

La gare de Beynes

La gare de Beynes fut mise en service le 30 août 1900. Avant cette date, c'était la station de Neauphle qui desservait Beynes, avec une voiture de correspondance qui assurait le transfert vers Beynes.

Par la loi du 17 juillet 1879 (plan Freycinet), 181 lignes de chemin de fer d'intérêt général furent décidées. Ainsi la ligne n° 36 était prévue pour relier « Rambouillet à un point à déterminer sur la ligne de Pontoise à Gisors, en passant par un point entre Mantes et Meulan ». Le but étant d'établir une liaison entre Paris, Versailles et la Normandie, pour un intérêt commercial et industriel.

Par la loi du 15 mars 1886, la ligne est concédée à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest. Un projet de tracé est étudié, reliant Epône à Plaisir-Grignon par la Vallée de la Mauldre, et passant en particulier par Beynes, avec la construction d'une gare. Les autres gares prévues sont La Falaise, Nézel, Aulnay, Maule et Mareil. Il est demandé au moins cinq trains par jour dans les deux sens, étant donné la population desservie (30 242 habitants pour toute la vallée). On escomptait 25 voyageurs par jour et par train...auquel devait s'ajouter le trafic de marchandises, évalué à 80 000 tonnes par an (industries, exploitation de carrières, produits agricoles, cheptel...). La Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest, en acquérant ainsi le monopole des transferts régionaux Paris-Normandie, comptait sur une excellente rentabilité !

Le projet est approuvé par le Maire de Beynes, puis par le Ministre des Travaux Publics. Et en juin 1897, un arrêté préfectoral établit définitivement les communes devant être traversées par la ligne, qui est déclarée d'intérêt public, la rendant ainsi concession définitive. Mais cela provoquera aussi l'expropriation de 175 propriétés ou parcelles sur le territoire de Beynes.

La ligne de chemin de fer et la gare sont construites un peu au-dessus du village, à 56 m. d'altitude. La déclivité est presque constante de Plaisir (104 m.) jusqu'à Epône (22 m.), mais sans grosse difficulté technique. Le parcours total est d'environ 20 km. Sur la commune de Beynes, le tracé fait un peu plus de 3 km, avec 4 passages à niveaux et 5 aqueducs.

Lors des travaux de terrassement, en 1898, on découvrit les restes d'un cimetière mérovingien : des sarcophages datant du 5^e au 7^e siècle, des squelettes, ainsi que des armes, ustensiles et autres objets. Les squelettes furent inhumés dans le cimetière de Beynes, et les objets remis au Musée des Antiquités Nationales de St Germain en Laye.

Pendant la 2^e guerre mondiale, plus précisément lors de la Bataille de Normandie, la gare est utilisée pour le débarquement des véhicules motorisés et les chars. Les trains arrivent de jour comme de nuit. Dans les journées, les chars débarqués sont camouflés le long des routes et des bois, et gagnent la route de Dreux la nuit. La gare ne fut pas bombardée, mais les beynois furent effrayés par des survols à basse altitude, et la voie ferrée fut coupée un certain temps.

.... Et en septembre 1977, la ligne fut enfin électrifiée !puis maintenant le TGV passe par là mais sans s'y arrêter !....