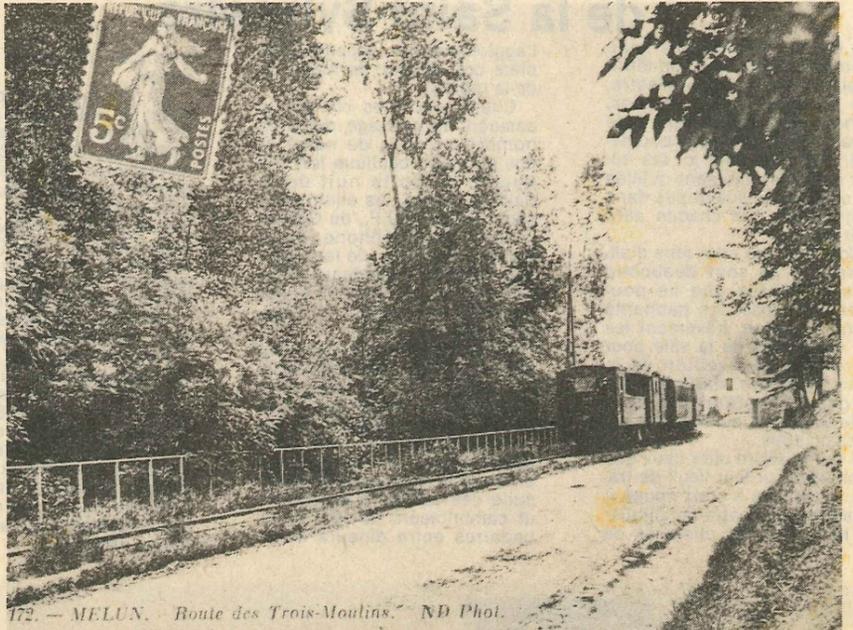


LE TRAMWAY DE VERNEUIL

Ce fut au début du siècle (1901-1902) qu'une petite ligne ferrée à voie étroite relia Melun à Verneuil-L'Étang et que débuta la brève existence du « Tramway de Verneuil » qui ne devait pas dépasser une trentaine d'années.

La petite bâtisse qui servait de gare, le hangar à locomotive, la halle de marchandises, le quai de déchargement et grue, tout a disparu. Les voies se trouvaient entre la rue de Gaillardon et un grand pré qui s'étendait jusqu'aux rives de l'Almont où étaient parqués chevaux et bovins promis à l'abattoir (et qui est actuellement le mail Gaillardon avec son marché couvert).



172. — MELUN. Route des Trois-Moulins. ND Phot.

La rue de Trois-Moulins traversait encore, avant 1914, un paysage exclusivement champêtre.

hiver, de petites lampes à pétrole à la lueur vacillante dissipaient tout juste l'obscurité.

D'une manière générale, la ligne était desservie quotidiennement par deux voyages aller et retour. Cependant, à la belle saison, les jours de marchés, était mis en service un train supplémentaire qu'utilisaient les campagnards pour venir faire leurs emplettes à la ville.

Aux heures de départ ou d'arrivée, une certaine animation régnait aux abords de la petite gare car, outre les voyageurs, il y avait ceux qui venaient accompagner ou attendre parents ou amis. Certains voyageurs qui se rendaient à la gare du P.L.M. (S.N.C.F.) pouvaient prendre place dans un vieux fiacre à six places, aux roues ferrées, qui traversait la ville en brinque-balant sur les pavés ; il était conduit par un cocher qu'on appelait communément « nez rouge ».

La cour de la gare était un lieu de prédilection pour les gosses du quartier car il y avait de l'espace pour tous les jeux. De plus, les wagons de marchandises qui stationnaient offraient de multiples possibilités d'amusements bien souvent dangereux.



234. MELUN — La Station du Tramway de Verneuil

E. L. D.

La gare du petit train, au mail Gaillardon, son emplacement est aujourd'hui occupé par la gare routière.

La voie ferrée partait donc du quartier Gaillardon. Le convoi, dont la cloche annonçait le passage, traversait la rue Saint-Liesne, empruntait la rue des Marais (aujourd'hui rue Camille-Flammarion), puis virait à gauche, passait l'Almont avant de s'engager sur la droite de la rue de Trois-Moulins. C'était là le premier arrêt appelé « l'Octroi ». Au retour, en effet, un employé de la ville, sorte de douanier, dont le bureau et l'habitation se trouvaient au croisement, passait dans chaque wagon, inspectait les bagages et prélevait une taxe sur les produits venant de la campagne.

On était maintenant hors de la ville et la locomotive pouvait user de son sifflet au risque d'effrayer les chevaux qui s'effrayaient parfois sur la route au passage du petit train. Sur la droite, de petits jardins d'amateurs, les jardins des Carmes, se dissimulaient, en bordure de l'Almont où l'on allait à la pêche, et des petits prés verdoyants encadrés de grands arbres.

Arrivait alors la montée vers Trois-Moulins, petit hameau où le convoi s'arrêtait comme pour reprendre haleine ; il arrivait parfois, en été que chauffeur, mécanicien et employés faisaient un saut à la buvette en face de l'arrêt pour se désaltérer sans qu'aucun voyageur n'y trouvât à redire.

Le plus délicat était alors d'affronter la côte de Rubelles car, lorsqu'en plus des wagons de voyageurs, on devait remorquer des wagons de marchandises, cela devenait quelque peu scabreux. Le mécanicien devait user de toute son habileté et de tout son savoir-faire pour mener à bien cet exploit. Aussi, dès la courbe franchie, le petit train prenait son élan et se lançait à toute vapeur dans la montée ; la locomotive, poussée au maximum, donnait toute sa puissance mais finissait peu à peu par s'époumonner tandis que la vitesse diminuait jusqu'au moment où, arrivant dans la plaine, le petit train reprenait sa marche normale. C'était d'ailleurs dans cette côte que, de temps à autre, lorsqu'ils allaient dans le même sens, que se livrait une sorte de duel entre le « tortillard » et la voiture publique de Moisenay, sorte de diligence tirée par quatre chevaux ; les deux bolides se lançaient dans une course effrénée aussi bien à la montée qu'à la descente, cocher et mécanicien rivalisaient d'astuce pour tenter de se surpasser.

Le troisième arrêt se trouvait en pleins champs, un peu avant la route qui conduit au château de Vaux-le-Vicomte, il était à peu près équidistant des deux localités de Rubelles et de Voisenon. Longeant la route de Meaux, le train se dirigeait sans problème vers Saint-Germain-Laxis. Son arrivée constituait une petite attraction, et il y avait toujours quelques spectateurs sur le quai de la gare. Car c'était bien une véritable gare avec bâtiments et voies de garage, et aussi son petit bistrot. Parfois on manœuvrait pour accrocher ou décrocher un wagon de marchandises. Cela prenait du temps, mais personne ne semblait pressé.

Le petit train se arrêta ensuite aux « Bordes » à proximité de ce hameau isolé au milieu des champs, puis à la station de Crisenoy-Champdeuil, à mi-distance des deux villages dont les habitants qui attendaient un colis venaient le prendre au passage. Peu à peu, le tortillard quittait la route de Meaux pour filer à travers la plaine. Un embranchement se détachait de la voie principale pour le transport des betteraves vers la sucrerie de Guignes. Ce trafic était très important à l'automne car on chargeait des betteraves sur toute la ligne, même à Melun où de grands chariots venant de la plaine descendaient pas la rue Saint-Liesne.

À Guignes, la localité la plus importante desservie par la ligne, on était presque au terme du parcours qui durait exactement une heure pour un parcours d'à peine dix kilomètres. À Verneuil, se trouvaient une petite gare, une halle à marchandises, les ateliers de réparation et le dépôt avec deux locomotives et les wagons en stationnement. Un embranchement permettait le transbordement avec le réseau de l'Est.

Le trafic marchandises était assez varié sans être d'une très grande importance. Il s'agissait surtout de bétail (chevaux et bovins), de blé destiné à la meunerie, de paille, de foin, de tonneaux de vin, de matériaux de construction, de charbon qu'on chargeait à la pelle ou à la fourche comme les betteraves.

Le trafic voyageurs était assuré par une rame se composant de deux ou trois wagons selon l'affluence et d'un fourgon à bagages généralement bourré de colis et surtout de vélos. En

Les inondations de 1910 et la Grande Guerre



Les inondations de 1910 avaient complètement coupé la voie de chemin de fer.

Voici maintenant quelques événements qui ont marqué la courte existence du tramway. En janvier 1910, la crue de la Seine, provoqua l'inondation de tout le quartier Gaillardon, la rue, la cour de la gare, les voies étaient submergées par un mètre d'eau. La rue des Marais, (rue Camille-Flammarion) était également inondée et les eaux refluaient jusqu'à l'endroit où se trouve aujourd'hui le lotissement de l'Almont. Le train circulait encore mais les rares voyageurs descendaient là et ne pouvaient achever le trajet qu'en barque.

C'est au même endroit que, quelques années plus tard, eut lieu, à la nuit tombante, un déraillement causé par un cheval qui, pris de peur, s'était emballé et jeté sur la locomotive. Pas de blessés, ni de gros dégâts, sinon la mort de l'animal. Mais il fallut toute la nuit pour dégager la bête dénichetée et remettre la locomotive sur la voie réparée car les moyens de l'époque étaient fort limités. Au petit jour, le train put reprendre son service.

Il y avait les habitués de la ligne : agents d'assurance, représentants, instituteurs le jeudi et aussi l'inspecteur primaire qui voyageait en première classe. Il se rendait en inspection dans les petites écoles rurales, tout de noir vêtu, chapeau melon et serviette sous les bras ; il parcourait à pied les chemins qui menaient de la station aux villages. À Noël, à Pâques, en juillet, il y avait les départs en vacances des internes du collège Jacques-Amyot, des écoles normales et des écoles supérieures, appelées aujourd'hui C.E.S. Les jeunes filles étaient conduites en rangs à la gare accompagnées de surveillantes qui montaient bonne garde.

Mais c'est surtout pendant la guerre 1914-1918 qu'eurent lieu les événements les plus marquants. L'affiche de la mobilisation signalé sur le mur de la gare en donna le signal. Le plus lamentable fut de voir, dès la fin août, le flot de réfugiés avec leurs maigres bagages débarquant de convois d'une longueur inhabituelle. Désespérés, ils ne savaient où diriger leurs pas car les centres d'accueil disséminés dans la ville étaient seulement en cours d'organisation.

Après la bataille de la Marne, on put voir les premiers prisonniers de guerre allemands qui, encadrés par des territoriaux, étaient conduits dans les fermes de la Brie pour remplacer les paysans mobilisés.

Le nombre des voyageurs diminuait au fur et à mesure que se prolongeait la guerre, mais le trafic marchandises demeura stable car, en plus des transports habituels et indispensables s'ajoutaient bon nombre de wagons de ferraille de récupération, les mines de fer de Lorraine étant tombées aux mains des Allemands.

Parfois un petit détachement de « poilus » s'embarquait pour rejoindre le front de l'Est de la France. D'autres fois c'étaient des groupes de prisonniers de guerre : surtout des Allemands mais aussi quelques Austro-Hongrois et même quelques Bulgares. Également escortés de territoriaux, ils descendaient à Melun pour être transférés dans un autre secteur ou dans un camp.

Une fois même, fin 1917 une vingtaine de soldats russes, qui avaient été amenés symboliquement sur le front occidental, mais ne pouvant plus combattre en raison de la paix séparée entre la Russie et l'Allemagne, passèrent une journée et une nuit dans un wagon en attendant



1916 : l'arrivée des prisonniers de guerre allemands à la gare de Melun.

leur départ. Bien que n'ayant rien à se mettre sous la dent, ils chantaient des airs de leur pays qui semblaient refléter leur détresse et leur nostalgie. Mon frère se débrouilla pour obtenir d'un boulanger, malgré le rationnement, une miché de pain pour calmer leur faim.

À la fin de la guerre à l'automne 1918, une centaine de prisonniers allemands stationnèrent toute une journée dans la cour de la gare. C'étaient de tout jeunes gens, 17, 18 ans au plus qui venaient d'être jetés dans la fournaise et qui s'étaient fait capturer aussitôt ; ils mangeaient pour calmer leur faim quelques morceaux de betteraves à sucre versés sur un pied des wagons.

À ce moment, en raison de la pénurie de charbon, un seul aller et retour avait lieu dans la journée (départ 5 heures, retour 20 heures). Les locomotives étaient en piteux état, faute de matériel et de pièces de rechange pour les réparer. Aussi arrivait-il de rester parfois en panne en cours de route.

La guerre terminée, le tramway retrouva un peu de son activité d'avant le conflit. Mais, conséquence des progrès réalisés pendant la guerre dans les moyens de transport, le trafic périclita assez rapidement. On commença à assurer le transport des voyageurs par un autocar qui avait l'avantage de passer au centre des villages. On tenta en vain de conserver le trafic de marchandises dont les camions eurent rapidement raison.

Ainsi, le progrès austro-condamné à la mort lente le petit chemin de fer départemental. Le quartier Gaillardon sembla porter le deuil de la disparition du tramway de Verneuil pendant quelque temps. Aujourd'hui, tout cela est tombé dans l'oubli.

André BERTRAND