

PLAN N° 4  
Document La Vie Du Rail  
Année 1962

## Les Premiers Embranchements Particuliers

### Avertissement :

Mon propos est uniquement de répertorier les embranchements particuliers de voies ferrées établis au profit des premiers établissements industriels du Bassin creillois; ne sont évidemment pas abordés les embranchements liés à l'exploitation de la voie ferrée par la Compagnie du Nord, puis la SNCF, à savoir des installations de la gare de Creil strictement, du dépôt et des ateliers de Nogent, du triage du Petit Thérain.

Les installations décrites ont pour la plupart disparu; mais certaines existent à l'heure actuelle, sont visibles par tout un chacun et même toujours utilisées par les industriels d'aujourd'hui, successeurs des premiers entrepreneurs des communes de l'agglomération creilloise : pour combien de temps encore? D'autres embranchements sont des vestiges inscrits dans le sol de nos rues, d'autres enfin vont disparaître et ne seront bientôt plus que des souvenirs!

Dans la mesure du possible, les installations de chemin de fer sont indiquées selon la chronologie et par entreprise : il s'agit ici d'en faire l'inventaire entre 1860 et 1960 environ, d'après les sources que j'ai pu consulter. Si des lecteurs intéressés disposent d'informations complémentaires, qu'ils n'hésitent pas à prendre contact avec l'association pour compléter ou rectifier cette recherche.

### La situation à Creil à la fin du XIXème siècle

Le plan de la ville de Creil au 1/5 000, dressé par M. Portemer, architecte, en mars 1895, montre autour de la gare une quinzaine d'embranchements de chemin de fer, la plupart au tracé droit, malheureusement sans indication des propriétés :

- à Nogent-sur-Oise, un embranchement de 50 mètres environ, vers l'impasse Gambetta;
- un peu plus loin, mais à Creil même, un embranchement de 100 mètres environ (sans doute la voie, aujourd'hui à l'abandon, dont les rails arrivent à niveau des bureaux actuels de l'unité de production SNCF de Creil, puis traversent le parking réservé au personnel de l'entreprise publique, pour disparaître devant la nouvelle rue Stephenson, pratiquement à l'arrêt de bus du STAC);
- ensuite, plusieurs embranchements difficiles à différencier situés dans le triangle formé à l'époque par les lignes principales du chemin de fer, la rue des Pierres et la rue Jules Juillet (vers les anciens établissements Boufflette, à l'emplacement initial de la clouterie Denille ?);
- un embranchement de 100 mètres, au début et traversant la rue des Usines (vers la S.A. Rivière);

- un autre de même longueur sur la même rue mais côté gare (à peu près en face du N° 8 actuel : aujourd'hui entreprise TDC, vers la Fonderie Durand et les anciennes Forges de Creil);
- deux embranchements de 100 mètres chacun environ situés dans les limites formées par la ligne principale au nord, la rue de Montataire au sud, la rue Despinas à l'est et l'ancienne impasse du chemin de fer à l'ouest (emplacement des anciens établissements Maisonneuve ?);
- deux autres embranchements de 80 mètres (ancienne usine à gaz ?) et 50 mètres (anciens Etablissements Fichet ?), situés entre l'ancienne impasse du chemin de fer et le futur Pont "Y";
- un peu plus loin, mais toujours avant ce futur pont "Y", deux autres embranchements de 150 mètres (emplacement La Vieille Montagne ?) et 450 mètres (emplacement Verrerie - SOMENOR ?), coupant la rue de Montataire, entre l'Oise et les voies principales de chemin de fer.

Pour mémoire, c'est la loi du 12 mai 1842, qui en ouvrant un crédit de dix millions de francs pour la construction des lignes de Paris à Lille et Valenciennes à la frontière belge, va accélérer considérablement l'installation des industriels dans le Bassin creillois.

Dès juin 1843, 4 kms de terrassement sont achevés entre Creil et Laigneville; la ligne entière Paris - Lille sera inaugurée en juin 1846; début mai 1847, on commence les travaux de la première section Creil - Compiègne; la Compagnie du Nord ouvre la ligne Creil-Beauvais au public en septembre 1857; enfin, l'inauguration de la voie de Paris à Creil par Chantilly a lieu le 10 mai 1859.

L'approvisionnement en matières premières et l'ouverture de nouveaux débouchés entraînent de multiples demandes d'embranchements, tandis que la mécanisation des ateliers se généralise.



**Document 1** : *Le dernier embranchement encore utilisé dans la rue des usines : celui de l'entreprise ACOR, anciennes "Forges, Tréfileries et Pointeries de Creil"*  
(Photo Th. D., janvier 2004).

## Les premières installations privées

Alors que la pierre blanche était auparavant acheminée par chariots jusqu'à l'Oise, pour ensuite être transportée jusqu'aux acheteurs, l'exploitation industrielle des carrières de Magenta a vraiment commencé lorsqu'elles ont été reliées à la voie ferrée de Beauvais à Creil; il s'agit sans doute d'un des premiers embranchements à usage industriel, mais, bien sûr, les installations particulières du chemin de fer seront avant tout autorisées pour la métallurgie.

### **Vers 1870 (?) :**

#### **Les Forges de Montataire**

L'usine, propriété des Frères Mertian dès 1813 (quarante ouvriers), transformée en Société Anonyme en 1840, va se développer considérablement pour employer jusqu'à 2 500 ouvriers en 1880. Elle est située en bordure de l'Oise et du Thérain, près de la ligne de Paris, entre la gare principale et le centre de triage du Petit Thérain. Ne disposant d'aucun renseignement ancien précis sauf le plan de la commune vers 1920 sur lequel l'embranchement est commun à l'Usine des Ponts, je ne peux que supposer l'installation et l'utilisation précoces de cet embranchement spécial pour la fourniture de matières premières comme pour l'écoulement des productions (dont les rails depuis 1847).

Faut-il par ailleurs rappeler l'existence à proximité immédiate d'une halte "Les Forges" pour les voyageurs de la ligne de Creil à Beauvais? En 1948, l'Union Sidérurgique du Nord se constitue et le site de Montataire est choisi pour l'installation de nouveaux laminoirs grâce à ses possibilités fluviales et ferroviaires. On envisageait d'écouler, par camions et par chemin de fer vers la proche Région parisienne, les produits fabriqués, en particulier les tôles pour carrosseries automobiles.

## **1875 et 1878 : clouterie et tréfilerie Denille**

Le Ministre des Travaux publics, dans un courrier du 6 janvier 1905 au Préfet de l'Oise, transmis par le Sous-Préfet de Senlis au Maire de Creil le 31 janvier, parle d'un "projet de notification de la soudure de l'un des embranchements particuliers de Mr Meusnier à la gare de Creil... Cette modification comporte l'installation, près de la deuxième traversée rectangulaire, d'un aiguillage de soudure se détachant de la nouvelle voie de ceinture prévue au projet de dédoublement du tronc commun aux lignes d'Amiens et de Tergnier" (approuvé par décision ministérielle du 18 juin 1904). "L'embranchement de Mr Meusnier, dont il s'agit, est réglementé par la décision ministérielle du 23 juillet 1875, rendue au bénéfice de Mr Denille, prédécesseur de Mr Meusnier". En effet, Mr Denille a implanté en 1876 rue Jules Juillet sa clouterie installée à Gouvieux depuis de nombreuses années, puis en 1879 établit une tréfilerie, au lieu-dit "La Pourrure" (vers Gournay), pour accroître sa production de clous sans dépendre d'autres industriels. M. de Hennau, toujours signalé comme fabricant de clous en 1901, reprendra l'usine en 1885. "Des petites voies ferrées à écartement de 0 m.80 circulent dans l'intérieur des ateliers et se relient aux grandes voies ferrées qui rayonnent autour des ateliers et le long des quais de chargement des magasins" jusqu'aux installations de la Cie du Nord.

Dans un courrier au Maire de Creil, sur lettre à en-tête du 6 septembre 1912, B. Montillot, directeur de la S.A. des Forges, Tréfileries et Pointeries de Creil (Anciens Etablissements de Hennau), demande l'autorisation d'effectuer des travaux de déplacement de la voie de raccordement imposés par la Compagnie du Nord. Un autre document de Mr Montillot au Maire daté du 11 septembre 1912, sur papier timbré

"République Française", explique plus en détail les travaux: "La Cie du Chemin de fer du Nord nous imposant le déplacement de la voie de raccordement que par arrêté en date du 1<sup>er</sup> décembre 1908 vous nous aviez autorisé à construire, nous venons vous demander de nous autoriser à exécuter ces travaux ... prescriptions ... notamment en ce qui concerne le devers extérieur de la courbe qui ne sera pas supérieur à 0m.03, le pavage extérieur à la voie qui aura de chaque côté 1m.00 de largeur et enfin l'écoulement des eaux qui seront conduits à l'égout voisin. Le travail sera fait pour notre compte par la Cie du Nord ... éclairage pendant la nuit. Ces travaux seront conduits le plus rapidement possible et leur durée ne dépassera pas quinze jours. "Suit l'avis favorable argumenté de l'agent voyer Balmadier, daté du 12 septembre 1912, et précisant que le nouveau raccordement traversera la rue des Usines. Par une note au Maire de Creil du 19 mai 1914, le Sous-Préfet de Senlis demande à "informer la Société Anonyme des Forges, Tréfileries et Pointeries de Creil" de la décision du 12 mai de "M. le Ministre des Travaux publics (qui) a autorisé la mise en exploitation définitive de ce nouvel embranchement modifié". Il est indiqué que "les dispositions primitives ont été approuvées par décisions ministérielles des 18 décembre 1878 et 19 juin 1891"; cette dernière décision statuant sur un projet d'agrandissement général de la gare de Creil.

### **1875 : Ateliers de Constructions de Creil**

Fondés en 1858 par MM. Le Brun et Lévêque, ces ateliers font partie des premières implantations industrielles dans le quartier du marais de Gournay. Dès 1875, il semble exister une ou plusieurs voies ferrées vers les Chemins de fer du Nord, pour le transport des pièces et des matières premières vers les magasins et les ate-

liers de production. A partir de 1886, l'entreprise prend de l'ampleur avec l'entrée de MM. Daydé et Pillé dans le capital de la société : à l'établissement primitif est alors adjointe une nouvelle usine comportant des terrains reliés au chemin de fer du Nord (plusieurs lignes de rails inutilisées sont toujours visibles sur le site, rue des Usines). Ultérieurement, une nouvelle note du Sous-Préfet de Senlis au Maire de Creil informe du "récolement des travaux exécutés en vertu" de la décision ministérielle du 21 octobre 1905 approuvant la modification de l'embranchement particulier pour l'usine de Mr Daydé.

### **1876 : négoce de chiffons Maisonneuve**

Un courrier du Ministre des Travaux Publics du 17 janvier 1903 au Préfet de l'Oise, concerne l'embranchement particulier de Mr Maisonneuve, négociant en chiffons à Creil depuis 1872, "avec les voies de la gare de Creil au point kilométrique 67.190 de la ligne de Paris à la frontière par Lille et Valenciennes. Cet embranchement qui est exploité sans autorisation régulière depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1876"... pénètre "dans le magasin de chiffons situé en bordure du chemin de fer"... et "traverse ensuite à niveau la rue Charles Brobeil pour aboutir dans la cour d'une propriété limitrophe appartenant à l'industriel".

### **1879 : Saxby et Farmer**

En 1878-1879, John Saxby et Farmer construisent à Creil la première fabrique de matériel de signalisation et sécurité ferroviaires. Le premier brevet sur les enclenchements de sécurité avait été déposé en 1856. L'usine est installée en bordure de la voie ferrée de Paris à Lille, et les marchandises sont alors acheminées essentiellement par le rail. Dans une note au

Maire de Creil du 22 mai 1914, le Sous-Préfet de Senlis souhaite "informer M. Saxby Industriel à Creil" de l'autorisation ministérielle de mise en exploitation définitive d'un embranchement modifié. Cette modification avait été approuvée le 17 juin 1913, pour "l'embranchement particu-

lier qui relie à la gare de Creil (ligne de Paris à la Frontière de Belgique par Lille et Valenciennes) l'usine de M. Saxby dont les dispositions primitives ont été approuvées au profit de M.M. Saxby et Farmer, par décision ministérielle du 28 novembre 1879."

SOCIÉTÉ ANONYME  
DES

*Forges, Tréfileries et Pointeries de Creil (Aisne)*

Capital 1.400.000 Francs

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS DE HENNAU

Creil le 6 Septembre 1912

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE : FORGES-CREIL

★

PARIS 1889, Médaille d'Argent  
CHICAGO 1893, Expositum  
ANVERS 1894, Hors Concours  
BEAUVAIS 1895, Diplôme d'Honneur  
BORDEAUX 1895, Hors Concours  
ROUEN 1896, Diplôme d'Honneur

*Machine à Vapeur*

POINTS, CLOUTERIE, RIVETS  
Châsses Acier & Cuivre  
SEMENCES & BOSSETTES  
ÉLÉMENTS EN ACIER

RONCES ARTIFICIELLES  
CÂBLES LIÈGES  
à 2, 3 et 4 Fil

CRAMPILLONS pour BARRAGES  
GRILLAGES MÉCANIQUES  
CROCHETS à ARRÊTERS  
SULFATE de FER

Approuvé  
MR. LES ADMINISTRATEURS  
DE LA SOCIÉTÉ  
DE FORGES-SM-CREIL (Aisne)

Honneur à vous,  
La Compagnie de Nord nous ayant imposé le déplacement de notre siège social et se étant chargé de la reconstruction, nous venons vous demander, pour elle, l'autorisation qui lui est nécessaire pour l'exécution des travaux sur le terrain qu'elle compte commencer jeudi prochain 13 septembre. Espérant que vous répondez à notre demande en accord favorable, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, nos respectueuses salutations.

LE DIRECTEUR  
*B. Montillet*

*Le Maire  
Creil le 7 Septembre 1912*

**Document 2 :** Lettre à en-tête du Directeur des "Forges, Tréfileries et Pointeries de Creil" au Maire de Creil, datée du 6 septembre 1912 (Archives ACOR, en cours de classement).

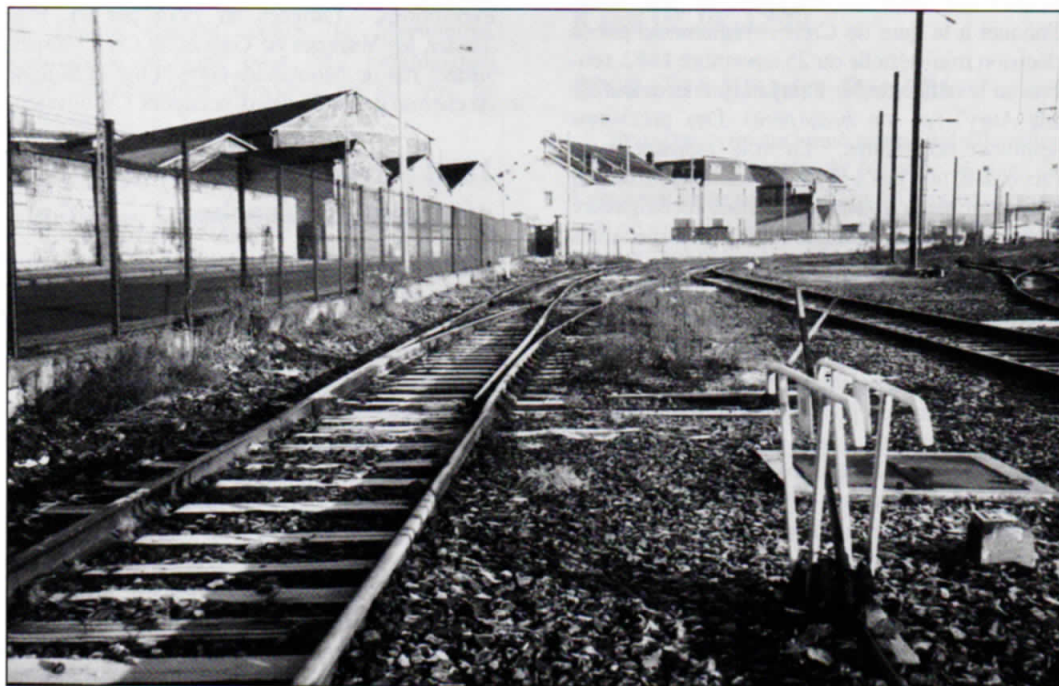
## 1882 : négoce de ferrailles Allary

Une autre note du Sous-Préfet de Senlis au Maire de Creil, datée du 11 mai 1914, l'informe de la décision ministérielle du 1<sup>er</sup> juillet 1913 approuvant la modification de l'embranchement particulier pour "l'usine de Mr Rivière (*sic*), industriel à Creil" (Théodore Rivière créé en 1888 son usine de fabrication de clous et pointes); les dispositions primitives avaient cependant été prises le 2 juin 1882, au profit de MM Place (?) et Allary (ce dernier est un marchand de ferrailles qui installe en 1875, après plusieurs années de fonctionnement, des batteries pour l'épuration des scories de zinc). D'ailleurs, le Conseil municipal de Creil dans une délibération du 14 novembre 1888, fixe à

un Franc la redevance due par M. Allary pour l'établissement d'une voie ferrée, rue de Gournay.

## 1882 : Fonderie Durand

Fondée en 1871, initialement rue du Moulin, vers la rue du Beauvois, Louis Durand développe son entreprise en la déménageant dès 1882 sur un terrain acquis rue des Usines, afin de relier les ateliers directement au chemin de fer du Nord par une voie spéciale. Un courrier de la Sous-préfecture de Senlis du 7 octobre 1899 au Maire de Creil, annonce la décision ministérielle du 27 mai 1899 approuvant l'installation d'un "embranchement destiné à relier à la gare de Creil, la Fonderie de MM Durand Frères, dite "voie des embranchements industriels", ligne de Paris à la frontière par Lille et Valenciennes".



**Document 3** : Les embranchements parallèles à l'actuelle rue des Usines à Creil, vers les anciennes "Fonderies Durand" et la S.A. Rivière (Photo Th. D., janvier 2004).

## (?) : Société des Ponts et Travaux en Fer

Il s'agit des anciens Etablissements Joret, créés en 1857 à côté des Forges de Montataire, installés le long de la ligne ferroviaire de Paris à Creil et de l'Oise canalisée, à laquelle "ils sont reliés... (ce) qui les met en communication fluviale avec Paris, Le Havre et les canaux du Nord". L'embranchement de l'usine est indiqué sur le plan vers 1920 commun aux Forges de Montataire, toutes proches, depuis la ligne de Pontoise.

## 1882 : magasins Pauquet

Un courrier du Ministre des Travaux publics au Préfet de l'Oise du 13 janvier 1905 indique le "projet de modification de l'embranchement particulier qui relie les magasins de Mr Aury-Pauquet à la gare de Creil... réglementé par la décision ministérielle du 25 novembre 1882, rendue au bénéfice de Mr Pauquet, prédécesseur de Mr Aury" (*et son beau-père*). Des précisions semblent nécessaires: "La voie industrielle se raccordait, non pas à la plaque tournante extrême côté droit, de la troisième traversée rectangulaire de la gare comme l'indique le plan du projet, mais à l'ancienne voie du treuil au moyen d'une plaque tournante.... A la suite de modifications effectuées sans autorisation administrative par la Cie du Nord vers 1891 le tracé actuel du raccordement se trouve sensiblement conforme à celui indiqué au plan du projet.... Pour régulariser la situation et aussi pour tenir compte des modifications résultant de l'exécution du projet de dédoublement commun aux lignes d'Amiens et de Tergnier approuvé le 18 juin 1904...J'ai adopté cet avis (*sous réserves et conditions, notamment*)...l'occupation temporaire d'une partie du domaine public du chemin de fer par l'embranchement donnera lieu au paiement d'une redevance annuelle destinée à en affirmer la précarité."

## 1888 : Verreries du Gast et de Creil Réunies

"La Verrerie du Gast était située dans une enclave de la forêt d'écouves, près d'Alençon, ...au milieu des bois et à 12 kilomètres de tout centre habité. ... La gare la plus proche n'était pas à moins de trois lieues, ce qui rendait le transport des matières premières et des produits manufacturés fort difficile." La population locale puis les Ponts et chaussées dénoncent les nuisances dues au transport des marchandises, et le Préfet interdit la circulation des "locomotives routières" de l'entreprise. La fabrication va s'arrêter dans l'Orne. Dès l'année 1888 apparemment, suite au déplacement des ateliers du Gast à Creil par M. Boissière associé ensuite à M. Rommel, il existe deux voies vers les Chemins de fer du Nord, "dont l'une est destinée aux arrivages, l'autre aux expéditions.". Dirigées en 1914 par M. Paul Tissier, les Verreries de Gast et de Creil réunies, situées rue de Montataire entre l'Oise et la ligne de chemin de fer du Nord, occupent 120 ouvriers.

## 1888 : Produits céramiques Péroche

Par une autre délibération du 14 novembre 1888, le Conseil municipal de Creil fixe une redevance d'un Franc pour l'établissement d'une voie ferrée par Mr Peroche, route de Montataire, chemin de grande communication N°123. Un courrier du Ministre des Travaux publics au Préfet de l'Oise, postérieur et daté du 14 février 1889, accorde le droit d'établir "un embranchement particulier destiné à relier avec la gare de Creil... l'usine de produits céramiques que le Sr Péroche se propose de construire sur un terrain lui appartenant près de la dite gare. ... L'embranchement comporterait une voie en impasse de 141 mètres de longueur se détachant par aiguille, de la voie - mère des embranche-



ments particuliers, traversant à niveau le raccordement de l'usine Rigault, puis s'infléchissant sur le terrain du chemin de fer pour pénétrer ... sur le terrain du Sr Péroche, après avoir franchi à niveau le chemin de grande communication n°123, dont la chaussée serait relevée de 0 m 40 cm. ... Le projet prévoit, en outre, le remaniement des deux bouts de voie desservant le chantier du garde-magasin des travaux et le déplacement corrélatif du matériel en dépôt appartenant à la Compagnie (du Nord), ainsi qu'une légère modification des raccordements Rigault et Allary."

### **1889 : usine Rigault**

Un courrier du 14 février 1889 signé pour le Ministre des Travaux publics par M. Gay, Conseiller d'Etat, Directeur des chemins de fer, au Préfet de l'Oise, concerne une demande où il est fait allusion de l'embranchement particulier de l'usine Rigault, route de Montataire. L'almanach de l'Oise pour 1901 indique qu'il s'agit de machines agricoles au 64, rue de Montataire.

### **Vers 1890 (?) : machines à imprimer Voirin**

Les Etablissements Voirin, installés en 1834 à Montataire dans la vallée du Thérain, avaient une grande réputation. Ils sont devenus en 1893 une véritable usine située à la limite de Thiverny, près de la gare (simple halte à marchandises en 1878, la gare de Montataire a été ouverte aux voyageurs sans bagages le 1<sup>er</sup> septembre 1882, puis transformée en station par décret ministériel du 23 avril 1892). S'il est probable que le raccordement au réseau ferré date de cette époque, il est en tout cas attesté vers 1920. En 1922 a lieu la fusion avec la SA Marinoni, et dans les années 1960, l'usine, proche de la ligne électrifiée Paris-Lille, est reliée par 3 embranchements particuliers à la ligne de chemin de fer Creil-Beauvais; malgré

tout, on remarque déjà que la part du chemin de fer est limitée à 15% des sorties des machines, la route assurant la majorité des transports.

### **Vers 1892 (?) : fabrique de tubes Desnoyers**

L'usine de production de tubes métalliques sans soudure Desnoyers s'installe face à la gare de Laigneville en 1892 et emploie 150 ouvriers huit ans plus tard. Quoique ne disposant pas de documents sur le raccordement direct aux ateliers, je suppose que la proximité de la voie ferrée n'est pas étranger au choix de l'emplacement primitif.

### **Les embranchements industriels à partir de 1900**

#### **1900 (?) : filature Parvillé**

Peut-être cette ancienne usine était-elle reliée directement au chemin de fer avec la gare de Cramoisy toute proche? C'est en tout cas l'occasion de rappeler que les bâtiments, dont les structures ont été conçues par Gustave Eiffel, viennent d'être inscrits au titre de la Loi sur la protection des Monuments Historiques en 2002 (Journal Officiel du 23 mars 2003).

#### **1903 : négoce de métaux Vignal-Altier**

Par une note du 20 juin 1903 au Maire de Creil, le Sous-Préfet de Senlis informe du "recollement par les gens du Service du Contrôle" le 9 mai 1903 concernant un "embranchement destiné à relier à la gare de Creil... le terrain de Mr Vignal-Altier, négociant en vieux métaux, à Creil".

## 1904 : Société des Charbons et Coke calibrés

Plus tard, le 6 juillet 1925, le Préfet de l'Oise accorde à Mr Vignal, négociant en métaux à Creil, et dont les affaires prospèrent manifestement, l'autorisation de continuer à bénéficier de la voie ferrée établie sur le chemin de halage (le long de l'Oise) par arrêté préfectoral du 4 juillet 1904 pour la Société des Charbons et Coke calibrés, dont il vient d'acquérir l'usine. Celle-ci est située non loin des Coffres-forts Fichet et face

au "port aux briquettes"; en 1909, quinze ouvriers y travaillent.

## Vers 1905 (?) : fabrique de coffres-forts Pinot

Connue sous le nom des Coffres-forts Fichet, l'usine est directement reliée à la ligne de chemin de fer du Nord. Dans les ateliers situés rue de Montataire à Creil, trois cents ouvriers fabriquent des coffres-forts, des serrures de sûreté et des armoires à tickets pour les chemins de fer.



**Document 4 :** Les embranchements entre les voies ferrées principales et l'actuelle rue Jean Jaurès à Creil, vus depuis le Pont "Y" vers l'ancienne "usine Fichet", puis la gare (Photo Th. D., janvier 2004).

### **Vers 1905 (?) : fonderie Montupet**

Le plan de la Ville de Nogent-sur-Oise dressé vers 1925 par M. Sordet, géomètre, indique rues Jean de la Fontaine et de Saint-Quentin (actuelle rue des frères Péraux) l'emplacement de la Fonderie Montupet, avec deux embranchements courbés, de 200 mètres et 300 mètres environ, partant et à gauche de la ligne de Paris à Saint-Quentin (le raccordement n'existe plus). L'atelier de fonderie de bronze Montupet avait été créé en 1894. L'usine reconstruite en 1903 est devenue une fonderie d'aluminium toujours située à côté de l'ancienne Place du Dépôt (de chemin de fer); spécialisée dans le moulage mécanique en grande série pour l'automobile, ses embranchements particuliers facilitaient là encore les entrées et sorties liées à la production.

### **1905 (?) : Ateliers de Construction Wallut**

R. Wallut implante en 1905 son usine grâce à la situation ferroviaire et fluviale de la ville de Montataire: les ateliers de constructions, couvrant une superficie de plus de 60.000 mètres, sont sans doute rapidement reliés à la gare toute proche (mais je n'ai pas de documents précis non plus, excepté le plan vers 1920). L'entreprise sera ensuite rachetée par la Compagnie Internationale des Machines Agricoles (CIMA).

### **1909 (?) : Ateliers Borg et Lévy**

Ces ateliers constitués en 1909 sont spécialisés dans le négoce de chiffons; située près de la gare de Montataire, entre l'usine Voirin et les établissements Wallut, la société sera dissoute 10 ans plus tard.

### **1910 (?) : oxyde de plomb Thibault**

Construite en 1910 par M. Antoine Thibault, l'usine de minium de Rieux (aujourd'hui Penarroya) est située assez loin du village, entre

l'Oise et la voie ferrée Paris-Saint-Quentin. Rapidement un monorail électrique permet de transporter les matières premières depuis les péniches jusqu'à l'usine, qui dispose d'un appontement sur l'Oise.

L'embranchement particulier, au départ commun à celui de la Compagnie française de matières colorantes (ci-dessous), part de la voie principale au point kilométrique 55; la voie spéciale continue jusqu'à la gare de Rieux et une "barrière de 4 m à 2 vantaux" pour permettre de manœuvrer dans de bonnes conditions de sécurité.

Vers les ateliers de l'autre côté, le réseau ferré interne indispensable à la production commence pratiquement au niveau de la cheminée isolée, pour se diviser en deux embranchements encadrant les deux autres cheminées - ces trois cheminées en brique marquées "1911" rendent encore visible l'entreprise de loin!

### **Vers 1915 (?) : fonderie de zinc de la Vieille Montagne**

La Société Anonyme des Mines & Fonderies de Zinc de la Vieille Montagne s'agrandit notablement en 1915 par l'achat d'une petite usine située sur la rive droite de l'Oise, au numéro 139 de la rue de Montataire : la société parisienne d'exploitation des produits céramiques Garchey (mais peut-être ce premier établissement disposait-il déjà d'un embranchement particulier vers 1895 - comme indiqué sur le plan de Creil?).

Le combustible et les matières premières (résidus des galvanisations) indispensables à la production ayant pour origine la Région parisienne, il est certain que "l'usine est fort bien située entre la voie ferrée et l'Oise". Aujourd'hui encore et maintenant que la place est nette avant une future réutilisation, le réseau ferré interne apparaît conséquent depuis l'actuelle rue Jean Jaurès.

## 1917 (?) : Compagnie Française des Matières Colorantes

Installée à Villers-Saint-Paul pour répondre aux besoins en matières colorantes suscitées par la guerre de 1914-1918, la situation de l'usine est excellente puisqu'elle est installée entre l'Oise et la voie ferrée de Paris à Bruxelles, pour évidemment faciliter le trafic arrivée et départ des marchandises. L'embranchement, au départ commun à celui de l'usine de minium (ci-dessus), est situé entre les points kilométriques 54 et 55, sur le territoire de la commune de Rieux mais à la limite de la commune de Villers-Saint-Paul.

Vraisemblablement raccordée dès sa construction au réseau ferré, on pourra décomposer que, vers 1960, l'immense usine -Kuhlmann à partir de 1923, Francolor depuis 1941- dispose de 7,5 km de voies ferrées, mais aussi d'un réseau routier interne de 3,8 km et d'un port fluvial avec 2 ponts roulants. La halte S.N.C.F. "les Prés Roseaux" permet aux salariés venant de Creil et de Compiègne d'arriver ou partir aux portes de l'usine; en 1951, il y a même une passerelle enjambant l'Oise pour passer à Verneuil-en-Halatte.

## 1923 : terrains de la Société Civile Immobilière de Creil Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul

Un courrier du Ministre des Travaux publics au Préfet de l'Oise du 26 mars 1923 informe de l'approbation d'un projet déposé par la Compagnie du chemin de fer du Nord "pour l'établissement entre les points kilométriques 52.300 et 52.550 de la ligne de Creil à la frontière par St-Quentin et Erquelines, d'un embranchement particulier destiné à desservir les terrains à l'usage industriel de la Sté Civile Immobilière de Creil, Nogent-sur-Oise, Villers-Saint-Paul, et du Port de Creil situé sur le côté droit de la ligne, aux

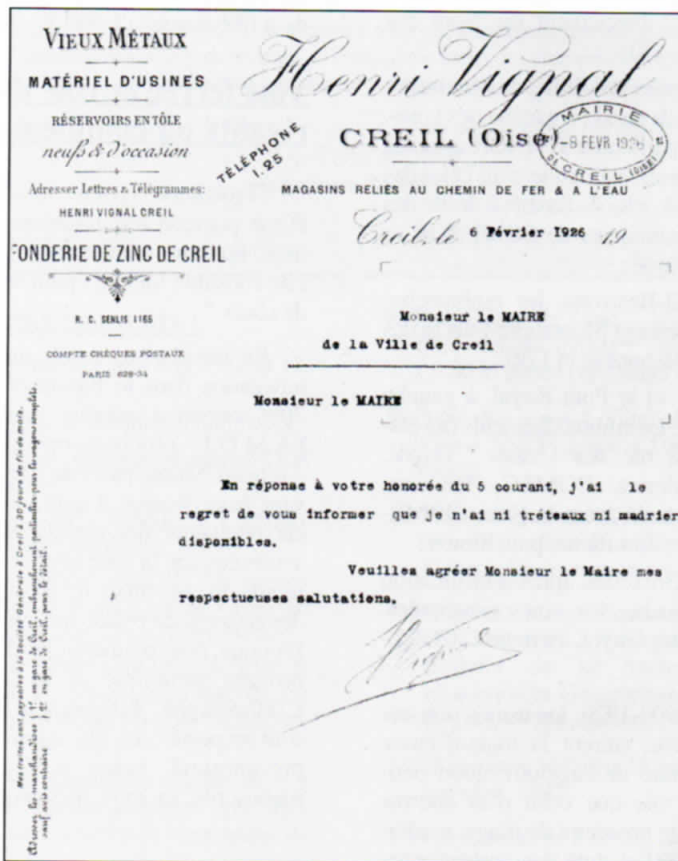
abords de la halte de Villers-Saint-Paul"... pour "une redevance annuelle actuellement fixée à dix francs". Le plan de la Ville de Nogent-sur-Oise vers 1925, montre à la limite des territoires des communes de Nogent et Villers et à droite de la ligne de chemin de fer précitée, un embranchement double de forme évasée, divisé en deux voies entrante et sortante dites "de raccordement" de 1 kilomètre de longueur totale environ, décrivant une courbe pour finir pratiquement parallèlement au bout de l'actuelle rue Charles Somasco à Creil, et desservant des "terrains industriels", sans autre précision (à l'emplacement des établissements Ferretitte ? Vers la Société Industrielle de Creil fondée sous cette appellation en 1895 dans les ateliers de Geneste, Herscher et Cie ?).

## Récapitulatif autour de la gare de Creil en 1927

Le plan des installations du chemin de fer de la gare principale indique précisément les usines ou établissements disposant d'un embranchement spécial relié aux installations de la Compagnie du Nord (mais également chaque réseau ferré interne): j'en ai compté 24 (une partie de Montataire manque; Villers-Saint-Paul, comme le reste de l'agglomération au sens large, ne sont pas décrits). A cette époque, il y avait donc au moins trente embranchements ferrés particuliers dans le bassin creillois.

- Société anonyme des Forges et Fonderies de Montataire.
- Société des Ponts et Travaux en Fer.
- Société anglaise John Saxby limited et Cie.
- Chantier de MMrs Lepage frères.
- Société des anciens établissements Brissonneau et Lotz (Anciennement Mr Genis).
- Usine de Mr Bauregard (Anciennement Sté des Emaileries Réunies et Forges de Creil et de la Sarre).
- Verrerie Blanche de Creil, établissements Tissier.

- Société des Mines et Fonderies de Zinc de la Vieille Montagne (Anciennement Usine des Forges et Laminiers de Creil).
- Usine de Mr Vignal Henri (Anciennement Société des Cokes et Charbons calibrés).
- Etablissements.
- Société Fichet et Cie.
- Usine à gaz.
- Manufacture des Barres Cylindriques et de Précision.
- Anciennement Mr Grison (Maison du Peuple).
- MMs Ritter et Ferrand (propriété de Mr Maisonneuve).
- Société anonyme des Forges, Tréfileries et Pointeries de Creil.
- Fonderie de Mr Durand.
- Clouterie de Mr Riviere (sic).
- Mr Dutrillaux.
- Etablissements Boufflette.
- Mr Rouchez.
- Etablissements de Mr Meusnier.
- Mr Simon.
- Etablissements Montupet.



Document 5 : Lettre à en-tête au maire de Creil datée du 6 février 1926, de Henri Vignal «Vieux Métaux» (Archives Municipales de Creil).

## La situation du Bassin creillois au milieu du XXème siècle

Vers 1960, les embranchements industriels des communes de Montataire, Nogent-sur-Oise, Creil sont notés sur un plan de la gare de triage; grosso modo d'Ouest en Est, sont indiqués :

- sur la ligne Paris-Creil par Persan, avant le triage du Petit-Thérain, l'embranchement particulier de la Centrale E.D.F. à Saint-Leu-d'Esserent (mise en service en 1957 et fermée en 1986 dont la puissance de production journalière était de 500 000 kWh: pendant cette période le charbon est acheminé directement du Nord par trains de 3 000 tonnes);
- sur la ligne principale Paris-Lille, de Montataire jusqu'au pont "Y" de Creil : à gauche des voies, l'embranchement particulier USINOR avec un important réseau interne à l'usine, puis celui des Ponts et Travaux, et celui de Saxby; à droite des voies, les embranchements de SOMENOR et de la Vieille Montagne;
- sur la ligne Creil-Beauvais, les embranchements de l'établissement Montataire-Fûts et des établissements Brissonneau et Lotz.
- entre le pont "Y" et le Pont-Royal, à gauche de la gare de Creil, les embranchements des établissements de la rue des Usines : Daydé, Forges et Tréfileries COMEC, Rivierre, SELVA; à droite mais avant la gare, SIRMETAL; après la gare, Boufflette, puis Simon;
- sur la ligne Paris-Bruxelles, après la bifurcation de Nogent: à gauche des voies principales, Montupet; à droite, Guyot, Ferretitte, COREMETAL.

Comme "dès 1900-1920, les usines utilisent l'Oise, la voie ferrée, attirent la main-d'œuvre sans que la proximité de l'agglomération parisienne ait d'autre rôle que celui d'un énorme client.... Ainsi existe un centre de triage, modernisé en octobre 1960 et doté des perfectionne-

ments les plus récents. ...des trains venant du sud de Paris sont triés chaque matin dans le sens sud - nord. Ce trafic s'accroît sans cesse depuis que l'usine Brissonneau expédie les voitures ... montées sur place. ... (le) triage du Petit Thérain ... reçoit les wagons de houille, de matériel industriel, de produits divers."

En 1953, le trafic total de marchandises est de 859 500 tonnes en gare de Creil (au départ 296 500 T.; à l'arrivée 563 000 T.), en gare de Montataire de 47 400 tonnes (20 500 T.; 26 900 T.), en gare de Laigneville de 28 623 tonnes (9 174 T.; 19 449 T.), en gare de Rieux de 4 696 tonnes (2 696 T.; 2 000 T.).

## Voie ferrée et voie d'eau : rivalité ou complémentarité ?

"Troisième rivière navigable de France, l'Oise possède une tradition de batellerie affirmée. Pourtant concurrencée par la voie ferrée, elle constitue toujours pour les marinières un axe de choix."

En attendant un article sur les ouvrages de la navigation dans le Bassin creillois aux 19<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup> siècles à paraître dans Les Cahiers de l'A.M.O.I. prochainement, j'ai trouvé aux Archives Municipales de Creil le document suivant. Anecdotique, il reste à mon sens intéressant car révélateur des méfiances et des difficultés soulevées par la concurrence liée à l'installation rapide du chemin de fer à côté de l'Oise, comme des moyens de police mis en œuvre par l'Etat, à l'époque, pour maintenir l'ordre indispensable au progrès technique et à l'entreprise privée. L'orthographe, l'alignement et la présentation sont respectés; ce qui apparaît en italique était pré-imprimé, sinon il s'agit d'une écriture manuscrite; en gras, mes propres remarques.

**Thierry Dublange**

**Document 6 : note du Sous-Préfet de Senlis au Maire de Creil :**

Sous-Préfecture  
De Senlis (Oise)

Senlis, le 4 décembre 1846

OBJET

Police

Chemin  
de fer du Nord

Monsieur le Maire,

Je suis informé que quelques bateliers de l'Oise ont fait entendre des menaces de destruction contre le chemin de fer du Nord; ils sont mêmes soupçonnés d'avoir jeté des pierres à un surveillant et à un garde dans la nuit du 22 au 23 (illisible : octobre ou novembre dernier?).

En portant cet avis à votre connaissance, je vous invite à prescrire immédiatement des mesures de précaution et de surveillance convenables, soit pour protéger la compagnie contre les entreprises coupables dont elle est menacée, soit pour découvrir les auteurs du guet-à-pens dont ses agents ont failli être victimes.

Recevez, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Sous-Préfet de Senlis

(signature illisible)

A Monsieur le Maire de Creil.

**Sources & remerciements :**

- 1) Archives Municipales de Creil, 2 O 11, 2 O 12, 3 O 6, 3 O 9;
- 2) Dr Boursier, *Histoire de la ville de Creil*, 1883.
- 3) "La Gazette de l'Oise" supplément janvier 1898 "Creil et ses industries";
- 4) Plan de la ville de Creil - Echelle de 1 à 5000, dressé par E. Portemer architecte, 1895.
- 5) Archives de la société ACOR (anciennes Forges, Tréfileries et Pointeries de Creil) en cours d'exploitation avec Jean-Pierre Besse;
- 6) Plan de la ville de Nogent-sur-Oise, échelle de 1/5000, dressé par H. Sordet, Géomètre-Expert vers 1925, reproduction des services techniques municipaux;
- 7) Plan de la ville de Montataire échelle de 1 à 5000, dressé par H. Mahon, architecte vers 1920, mis à disposition par les Archives Municipales de la commune;
- 8) Plan "Gare de Creil - situation en septembre 1927 - échelle 1/1000<sup>ème</sup>", reproduction de 4,10 m x 0,80 m prêtée par Daniel Leclerc.
- 9) Plans des voies à Villers-Saint-Paul et Rieux, origine SNCF (grâce à l'obligeance de Gilbert Rose);
- 10) Raymond Lazzarotti, *L'industrie et les complexes industriels dans la vallée de l'Oise, étude de Géographie économique et humaine*, 1968.
- 11) Robert Dublange, *Feu le dépôt des locomotives de Creil (Oise)*, Documents et Recherches, Bulletin de la Société Archéologique, Historique et Géographique de Creil et de sa Région, n° 158, octobre 1992.
- 12) Dominique Nybelen, *L'agglomération creilloise autrefois*, 1993;
- 13) Les Cahiers de l'A.M.O.I., précédents numéros parus.