

PATRIMOINE HISTORIQUE : LE TRAIN, LOCOMOTIVE DU DÉVELOPPEMENT D'ÉZANVILLE

Dans le cadre des Journées du Patrimoine, la Ville d'Ézanville et l'association Iticiniscoam Patrimoine Ézanville Écouen (IPÉE), ont présenté une exposition retraçant l'épopée ferroviaire menant à la construction de la ligne H actuelle et au développement de notre ville. Retour sur cette magnifique exposition qui a réuni pas moins de 1 000 visiteurs.

1877 : construction de la gare d'Écouen-Ézanville

Les débuts du chemin de fer et de la ligne Paris-Luzarches par Montsoult, inaugurée le 5 avril 1877, provoquent un bouleversement d'importance, car ce nouveau moyen de transport renforce considérablement les échanges avec Paris.

L'emplacement de la gare a donné lieu à de vigoureux échanges entre les deux municipalités d'Ézanville et d'Écouen avant qu'un compromis n'aboutisse à un accord sur le site actuel, à égale distance de chacun des deux centres-villes. Hélas dans une courbe posant des problèmes de sécurité.

La gare d'Écouen-Ézanville se trouve au point kilométrique 17,841 de la ligne. Elle est construite sur le modèle-type de gare conçue par les ingénieurs de la Compagnie du Nord.

À proximité de la gare se trouve une gare de marchandises reconnaissable à sa toiture se terminant en auvent. Elle permettait de stocker les colis qui devaient être acheminés. Sur l'actuel parking l'installation des "bougnaats" permettait d'entreposer entre autres le charbon.

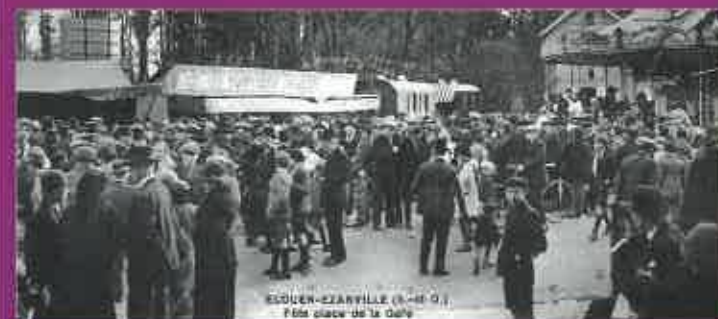


Gare d'ÉCOUEN-ÉZANVILLE (1877) - Vue extérieure



ÉZANVILLE - La Gare de H du N de la Vise

DÉVELOPPEMENT DE LA VIE AUTOUR DE LA GARE



Petit à petit les environs de la gare devinrent un lieu de vie et de convivialité. Des commerces s'installèrent offrant aux usagers de la ligne la possibilité de faire leurs courses en descendant du train. Un marché fonctionnait 2 fois par semaine, au grand bonheur des habitants des deux communes. Une fête du Printemps réunissait Ézanvillois et Écouennais qui dégustaient des "pots" sous les arbres de la famille Dufour (devenu café de la gare). Une salle des ventes contiguë à l'établissement contribuait au dynamisme de l'endroit.

L'augmentation de la population Ézanvilloise

L'arrivée du chemin de fer donne naissance à une nouveauté appelée à se développer: la construction des premiers lotissements. Ézanville et Écouen sont très tôt recherchés pour le charme de leurs villages et la proximité de la forêt. C'est en 1906 que la population d'Ézanville se trouve multipliée par 6, soit 1831 habitants, avec la construction de nouveaux quartiers: les Carneaux (carneau signifiant petit four), Les Alouettes puis les Boërs.

Le premier lotissement date de 1910. Caractérisé d'abord par de petites maisons, modestes mais entourées d'un agréable jardin, il s'enrichit bientôt de ces jolis pavillons en pierre meulière et à étage, toujours prisés aujourd'hui. Dans un premier temps, ces lotissements se construisent non loin des gares.

Chaque fin de semaine, on verra désormais des familles parisiennes aisées débarquer à la gare pour venir profiter quelques heures du bon air de la campagne.

Et petit à petit ces maisons deviennent résidentielles et elles permettent bientôt aux habitants d'aller travailler à Paris, à la Compagnie du Nord, dans une banque ou une assurance.



ÉCOUEN-ÉZANVILLE (1906) - Lotissement

1925 : Développement économique avec la Création de l'embarcadere de marchandises

Au début du 20ème siècle commencent à s'implanter quelques entreprises grâce à la création d'un embarcadere destiné à l'usage des propriétaires de la briqueterie d'Ézanville (Ent. MATTIODA-PASSERA), de la verrerie (Ent. GAUTHIER) et des laboratoires LEFEVRE.

La particularité de l'entreprise MATTIODA est qu'elle utilisait l'embarcadere comme dépôt-vente pour le ciment, les tuiles et les briques creuses.



ÉZANVILLE - L'embarcadere de marchandises

DES VISITEURS DE 7 À 77 ANS !

Plus de 1000 visiteurs ont pu découvrir les panneaux, les vidéos, les tableaux, les cartes postales mais aussi les maquettes qui composaient cette exposition. Un public très varié qui s'étend des classes de la Ville, notamment de l'école Curie et des Bourguignons, des lycéens de Domont, des travailleurs de l'ESAT, en passant par des anciens cheminots et des passionnés venus de territoires éloignés.



Les entreprises PORLIER-VALMIER, BOULARD-VIDAL, LENOIR furent les familles qui gèrent l'alimentation du charbon dans la région. S'ajoutèrent les wagons destinés aux ATELIERS SANITAIRES PARISIENS (SATRAL aujourd'hui) avec les céramiques, les marbres et les produits fabriqués en Italie destinés aux salles de bains et aux cuisines. La Coopérative agricole recevait, par wagon, les engrais pour toute la région et faisait partir des sacs de céréales dans les années 1950-1960. Un wagon d'eau minérale était destiné aux Ent. GRANGEARD grossiste en eaux.

En colisage, les Ent. Glotin et Garbolino utilisèrent les services du chemin de fer pour des livraisons dans le monde entier.

LES GAGNANTS DU QUIZZ

Un quizz de 20 questions et un jeu des 7 erreurs étaient proposés aux visiteurs de l'exposition. Un tirage au sort parmi les questionnaires sans aucune erreur a permis de déterminer les gagnants :

- M. Gérard Philippe gagne 2 billets aller/retour pour le Tréport offert par la SNCF ainsi qu'un déjeuner au restaurant offert par la Ville d'Ézanville.
- M. Nolan Ruffin et Mme Brigitte Houlé remportent l'affiche de l'exposition encadrée.

REMERCIEMENTS

La Ville d'Ézanville tient à remercier l'IPÉE et tout particulièrement M. Kesler, son président et Mme Giorgetti pour leur investissement dans la mise en valeur du patrimoine ézanvillois et ce depuis quelques années déjà.

De nombreuses personnes ont également participé à cette exposition, que ce soit en apportant de précieuses informations, en prêtant des objets, en animant l'exposition ou encore en communiquant sur l'événement : M. Opsomer, M. Blondel, M. Mattioda, M. Bourgeois, M. Simper, M. Rudel, M. Foucher, M. Sallon, M. Goron, Mme Malet, M. Grand, M. Valmier, M. Baduel, M. Wagner, M. Vanso et M. Peneloux, l'Office de Tourisme d'Écouen, le musée du train de Butry, la SNCF et Védiad.

