. — Les voyageurs à destination du PONT-MARCADET doivent monter dans les deux premières voitures du train dans le sens de la marche.**

Extrait du CHAIX (imprimerie et librairie centrales des chemins de fer) de 1963. Ces horaires ont perduré plusieurs décennies, sans rectification !

La Nouvelle Gare (suite de la page 8)

Ermont-Eaubonne → Gennevilliers → St-Ouen-Garibaldi → Paris-Nord B-20 bis

1re et 2e classes.

km		3500	1500	3502	3550	1502	1504	3504	1506	3506	1508	1510	1512	3512	1514	1516	3514	3516	1518	1520	3520	3606	1522	1524
		a	D a	D a	J a	D a	D a	⚒ a	D a	a	D a	D a	J	D a	D a	D a		⚒ a	D a	D a	D	K	⚒ a	⚒ a
»	**ERMONT-EAUBONNE** ..D	5 24	5 39	5 54	5 54	6 9	6 35	6 47	7 2	7 18	7 32	7 57	8 10	8 10	8 24	8 56	9 16	11 10	12 13	12 33	13 10	13 10	13 25	14 24
3	ST-GRATIEN	5s29	5 44	5 59	5 59	6 14	6 40	6 51	7 7	7 23	7 37	8 2	8 15	8 15	8 29	9 1	9 21	11 15	12 18	12 38	13 15	13 15	13 30	14 29
5	EPINAY-SUR-SEINE	5s32	5 47	6 2	6 2	6 17	6 43	6 55	7 10	7s26	7 40	8 5	8 18	8 18	8 32	9 4	9s24	11 18	12 21	12 41	13 18	13 18	13s33	14 32
7	**GENNEVILLIERS**	5s35	5 50	6 5	6 5	6 20	6 46	6 58	7 13	7 29	7 43	8 8	8 21	8 21	8 35	9 7	9 27	11 21	12 24	12 44	13 21	13 21	13 36	
9	LES GRESILLONS ⊙ (S.B.)	5 39	5 54	6 9	6 9	6 24	6 50	7 1	7 17	7 33	7 47	8 12	8 25	8 25	8 39	9 11	9 31	11 25	12 28	12 48	13 25	13 25	13 40	
11	BOUL.-VICTOR-HUGO ⊙(SB)	5 43	5 58	6 13	6 13	6 28	6 54	7 5	7 21	7 37	7 51	8 16	8 29	8 29	8 43	9 15	9 35	11 29	12 32	12 52	13 29	13 29	13 44	
12	**ST-OUEN-GARIBALDI** ⊙.	5 45	6 »	6 15	6 15	6 30	6 56	7 7	7 23	7 39	7 53	8 19	8 31	8 31	8 45	9 17	9 37	11 31	12 34	12 54	13 31	13 31	13 46	14 40
12	ST-OUEN-SUR-SEINE ⊙ ...	5 47		6 17	6 17			7 9		7 41				8 33			9 39	11 33			13 33	13 33		
13	LA PLAINE-TRAMW. ⊙ (SB)	5 50	...	6 20	6 20	...	...	7 13	...	7 45	...	...	...	8 38	...	...	9 42	11 36	...	...	13 36	13 36	...	...
15	PONT-MARCADET (SB) ⊙ ..	5 55	...	6 25	6 25	...	...	7 18	...	7 50	...	...	...		...	...		11 41	...	...	13 41	13 41	...	...
17	**PARIS-Nord** ⚒ .....A	5 58	...	6 28	6 28	...	...	7 21	...	7 53	...	...	...	8 45	...	...	9 48	11 44	...	...	13 44	13 44	...	...

	1526	3526	3616	1530	3530	1532	3532	1534	3534	1536	3536	1538	1540	1542	3542	1544	3544	1546	3546	1548	3548		
	⚒ a	a	D a	J a	D a	D a	D	D a	K	J a	D a	D a	D a	J a	D a	D a	J	D a		D a	a		
ERMONT-EAUBONNE ..D	14 43	15 10	15 39	15 58	16 12	16 44	16 58	17 10	17 10	17 30	17 30	17 45	18 10	18 25	18 25	18 39	18 39	19 16	19 57	20 33	21 20	.....	.....
ST-GRATIEN	14 48	15 15	15 44	16 3	16 17	16 50	17 3	17 15	17 15	17 35	17 35	17 50	18 15	18 30	18 30	18 45	18 45	19 21	20 2	⊙ 38	⊙ 25	...	...
EPINAY-SUR-SEINE	14 51	15 18	15 47	16 6	16 20	16 54	17 6	17 18	17 18	17 38	17 38	17 53	18 18	18 33	18 33	18 48	18 48	19 24	20 5	⊙ 41	⊙ 28	...	...
GENNEVILLIERS		15 21		16 9	16 23	16 58	17 9	17 21	17 21	17 41	17 41	17 56	18 21	18 36	18 36	18 51	18 51	19 27	20 8	20 44	21 31	.....	.....
LES GRESILLONS ⊙ (S.B.)		15 25		16 13	16 27	17 3	17 13	17 25	17 25	17 45	17 45	18 »	18 25	18 40	18 40	18 55	18 55	19 31	20 12	20 48	21 35	...	...
BOUL.-VICTOR-HUGO ⊙ (SB)		15 29		16 17	16 31	17 7	17 17	17 29	17 29	17 49	17 49	18 4	18 29	18 44	18 44	18 59	18 59	19 35	20 16	20 52	21 39	...	...
ST-OUEN-GARIBALDI ⊙.	14 59	15 31	15 55	16 19	16 33	17 9	17 19	17 31	17 31	17 51	17 51	18 6	18 31	18 46	18 46	19 1	19 1	19 37	20 18	20 54	21 41	.....	.....
ST-OUEN-SUR-SEINE ⊙		15 33			16 35		17 21		17 33		17 53				18 48		19 3		20 20		21 43	...	...
LA PLAINE-TRAMW. ⊙ (SB).	...	15 36	...	...	16 38	...	17 24	...	17 36	...	17 59	...	...	...	18 51	...	19 6	...	20 23	...	21 46	...	...
PONT-MARCADET (SB) ⊙ ..			...	...	16 43	...	17 29	...	17 40	...	18 4	...	...	...	18 56	...	19 11	...	20 28	...	21 51	...	...
PARIS-Nord ⚒ .....A	...	15 44	...	...	16 46	...	17 32	...	17 44	...	18 7	...	...	...	18 59	...	19 14	...	20 31	...	21 54	...	...

D Sauf samedis, dimanches et fêtes.

J Samedis non fériés.

K Samedis, dimanches et fêtes.

a N'assure pas le service des bagages enregistrés, à l'exception des voitures d'enfants et des voiturettes de mutilés.

s ⊙ les dimanches et fêtes.

AVIS IMPORTANT. — Les trains à destination de Paris-Nord arrivent à la gare-annexe, angle des rues du Fg-St-Denis et de Dunke que. Les voyageurs à destination du PONT-MARCADET doivent monter dans les deux premières voitures du train dans le sens de la marche.

B-20 bis Paris-Nord → St-Ouen-Garibaldi → Gennevilliers → Ermont-Eaubonn

1re et 2e classes.

Billets simples de ou pour Paris 1re F	2e F	km		1501	1503	3503	1505	3505	1507	1509	3507	1511	3509	3511	1513	1515 ⚒		3513	3515	3517	1517	1519	1521	3523	1
				D a	D a	a	D a	⚒ a	D a	D a	⚒ a	D a	D	K a	D a	J a	D a	D a	⚒		D a	D a	a	a	⚒ -
		»	**PARIS-Nord** ⚒ .....D	.....	.....	6 9	.....	6 40	.....	.....	7 30	.....	8 2	8 3	.....	.....	.....	8 55	9 55	11 55	.....	.....	.....	14 4	.....
1,20	0,80	2	PONT-MARCADET (SB) ⊙..	...	...	6 12	...	6 43	...	...	7 33	...	8 5	8 5	...	...	...		9 58	11 58	...	...	...		...
2 »	1,40	4	LA PLAINE-TRAMW. ⊙(S.B)	...	...	6 15	...	6 46	...	...	7 38	...	8 8	8 9	...	...	...	9 1	10 1	12 1	...	...	...	14 8	...
2 »	1,40	5	ST-OUEN-SUR-SEINE ⊙....	...	...	6 18		6 49			7 41		8 11	8 12		...	...	9 4	10 4	12 4	...	...	...	14 11	...
2 »	1,40	6	**ST-OUEN-GARIBALDI** ⊙.	5 40	6 »	6 21	6 35	6 52	7 3	7 28	7 44	7 58	8 14	8 15	8 26	8 36	8 50	9 7	10 7	12 7	12 39	12 59	13 51	14 14	14 45
2 »	1,40	6	BOUL.-VICTOR-HUGO ⊙(SB)	5 42	6 7	6 23	6 37	6 54	7 5	7 30	7 46	8 »	8 16	8 17	8 28	8 38	8 52	9 9	10 9	12 9	12 41	13 1	13 53	14 16	
2 »	1,40	8	LES GRESILLONS ⊙(S.B.)	5 45	6 10	6 26	6 40	6 57	7 8	7 33	7 49	8 3	8 19	8 20	8 31	8 41	8 55	9 12	10 12	12 12	12 44	13 4	13 56	14 19	
3 »	2 »	10	**GENNEVILLIERS**	5 49	6 14	6 30	6 44	7 1	7 12	7 37	7 53	8 7	8 23	8 24	8 35	8 45	8 59	9 16	10 16	12 16	12 48	13 8	14 »	14 23	
3 »	2 »	12	EPINAY-SUR-SEINE	5 53	6 18	6s34	6 48	7 5	7 16	7 41	7 57	8 11	8 27	⊙28	8 39	8 49	9 3	9 20	10 20	12 20	12 52	13 12	14 4	14 27	14 53
3 »	2 »	14	ST-GRATIEN	5 57	6 21	6 37	6 51	7 8	7 20	7 44	8 »	8 14	8 30	8 31	8 42	8 52	9 6	9 23	10 23	12 23	12 55	13 15	14 7	14 30	14 56
4 »	2,60	17	**ERMONT-EAUBONNE** ..A	6 2	6 26	6 42	6 56	7 13	7 25	7 49	8 5	8 19	8 35	8 36	8 47	8 57	9 11	9 28	10 28	12 28	13 »	13 20	14 12	14 35	15 1

	1525	1527	1529	3527	3529	1531	1533	3535	1535	1537	3537	3539	1539	1541	1543	3543	3545	1547	3547	3549			
	⚒ a	D a	J a	B	⚒ a	D a	D a	D	J a	D a	K a	D a	D a	J a	D a	D	J a	D a	a	a			
PARIS-Nord ⚒ .....D	.....	.....	.....	16 17	16 52	.....	.....	17 44	.....	.....	17 56	18 15	.....	.....	.....	19 15	19 19	.....	20 37	22 26	.....	.....	.....
PONT-MARCADET (SB) ⊙..	...	...	...		16 55	...	...	17 47	...	...	17 59		...	...	...	19 18	19 22	...	20 40	22 29	...	...	...
LA PLAINE-TRAMW. ⊙(SB).	...	...	...	16 22	16 58	...	...	17 50	...	...	18 2	18 19	...	...	...	19 21	19 25	...	20 43	22 32	...	...	...
ST-OUEN-SUR-SEINE ⊙	...	...	...	16 25	17 1		...	17 53	...	...	18 5	18 22	...	...	...	19 24	19 28	...	20 46	22 35	...	...	...
ST-OUEN-GARIBALDI ⊙.	15 9	16 »	16 28	16 28	17 4	17 14	17 36	17 56	17 56	18 11	18 11	18 25	18 38	18 51	19 6	19 27	19 31	19 43	20 49	22 28	.....	.....	.....
BOUL.-VICTOR-HUGO ⊙(SB)			16 30	16 30	17 6	17 17	17 38	17 58	17 58	18 13	18 13	18 27	18 40	18 53	19 8	19 29	19 33	19 45	20 51	22 40	...	...	...
LES GRESILLONS ⊙ (S.B.) ..			16 33	16 33	17 9	17 21	17 41	18 1	18 1	18 16	18 16	18 30	18 43	18 56	19 11	19 32	19 36	19 48	20 54	22 43	...	...	...
GENNEVILLIERS			16 37	16s37	17 13	17 26	17 45	18 5	18 5	18 20	18 20	18 34	18 47	19 »	19 15	19 36	19 40	19 52	20 58	22s47	.....	.....	.....
EPINAY-SUR-SEINE	15 17	16 8	16 41	16s41	17 17	17 30	17 49	18 9	18 9	18 24	18 24	18 38	18 51	19 4	19 19	19 40	19 44	19 56	21 ⊙2	⊙51	...	...	...
ST-GRATIEN	15 20	16 11	16 45	16 45	17 20	17 34	17 52	18 12	18 13	18 28	18 28	18 41	18 55	19 7	19 23	19 43	19 47	19 59	21 ⊙5	⊙54	...	...	...
ERMONT-EAUBONNE ..A	15 26	16 16	16 51	16 51	17 25	17 39	17 57	18 17	18 18	18 33	18 33	18 46	19 »	19 12	19 28	19 48	19 52	20 4	21 10	22 59	...	...	...

B Sauf samedis; circule le **11 NOV 1972.**

D Sauf samedis, dimanches et fêtes.

J Samedis non fériés.

K Samedis, dimanches et fêtes.

a N'assure pas le service des bagages enregistrés à l'exception des voitures d'enfants et des voiturettes de mutilés.

s ⊙ les dimanches et fêtes.

AVIS IMPORTANT. — Les trains au départ de Paris-Nor partent de la gare-annexe, angle des rues du Fg-St-Denis et d Dunkerque. Les voyageurs à destination du Pont-Marcad Saint-Ouen-sur-Seine et Boulevard Victor-Hugo doivent mont dans les troisième et quatrième voitures du train dans le ser de la marche.

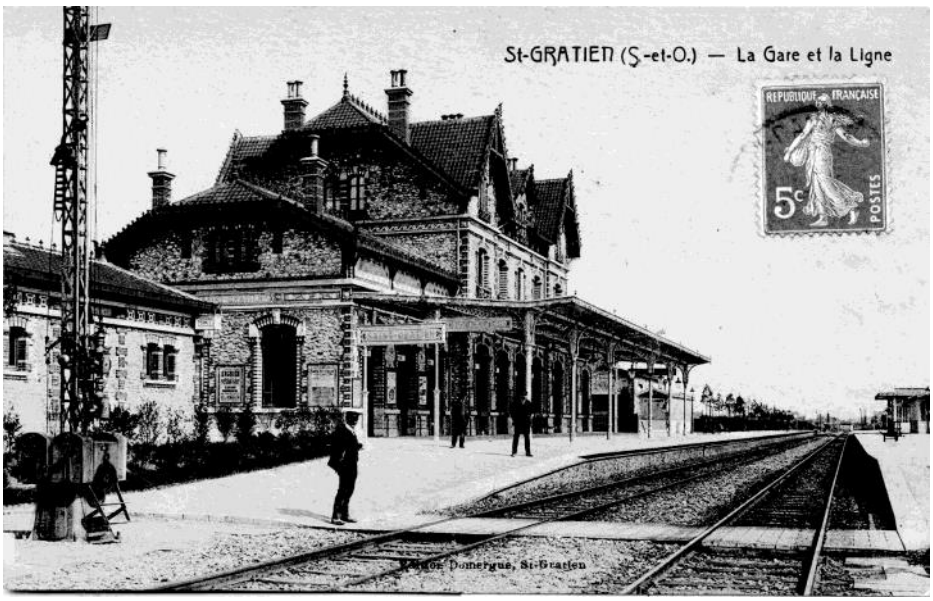
Les horaires de 1972 (CHAIX).

ou d'une lanterne lorsque la nuit était tombée, qu'il agitait pour donner le départ au chef de train, s'étant assuré que tous les voyageurs étaient bien descendus ou montés. C'est lui aussi qui criait « Saint-Gratien » en longeant tout le quai pour permettre aux voyageurs somnolents de ne pas louper leur station. Un autre était à la porte de la gare pour ramasser les billets et attention à l'amende pour ceux qui n'en possédaient pas. Il n'y avait alors qu'une seule possibilité de sortie du côté de la place de la gare. L'accès vers Les Raguenets, constitué d'une simple allée avec une cabine pour abriter l'employée préposée au ramassage des tickets,

La Nouvelle Gare (suite de la page 9)

n'apparut qu'au début des années 70. Un autre encore manœuvrait le sémaphore Lartigue pour protéger le train partant, évitant ainsi tout risque de collision. Après sa dépose, notre sémaphore se trouverait, depuis 1987, au musée du chemin de fer à Mulhouse.

Pour traverser les voies, le passage souterrain a toujours existé depuis la construction de la gare. Il y avait aussi un passage planchéié situé vers la cabine d'aiguillages, pour permettre aux chariots à bagages de passer d'un quai à l'autre. La plupart des rames voyageurs assurait le service des bagages enregistrés en provenance ou à destination de Paris-Nord et bien au-delà… Ceux-ci étaient entreposés dans le local à bagages, il pouvait s'agir de vélos, poussettes d'enfant, skis, valises, sacs de pommes de terre, etc. Une balance permettait de peser ceux en partance afin de calculer le prix à payer.



Le passage planchéié pour les chariots à bagages. A gauche, le sémaphore devant le petit bâtiment lampisterie et WC (collection D. Miot)

Plus discrètement, une sorte de marchepied était fixé sur chaque quai à hauteur de la porte donnant accès au bureau des employés. Ils pouvaient alors traverser les voies et le ballast, au dernier moment, dès l'approche du train, leur évitant ainsi le détour par le passage souterrain ou le passage planchéié.

Jusqu'au début des années 70, les horaires étaient immuables. Le dimanche, comme bien d'autres gratiennois, je partais souvent flâner à Paris. Il était très pratique de prendre le 13h22 qui arrivait à la gare du Nord à 13h52 et de revenir en prenant le train de 18h qui nous ramenait à 18h29 à Saint-Gratien. Aux beaux jours, en descendant du train, il n'était pas rare d'entendre un air de clarinette qui s'échappait par la fenêtre de la chambre du fils du chef de gare.

En vue de grands travaux prévus à Paris-Nord, avec la construction de la gare souterraine, une nouvelle station fut créée le 28 mai 1972 : Saint-Ouen-Garibaldi. Elle donnait correspondance avec la ligne 13 du métro, située à une centaine de mètres à pied. Cette gare fut construite en supprimant une voie sur les deux existantes, ce qui constitua un goulot d'étranglement pour le trafic ferroviaire vers ou en provenance de la gare du Nord.

Le 25 septembre 1977, la section Paris-Nord / Saint-Ouen Garibaldi fut définitivement abandonnée pour le trafic des voyageurs. Seul subsista une navette entre Saint-Ouen Garibaldi et Ermont-Eaubonne.

En heures creuses circulaient des autorails EAD (Élément Automoteur Double dit Caravelle) avec des services directs qui mettaient 11 minutes entre St-Gratien et Garibaldi avec un seul arrêt à Epinay.

Dès 1977, on parla d'un projet de liaison Vallée de Montmorency / Invalides. Prémices de notre RER C d'aujourd'hui, il incluait un raccordement à l'ancienne ligne d'Auteuil vers Pereire.

Le vendredi 15 janvier 1982, la ligne fut endeuillée par une catastrophe ferroviaire qui fit 3 morts et 34 blessés. Vers 7h30, une rame venant de Saint-Gratien et se dirigeant vers Garibaldi, bondée de voyageurs se rendant à leur

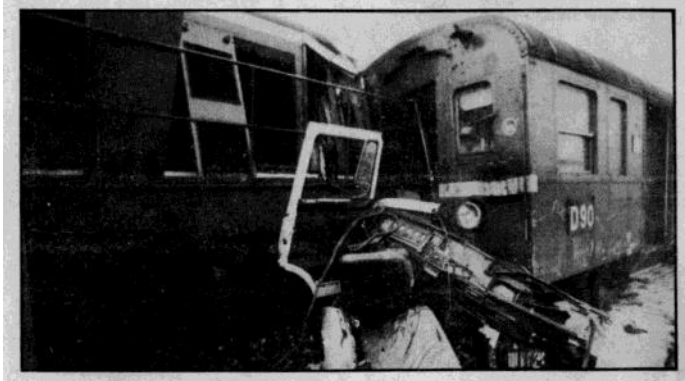
Un autorail EAD en gare de Saint-Gratien. Des plaques sur son flan indiquaient quelquefois Laon-Soissons car ces voitures venaient sur la ligne de Saint-Gratien en heures creuses, avant ou après leur service vers le nord de la région parisienne (source : revue *La Vie du Rail,* novembre 1984).

La Nouvelle Gare (suite de la page 10)

NOS ANNONCES CLASSÉES • Page 24

Val d'Oise-matin

HANDBALL
Coupe d'Europe
Conflans reçoit les Soviétiques de Rostov
(demain à 15 heures)
• Page 22



CATASTROPHE FERROVIAIRE à Saint-Gratien : 3 morts, 34 blessés

Un accident stupide ! Un camion de ramassage d'ordures ménagères, qui manœuvrait sur les voies ferrées entre Saint-Gratien et Epinay, est à l'origine de la terrible collision survenue entre deux trains hier à 7 h 30.

Le premier convoi, qui venait de la gare d'Ermenont-Eaubonne était bondé de voyageurs se rendant à leur travail à Paris. Heurtant le poids lourd, le train déraillа et percuta un autre convoi qui circulait en sens inverse sur la voie voisine.

Les secours, très rapidement sur les lieux, travaillèrent pendant près de quatre heures pour désincarcérer les dizaines de personnes de l'amas de tôles tordues. Une jeune femme de vingt-huit ans, Mme Patricia Alleau-Descormier, demeurant à Soisy-sous-Montmorency, a trouvé la mort dans ce tragique accident, ainsi que M. Raymond Boyard, soixante ans, de Sannois. L'épouse de ce dernier décédait dans l'après-midi.

Trente-quatre autres personnes sont blessées, dont sept très grièvement.

... « *Nous avons ressenti un premier choc, raconte un passager indemne, le train a déraillé et alors il y a eu un second chox beaucoup plus violent...* » Des cris, une bousculade... tous les voyageurs quittent en hâte le train. Mais dans le deuxième wagon c'est l'horreur. De nombreux occupants, coincés dans le fatras de ferrailles, sont blessés et perdent leur sang.

DES SECOURS EFFICACES

Un camion de la société « Ordures-usine » de Villetaneuse charge une benne d'ordures sur le parking Olida jouxtant les terrains de la S.N.C.F. Le chauffeur, M. Soulaoy, un intérimaire, ne voit pas les limites dissimulées par la neige et pénètre le long des voies. Ne trouvant pas son chemin, il prend contact par radio avec le siège de sa société et explique où il se trouve... « *Tu t'es trompé, la sortie est dans l'autre sens...* », répondon.

Le chauffeur effectue alors un demi-tour, mais il est sur les rails et le verglas l'empêche de redémarrer. C'est à ce moment que le train Ermont-Saint-Ouen-Garibaldi arrive à 65 kilomètres/heure. Il est poussé par la motrice. Le camionneur n'a que le temps de sauter de sa cabine. C'est le choc sous lequel la voiture pilote de devant déraille, dévie sur sa droite, entraînant les quatre autres wagons et va heurter de plein fouet un convoi venant de Paris à petite vitesse. Le chef de ce train, voyant la catastrophe inévitable, a tout juste le temps de crier aux rares voyageurs : « *Reculez-vous dans le fond.* »

Dans la collision, la première et la deuxième voiture du train Ermont-Saint-Ouen se soulèvent en retombant, s'enchevêtrent. Le conducteur court jusqu'à la gare de Saint-Gratien donner l'alerte. Mais les riverains des hauts immeubles qui bordent les voies ont entendu l'énorme fracas et ont déjà appelé les pompiers. Immédiatement, les SMUR d'Argenteuil, Eaubonne, ceux de Seine-Saint-Denis et toute la brigade des sapeurs-pompiers de Paris convergent sur le lieu du drame. Le capitaine Peronne fait le point : « ... La désincarcération sera longue et délicate du fait de la solidité des rames. Il faut être prudent avec les incarcérés. »

Les chalumeaux ne peuvent être utilisés, les sauveteurs emploient des pinces de survie et des vérins hydrauliques.

A 9 h 30, onze blessés sont encore bloqués dans le deuxième wagon. Un à un, ils sont dégagés et évacués vers un hangar désaffecté tout proche où s'effectue le tri. Les blessés graves sont conduits dans des véhicules médicalisés, véritables mini-hôpitaux roulants, où une équipe médicale effectue les premiers soins avant de les transporter sur un hôpital de la région qui les attend.

EMOTION ET REACTIONS

De nombreuses personnalités sont sur place : le préfet de Seine-Saint-Denis, M. Rousseau, le maire d'Epinay, M. Bonnemaison, celui de Saint-Gratien, M. Cavelier, qui raconte : « *Je devais prendre le train suivant. S'il n'y avait pas eu la réduction du temps de travail, j'aurais été dans celui-ci...* ». Jean Toubeau, directeur régional Paris-Nord S.N.C.F., accueille vers 10 heures, M. Charles Fiterman, ministre des Transports qui, vu l'importance du drame a voulu se rendre compte personnellement. Après avoir constaté le travail efficace des équipes de secours, le ministre assura que « *les familles des victimes seront entourées des sollicitudes du gouvernement* ». A la suite d'un tel accident, il demandera des conclusions afin d'en tirer les enseignements.

Francis Combes, conseiller général, se trouve aux côtés du ministre : « *Cette ligne sera refondue dans le cadre d'Ermont-Invalides, donc, à terme, le matériel sera renouvelé. C'est vrai qu'il est vétuste et inconfortable. Et même s'il n'est pas en cause ici, nous interrogerons la S.N.C.F. sur le renouvellement du matériel et les systèmes d'alarme...* »

Un responsable de la S.N.C.F. explique : « *Les trains modernes, comme c'est le cas sur la ligne de Roissy, sont équipés de radio. Quant à ceux accidentés, c'est un régulateur qui prévient la gare suivante si le train n'est pas à l'heure.* »

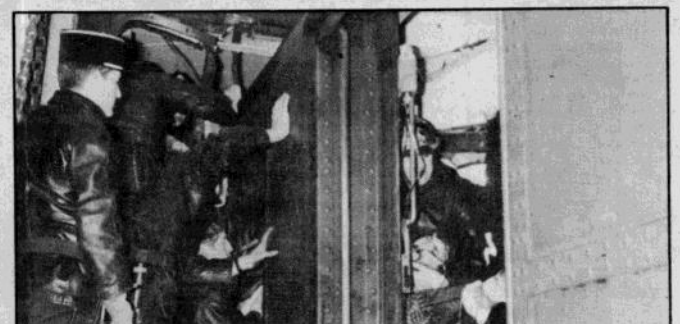
Pendant ce temps, les pompiers continuent à dégager les blessés. Les familles arrivent. Là, une brave dame en pleurs : « *... Je cherche ma petite-fille et mon petit-fils. Je n'ai pas de nouvelles. Leurs noms ne sont pas sur la liste des blessés...* » Un peu plus loin un homme inquiet : « *... Mon fils n'est pas arrivé au lycée, alors je guette la sortie des blessés...* »

Soudain, c'est un commandant des pompiers de Paris que l'on emmène sur un brancart : il vient de se casser la cheville en sautant d'un marchepied.

Les dernières civières qui quittent le train vers 11 heures sont entièrement recouvertes d'une couverture. Ce sont les victimes de cette terrible collision.

Dernière minute : le trafic devrait être rétabli ce matin selon un communiqué de la S.N.C.F.

Didier LEMAIRE.
Reportage photos :
Philippe LENGLIN
Patrick AFFOUARD
Christian FALCY.



L'une des nombreuses coupures de presse racontant l'accident de janvier 1982. Dans celui-ci, le lieu de l'accident est faussement situé à Saint-Gratien (source : Le Parisien, édition Val d'Oise, 16/17 janvier 1982).

La Nouvelle Gare (suite de la page 11)

travail, heurta à 60 km/h un camion benne d'enlèvements de déchets industriels qui, avec la neige, le brouillard et la nuit, s'était égaré sur la voie en cherchant vainement la sortie de la zone marchandises d'Epinay-sur-Seine. Le train déraillа, les deux premières voitures se soulevèrent et s'enchevêtrèrent. Malheureusement, au même moment arrivait un train, vide de voyageur, dans l'autre sens. Il percuta le train déraillé engageant le gabarit de la voie.

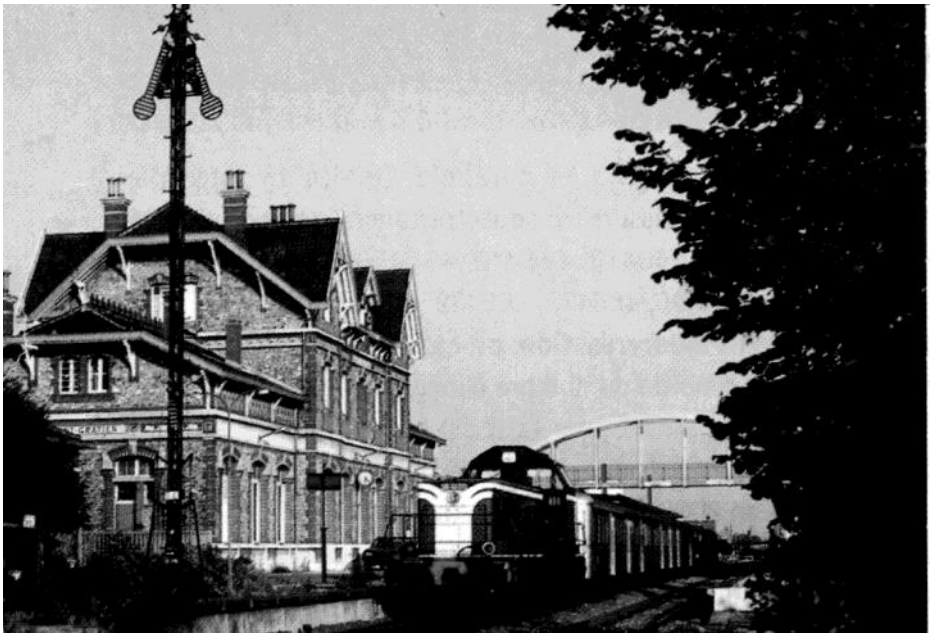
Traumatisé par l'accident, c'est à pied que le mécanicien se rendit jusqu'à la gare de Saint-Gratien pour donner l'alerte. En conséquence, les premiers policiers, venant d'Enghien, durent courir sur le ballast pendant une dizaine de minutes pour atteindre les lieux du drame. Du fait de la localisation de cette catastrophe en limites de départements, de nombreux secours du Val d'Oise, de Seine-Saint-Denis et même de Paris convergèrent sur place. Les autorités déclenchèrent le plan rouge. Le ministre des Transports, M. Charles Fiterman arriva sur les lieux, de même que les maires d'Epinay-sur-Seine et Saint-Gratien, MM. Gilbert Bonnemaison et Lucien Cavelier.

De 1984 à 1988, jusqu'à l'ouverture du RER C, des rames métalliques à 4 caisses RIO (Rames Inox Omnibus) remplacèrent les Talbot. Elles étaient tirées par des locomotives diesel série 66400, avec rajout d'un fourgon chaudière lors du service d'hiver pour en permettre le chauffage.

Le 7 juin 1986, à l'occasion de la fête de Saint-Gratien, Mme Marie-Francine Scellier, épouse du maire, procéda au baptême de la motrice de la rame à 2 niveaux Z 8800 qui comportait le blason de notre commune. Une copie conforme de celui-ci, remise à François Scellier le jour du baptême, est actuellement en place au-dessus de la porte d'entrée de la mairie de Saint-Gratien.

Plus de deux ans après l'évènement, le 25 septembre 1988, s'ouvrit enfin officiellement la liaison Vallée de Montmorency – Invalides que nous connaissons tous aujourd'hui sous l'appellation RER C. La station Porte de Clichy en correspondance avec la ligne de métro 13, ouvrit le 29 septembre 1991.

L'arrivée du RER bouleversa profondément tout le quartier de la gare et même jusqu'à la route nationale 14, où de nombreux pavillons furent détruits pour laisser la place à des immeubles, des maisons de ville, quelques commerces et un parking doté d'une gare routière éphémère…



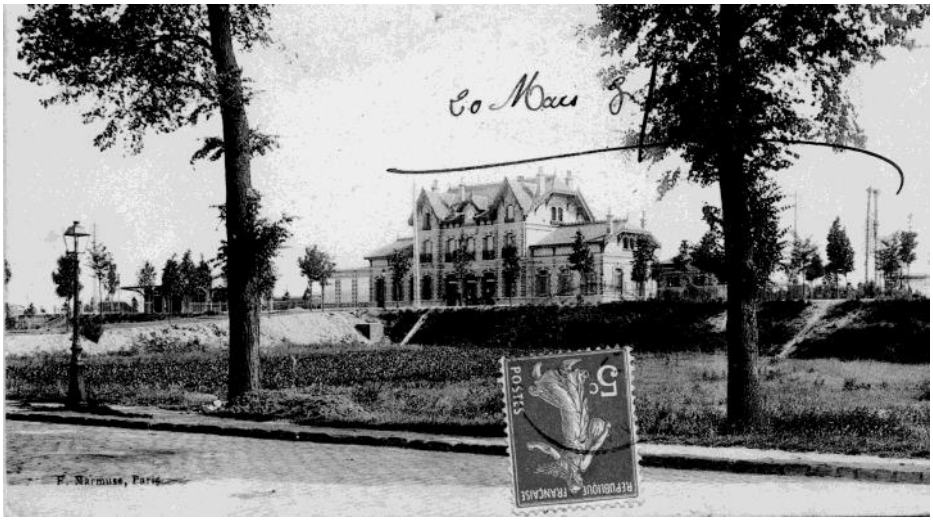
Une 66450 passe à Saint-Gratien avec un train pour Saint-Ouen (source : revue *Le Train*, 1987).

La navette Pereire – Pont-Cardinet cessa de circuler le 5 juillet 1996. Le 28 août 2000, notre branche nord du RER fut prolongée de Montigny-Beauchamp jusqu'à Pontoise pour quelques trains.

Le 27 août 2006, notre RER perd sa branche Ermont-Eaubonne – Argenteuil par suite de la création d'une desserte directe, sans changement, depuis la gare Saint-Lazare. Cette ligne Saint-Lazare – Argenteuil – Sannois – Ermont-Eaubonne se termine en cul-de-sac en gare d'Ermont où le raccordement des voies avec le RER C n'est plus possible, coupé par des quais et le bâtiment de la

7 juin 1986 : baptême de la motrice Saint-Gratien. De gauche à droite : Pierre Salvi (1926-1989), Marie-Francine et François Scellier, Denis Prieur alors sous-préfet de Montmorency, Hélène Missoffe (1927-2015).

La Nouvelle Gare (suite de la page 12)



Au début du XXe siècle ; en premier plan, la route nationale 14 (le boulevard Foch). L'important creux, entre le boulevard de la gare et cette route est aujourd'hui comblé. Il a laissé la place à des immeubles et des pavillons de ville (collection D. Miot).

En 1984, renouvellement de la voie et du ballast avec traverses en béton.

nouvelle gare. Depuis lors, tous les RER C passant par Saint-Gratien se dirigent maintenant vers Pontoise ou Montigny-Beauchamp.

Dès l'été 2012, se prépare un chantier gigantesque prévu pour le week-end de l'Ascension, du 8 au 12 mai 2013 : l'agrandissement du pont qui enjambe le boulevard Pasteur pour permettre le

SAINT-GRATIEN En service dans un mois

Le futur pont du RER sur les rails

Saint-Gratien, boulevard Pasteur, samedi. Les deux éléments métalliques du nouveau pont ferroviaire de la ligne C (photo du haut) remplaceront l'ancienne structure (en bas), dans le courant de la semaine du 6 mai. (LNDVO)

La Gazette du Val d'Oise – 24 avril 2013

passage de 2 à 4 voies routières.

Ce pont fut connu sous le nom de Pont Tudor après guerre, car cette société spécialisée en accumulateurs le « sponsorisa « en participant à son éclairage… Les trafics, ferroviaire et automobile, furent interrompus. Les caténaires et les rails furent démontés. Il fallut remplacer les piliers dont les culées dataient de 1906. L'ancien pont fut déplacé dans un terrain à proximité pour le détruire, tandis que le nouveau pris sa place. Le trafic devait reprendre dès le lundi 13 mai, mais une bourreuse de ballast ayant déraillé le dimanche, celui-ci ne reprit que le mardi 14 !

En 2015, afin de permettre aux personnes à mobilité réduite d'atteindre les quais, un ascenseur fut installé à chaque extrémité du passage souterrain.

En 2017, la gare accueillait environ 5200 voyageurs par jour en moyenne.

En 2018, des WC furent construits sur le quai de Paris (jusqu'à la fin des années 60, il en existait dans un petit bâtiment qui existe toujours, et qui servait également de lampisterie) mais à ce jour, ils ne sont toujours pas en service…

Daniel MIOT

Février 2019

Au revoir Alain !

Membre de notre association depuis 2007, Alain Syssau nous a quitté le 19 décembre 2018, à l'âge de 73 ans. Alain est né à Tours le 13 juillet 1945. Avec Mireille, son épouse, ils ont habité Saint-Gratien jusqu'en 2008, année de leur départ pour Port-Leucate, une commune de l'Aude qu'ils appréciaient depuis longtemps.

Avant d'être développeur cinématographique dans les studios d'Épinay-sur-Seine (anciennement studios Éclair), Alain exerçait le métier d'ébéniste. Toute sa vie, il a gardé l'amour du bois, fabriquant, pour lui et ses amis, des meubles et des petits objets avec beaucoup de minutie.

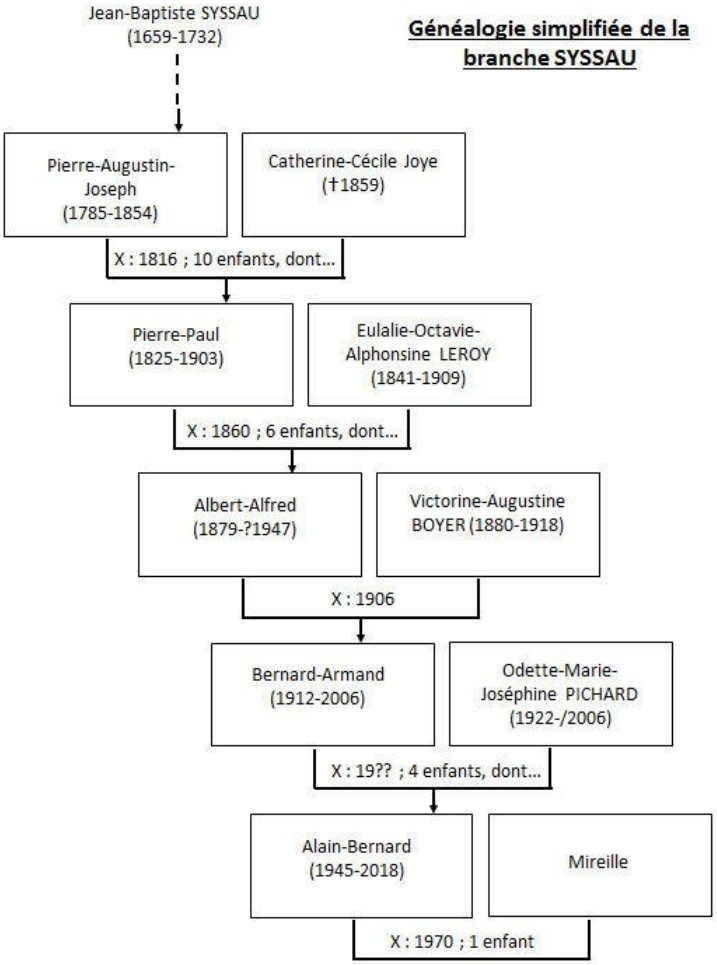
En juin 1970, il se marie à Ligré, en Indre-et-Loire. Tout comme son père et son grand-père, eux-aussi gratiennois, c'est en Touraine qu'il avait rencontré Mireille. Leurs grands-parents respectifs étant amis de longue date.

Une fois marié, le couple s'installe, rue Sœur Angèle où habita un grand-oncle. Il loue ensuite un appartement, place Albert Camus, jusqu'à son départ définitif pour le Sud. Lorsqu'il retrouvait pour quelques jours Saint-Gratien, Alain n'oubliait jamais d'aller saluer ses anciens amis boulistes sur la place Gambetta.

La famille Syssau est depuis longtemps gratiennoise. On en retrouve une première trace dans les actes d'état civil communaux de juillet 1860, lorsque son arrière-grand-père, Pierre-Paul Syssau (1825-1903), 36 ans, se marie avec une jeune fille de Saint-Gratien, Eulalie Leroy, 20 ans. Ils habitent alors, rue d'Epinay. Pierre-Paul arrive du Nord (département 59) où l'on note les traces familiales dans la petite commune de Méteren, dès le XVe siècle.

La famille s'installe quelques années plus tard dans une maison donnant sur l'avenue de Soisy et les Allées Vertes (avenue de Catinat). Pierre-Paul est jardinier, Eulalie est matelassière et couturière. De leur union naissent 6 enfants dont Albert-Alfred, le grand-père d'Alain, qui exercera le métier de facteur des postes (1906). À cette même époque, son épouse est cuisinière. À leur mariage, le couple s'installe rue Clémenceau. Le père d'Alain, Bernard-Armand, y né en 1879. Il exerce le métier de papetier (1912), avant de rentrer dans l'armée. En 1938, l'année de son mariage, il est garde républicain. Tout comme sa grand-mère, sa mère, Odette Pichard, est originaire d'Indre-et-Loire.

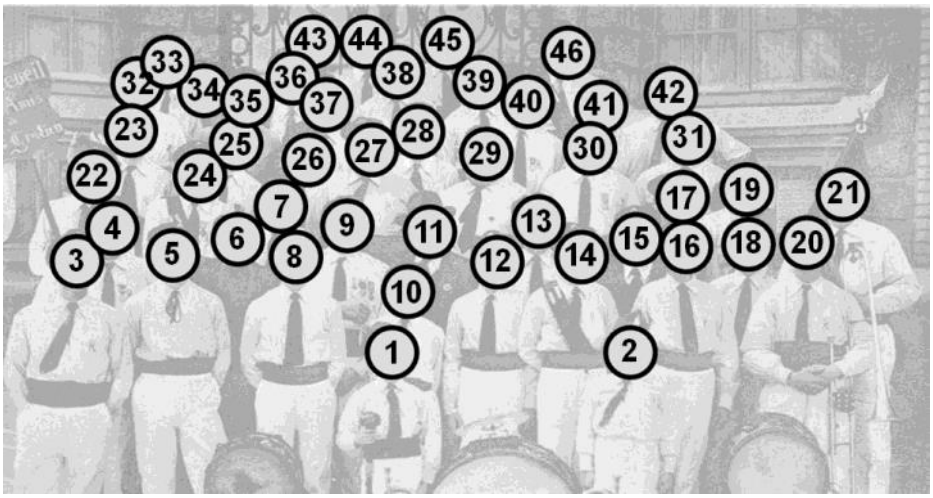
Alain a une sœur et trois frères dont l'un habite toujours Saint-Gratien. Nous leur adressons, ainsi qu'à Mireille et à Sébastien, leur fils, toute notre amitié.

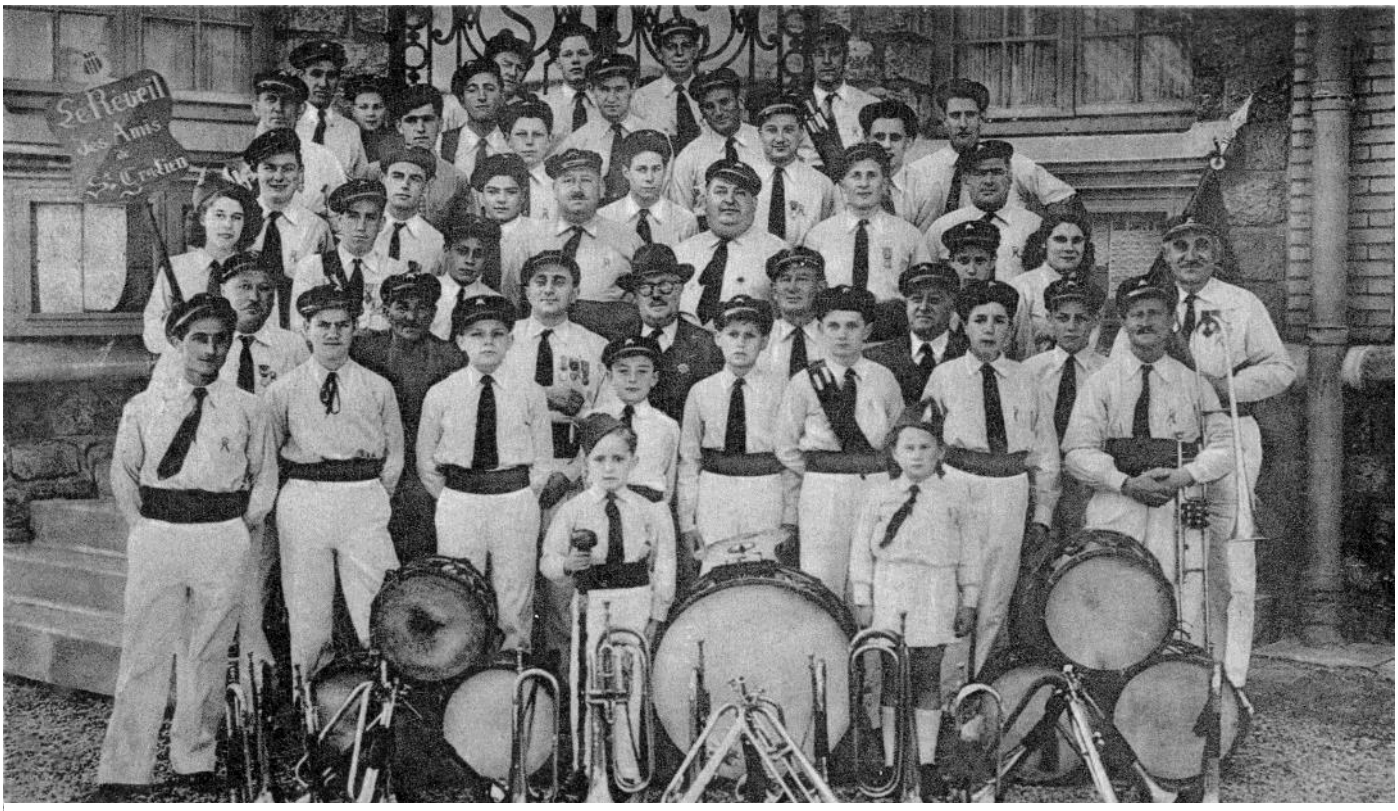


Le Réveil des Amis

La fanfare municipale, qui accompagna tous les événements importants de la commune, pris, en 1928, le nom des Amis Réunis. Dirigée successivement par MM. Crou, Quinzelaire, Vallereau et Renvoizé, elle connut de nombreux succès avant d'être un temps mise en sommeil. Rebaptisée Le Réveil des Amis en 1959, elle reprit ses activités sous la conduite de M. Renvoizé et la présidence de M. Le Priol.

Voici une photo de cette époque. Saurez-vous nous aider à retrouver les noms manquants ?





1	
2	
3	Mickey CHIESA
4	
5	
6	
7	
8	
9	Marcel RENVOIZÉ
10	Robert BREUIL
11	M. GAIDOZ (?)

12	
13	M. VALLEREAU, père
14	M. LE GUERINEL
15	
16	M. TURINI
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	

24	
25	
26	
27	
28	
29	M. MEUNIER
30	
31	
32	
33	
34	Daniel HERAULT
35	

36	M. VALLEREAU, fils
37	
38	M. LE PRIOL
39	
40	
41	
42	Aldo BESSONE
43	
44	
45	
46	"Bébert", chef tambour (?)

Aimons Saint-Gratien en Val d'Oise

Association régie par la loi du 1er juillet 1901

30, avenue Lacour
95210—Saint Gratien

Téléphone : +33 (0)1 39 89 96 88
Messagerie : asgvo@wanadoo.fr
Internet : http://www.asgvo.org/
Facebook : https://www.facebook.com/asgvo/

Saint-Gratien en VO est éditée et imprimée par *Aimons Saint-Gratien en Val d'Oise*, 30, avenue Lacour, 95210 Saint Gratien.
Directeur de publication et de rédaction : François Paget.

Documents, photos et dessins:

- Pages 1 et 9 : dessins de Pierre Neveu,
- Page 2 : carte SNCF : plan extrait du livre Paris-Nord et sa banlieue de Didier Leroy et Paul-Henri Bellot (2009)
- Pages 2 à 13 : photos, documents et cartes postales : collection Miot,
- Pages 3 et 4 : plans de la gare de Saint-Gratien : revue *La Construction Moderne*, 19 juin 1909, p.452,
- Pages 7, 8 et 13 : extraits des revues municipales (collection ASGVO),
- Page 7 : *La Manœuvre* : revue *Ferrovissime* n°55—12-2012),
- Page 10 : autorail EAD : revue *La Vie du Rail,* novembre 1984,
- Page 12 : Motrice 66450 : revue *Le Train*, 1987,
- Pages 12 : baptême de la motrice Saint-Gratien : archives municipales,
- Page 11 : quotidien *Le Parisien, édition du Val d'Oise*, 16/17 janvier 1982,
- Page 13 : hebdomadaire *La Gazette de Val d'Oise*, 24 avril 2013,
- Page 14 : Alain Syssau : photo proposée par la famille,
- Page 15 : Le Réveil des Amis : photo collection ASGVO.

Texte & mise en page:
François Paget aidé par l'ensemble des membres de l'association

Adresser toute correspondance
à : **Saint-Gratien en VO**
30 avenue Lacour
95210 Saint-Gratien
Tél.: +33 (0)1 39 89 96 88
Fax: +33 (0)1 34 17 46 88
asgvo@wanadoo.fr
Dépôt légal: à parution
ISSN: 1956-337X

Prix du numéro : 4€

Actualités de l'association

N'hésitez-pas à nous contacter si vous souhaitez vous inscrire en prévision d'une réédition de notre livre *Saint-Gratien au fil du temps* !

* * * * *

Faites de même si vous désirez nous aider dans notre projet d'ouverture d'un musée éphémère !