Et j'entends siffler le train

1840
la ligne Versailles Rive Gauche

Avant l'arrivée du chemin de fer à Versailles, de nombreux services de voitures à cheval concurrents et réguliers assuraient le transport vers la capitale à travers l'avenue de Paris.
La réalisation du chemin de fer de Saint Germain (1837) précède celle de Versailles (1839). Deux compagnies se battent en duel pour venir dans la cité royale à partir de deux embarcadères au départ de Paris – c'est ainsi que l'on nommait les gares à l'époque –.
La loi du 29 juin 1836 autorise la création de deux lignes de chemin de fer de Paris à Versailles. Ce sera fait en 1839 pour Versailles Rive Droite, un an plus tard pour Versailles Rive Gauche. Pour cette dernière, la ligne réalisée est fortement inspirée du projet " Polonceau " du nom de son inventeur. Elle s'élève en rampe continue de 8mm/m sur la longueur des 18 kilomètres 250 de l'itinéraire avec un départ près du Champ de Mars en longeant le quai d'Orsay. Dans la déclivité de Porchefontaine, elle garde sa hauteur, perchée sur de hauts talus.
L'autre alternative, le plan « Corréard » prône une pente de 5 mm/m. Son itinéraire traverse Vanves et le Val Fleury sur un haut viaduc et deviendra l'itinéraire de Paris-Chartres.

Vous avez dit « mouton à cinq pattes » ?

C'est l'expression habituelle pour parler d'un train pas comme les autres : les connaisseurs le repèrent. Le samedi matin l'hiver, entre 4 et 5 heures, passe le seul train de marchandises régulier venant de Trappes en direction de la gare Montparnasse. Il y apporte du carburant. A midi, la locomotive repasse à vide.

C'est quoi les « p'tits gris » ?

Ce sont des automotrices en acier inox, donc grises, construites dans les années 68-70. Les dernières partiront à la ferraille fin 2011 - début 2012.

Et les autres ?

Les p'tits gris ont été remplacés par les cocardières Z2N, automotrices tricolores à deux niveaux, mises en service il y a trente ans et beaucoup plus puissantes. Elles ont deux fois quatre voitures, sauf les VIC (6 voitures), qui font la boucle : Versailles-Château / Massy / Versailles-Chantiers.

C'est normal qu'on ne voie plus de trains de marchandises ?

Oui, il y a une baisse du trafic, et il en passe peu à Porchefontaine. D'ailleurs, ils roulent essentiellement la nuit. Ils transportent des voitures venant de Poissy, Flins, Cléon, des containers ou des céréales venant le plus souvent du Havre ou du port céréalier de Rouen.

C'est lourd, un train ?

Oui, quand même... 45 tonnes pour une voiture, 80 tonnes pour une motrice. Et comme la vitesse moyenne entre Paris et Versailles est de 110 km/h, il vaut mieux éviter la rencontre.

Les retards : un sujet qui fâche

Qui n'a pas rouspété contre les retards de train, en particulier ceux de la ligne C ? Internet se fait largement le relais de ces usagers « indignés » par les perturbations, qui cherchent à comprendre ce qui leur est arrivé.

QUELQUES EXPLICATIONS

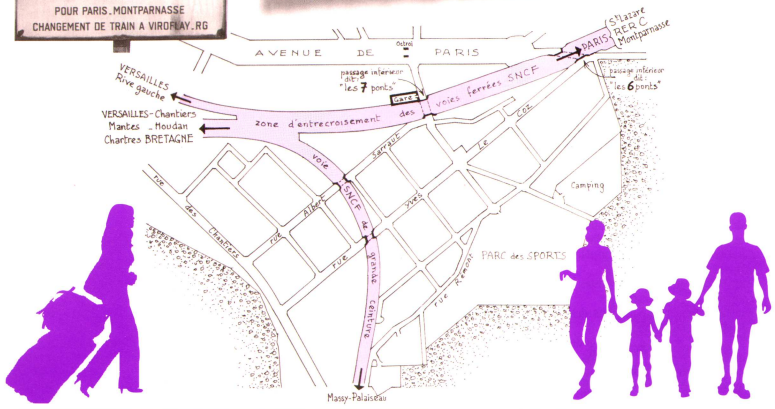
Première cause qui vient à l'esprit : la panne de matériel, toujours possible mais rare car ce matériel suit un cycle de maintenance très rigoureux et subit une rénovation régulière aux ateliers de St Pierre des Corps. L'ensemble du parc roulant sera intégralement rénové de 2010 à 2016.
Autre cause : un incident d'exploitation. Un signal d'alarme tiré, parfois sans raison valable, immobilise le train en gare de longues minutes. Par exemple, un train qui stationne 5 minutes à Champ de Mars impacte une vingtaine de trains à l'heure de pointe soit de 15 à 20 000 voyageurs ! Quant aux feuilles mortes, leur impact est désormais bien connu : en tombant sur le rail, surtout par temps de pluie, elles sont écrasées par les roues des trains et constituent petit à petit une sorte de boue qui fait patiner les trains, les empêche de s'arrêter correctement et au final abîme les tables de roulement des roues qu'il faut réparer.
D'autres causes multiples, externes au chemin de fer peuvent encore entraîner des retards tels que le vol des câbles de signalisation, la détérioration d'armoire de signalisation, des accidents de la route, etc...
La mise en route des trains est une machinerie complexe et bien huilée mais qui peut avoir ses limites eu égard à la saturation des infrastructures.

1931
la halte de Porchefontaine

Quand la ligne des Invalides fut construite, après la gare deViroflay, c'était sans arrêt jusqu'à Versailles Rive Gauche à travers un paysage encore très vert.
La fin du 19e siècle voit le début de l'urbanisation du quartier et avec les années, la question des transports se pose de plus en plus pour les habitants. Du côté de l'avenue de Paris, dès 1857, il est possible de prendre à l'octroi, le chemin de fer américain, une voiture à impériale tirée par des chevaux et roulant sur des rails. Il est remplacé en 1900 par le tramway électrique. Côté rue des Chantiers, à partir de 1907, un tramway fait la navette entre la gare des Chantiers et la rue des Tribunes (future rue A. Sarraut) où de nouveaux lotissements se développent.
L'arrêt du train à Porchefontaine est réclamé par les nouveaux résidents en particulier par une ligne de voyageurs qui se constitue autour du père de Jacques Delavaud.
Ce sera effectif en 1931.
L'inauguration officielle aura lieu le 15 novembre en présence de monsieur Cathala, secrétaire d'état au ministère de l'intérieur et de Mr A. Sarraut, ancien premier ministre.

Extrait des Nouvelles de Versailles du 15 octobre 1931

La halte de Porchefontaine s'ouvre au public et, en fait, a été inaugurée jeudi dernier 15 octobre. A vrai dire, ce ne fut pas une inauguration officielle puisqu'il n'y avait ni ministre, ni députés, ni conseillers municipaux, ni représentants des chemins de fer de l'Etat. Le premier train du matin s'arrêta comme s'il n'avait jamais fait que cela puis repartit chargé seulement de quelques voyageurs de plus. Il faut reconnaître que ceux-ci ne furent pas très nombreux en cette première journée, mais aucune publicité n'avait été faite autour de cette inauguration et c'est ce qui explique l'abstention du public à une gare qu'il ne connaissait pas. Familiarisons-nous donc avec celle-ci.
La halte de Porche fontaine a trois niveaux différents. Le plan inférieur où se trouve l'entrée de la gare est à niveau de l'avenue de Porchefontaine et cette entrée a été aménagée entre le pont du chemin de fer et la roseraie de M. Georges Truffaut dont elle n'est séparée que par un simple treillage de fer. Le voyageur, après avoir suivi ce treillage pendant quelques mètres, fait un angle droit pour passer en tunnel sous la ligne électrique conduisant à Paris, puis reprenant sa direction première, monte par un escalier à niveau du quai de la ligne se dirigeant vers la capitale. Un long abri en ciment armé préservera de la pluie pendant l'attente du train. Dans un retrait du quai est aménagé le local du chef de la halte et la distribution des billets. Enfin, faisant presque suite à l'escalier sus-mentionné, est un second escalier menant au plan supérieur de la gare. C'est sur ce quai aérien que descendent les voyageurs venant de la capitale et ceux gagnant la gare de Versailles Rive Gauche. Ces derniers ne seront assurément pas très nombreux ; aussi n'a-t-il pas été jugé nécessaire de leur établir un abri.



Un plat de nouilles ferroviaires

Versailles est la seule ville francilienne (hors la capitale, évidemment) à compter autant de gares ! Six en tout. Pour l'essentiel, les voies qui les desservent sillonnent notre quartier. La voie Rive Gauche, la grande radiale Paris-Brest s'arrêtant à Chantiers pour les voyageurs, aux Matelots pour les marchandises. Enfin, on n'oubliera pas la Grande Ceinture, ligne créée par le syndicat des Ceintures qui tourne autour de la région et traverse notre quartier en venant de Massy avant de repartir pour Saint Cyr en direction d'Achères (voie neutralisée aujourd'hui) ou de Plaisir Grignon.
A l'origine les infrastructures étaient simples le long des talus où se nichait la petite halte. Mais petit à petit, il a fallu ajouter des voies, les « Quatre ponts » sont devenus les « Sept ponts ». Il a fallu gérer des croisements, séparer les grandes lignes où l'on roule plus vite des voies de banlieue où l'on dessert la clientèle au plus près. On a créé des jonctions entre les itinéraires de même sens pour pallier un accident lorsque la voie est occupée par des travaux par exemple. Et puis on a rajouté des liaisons nouvelles (La Défense-La Verrière) qui viennent trouver leur place dans cet écheveau en utilisant au maximum des emprises très contraintes.
L'essentiel des infrastructures date des temps héroïques ! Bien sûr, les voies ont été changées depuis (durée de vie, trente ans environ). Puis les « sauts de mouton » ont été créés pour permettre les croisements rendus nécessaires. La ligne Paris Le Mans a été électrifiée avant la seconde guerre mondiale - derniers travaux de grande ampleur qui ont concerné le quartier... Même si l'électrification du raccordement de Viroflay, qui permet aux trains de passer d'une rive à l'autre, a eu pour heureuse conséquence la pose de deux tabliers de pont plus silencieux au bas de la rue Yves-Le-Coz.

Couplé avec les Chantiers

Le site de Porchefontaine constitue un véritable échangeur ferroviaire d'un niveau tel qu'on en trouve uniquement dans les entrées des très grandes gares ferroviaires. Mais le « saut de mouton » qui distribue, classe et reclasse les différents trains de toutes directions ne serait rien sans la gare des Chantiers. C'est quasiment une vie de couple ! Cette gare, première du réseau francilien hors Paris en terme de trafic (65 000 voyageurs par jour) ne serait rien elle non plus sans cet obscur serviteur. Tout le trafic y passe, s'y arrête, y donne correspondance sur un nombre limité de voies à quai et il faut parfois attendre son tour pour y arriver. Un ancien poste d'aiguillage gouvernait autrefois le « saut de mouton » à Porchefontaine. Il n'en reste qu'un squelette de béton. Un poste ultramoderne implanté à Chantiers l'a remplacé depuis longtemps dans cette fonction.

1979
la gare du RER C

Après le percement du tunnel entre la gare des Invalides et la gare d'Orsay, la ligne est prolongée jusqu'à Juvisy. Elle devient la ligne C du RER. La halte devient gare : elle est reconstruite avec des quais longs de deux cents mètres pour accueillir les nouvelles rames doubles aux heures de pointe.

La ligne C en chiffres, année 2010

- **184 km de long toutes branches confondues,**
- **84 gares desservies,**
- **500 000 voyageurs par jour en moyenne,**
- **un train toutes les 2 minutes 30 aux heures de pointe,**
- **2000 agents,**
- **5h01 premier départ de Porchefontaine**
- **0h38 dernier retour de Paris.**

Les mosaïques de la gare

UNE EXPÉRIENCE ORIGINALE QUE CES MOSAÏQUES !

Réalisées par des habitants du quartier enfants et adultes elles ont été fabriquées en grande partie dans l'atelier de Françoise Trotabas à la maison de quartier - appelée à l'époque centre socio-culturel -. Déjà treize ans que voilà posées sur les murs du quai conduisant à Paris ces quinze panneaux représentent les 15 gares de la ligne C du RER

2011
la gare en relookage

Les travaux vont nous donner une gare rajeunie avec un hall d'accueil entièrement refait : il sera éclairé par un puits de lumière, " une respiration apportée par un éclairage naturel, une nouvelle ambiance lumineuse " dixit la SNCF qui a mis ses dépliants d'information à la disposition des voyageurs pendant la durée des travaux. Murs et plafonds seront rénovés ainsi que l'espace de vente des billets au guichet ou au distributeur automatique. Le couloir sous les voies sera plus large, plus confortable, mieux éclairé. Un des passages de contrôle des billets sera élargi ; il deviendra possible d'y passer en fauteuil roulant. Mais après ce sera toujours le même problème : les escaliers ! pas d'ascenseur, ni d'escalier roulant pour les personnes âgées, les parents à poussettes, les voyageurs avec leurs grosses valises... help ! help !

RFF
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
C'est le propriétaire des infrastructures et des voies.

SNCF
SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS
C'est l'exploitant qui fait rouler les trains, transporte les voyageurs et les marchandises et exploite le réseau ferré de RFF.

STIF
SYNDICAT DES TRANSPORTS D'ILE DE FRANCE
C'est l'autorité organisatrice des transports de la région Ile de France qui, comme chacune des régions, met en œuvre la politique régionale, finance le service public et le pilote. Chacune de ces instances a participé au financement de la gare ; la région et le STIF pour la plus grande part.
Pour ce qui est de l'accessibilité des transports à tous, en principe, dans les plans du STIF, en 2015 tout devrait être mis aux normes ! ... sinon des services de substitution devraient être proposés... Il reste énormément à faire et les premières servies seront les gares de plus grande importance.

Le Castor travaille pour nous

Tous les étés depuis plusieurs années, des opérations de maintenance lourde sont conduites dans Paris intra muros sur la ligne C. Le parcours entre la gare d'Austerlitz et le Musée d'Orsay est le plus ancien et le plus délicat : implantation en bordure de Seine, faible profondeur sous chaussée, voûtes du souterrain anciennes, étroitesse des emprises. Aussi, la solution la plus simple consiste à fermer ce tronçon l'été car il est impossible de faire les travaux en période chargée ; les trains sont alors remplacés par des bus de substitution. La signalétique de l'opération a donné lieu à la création d'un visuel qui revient chaque année : le castor.

En voiture, s'il vous plaît !

Gare de Porchefontaine, je ne te connais pas, mais tu m'as l'air sympa.
Ne t'en offusque pas mais je fréquente ta voisine, celle chez qui il y a toujours du monde, un coup à boire, une viennoiserie à grignoter et le journal à lire. Il faut dire qu'elle est pratique d'accès : elle est encerclée par les bus, on peut s'y garer sur plusieurs étages, laisser son vélo y dormir et, pour le piéton futé, il est possible d'emprunter des passages au travers de la ville pour la rejoindre plus rapidement.
Et puis, une fois qu'on est chez elle, on a le choix des destinations, avec toutes ces lignes de trains qui s'y arrêtent. Bref, elle a mis le paquet pour être un lieu d'attraction.
Je sais bien que toi aussi tu fais des efforts, j'ai bien vu que cet été, tu te faisais belle et que, dans quelques temps, tu seras sur ton 31 pour accueillir les passagers. Pourtant, je ne sais pas si cela va suffire pour que tu deviennes, toi aussi, un des lieux de rencontres du tout Paris et environs aux heures de pointe : dans ma gare, par exemple, il y a toujours de l'animation le matin. Il n'est pas rare qu'un train, initialement prévu voie B comme Bernard circule finalement voie C comme Camille, même quai voie d'en face. Tu me diras, ça c'est de la broutille. D'accord. Mais quand un train initialement prévu voie D comme Daniel, circule finalement voie G comme Gaëtan, alors là, ça se corse, parce que l'on est nombreux à vouloir emprunter les escaliers, s'il nous plaît. C'est toute une foule qui se précipite pour monter, d'un même pas, des escaliers insuffisamment larges pour accueillir tout le monde, tandis que quelques optimistes tentent de fendre la foule à contresens, parce que c'est leur train à eux qui partira voie D, comme Daniel.
Dans ce moment d'incertitude et d'exaltation où la palette des émotions et des comportements est mise en lumière (du flegmatique qui laisse passer l'orage au débrouillard qui se faufile avec habileté), un acte de bravoure fige la foule : mais oui, c'est bien un vélo, tendu à bout de bras, qui émerge de cette marée humaine. Un court instant, chacun est renvoyé à sa condition et plus particulièrement, ceux qui, comme moi, se disent que quand-même, le vélo, il faudrait s'y remettre. Passée la stupéfaction, l'instinct de survie refait surface, il s'agit de rejoindre son quai fissa. Tu vois, gare de Porchefontaine, je ne suis pas sûre que tu puisses offrir la même animation, mais c'est juré, pour te remercier de ton effort d'embellissement, avant la fin de l'année, je t'aurai fréquentée.

Dossier réalisé par
Mariejo Jacquey, Dominique L'Hoste,
Marie-Noëlle Roger, Sylvaine d'Almagne.
Nous remercions chaleureusement
Christian Rey-Renaux pour
sa documentation et sa collaboration.