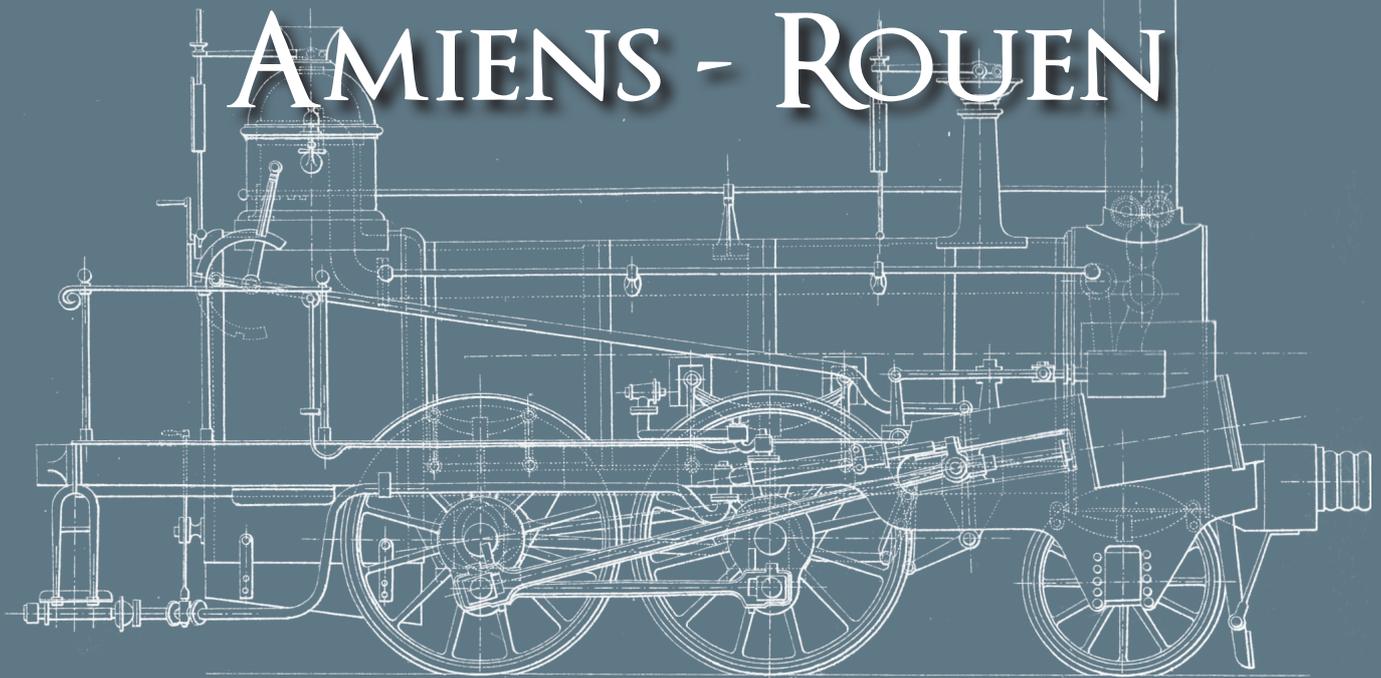


# LA GARE DE MORGNY

SUR LA LIGNE 321000

AMIENS - ROUEN



*Dossier préparé et présenté par Rémy Eliot*



# LA GARE DE MORGNY

## Sur la ligne 321000 : Rouen - Amiens

### *Un peu d'histoire sur la ligne.*

C'est l'invention de la locomotive à vapeur dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle et l'évolution dans la conception des rails, qui va permettre aux chemins de fer de prendre un essor considérable à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

Ainsi, au XIX<sup>e</sup> siècle, dans tous les pays d'Europe de grands bouleversements industriels vont changer les modes de vies plutôt basés sur la ruralité. L'industrialisation est en route. L'état va attribuer des concessions pour réaliser le maillage ferroviaire.

C'est à partir de 1850 que les chemins de fer sont construits à un rythme accéléré pour constituer un maillage ferroviaire raccordé à celui des pays voisins. L'État fixe le tracé des voies et prend à son compte les dépenses d'infrastructure : terrassement, ouvrages d'art..., mais il concède l'exploitation des lignes à de grandes compagnies privées : Compagnie de l'Ouest, Compagnie du Nord, P.L.M., Compagnie de l'Est... Le réseau ferré devient alors un facteur essentiel de l'aménagement du territoire.

L'État décide d'ajouter une ligne de Rouen à Amiens, au groupe de lignes imposées par le décret du 7 avril 1855. Après les négociations faites par la commission, le décret impérial du 11 juin 1853 rend officielle la concession pour une ligne permettant de relier les deux villes : Rouen et Amiens. Cette concession est partagée entre la Compagnie des chemins de fer du Nord (Nord), qui obtient en concession les deux tiers de la ligne et la charge de la construction, ainsi que de l'exploitation de la totalité, et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest (Ouest), qui est concessionnaire d'un tiers de la ligne. Les deux compagnies doivent se partager, au prorata de la longueur de leur part dans la concession, les dépenses et les recettes. Suite à une convention de concession en date du 26 juin 1857, puis le 11 juin 1859 du partage de cette concession entre les compagnies du nord et de

l'ouest, la construction de la ligne Saint- Roch à Darnetal, longue de 113,811 km, est ainsi déclarée d'intérêt public le 11 août 1862 pour l'intégralité de la ligne. Après plus de six années de travaux, de 1862 à 1867, suite au contrôle officiel du 22 mars 1867, la ligne sera officiellement ouverte aux trains voyageurs le 18 avril 1867, suite au passage d'un convoi d'ouverture.

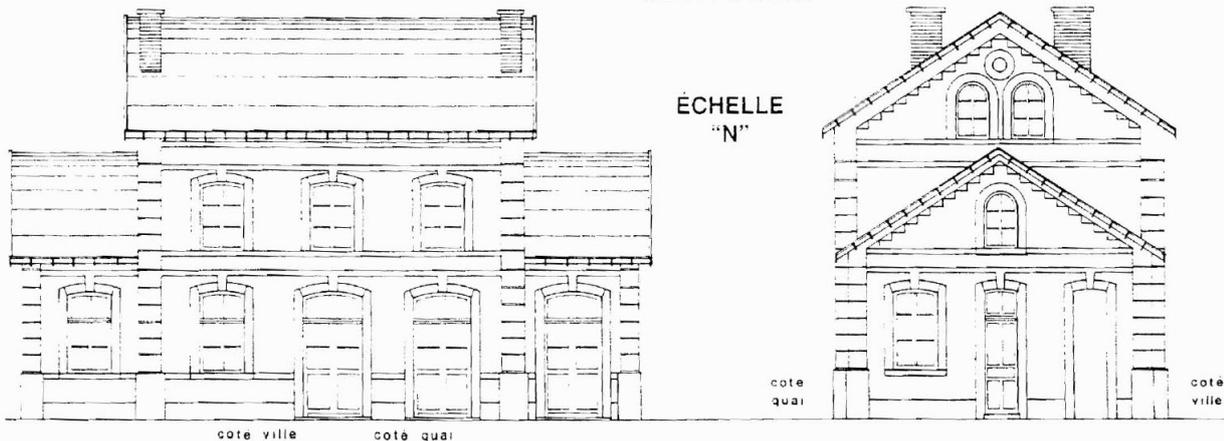
La compagnie de chemin de fer du nord est créée le 20 septembre 1845 par le banquier M. le Baron James de Rothschild. Cette compagnie existera jusqu'en 1938 et participera à création de la SNCF.

Le tracé définitif de la ligne est imposé par décret impérial le 27 décembre 1862. Dans l'ensemble, le tracé de cette ligne de 139 kilomètres parallèle à la Manche est favorable. Cependant, dans sa section centrale, la dépression du Pays de Bray oblige à un tracé un peu plus sinueux pour quelques dizaines de kilomètres. La ligne ne rencontre aucune gare importante entre ses deux extrémités. Morgny sera ainsi situé sur ce tracé. Ce tracé va diviser la commune en deux parties et son profil géographique sera également modifié.

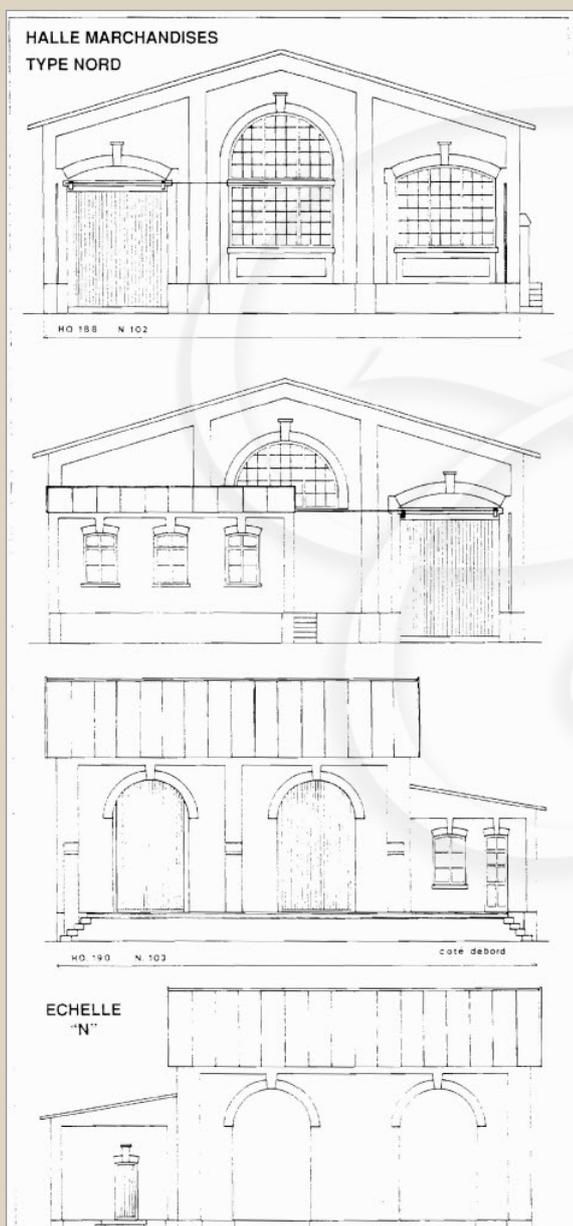
Dès le 23 mai 1863, les propriétaires des terres sur le tracé vont recevoir des avis d'« *occupations temporaires de terrain* » puis Me G. de Bréville Duparc, avoué à Rouen leur fera parvenir des avis d'expropriations pour cause d'utilité publique. C'est ainsi que Mme la Baronne, Maria, de Sylvestre, née Belhomme de Morgny, M. Graindorge, M. Duboulet, M. le Baron d'Acher de Montgascon, Mme Veuve Beaumont, M. Cellier, M. Duthil, Mme veuve Poixblanc, M. Lamme, vont recevoir leurs actes notariés pour le rachat de leurs terres ( ces documents sont aux archives de la SNCF à Rouen ).

Depuis le 27 août 1984, la ligne, à double voie sur toute sa longueur, est électrifiée en 25 kV-50 Hz monophasé. Elle est équipée du block automatique à permissivité restreinte (BAPR), du contrôle de vitesse par balises (KVB) et d'une liaison radio sol-train sans transmission de données.

GARE 3 PORTES, 2 AILES  
1 ET OUVERTURE  
DE TYPE NORD



Plans des bâtiments commun dans toute la région nord



## La gare : halte voyageurs

Concernant les personnels affectés à cette gare, les archives de la SNCF ( à Bezier pour le personnel ) ne peuvent nous donner aucune information par manque de documents. Le nom d'une garde barrière est pourtant cité dans le bulletin de la société industrielle de Rouen : Madame Halboux Berthe.

Au sujet de la réserve à eau, on peut imaginer que c'est un puits qui servait à alimenter cette réserve car les adductions d'eau en milieu rural ne viendront que bien plus tard. Cette réserve sera détruite avec l'avènement des locomotives fonctionnant au diesel, les fameuses michelines, ou autorail.

A partir de 1905, un autre coup de frein est donné à la diffusion du chemin de fer à cause de l'apparition des autobus. Ce mode de transport, moins cher à établir, remporte progressivement des suffrages parmi les conseillers généraux. Désormais la question n'est plus de savoir par où doit passer la ligne ferroviaire projetée, mais de choisir entre le train et le transport routier. C'est la loi du progrès.

Après que des projets d'embranchement ferroviaire d'intérêt local la reliant à Charleval, sur la ligne de Gisors à Pont-de-l'Arche puis à Vascœuil, sur la ligne de Charleval à Serqueux, un moment envisagés, furent abandonnés, en 1913 le département de Seine Inférieure établit entre les gares de Morgny et Vascœuil une liaison routière sous la forme d'un service public de transport de voyageurs et marchandises par automobiles.

C'est la société des autobus rouennais qui va créer la ligne suite à la parution des décrets au journal officiel du 10 juillet 1913 ( Voir page 6058 et suivantes ) .

Etat de fait confirmé par plusieurs cartes postales anciennes émises à cette époque.



Place de la gare dite « *place des voyageurs* » avec le car De Dion-Bouton en attente. Ce car déservait la ligne Morgny-Blainville.

Ateliers et garages des autobus de la société des autobus rouennais. Ce bâtiment, ainsi que les locaux habitant les bureaux de cette société, sont toujours existant.



La gare, en temps que bâtiment, fut abandonnée progressivement par les services de la SNCF. Des distributeurs automatiques de billets ont fait leur apparition. Les locaux n'étaient donc plus adaptés au service. La SNCF prit donc la décision de rénover la station. Un terrain fut aménagé en parking, les quais mis en conformité avec les nouvelles règles de sécurité. L'inauguration de cette nouvelle station eut lieu le lundi 3 novembre 1997 en présence de Mrs Leverne, député, Verhaeghe, conseiller général du canton, Benoist, maire, et de plusieurs conseillers municipaux.

Depuis cette inauguration, il y a 23 ans, déjà, la situation a encore évolué. Sur une proposition de M. Michel Benoist, maire à l'époque, et avec l'approbation de son Conseil municipal, la bâtisse en vente par les instances compétentes de la SNCF fut donc achetée. Cette dernière a donc été réhabilitée en mairie. L'ensemble de la place des voyageurs a également été remaniée avec des places de parking.

Un élément important de l'architecture a été conservé : le nom de la station. Ce panneau est une mosaïque constituée de petits carreaux blancs pour le fond et rouge pour les lettres.

Puis de nouvelles transformations sont en cours grâce à l'impulsion des nouveaux conseils municipaux, qui ont souhaités remanier le centre de notre commune, en fonction des besoins actuels des transports en commun et améliorer la sécurité autour des écoles.

## *Quelques évènements autour de la gare*

### **18 mai 1940**

Au cours de l'exode des populations du nord devant l'avance allemande, sur la ligne Amiens-Rouen où les convois se succèdent en marche à vue, près de la gare de Morgny, l'arrière d'un train de réfugiés belges à l'arrêt est percuté par un train de réfugiés français, dont la vitesse était excessive (52 km/h). Les voitures métalliques belges résistent au choc, mais les voitures de bois du train français se disloquent contre sa locomotive. La collision fera cinquante-trois morts et cent-vingt-huit blessés. Prenant en compte les circonstances exceptionnelles, notamment le fait que le mécanicien du train tamponneur était en service depuis plusieurs jours consécutifs et venait de passer vingt-trois heures sans interruption sur sa machine, la Cour d'appel de Rouen le relaxera, ainsi que la SNCF, dans un arrêt du 23 décembre 1941. Au sujet de cet évènement dramatique, vous pouvez consulter de multiple site sur Internet. Vous apprendrez peut-être qu'une petite fille, orpheline, fût adoptée par le directeur de l'hospice général M. Lemasle. Cette petite fille a été prénommée

Anne-Marie et a passé sa jeunesse à Dieppe. Elle était encore parmi nous en 1998. Vous apprendrez également que c'est le docteur Dévé qui examinait les nombreux blessés. Un des bâtiments du CHU de Rouen porte son nom.



fragments de glace éparpillés sur une trentaine de mètres. Dans un morceau de glace la présence de substances beige et rouge apparaît. Des échantillons de cette matière seront analysés pour conclure à la présence de graisse d'origine végétale ou animale provenant d'un bloc de glace qui se serait probablement détaché d'un aéronef. Le village est en effet situé en-dessous d'un couloir aérien fortement fréquenté et des conditions climatiques particulières peuvent provoquer de tels incidents. ( Origine GEI-PAN )

Un accident grave s'est produit le 30 septembre 1875. Le jeune fils d'une garde-barrière ayant quitté la surveillance de sa mère, s'est mis à courir au devant la locomotive qui arrivait de Rouen. Sa mère le voyant, court derrière lui, mais trop tard. Les deux furent tués et déchiétés par les roues de la machine.

Un autre accident mortel s'est produit dans les années soixante-dix. Un jeune adolescent fut tué alors qu'il franchissait le passage à niveau en mobylette.

### *Notes*

Vous ne trouvez ici qu'un bref résumé de l'histoire de ce bâtiment et de son environnement. Le sujet mériterait un ouvrage complet, tant les informations sont nombreuses, soit écrites ou par l'image. C'est donc un abrégé qui vous est présenté ici. Puisse-t-il vous être instructif.

Octobre 2020....R.E.

### **10 avril 1942**

Sabotage de la voie ferrée Rouen-Amiens à Morgny  
( Source : La résistance Normande )

### **10 janvier 1944.**

A 15 h. 30, deux avions bombardent la gare de Morgny-la-Pommeraye mais l'un d'eux est abattu par la D. C. A. d'un train et le pilote est tué. Suite à plusieurs raids sur Roquemont et le chantier de Ecalles, le trafic Rouen-Amiens est interrompu, la voie ferrée ayant été soufflée.

### **31 mars 1979**

La gendarmerie est contactée pour constater la présence d'un morceau de glace tombé sur le parking de la gare. Il n'y a ni victimes ni dégâts malgré des

