

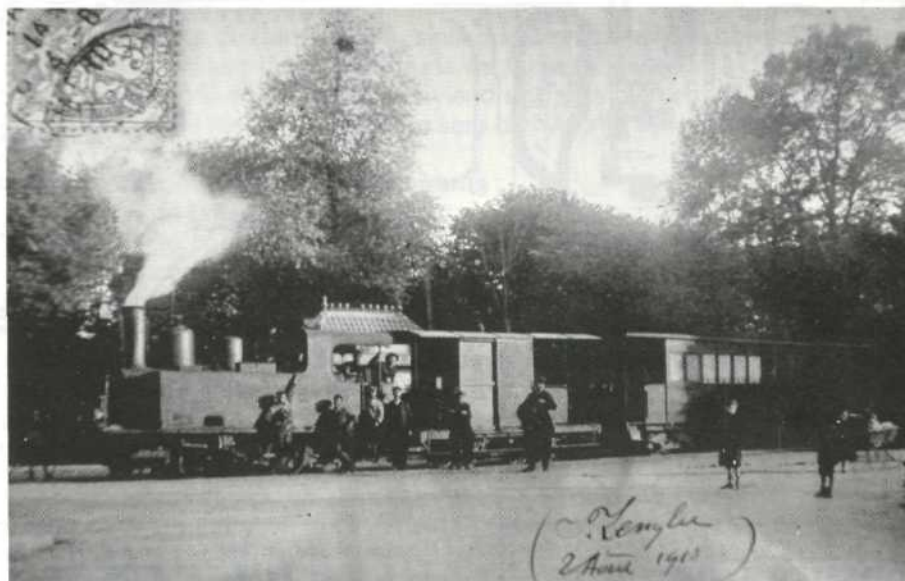
CRÉATION D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER A VAPEUR A CERGY AU DÉBUT DU SIÈCLE

Dans une monographie de Cergy faite en 1899, l'instituteur écrit : « C'est un pays d'avenir, une des plus belles localités de la vallée de l'Oise, riante, calme, riche, hospitalière ; la pêche et la chasse attirent de nombreux commerçants, rentiers, touristes qui pourraient venir s'établir définitivement à Cergy s'il n'y manquait un chemin de fer qui augmenterait considérablement la population et le commerce. »



*Un train
en gare
en 1914*

Ce souhait se trouve exprimé dans une séance extraordinaire du 16 mars 1901 par des vœux émis et des délibérations prises à l'effet de demander « la création d'une ligne de chemin de fer dans la vallée de l'Oise de Pontoise à la halte de Maurecourt desservant un groupe de communes très rapprochées et une région agricole étendue et fertile à culture intensive, spécialement appliquée aux produits nécessaires à l'approvisionnement de Paris ».



*Un tramway
à la même
époque*

Il s'en suivit de nombreuses délibérations du Conseil municipal, qui aboutirent à un accord de la Commune pour sa participation financière à la réalisation de ce projet.

Mais lors de la séance du 26 septembre 1903, M. le Maire expose au Conseil que : « d'après les études et les jalonnements exécutés sur le territoire de la Commune pour le tracé du chemin de fer départemental et d'intérêt local, il résulterait que ledit tracé emprunterait les rues du Village ».

Ce projet a soulevé de nombreuses protestations de la part des Elus et de leurs Administrés, et malgré cela, l'enquête d'utilité publique, décidée par M. le Préfet dans son arrêté du 9 septembre 1903, a été ouverte durant la première quinzaine de décembre, la même année.

Dès la fin de cette consultation, le Conseil municipal, dans sa séance du 19 décembre 1903 émet de nouveau un avis défavorable au tracé de la ligne. Convoqué à titre extraordinaire le 9 avril 1904 il rejette énergiquement et définitivement ce projet, dont voici la délibération intégrale :

SEANCE EXTRAORDINAIRE DU 9 AVRIL 1904

L'an mil neuf cent quatre, le neuf avril à six heures du soir, le Conseil municipal de Cergy s'est réuni à la Mairie sous la présidence de M. Caffin Emile, Maire, pour une séance extraordinaire, dont M. le Sous-Préfet a été avisé.

Présents : MM. Caffin Emile, Pincebourde, Geoffroy, Rimbert, Boutin, Lechaude J., Lechaude A., Brard, Pionnier, Caffin Ed.

Absent : aucun.

Secrétaire élu : M. Gosset.

Le Conseil municipal convoqué extraordinairement à l'effet de donner son avis sur le nouveau tracé de chemin de fer dont l'étude avait été demandée par la Commission Départementale chargée d'examiner les procès verbaux d'enquête à la suite des nombreuses protestations soulevées par le passage de la ligne dans les rues du village, prend la délibération suivante :

CONSIDERANT :

Que d'après le projet soumis à l'enquête, la ligne projetée doit emprunter la principale rue du Village, sur une longueur d'environ 1 800 m ce qui n'existe sur aucun autre point du réseau.

Que sur cette longueur, la rue n'a sur un certain nombre de points que le minimum de largeur réglementaire qu'il n'existe aucune partie droite et que les nombreuses sinuosités ne permettent pas d'apercevoir les trains à une distance suffisante.

Que Cergy est un pays essentiellement agricole, habité par une population très laborieuse, que la culture y est intensive, que le passage d'un chemin de fer dans la principale artère serait une gêne perpétuelle pour les cultivateurs qui sur la partie empruntée par la ligne sont au nombre de trente-six, ayant des granges ou greniers avec accès sur la voie publique pour le chargement et le déchargement de leurs récoltes.

Que ce serait en même temps un danger permanent pour les vieillards, les enfants se rendant aux écoles et une source d'accidents de toute nature.

Que la vitesse des trains, qui est prévue pour les agglomérations déjà inférieure à celle normale sera encore ralentie par le fait d'embaras involontaires qui se produiront et occasionneront des retards pour la correspondance, ce qui sera très préjudiciable pour les voyageurs, contraire aux intérêts de la Compagnie et un ennui pour les auteurs qui se verront dresser des contraventions quelquefois imméritées.

Que sur le tracé primitif, la gare de Vauréal, située à un endroit en côte, inaccessible, et à proximité d'aucun chemin a été sur la protestation des habitants de cette commune reportée de quelques centaines de mètres plus loin sur la ligne de Poissy à un endroit leur donnant satisfaction, près de la Mairie.

Que par ce fait l'emplacement désigné primitivement pour la bifurcation a perdu toute son importance.

Que pour tous ces faits ainsi que pour d'autres déjà spécifiés antérieurement, une pétition couverte de 116 signatures a été adressée à M. le Préfet en dehors du Conseil municipal, laquelle a été confirmée une seconde fois par 162 propriétaires qui sont venus protester à l'enquête.

Que le Conseil a lui aussi protesté par ses délibérations en date des 26 septembre et 19 décembre 1903.

Considérant en outre que la nouvelle variante donnerait pleine et entière satisfaction à la population.

Que les trains pourraient y circuler à la vitesse maximum diminuant ainsi la durée du trajet.

Que l'endroit prévu pour la bifurcation et halte de Vauréal (chemin vicinal de Vauréal à Puiseux) est située à proximité des territoires de Cergy, Courdimanche, Vauréal et Puiseux et deviendra un centre important pour les déchargements des fumiers et gadoues, étant donné son éloignement des habitations.

Que cette halte serait alors à 2 km de Puiseux et deviendrait la gare la plus proche pour les voyageurs.

Que le supplément de dépenses que cette variante entraînera est fixé par les Etudes du Service des Ponts et Chaussées à la somme de 66 000 F de laquelle il y aurait lieu de diminuer les frais de l'entretien perpétuel de la chaussée ainsi que les risques d'accidents qui se produiront inévitablement.

Considérant surtout que la Commune s'est imposé un sacrifice considérable par le vote de sa participation (2 750 F par an) étant donné sa situation à moins de 3 km de la gare de Pontoise dans l'espoir que la création de cette voie ferrée lui apporterait un essor de prospérité mais que le passage dans les rues du village serait au contraire une cause de dépréciation pour un grand nombre de propriétés et éloignerait d'elle les étrangers et amateurs de villégiature.

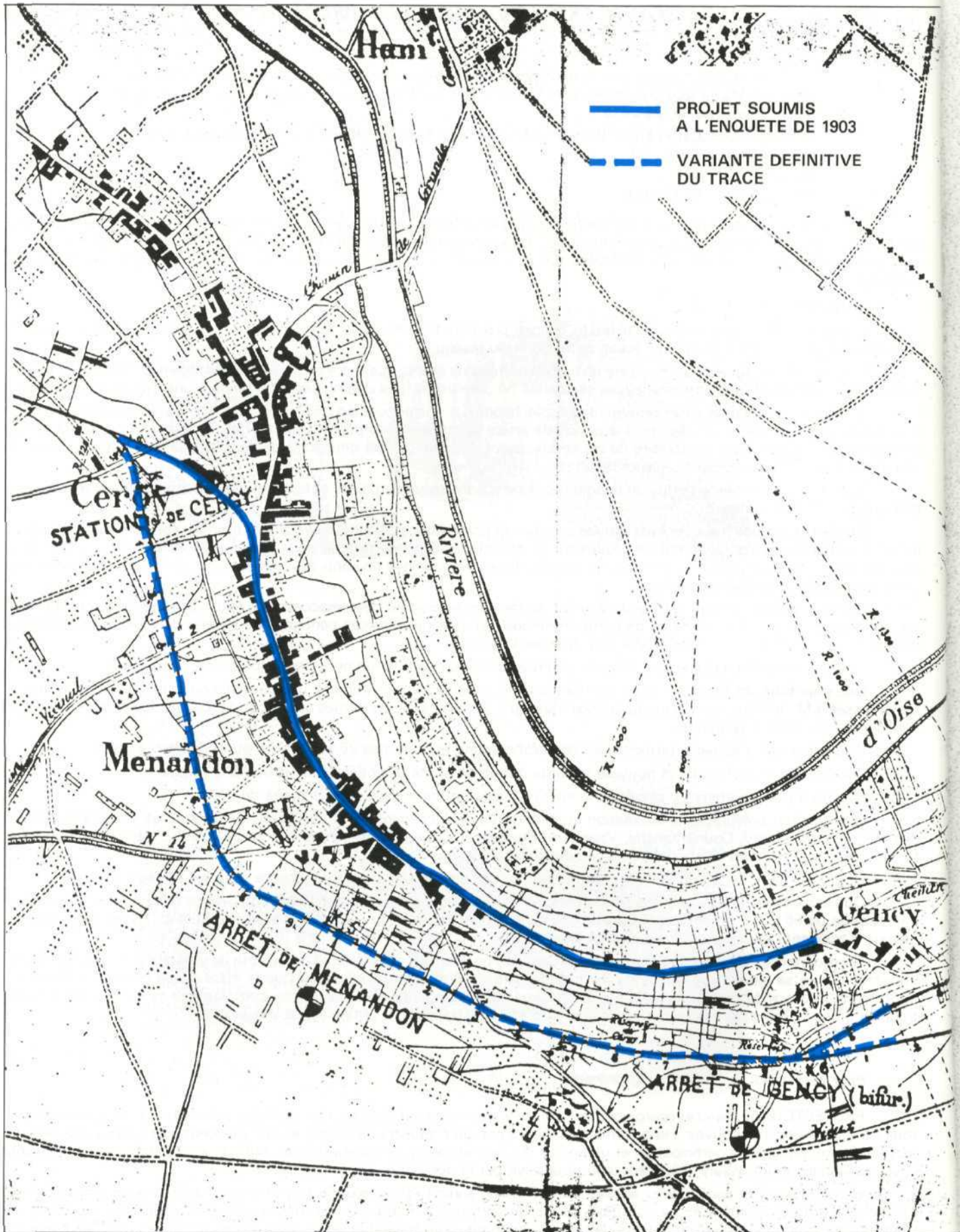
Pour ces motifs, le Conseil, à l'unanimité :

PROTESTE de nouveau et énergiquement contre le tracé passant dans les rues du Village et déclare qu'il s'opposera par tous les moyens en son pouvoir à la construction de la ligne, qu'il refusera au besoin le vote des centimes nécessaires pour le service de son annuité de participation et qu'en cas de mise en demeure ou imposition d'office, il n'hésitera pas à créer une crise municipale, étant assuré d'être soutenu et appuyé par la population toute entière.

Qu'en raison des sacrifices ci-dessus indiqués, il ne saurait être demandé rien de plus à la Commune, mais comme preuve de sa bonne volonté et de son désir de ne rien entraver la réalisation du réseau, elle serait disposée à garantir un maximum de prix pour les expropriations de terrains sur le nouveau tracé d'après les évaluations indiquées par M. l'Ingénieur des Ponts et Chaussées.

APPELLE la bienveillante attention de M. le Préfet sur les considérations ci-dessus et le prie de vouloir bien être son interprète auprès du Conseil Général pour que satisfaction soit donnée aux habitants de la Commune en obligeant le Concessionnaire à accepter la variante du tracé passant en dehors de l'agglomération.

Fait et délibéré en séance et ont signé au registre après lecture.



En 1905, n'ayant pas encore obtenu satisfaction, le Conseil, par délibération du 16 février de la même année, émet un avis défavorable sur la participation financière que lui demandait expressément le Préfet, mais s'engage à voter intégralement l'annuité demandée aussitôt qu'il sera assuré officiellement du passage de la ligne en dehors de l'agglomération suivant la variante qui a été étudiée postérieurement à l'enquête.

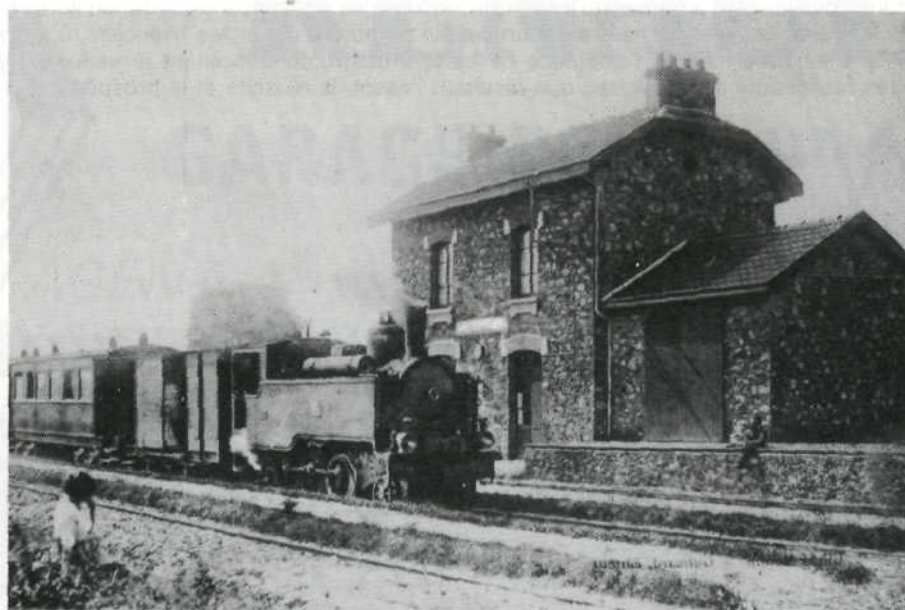
Il faudra attendre la séance du 19 mai 1905 pour que le Conseil municipal ayant obtenu satisfaction donne un avis favorable sur le nouveau projet et sa part contributive à la réalisation du réseau.



*Construction
du pont de
chemin de fer
à Cergy
en 1909*

Suite à ces péripéties administratives, on procédera à l'expropriation des terrains situés sur l'emprise du nouveau tracé. Ce n'est que peu avant 1914, que les premiers trains circulèrent sur cette ligne ayant pour but, dans l'esprit des Elus et des Habitants de l'époque, d'apporter la solution à tous les problèmes issus de l'isolement de nos Communes.

Les habitants anciens se souviennent avoir vu passer jusqu'en 1949 le petit train, peinant, crachant, soufflant en grimpant les nombreuses côtes de son parcours.



La gare

Ce besoin de pénétration de notre commune par voie de chemin de fer, ressenti dès le début du siècle, est encore d'actualité lors de la création de la Ville Nouvelle de Cergy-Pontoise. La desserte ferroviaire Cergy-Paris voit le jour en 1979 après différents projets plus élaborés (aéro-train, R.E.R.) et certainement plus coûteux qui n'auraient pas rendu les mêmes services.



La gare
de CERGY-
PREFECTURE

Le deuxième tronçon de la ligne Cergy-Préfecture à Cergy-Saint-Christophe a soulevé des protestations concernant certaines nuisances affectant les habitations voisines du tracé.

Le Conseil municipal, dans sa séance du 30 octobre 1981, a été amené à prendre sur ce problème la délibération suivante :

Le Conseil municipal :

- ÉMET un avis très favorable au projet de desserte ferroviaire de la Ville Nouvelle par extension de la ligne de la gare de Cergy-Préfecture vers le quartier de Puiseux-Pontoise.
- DONNE également un avis très favorable quant au tracé de cette ligne prévue sur 4 km environ à double voie, et toujours à un niveau inférieur au terrain naturel.
- SOUHAITE que le secteur compris entre le franchissement en souterrain du boulevard du Port et le franchissement en souterrain du boulevard de l'Oise, puisse être réalisé en tranchée couverte, afin de diminuer les nuisances de bruits et de vibrations au niveau des bâtiments des quartiers des Chênes et des Linandes, particulièrement proches de l'emprise de la future voie (30 mètres environ).
- SOUHAITE que cette desserte, destinée à un nouveau quartier, prévue pour 11 000 logements, dont 4 000 sont construits ou en construction, puisse être réalisée le plus tôt possible, afin de desservir une population en cours d'installation.

Les habitants de Cergy-Pontoise ont, néanmoins, attendu près de dix ans avant d'avoir une desserte ferroviaire sur Paris. Au début du siècle il a fallu les mêmes délais pour que le chemin de fer départemental et d'intérêt local soit mis en circulation.

Ces constatations nous laissent à penser qu'en ce qui concerne les transports en commun les opérations sont difficiles, longues à passer dans les faits, car elles se heurtent à un certain nombre d'obstacles financiers, à des intérêts privés, à des lenteurs administratives. C'est pourtant de l'existence de cette infrastructure facilitant la venue d'habitants nouveaux et l'implantation d'activités professionnelles diverses que résultent l'essor, la réussite et la prospérité d'une ville.



Desserte ferroviaire de la Ville Nouvelle de CERGY-PONTOISE,
ligne de CERGY-PREFECTURE.

Betty Vérove, Bernard Quétel.