

7 Mars 1908



LE CHEMIN DE FER

DANS L'AGGLOMÉRATION ROUENNAISE

DE 1843 À AUJOURD'HUI

Michel Croguennec

Collection histoire(s) d'aggl'o

n°17



1998
1999

Composition du groupe Histoire :

- Alain Alexandre - Jérôme Chaïb - Michel Croguennec - Frédéric David
- Jérôme Decoux - Fanny Germain - Claude Lainé - Serge Martin-Desgranges
- Jean-Yves Merle - Jean-Robert Ragache - Philippe Renault - Jacques Tanguy
- Cécile-Anne Sibout.
Coordonnateur : Loïc Vadelorge

Conception, réalisation et suivi :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse
de la Communauté de l'Agglomération Rouennaise
Serge Martin-Desgranges

Conception graphique :

Stéphanie Marc

Réalisation :

Agnès Drouillon
Nicolas Carbonnier

Contact :

Direction Culture - Patrimoine - Jeunesse
Communauté de l'Agglomération Rouennaise
32, rue de l'Avalasse, BP 589
76006 Rouen Cedex
Tél : 02 32 76 44 95 - Fax : 02 32 08 48 65
e-mail : culture@agglo-rouennaise.fr

section

Chère Madame, Cher Monsieur,

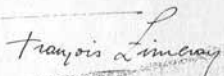
Les 33 communes de l'agglomération rouennaise possèdent un patrimoine d'une rare densité. Patrimoine architectural, naturel, mais aussi humain, qui a contribué largement au rayonnement de notre agglomération.

Le succès grandissant rencontré par cette collection est l'expression de l'intérêt majeur que chacun porte à ce qui fait son histoire, mais aussi son environnement quotidien.

Ce patrimoine est tout simplement le vôtre, et nous sommes heureux de vous le présenter.

Bien chaleureusement,

François ZIMERAY



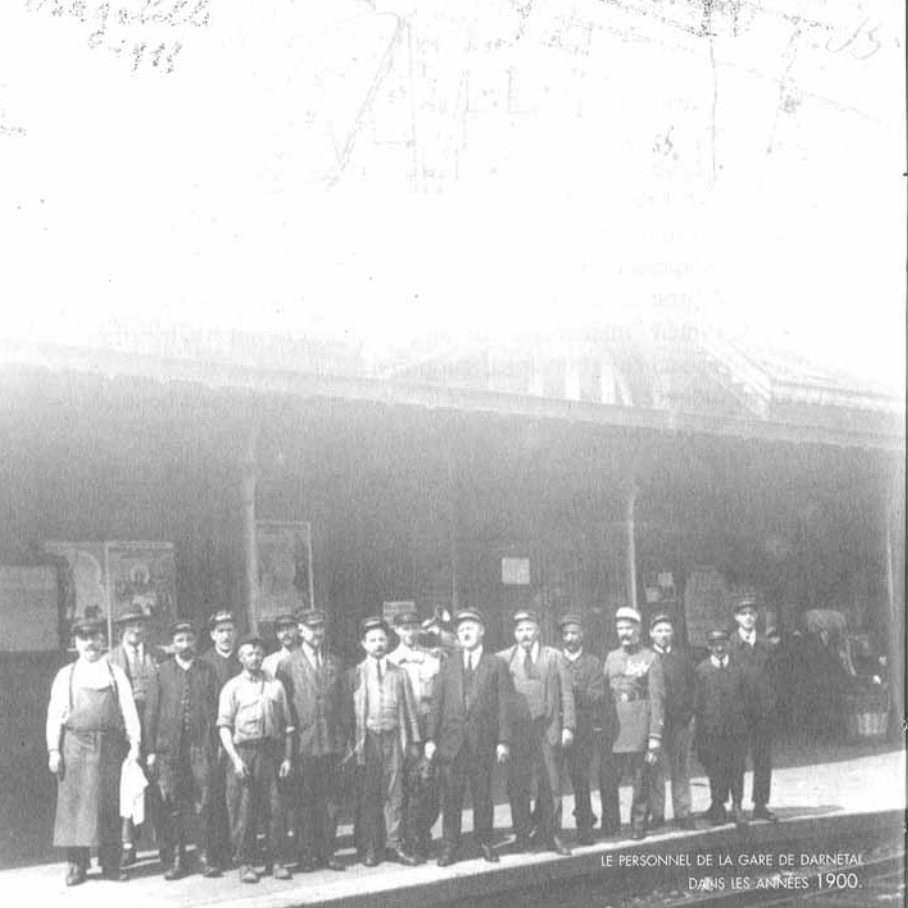
*Président de la Communauté de
l'Agglomération Rouennaise*

Jean-Yves MERLE



*Vice-Président délégué
Culture - Patrimoine - Jeunesse*

section



Magalhães
6-111

13

LE PERSONNEL DE LA GARE DE DARNETAL
DANS LES ANNÉES 1900.

Dans l'histoire de l'humanité les progrès techniques ont souvent joué un rôle d'accélérateur. L'invention de la vapeur appliquée au XIX^e siècle aux transports maritime et terrestre va transformer de manière spectaculaire les conditions de vie, de travail, et de déplacement des individus.

Rouen, première grande capitale régionale à être reliée à Paris par le chemin de fer dès 1843, va largement bénéficier de cette révolution du transport. L'agglomération rouennaise avec ses gares, ses triages, ses ateliers devient en une quarantaine d'années l'un des plus importants nœuds ferroviaires du pays.

Ce fascicule, en retraçant les grandes étapes du développement du chemin de fer, a pour but de montrer que l'agglomération rouennaise ne fut pas seulement un grand centre de production textile mais aussi un foyer précoce de l'essor de l'activité et de l'industrie ferroviaire en France.

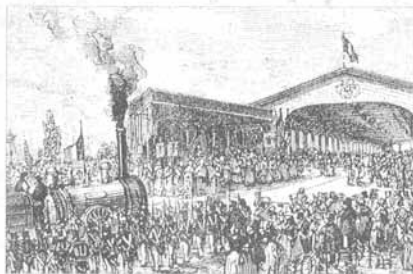


Si les premiers projets de chemin de fer entre Paris et Rouen remontent aux années 1820, de multiples difficultés retardent la mise en route du chantier.

L'intervention d'investisseurs anglais, intéressés par la perspective de l'ouverture d'une ligne Paris-Rouen prolongée jusqu'au Havre, permet en 1840 de débloquer la situation. Le 23 mai la construction et l'explo-

tation du chemin de fer entre Paris et Rouen sont concédées par l'État à la compagnie anglo-française Laffite et Blount. Le chantier de la ligne reliant Colombes à Rouen est lancé en mai 1841 avec l'aide de 10 000 ingénieurs et ouvriers pour la plupart originaires d'outre-Manche. Un tracé de 125 km empruntant la vallée de la Seine est retenu par l'ingénieur anglais Locke. Les terrassements, le percement de tunnels, la construction des ponts, la pose des voies, l'aménagement des gares sont réalisés en deux ans par les entrepreneurs Mackenzie et Brassey. Les essais de circulation étant concluants, la date de l'inauguration de la ligne est

fixée au 3 mai 1843 en présence du duc de Nemours et de l'Archevêque de Rouen qui doit bénir la ligne et le matériel roulant. Deux jours de liesse marquent à Rouen l'arrivée de ce nouveau moyen de transport. Le 9 mai, l'exploitation commerciale de la ligne est lancée. À cette date, 3 h 50 sont nécessaires aux trains les plus rapides pour relier les gares Saint-Lazare et Saint-Sever.



L'ARRIVÉE DU TRAIN À ROUEN LE 3 MAI 1843

Les gares de Rouen

Lorsque le train arrive à Rouen en 1843 par la rive gauche, les ingénieurs implantent le terminus de la ligne à l'entrée du Grand Cours en face de l'île Lacroix. À l'emplacement retenu est construit la gare Saint-Sever pour l'accueil des voyageurs et l'expédition des marchandises. Détruite en 1944 par les bombardements, la plus ancienne gare de l'agglomération n'est pas

reconstruite, ce qui ne permet pas de pérenniser l'activité voyageur, déjà fortement réduite depuis l'ouverture de la gare de la rue Verte. Les installations de Saint-Sever sont dès lors vouées au transport rapide des marchandises.

Avec l'extension de la ligne Paris-Rouen vers Le Havre autorisée en 1842, le train va pouvoir passer sur la rive droite. La construction en bois du viaduc d'Eauplet au-dessus de la Seine, le percement de tunnels sous

la colline Sainte-Catherine, les boulevards et les quartiers Saint-Maur et Saint-Gervais permettent le contournement de Rouen. Une tranchée est toutefois ouverte rue Verte pour l'aménagement d'un embarcadère pour le Havre. L'architecte anglais Tite est chargé de construire en cet endroit une gare dans le style " Tudor " en vogue outre manche. Celle-ci est inaugurée le 20 mars 1847 à l'ouverture de la ligne Rouen-Le Havre.

section

Magasin
1888

9



LA PREMIÈRE GARE DE LA RUE VERTE

Cependant, cette gare ne fait pas l'unanimité. Les critiques sont nombreuses sur sa disposition encaissée. Jugée peu fonctionnelle, la gare est remplacée par un second bâtiment imaginé par l'architecte Dervaux et inaugurée le 4 juillet 1928. Avec l'électrification de la ligne Paris-Le Havre en

1967, la gare de la rue Verte est modernisée et son grand hall décoré des fresques du peintre Savary. L'arrivée le 18 avril 1867 du train reliant Amiens à Rouen par la vallée de Darnétal se traduit par la mise en place d'une nouvelle gare.

La gare de Martainville, à l'austère architecture de

L'ACTUELLE GARE
DE LA RUE VERTE



briques rouges, est construite avenue Gambetta. Celle-ci, reliée aux quais du port de Rouen, connaît une activité marchande importante particulièrement accrue pendant la guerre 14-18. Cependant, à la fin des années 30 le service voyageur est transféré vers la gare de la rue Verte. Au début des années 80 la réorganisation du quartier Martainville entraîne la démolition du bâtiment. Avec l'ouverture de la ligne Rouen-Orléans le 7 janvier 1883, la capitale normande est dotée d'une quatrième station. Mais cette gare constituée de baraques fait piètre figure. À partir de 1894 l'architecte

Lisch élabore les plans d'un bâtiment en pierre. La nouvelle gare située place Saint-Sever (rebaptisée en 1913 Carnot) est inaugurée en 1898 à 500 m de la gare Saint-Sever. Cette même année, la construction d'un viaduc métallique enjambant les rues Lafayette et Saint-Sever permet de relier directement les deux gares de la rive gauche en évitant ainsi aux trains d'emprunter les quais du port.



LA GARE DE MARTAINVILLE À ROUEN

Comme beaucoup d'installations ferroviaires, la gare d'Orléans n'est plus que ruines à la Libération. La reconstruction de celle-ci est étudiée. Cependant, compte tenu des plans de reconstruction de la rive gauche, l'emplacement de la gare et de ses installations

doit être reporté à l'ouest de l'avenue Jean Rondeaux. Trop décentrée, on décide finalement d'installer une halte pour la ligne voyageur venant d'Elbeuf sur le nouveau raccordement souterrain des deux gares de la rive gauche près de la culée du pont Corneille.

Celle-ci accueille jusque dans les années 1960 les quelques trains de banlieue desservant Elbeuf par la Londe. À la fin de cette période, l'ensemble des départs et des arrivées de voyageurs à Rouen est concentré à la gare de la rue Verte.

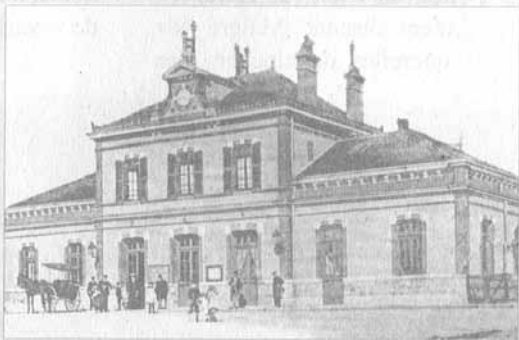


L'extension du chemin de fer dans l'agglomération

Si l'expansion du chemin de fer en France est dans un premier temps ralenti par certains préjugés défavorables, la mise en place des premières grandes lignes entraîne un renversement de tendance. Les municipalités comprennent bien vite le profit à retirer d'une desserte ferroviaire en terme de désenclavement et d'essor économique. La possession d'une gare devient dès lors un enjeu politique et chaque commune veut la sienne à son nom. La mise en

service entre 1843 et 1883 de liaisons à partir de Rouen vers le Havre, Amiens, Orléans permet ainsi de desservir un grand nombre de cités et de bourgs de l'agglomération rouennaise.

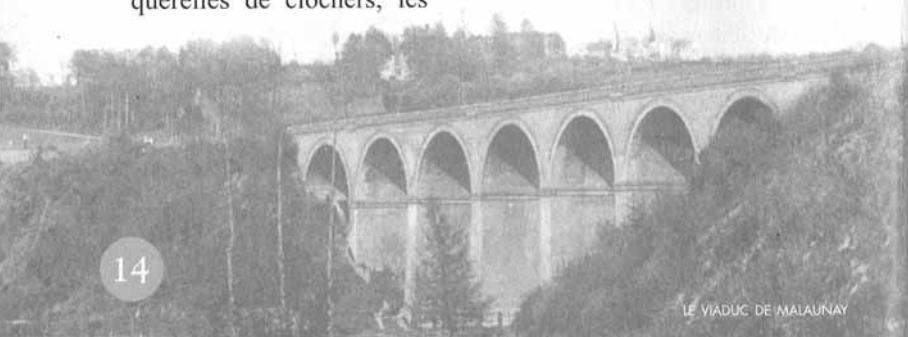
L'ouverture de la ligne Paris-Rouen offre dès 1843 une station ferroviaire à Oissel. Cependant, il faut attendre 1847 pour que de nouvelles gares soient créées à l'ouest de Rouen. Les



LA GARE D'OISSEL

Baqville
communes de Maromme et Malaunay ont en effet été retenues pour l'implantation de stations ce qui n'est pas sans provoquer des contestations. La gare de Maromme étant en effet implantée à cheval sur les communes de Déville-lès-Rouen et Notre-Dame-de-Bondeville et celle de Malaunay sur le territoire du Houlme, le choix du nom des stations est âprement discuté. Malgré ces querelles de clochers, les

deux gares dessinées par Tite sont construites dans le style gothique britannique. En 1867, Darnétal peut à son tour s'enorgueillir de l'ouverture de sa gare le long de la ligne Rouen-Amiens. Neuf ans plus tard, Saint-Étienne-du-Rouvray voit enfin le train de Paris faire halte sur son territoire. L'attente est encore plus longue pour Sotteville-lès-Rouen qui n'obtient sa gare de voyageurs qu'en 1881.



Requie

La mise en service en avril 1883 de la liaison Rouen-Elbeuf-Orléans est l'occasion de l'ouverture de nouvelles stations sur la rive gauche. Petit-Quevilly, Le Grand Quevilly, Petit-Couronne, Grand-Couronne et Moulineaux - La Bouille peuvent enfin bénéficier du chemin de fer en permettant

aux nombreux ouvriers et élèves de ces communes de se rendre plus rapidement à Rouen. La desserte de l'agglomération rouennaise s'achève par l'installation en 1893 d'une halte ferroviaire à Préaux, associée dans le nom à Isneauville, et en 1897 à Saint-Martin-du-Vivier.

Les ateliers ferroviaires

La mise en exploitation de la ligne Paris-Rouen en 1843 nécessite la création d'un important parc de locomotives, de voitures de voyageurs et de wagons. Désigné pour la fourniture et l'entretien de ce matériel, le constructeur de matériel ferroviaire anglais Buddicom associé à l'ingénieur Allcard décide d'installer en août 1841 une usine à Petit-Quevilly près de l'an-

ancien couvent des Chartreux. L'embauche d'ingénieurs, de techniciens anglais et d'ouvriers français permet la fourniture en septembre 1842 des premiers matériels. Cependant, l'implantation quevillaise se révèle bien vite peu satisfaisante pour acheminer dans de bonnes conditions jusqu'à la gare Saint-Sever les locomotives. De fait on opère en décembre 1845 le transfert des ateliers à Sotteville-lès-Rouen en bordure des voies ferrées. Idéalement

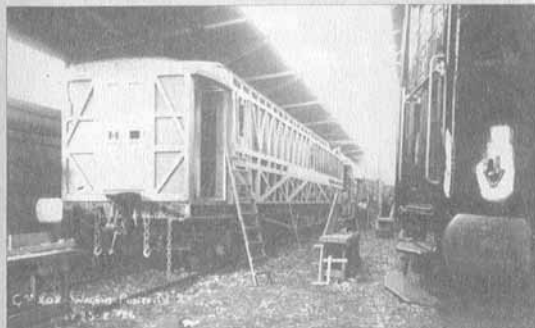
située pour la fourniture et la réparation des matériels circulant sur la ligne Paris-Rouen puis Rouen-Le Havre, l'entreprise ferroviaire Allcard Buddicom devient en peu de temps l'une des plus importantes du pays. Malgré cela, l'établissement est cédé en 1860 à la compagnie de l'Ouest qui exploite depuis 1855 la ligne Paris-Le Havre. Si les ateliers de Sotteville continuent de s'appeler Buddicom, seule la réparation et l'entretien des locomotives,

voitures et wagons sont poursuivis. Ces deux activités ne vont dès lors cesser de se développer.

Dans les années 1870, Buddicom est chargé annuellement de l'entretien d'une centaine de locomotives et de tenders, et de près de 28 000 wagons et voitures pour l'ensemble

du réseau Ouest qui est repris en 1909 par la compagnie de l'Etat. Mais l'espace manque et à la veille de la guerre de 14-18 on décide de créer des ateliers sur un second site à cheval sur les communes de Saint-Étienne-du-Rouvray et de Sotteville-lès-Rouen au lieu dit des

Quatre-Mares. Les ateliers de Quatre-Mares (Q.M) aménagés et exploités par l'armée britannique pendant la guerre sont récupérés par la compagnie de l'Etat en 1919. À cette date, on transfère l'entretien et la réparation des locomotives de Buddicom à Q.M qui peut dès lors se consacrer à la seule réparation des wagons et des voitures. Peu d'années sont nécessaires pour faire de ces nouveaux ateliers l'un des plus importants centres français de maintenance des locomotives, d'abord pour la



CONSTRUCTION DE WAGONS DE POSTE AUX CHANTIERS DE NORMANDIE

Magasin

compagnie de l'Etat puis, suite à la nationalisation de celle-ci en 1937, pour la SNCF. Les deux sites sinistrés pendant la guerre 39-45 sont reconstruits et modernisés. Cependant, la réorganisation de l'ensemble

des ateliers de la SNCF au lendemain de la guerre entraîne le lent déclin de l'activité de Buddicom jusqu'à sa fermeture définitive en 1970. Avec la disparition de la traction vapeur dans les années 1960 l'avenir de

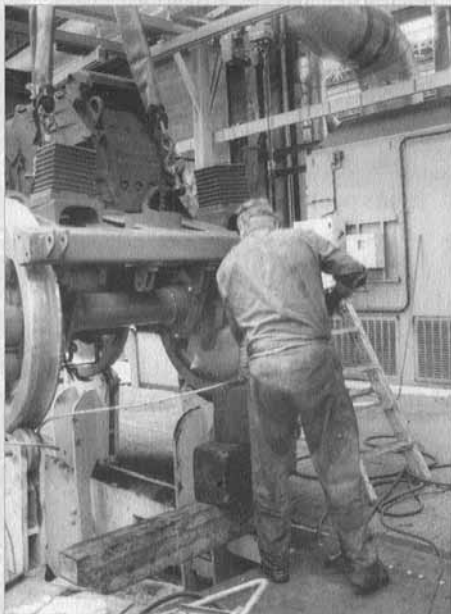


Q.M semble lui aussi menacé. Mais, l'arrivée des locomotives diesel-électriques puis électriques permet d'assurer la pérennité de la réparation ferroviaire sur ce site.

L'activité de construction et de réparation ferroviaire n'est cependant pas le seul apanage des ateliers des compagnies de chemin de fer. Divers établissements de mécanique et de chaudronnerie de l'agglomération rouennaise ont également travaillé de manière plus ou moins régulière et importante dans ce sens. Pendant les années 1920, les Chantiers de Normandie à Grand-Quevilly produisant habituellement des bateaux, construisent des

wagons pour les services postaux. Les chantiers de réparation navale Lozaï à Petit-Quevilly assemblent et réparent dès les années 1930 des wagons citernes pour le transport des produits pétroliers ou des wagons fourgons pour les marchandises diverses. Mais l'entreprise la plus impliquée dans l'industrie ferroviaire fut sans conteste les forges et ateliers Commeny-Oissel qui consacèrent, tout le temps de leur existence sur le territoire de Oissel, une grande part de leur activité à la construction et la maintenance de matériels ferroviaires tels que des wagons, des voitures, des locomotives, des containers...

Dépôt et triages



LOCOMOTIVE EN RÉPARATION

La mise en place du réseau ferré de l'agglomération rouennaise entraîne la création d'installations annexes pour le triage et le garage des wagons ainsi que le remisage des locomotives.

La croissance rapide du trafic ferroviaire dans la seconde partie du XIX^e siècle se traduit par l'augmentation du nombre de wagons en circulation dans le pays et la multiplication des destinations pour les marchandises. Pour faire face à cette situation, les gares sont équipées de voies supplémentaires pour le tri des wagons. Cependant, avec la croissance de l'activité portuaire rouennaise particulièrement sensible à

partir des années 1880, les installations ferroviaires de la rive gauche sont rapidement saturées. Afin de répondre à ce problème, la compagnie de l'Ouest crée en 1886 les premiers éléments d'une gare de triage dans les prairies de Sotteville-lès-Rouen. Celle-ci se révèle pourtant bien vite insuffisante. En 1911, un nouveau projet voit le jour pour assurer la gestion et le tri des wagons de marchandises générés par le second port de France. Mais avec le déclenchement de la guerre 14-18 la situation ne fait qu'empirer. La proximité du front fait de Rouen l'une des principales bases de l'armée britannique du pays ce qui

provoque un trafic ferroviaire supplémentaire considérable. Rouen, devenu premier port de France en 1915, réussit à relever le défi de tripler les évacuations journalières de marchandises par le fer grâce aux efforts conjugués des compagnies et des autorités militaires. Le renforcement des gares de triage de Sotteville-lès-Rouen et de Saint-Etienne-du-Rouvray et la création par les Anglais dans les prairies du Petit et du Grand Quevilly de centres de tri permettent d'éviter une situation de blocage aux conséquences catastrophiques. La paix revenue, le projet de gare de triage élaboré en 1911 resurgit.

13

Cependant ce n'est qu'en 1928 que celui-ci peut voir le jour à Sotteville. Malheureusement, en 10 ans ce nouveau site est saturé ce qui contraint les ingénieurs à imaginer la création d'un troisième triage capable de gérer 4000 wagons par jour. Retardé par la guerre, le grand site de triage de l'agglomération rouennaise est mis en service à Sotteville en 1966.

Cette lente mise en place de l'infrastructure ferroviaire nécessaire à la gestion des wagons s'accompagne également de la création de dépôts pour le remisage des locomotives. Si dans les premières années de l'arrivée du train à Rouen, les locomotives du

réseau Ouest sont entreposées à Buddicom, bien vite on doit songer à la création d'un garage sur un site propre. En 1883, les prairies situées à proximité du pont de chemin de fer d'Eauplet sont consacrées à l'aménagement d'un grand dépôt pouvant accueillir plus d'une centaine de machines. Détruites pendant la guerre, ces installations sont reconstruites et modernisées afin de pouvoir gérer un parc de 200 machines à vapeur. 1000 cheminots y sont alors employés pour conduire les locomotives et veiller à leur entretien courant. Mais Sotteville n'est pas le seul dépôt de l'agglomération. La compagnie du Nord qui exploite la ligne

Rouen-Amiens dispose près de sa gare de Martainville d'un dépôt en forme de demie rotonde pour abriter et entretenir les locomotives assurant le service de la ligne et celles circulant sur les quais de la rive droite du port. De même, la gare d'Orléans possède sa propre rotonde destinée à l'accueil des locomotives assurant la circulation sur la

ligne Rouen-Orléans, mais également celles de Dieppe, Gisors, Mantes et naturellement celles assurant la manœuvre des wagons sur les quais de la rive gauche. Dans le cadre de la concentration des opérations d'entretien, Sotteville devient à la fin des années 1960 le seul dépôt de l'agglomération.

Bayonne

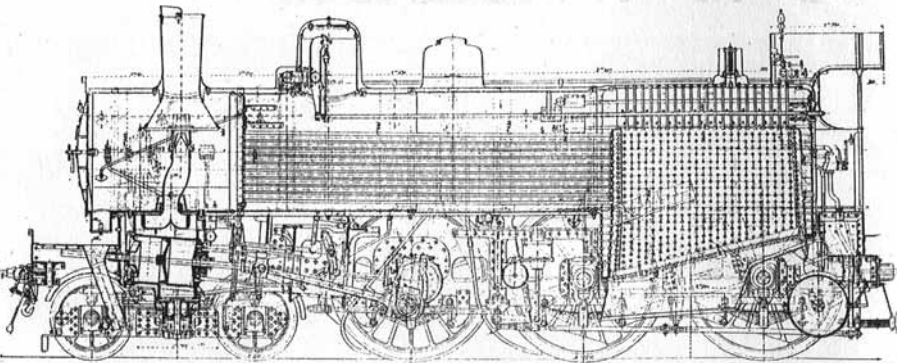
Dès son apparition le chemin de fer constitue pour les écrivains une source d'inspiration sans cesse renouvelée. Le chemin de fer de l'agglomération eut ainsi à plusieurs reprises les honneurs de la littérature :

3

"Il n'y avait plus qu'un autre tunnel, celui du Roule, près de Gaillon, avant la gare de Sotteville, une gare redoutée, que la complication des voies, les continuelles manœuvres, l'encombrement constant, rendent très périlleuse. Toutes les forces de son être étaient dans les yeux

qui veillaient, dans sa main qui conduisait ; et la Lison, sifflante et fumante, traversa Sotteville à toute vapeur, ne s'arrêta qu'à Rouen, d'où elle repartit, calmée un peu, montant avec plus de lenteur la rampe qui va jusqu'à Malaunay."

(La Bête humaine, Emile Zola, 1890.)



"Je me rappelais si fidèlement encore mon arrivée à Rouen chaque matin, à sept heures trente, par le train d'Elbeuf : la noble ligne des quais ; la rue Grand-Pont, étroite et active ; ce passage quotidien entre la Cathédrale et le Palais de Justice ; ce détour par le Marché aux Fleurs ; le Napoléon de bronze s'élançant de l'Hôtel de Ville au-devant de troupes invisibles ; la cour du Lycée, toute empreinte d'honneur et de gravité, le Corneille de David d'Angers, patron moral de notre province et de nos études."

*(Rouen dévasté,
André Maurois, 1948.)*

"Centre ferroviaire d'importance capitale Sotteville devait subir 36 bombardements qui l'éprouvèrent et la détruisirent à 70%. Malgré ces épreuves, sa population toute entière manifesta en toute occasion sa volonté de résistance. Ses cheminots, en particulier, en prenant une part active à la Bataille du Rail, ont contribué activement au succès des armées alliées et de la déroute de l'ennemi."

(Extrait du discours prononcé à l'occasion de la remise de la croix de guerre à la ville de Sotteville-lès-Rouen en 1950.)

Brageville
1911

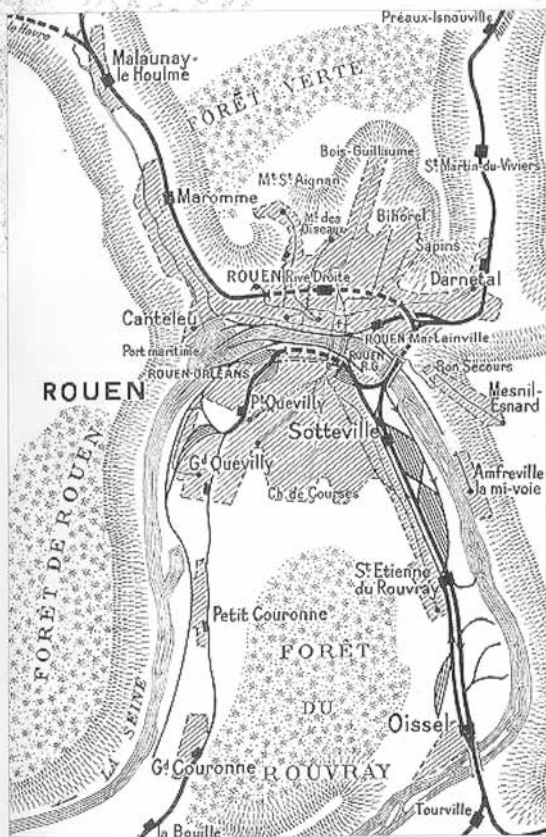
L'essor précoce du chemin de fer sur l'agglomération rouennaise se traduit très tôt par la mobilisation de plusieurs milliers de personnes. Par leur poids démographique, économique, politique et syndical les cheminots vont profondément marquer l'histoire de l'agglomération en étant des acteurs de tout premier ordre. Si la disparition en 1966 de la vapeur a entraîné un certain recul de l'activité ferroviaire de la région de Rouen, la tradition cheminote n'en demeure pas moins encore profondément ancrée dans la mémoire collective.

Michel Croguennec

Docteur en histoire
Archives départementales
de la Seine-Maritime

26

Ce fascicule a été tiré à 25 000 exemplaires
sur les presses de l'imprimerie E.T.C à Yvetot
Dépôt légal : novembre 2001. N°ISBN 2 - 913914-27-6
© Communauté de l'Agglomération Rouennaise
Collection histoire(s) d'agglo - N°ISSN 1291-8296



Les textes sont publiés sous la responsabilité de leurs auteurs.

Pour en savoir plus :

FRANCOISE (M.), " Histoire du chemin de fer et des tramways à Rouen ", connaître Rouen, fascicule IV.

" Description du chemin de fer de Paris à Rouen ", Stahl, Paris, 1843.

Groupe archives Quatre-Mares, " Les ateliers de Quatre-Mares ", la Vie du Rail, Paris, 1996.

" Le chemin de fer à Rouen des origines à nos jours ", catalogue d'exposition des archives départementales de la Seine-Maritime, avril 1978.

Remerciements :

Pascal GARDIE, Loïc LEBLANC du Groupe Archives Quatre-Mares, Frédéric DAVID, L'association " la mémoire de la ville " de Sotteville-lès-Rouen

Photographies : © Collection privée

Photo de couverture : LOCOMOTIVE CONSTRUITE EN 1843 AUX ATELIERS ALLCARD BUDDICAM DE PETIT-QUEUVILLY. ACTUELLEMENT CONSERVÉE AU MUSÉE DES CHEMINS DE FER DE MULHOUSE.

n°1 Les Bruyères-Saint-Julien

n°2 Décors et Urbanisme
à travers la rive sud

n°3 De Malaunay à l'île Lacroix
La ligne 16 de la TCAR

n°4 Saint Romain
De la légende... à la foire

n°5 Le Parlement de Normandie
1499-1790

n°6 Et la Seine devint maritime

n°7 Le port de Rouen
De l'île Lacroix à La Bouille

n°8 Rouen, lieu d'histoire maritime

n°9 Mémoires de Guerres I
La Rive gauche de 1870 à 1914

n°10 Mémoires de Guerres II
La Rive gauche de 1914 à 1940

n°11 Les hommes de presse
de l'agglomération rouennaise

n°12 Jean-Jacques Rousseau et l'Académie
des sciences et belles lettres de Rouen

n°13 Quelques grandes figures
médicales rouennaises

n°14 Sources & fontaines

n°15 Le patrimoine architectural
du plateau est

n°16 En suivant TEOR...

Gratuit,

ne peut être vendu.

Imprimé sur papier recyclé