

Cet ingénieux transport qui fit le bonheur des uns et le malheur des autres, vit le jour en 1903 pour répondre à un besoin impérieux de relier les villes de Meulan à Pontoise et Magny en Vexin mais aussi Saint-Germain-en-Laye, et Versailles depuis Mantes via Meulan.

Il sera inauguré, en grande pompe, selon ses tronçons entre 1909 et 1913 !

C'était une sorte de tramways à plusieurs voitures, roulant sur route au moyen de rails que la Compagnie des Chemins de Fer de Grande banlieue avait implantés pour transporter les voyageurs bien entendu, mais également pour livrer aux HALLES DE PARIS, les produits frais maraîchers d'où son surnom humoristique de « TRANSCAROTTES » qu'il portera de 1926 à 1933..



*Nézel sur le chemin du « TRANSCAROTTES »*

En effet, il assura pendant toute cette période ce transport jusqu'à la station COQUILLERE à PARIS, passant par la place de l'étoile et remontant jusqu'aux Halles en traversant de nuit la capitale endormie.

A Meulan, il s'arrêtait sur le quai, **à l'angle du petit pont** (actuel pont aux Perches) et passait avec grand fracas dans la grande rue du Fort tout en enjambant le petit pont. Toutes les maisons tremblaient et étaient salies par l'envol de la fumée expulsée par la locomotive s'engageant dans la rue et prévenant ainsi les habitants. Il traversait ensuite le grand pont et rejoignait les Mureaux et, de là, prenait le chemin de VERSAILLES !

De très nombreux accidents émaillèrent la vie **du petit TACOT** et surtout la concurrence du transport routier entraîneront **sa disparition en 1946**. En effet, à partir de 1935, la plupart des communes de la vallée de la Seine et de la Mauldre saisissent la moindre occasion pour dévier ou supprimer ce tramway circulant dans leur ville : les nuisances devenant par trop intolérables au tout venant. Aux MUREAUX, par exemple, c'est le déchargement d'ordures à la ferme de la HAYE qui suscite la colère des habitants car le tacot transporte aussi les immondices !

L'on rétorque à tout va que « **le train n'est pas une benne à ordures** » ! Bref ! le démantèlement de tout le réseau commencera dès 1937, mais la seconde guerre mondiale allait redonner de la vigueur et surtout retarder l'échéance du petit train.

Chaque automne, le « **transcarottes** » transporte des wagons entiers de balais de bouleaux puis de betteraves. Il amène tous les lundis en ville les gens au marché de Meulan **venant de Tessancourt, Condécourt, Vilette, Sagy et bien d'autres villages encore**. Le train possédait deux wagons et pour l'un des tramway une locomotive à vapeur et l'autre tramway était à moteur.

Il roulait à droite de la route venant de Tessancourt, longeait le faux ru de l'Aubette et, de temps à autre, **écrasait une vache sortie de son pré**, ce qui se trouvait toujours relaté avec forces détails dans les gazettes locales.

Le petit train fut affublé de différents noms, nous avons déjà vu qu'il se nommait le « **transcarottes** » mais aussi « **le Tortillard** » « **L'Escarbille** » (voir à ce propos le très bel ouvrage de Michèle Caminade professeur d'histoire à Ecquevilly édité par ses soins dans les années 1990), nous le constatons nos aïeux ne manquaient pas d'imagination.

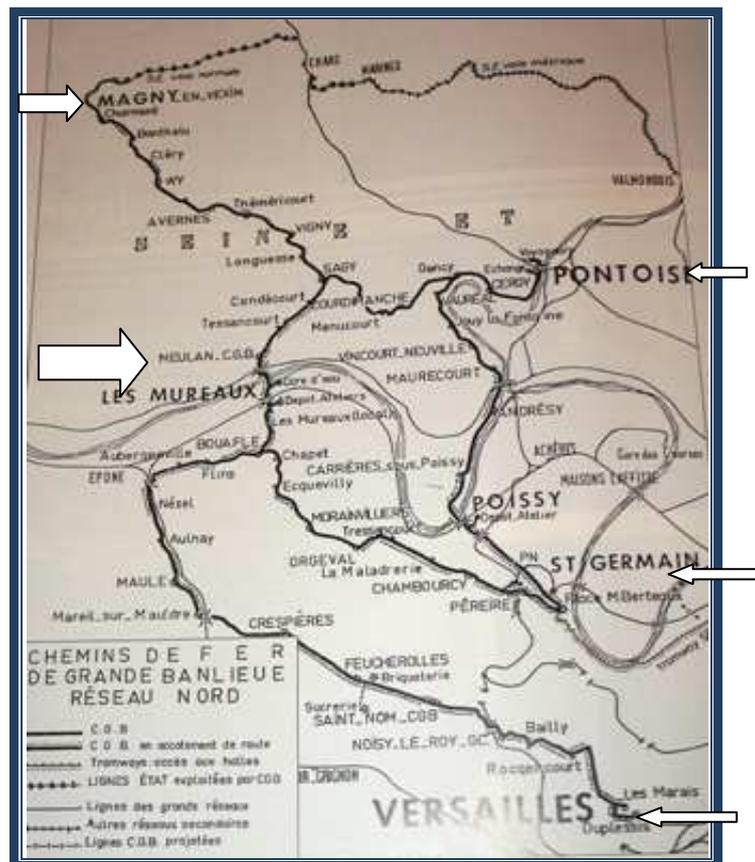
Il avait été conçu, au préalable, pour désenclaver les zones rurales non desservies par ailleurs et pour relier également aux tramways suburbains déjà construits ou au réseau de chemin de fer de l'état, les voyageurs habitants dans des zones non distribuées et jusqu'à son apparition au début du 20<sup>ème</sup> siècle, **les omnibus à chevaux** assuraient la liaison entre villes et villages du val de Seine et du Vexin.



*L'Omnibus à chevaux ici vers 1895/1900*

Les stations étaient constituées d'un bureau, salle d'attente avec toilettes, d'un local abri pour les marchandises et d'un logement pour la Compagnie. Malheureusement il y avait souvent du retard dans les horaires prévus et ces abris étaient les bienvenus lorsqu'il gelait à pierre fendre. Les arrêts étaient signalés par un simple poteau et ne pouvaient monter dans le petit train que seuls les voyageurs « sans bagage » !

Les trains étaient en effet courts, conséquence d'un profil de ligne très étroit et d'un parcours particulièrement difficile et tortueux. Quatre trains se relayaient chaque jour dans chacun des sens, ce qui n'était pas si mal et permettait de bien calculer ses allers et retours.



*Cartes du circuit du TACOT avant guerre*

En 1910, il ne fallait pas moins de **2 h 50 minutes pour rallier VERSAILLES à MEULAN** et **1 h 30 de MEULAN à SAINT GERMAIN EN LAYE**, **1 h 20 pour aller à PONTOISE...** Le chemin de BOUAFLE à MEULAN prenait malgré tout 20 minutes, CHAPET et les MUREAUX un quart d'heure et de CHAPET à BOUAFLE six minutes.

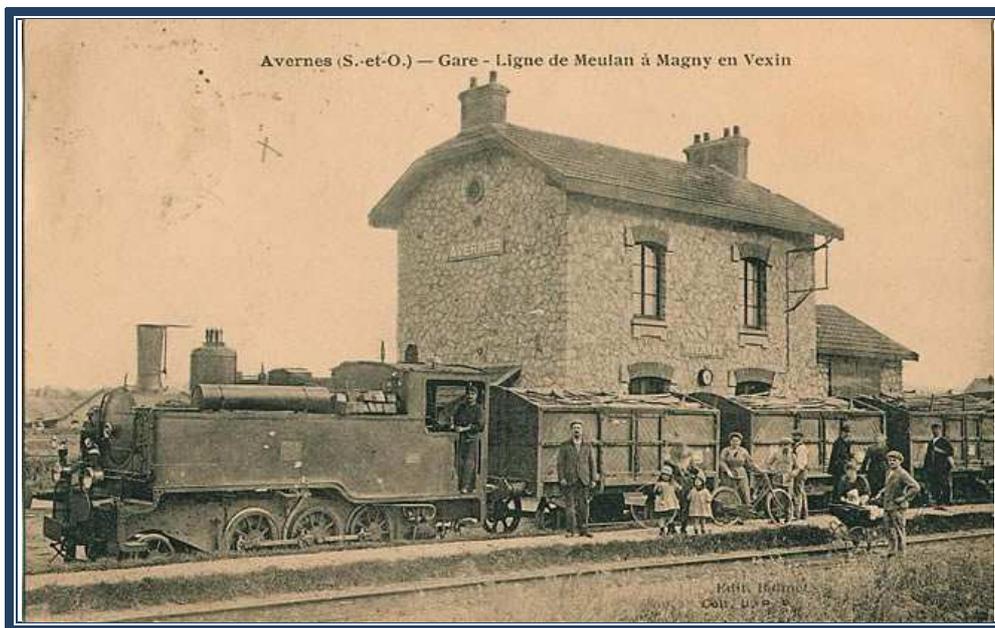
**MEULAN restait la tête de ligne** pour SAINT-GERMAIN-EN-LAYE, VERSAILLES et MAGNY en VEXIN. Aux MUREAUX la première station se trouvait rue Albert Glandaz, sur le chemin de Halage, en amont du pont pour les marchandises, puis allait rue Félix Faure et rue Paul Doumer.

À **BOUAFLE**, il y avait deux axes de communication vers VERSAILLES et SAINT GERMAIN EN LAYE et la ligne passait par la vallée de la Seine. Une gare existe toujours aujourd'hui transformée en habitation sur la D.44 avant le rond point.

À **AUBERGENVILLE**, la station se trouvait à l'angle de la D14 et de la D187 et continuait vers EPÔNE puis MAULE et à CHAPET et BOUAFLE, le tacot serpentait à travers les champs et les voyageurs, étaient bien souvent obligés de descendre pour alléger le convoi et même étaient parfois contraints à le pousser !

À **ECQUEVILLY** la ligne rejoignait la 43<sup>E</sup> mais, plus loin que l'actuelle départementale et gagnait la halte station au carrefour à l'entrée du village.

Pendant la guerre il sera d'un secours tout particulier pour les déplacements, les ponts étant coupés le TACOT ralliera pourtant Saint-Germain-en-Laye assez rapidement. Mais malheureusement il avait fait son temps et, après guerre en 1946, il devait malheureusement être mis petit à petit au rebus certains de ses wagons servant d'entrepôts ou parfois même d'habitation précaire.



*Et AVERNES ligne de Meulan à Magny en Vexin ... on le voit les wagons bien plein*

Madeleine ARNOLD TETARD ©

Sources : Vivre en Val de Seine « Le TACOT » à travers les communes – par Florence Bienfait - Sylvie Ferrer – Pierre Jean Trombetta – 1997 Page 49 et suivantes – Archives municipales MEULAN : dossier Chemin de fer du val de Seine – horaires cartes -