

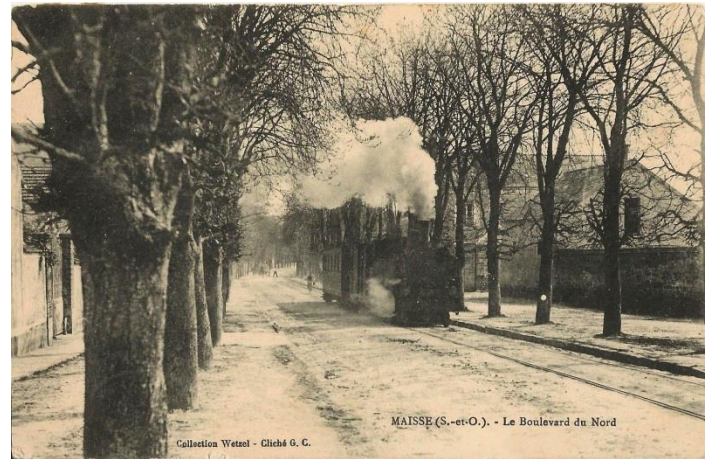
LA GARE DU TACOT

Les chemins de fer de grande banlieue (CGB) de 1907 à 1953.

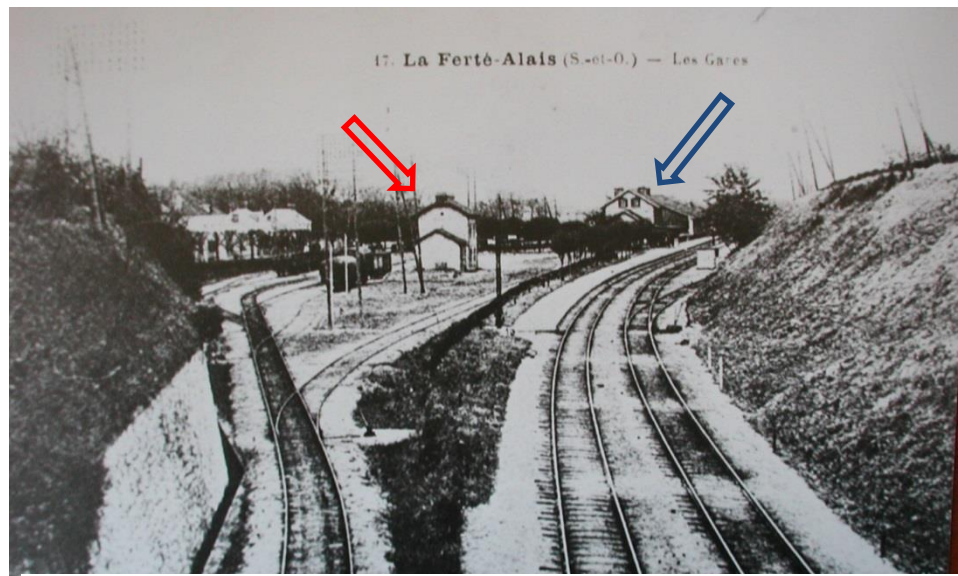
A la fin du 19^e siècle et au début du 20^e siècle, quelques lignes de réseau ferré secondaire existent en Seine-et-Oise¹. C'est à l'occasion d'un décret publié le 25 juin 1907 que la construction d'un réseau départemental devient d'intérêt général, pour permettre un meilleur approvisionnement de Paris en denrées agricoles. Son exploitation est confiée à la Compagnie des chemins de fer de grande banlieue (CGB). Dans le langage populaire, on l'appellera « **Le Tacot** ».



La Ferté-Alais : sur l'ancienne gare du Tacot, la publicité est encore visible, peinte sur la pierre. Mais la gare est aujourd'hui devenue une maison d'habitation. Son environnement a bien changé : un grand parking et deux immeubles en occupent désormais le terrain. Photo HAF.



Le Tacot dans les rues de Maisse vers 1900 (carte postale, collection privée).



Cette carte postale ancienne situe la gare fertoise du Tacot (flèche rouge). Distincte de la gare du PLM (flèche bleue), elle montre clairement que La Ferté-Alais est le terminus de la ligne Bouville - La Ferté-Alais, desservant D'Huisson-Longueville et Orveau. Coll. privée.

¹ Seine-et-Oise : officiellement disparu le 1^{er} janvier 1968 en même temps que celui de la Seine (75), le département de Seine-et-Oise (78) entourait la ville de Paris et couvrait à peu près l'étendue actuelle des départements des Yvelines, de l'Essonne et du Val d'Oise.

Après une période de construction qui dure de 1907 à 1911, les lignes ouvrent entre 1911 et 1913.

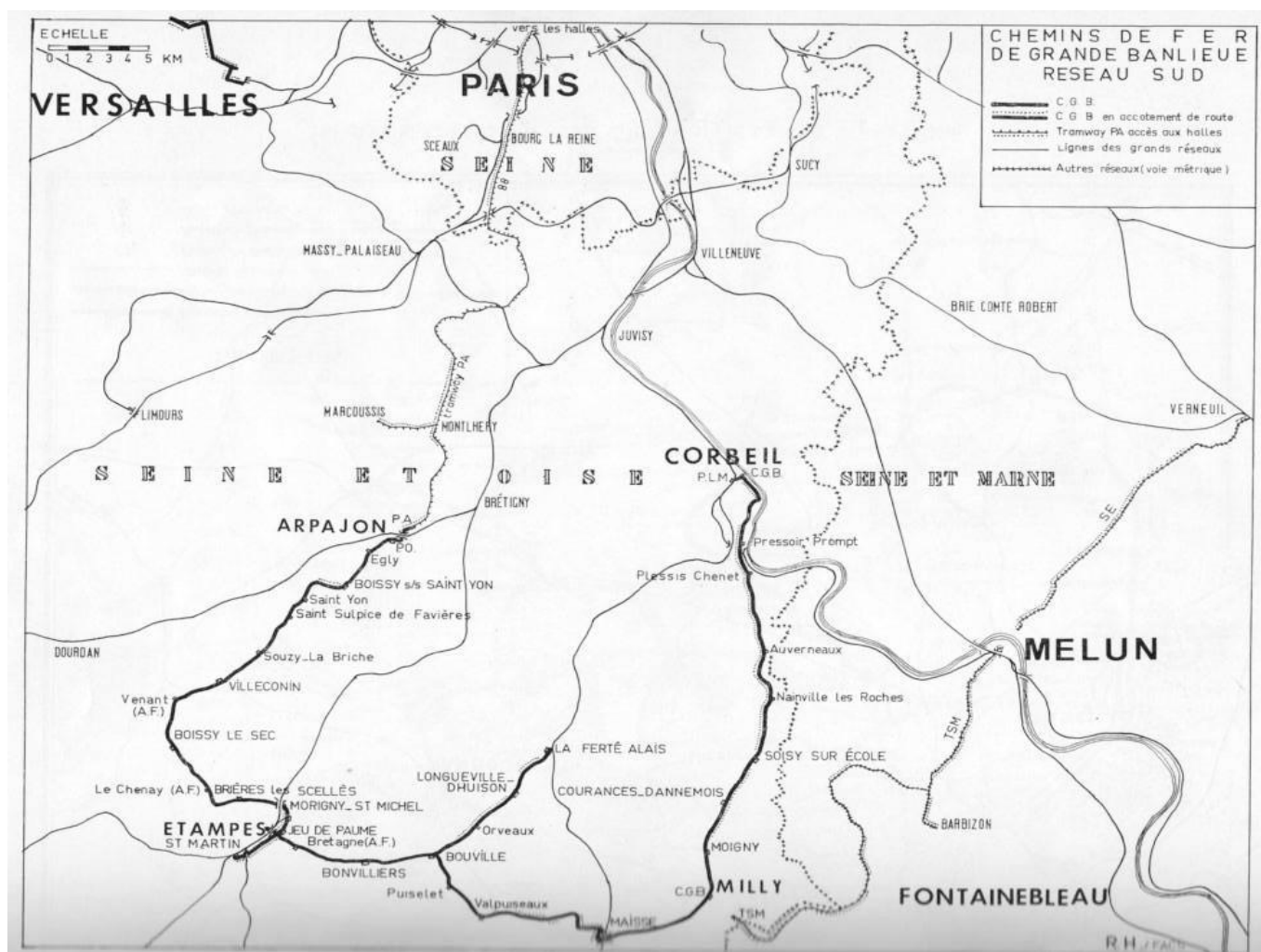
Le **réseau sud**, est constitué par les lignes suivantes :

- 1) Arpajon - Étampes (Jeu-de-Paume) (30 km), ouverte le 23 novembre 1911 ;
- 2) Étampes (Jeu-de-Paume) - Maisse - Milly-la-Forêt - Corbeil (54 km), ouverte le 8 juin 1912 ;
- 3) Étampes (Jeu-de-Paume) - Saint-Martin-d'Étampes (2 km), ouverte le 1er janvier 1912 ;
- 4) Bouville - La Ferté-Alais (9 km), ouverte quant à elle en 1921.

Dès le début, malgré le trafic passager et celui des marchandises essentiellement agricoles qui alimentent Paris, l'exploitation de ces lignes est **largement déficitaire** : les recettes couvrent tout juste le tiers des dépenses. Cette situation durera tout au long des années et, en 1928 par exemple, les recettes ne couvrent encore tout juste que la moitié des dépenses.

Il faut dire que la 1^{ère} guerre mondiale porte un coup d'arrêt brutal peu après la mise en exploitation : certains matériels roulants sont réquisitionnés par l'armée et les rails de certaines lignes démontés. L'exploitation du réseau par la CGB cesse le 1^{er} mai 1916 : cette compagnie l'abandonne purement et simplement. Une administration provisoire est créée par un arrêté préfectoral en décembre de la même année ; un autre arrêté place sous séquestre le réseau en février 1920.

En 1921, **l'exploitation du réseau est confiée** à la STCRP (société des transports en commun de la région parisienne) par le conseil général de Seine-et-Oise ; le réseau est remis en service en 1923. Ce dernier est racheté par le département en 1927 et, le 1^{er} janvier 1933, son exploitation est désormais assurée par la Société générale des chemins de fer économiques (SE).



Les lignes du réseau sud du CGB - Source : La SAVAREN.

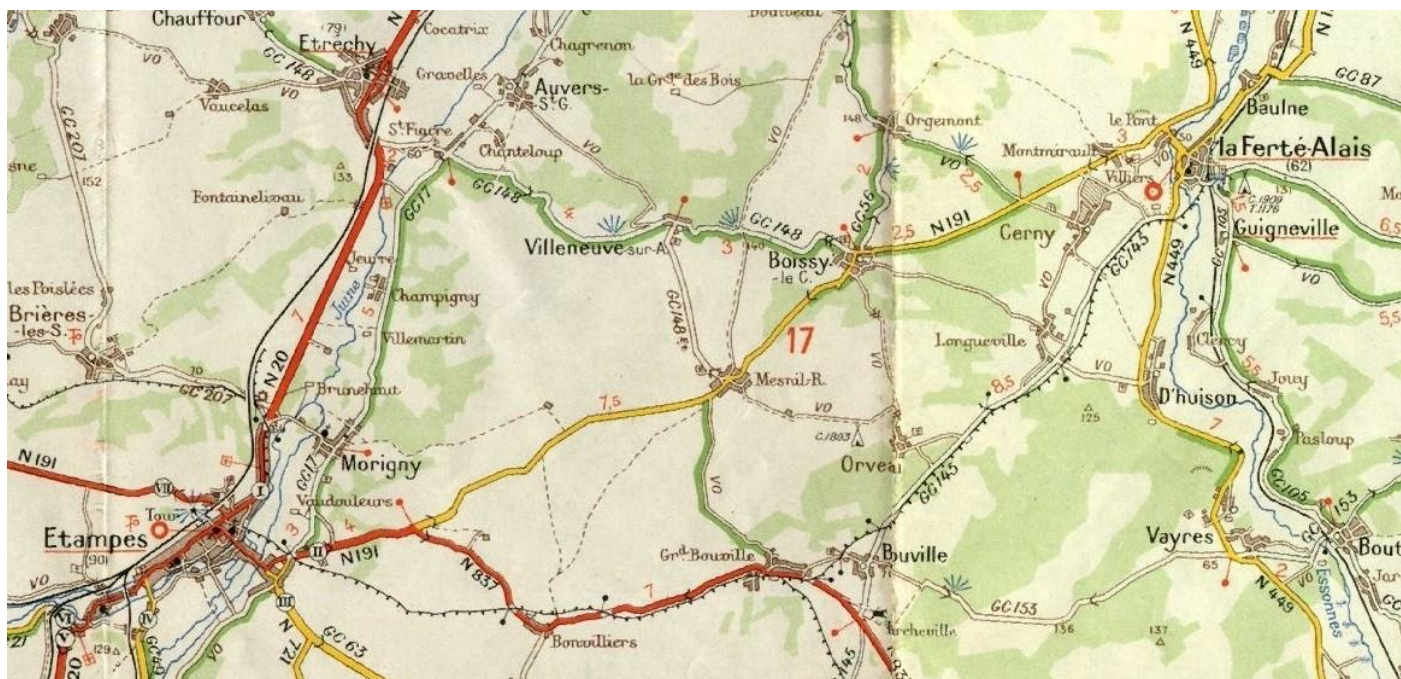
Mais dès le milieu des années 30, **un nouveau danger surgit**, accentuant son déclin : le développement des services d'autocars et celui de la voiture particulière. Malgré une bouffée d'oxygène apportée par l'accroissement du trafic voyageurs durant la seconde guerre mondiale, les lignes seront fermées peu à peu dans les années 1950.

La ligne Bouville - La Ferté-Alais

Cette ligne intéresse bien sûr tout particulièrement **les Fertoises et les Fertois** ; au départ de Bouville, elle dessert les gares d'Orveau et Longueville (devenu D'Huison-Longueville), terminus à La Ferté-Alais.

Sur la totalité de son parcours, elle présente un profil facile : sa seule déclivité importante est située entre le croisement de l'actuelle D449 et la gare de La Ferté-Alais. Bien qu'aménagée pour la circulation des wagons des "grands réseaux", seul son trafic de marchandises est important (cresson, betteraves etc.), pas celui des voyageurs.

Raccordée à Bouville sur la ligne Corbeil - Etampes, **la ligne suit en accotement l'ancien GC 145** (chemin de grande communication 145, actuelle D145) à travers bois ; elle dessert **Orveau**, surtout pour le transport de terre de bruyère, puis **Longueville** pour un trafic important de cresson et de pavés de grès. Elle franchit ensuite l'Essonne par un pont métallique de 12m à la hauteur de l'actuelle passerelle du collège Albert Camus ; il reste le vestige d'une pile de ce pont, démonté vers 1974. Enfin, **elle arrive à la gare de La Ferté-Alais**, son terminus. A la gare fertoise passe également la ligne du PLM (Paris - Lyon - Méditerranée). Aujourd'hui, c'est la piste cyclable entre La Ferté-Alais et D'Huison-Longueville qui utilise cet ancien tracé.



Extrait de la carte Michelin du sud de la région parisienne, édition 1940. Le tracé de la ligne du Tacot est figuré par le trait noir à picots. A Bouville, la ligne venant de La Ferté-Alais est connectée à la ligne Etampes - Corbeil. Coll. privée.

Avant 1924, la gare fertoise du CGB n'est pas encore alimentée en eau par la ligne du PLM. Les locomotives à vapeur vont se ravitailler auprès d'une installation située sur le petit parking à côté du départ de la piste cyclable vers D'Huison-Longueville, au carrefour des D145 et D449. L'eau est pompée dans l'Essonne. Totalement en ruines, cette installation est démantelée à la fin des années 1970.

Sur l'ensemble des lignes, la **2^{de} guerre mondiale** offre une bouffée d'oxygène au Tacot : en effet, ce petit train rend bien des services à la population, privée en grande partie de tout autre moyen de transport dans ces campagnes du sud de la région parisienne. De nombreux Parisiens l'utilisent également pour venir se ravitailler "à la campagne", tandis que les locaux peuvent se déplacer entre Corbeil, Etampes et Arpajon.

Comme toutes les autres lignes du Tacot, la ligne Bouville - La Ferté-Alais souffre d'un trop faible trafic voyageur. Après la guerre, d'abord maintenue essentiellement pour le transport des betteraves et des gadoues², elle est définitivement

² Ordures ménagères

fermée **en novembre-décembre 1948**. Sur le réseau sud du CGB, la dernière ligne est fermée en juillet 1953 : elle assurait la desserte de marchandises entre Maisse et Milly-la-Forêt.

Construites sur le même modèle, les 4 gares de la ligne ont été reconverties en habitations privées, certaines ayant été partiellement modifiées. Hormis celle d'Orveau, elles ont également un étage, destiné à accueillir un logement.



L'architecture des gares du Tacot (ici celle de La Ferté-Alais) est toujours la même : construction en pierres apparentes, linteau des portes et fenêtres en arc de briques rouges. Au rez-de-chaussée, l'entrée du hall de gare se fait toujours par la porte de droite, la halle à marchandises est située à droite de la gare. Hormis celle d'Orveau, les gares de cette ligne possèdent également un étage, utilisé en appartement. Photo HAF.

Outre l'ancienne gare fertoise du Tacot, **miraculeusement conservée intacte** à côté de l'actuelle gare du RER D, vous pourrez toujours admirer celles de **Longueville** (route de La Ferté à D'Huisson-Longueville), **d'Orveau** (le long de la D145) et **Bouville** (bien cachée par des arbres, sur la route d'Etampes à Bouville-le-Grand. Elle ne doit pas être confondue avec l'ancienne Poste située sur la droite, dont la façade arbore une splendide mosaïque.



L'ancienne gare du Tacot de Longueville, avec son étage, bien cachée derrière un mur de clôture, a conservé sa halle à marchandises sur sa droite. Photo HAF.



L'ancienne gare du Tacot d'Orveau a conservé son panneau ainsi que sa halle à marchandises à droite. L'extension d'habitation à gauche a été construite ultérieurement. Photo HAF.



L'ancienne gare du Tacot de Bouville est bien cachée derrière les arbres. Son ancienne halle à marchandises a été transformée en garage. Photo HAF.



Le pignon de l'ancienne gare de Bouville arbore toujours la même publicité peinte que celle de la gare de La Ferté-Alais.



Sur cette carte postale on distingue bien, au centre, le point de remplissage en eau des locomotives à vapeur de la ligne PLM (flèche rouge.) Le réservoir d'eau était situé à droite sur le talus (flèche bleue). Collection privée.

Et dans les alentours :

Sur la ligne Etampes - Corbeil-Essonnes via Milly la Forêt, la gare de **Courances-Dannemois**, également reconverte en habitation, est située le long de la piste cyclable longeant la D948 entre Soisy-sur-Ecole et Moigny-sur-Ecole, à hauteur du silo agricole un peu avant d'arriver à Moigny.

De même à **Soisy-sur-Ecole**, si le bâtiment de la gare a disparu, l'actuel arrêt de bus situé à proximité du début de la rue du Cheval Bart, est à côté de l'emplacement de l'ancienne gare du Tacot de cette même ligne Etampes-Corbeil. Clin d'œil à l'histoire locale, une rue tout proche et réservée aux riverains, porte le nom de "**Chemin de l'ancien Tacot**"...

Sources :

- Association pour la défense de l'environnement et du cadre de vie de la vallée de la Renarde (La SAVAREN)
- La France ferroviaire
- Association de l'histoire cachée de Villeconin et de sa vallée
- Archives « Les Histoires au Fil... de La Ferté »