

LE CHEMIN DE FER A COMPIEGNE DE L'ELECTRIFICATION A LA NOUVELLE GARE

M. SANDRONE chef de section

En 1951, l'électrification en courant industriel monophasé 50 Hertz 25.000 Volts faisait ses débuts à la S.N.C.F. dans la région d'Anncy. Après avoir été testé avec succès, ce nouveau mode de traction fut progressivement installé sur les régions du Nord et de l'Est. En 1955, le tronçon Valenciennes Thionville de l'artère Nord Est était mis en service. En Juin 1959 l'étaient PARIS - LILLE - LILLE STRASBOURG - BALE.

COMPIEGNE, sur l'importante artère internationale qui relie la France à la Belgique et à la Hollande, à l'Allemagne du Nord et au-delà, ne pouvait rester longtemps à l'écart du progrès technique.

Une électrification, avant d'entrer dans la phase spectaculaire de déroulage des caténaires est précédée des travaux préliminaires d'infrastructure : la modification des tracés de voie pour permettre l'augmentation de vitesse que rend possible le nouveau mode de traction, la modification de signalisation permettant de pratiquer ces vitesses en toute sécurité, l'augmentation du gabarit des ouvrages de franchissement de la voie ferrée pour permettre le passage de la caténaire et des pantographes, l'allongement des voies des garages pour profiter de l'augmentation de la charge des trains.

A COMPIEGNE ces travaux commencèrent en 1958 par la construction d'un nouveau poste de signalisation destiné à remplacer les postes mécaniques existants.

En 1960, commencèrent les travaux d'infrastructure proprement dits. Ce fut d'abord la démolition du pont en béton qui reliait COMPIEGNE à MARGNY : la grande arche de béton qui marquait l'entrée de la gare de Compiègne disparut et fit place à un ouvrage plus fin supporté par deux nouvelles palées intermédiaires et qui dégagait le nouveau gabarit.

Tandis qu'en ligne se mettaient en place

les nouveaux panneaux de signalisation, le plan des voies de la gare de Compiègne était profondément remanié sans que la circulation des trains en fut perturbée.

Depuis Creil que traversaient alors les trains électriques de la ligne PARIS - LILLE, les poteaux caténaires, puis les "ficelles" commencèrent à progresser vers COMPIEGNE. Au passage à Longueil-Sainte-Marie, on édifiait une sous station d'alimentation destinée à fournir l'énergie en 25.000 Volts à partir des 63.000 Volts de l'E.D.F.

Enfin le 19 Mai 1961 le train inaugural dans lequel avaient pris place les représentants des ministères des Travaux Publics, du Commerce et de l'Industrie, des Postes et des Télécommunications ainsi que des Administrations centrales et régionales et des services publics, le directeur de la région du Nord de la S.N.C.F. ainsi que les chefs de services, arrivait à Compiègne après un arrêt à Longueil pour une visite de la sous station.

Cette première étape vit les derniers moments de gloire du dépôt des machines de Compiègne.

Les trains arrivant de Paris en traction électrique poursuivaient leur route vers Tergier en traction vapeur, de même que les trains vapeur venant de Tergier repartant vers Paris en traction électrique.

Ces relais de machines font de nouveau résonner les remises du dépôt des respirations des "Grandes Roues". Les machines après avoir viré au "Triangle" du dépôt se préparaient au retour vers le Nord. Cette activité retrouvée fut de courte durée. Les travaux d'électrification s'étant poursuivis vers le Nord, le 29 Septembre 1961 le tronçon de ligne COMPIEGNE-TERGNIER était inauguré à son tour. Les trains traversaient maintenant COMPIEGNE en traction électrique et les remises du dépôt retournèrent au silence.

Le bâtiment des voyageurs, la gare, à part

un ravalement de façade, traverse cette période sans modification notable. Ce bâtiment fut construit en 1847. En 1879 il fut agrandi pour faire face à l'augmentation du trafic voyageurs mais en respectant les grandes ouvertures en voute qui perçaient les façades de pierre.

En 1938 le "Ciment Armé" faisait alors son apparition : la rénovation et l'agrandissement de la gare firent appel à cette technique en même temps que des lignes plus "modernes" remplaçaient les voutes des façades.

Depuis cette date, malgré les destructions de la deuxième guerre mondiale qui rasèrent le quartier de la gare et hormis les menus travaux d'entretien courant, l'aspect du bâtiment demeurait inchangé.

Dans une ville touristique au passé historique, important centre industriel, son inadaptation aux nouvelles techniques du trafic voyageurs et sa vétusté suscitaient les critiques de la part des usagers.

Pour remédier à cet état de choses et satisfaire les besoins de la clientèle, la S.N.C.F. a étudié un projet de modernisation du bâtiment. Le financement de cette opération est couvert d'une part par un emprunt contrac-

té par la ville de COMPIEGNE, payé sur le produit des surtaxes locales temporaires appliquées sur le prix des billets et d'autre part, par le budget d'investissement de la S.N.C.F.

Les locaux mis à la disposition des voyageurs, inaugurés le 22 Décembre dernier, comportent essentiellement une vaste salle des pas perdus largement ouverte sur la ville munie d'une signalétique claire et moderne. Les locaux Bagages Consigne ouvrent sur la place de la gare.

En ce qui concerne l'extérieur, le style a été résolument modernisé : sur des murs de pierre rose se dressent de grands pans d'ardoise d'Angers à l'appareillage inhabituel. Côté Sud, le buffet de la gare n'a pas encore bénéficié de la rénovation mais les premiers mois de 1984 verront ses murs et sa toiture s'harmoniser avec l'ensemble du bâtiment.

Quant à la façade côté quai, elle sera dès le début de l'année débarrassée de l'abri ancien qui y est accolé pour accueillir un nouvel auvent moderne.

Ainsi se terminera une rénovation qui devra permettre au bâtiment de franchir allègrement le demi-siècle qui précèdera probablement son prochain rajeunissement.

