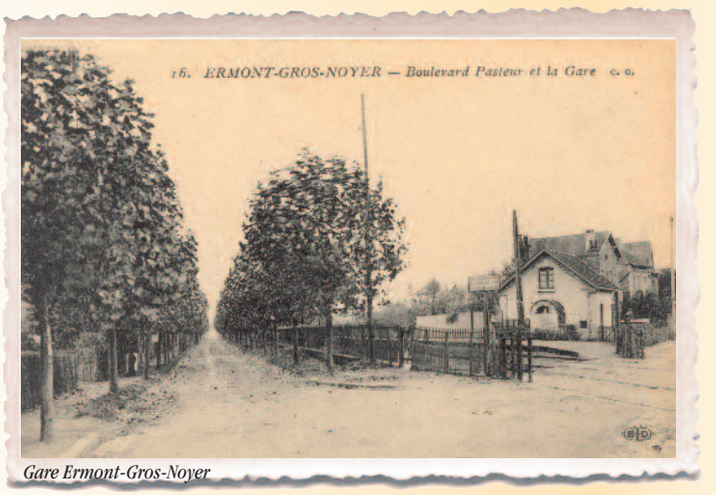
Ermont mise sur les rails

Gare Ermont-Eaubonne

Du 8 au 19 octobre, l'histoire du chemin de fer vous est dévoilée en mairie, puis dans plusieurs autres structures de la ville. Cette exposition est une passerelle vers l'histoire de la commune, montrant le développement ferroviaire et son importance dans l'évolution de notre ville. En attendant, faites une halte et succombez à un avant-goût de ce qui vous attend.

C'est en 1841 que l'on commence à parler du chemin de fer du Nord qui devait relier Paris à la frontière de la Belgique. Sur son parcours, il devait traverser Ermont. Par décision du 14 août 1846, M. le ministre des Travaux Publics demanda l'établissement des stations d'Ermont et de Franconville. L'inauguration de la station d'Ermont eut lieu le 14 juin 1846, et l'ouverture officielle aux voyageurs le 1er septembre 1846. A cette époque, le nombre de trains est assez important. Ce sont des trains mixtes, c'est-à-dire comprenant à la fois des wagons de voyageurs et de marchandises. Le parcours depuis Paris dure vingt-sept minutes. Les constructions les plus proches de la station d'Ermont étaient situées à près de 1,5 km.
Construite seulement en 1863, puis déplacée par la suite en 1878, la "gare d'Ermont Eaubonne" fut dénommée ainsi en 1893.



Gare Ermont-Gros-Noyer

Le réseau ferroviaire se développe

La ligne Argenteuil-Ermont
Ce tronçon fut réalisé en 1863 ; il permettait un raccordement entre le réseau de l'Ouest (ligne de Creil) et la ligne de Belgique par un embranchement d'Argenteuil à Ermont par Sannois.

La ligne Paris-Valmondois
Sa mise en service eut lieu le samedi 26 août 1876. Les stations desservies après Ermont-Eaubonne étaient Ermont-Halte, Saint-Leu, Taverny, Bessancourt, Mery, Mériel, Valmondois.

L'arrêt Ermont-Halte
Ermont-Halte fut le premier arrêt construit au sein de la commune. Son ouverture eut lieu le même jour que celui de la ligne de Valmondois, le 26 août 1876. Son implantation fut rendue nécessaire en raison de l'éloignement de la gare d'Ermont-Eaubonne, distante de plus de 1,5 km du centre du village.

La Halte Gros-Noyer-Saint-Prix
L'établissement de la ligne de Valmondois (le 26 août 1876) a eu pour conséquence la formation du hameau du Gros-Noyer, dont le développement nécessita la création d'une Halte. Elle fut dénommée Halte du Gros-Noyer puis fut transformée en Halte du Gros-Noyer-Saint-Prix du fait de la proximité territoriale de cette commune, dont les habitants venaient augmenter le flux des voyageurs.

Gare Ermont-Halte

La Halte de Cernay
L'arrêt de Cernay ne fut établi qu'au début de 1889. En 1900, ce qu'on appelle la Halte de Cernay n'est encore qu'un point d'arrêt qui ne figure même pas sur les tableaux indicateurs des trains à la gare du Nord.

Les retombées économiques, sociales et culturelles

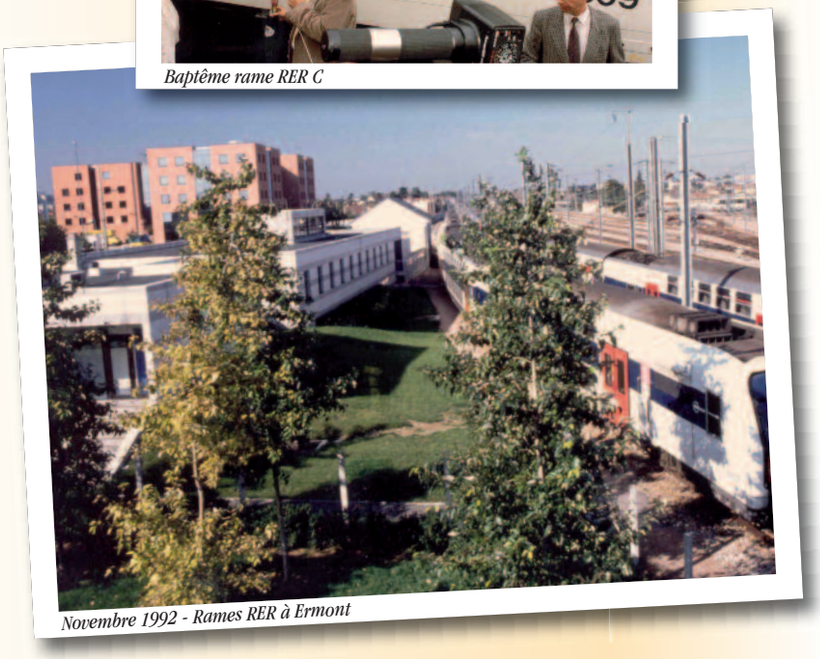
Une des conséquences de l'implantation du chemin de fer à Ermont a été de favoriser le développement de sa population. Entre 1861 et 1866, celle-ci augmente progressivement en passant de 647 à 792 habitants, puis elle fait un bond à 1 065 habitants en 1872.
Les installations ferroviaires qui desservent Ermont (gares Ermont-Eaubonne, Ermont-Halte, Halte du Gros-Noyer-Saint-Prix, puis Halte de Cernay) ont permis l'implantation d'un quartier et de services axés sur les voyageurs. En 1873, la compagnie des chemins de fer du Nord installe ses ateliers (essieux, roues, valves, horlogerie) dans le triangle formé par les voies, puis des entreprises s'implantent à leur tour comme la société des aciéries d'Ermont, la distillerie Godart, une scierie, un bijoutier, *J. Bustin* (constructeur de machines à fabriquer de la glace), *L. Rousseau* (fabrique de chocolat), la chocolaterie spéciale des pharmaciens Français, *Martin Low* et *Tansing* (entreprise de taillerie mécanique de simili-diamants), une fabrique d'horlogerie et *Louis Dessard,* un entrepreneur de menuiserie et de charpentes.
Concernant le logement, le chemin de fer a attiré de nombreuses personnes. Les emplois créés localement furent relativement peu nombreux ; une grande partie était des employés ou des ouvriers travaillant à la compagnie du Nord, les autres étaient pour la plupart des salariés employés soit dans le commerce (grands magasins Dufayel, La Samaritaine, Les Galeries Lafayette…), soit dans les banques ou encore dans la presse.

1970, passage de la vapeur à l'ère électrique

Le dernier transport de voyageurs en locomotive à vapeur de la gare du Nord en direction d'Ermont-Eaubonne eut lieu le 12 décembre 1970 à 12 h. La locomotive choisie pour la circonstance était une 141 TC 64 ayant effectué 1 592 569 km en 35 ans de carrière.
L'ère des machines à vapeur laissa officiellement la place à la traction électrique. La ligne d'Ermont à Valmondois a été électrifiée le 8 décembre 1970. Cette mise sous tension a été marquée par la circulation d'un train inaugural le 11 décembre 1970, sur l'itinéraire Paris-Gare du Nord, Pontoise, Persan-Beaumont, Valmondois, Ermont-Eaubonne.
L'électrification des lignes a pour justification essentielle le souci de faire face aux besoins croissants du nombre d'usagers.

1960 - Gare Ermont-Eaubonne - Tableau d'indication d'horaires

Baptême rame RER C



Novembre 1992 - Rames RER à Ermont

1988, le RER entre en scène...

La liaison « Vallée de Montmorency-Ermont Eaubonne-Invalides » a été inaugurée le 18 septembre 1988. A cette occasion, une cérémonie de baptême d'une rame RER à deux niveaux, aux armes d'Ermont et d'Eaubonne, a été organisée. Il s'agissait, à travers cet évènement, de marquer officiellement sa mise en service, prévue le 25 septembre 1988.
Cette nouvelle ligne constitue la branche Nord-Ouest de la ligne C du RER dont l'intention était de répondre à plusieurs objectifs :
- offrir aux habitants de la vallée de Montmorency une liaison nouvelle et rapide ;
- mieux desservir les villes de Saint-Gratien, Sannois, Gennevilliers ;
- assurer une bonne "diffusion" des voyageurs dans Paris et faciliter certains déplacements intra-muros, grâce à treize points d'éclatement dans la capitale, dont sept en correspondance avec le métro et un (Saint-Michel-Notre-Dame) en correspondance avec la ligne B du RER ;
- contribuer, comme toute ligne RER, à améliorer les liaisons de banlieue à banlieue.

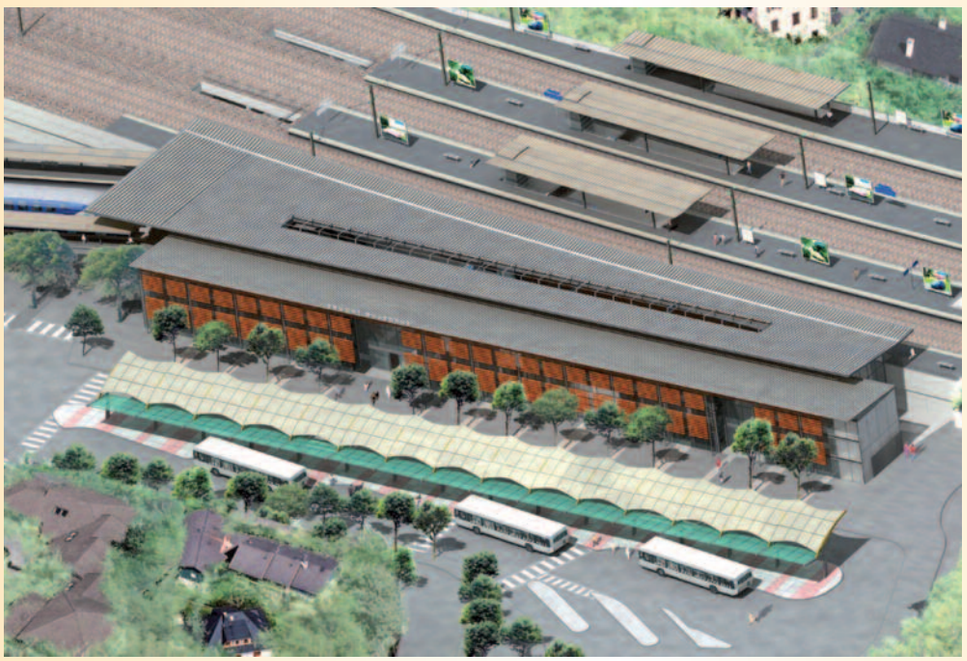
Pour sa réalisation, il fut économiquement judicieux de réactiver les infrastructures existantes non utilisées ou sous-exploitées. C'est ainsi que fut remis en service un tronçon de ligne abandonné depuis l'Exposition Universelle de 1937, situé entre les Invalides et la petite ceinture, et de le prolonger en raccordant la ligne des Grésillons, dont le terminus était, depuis mai 1972, Saint-Ouen-Garibaldi.
Au niveau de l'équipement ferroviaire, un soin tout particulier a été apporté à la lutte contre les nuisances sonores. Ainsi, les matériels roulants sont équipés de bougies à suspension pneumatique sur coussins d'air et de freins électriques systématiques évitant les bruits de frottement des sabots. La mise en service du RER a également entrainé un certain nombre d'aménagements dans le domaine de l'urbanisme, de la circulation et du stationnement. Un Parking d'Intérêt Régional (PIR) comportant trois cents places a été construit début juillet 1988 près de la gare d'Ermont-Eaubonne. Une gare routière a été aménagée avec sa voirie de desserte, facilitant son accès en toute sécurité.

Histoire

2003, la gare d'Ermont-Eaubonne prend ses quartiers

2005 - Gare Ermont-Eaubonne avant démolition

Le projet d'amélioration des transports en commun du département s'articule autour de plusieurs grands travaux visant à faciliter les déplacements et la qualité des services.
En premier lieu, il s'agit de la création d'une nouvelle liaison ferroviaire entre Ermont Eaubonne et Paris-Saint-Lazare, sans changement à Argenteuil. Celle-ci a été inaugurée le 31 août 2006. Les travaux d'infrastructures réalisés pour cette liaison (viaduc, voies nouvelles, souterrains, quais supplémentaires…) permettent de faire disparaître les points de conflit du trafic. La durée du trajet varie désormais de 24 à 28 minutes en omnibus. En contrepartie, la liaison Argenteuil du RER C a été supprimée au profit de son prolongement vers Montigny-Beauchamp.
Inaugurée le 26 juin 2006, la gare routière regroupe 14 emplacements de bus pour les 10 lignes s'y arrêtant, avec des services optimisés permettant, notamment, l'affichage électronique des horaires de départ, les éventuels décalages ou retard des bus…
En termes de conception, l'impact sur l'environnement a été une priorité dans la réalisation des infrastructures.
Courant 2008, un bâtiment de 165 m² sera intégré à la gare SNCF et comprendra un hall d'accueil avec guichet et vente de billets, des bureaux et un local technique informatique pour le personnel d'exploitation et de surveillance de la gare routière. Par ailleurs, un parvis piétons et cyclistes de 1 000 m², entre la gare routière et la gare ferroviaire, avec des emplacements pour les taxis et deux abris à vélos, sera à disposition. La gare sera totalement opérationnelle en 2008.


© SNCF
Projet de la nouvelle Gare Ermont-Eaubonne

Direction de la Communication, de la Documentation et des Archives
100 rue Louis Savoie – BP 83
95123 Ermont Cedex
01 30 72 38 27

Ermont, ville ferroviaire
Du 8 au 19 octobre
100 rue Louis Savoie – BP 83
95123 Ermont Cedex
01 30 72 31 54

Anecdote

Le stade Raoul Dautry construit grâce au chemin de fer

Ce stade olympique a été édifié en 1922 à l'initiative de l'ingénieur cheminot Raoul Dautry (1880-1951), directeur général des Chemins de fer de l'Etat en 1928, ministre de l'Armement en 1940 puis de la Reconstruction et de l'Urbanisme en 1944.
Son implantation se situe sur un terrain d'une superficie de deux hectares et demi, contigu aux ateliers de la compagnie des Chemins de fer du Nord. Il comprend à l'époque six courts de tennis, un terrain de football, une piste de 330 mètres, des stands de tir à la carabine et de tir à l'arc, une salle d'armes, des jeux de boules et de billons, un jardin d'enfants, un terrain de basket-ball, un préau couvert pour la culture physique, des vestiaires pour les joueurs et une tribune pouvant contenir de huit à neuf cents personnes.
En 1926, cet ensemble fut complété par la construction d'un restaurant et l'aménagement d'une bibliothèque, puis en 1935, suit l'implantation de la première piscine à ciel ouvert.

A partir de 1942, le stade d'Ermont changea d'orientation en privilégiant davantage les activités sociales, professionnelles et bien sûr la culture physique. Sous la direction de M. Defarges, sont mis en place un centre d'apprentissage, une école ménagère, l'organisation de stages pour les animateurs d'éducation physique, un centre de plein air pour les enfants pendant les périodes de vacances, un centre d'accueil pour les échanges avec les pays étrangers.
Destinés en premier lieu aux cheminots et à leurs enfants, ces équipements furent néanmoins toujours ouverts aux enfants des écoles d'Ermont.

L'exposition

L'exposition relatant l'histoire ferroviaire particulière et propre à Ermont vous attend du 8 au 19 octobre en mairie, puis dans différents lieux de la commune (médiathèque, théâtre Pierre Fresnay, centres socio-culturels).

Conseiller municipal délégué Chargé du Développement Economique et Commercial : Michel Auger

Et le futur ?

Riche de son passé, la gare d'Ermont Eaubonne a aussi un bel avenir ! Zoom sur les projets et les transformations de votre gare dans un avenir proche.

© Transilien SNCF

© Transilien SNCF

© Transilien SNCF

Si la gare d'Ermont Eaubonne a une longue histoire, elle disposait aussi d'un bâtiment hérité du 19ème siècle qui était devenu exigu, ne correspondant plus au trafic actuel, à savoir un flux quotidien de 28 000 voyageurs ! Aussi a-t-il été décidé de construire un nouveau bâtiment. Le projet a été initié en 1999, et le permis de construire obtenu en 2003. Les travaux de construction ont débuté en septembre 2006, immédiatement après la mise en service de la liaison directe de Paris Saint-Lazare / Ermont Eaubonne.

Un pôle multimodal

La nouvelle gare, ouverte sur la ville et insérée dans un véritable pôle multimodal, sera bien plus qu'une gare. Totalement accessible aux personnes à mobilité réduite, dotée des meilleurs services proposés dans les gares Transilien en matière d'accueil, d'information et de sécurité, elle proposera des commerces, également accessibles depuis la voie publique. Avec la gare routière aménagée par le conseil général du Val d'Oise, inaugurée en juin 2006 et disposant de 14 emplacements dédiés à 10 lignes de bus, un parvis réaménagé de 1 000 m², un parking pour les deux-roues, une station de taxis et le parc relais à proximité, le pôle de la gare d'Ermont Eaubonne constituera une véritable vitrine de l'intermodalité en Ile-de-France.

Accueil et information privilégiés

Ce pôle inédit, fruit du premier contrat de pôle signé en 2001 dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF), regroupera l'ensemble des équipements nécessaires pour offrir aux voyageurs un accès de qualité à la gare, quel que soit leur moyen de locomotion. Et pour aller jusqu'au bout de la logique multimodale, la gare routière partagera dans le futur bâtiment voyageurs un espace d'accueil dédié à l'information des voyageurs et à la vente de billets.
Vous avez vu évoluer ces travaux d'une ampleur considérable et vous avez ainsi assisté à la naissance d'un nouveau pôle… prochaine étape : la livraison clé en main, au dernier trimestre 2008 !

Si le projet de la gare Ermont Eaubonne et les différentes étapes des travaux qui y ont eu lieu depuis 2001 vous intéressent, contactez votre gare. Rendez-vous également sur le site de la ville, www.ville-ermont.fr, pour une vidéo de visite virtuelle de la gare.

Le 20 septembre dernier, une visite de chantier a eu lieu, à laquelle a assisté le Sénateur-Maire, Hugues Portelli, qui a pu, avec l'ensemble des participants, se rendre compte de l'avancée des travaux.

Petit aperçu

Si les travaux ne s'achèveront que fin 2008, voici quelques éléments qui peuvent déjà vous éclairer sur l'aspect final de votre gare.
Le choix de matériaux nobles - verre, granit Berrocal et bois, Moabi et Red Cedar-, et la clarté et l'ambiance visuelle qui en découleront, contribuera, ainsi que la largeur des espaces, l'absence de recoins et l'extension du dispositif de vidéo surveillance, à instaurer un sentiment de sécurité et de tranquillité.

La pose de 120 écrans d'information -le double de ce qui existait jusqu'alors-, répartis aux accès dans le hall, le souterrain et sur les quais, rendra l'information plus accessible. Enfin, le confort climatique a fait l'objet d'un soin tout particulier, avec la climatisation des locaux de vente et une régulation naturelle pour le hall, plus économe en énergie,
grâce à un mur "brise soleil", d'aspect terre cuite, côté sud et à une couverture ouverte, dotée de filets inox anti-volatiles.