

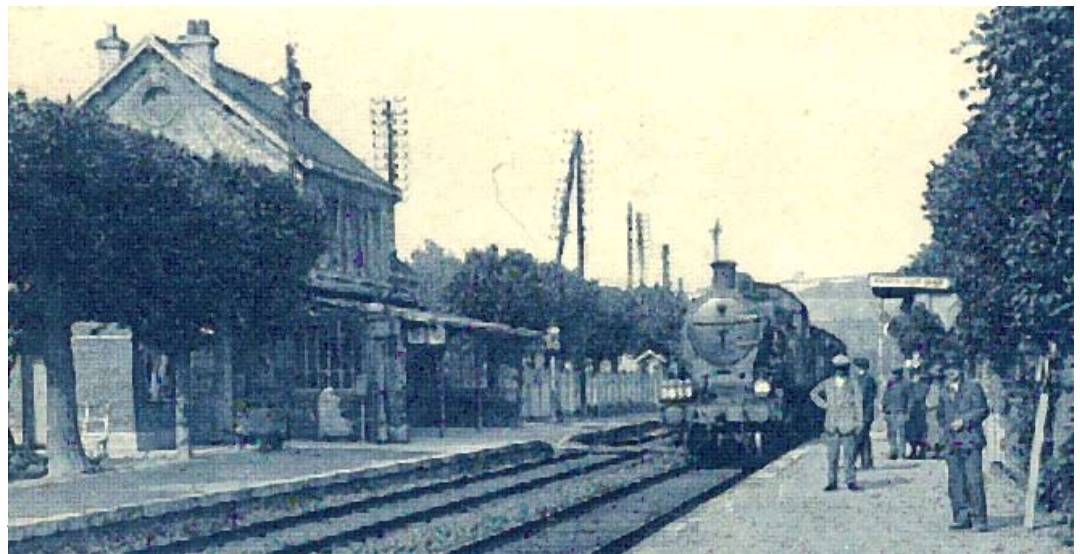


La gare de Précy sur Oise

Quand nous nous déplaçons dans la vallée de l'Oise, c'est à peine si on prête attention au long ruban de la voie ferrée qui suit la rivière, hormis ceux bien sûr qui utilisent quotidiennement le train pour aller à leur travail ou en classe. Tous ceux fort nombreux également, qui avec leur voiture passent et repassent par le passage à niveau de la gare.

Mais depuis **quand le chemin de fer fait-il partie du cadre de vie des Précéens ? En fait il y a bientôt 158 ans. Cette ligne a été la première voie de chemin de fer construite dans l'Oise.**

Nommée ligne de Paris à la frontière belge, elle partait de la gare de Paris Nord alors appelée «**débarcadère**», filait au cœur de la plaine du Parisis vers Pontoise pour retrouver la vallée de l'Oise et piquer au nord vers Creil.



L'intérêt de cet itinéraire

- D'une part il était en fond de vallée, quasiment plat et facilitait ainsi le passage des 1ers trains de l'histoire des chemins de fer, dont la puissance de traction et les capacités de freinage ne faisaient pas bon ménage avec les fortes pentes,
- d'autre part les investisseurs cherchaient à faire des profits rapides et quoi de mieux que de concurrencer le transport de marchandises par voie d'eau en passant auprès des rives industrielles. D'ailleurs, dans la vallée de l'Oise, cela ne s'est pas toujours bien passé à l'époque et certaines des premières gares, qui étaient en bois, sont parties en fumée avec l'aide des bateliers.

Au-delà de Creil, il aurait pu paraître logique que cette première ligne poursuive son chemin de fer le long des rives de l'Oise, qui d'ailleurs prend sa source en Belgique, mais les choix des décideurs ont été tout autre.

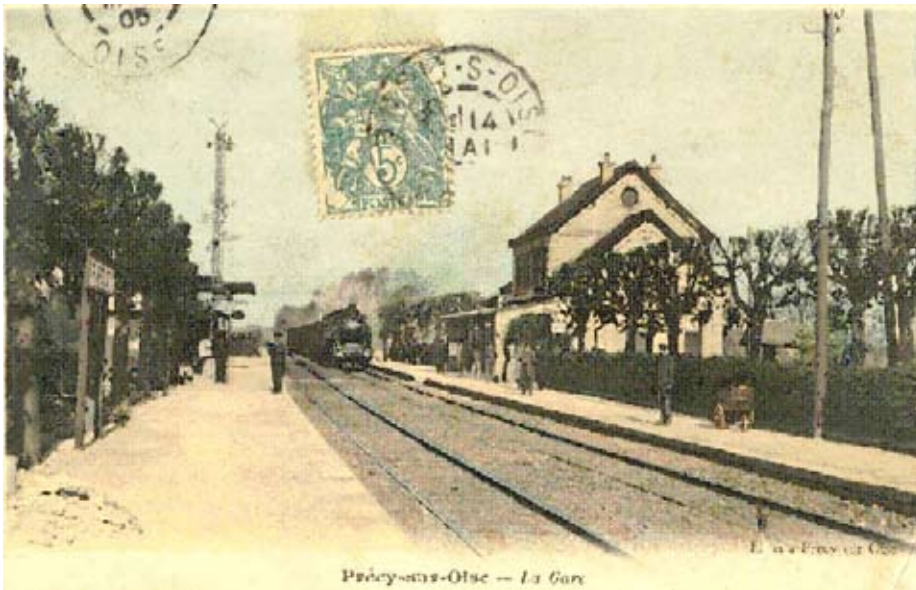
Du côté d'Amiens, on militait pour le chemin de fer et avec ardeur on croisait le fer avec Saint Quentin pour gagner la liaison ferrée avec Paris. Les Picards de l'Ouest eurent beau jeu pour emporter la décision, d'expliquer que du côté d'Amiens ils étaient fort démunis en canaux par rapport à leurs voisins de l'Est. Et le train poursuivit sa route vers Amiens puis vers Valenciennes, Lille et Bruxelles.

Alors me direz-vous, « la première ligne passe par Précý, mais il y a pourtant bien aussi une gare à Chantilly ».

C'est exact, mais il faudra attendre le 1er juin 1859 pour que la ligne directe de Paris à Creil soit inaugurée. Une raison technique a prévalu. En 1846 les locomotives n'étaient pas assez puissantes pour gravir la rampe de Survilliers qui marque la crête extérieure du bassin parisien et d'ailleurs il avait même été étudié la possibilité de creuser un souterrain sur le terroir de Marly (la ville). Et puis, le progrès encore lui, a mis tout le monde d'accord. Les locomotives sont devenues assez puissantes pour grimper la côte à partir de 1853 et la ligne via Survilliers a été réalisée.



Mais revenons à Précý-sur-Oise. Le dimanche 14 juin 1846, le train inaugural passa bien à proximité de notre village sous les « hourras », mais sans y arrêter car il n'était pas prévu de station entre celles de Boran-sur-Oise et de Saint Leu d'Esserent. C'était sans compter sur la volonté du Conseil Municipal qui ne voulait pas rester à côté de la marche du progrès.



En 1842, dès la présentation du projet de construction, un point d'arrêt voyageurs avait été demandé pour Précý-sur-Oise.

Et c'est ainsi qu'en 1847 un accord fut obtenu pour l'aménagement d'une halte à l'endroit où se trouve encore la gare actuelle.

A noter que cet équipement « provisoire » a été refait à neuf en 1862, selon les lignes architecturales et fonctionnelles fixées par la Compagnie du Nord. L'abri de quai côté ville et la gare en sont la mémoire.

Comme la vie change, les gares de la vallée ont évolué au fil de leur histoire. Par exemple en regardant avec attention les photos jointes, des gares de Précý, Saint Leu et Boran, on constate qu'aucune n'est identique.



Or, dès la construction des chemins de fer, il a existé un style commun aux bâtiments des gares reconnaissable selon les compagnies exploitantes.



Alors que s'est-il passé ?

En 1846, les gares d'origine étaient bâties selon le modèle de celle de Boran et la gare de Saint Leu était bien identique à sa voisine. Précý, qui ne faisait pas partie du projet initial d'exploitation de la ligne a bénéficié elle, d'un style architectural plus tardif en 1862 avec des bâtiments « type Nord » en briques rouges qui a été très répandu dès la fin du 19ème siècle sur la Compagnie du Nord où les chemins de fer secondaires « d'intérêt local » aujourd'hui disparus et dont il subsiste des exemplaires dans les communes de Picardie.



Quant à Saint Leu d'Esserent, la première gare a été détruite dans les tourments des bombardements de la Seconde Guerre Mondiale d'août 1944 sur la gare de triage marchandises du Petit Thérain (Thiverny) et les carrières voisines abritant les installations de fusées V1 de l'armée d'occupation. Elle a ensuite été reconstruite plus en rapport avec son environnement local, avec des pierres de taille extraites de la commune de Saint Maximin, sa voisine.

A partir du 1er juin 1859 donc, le trafic national et international des trains vers le Nord de la France et de l'Europe circule désormais via Chantilly. Sur la ligne reliant Pontoise à Creil, ne subsistent que le trafic des voyageurs locaux ainsi que des trains de marchandises. Cette ligne sert aussi de ligne de détournement pour les trains de l'axe ferroviaire principal Paris-Chantilly-Creil suite à une interruption du trafic (incident d'exploitation, gros travaux). Cette situation perdure encore de nos jours.

Après la seconde guerre mondiale et le rétablissement du fonctionnement des installations ferroviaires, commença une période de stagnation qui s'acheva à la fin des années 1950. L'aménagement de la région parisienne entraîna la relance des grands travaux, dont faisaient partie la modernisation et l'électrification des lignes de chemin de fer. Le tronçon Paris-Chantilly-Creil sera ainsi électrifié le 9 décembre 1958. La gare de Précy-sur-Oise attendra les caténaires alimentant les trains en électricité jusqu'au 15 avril 1969. Parallèlement, les installations de sécurité des gares sont modernisées et la ligne de Pontoise à Creil est équipée d'une signalisation lumineuse automatique (en abrégé : BAL ou block automatique lumineux).



Tout naturellement, les locomotives à vapeur vont tirer leur révérence pour être remplacées par des matériels à traction électrique ou diesel. C'est le 12 décembre 1970 que la locomotive 141TC n° 64 remorque le dernier train banlieue à vapeur parti de Paris-Nord vers Valmondois.

L'arrivée du courant industriel 25 KV sur le Nord permit alors la circulation d'automotrices dédiées au trafic banlieue ; Ce réseau reçoit à partir de 1960 des automotrices électriques 3 caisses inox, identifiées Z6100, construites par Carel et Fouché, Alsthom, la Société de matériel électrique et la Compagnie électro mécanique. 85 rames seront livrées jusqu'en 1971. C'est ce matériel qui circule depuis et qui assure la desserte voyageurs de la gare de Précy, exception faite pendant quelques années avec l'autorail de 7h20 pour Creil. La prochaine mise en service du nouveau matériel transilien NAT (nouvelle automotrice transilienne) sur les lignes du Nord Ouest de la gare du Nord va conduire au retrait des dernières Z 6100 après 40 ans de service.

Localement la gare de Précy-sur-Oise a également assuré une desserte marchandises jusque dans les années 1990 pour l'usine B.M.P. où était chargée la craie dans des wagons silos. Ces manœuvres avaient lieu le matin. Ces trafics diffus ont fini par perdre pied face aux exigences des entreprises en matière de transport de fret (zéro délai, zéro stock, flux tendu...) et à la concurrence des transporteurs routiers.

A partir de 1999, la SNCF a entrepris le démontage des aiguillages des voies de garage et des signaux d'arrêt désormais pratiquement inutilisés dans les gares de Saint Leu, de Boran et enfin de Précy où les travaux ont été réalisés en 2001. Le chef de gare s'en était allé quelques années auparavant. Aujourd'hui c'est un service commercial dédié à la vente des billets qui est en place. Comptons bien qu'il le reste longtemps.

Philippe Marchal