

## Le Petit Thérain

Première ligne de chemin de fer à traverser la plaine du Petit Thérain, la liaison Paris-Bruxelles par Creil en suivant la vallée de l'Oise est ouverte le 20 juin 1846. Cette liaison va nécessiter l'installation d'un passage à niveau (PN 40) sur le chemin N° 8 qui reliait les carrières de Thiverny à la rive de l'Oise en un lieu appelé "Port aux Pierres" et la construction d'une maison de gardes-barrière qui abritait deux familles. Jusqu'en 1940, les enfants de ces deux familles traversaient la gare de triage pour se rendre à l'école de Thiverny. Ce chemin était utilisé à l'origine comme moyen d'accès à l'Oise pour l'expédition des pierres extraites des carrières puis ensuite à la réception de matériaux de construction ou autres, l'embarquement des betteraves et surtout le débarquement des pulpes et gadoues.

Longeant cette première ligne, une deuxième ligne reliant Paris à Creil par Chantilly fut construite et ouverte le 10 mai 1859. Sur ce même chemin construction d'un passage supérieur dit "Pont Berteaux". Le pont et la maison des gardes-barrière ont été détruits par les bombardements en 1944 et non reconstruits. En 1856, est mis à l'étude un projet de raccordement de la ligne Paris-Lille par Pontoise avec celle de Creil-Beauvais en construisant de nouvelles voies entre Saint-Leu-d'Esserent et la gare de Montataire, l'objectif était de raccourcir le trajet Paris-Beauvais. Ce projet est resté sans suite.

### Guerre 1914 – 1918

A partir du 6 octobre 1914, les militaires (Direction des transports militaires aux armées) créent la gare régulatrice de Creil affectée aux IIème et VIème armées en vue de soulager la gare régulatrice du Bourget. La gare est destinée aux trains sanitaires et à ravitailler les armées, et

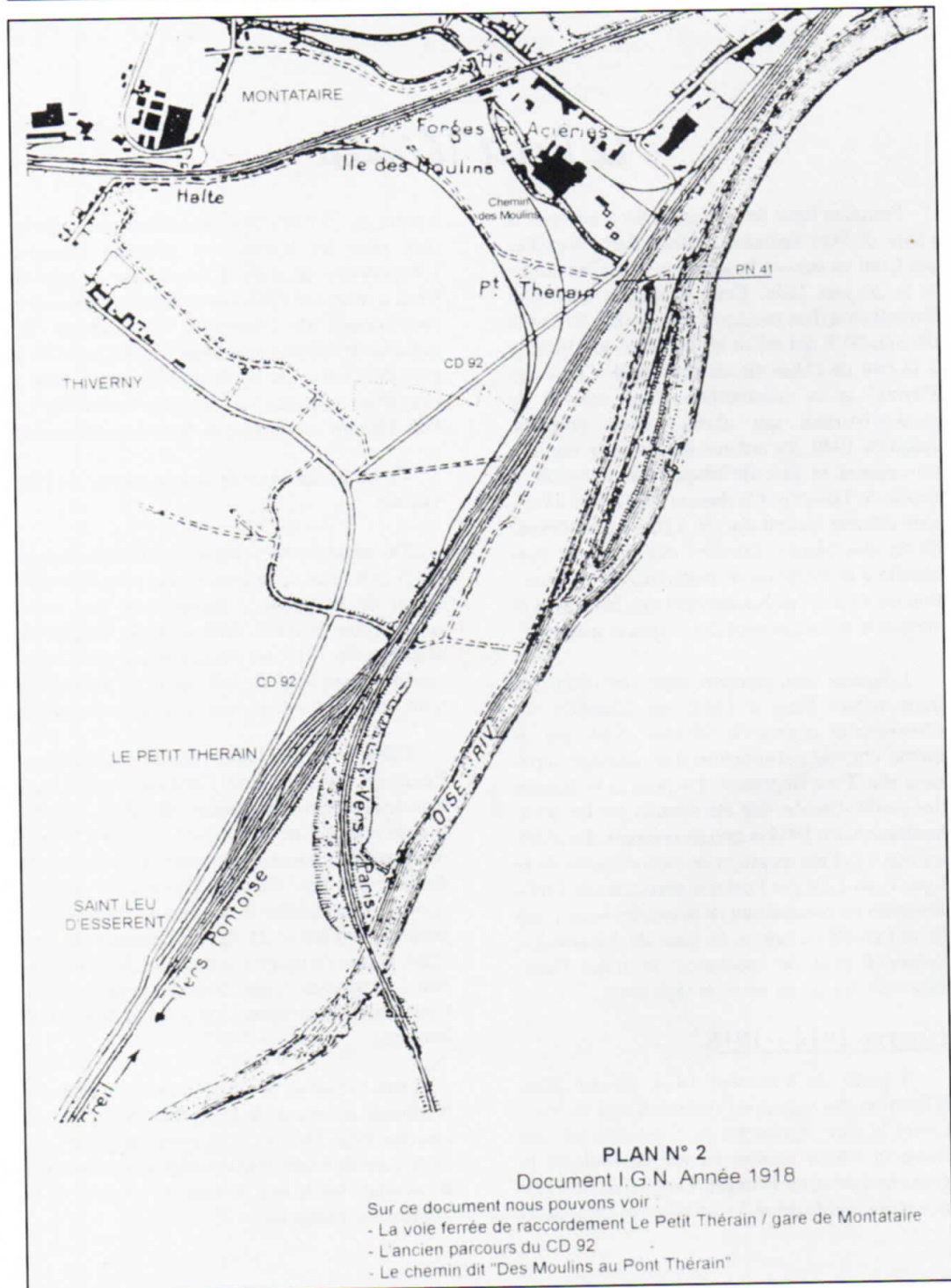
à partir du 27 mars 1917 au ravitaillement quotidien pour les hommes et pour les chevaux. L'importance du trafic à assurer par la gare de Creil a nécessité l'extension du réseau ferré et la construction de bâtiments de stockage. Le manque de terrains disponibles à proximité de la gare de Creil et du dépôt de Nogent-sur-Oise a orienté les militaires vers la plaine du lieu-dit "Le Petit Thérain", commune de Saint-Leu-d'Esserent.

Ce fut la naissance de la gare annexe du Petit Thérain.

De quelques voies de garage au début des hostilités, cette gare de triage a évolué avec l'intensification de la guerre : allongement des voies, construction de quais, édification de hangars de stockage. En 1917, les installations diverses comprenaient : stockage de fourrage et de pommes de terre, quais de transfert, remise de trains sanitaires.

Début 1918 une liaison directe entre la ligne Épluche-Creil et la ligne Creil-Beauvais à hauteur de la gare de Montataire est établie. Ligne à simple voie qui ne fut utilisée que dans le sens nord-sud. Des travaux sont entrepris pour agrandir le réseau ferré du Petit Thérain. Ce chantier consiste à augmenter le nombre de voies pour le porter à 10 (Plan n° 2). Après réalisation de l'ouvrage la gare de triage a la capacité de traiter dix-huit à vingt-deux trains dont six pour le génie. Cette activité correspond à un effectif de 800 000 hommes.

Dans la nuit du 15 au 16 mai 1918, l'ennemi bombarde la région de Creil dont l'entrée de la gare du Petit Thérain et la route de Saint-Leu. Cette gare de triage était devenue importante par la présence sur le site de tous les services de la Régulatrice Française.



### Après la guerre 1914 – 1918

La Compagnie du Nord reprend les installations militaires et dépose au ministère des Travaux publics, le 9 mai 1922, un projet pour l'extension de la gare de triage du Petit Thérain qui comprend les évolutions suivantes :

- Suppression du passage à niveau n° 40 et du chemin correspondant dit "de la rivière à la carrière" (voir plan n° 1 ). La suppression de ce chemin a nécessité des travaux sous le pont de Laversine pour permettre la circulation des engins agricoles sur le chemin de halage.
- Extension du réseau de voies de triage.
- Création d'une bosse pour le triage des wagons coté Saint-Leu-d'Esserent.
- Création d'un dépôt de machines.
- Construction d'un foyer et cantine.
- Déplacement du PN 41 (PN situé près de la station d'épuration du district de Creil, aujourd'hui supprimé).
- Aménagement du chemin dit de la "Vallée des Moulins au Pont Thérain" entre la gare de Montataire et ce PN. La partie de ce chemin entre le CD 92 et la voie ferrée Paris- Creil a été aliéné au profit de la Société Usinor en 1956.
- Déviation du CD 92 (de Neuilly-en-Thelle à Creil).
- Etablissement d'un pont sur le Thérain.
- Déviation du fossé le Thérinet.
- Construction d'un groupe de maisons dite "Cité des cheminots" et de jardins ouvriers.

On a raconté que les tuiles de couverture de ces maisons avaient été choisies de couleur verte et qu'une rangée d'arbres avait été plantée le long de la route pour ne pas gâcher l'horizon du château de Laversine situé en face.

Le projet est approuvé par décision ministérielle du 22 novembre 1923 avec obligation de reprendre les terrains occupés par l'armée et d'in-

demniser les propriétaires des parcelles réquisitionnées pour les installations militaires. Il est à noter que la "remise de machines" du Petit Thérain a posé des problèmes d'exploitation à cause de son éloignement de la gare de Creil (4 kms) d'où la nécessité de construire des voies de service.

Un service régulier de transport du personnel a été mis en place entre la gare de Creil et différents points de la gare de triage du Petit Thérain. Jusqu'en 1944 il était assuré par un engin à traction à vapeur, composé d'une petite locomotive faisant bloc avec un fourgon et d'une voiture voyageur. Cette navette était appelée "La poule". Après la guerre, le service a continué en utilisant une locomotive de manoeuvre avec un wagon voyageur, puis avec un groupe de deux wagons à traction diesel. Actuellement le service est assuré par la route, avec un véhicule utilitaire.

L'exécution de tous ces travaux a créé l'arrivée d'entreprises et de main-d'oeuvre spécialisées dans les travaux publics. Certaines familles, dont la mienne, sont restées sur place après la fin des travaux. Ce fut le début des premières constructions sur le CD 92 au croisement de la route de Thiverny. A cette époque il y avait quatre débits de boisson. La réalisation de ces infrastructures a nécessité l'apport d'un important volume de terres de remblai. Une partie de ces terres a été prélevée à Thiverny au lieu-dit "Sous les Carrières", ce qui a permis la découverte d'un important site archéologique (Préhistorique d'époque gallo-romaine).

### Guerre 1939 – 1945

En 1939, le génie militaire français construit un quai de manutention, quai qui sera utilisé par la troupe allemande pour le transbordement de convois militaires. Le 16 mai 1940, la gare régulatrice de Laon est repliée à Creil, qui retrouve ainsi son rôle de la Grande Guerre, mais pour bien moins longtemps.

En 1943 est construit un embranchement particulier destiné à acheminer les éléments de V1 dans les ateliers d'assemblage existants situés dans les carrières souterraines "Couvent Montanier" (réutilisation des ateliers Brissonneau et Lotz utilisés pour la construction des fuselages d'avions militaires en 1939).

A partir 17 mars 1944, la gare de triage subit de nombreux bombardements qui ont détruit toutes les installations de 1923. Ont été détruits : le foyer des mécaniciens, la remise des machines et les locomotives qui s'y trouvaient, le toboggan, divers bâtiments de service, les bureaux les ateliers et quelques maisons de la cité des cheminots. La gare de triage est bloquée. Le triage est rendu impossible par les nombreux trous de bombes, les 284 wagons qui s'y trouvent sont en grande partie détruits. Pendant cette période de destruction les Allemands ont réquisitionné la main-d'œuvre disponible du bassin Creillois et des prisonniers Soviétiques pour maintenir coûte que coûte une voie de circulation. C'est au cours de ces travaux que la grue SNCF inter-réseau de 130 tonnes, celle de 50 tonnes de Creil et d'autres moyens de manutention furent endommagés.

### Après la guerre 1939 – 1945

Les installations du dépôt de Creil et du dépôt du Petit Thérain ayant été en grandes parties détruites par les bombardements de 1944, la SNCF profite de la reconstruction pour réorganiser ses services. Le projet de cette réorganisation comprend le regroupement des installations de traction de Creil et du Petit Thérain en un seul dépôt aux abords de Creil.

Cette reconstruction qui débute en 1946 spécialise les installations de la façon suivante :

- Creil : trafic voyageurs, transport régime accéléré, desserte des embranchements particuliers, trafic local, garages de circulation.

- Le Petit Thérain : Relais de réception et triages des éléments devant transiter par Creil, formation des trains de messagerie et du régime ordinaire dirigé sur l'ouest.

Les installations envisagées à cette date prévoient (Plan n° 3) :

- Triage de 1 000 à 1 500 wagons.
- Réception et départ de quinze à vingt trains journaliers de 65 à 75 wagons.

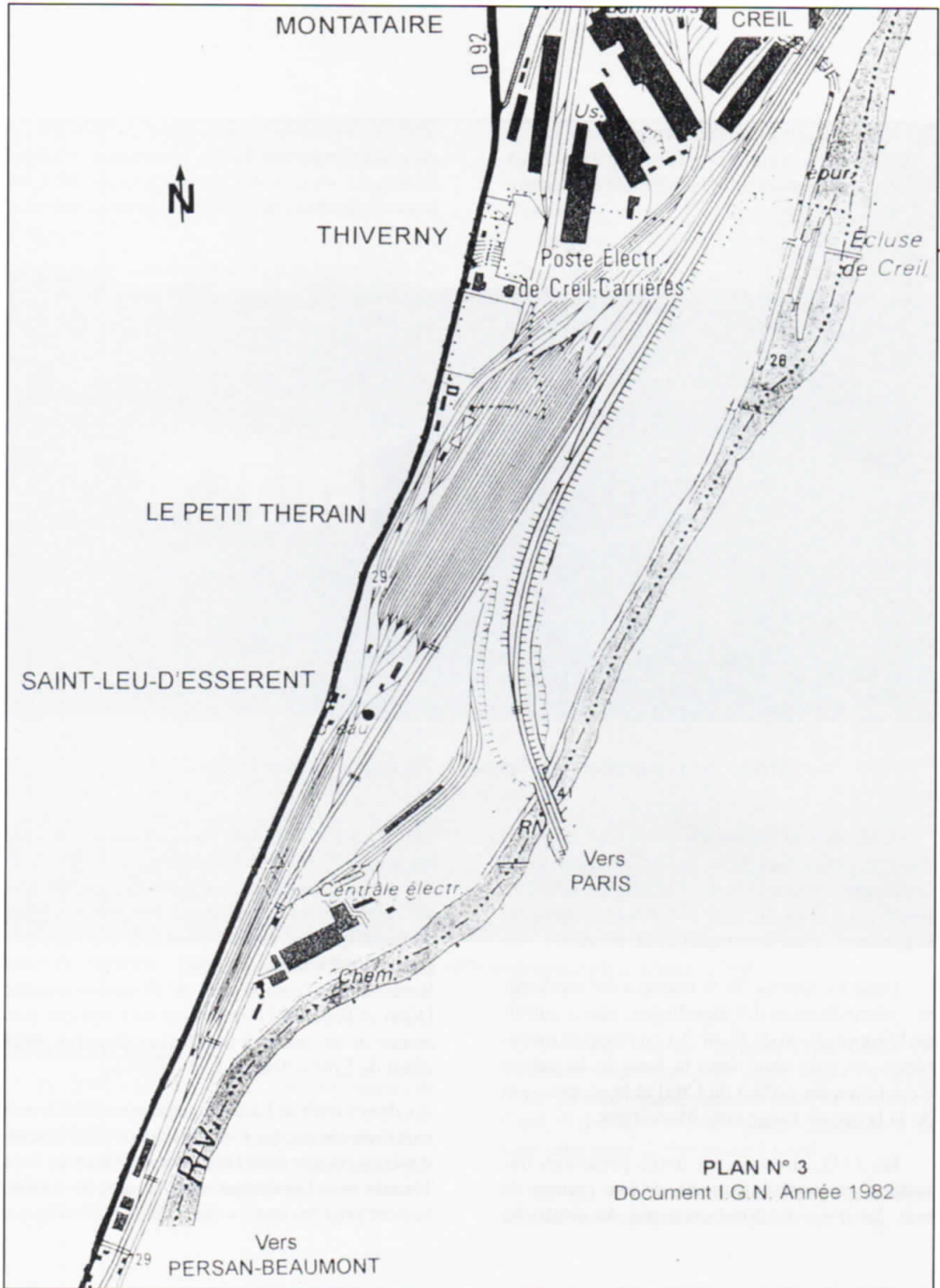
Avec les éléments suivants :

- un faisceau de réception de six voies de 750 m.
- un triage de douze voies de 750 m.
- un triage de neuf voies de 570 m.
- deux bosses de triage (une coté Montataire, une coté Saint-Leu-d'Esserent).
- un faisceau relais de quatre voies de 750 m.
- deux voies de circulation.
- 500 m<sup>2</sup> environ de bâtiments.
- un foyer dortoir de vingt-huit chambres à deux lits et de cinq chambres à coupures plus une cantine.

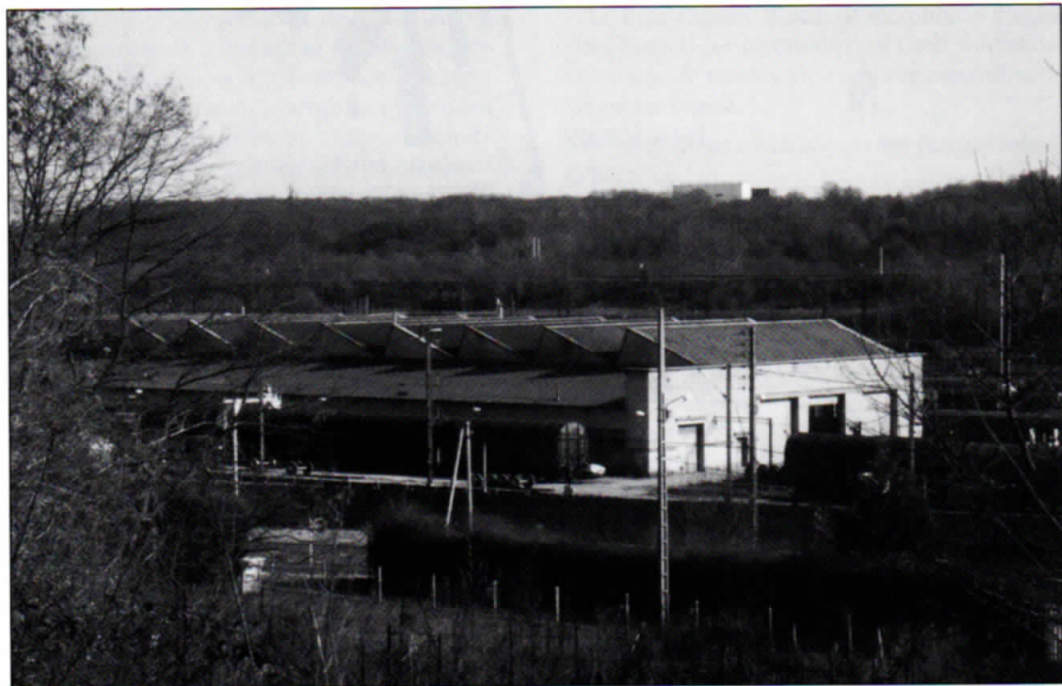
L'atelier de réparation de voitures et wagons qui se trouvait à Creil a été déplacé au Petit Thérain. Le Thérinet a été dévié une nouvelle fois. Le CD 92 a été déplacé, les jardins ouvriers supprimés, les maisons de la cité des cheminots remises en état, le PN 39 qui assurait la desserte entre la rivière l'Oise et les carrières de Saint-Leu-d'Esserent a été supprimé, le PN 38 vers Saint-Leu déplacé. De nouveau des terres de remblai ont été nécessaires, celle-ci proviennent de Marly la Ville au lieu-dit Moimont.

Des embranchements particuliers sont reliés directement au Petit Thérain avec la particularité de pouvoir recevoir des trains complets :

- EDF : réception du charbon en provenance des houillères du Pas-de-Calais par convois de 3 000 tonnes.
- ARCELOR (ex USINOR, SOLLAC) : Mouvement année 1990 : arrivage 2600 wagons, la plupart en provenance de Dunkerque (wagons spéciaux), expédition 1300 wagons.



PLAN N° 3  
Document I.G.N. Année 1982



**Atelier de réparation des wagons** (Photographie Paul Darle, 2004)

A la fin des années 50, on assiste au début d'électrification du réseau. En 1957, on supprime le passage à niveau PN 41, qui donnait accès au lieu-dit "Le Pont Thérain". Ce PN était surveillé et manoeuvré par les employés du Poste 3.

Dans les années 70, le réseau a été modernisé : électrification des aiguillages, ceci a entraîné la suppression du Poste 3 à commande mécanique qui était situé dans la zone de la station d'épuration du district de Creil et la suppression de la bosse de triage coté Montataire.

En 1977, environ cent trente personnes travaillaient par postes successifs, de jour comme de nuit. Le triage ne fonctionne pas du dimanche

14h au lundi 14h. Chaque jour le tri concerne environ 800 wagons du régime accéléré (1) et 800 wagons du régime ordinaire (2), soit un total de 1 600 wagons. Ces wagons arrivent à Creil par quarante quatre trains en provenance de dix-huit gares différentes, proches comme Persan-Beaumont et Compiègne, ou éloignées comme Dijon et Rennes. Ils repartent de Creil par cinquante et un, trains à destination de seize gares allant de Lille à Toulouse et Avignon.

Avec l'arrêt de l'activité vapeur en 1969 le service mouvement qui résidait au dépôt de Nogent-sur-Oise émigre dans l'enceinte de triage du Petit Thérain avec l'aménagement d'un gril de stationnement pour les engins électriques et diesels.

En 1987, le triage du Petit Thérain traite mille wagons de moyenne quotidienne dont cinq cents en zone de distribution. Huit cents cheminots sont directement intéressés par l'activité de coeur ferroviaire.

Le trafic marchandise global est de plus de 2 000 000 tonnes (expéditions et arrivages confondus fin août 1986).

Le principal client du triage au Petit Thérain est Arcelor (ex Usinor-Galvanor) avec 1 038 784 tonnes aux arrivages et 604 054 tonnes aux expéditions.

Mais il y a encore : ACOR 26 567 tonnes, Chausson 36 606 tonnes, C.D.F. Chimie 5 386 tonnes, Saint-Gobain 7 832 tonnes et Catteau avec 35 145 tonnes aux uniques expéditions.



Petit Thérain : Le Poste 3 (Photographie Paul Darle, 2004)

### Situation actuelle

En 2002, ont été traitées 1 986 000 tonnes de fret. Ce fret concerne tous les embranchements de la région. La part d'Arcelor étant, en réception ou en expédition de 1 800 000 tonnes. Les expéditions de cette société ont nécessité le mouvement de 14 000 wagons.

Le tri des wagons s'effectue l'après-midi. Ce tri concerne environ deux cents wagons journaliers, qui sont répartis dans les gares de Beauvais, Creil, Saint-Just, Persan, gares rattachées à la gare principale de fret basée à Creil.

Le gril a été modernisé et équipé antipollution. Le service transit n'est plus en activité.



Le faisceau relais a son activité réduite. La cantine construite en 1946 a été transformée en bureaux pour les services de gestion. Le foyer construit en 1946 a été transformé en bureaux pour les services de la traction et du fret (les employés de passage sont hébergés à l'hôtel).

Il n'y a plus de restauration au Petit Thérain, le personnel se déplace à la cantine d'Arcelor. Le Poste 1 situé coté Saint-Leu-d'Esserent a changé d'affectation.

L'atelier de réparation des wagons dit PMR (3) dépend de l'EMM (4) Paris Nord. Son activité concerne la maintenance préventive et la maintenance curative du matériel fret (98% sur le matériel sidérurgique).

En fonction des tonnes / kilomètres effectuées ou au maximum tous les deux ans, les boggies de chaque wagon subissent un examen magnétoscopique. Examen aux UV pour déceler les fissures. Dans l'atelier onze agents assurent le service et en 2003 ont réparé 700 wagons.

Dans la gare de triage cinq autres agents contrôlent les trains, trains à l'arrivée et trains au départ. Cela concerne environ cinq trains par jour.

En novembre 2003, le bâtiment hygiène et sécurité a été démoli. Depuis l'arrêt de la centrale thermique de Saint-Leu-d'Esserent en avril 1986, il n'y a plus de trains de charbon. Le bâtiment EDF qui abritait les chaudières est devenu un magasin de stockage de pièces de rechanges pour les centrales.

L'embranchement particulier est utilisé pour le transfert de ces pièces et pour les nouvelles industries privées installées dans le parc à charbon réindustrialisé.

Paul DARLE

- (1) Régime accéléré : produits nécessitant une livraison rapide.
- (2) Régime ordinaire pour les marchandises tel que le charbon.
- (3) PMR : Poste matériel remorqué.
- (4) EMM : Etablissement maintenance matériel

#### Sources

Archives nationales, F14/15 205.

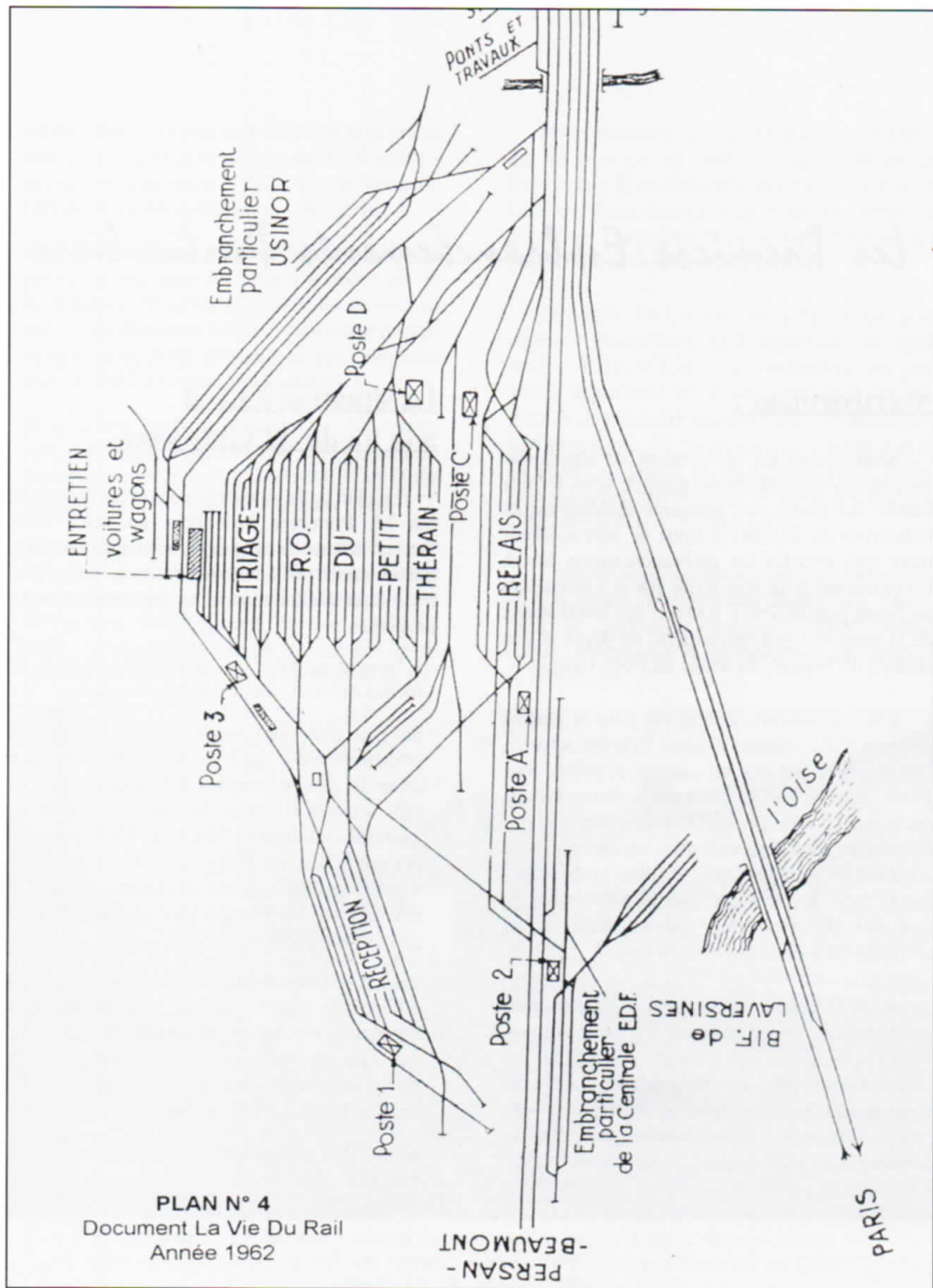
Archives militaires (Vincennes).

Archives départementales de l'Oise, 5 S 157, 5 S 269.

Archives municipales de Saint-Leu-d'Esserent (non classées).

Archives municipales de Thiverny, série D (délibérations du conseil municipal).

*La Vie du Rail*, n° 869.



PLAN N° 4  
Document La Vie Du Rail  
Année 1962