



■ 1859, Creil est sur les rails

Au milieu du 19^e siècle, le chemin de fer en France en est aux balbutiements et fait l'objet de nombreuses oppositions. Néanmoins, sous l'impulsion de Napoléon III, de financiers et grâce à quelques «visionnaires», le chemin de fer devient un objectif national et prend son essor à partir de 1845.

L'arrivée du train à Creil est intimement liée aux décisions politiques de l'État et à l'histoire de la Compagnie du Nord (groupe issu de la fusion des compagnies du groupe financier du baron Rothschild et du banquier Lafitte, qui durera jusqu'à la nationalisation de 1938). En 1843, l'Etat se décide à construire la première ligne de Paris à Lille. Elle passe alors par Pontoise pour rejoindre Creil, les machines étant incapables de grimper la rampe de Survilliers.



Vue intérieure de la gare de Creil sur les quais au début du siècle dernier.

La ligne la plus coûteuse du réseau nord

Dans les années 1850, il devient nécessaire d'assurer un service banlieue au nord de Paris. Du fait de l'accroissement de la puissance des locomotives, la Compagnie du Nord réactive l'étude d'une ligne directe vers Creil par Chantilly pour raccourcir le trajet. Cette réalisation nécessite la construction de trois ouvrages conséquents : viaducs de Commelles, de Chantilly et de Laversines et un terrassement très important qui font de cette ligne la plus coûteuse du réseau nord. Elle est inaugurée en 1859 pour les trains de banlieue et les trains rapides. Un gain de 17 km et de 30 minutes est alors réalisé. Des voies supplémentaires sont ensuite construites du fait du développement des trains rapides. En 1958 commence l'exploitation électrique, la fin de la traction vapeur n'intervenant qu'en 1970.

De part la qualité du personnel, le dépôt de Creil s'est vu affecter un parc important de machines, de locomotives Nord de petite série ou de prototypes, et même de locomotives allemandes et américaines de la seconde Guerre mondiale, dont certains exemplaires finirent leurs jours ici.