

La forêt de Saint-Germain  
et les réseaux ferroviaires de l'Ouest parisien



# La forêt de Saint-Germain et les réseaux ferroviaires de l'Ouest parisien

**Auteur** : Antoine Le Bas

## Sommaire

**Concession et domaine public.....** p. 03

**Le poids des concessionnaires  
sur le tracé ferroviaire.....** p. 04

**Un nœud ferroviaire au cœur des bois.....** p. 05

**Conclusion .....** p. 07

Communication publiée dans les actes du colloque *de la Société des amis du Vieux Saint-Germain, 2006*

## Introduction

A considérer les grands ensembles forestiers d'Île-de-France, on ne peut que remarquer la relation originale établie entre la forêt de Saint-Germain et les réseaux ferroviaires de l'Ouest parisien (la ligne Paris-Saint Germain, la ligne Paris-Rouen et la Grande Ceinture). Dans une perspective historique, forêt et château anciennement ne font qu'un : on ne saurait, en effet, dissocier la demeure royale et sa forêt qui en forme le prolongement naturel. Elle en constitue l'espace de loisir privilégié et la réserve cynégétique, à une époque où la chasse donne au roi l'occasion d'affirmer son image, ses privilèges et ses prérogatives. Comme les autres résidences royales (Vincennes, Versailles, Meudon, Fontainebleau,...), Saint-Germain disposait donc d'un domaine de chasse, royal et inaliénable. Les vicissitudes de l'histoire qui en ont fait successivement un bien national (sous la Révolution), puis un bien de la Couronne (sous l'Empire et la Restauration), enfin, un domaine national (sous la IIIe République), ne lui ont jamais ôté son caractère inaliénable, comme l'ont gardé les bois de Vincennes, de Meudon ou de Versailles, ou la forêt de Fontainebleau, par exemple, que le chemin de fer a soigneusement contournés (ou, pour Meudon, traversé en tunnel). Or l'histoire ferroviaire de la forêt et du domaine de Saint-Germain présente la particularité d'offrir une succession de percées, attitude qui, par contraste avec le respect réservé aux autres domaines, amène à considérer les moyens et les procédures qui permirent une telle intrusion, mais surtout à s'interroger sur les objectifs qui dictèrent un tel parti.

## Concession et domaine public

Avec les châteaux royaux qu'elles entourent, les forêts relèvent depuis toujours du domaine de l'Etat ; mais c'est François Ier qui, le premier, a publié le principe de leur inaliénabilité. Ce principe, qui prévaudra pendant tout l'Ancien Régime, est repris sous la Révolution : par la loi du 26 mai 1791, l'Assemblée Constituante substitue alors la Nation au Roi, et le domaine de la Couronne devient domaine national. Les forêts en font partie au titre des biens immeubles : sont ainsi concernées les forêts de Saint-Germain, de Marly, de Meudon, de Rambouillet, de Compiègne et de Fontainebleau. Le domaine de la Couronne<sup>1</sup> est reconstitué sous l'Empire, reconduit sous la Restauration, la Monarchie de Juillet et le Second Empire ; à la chute de ce dernier, les forêts redeviennent des biens de la Nation. Si, sous la Restauration, les forêts de la Couronne sont gérées par un service forestier dépendant de l'intendance de la Maison du Roi, il existait en outre un service de la Venerie, avec un Grand Veneur à sa tête, preuve, si besoin, de la permanence de la vocation cynégétique des forêts royales.

L'Assemblée Constituante avait introduit la possibilité pour l'Etat d'aliéner son domaine, à la condition expresse que cette mesure soit décidée et précisée dans le cadre d'une loi dont le vote exprimerait le consentement de la Nation. La défense de l'utilité publique, dont les ingénieurs des Ponts et chaussées se montreront de zélés promoteurs, justifiera, sous l'Empire, la loi du 8 mars 1810 sur l'expropriation de la propriété privée pour cause d'utilité publique, que renforcera la loi du 7 juillet 1833. Mais, s'agissant d'un bien public, son aliénation dictée par l'intérêt général peut désormais se faire selon deux modes : l'adjudication publique, qui favorise le « mieux offrant » mais interdit au vendeur de choisir son bénéficiaire ; si l'Etat souhaite éviter de se dessaisir au profit du premier venu et veut traiter avec une personne déterminée, la voie de la concession<sup>2</sup> peut être retenue, ce mode d'aliénation devant toujours être validé par une loi.

La loi du 4 décembre 1836 prévoit ainsi que les grands travaux publics seront exécutés par des individus ou des sociétés qui s'en rendront adjudicataires, avec concurrence et publicité. Pour la réalisation des travaux du chemin de fer, – comme pour ceux concernant des canaux, des ponts et des routes – , on sait que l'Etat en accorda

<sup>1</sup> DECENCIERE-FERRANDIERE Henri, Les forêts de la Couronne. In : Paris et Ile-de-France, tome 28, 1977. 1978. p. 171-176

<sup>2</sup> BLOCK Maurice, Dictionnaire de l'administration française. Berger-Levrault, 1856. article Concession, p. 450.

souvent l'exécution par voie de concession, c'est-à-dire par un traité de gré à gré entre l'entrepreneur et l'administration. Avant la loi de 1842, le gouvernement traitera couramment d'avance avec une compagnie concessionnaire, à charge pour la Chambre de ratifier les choix du Gouvernement. La loi du 5 mai 1841 (article 3)<sup>3</sup>, précise le cadre législatif et réglementaire de ce mode d'aliénation, – solution de compromis –, et clôt, très momentanément, un débat qui a agité la décennie précédente, opposant les tenants d'une conception toute étatique du système de transport et les représentants d'une conception libérale favorable à l'initiative privée, dégagée de toute entrave administrative.

Mais ce débat sur l'importance respective du rôle de l'Etat et de celui des intérêts privés en recouvre un autre, concernant le tracé des lignes<sup>4</sup>. La ligne Paris-Le Havre devait-elle relier le port normand à la capitale en ligne droite, faisant de Paris un vaste entrepôt, avec une bretelle vers Rouen ? Le choix de cette ligne directe l'emporta ; sa concession, votée en juin 1838 pour une durée de 80 ans, la faisait passer par le plateau en ligne droite. Elle devait être réalisée aux frais des concessionnaires, sans subvention publique. La crise financière de 1838-1839 entraîna la chute financière de la société, et la concession fut résiliée le 13 août 1839. Le tracé concurrent, par la vallée de la Seine, l'emporta finalement : dès juillet 1840, une concession est votée à une nouvelle ligne Paris-Rouen-Le Havre par la vallée. Cette ligne, qui se proposait de desservir un maximum de cités industrielles et commerciales, reçut l'appui de la majorité des chambres de commerce concernées. Pourtant, chacun peut constater que ce parti n'est effectivement exécuté qu'à partir de Poissy, aux dépens de la forêt de Saint-Germain.

## Le poids des concessionnaires sur le tracé ferroviaire :

Le triomphe de la ligne Paris-Rouen par la vallée était, en fait, très ambigu en ce qu'il semblait désavouer le parti de l'intérêt général dont les ingénieurs des Ponts et Chaussées s'étaient faits les plus brillants porte-parole. L'Etat

seul pouvait, à leurs yeux, défendre mieux que quiconque un intérêt général bien compris. Sans doute, la conception d'un réseau global incombait-elle aux gouvernants, seuls capables de promouvoir un tel projet et d'en défendre l'exécution, garante de la cohésion nationale. A la dimension politique d'un tel réseau s'ajoutait l'aspect stratégique d'un système dans lequel la hiérarchie militaire voyait un instrument efficace pour la défense du territoire<sup>5</sup>. Mais cette conception étatique d'un réseau national, aboutissant à un réseau en étoile, rayonnant en lignes droites depuis la capitale jusqu'aux extrémités du territoire, était largement battu en brèche par une autre conception de l'intérêt général perçue comme la somme des intérêts particuliers. La Restauration, puis la Monarchie de Juillet donnèrent, en effet, la priorité à l'essor des affaires, par le développement du commerce et de l'industrie, sur la volonté de renforcer la cohésion nationale. Il s'agissait, en somme, d'éviter la confusion entre utilité publique et service public<sup>6</sup>. La ligne de Normandie par la vallée dut ainsi son succès à la convergence d'une multiplicité d'intérêts particuliers, des plus petits aux plus grands : aux industriels et commerçants des cités concernées, rassemblés sous la bannière des récentes chambres de commerce, se joignirent les banquiers Charles Laffitte et Edward Blount, principaux bénéficiaires de la concession.

Evidemment, un banquier comme Laffitte, dont les capitaux privés allaient financer la construction de la ligne, devait en espérer un rapide retour sur investissement. Mais le placement de ses fonds précisément dans cette société, comme actionnaire principal (aux côtés d'Edward Blount)<sup>7</sup>, révèle manifestement un autre objectif qui justifie clairement ce tracé particulier de la ligne à travers la forêt de Saint-Germain. Car l'infléchissement du tracé vers Maisons-Laffitte doit beaucoup à la poursuite d'intérêts privés : le concessionnaire était le neveu du banquier Jacques Laffitte, créateur du lotissement de Maisons, dont l'opération immobilière mit beaucoup de temps à démarrer. Acculé à la faillite en 1833 (pour d'autres affaires), il meurt en 1844 sans que le lotissement ait connu le développement escompté. L'opération était risquée : Jacques Laffitte proposait une colonie de villégiature, rassemblant sur 476 hectares un ensemble de maisons de campagne dans un site agreste aux confins

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> CARON François, *Histoire des chemins de fer en France. Tome premier, 1740-1883*. Paris, Fayard, 1997. p. 129 et sq.

<sup>5</sup> CARON F. op. cit. p. 126

<sup>6</sup> GIRARD Louis, *Les libéraux français, 1814-1875*. Paris, Aubier, 1985. 277 p.

<sup>7</sup> BOCARD Hélène, *De Paris à la mer : la ligne de chemin de fer Paris-Rouen-Le Havre*. Paris, A.P.P.I.F., 2005. 152 p. (Images du patrimoine ; 239)

de la forêt<sup>8</sup>. Si ses opérations immobilières parisiennes antérieures (le quartier Poissonnière ; la plaine de Passy) l'avaient enrichi, cette colonie, éloignée de la capitale, et mal reliée à Paris par la route, ne lui permit jamais de se renflouer. Son neveu Charles comprit vite l'effet bénéfique d'une desserte ferroviaire, transformant, par la grâce d'un réseau, un lotissement quasi sylvestre en une banlieue de villégiature. La colonie, desservie par une gare – la 1<sup>ère</sup> de la ligne depuis Paris –, et par plusieurs trains quotidiens, permettait même à des privilégiés de vivre dans un cadre de nature tout en pouvant se rendre à Paris. L'ouverture de la ligne favorisa la réussite du lotissement ; mieux, la gare devint le nouveau centre d'une commune dont la voie ferrée devint la colonne vertébrale, suscitant l'émergence de nouveaux quartiers.

La percée ferroviaire qui s'en suivit, avait comme brisé un tabou. La forêt domaniale et le parc du château subiront encore d'autres emprises. Trois ans après l'ouverture du Paris-Rouen (1843-1846), la ligne du Paris-Saint-Germain qui, jusqu'alors s'arrêtait au Pecq, au pied de la Terrasse, faute de machine capable de tirer un convoi jusqu'au château, fut prolongée jusqu'à Saint-Germain grâce au système atmosphérique (Jean-François Belhoste). Désormais, le vénérable monument historique se trouvait flanqué d'une gare construite en 1845 par l'architecte Alfred Armand à l'emplacement d'un parterre de Le Nôtre<sup>9</sup> ; en compensation de cette saignée, Louis-Philippe aurait fait aménager un jardin paysager dit « jardin anglais ». Un raccordement, passant dans la ville, reliera ultérieurement cette gare à la Grande Ceinture.

## Un nœud ferroviaire au cœur des bois :

En effet, la Compagnie de l'Ouest, qui absorba bientôt celle de Saint-Germain, devait intégrer en 1881 le Syndicat de la Grande Ceinture, créé en 1875, et opérer, à cette occasion, une nouvelle percée dans la forêt domaniale. Sans refaire l'historique de la Grande Ceinture dans sa section de l'Ouest parisien<sup>10</sup>, il n'est pas sans intérêt d'évoquer le nœud ferroviaire qui se greffe alors sur le réseau initial.

La gare de triage et le dépôt d'Achères, ouverts dès 1843, se trouvent dès lors au départ de deux sections de la Grande Ceinture, dont l'une - de 23 km environ – retrouve à Saint-Cyr la ligne de Chartres, l'autre, au nord-est, relie Maisons à Noisy-le-Sec sur un tracé de 29km environ. Entre Achères et Maisons, la Grande Ceinture longe les voies du Paris-Rouen sur 5,9 km.

Le tronçon Versailles-Achères, ouvert en 1882, entaille la zone sud-ouest de la forêt, et sa réalisation nécessita deux gares nouvelles et un ouvrage d'art. Le viaduc du Val Saint-Léger, qui enjambe le vallon du même nom et qui précède presque immédiatement la gare de Saint-Germain, constitue l'ouvrage le plus long construit pour la Grande Ceinture, avec ses 311 mètres, même si son élévation n'a rien de vertigineux avec une hauteur maximale de 25 mètres<sup>11</sup>. Son tablier se compose de quatre poutres



La porte d'aiguillage de la gare de triage d'Achères (Yvelines)  
© Inventaire général, ADAGP, 2005

<sup>8</sup> CUEILLE Sophie, Maisons-Laffitte, parc, paysage et villégiature, 1630-1930. Paris, A.P.P.I.F., 1999. 240 p. (Cahiers du patrimoine ; 53)

<sup>9</sup> BUSSIÈRE Roselyne, Saint-Germain-en-Laye, le passé recomposé, 1800-1940. Paris, A.P.P.I.F., 1997. 90 p. (Images du patrimoine ; 159)

<sup>10</sup> CARRIÈRE Bruno COLLARDEY Bernard, L'Aventure de la Grande Ceinture. Paris, La Vie du rail et des transports, 1992. 311 p.

<sup>11</sup> Ibid.

métalliques hautes de 5,60 mètres disposées transversalement et réunies entre elles par des entretoises et des croix de Saint-André. Reposant sur ces poutres, la voie forme un tablier large de 5 mètres, avec deux trottoirs en saillie, de part et d'autre, larges chacun de 1,50 mètre. Ce viaduc est l'œuvre des ingénieurs Geoffroy et Arnaud et de l'entreprise Henry Roussel.

L'ouverture de la ligne nécessita aussi la construction de gares particulières, s'ajoutant aux gares déjà existantes, à Poissy comme à Saint-Germain. La gare de cette dernière commune se distingue d'ailleurs du modèle-type reproduit sur la ligne et constitue la gare la plus grande de cette ligne. Elle a été récemment restaurée.

Le rachat de la Compagnie de l'Ouest en 1908, intégrée au réseau de l'Etat, se traduit après la Grande Guerre, par une modernisation de l'ensemble de ses installations, clairement perceptible au niveau des gares, voyageurs et marchandises, dont celle d'Achères, remaniée et agrandie en 1934<sup>12</sup>.

La nécessité de faire face à l'accroissement des trafics, conduit les ingénieurs à multiplier les voies et à les spécia-

liser, séparant réseau marchandises et réseau voyageurs. Le premier se divise et se démultiplie en un faisceau de voies de triage. L'essor de la population de la banlieue parisienne entraîne la création de lignes réservées aux dessertes locales, afin d'éviter que les trains omnibus ne provoquent le ralentissement des convois grandes lignes lancés à vive allure. Une nouvelle gare, due à Jean Philippot, dessert bientôt cette agglomération en pleine expansion. On constate ainsi un gonflement des emprises ferroviaires qui grignotent toujours plus la forêt.

L'ampleur des voies à franchir conjointement finit par constituer un obstacle dangereux pour la circulation routière qui se développe simultanément : un quadruple pont de béton armé, à suspentes est donc lancé au-dessus des rails en 1931 par l'entreprise Limouzin, favorisant la continuité du trafic routier entre Conflans-Sainte-Honorine et Poissy, jusqu'alors soumis aux aléas des barrières des passages à niveau.

Le personnel du réseau de l'Etat jouissait dès avant-guerre d'un statut assez privilégié, d'une retraite et d'un traitement social assez avantageux. La politique



Pavillons de la cité ferroviaire d'Archères (Yvelines) © Inventaire général, ADAGP, 2005

<sup>12</sup> CARON F. op. cit., tome second, 1883-1937. Fayard, 2005.

sociale, initiée entre les deux guerres par Raoul Dautry, favorise l'amélioration des conditions de vie des chemins : l'isolement de la clairière du triage d'Achères<sup>13</sup>, qui employait une forte concentration de main d'œuvre, reçut ainsi une solution par l'implantation au cœur des bois d'une véritable cité. Cette version sylvestre des cités-jardins promues par Henri Sellier, desservie par une gare du réseau banlieue, offre ainsi à une partie du personnel l'avantage de logements familiaux à pied d'œuvre qui contribuent à conforter la solidarité cheminote et la culture d'entreprise.

## Conclusion

Pour conclure, je rappellerai que la question de l'intrusion du chemin de fer du Paris-Saint-Germain dans le parc du château – mal vécue dès l'origine et devenue de plus en plus problématique avec l'émergence de la sensibilité patrimoniale que traduira la législation sur les abords des Monuments historiques – a été atténuée à l'occasion de l'aménagement de la ligne du R.E.R. et des travaux de la nouvelle gare : celle-ci, désormais souterraine, avec ses voies d'accès partiellement enterrées, émerge discrètement sur l'esplanade urbaine qui fait face au château.

En revanche, le trafic du Paris-Rouen s'opère toujours au cœur de la forêt, mais connaît des perspectives variables selon la nature des trafics envisagés : si le trafic voyageurs – grandes lignes et banlieue – représente un service dynamique sans problème aigu, le trafic marchandises

traverse, ici comme ailleurs, une crise grave qui compromet l'avenir du triage. Et cette évolution, en rendant obsolètes certaines installations ferroviaires, est en passe de leur donner une dimension patrimoniale auxquelles les photos de François Kollar publiées dans « La France travaille »<sup>14</sup>, durant les années trente, ajoutent une aura de nostalgie.

C'est la même crise qui affecte d'autres triages de la région parisienne, une crise liée à la forte croissance des transports routiers de ces dernières décennies, qui se traduit entre autres par la multiplication des gares routières et des plate-formes de redistribution aux marges des grands centres urbains. L'ouverture à la concurrence – le 1er avril 2006 - du trafic du fret, jusqu'alors monopole de la S.N.C.F., pourrait d'ailleurs, à terme, modifier la tendance, par la concurrence accrue que pourraient exercer des compagnies étrangères.

Au-delà du réseau ferroviaire de l'ouest parisien, le transfert du trafic du rail vers la route ne fait ici que déplacer un débat qui affecte encore la forêt de Saint-Germain, à l'occasion de la percée du domaine public forestier par une autoroute – l'A 14 - à l'initiative d'une société concessionnaire. Né à l'aube de la révolution industrielle et amplifié par l'expansion des réseaux ferroviaires, ce débat demeure toujours d'actualité parce que d'essence purement politique, malgré l'évolution des moyens de locomotion. Ainsi, la libéralisation croissante des moyens de transport à l'échelle européenne place-t-elle les installations ferroviaires de l'ouest parisien au cœur de l'actualité la plus brûlante.

---

<sup>13</sup> BOCARD Hélène op. cit.

<sup>14</sup> KOLLAR François HAMP Pierre, *La France travaille : le rail* ; textes de Pierre Hamp, photographies de François Kollar. Paris, Horizons de France, 1931.



**Conseil régional d'Île-de-France**

Unité société - Direction Culture-Tourisme-Sport-Loisirs  
Service Patrimoines et Inventaire  
115, rue du Bac - 75007 Paris  
Tél. 01 53 85 59 93 / [www.iledefrance.fr/patrimoines-inventaire](http://www.iledefrance.fr/patrimoines-inventaire)