

La gare de Persan-Beaumont avant 1944

Poursuivant la mise en œuvre d'un gigantesque programme de rénovation, la SNCF a, depuis quelques années, modernisé ses modes de traction et son matériel roulant, informatisé l'émission des titres de transport et la réservation des places, renouvelé sa politique commerciale etc. Ses bâtiments voyageurs - dont beaucoup étaient très anciens et remontaient parfois à l'origine du chemin de fer, continuent aussi à être rajeunis et appropriés aux besoins des temps actuels.

Aux confins de la Banlieue Nord, la SNCF a réalisé l'électrification jusqu'à Beauvais. Corrélativement il était temps de refaire la gare de Persan-Beaumont, qui ne datait pourtant que de 1955. L'ancien bâtiment ayant été détruit au cours des bombardements d'août 1944, il avait fallu le reconstruire. Mais, de conception très spartiate, il ne répondait pas aux exigences modernes. Les aménagements intérieurs étaient quasi inexistantes. Les conditions d'accueil des voyageurs étaient nulles.

La comparaison avec l'ancien bâtiment n'était pas à l'avantage du nouveau. Quoique datant de la fin du XIX^e siècle et construite suivant des normes d'un autre temps, l'ancienne gare surclassait largement celle qui, en 1955, avait prétendu la remplacer.

Vue de la place, c'était une assez belle construction avec trois grandes portes ouvrant sur l'extérieur, ce qui facilitait l'accès du public. Elle était surmontée d'appartements du personnel dirigeant, logé sur place pour être immédiatement disponible en cas d'accident ou de grave incident de la circulation. Une terrasse, qui fut ensuite ornée de balustres, lui donnait un air de demeure bourgeoise : le chef d'une gare comme celle de Persan-Beaumont était alors un personnage dans une ville ! Des cartes postales anciennes représentent la gare avec des fiacres en stationnement, attendant le client aisé qu'il faudra conduire loin de la gare, dans le haut Beaumont ou ailleurs...

Cette époque-là, les transports individuels ou privés n'avaient pas encore pris l'essor qu'ils connaissent maintenant. Le seul transport rapide était le chemin de fer et c'était le moyen de déplacement accessible au plus grand nombre. Or la situation géographique de Persan-Beaumont est privilégiée. Elle se trouve au carrefour de plusieurs destinations importantes :

- Paris-Nord via Montsoult-Maffliers ;
- Paris-Nord via Valmondois et Méry ;
- Paris-Nord via Valmondois et Pontoise ;
- Beauvais et Le Tréport ;
- Creil et le Nord de la France.

L'agglomération Persan-Beaumont représentait un potentiel important de transports de voyageurs et de marchandises. Une population ouvrière nombreuse empruntait journalièrement les trains pour aller travailler à Creil, Pontoise ou Paris, tandis que d'autres venaient à Persan-Beaumont pour y occuper un emploi. Des écoliers des environs débarquaient chaque matin à la gare pour aller étudier dans les écoles primaires supérieures de Beaumont. Les étudiants se rendaient à Paris ou à Pontoise.

Pendant la belle saison, la Compagnie du Nord et la SNCF à sa suite mettaient en marche des « Trains de plaisir » ou « Trains 1 jour à la mer » qui emmenaient les promeneurs au Tréport-Mers.

Aussi le trafic « voyageurs » était-il très important . On comptait, avant la guerre 1939-1945, quelque 120 arrivées et départs de trains chaque jour.

Cela explique la superficie des espaces réservés à l'accueil, tant dans la gare même que sur les quais : salles d'attente pour les trois classes de voitures existant à l'époque, bibliothèque de gare, cabines téléphoniques, longues verrières sur les quais, abris vitrés...

Le trafic « marchandises » était énorme. Vers 1930, en pleine crise économique, et alors que l'activité avait fortement baissé par rapport à l'immédiat après guerre 1914-1918, les tonnages étaient encore de l'ordre de 1000 tonnes/jour. Neuf cents wagons transitaient là quotidiennement, emportant ou apportant des céréales, du bois, des produits métallurgiques, des objets manufacturés, des pierres, des produits chimiques, de la houille, de la ferraille, des engrais etc.

Aux trains de voyageurs s'ajoutaient ainsi une soixantaine de trains de marchandises. On s'explique dès lors le grand nombre de voies de circulation et de garage de Persan-Beaumont, sans compter les embranchements particuliers, véritables voies privées qui permettent de tracter les wagons jusqu'au cœur des usines et de les y reprendre après déchargement et rechargement.

Dans toutes les gares, on pouvait expédier des colis de détail, de petite vitesse, de grande vitesse et

des colis express. Cela se faisait à la « Petite Vitesse ». Il existait une halle à cet effet.

L'acheminement d'un tel trafic exigeait la présence d'un grand dépôt de machines à vapeur à proximité immédiate, dépôt construit dès 1917. On y maintenait 35 locomotives, dont 29 de banlieue et 4 machines de manœuvres pour les besoins locaux. Le personnel sédentaire pour l'entretien et le personnel d'accompagnement y étaient nombreux.

A l'époque du « tout électrique », on n'imagine pas l'importance qu'avait alors l'éclairage. On disposait de toutes sortes de lampes : pour l'éclairage arrière des trains, pour l'éclairage des locaux, pour l'éclairage des agents de manœuvre la nuit. Il existait ainsi des lampes à huile, des lampes à pétrole, des lampes à acétylène. L'entretien de ce matériel indispensable à la visibilité nocturne et à la signalisation était confié aux lampistes. Chaque gare avait ainsi sa lampisterie. Celle de Persan-Beaumont aussi.

Il a existé jusqu'en 1958 une ligne de chemin de fer à voie étroite qui allait de Persan-Beaumont à Hermes via Neuilly-en-Thelle et Noailles. Les trains partaient d'une petite gare située en face de la gare principale. Les deux lignes se donnaient correspondance. Les petits trains traversaient l'avenue de la gare avant de longer les voies de la SNCF puis de s'élancer vers Le Mesnil-en-Thelle et la suite.

La gare de Persan-Beaumont était le lieu d'incessants mouvements de trains de banlieue et de trains de marchandises interrompant la circulation routière qui coupait à niveau les voies ferrées. Les piétons devaient franchir les rails par une belle passerelle maintenant disparue.

La sécurité a prévalu et ce dangereux croisement a été évité par la construction d'un passage souterrain qui permet aux voitures automobiles d'éviter de croiser la ligne de chemin de fer.

On étonnerait beaucoup les jeunes générations – familiarisées avec l'omniprésente électronique – si on leur disait qu'autrefois on achetait aux guichets des gares de petits tickets de carton préimprimés (par exemple Persan-Beaumont/Paris-Nord via Montsoult-Maffliers – 3eme classe) que l'employé compostait pour y imprimer la date en creux avant de les vendre. On ne les étonnerait pas moins si on leur disait que ces tickets étaient contrôlés au passage sur le quai de départ puis ramassés à l'arrivée par des contrôleurs de gare chargés de cette besogne, ce qui n'excluait pas les contrôles en cours de route. Les étonnerait-on si on leur rappelait que les trains étaient tractés par de puissantes locomotives à vapeur qui semblaient respirer, fumer et cracher en expulsant des escarbilles et en s'exprimant par de stridents coups de sifflet ?

Ils seraient stupéfaits d'apprendre que les aiguillages étaient manœuvrés à l'aide d'un lourd système de tringles articulées que les aiguilleurs avaient beaucoup de mal à actionner en s'arc-boutant sur leurs leviers. Ils seraient très surpris de voir que les signaux n'étaient pas lumineux et automatiques, mais mécaniques : l'arrêt inconditionnel d'un train était obtenu à l'aide d'un carré à damier rouge et blanc dont personne – pas même le Directeur général de la SNCF – n'avait le pouvoir de s'affranchir.

Chaque gare était autonome du point de vue comptable et la tenue du registre « 502 » où entraient tous les encaissements et toutes les dépenses, constituait une épreuve redoutable, car le chef de gare était intraitable : une différence d'un centime dans le solde devait être justifiée. On y passait quelquefois des heures.

C'était encore le temps héroïque du chemin de fer, mais cela ne marchait pas mal. Ce mode de transport exerçait un quasi-monopole et personne ne s'en plaignait.

Marcel Mercier