

LA GARE DE PARMAIN-L'ISLE-ADAM – SES EVOLUTIONS

Les débuts du chemin de fer en France

En 1823, une première concession de chemin de fer est attribuée pour une ligne reliant Saint-Etienne et Andrézieux ; elle est destinée au transport des marchandises et plus particulièrement du charbon ; elle commence à être exploitée en 1828. Une seconde concession est attribuée en 1826 pour le trajet de Saint-Etienne à Lyon.

En 1832, ces lignes s'ouvrent au trafic voyageur et la traction est désormais assurée par des locomotives à vapeur (elle était auparavant réalisée par des chevaux) ; il y a eu en effet invention simultanée, de part et d'autre de la Manche, par Stephenson et Séguin de la chaudière tubulaire.

En 1837, a lieu l'inauguration, par la reine Marie-Amélie entourée de la haute aristocratie, de la ligne Paris à Saint-Germain. Celle-ci connaît immédiatement un énorme succès et constituera la vitrine de ce nouveau mode de transport.

En 1842, une loi définit la trame du futur réseau national. C'est « l'étoile de Legrand » ainsi appelée du nom du directeur des Ponts et Chaussées qui en a conçu le projet. Cette loi constitue en quelque sorte une charte des chemins de fer français, définissant le tracé des grandes lignes telles que nous les connaissons encore actuellement, la plupart partant de Paris et se dirigeant vers les différentes frontières de l'hexagone.

La construction de ces lignes s'effectue par une action concertée des communes (qui fournissent les terrains), de l'Etat qui construit les lignes et enfin de compagnies par actions qui en assurent l'exploitation. La construction du réseau sera presque achevée à la fin du Second Empire.



La création de ces sociétés par actions donne lieu, au demeurant, à un intense agiotage assorti d'intrigues politiques. Pour remédier à cet état de choses, à l'occasion de la concession de la ligne de Paris à Bruxelles (qui nous intéresse essentiellement ici) est introduite une clause de portée générale : pour être valable et définitive, toute adjudication doit être homologuée, la compagnie adjudicataire ne pouvant émettre d'actions ou de promesses d'actions qu'après sa constitution en société anonyme dûment autorisée.

La ligne Paris-Bruxelles passant par Parmain

Le 14 juin 1846, est inaugurée, par le roi Louis Philippe et un grand nombre de dignitaires, la ligne Paris-Lille, premier tronçon de la ligne Paris-Bruxelles. L'ouverture au public a lieu le 20 juin. A l'époque, cinq trains quotidiens desservent la gare depuis Paris et le trajet dure alors 1 h 15.

Cette première ligne du chemin de fer du Nord passe par Saint-Denis, Pierrelaye, Auvers. Elle passe aussi prétendument par Pontoise (rive droite de l'Oise) ; en réalité, c'est à Epluches (rive gauche) que se trouve la station. Il faudra attendre 1863 pour qu'un pont permette au chemin de fer de franchir la rivière, entraînant la construction d'une gare dans la basse ville.

Par contre, cette première ligne du réseau nord traverse l'Oise à Auvers si bien qu'ultérieurement diverses localités de la vallée de l'Oise, situées sur la rive gauche, seront desservies par des gares sur la rive droite (Parmain pour l'Isle-Adam, Persan pour Beaumont). C'est seulement en 1876 que sera inaugurée la ligne de Paris à Persan-Beaumont par Enghien.

Peu après la construction de la ligne, un accident a lieu, à la hauteur de Butry, accident provoqué. En effet, le nouveau mode de transport, constitué par le chemin de fer, fait une concurrence sévère aux mariniers et aux diligences. Au cours des journées révolutionnaires de 1848, des bateliers mécontents viennent endommager les installations de signalisation, ce qui provoque une collision entre deux trains et cause la mort de plusieurs personnes.



La gare de Parmain

La gare de Parmain-l'Isle-Adam a été l'une des premières construites sur la future ligne Paris-Bruxelles (celles proches de Valmondois et Champagne seront ouvertes ultérieurement).



A titre anecdotique, signalons que la nouvelle ligne de chemin de fer traverse la propriété de Mme Ducamp, lui interdisant du même coup l'accès direct à la rivière. Par ailleurs celle-ci supporte mal le bruit et la fumée au passage des trains. Elle se transporte alors dans l'île du Prieuré où elle fait bâtir la belle demeure, qui existe encore, à l'emplacement de l'ancien château Conti. Ultérieurement, ses héritiers vendent la propriété de Parmain à la municipalité qui y installe l'actuelle mairie.



Les bâtiments de la gare, restent longtemps inchangés. De simples réparations sont effectuées après la guerre de 1870, qui a vu un affrontement, au niveau des ponts de l'Isle-Adam, entre les troupes prussiennes se dirigeant vers Paris et les « patriotes » regroupés sur Parmain. (Pour plus de détails, voir notre article paru dans le bulletin N° 16 – octobre 1992)



La gare d'origine est agrandie en 1900, notamment par une surélévation des ailes du bâtiment. Après ces transformations, l'aspect de la gare et de ses environs correspond aux cartes postales reproduites ci-après. On notera qu'à l'arrivée des trains, des voitures à chevaux attendent les voyageurs, celles-ci étant remplacées ultérieurement par des automobiles.





De simples travaux de réfection sont réalisés au lendemain de la seconde guerre mondiale, à la suite des bombardements subis par la ville de Parmain.

Blanche Vogt, dans son livre «L'Isle-Adam – Perle de l'Ile de France», publié en 1953, donne la description suivante :

« Gentille la petite gare standard de Parmain-l'Isle-Adam ! Les gars ferroviaires y sont aimables comme il se doit en une station qui dessert une cité touristique. Signe particulier : arrivés à l'Isle-Adam, les voyageurs entendent crier le nom de la station – fait assez rare sur cette ligne de banlieue nord où toutes les haltes sont dotées d'agents absolument muets.



« La gare de l'Isle-Adam, puissamment bombardée, a été le premier bâtiment reconstruit. On en profite pour la moderniser. Des flots de peinture ont rendu les murs accueillants. Un étroit parterre fait jaillir, dès avril, un petit cycle de fleurs. Un rang de tilleuls, dûment rognés, se hasardent à verser un peu d'ombre au cœur de l'été.



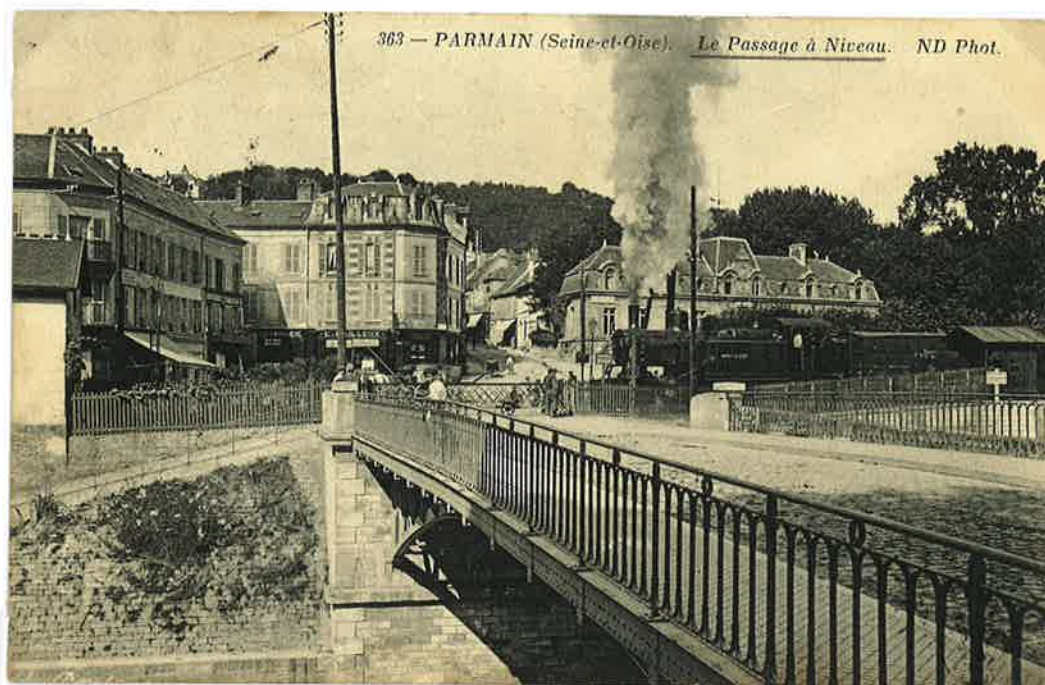
« En attendant le convoi, les voyageurs jouissent d'un ravissant paysage : l'Oise moirée, le chaland qui passe, l'île du Prieuré, la noble terrasse enserrant le parc de la haute maison Louis XIII qui remplace le château Conti, de beaux arbres centenaires, des saules romantiques.



« Vers Parmain, les regards s'arrêtent avec complaisance sur l'harmonieuse mairie, bâtiment rescapé des dépendances du château de Conti. Au loin la colline encercle la voie d'un fond de décor charmant.



« Le passage souterrain a des ramifications qui se perdent sous les fondations de l'ancien château et au-delà, croit-on. Des grilles de fer solides ne permettent pas aux curieux de s'égarer...



« La petite gare s'anime le soir, quand arrive le train des maris. Madame est là avec les enfants et le chien. Il y a embouteillage. »

Nouvelle gare

Le 21 décembre 1983, une nouvelle gare est inaugurée à Parmain. Sa construction répond à plusieurs besoins, en particulier la nécessité de faire face à une progression notable du trafic des voyageurs. Par ailleurs, la municipalité de Parmain souhaite améliorer l'urbanisme du quartier (notamment par la construction de parkings). Enfin, le bâtiment présente de nombreux désordres, compte tenu de sa vétusté, et il paraît sage de procéder à une complète reconstruction.

Les nouveaux bâtiments sont représentés ci-après (photos prises en avril 2012). Ils présentent un caractère architectural particulier : une charpente très structurée et un revêtement de pierres de taille de belle facture.

Evolutions constatées

La construction de la gare Parmain-l'Isle-Adam a beaucoup contribué au développement économique de la région et en particulier à son essor touristique : les Parisiens, avant le développement de l'automobile, pouvaient aisément venir, par le chemin de fer, passer une journée à la plage de l'Isle-Adam.

Actuellement, la ligne Paris-Bruxelles ne passe plus par Parmain. Cette station ferroviaire est devenue une simple gare du réseau Transilien Paris-Nord qui dessert la proche et la lointaine banlieue. Le nombre de voyageurs est important (entre 500 et 2.500 quotidiennement dès 2002).

Solange CONTOUR

