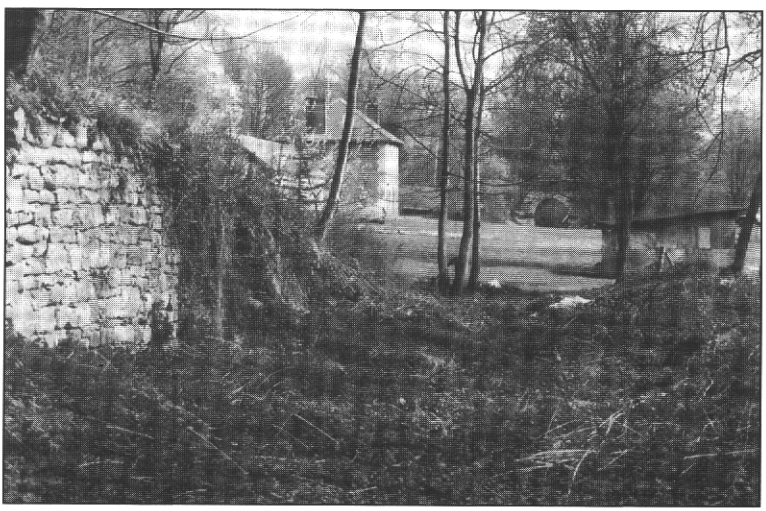
Un chemin de fer en forêt de Retz

Le 1er juillet 1966, la S.N.C.F. fermait définitivement la ligne Compiègne-La Ferté-Milon, par Pierrefonds et Villers-Cotterêts, dont seul le trafic marchandises subsistait depuis 1948.

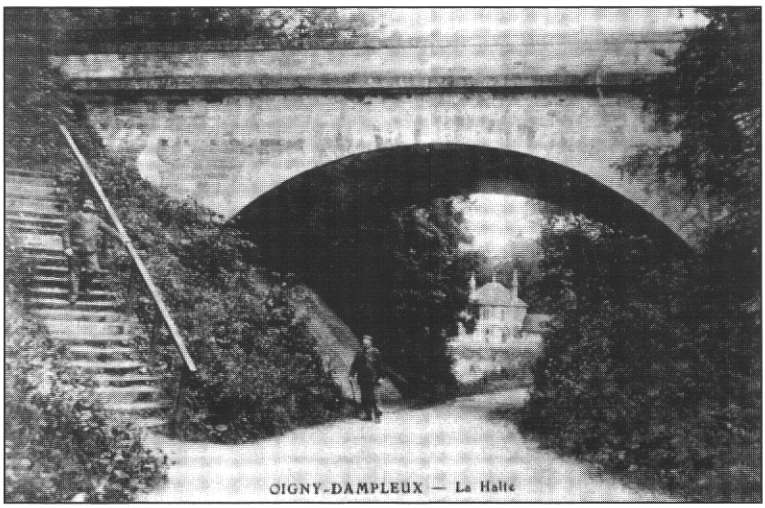
Cette ligne, ouverte le 20 janvier 1884 de Compiègne à Silly-la-Poterie, puis le 21 novembre 1885 jusqu'à La Ferté-Milon, avait remplacé, de Villers-Cotterêts au Port-aux-Perches près de Silly, un curieux chemin de fer sans locomotive, fruit de l'ingéniosité du comte Charles-Esprit Charpentier, d'Oigny-en-Valois.

Ce chemin de fer industriel, mis en service le 1er mai 1839, devait permettre d'acheminer jusqu'à la rivière d'Ourcq les produits de la forêt de Retz et des carrières voisines, et faciliter ainsi leur transport sur Paris.

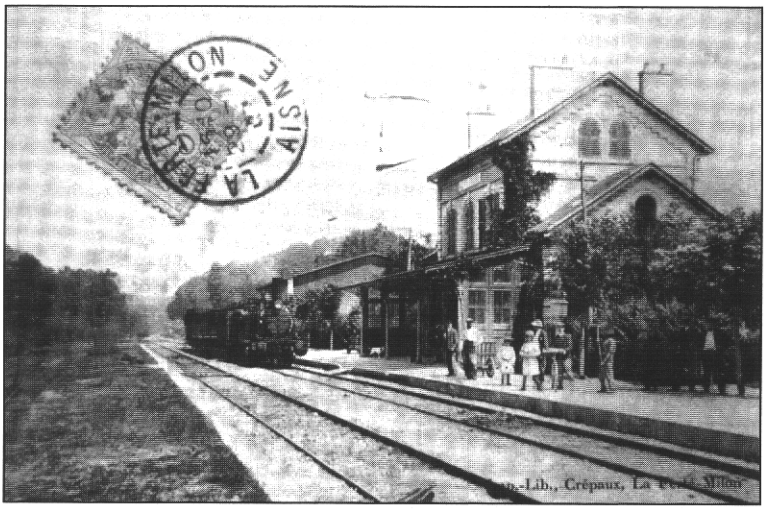


Chemin de fer du Port-aux-Perches
Au fond de Dampleux : au premier plan, la plateforme de la voie «Charpentier», à l'arrière, la maison de service et le pont sous lequel passait la voie.

Ligne de Compiègne à la Ferté-Milon
Passage à niveau des Châtaigniers, proche du parc du château.



Ligne de Compiègne à la Ferté-Milon
La halte de Oigny-Dampleux (sur le pont). Au fond, la maison de service du chemin de fer du Port-aux-Perches



Ligne de Compiègne à la Ferté-Milon
La gare de Silly-la-Poterie et le train pour La Ferté-Milon.

Le dernier train pour Port-aux-Perches

DES RUS DE FLOTTAGE AU CHEMIN DE FER «CHARPENTIER»

En 1562, reprenant un projet de François Ier qui, le 27 mai 1520, avait accordé au Prévôt des marchands et aux échevins de Paris *«le droit de faire curer, nettoyer et rendre navigables, tant les dits rus et rivières de Seyne, Vanne, Morin et Ourcq, et desmolir tout moulin qui nuirait à la navigation, au-dessus et au-dessous de la dicte Ville, en ayant soin de le faire estimer justement et loyalement, afin que son propriétaire possesseur en soit satisfait»,* Catherine de Médicis faisait entreprendre les travaux de canalisation de la rivière d'Ourcq, travaux qui devaient ouvrir de nouveaux débouchés aux produits de la forêt de Retz.

En 1564, le canal terminé, l'Ourcq était navigable, et les premiers bateaux construits tout exprès, longs et étroits, appelés «flûtes», quittaient La Ferté-Milon où une *«solennitez avec esbats publicqs»* avait marqué l'inauguration du nouveau canal.

Fêtes également à Paris pour saluer l'événement : on tira le canon et le Prévôt des marchands, les échevins et le Corps de Ville assistèrent à l'arrivée des premiers bateaux. Catherine de Médicis elle-même, voulant participer à la fête, et marquer au Prévôt des marchands sa satisfaction, lui fit présent de deux bateaux chargés de bois.

«Il arriva à Paris (dit Henri Sauval) *ceste dicte année 1564, des bateaux longs et étroits, en forme de fluttes, par un nouveau canal de riviesre tombant en la Marne et icelle en la riviesre Seine»* (Antiquités de Paris).

Les flûtes ne portaient point de bois d'industrie ni de bois de corde ; elles contenaient des espèces de fascines qui excitèrent vivement la curiosité des Parisiens.

«C'estoit (dit Claude Malingre) *des boys légiers, fendus en cartiers et assemblez comme fascines, et pour ce qu'ils estoient provenans de la forest de Rezt qui est celle à l'entour de Villiers-Cotterezt en Picardye, on les appela des "costerezt" ».*

Costerezt, costerets, costerez, cotterets, cotrets», l'orthographe varie selon les auteurs et ce nom se retrouve dans quelques expressions fort plaisantes : on peut être «sec comme un cotret» (fort maigre) ou avoir des «jambes de cotrets» (aux mollets absents), on peut recevoir un «coup de cotret» (de bâton) ou menacer quelqu'un de lui «donner de l'huile de cotret» (de lui caresser l'échine avec un bâton).

Voilà bien de quoi flatter notre amour propre cotterézien ! Mais...

Mais mon ami Marcel Leroy, voulant en savoir plus, s'est livré à de patientes recherches sur l'origine de ce nom, et voici quelques-unes de ses découvertes :

Dès 1442, à Paris on vendait déjà *«le cent de cotterets pour vingt sous parisis»* (Journal de Paris, an 1442).

Une phrase semblable peut être relevée dans le «Ménagier de Paris», un des premiers recueils d'économie domestique et de recettes culinaires, édité en 1393 :

«En grève, un cent de costerez de Bourgogne»...

Dans le Dictionnaire de l'ancienne langue française qui fait autorité, le Godefroy, on lit au mot costeret, ou cotteret, ou costret : charge, panier, botte... et l'on rencontre le mot dès 1295.

De la botte au fagot... le pas est facile à franchir. Pour donner des détails supplémentaires sur l'origine du mot, on peut se reporter au «Dictionnaire étymologique français" édité à Bâle, qui se réfère à une charte de 1298 qui fait elle-même allusion aux Règlements sur les Arts et Métiers de Paris rédigés entre 1261 et 1270. C'est bien un petit fagot, aussi à Nantes, également en Saintonge.

Et Marcel Leroy de conclure : *«Je n'ai pas voulu démontrer que le mot cotret ne venait pas de Villers-Cotterêts, ou de sa forêt, mais à l'aide des citations reprises dans les différents ouvrages cités, je pense pouvoir dire qu'il est bien antérieur à 1564 et à Catherine de Médicis».*

«Fagot de bois court et de grosseur moyenne» selon la définition du cottret donnée dans le Larousse, les expressions ci-dessus montrent que cette appellation désigne, par extension, chacun des bâtons ou morceaux de bois du fagot.

C'est encore un dictionnaire, l'Encyclopédie de Diderot qui nous donne d'intéressants détails sur le fagot, objet de cette digression :

Coteret : assemblage de plusieurs morceaux de menus bois, soit de taillis, soit de quartier par le moyen de deux hares (dans le fagot, les morceaux de bois sont liés avec une hare seulement). Il doit avoir 2 pieds (65 cm) de longueur sur 17 à 18 pouces de grosseur (46 à 48 cm).

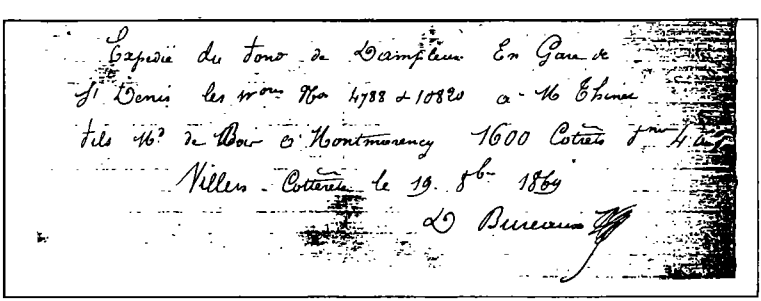
On mesure avec une chaînette, afin de donner aux cotrets une grosseur uniforme et conforme à l'usage des lieux ; s'il faut ôter quelques bâtons, on «châtre le cotret».

*
* *

Outre les cotrets, d'autres sortes de fagots étaient acheminées sur Paris par la voie du canal.

Les manifestes de chargement font état de bourrées (fagots de menu bois) de margotins (petit fagots de brindilles pour allumer le feu) et de falourdes (gros fagots de bûches liées ensemble).

*
* *


Expédié du fond de Dampleux En Gare de
St Denis les nos Nos 4788 & 10820 à M Thinet
fils Md de Bois à Montmorency 1600 Cotrets fnis 4 ans
Villers-Cotterets le 19. 8bre 1869
D Bureaux

Pendant plus de trois siècles, la majeure partie des bois exploités en forêt de Retz, principalement destinés au chauffage, sera acheminée sur Paris par voie d'eau - le hêtre, dont notre forêt est si riche, ne constituait-il pas l'un des meilleurs bois de chauffage qui soit ?

Ce système de transport par eau entraîne la création, à l'intérieur et hors de la forêt, de réservoirs (étangs de la Ramée, de Corcy, de Longpont, de Saint-Nicolas, du Roy, etc...) et l'aménagement de tout un système de rus de flottage et d'écluses.

Au début du XVIIe siècle, on se trouve en présence d'un système de transport par eau nettement organisé. Les réformateurs de 1671 notent que *«la plus gande façon du bois (de la forêt de Retz) est en cordes moullées, «cotterets», et le reste en sciages, qui se débitent dans les villes voisines, mais particulièrement à Paris, où il est commodément voituré sur l'eau, scavoir : - celuy qui se coupe dans les gardes du costé du midy par la rivière d'Ourcq qui s'embouche en Marne au port de Lisy,*

- et celuy qui s'exploite sur le septentrion par flottage sur le Rhu de Retheuil jusques au port de la Motte où on le charge sur la rivière d'Aisne, ...»

Quel était l'aménagement de ces différentes artères fluviales ? L'organisation des ports installés sur leurs bords ?

Nous nous attacherons plus particulièrement au transport des bois de la partie sud de la Forêt, par la Savières et l'Ourcq.

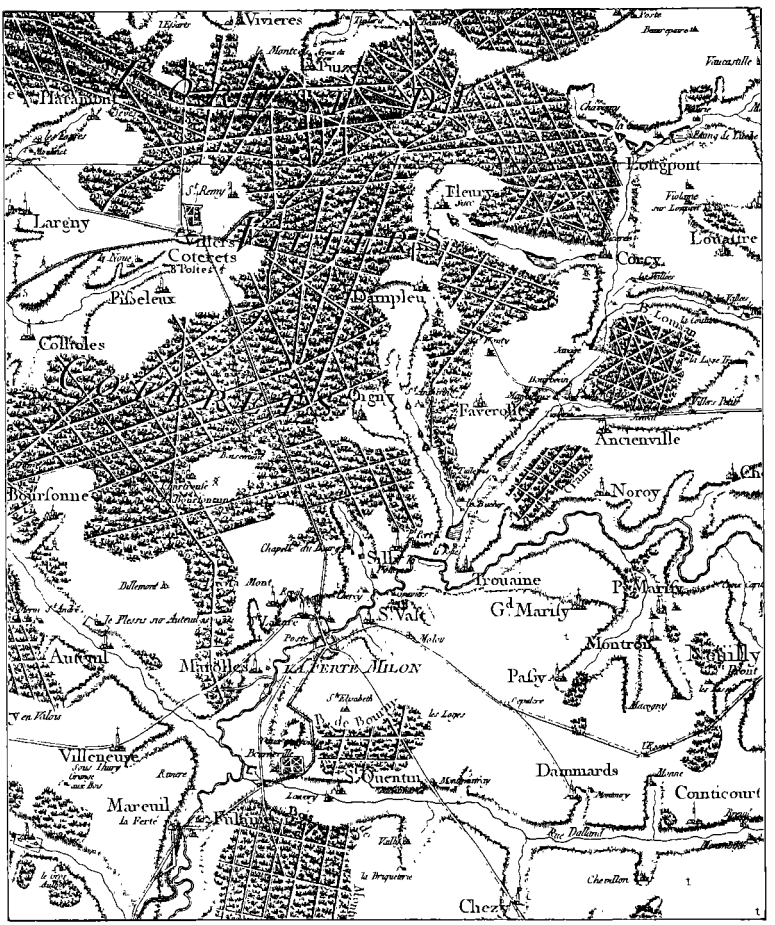
Savières (→ Ourcq)	Ports de Fleury et de La Ramée
Ourcq	Ports de Port-aux-Perches, Troesnes, Silly-la-Poterie, la Ferté-Milon, Nimer, Queue d'Ham, Mareuil, Guillouvray.

La Savières côtoyant la lisière orientale de la forêt, il est naturel que l'industrie locale ait tenté de l'utiliser pour le transport des bois.

L'époque où l'on a commencé cette opération est mal connue ; elle remonte vraisemblablement au début du XVIe siècle. Il fut d'abord question *«de rendre le ru de Savières navigable depuis l'abbaye de Longpont jusqu'au Port-aux-Perches où il se jette dans l'Ourcq. Par une suite du même projet, on devoit établir un ru de flottage depuis Fleury jusqu'à Corcy».*

La petite rivière reliant Fleury à Corcy, où elle se jette dans la Savières, fut donc aménagée pour le flottage des bois.

Quant à la Savières, elle ne comptait pas moins de cinq étangs sur son cours : Luchet, Javagé, Maucreux, Neufvivier, Troesnes, lesquels devaient servir de régulateurs. En effet, ... *«au moyen de barages établis sur l'étang du Luchet, on retenait les flots pour les lâcher plus tard et leur confier les bûches dont on arrêtait la course au confluent de la Savières et de l'Ourcq où un port était établi... et dénommé à cause de son usage, le*



La forêt de Retz et la vallée de l'Ourcq
Extrait de la carte de Cassini - 1750

Port-aux-Perches, les bûches étant transportées à Paris par des bâtiments longs et étroits en forme de flûtes...».

Pour assurer le bon fonctionnement du système, dans les ports et sur les rivières proches de la forêt s'affairait tout un monde de gardes-rivières, gardes-éclusiers, gardes-ports, receveurs de droits de péage, gardes particuliers, ... Leur rôle est analogue à celui des gardes forestiers et consiste surtout à faire observer les dispositions de l'Ordonnance de 1669.

L'un de ces gardes-rus, Joseph-Auguste Bacquet était l'arrière-grand-père d'un Cotterézien bien connu, Monsieur André Rain. Grâce aux nombreux documents que possède M. Rain, et qu'il a bien voulu nous permettre d'examiner, nous connaissons parfaitement les tâches attribuées aux gardes-rus.

Qu'on en juge par cette lettre adressée par M. Deviolaine, inspecteur des forêts de S.A.S. le duc d'Orléans, à Jean-Rémi Bacquet (père de Joseph-Auguste), nommé garde-adjoint des rus de flottage en 1816 ;

«... Vos fonctions consistent à assurer les flottages en entretenant les réservoirs en bon état, en détournant les eaux folles des orages pour empêcher les marées d'y entrer, et en faisant la retenue de ces eaux en temps convenables, à entretenir les chaussées, à empêcher les dégradations du ru, et des vannes, glacis, pierres, et à constater par des procès-verbaux les dommages qui pourroient y être causés, à suivre les flots et à vous rendre utile pour les intérêts de S.A.S. et du commerce, sans pouvoir vous immiscer en rien de tout ce qui concerne les attributions de la navigation intérieure, et en conciliant au contraire votre service avec celui des agens de cette administration de manière à activer les flottages...».

*
* *

Mais ce système de transport par voie d'eau, pour aussi performant qu'il fût, ne permettait d'acheminer que des bois de faibles dimensions.

Avec les années, le besoin se fait sentir de transporter vers Paris des bois de dimensions plus importantes, destinés à la construction, puis à l'industrie naissante.

Le transport par voie de terre jusqu'au Port-aux-Perches, ainsi nommé car c'était le point de chargement et de départ des bateaux vers Paris, demandait une journée entière pour parcourir les deux lieues séparant Villers-Cotterêts du point d'embarquement.

C'est pour remédier à cet inconvénient, que le Comte Charpentier projette, en 1835, de faire établir à Villers-Cotterêts un chemin de fer servant d'embranchement au canal de l'Ourcq.

Qui donc était le Comte Charpentier ?

Charles-Esprit François Charpentier vivait à Oigny-en-Valois. Il était le fis de Henri, François, Marie Charpentier, général de division, anobli par l'empereur Napoléon Ier. Il aurait pu y vivre tranquillement du commerce des bois, mais, en ces années 1830, les projets technologiques faisaient rêver bien des hommes, et Charles-Esprit était du nombre !

En entrepreneur-aventurier, il échafaudait un projet ambitieux qui allait placer notre cité parmi les premières à posséder un chemin de fer.

LE CHEMIN DE FER «CHARPENTIER»

Le Comte Charpentier sollicite à cet effet, du roi Louis-Philippe, l'autorisation de faire construire un chemin de fer deVillers-Cotterêts au Port-aux-Perches.

Arguant du fait que *«le canal de l'Ourcq, créé pour transporter avec économie les productions importantes du département de l'Aisne, n'a pu jusqu'à ce jour remplir qu'une faible partie des conditions qui lui sont imposées, inachevé qu'il est à son extrémité (le Port-aux-Perches)... il devenait indispensable de faire aboutir cette voie de communication, déjà si avantageuse, à un centre de population assez considérable pour servir d'entrepôt à une grande partie du commerce du Nord. Villers-Cotterêts, marché de blé important, traversé par la route royale qui réunit Soissons, Reims, Laon, Mézières, Charleville, Sedan, etc... etc, avec Paris, était dans les conditions désirables.*

Les localités environnantes, seules, présentaient une source inépuisable de produits de tout genre : grains de toute espèce, blés, avoines, bois, charbons (de bois), pierre dure, pierre tendre, moellons, briques, tuiles, pavés, poteries, chaux, tourbe, tous de première nécessité, mais d'un poids considérable, et dont l'envoi était rendu presque impossible par les prix énormes exigés pour le transport aux abord du canal.

Ces difficultés limitaient les relations entre Villers-Cotterêts et le canal de l'Ourcq au seul transport des bois de la forêt, qui s'élevait annuellement à la quantité de 4 000 décastères, pesant ensemble environ 20 000 tonnes (la tonne et un poids de 1 000 hg) -sic-, *etc...*

Mais le sol montueux de la forêt rend le service des routes très pénible, tellement que le trajet de deux lieues exige une durée d'un jour et un prix de 15 francs par décastère.»...

La première enquête eut lieu le 22 juin 1835. Le conseil municipal reconnaît l'utilité de ce chemin de fer par sa délibération du 17 juillet 1835.

Par ordonnance royale du 6 juin 1836, Louis-Philippe autorise la construction du chemin de fer et celle d'un port sur la rive droite de l'Ourcq, près de La Ferté-Milon.

Chemin de fer du Port-aux Perches

CHEMIN

DE FER

DE

VILLERS-COTTERÊTS AU PORT-AUX-PERCHES.

PROSPECTUS.

SOISSONS.

TYPOGRAPHIE DE GILLES-GIBERT.

1836.

SOCIÉTÉ HISTORIQUE RÉGIONALE DE VILLERS COTTERÊTS ET MUSÉE Alexandre DUMAS

PROSPECTUS.

1836

L'appel du Comte Charpentier

Le canal de l'Ourcq, créé pour transporter avec économie les productions importantes du département de l'Aisne, n'a pu jusqu'à ce jour remplir qu'une faible partie des conditions qui lui sont imposées, inachevé qu'il est à son extrémité (le Port-aux-Perches).

Il devenait indispensable de faire aboutir cette voie de communication déjà si avantageuse, à un centre de population assez considérable pour servir d'entrepôt

Charles-Esprit Charpentier lance aussitôt une souscription pour réunir les 600 000 francs nécessaires à la réalisation de son projet. Une société en commandite est formée à l'effet d'arriver à la réalisation de ce capital par émission de six cents actions de mille francs chacune.

Le devis établi pour l'exécution des travaux se présentait comme suit :

Acquisition de terrains	: 59 970 F
Travaux de terrassement	: 102 349 F
Rails et supports	: 282 452 F
Travaux d'art (embarcadères, aqueducs, 2 ponts, plan automoteur, câbles, poulies)	: 94 154 F
Matériel (3 chevaux, 20 wagons)	: 16 000 F
TOTAL	: 554 925 F

Les frais annuels d'exploitation (un receveur, 1 200 F - deux conducteurs à 1 000 F l'un - un concierge, trois manœuvres, deux gardes, un palefrenier, en tout sept hommes à 600 F, etc...) furent évalués à 25 000 F et les recettes à 56 025 F, d'où un bénéfice de 30 525 F, etc..., soit un intérêt prévu de 5 %.

Les travaux d'établissement durèrent longtemps et la préfecture de l'Aisne finit par accorder un dernier délai de six mois au concessionnaire, pour l'achèvement des travaux, faute de quoi il serait poursuivi conformément aux lois et arrêts. Le 1er décembre 1838 est enregistrée la création d'une Société du chemin de fer de Villers-Cotterêts au Port-aux-Perches, avec la participation de la Compagnie du canal de l'Ourcq.

Les travaux enfin terminés, la ligne est mise en service le 1er mai 1839 (ouverture au seul trafic marchandises).

UNE TECHNIQUE SIMPLE, MAIS EFFICACE

Ce chemin de fer utilisait un mode de traction original, ignorant la locomotive à vapeur au profit de deux forces motrices : la force naturelle de la gravité et celle des chevaux.

Pour «l'aller», la traction était des plus simples : une rame de wagons chargés partait, en pente douce, de la gare de Villers-Cotterêts, jusqu'au lieu dit le «Pavé Neuf», c'est-à-dire sur un parcours de trois kilomètres tant en plaine qu'en forêt. Arrivée là, cette rame était arrêtée par le garde-frein. Elle se trouvait alors à la partie supérieure d'une rampe à laquelle on donnait le nom de plan incliné automoteur. Avant d'aborder ce tronçon, on attachait à l'extrémité du dernier wagon de la rame le bout armé d'un câble (de dix centimètres de diamètre environ) revêtu d'une enveloppe goudronnée, l'autre extrémité étant également attachée à la première voiture d'une rame de wagons vides, ou peu chargés, en station à la partie inférieure de la rampe, située au lieu dit «Le Fond de Dampleux».

Ce câble s'enroulait d'abord autour de la gorge d'une grande poulie horizontale et glissait ensuite sur des poulies verticales solidement fixées au sol. Les wagons pleins, délivrés du frein et poussés légèrement, descendaient alors la rampe et faisaient remonter la rame de wagons vides, ceux-ci tempérant la vitesse des autres et, comme le chemin de fer était à voie unique il y avait une gare ou garage d'évitement au point de la rampe où les wagons se croisaient. Lorsque les rames étaient arrivées, l'une en bas, et l'autre en haut de la rampe, on détachait simultanément le câble. Les wagons vides étaient alors amenés par des chevaux jusqu'en gare de Villers-Cotterêts et les wagons pleins continuaient leur chemin, en pente faible, jusqu'au bief du canal de l'Ourcq, en gare de Port-aux-Perches, où avait lieu le transbordement. Cette gare existe toujours, dans le prolongement de celle de Silly-la-Poterie.

Dans une lettre datée du 24 juillet 1854, M. Prosper Piet, directeur du chemin de fer du Port-aux-Perches, nous décrit la ligne qu'il dirige :

«Le chemin de fer de Villers-Cotterêts au Port-aux-Perches est tracé à l'encre rouge sur l'extrait de la carte du dépôt de la guerre qui a été remise à cet effet.

Ce chemin a son point de départ à l'endroit même où la route nationale de Melun à Soissons entre dans Villers-Cotterêts, et son débarcadère sur le Port-aux-Perches près de Trouësne.

Sa longueur est de 8 591 mètres.

Il est à une seule voie, avec 4 gares d'évitement et double voie au départ et à l'arrivée. Les gares d'évitement sont indiquées sur la carte, à l'encre rouge.

Au point de départ qui est marqué N° 1, il existe un magasin avec un ensemble de bâtiments d'habitation et d'exploitation, un port sec destiné au dépôt des marchandises est indiqué par des points à l'encre rouge.

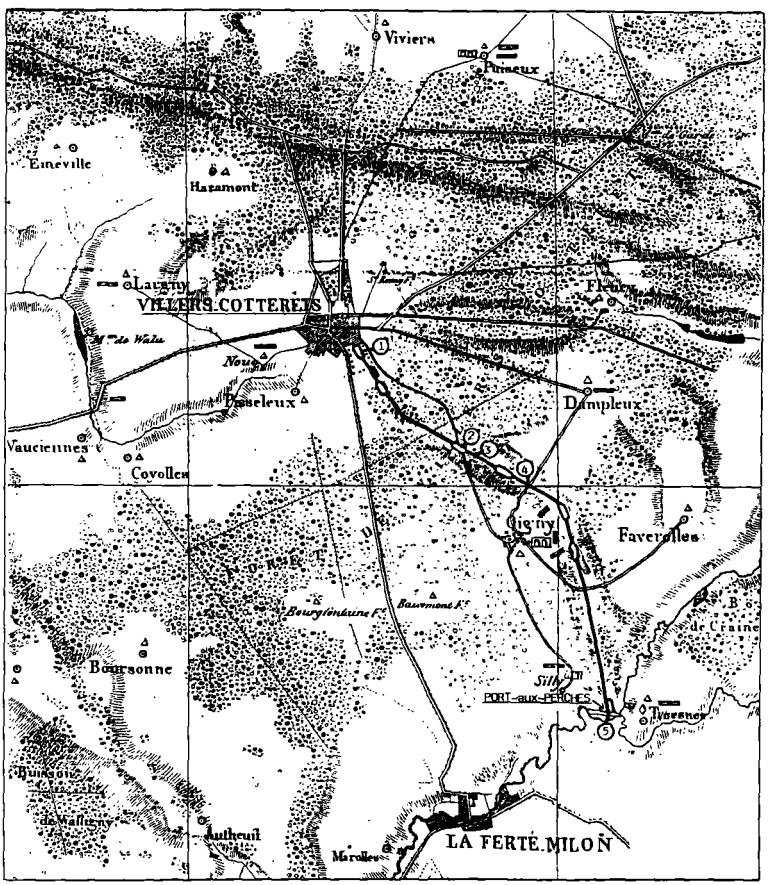
Un second port sec, indiqué de la même manière, existe au carrefour du Pavé Neuf, sur le point N° 2. Sur ce même point, il existe aussi une maison de cantonniers-gardes.

Au point N° 3 se trouve le sommet d'un grand automoteur de 839 mètres de longueur, avec double croisement au milieu ; la base de ce plan automoteur est au point N° 4. Sur ce même point il existe un pont en pierres sous lequel passe le chemin de fer. Ce pont est destiné à maintenir les communications entre les villages de Dampleux et d'Oigny par leur chemin vicinal.

Il existe au débarcadère de Port-aux-Perches un ensemble de bâtiments d'habitation et d'exploitation au point N° 5. Cet embarcadère est mis en communication avec la rivière d'Ourcq par un canal qui amène les bateaux destinés à recevoir leur chargement sous les wagons.

Tous les passages des routes, laies et chemins que traverse le chemin de fer se font à niveau.

Le chemin de fer du Port-aux-Perches



Sur cette carte d'époque ont été reportées les indications fournies par M. Prosper Piet, directeur du chemin de fer, dans sa description du 24 juillet 1854.

Plusieurs aqueducs placés sous la voie facilitent l'écoulement des eaux.

Entre Villers-Cotterêts et le Port-aux-Perches, le service des transports s'opère par la propulsion qu'imprime aux wagons une pente continue qui est généralement de 5 à 6 millimètres par mètre.

Villers-Cotterêts, le 24 juillet 1854
Le directeur du chemin de fer
Prosper Piet

*
* *

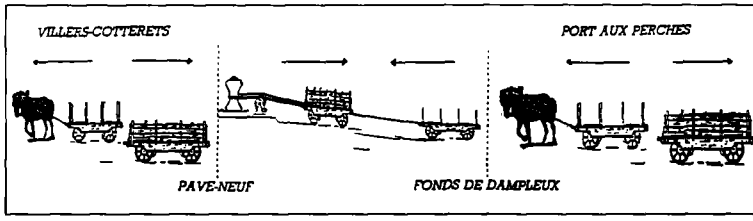
Dans son livre *«Un serment mal gardé»*, publié en 1853, l'Abbé Chollet, curé-doyen de Villers-Cotterêts, nous conte un incident dont il aurait été le témoin :

« ... Nous arrivons à la descente si rapide et si dangereuse du pont de Dampleux où un ingénieux mécanisme, au moyen d'un immense câble qui roule sur des poulies fortement retenues au sol, fait descendre et remonter en même temps les wagons chargés et ceux qui sont vides, et tempère les uns par les autres, ouvrage d'art qui a demandé beaucoup d'intelligence et une grande précision. Un rouage important se rompit un jour en ma présence, et tout le chargement allait être brisé avec le train, qui n'avait plus de contrepoids, sans la présence d'esprit d'un des conducteurs. Prompt comme l'éclair, il saute en bas de son siège et jette en travers des roues de lourdes bûches qui sont couchées çà et là d'avance sur les bords du chemin, et tient ainsi arrêtés, et comme suspendus, les douze wagons avec leur énorme charge de bois, sur la pente effrayante !»

Et il poursuit :

« ... Qui eût vu il y a trois siècles ces lourdes et pesantes machines courir et s'avancer la nuit au milieu de la forêt, seules, au son des fanfares et des trompettes, avec leur bruit sourd et effroyable, n'eût pas manqué de s'enfuir et de répéter partout qu'il avait été le témoin d'une scène de diablerie, qu'il avait assisté à un infernal sabbat ; et c'est le génie de l'homme qui a inventé toutes ces merveilles inconnues de nos pères, tous ces moyens de transport rapides comme la foudre !... »

Quel lyrisme !



Pour mieux comprendre la technique...

LES DÉBOIRES DU COMTE

L'idée était géniale ! Malheureusement, les frais d'installation excédèrent de beaucoup ceux prévus au devis. D'autre part, les résultats économiques ne répondirent point, tant s'en fallut, aux espérances du jeune et entreprenant Comte Charpentier. Bref ce fut le dépôt de bilan, suivi d'une liquidation désastreuse, en un mot, la ruine ! Le Comte dut s'exiler en Italie afin d'éviter la prison pour dettes, laissant à M. Prosper Piet, directeur technique de l'entreprise, le soin de régler les affaires au mieux des intérêts de tous.

Le chemin de fer du Port-aux-Perches fut cédé, par adjucation, à M. Bertrand, le 22 juin 1842, puis revendu à la Compagnie du Nord, pour 234 000 F le 21 juin 1857.

Lorsque tout fut enfin terminé, M. Prosper Piet ayant pu satisfaire les créanciers, le Comte Charpentier revint en France où il vécut des revenus de son majorat. Son œuvre produisait enfin les bénéfices qu'avait escomptés son créateur, bénéfices qui devaient se maintenir jusqu'à la disparition de la ligne, remplacée en 1884, comme on le verra plus loin, par un tronçon de la ligne du chemin de fer d'Amiens (Compiègne) à la vallée de l'Ourcq.

Notons, en passant, que depuis son ouverture jusqu'à sa fermeture, l'exploitation du chemin de fer du Port-aux-Perches fut dirigée, de père en fils, par MM. Piet.

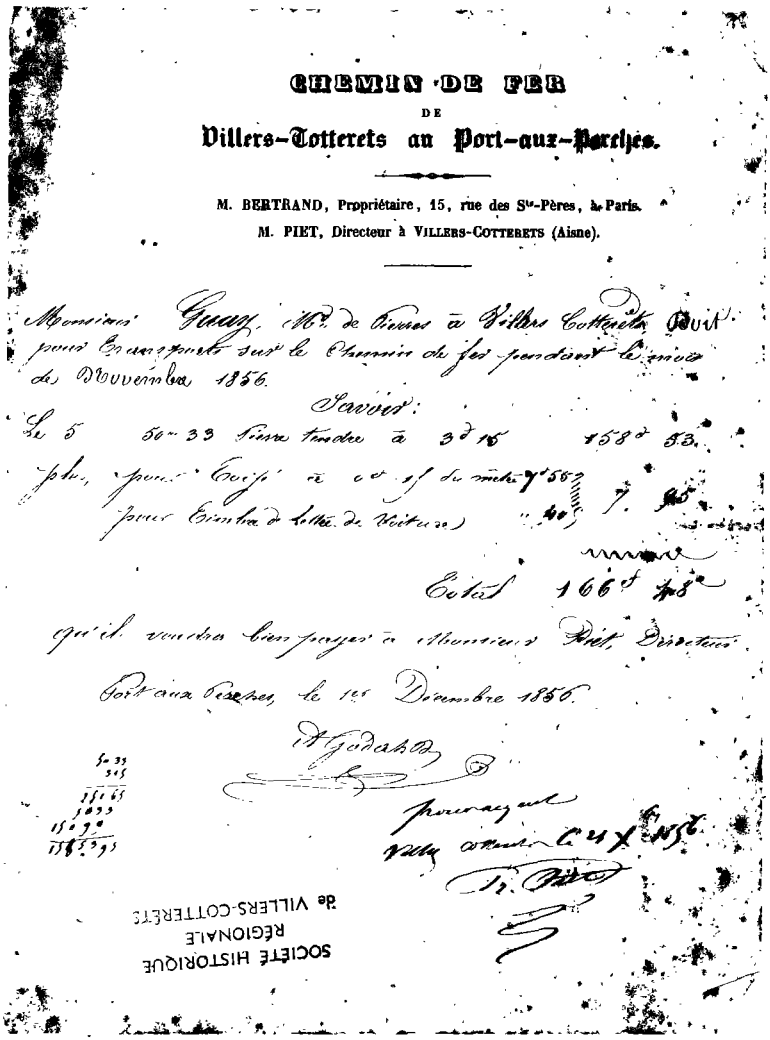
*
* *

La construction du chemin de fer de Villers-Cotterêts au Port-aux-Perches amena un premier changement dans la physionomie du carrefour de l'Ormeloye, actuelle place Alexandre Dumas. A la suite d'une demande exprimée le 5 mai 1837, le Comte Charpentier obtint l'enlèvement de la croix qui s'y dressait et des arbres qui l'entouraient, pour rendre les abords du point de départ du chemin de fer réguliers et faciles. Le transfert de la croix, dans le cimetière des enfants, eu lieu le 7 mai 1838. La majeure partie de l'ormoie fut abattue, et des constructions diverses (maisons d'habitation, remise et halle) s'élevèrent sur son emplacement.

LA LIGNE PARIS-SOISSONS

Avant d'évoquer brièvement la création de cette ligne, il faut signaler que le projet d'établissement d'un chemin de fer de Villers-Cotterêts à Soissons remonte à l'année 1837, et que ce fut encore au Comte Charpentier qu'on en dut l'initiative.

Le 28 novembre 1837, et à la suite d'une enquête prescrite sur ce projet par la préfecture de l'Aisne, le conseil municipal de Villers-Cotterêts prit



CHEMIN DE FER
DE
Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.

M. BERTRAND, Propriétaire, 15, rue des Sts-Pères, à Paris.
M. PIET, Directeur à VILLERS-COTTERETS (Aisne).

Monsieur Guay, Md. de Pierres à Villers Cotterets, Doit pour Transports sur le Chemin de fer pendant le mois de Novembre 1856.

Savoir:

Le 5 50m 33 Pierre tendre à 3d 15 158d 53.
plus, pour Toisé à 0d 15 du mètre 7d 55
pour Timbre de Lettre de Voiture " 40 7. 95

Total 166d 48

qu'il voudra bien payer à Monsieur Piet, Directeur.

Port aux Perches, le 1er Décembre 1856.

A Godard

pour acquit
Villers Cotterets le 24 X 1856
Pr. Piet

SOCIÉTÉ HISTORIQUE RÉGIONALE de VILLERS-COTTERÊTS

Facture d'un transport effectué le 5 novembre 1856 pour le compte de M. Guay, marchand de pierres à Villers-Cotterêts.

50 m³ de pierre tendre à 3,15 F	*158,53 F*
plus pour un «toisé» à 0,15 F du mètre	*7,55 F*
pour timbres de lettres de voitures	*0,40 F*
TOTAL	*166,48 F*

n° 388

Port-aux-Perches, le 9 9bre 1869

Monsieur,

Voici la note des enlèvements d'octobre ✠

Bois dur	77 = 26	
Souches et casser	54 = 59	131 D = 85
Cotrets	fin 2 ans	14 869
Bourrées	id	5545
Bois en grume	id	220 D
Charpente	id	780 m
Sciage de hêtre	id	901 m (901 m)
Gros étaux		33 m
Lattes dures		302 bottes

J'ai reçu votre note et vous en remercie beaucoup.

Veuillez, je vous prie, recevoir les empressées salutations,

de votre bien dévoué

Perré

Monsieur P. Rousseau.

Relevé des enlèvements d'octobre 1869 :

Bois dur	*77,26*	*131,85 D*	*Charpente*	*780 m*
Souches et casser	*54,59*		*Sciage de hêtre*	*901 m*
Cotrets		*14 869*	*Gros étaux*	*33 m*
Bourrées		*5 545*	*Lattes dures*	*302 bottes*
Bois en grume		*220 D*		

(D = décastère)

une délibération aux termes de laquelle il appelait «de tous ses vœux la réalisation du chemin de fer de Soissons à Villers-Cotterêts».

Dans son exposé, M. le maire fit ressortir les avantages que représenterait ce chemin de fer, et les raisons qu'il y avait, pour le Gouvernement, de lui donner la préférence sur le projet de canal de jonction de l'Aisne à l'Ourcq (par la vallée de Vierzy, ou de la Savières). Parmi les arguments avancés, il était dit que «ce chemin s'embranchant sur celui de Villers-Cotterêts au Port-aux-Perches, presque terminé (!), doit augmenter les rapports entre cette dite ville et Soissons, par la rapidité du trajet qui sera de quarante-cinq minutes, etc...».

Malgré toutes ces considérations, le projet du Comte Charpentier ne se réalisa pas et alla se perdre, à tout jamais et comme tant d'autres, dans les poussiéreux cartons d'une administration quelconque.

La ligne de chemin de fer de Paris à Soissons, par Villers-Cotterêts, ne devait voir le jour que près de vingt-cinq ans plus tard.

Trois tracés furent étudiés, dont deux passant par notre cité ; le premier venant de Paris par Nanteuil et Crépy, le second arrivant de Meaux par la vallée de l'Ourcq.

M. Prosper Piet, directeur du chemin de fer du Port-aux-Perches, défend naturellement ce dernier projet avec énergie, et des arguments audacieux.

Dans une lettre adressée aux Cotteréziens et diffusée le 10 juillet 1855, il explique que *« ... le premier tracé fera traverser Villers-Cotterêts avec la rapidité qui est la principale condition d'un chemin de fer, faisant de la ville une simple station entre Paris et Soissons. Le second tracé, tout différent, a l'avantage de prévoir un embranchement, et prenant Villers-Cotterêts comme point de départ et d'arrivée, en ferait le centre obligé et le rendez-vous nécessaire de tout ce qui, voyageurs et marchandises, se trouve à sa proximité, soit même à une distance de 15 à 20 kilomètres du côté de l'Aisne et de l'Oise.*

Que sera Villers-Cotterêts, si elle devient une simple station de chemin de fer ?»

EXTRAIT DE L'*Urgus Soissonnais* DU 1er SEPTEMBRE 1861.

ALLOCUTION

PRONONCÉE DE MÉMOIRE

Par M. CHOLLET, Curé-Doyen,

A L'OCCASION DE L'INAUGURATION

DE LA SECTION

DU CHEMIN DE FER

DE PARIS A VILLERS-COTTERÊTS,

et de

la Bénédiction solennelle de la Locomotive.

Au gré de nos désirs, te voilà donc ouverte
Ligne tant désirée, hier encore déserte.
Longtemps tu fus l'objet de chaleureux débats,
Tu nous restes enfin pour prix de nos combats.
En vain, dans un saint zèle, une ville voisine (1),
Riche déjà d'un port, d'un canal, mainte usine,
Voulait nous contester et ta ligne et nos droits,
Nous enlever la palme et l'honneur à la fois ;
Essayant contre nous une lutte inégale
Elle dut succomber, l'urne lui fut fatale.
De sa noble défaite, elle se consola,
Et, nous tendant la main, vainqueurs nous proclama
Nous devons la victoire à l'Elu de la France ;
Par lui, sur nos contrées, déjà brille et s'avance
Une ère plus heureuse, aurore des beaux jours,
Qui pour nous, désormais, se lève pour toujours.
Honneur au magistrat que la cité révère,
Qui sut si bien remplir sa tâche tutélaire!
Gloire à la Compagnie, à ces hommes de cœur,
Qui l'ont beaucoup aidé dans ce rude labeur!
La cité de nos rois semblait déshéritée,
Sa gloire, hélas! le temps l'avait comme emportée;
Elle reprend enfin son antique splendeur,
Sa place et son haut rang qui firent son bonheur.

L'écho de la forêt, les rivages de l'Aisne,
Les bourgs, les hameaux, tous, jusqu'aux bords de la Seine,
Se sont émus, levés pour elle, ardents champions,
Qui pour elle, en tous lieux, luttaient comme des lions.
De ce triomphe, oh! comme elle est justement fière!
L'avenir lui sourit plus pur et plus prospère.
Richesse, aisance, ami, touriste, amants des bois,
Je vous vois accourir, vous ranger sous ses lois.
Déjà dans son sein coule une nouvelle vie
Qui lui rend sa jeunesse et fait taire à l'envie.
A toi, ligne féconde, à toi, nous les devons
Ces bienfaits du seigneur, à toi nous les rendons.

Ligne brûlante, hélas! sur tes ailes rapides,
Tu vas nous emporter, qu'ils te servent de guides,
Du ciel, ces anges saints, qu'ils veillent sur nos pas,
Ecartent tout péril et ne permettent pas
Que jamais ni wagon, que ni locomotive
N'éclate sur ta route ou n'aille à la dérive...
Ah! puisses-tu bientôt, dans un sublime élan,
Jusqu'à Soissons t'étendre et courir jusqu'à Laon (1)!
De là prendre ton vol, toucher à la frontière
Et verser l'abondance en tout lieu sur la terre!
Seigneur, dans ta bonté, de ton humble pasteur,
Exauce la prière : arôme de ton cœur.

LA LIGNE D'AMIENS A DIJON PAR LA VALLÉE DE L'OURCQ

Dès 1869, les conseils généraux de la Somme, de l'Oise, de l'Aisne, de la Haute-Marne, de l'Aube et de la Côte-d'Or, et 626 conseillers municipaux de ces départements avaient demandé la construction d'une ligne de chemin de fer Amiens-Dijon.

Les 30 et 31 décembre 1875, la réalisation de cette ligne fut concédée législativement aux Compagnies du Nord et de l'Est, en deux tronçons, l'un d'Amiens à la vallée de l'Ourcq, par Compiègne et Villers-Cotterêts, et l'autre de cette vallée à Esternay par Château-Thierry. M. de Beaurepaire, auteur du projet initial, en avait sollicité la concession, mais quelques jours avant l'attribution législative, M. Caillaux, alors ministre des travaux publics, avait traité provisoirement avec ces deux compagnies à chacune desquelles il accordait une subvention kilométrique de 75 000 F.

Sitôt la concession obtenue, la Compagnie du Nord propose de dévier le tracé primitif, sanctionné par toutes les enquêtes, par Verberie et Ormoy-Villers, pour gagner Mareuil et le canal de l'Ourcq, offrant même de réduire à 50 000 F la subvention kilométrique.

Sur la proposition de M. Waddington, l'Assemblée législative maintient le tracé primitif indiquant Compiègne et Villers-Cotterêts comme points de passage. M. Waddington obtient également que le point de jonction entre les deux tronçons soit établi entre La Ferté-Milon et le Port-aux-Perches, la Compagnie de l'Est souhaitant le fixer à Mareuil.

Les délais d'exécution sont fixés à quatre ans pour le premier tronçon et à cinq ans pour le second, à compter de l'approbation des projets définitifs.

DE COMPIÈGNE A LA FERTÉ-MILLON PAR PIERREFONDS ET VILLERS-COTTERÊTS

La portion de la ligne Amiens-Dijon qui nous intéresse ici se détachait à Rethondes d'un tronc commun à la ligne Compiègne-Soissons, et desservait Vieux-Moulin (halte), Pierrefonds, Palesne (point d'arrêt), Morienval, Bonneuil-en-Valois (point d'arrêt), Eméville, Haramont, Villers-Cotterêts halte, Villers-Cotterêts gare, Oigny-Dampleux (point d'arrêt en 1896) et Silly-la-Poterie.

La voie unique avait une longueur de 51 kilomètres. Les travaux de terrassement ne commencèrent qu'en avril 1881, à partir de Rethondes, mais ils avancèrent rapidement, sauf dans la courbe du Voliard, d'un rayon de 400 mètres, à l'entrée de Pierrefonds. Il fallut creuser une tranchée de 20 à 30 mètres de profondeur sur une longueur de 500 mètres, et la terre extraite servit au remblaiement du marécage sur lequel fut édifiée la gare.

Les travaux posèrent de nombreux problèmes dès l'entrée en forêt de Retz, et jusqu'à Eméville. Remblais, tranchées, ouvrages d'art nombreux (6 ponts en 4 kilomètres, et 12 au total de l'entrée en forêt jusqu'à Villers-Cotterêts) furent nécessaires pour ne pas gêner l'exploitation des bois de la forêt.

Le secteur Rethondes - Villers-Cotterêts (34 km) est ouvert le 20 janvier 1884. Six mois plus tard, la ligne atteindra Silly-la-Poterie. Le raccordement Silly-la-Poterie - La Ferté-Milon, par Troesnes, fut réalisé le 21 novembre 1885, simultanément à l'ouverture par la Compagnie de l'Est de la section Trilport - Oulchy-Breny.

Cinq ponts furent encore nécessaires entre Villers-Cotterêts et Troesnes dont deux au Port-aux-Perches, au confluent de l'Ourcq et de la Savières.

Cette ouverture entraîna l'abandon du vieil itinéraire industriel du Port-aux-Perches dont la plate-forme fut toutefois réutilisée en grande partie, sauf de Villers-Cotterêts au Pavé-Neuf où une déviation dut être établie pour permettre le raccordement avec le chemin de fer de Paris-Soissons. Le plan incliné automoteur fut lui aussi abandonné au profit d'une nouvelle portion de ligne plus directe et moins pentue, et pour éviter le passage dans une zone très humide (Fond de Dampleux).

L'établissement du raccordement de Villers-Cotterêts nécessita de longues formalités d'expropriation comme en attestent les documents.

La ligne, à voie unique, fut toutefois construite pour en recevoir deux, car une clause du contrat prévoyait la pose de la seconde voie dès que les recettes dépasseraient un seuil déterminé de rentabilité (qui ne fut jamais atteint).

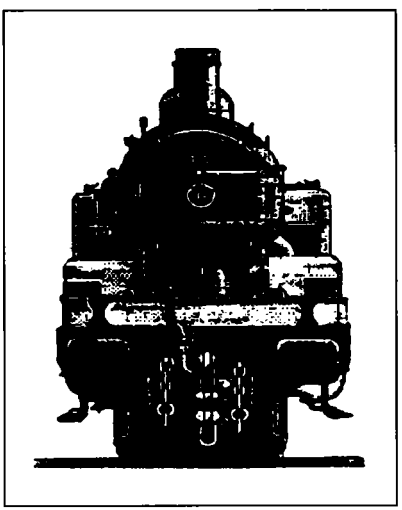
Dès 1883, d'importants travaux avaient donné à l'ancien carrefour de Lormet, devenu Place Alexandre Dumas le 9 novembre 1872, un aspect très proche de celui que nous lui connaissons aujourd'hui. Le chemin de fer du Port-aux-Perches n'ayant plus sa raison d'être, on le supprima donc, et, avec lui, disparurent la plupart des bâtiments servant à son exploitation. Le nombre des trains ayant plus que doublé au passage de Villers-Cotterêts, on dut élargir les voies et exécuter des dégagements devenus nécessaires pour établir les postes de sémaphore et des aiguillages modernes.

Du fait de ces travaux, les derniers représentants de «l'antique ormeloye» furent abattus en novembre et décembre 1884, de même que l'on rasait deux pavillons servant de logis au conducteur garde-frein et que disparaissait le jardin du directeur du vieux chemin de fer, M. Henry-Arthur Piet. Enfin, en février 1885, le passage à niveau fut déplacé, après déviation, dans le domaine de la Compagnie, de la route de La Ferté-Milon.

LA FIN DU FLOTTAGE

L'ouverture de cette ligne, après celle de la première voie ferrée de la région, Paris à Soissons, en 1861, modifia considérablement le marché local du bois et ruina le transport fluvial.

Progressivement, le flottage est abandonné. En 1892, l'Administration des eaux et forêts supprime les derniers vestiges du flottage du bois ; par décision ministérielle du 28 mai 1892, le corps des gardes-éclusiers est dissous, l'entretien des rus de flottage abandonné et les étangs du Thimet, de Roy-St-Nicolas, de Longavesnes, du Luchet qui servaient à alimenter les rus, mais qui étaient en dehors du massif de Retz, remis au service des domaines qui les aliéna en 1896.



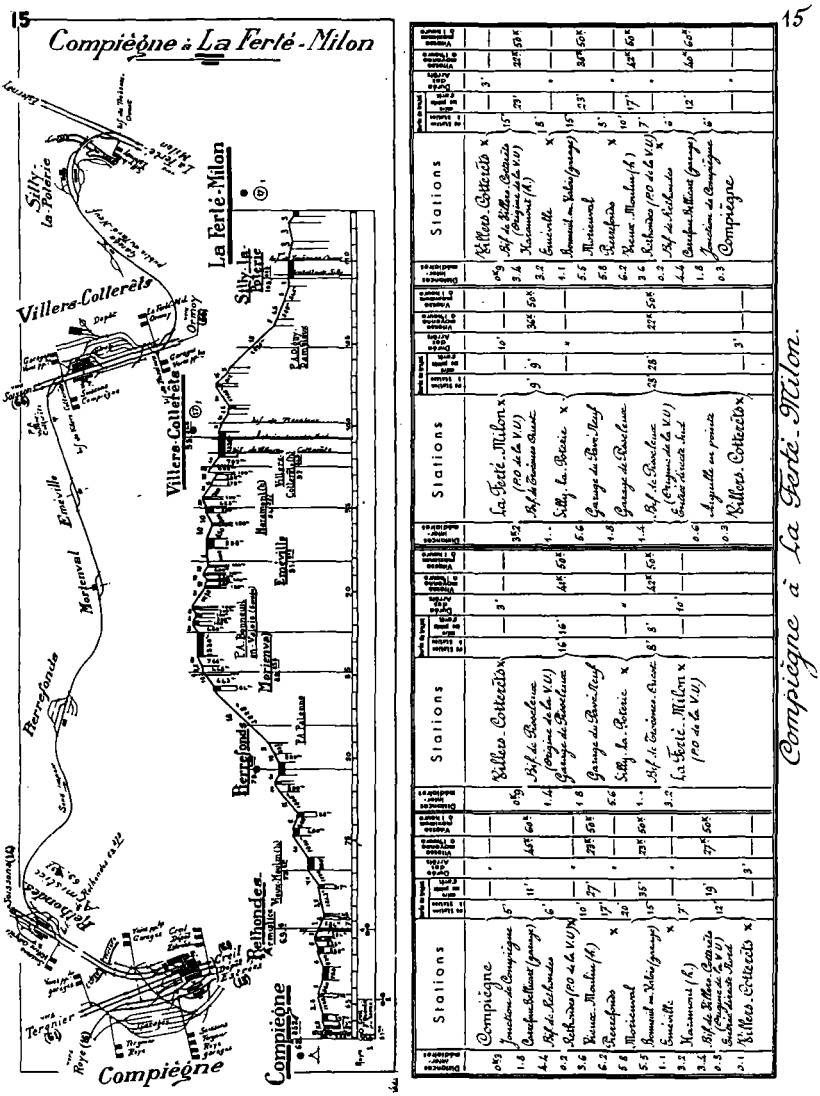
LA LIGNE AU QUOTIDIEN

Dès 1884, trois allers et retours quotidiens omnibus sont établis entre Compiègne et Villers-Cotterêts. La durée du trajet est de 1 heure 15 minutes.

Le prix du billet est de 4,55 F - 3,40 F ou 2,50 F selon la classe de voiture.

Le train se composait alors d'une locomotive-tender 2200 du dépôt de Compiègne, qui montait cheminée en avant et descendait cheminée en arrière, et de 3 à 5 voitures-voyageurs encadrées par 2 fourgons. Après 1930 se succédèrent les autorails Renault, Decauville, Baudet-Roussel,...

La ligne de Compiègne à La Ferté-Milon

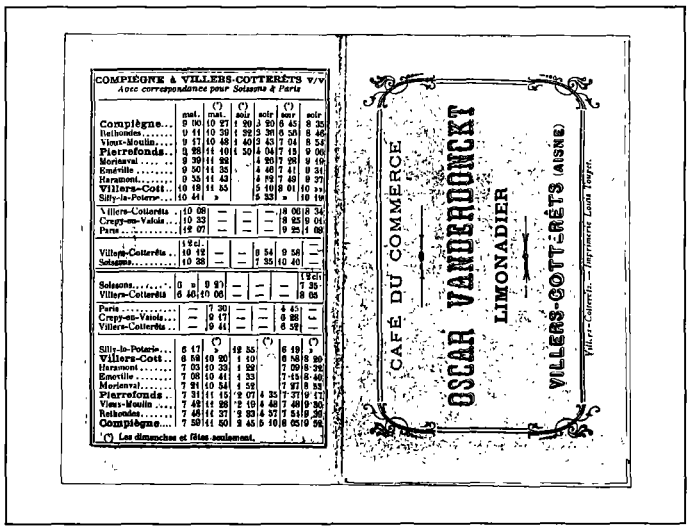


Profil en long et disposition schématique des voies de Compiègne à La Ferté-Milon, extrait du carnet de Marches Types des trains spéciaux, S.N.C.F. région Nord.

A partir de 1900, une relation supplémentaire est limitée à Pierrefonds. Ce renforcement de la desserte de Pierrefonds s'explique par la présence de l'établissement thermal dont le succès reposait sur l'exploitation de sources sulfureuses et ferrugineuses. De fait, la gare portait (et porte toujours), gravé dans la pierre, le nom de Pierrefonds-les-Bains.

L'activité ferroviaire d'entre les deux guerres fut liée à la vocation touristique de la région. Aux trois liaisons quotidiennes circulant toute l'année sur le parcours Compiègne - La Ferté-Milon que comportait la relation en 1925, et à la relation régulière Compiègne - Pierrefonds maintenue, s'ajoutaient du 5 juin au 15 octobre, au départ de Compiègne, trois autres relations, également quotidiennes, limitées à Pierrefonds et, du 21 juin au 27 septembre, une relation supplémentaire Compiègne - Pierrefonds les dimanches et jours de fête, le château attirant de nombreux visiteurs.

Le trafic marchandises comprenait d'abord les bois des forêts domaniales de Compiègne et de Villers-Cotterêts (soit environ 28 000 hectares) comportant de nombreuses coupes annuelles : bois en grumes, traverses, bois de mine, de chauffage, etc... Venaient ensuite le charbon pour l'alimentation de la sucrerie de Pierrefonds et de la raffinerie de Morienval, les produits agricoles de la plaine du Valois : céréales, betteraves, paille, fourrage, bestiaux, etc..., les pierres des carrières de Bonneuil et Eméville, les briques de Morienval et de Bonneuil, les poteries de Silly. Les bois en grumes et les pierres étaient mis sur wagons dans les gares de Rethondes, Pierrefonds et Eméville par des ponts roulants, superbes charpentes de bois se déplaçant sur rails et pourvues d'un chariot élévateur de 20 tonnes. A cela s'ajoutait un certain transit de bout en bout.



COMPIÈGNE à VILLERS-COTTERÊTS V/V
Avec correspondance pour Soissons & Paris

	mat.	(*) mat.	soir	soir	(*) soir	soir
Compiègne...	9 00	10 27	1 20	3 20	6 45	8 35
Rethondes.....	9 11	10 39	1 32	3 31	6 58	8 46
Vieux-Moulin...	9 17	10 48	1 40	3 43	7 04	8 54
Pierrefonds..	9 25	11 10	1 50	4 04	7 13	9 06
Morienval.....	9 30	11 22	»	4 20	7 28	9 19
Eméville	9 50	11 35	»	4 46	7 41	9 31
Haramont.....	9 55	11 43	»	4 52	7 49	9 37
Villers-Cott..	10 18	11 55	»	5 10	8 01	10 10
Silly-la-Poterie...	10 44	»	»	5 33	»	10 19
Villers-Cotterêts ..	10 08	—	—	—	8 00	8 34
Crepy-en-Valois...	10 33	—	—	—	8 25	9 04
Paris	12 07	—	—	—	9 25	1 08
	(V Sol.					(V Cr)
Villers-Cotterêts ..	10 12	—	—	3 54	9 58	—
Soissons.....	10 38	—	—	7 35	10 40	—
						(V Cr)
Soissons.....	8 »	9 27	—	—	—	7 35
Villers-Cotterêts	6 40	10 06	—	—	—	8 08
Paris	—	7 30	—	—	4 45	—
Crepy-en-Valois...	—	9 17	—	—	6 08	—
Villers-Cotterêts ..	—	9 41	—	—	6 32	—
		(*)			(*)	(*)
Silly-la-Poterie...	6 17	»	12 55		6 19	»
Villers-Cott..	6 58	10 20	1 10		6 58	9 29
Haramont.....	7 03	10 33	1 22		7 09	9 38
Emeville	7 08	10 41	1 33		7 15	9 46
Morienval.....	7 21	10 54	1 52		7 27	9 53
Pierrefonds..	7 31	11 15	2 07	4 35	7 37	10 17
Vieux-Moulin	7 42	11 28	2 19	4 48	7 48	10 30
Rethondes.....	7 46	11 37	2 23	4 57	7 54	10 36
Compiègne....	7 58	11 50	2 35	5 10	8 05	10 52

(*) Les dimanches et fêtes seulement.

La publicité, déjà ! (date inconnue)

Prix des places, voir page 37.

PARIS, COMPIÈGNE, PIERREFONDS, VILLERS-COTTERÊTS, LA FERTÉ-MILON

STATIONS		101	107	113	177	117	119	121		167	161
		1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.		W.R.	1.2.3.
Paris (BH) (34)	dép.	8 25	7 »	9 »	10 25	12 23	16 5	16 40	Dimanches et fêtes du 1er juin au 30 septembre.	18 28	17 29
	arr.	2 41	6 6	10 23	11 41	14 23	17 20	18 26		19 27	19 53
●Compiègne (25, 34) (B)		1121	1125	1127	1129	1131	1141	1143			1139
		T.L.	T.L.	T.L.	T.L.	T.L.	TL.O	T.L.			TL.O
	dép.	5 25	8 26	10 33	12 49	15 25	17 23	19 38		...	20 48
●Rethondes	arr.	5 37	8 34	10 41	12 57	15 33	17 41	19 50			20 48
	dép.	5 38	8 35	10 42	12 58	15 34	17 42	19 51		...	20 49
Vieux-Moulin (halte)		5 47	8 41	10 47	13 4	15 40	17 48	19 57			⊙54
Pierrefonds (B)		5 59	8 51	10 55	13 15	15 52	17 56	20 10		...	21 6
Palenne (P.A.)		—	8 55		13 19	15 56	—			—	21 10
Morienval		...	9 2		13 26	16 3	...			...	⊙17
Bonneuil (P.A.)		—	9 6		13 30	16 7	—			—	21 21
Emeville		—	9 12		13 37	16 13	1135			1137	⊙27
Haramont		1123	9 18		13 43	16 19	T.L.			T.L.	⊙33
Villers-Cotterêts (h.)		T.L.	9 23		13 48	16 24	93 d			93 d	⊙38
●Villers-Cotterêts (38)	arr.	93	9 26		13 51	16 27	O			O	21 41
	dép.	6 27	10 18		14 43	17 21	18 50			20 32	—
Olgny-Dampleux (PA		6 35	10 26		14 51	17 32	18 58			20 40	—
Silly-la-Poterie		6 43	10 34		14 59	17 40	19 6			20 48	...
●La Ferté-Milon	arr.	6 49	10 40		15 5	17 46	19 12			20 54	—

Jusqu'au 30 septembre inclus.

A titre d'essai et jusqu'à nouvel avis.

STATIONS		1122	112	1124	1128	1122	1130	1136	1134	1136	7230
		T.L.	RAPIDE	T.L.	T.L.	T.L.	T.L.	T.L.	T.L.	T.L.	M.V.
		1.2.3.	1re cl.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.	1.2.3.
		-O-	W.R.								
●La Ferté-Milon	dép.	5 23	...	8 51	12 40	Jusqu'au 30 septembre.	18 5	19 30	18 15	Du 1er juin au 30 septembre.	21 22
Silly-la-Poterie		5 30	—	9 2	12 57		16 12	19 37	18 22		21 33
Olgny-Dampleux (PA		5 37	...	9 10	13 5		16 20	19 44	18 29		»
●Villers-Cotterêts	arr.	5 45	—	9 19	13 14		16 29	19 53	18 37		21 55
	dép.	6 30	...	10 39	13 21				18 56		—
Villers-Cotterêts (h.)		6 33	—	10 43	13 24			—	18 59		
Haramont		6 38	...	10 48	13 29		152	...	19 4		...
Emeville		1128	6 44	10 54	13 36		EXPRESS	—	19 9		
Bonneuil (P.A.)		T.L.	6 49	...	11 »	13 41		1142	19 14		...
Morienval		1.2.3.	6 54	—	11 5	13 46		T.L.	19 19		
Palenne (P.A.)		-()-	6 59	...	11 11	13 51	Samedis et veilles de fêtes.	93 d	19 23		...
Pierrefonds (B)		6 15	7 4	—	11 18	13 58		18 23	19 29		
Vieux-Moulin (h.)		6 22	7 11	...	11 25	14 5		18 35	19 36		...
●Rethondes	arr.	6 27	7 16	—	11 30	14 10		18 42	19 41		
	dép.	6 28	7 17	...	11 31	14 11		18 43	19 42		...
	arr.	6 36	7 25	—	11 39	14 19		18 55	19 50		—
●Compiègne		132		116	118	178			128	148	
		EXPRESS				EXPRESS		—		EXPRESS	
	dép.	7 35	11 54	13 11	14 33	17 25	19 4	—	20 2	22 13	
Paris (BH)	arr.	8 50	12 51	15 3	15 50	18 40	20 20	...	21 56	23 37	...

Dimanches et fêtes du 1er juin au 30 septembre.

A titre d'essai et jusqu'à nouvel avis.

494-C (PARIS) COMPIÈGNE ⟷ VILLERS-COTTERÊTS ⟷ (SOISSONS) (PARIS) ⟷ LA FERTÉ-MILON 494-C

km	ALLER	1131 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1121 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1123 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1139 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1133 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1125 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1127 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1137 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆ +	1129 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1145 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1143 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆ A	1135 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆
•	Voir 491 PARIS … dép.	...	...	6 57	8 5	9 23	11 •	12 45	13 18	15 28	16 42	16 42	18 24
84	COMPIÈGNE … arr.	...	...	8 1	9 9	10 34	12 6	14 5	14 51	16 59	17 47	17 47	19 35
•	●COMPIÈGNE ✕ dép.	6 15	6 33	8 21	9 15	10 42	12 30	14 15	15 27	17 3	18 15	18 47	19 55
7	●RETHONDES … arr.	6 22	6 40	8 28	9 22	10 49	12 37	14 22	15 34	17 10	18 22	18 54	20 2
	dép.	6 23	6 41	8 29	9 23	10 50	12 38	14 23	15 35	17 11	18 23	18 54	20 3
11	VIEUX-MOULIN (halte).	6⊙27	d⊙45	d⊙33	9 27	10 54	⊙42	14 27	15 39	17 15	18 27	e⊙58	e⊙7
17	PIERREFONDS … arr.	6 34	6 52	8 40	9 34	11 1	12 49	14 34	15 46	17 22	18 34	19 5	20 14
	dép.		6 53	8 41	B		12 50		+	17 23		19 5	
20	PALENNE (P. A.) …	...	6 58	8 46		...	12 55	...		17 27	...	19 10	...
23	MORIENVAL …	...	7 5	8 53	...	...	13 2	...	...	17 32	...	⊙16	...
25	BONNEUIL (P. A.) …	...	7 8	8 56	...	...	13 5	...	...	17 35	...	19 19	...
29	ÉMEVILLE …	...	7 14	9 2	...	...	13 11	...	...	17 41	...	19 25	...
33	HARAMONT (halte) …	...	7 18	9 6	...	...	13 15	...	...	17 45	...	⊙29	...
37	●VILLERS-COTTERÊTS … arr.	.....	7 24	9 12	.....	.....	13 21	.....	.....	17 51	.....	19 35	.....
•	Voir 492 VILLERS-COTTER. dép.	...	8 47	9a32	...	...	13 52	...	...	19 14	...	|	...
27	SOISSONS … arr.	...	9 17	9a52	...	...	14 21	...	...	19 35	...	|	...
•	Voir 492 VILLERS-COTTER. dép.	...	7 32	|	...	...	13 32	...	...	18 17	...	19 44	...
78	PARIS … arr.	...	8 55	|	...	...	14 38	...	...	19 38	...	20 43 A	...
37	●VILLERS-COTTERÊTS … dép.	.....	7 35	10 4	.....	.....	13 36	.....	.....	17 58	.....		.....
42	OIGNY-DAMPLEUX (P.A.)	...	7 41	10 10	...	...	13 42	...	...	18 4	...	...	...
47	BILLY-LA-POTERIE …	...	7 46	10 15	...	...	13 48	...	...	18 10	...	...	...
51	●La FERTÉ-MILON arr.	.....	7 51	10 20	.....	.....	13 53	.....	.....	18 15	.....	.....	.....

km	RETOUR	1128 AUTO-RAIL TAB 1re 2e 3e ◆	1138 AUTO-RAIL TAB 1re 2e 3e ◆ B	1122 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1124 AUTO-RAIL TAB 1re 2e 3e ◆	1132 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1126 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1140 AUTO-RAIL TAB 1re 2e 3e ◆ +	1130 AUTO-RAIL TAB 1re 2e 3e ◆	1146 AUTO-RAIL TAB 1re 2e 3e ◆	1134 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆	1144 AUTOR TAB 1re 2e 3e ◆ A	1188 AUTO-RAIL TAB 1re 2e 3e ◆
•	●La FERTÉ-MILON dép.			8 22		10 39	14 4				18 49	...	
5	BILLY-LA-POTERIE …	...		8 29	...	10 45	14 11		...	...	18 56	...	...
9	OIGNY-DAMPLEUX (P.A.)	...	...	8 34	...	10 50	14 16	...	...	...	19 1	...	...
14	●VILLERS-COTTERÊTS … arr.	.....	.....	8 41	.....	10 57	14 23	.....	.....	.....	19 8	.....	.....
76	Voir 492 PARIS … dép.	...	...	8 30	...	|	12 45	...	...	...	18 10	...	...
•	VILLERS-COTTER. arr.	...	...	9 31	...	|	13 51	...	...	...	19 13	...	...
27	Voir 492 SOISSONS … dép.	...	...	8 34	...	|	13 10	...	...	...	19 19	...	...
•	VILLERS-COTTER. arr.	...	...	8 55	...	|	13 31	...	...	...	19 43	...	...
14	●VILLERS-COTTERÊTS … dép.	.....	.....	9 37	.....	11 23	14 24	.....	.....	.....	19 54	20 14	.....
19	HARAMONT (halte) …	...	...	9 43	...	11 29	14 30	...	...	...	20⊙-	⊙20	...
22	ÉMEVILLE …	...	...	9 48	...	11 34	14 35	...	...	...	20 5	20 25	...
26	BONNEUIL (P. A.) …	...	...	9 53	...	11 39	14 40	...	...	...	20 10	20 30	...
28	MORIENVAL …	...	...	9 58	...	11 44	14 45	...	...	...	⊙14	⊙35	...
32	PALENNE (P. A.) …	...	...	10 2	...	11 48	14 49	...	...	...	20 18	20 39	...
34	PIERREFONDS … arr.	...		10 6	...	11 52	14 53		...	...	20 22	20 43	...
	dép.	6 54	9 40	10 7	11 26	11 53	14 54	15 4	17 26	18 40	20 26	20 44	21 24
40	VIEUX-MOULIN (halte).	7⊙•	9 46	10 13	11 32	11 59	15 •	15 10	17 32	e⊙46	e⊙32	e⊙50	⊙30
44	★ ●RETHONDES … arr.	7 4	9 50	10 17	11 36	12 3	15 4	15 14	17 36	18 50	20 36	20 54	21 34
	dép.	7 5	9 51	10 19	11 37	12 4	15 5	15 15	17 37	18 50	20 37	20 55	21 35
51	●COMPIÈGNE ✕ arr.	7 12	9 58	10 25	11 44	12 11	15 12	15 22	17 44	18 57	20 44	21 2 A	21 42
•	Voir 481 COMPIÈGNE … dép.	7 34	10 28	10 36	...	12 20	15 21	...	18a 2	19 27	22f12	22a12	22 12
84	PARIS … arr.	8 50	11 24	12 8	..	13f19	16 32	...	19a15	20 22	23h20	23h20	23 20

▲ Samedis non fériés et les dim. et fêtes ainsi que les 13-VII, 10-XI, 24 et 31-XII 1937. — B Dim. et fêtes du 15-V au 30-IX. — + Dim. et fêtes. — ◆ Autorails à nombre de places limité. — a Les dim. et fêtes Villers-Cotterêts dép. 9 h. 19, Soissons arr. 9 h. 46. — b Les dim. et fêtes, dép. de Compiègne à 21 h. 18, arr. à Paris à 22 h. 27. — c Les dim. et fêtes dép. de Compiègne à 17 h. 55, arr. à Paris à 19 h. 8. — d A Vieux-Moulin, le signe ⊙ n'est appliqué que les dim. et fêtes du 15-V au 30-IX. — e A Vieux-Moulin, le signe ⊙ n'est pas appliqué les dim. et fêtes du 15-V au 30-IX. — f Les dim. et du 15-V au 1er-XI Paris arr. 13 h. 29. — h Voir cette note au tab. 494. — ★ Pour le parcours COMPIÈGNE-RETHONDES, voir le tab. 482-B.

Sur la ligne circulait un unique train de marchandises quotidien, à la fois omnibus et détail (dimanche excepté). Quittant Compiègne le matin vers 7 heures, il était de retour vers 18 heures.

Le développement de l'activité économique nécessita par la suite l'installation de plusieurs embranchements : par exemple à Bonneuil-en-Valois (briqueterie, carrières de pierres), à Eméville (carrière), à Villers-Cotterêts-Pisseleux (briqueterie, usine chimique, puis V.A.G. et Villers-Fruits).

Dans la réalité, il n'a jamais circulé de trains directs entre Amiens et La Ferté-Milon (et à plus forte raison jusqu'à Dijon). Pour rejoindre ces deux villes distantes de 114 kilomètres, il fallait, en 1910, une dizaine d'heures et plusieurs changements avec attente souvent longue de correspondance.

*
* *

En 1892, le train filait de Villers-Cotterêts à Silly-la-Poterie, et inversement, sans se soucier des habitants de Dampleux et Oigny-en-Valois qui voyaient passez le progrès sans pouvoir l'utiliser, sauf à rejoindre «la capitale du canton».

En mai 1892, le conseil municipal de Dampleux délibère pour demander, par l'intermédiaire du préfet, un arrêt au Fond de Dampleux. En août 1895, le conseil municipal d'Oigny le rejoint et, devant des demandes aussi pressantes, la Compagnie du Nord consent, le 10 juillet 1896, à établir le point d'arrêt attendu. Mais les communes ont en charge l'intégralité des frais d'établissement s'élevant à 1 000 F. On compte et recompte les disponibilités sans pouvoir dépasser 736 F. Le maire de Dampleux, M. Boileau, prête 100 F remboursables en trois ans et une subvention est demandée au Département. Les travaux commencent et les trains stoppent enfin, à la plus grande satisfaction des habitants des deux communes, et même s'il faut marcher plus d'un kilomètre pour prendre le train, on est fier de voir s'arrêter le convoi, cheminée en avant à l'aller et cheminée en arrière au retour comme disent les techniciens des chemins de fer.

On prend le train pour le marché du jeudi à Villers-Cotterêts, pour aller travailler - beaucoup d'hommes sont employés dans les dépôts de la Compagnie du Nord - mais aussi pour le tourisme, afin de se rendre, par exemple, à Pierrefonds, cité réputée pour ses eaux et son château.

1914, UNE OMBRE PLANE SUR LA FORÊT

Une ombre plane bientôt sur la forêt de Retz. Nous sommes en 1914.

La Grande Guerre transforme les civils en militaires. La ligne, proche de la zone des combats, achemine principalement soldats et matériels. La liaison civile se limite à un aller-retour quotidien. La vocation stratégique de la ligne se poursuivra jusqu'à l'armistice en 1918.

Au printemps 1917, en prélude à l'offensive du général Nivelle, divers aménagements sont apportés avant Compiègne. Le pont sur l'Oise est reconstruit, un raccordement évitant la gare de Rethondes est établi entre les lignes de Soissons et Villers-Cotterêts, des «épis» d'artillerie lourde sur voie ferrée sont aménagés,...

C'est l'un de ces épis, camouflé en forêt, près de Rethondes, qui accueillera les trains des délégations françaises et allemandes présidées respectivement par le Maréchal Foch et le secrétaire d'Etat Erzberger. Chaque délégation dispose d'un train spécial de trois fourgons et sept voitures, à bord desquels sont entamées les négociations dès le 8 novembre 1918. Le 11 novembre, les deux parties ratifient l'accord d'armistice dans la voiture-restaurant 2419-D de la C.I.W.L., transformée en salon, du train personnel de chef des armées alliées.

Le 11 novembre 1927, pour le neuvième anniversaire de cet épisode historique, la voiture sera rapatriée de Paris, où elle était exposée aux Invalides, pour être installée dans un pavillon commémoratif construit sur les lieux même de la signature.

*
* *

La paix revenue, l'activité ferroviaire reprend de plus belle pour le trafic passagers. L'établissement thermal de Pierrefonds, le château et les forêts environnantes attirent les foules.

La Compagnie du Nord met en service de nouveaux matériels, et les locomotives cèdent la place à des autorails nouvellement affectés au dépôt de Compiègne. Un autorail à vapeur Sentinel y est même mis à l'essai en 1937.

Cette même année, les droits d'exploiter et de construire des chemins de fer, détenus par cinq compagnies, sont confiés par convention et décret-loi à une entreprise unique, la S.N.C.F.

A cette époque, la desserte comporte quatre omnibus Compiègne-La Ferté-Milon, un Compiègne-Villers-Cotterêts les samedis, et quatre navettes Compiègne-Pierrefonds (six les dimanches et fêtes).

1940 - TOUT RECOMMENCE

A nouveau située dans la zone sensible, désertée par les touristes, la ligne crée des difficultés à la S.N.C.F. Elle ne peut maintenir les autorails en service et, en application des mesures de coordination rail-route, la ligne est fermée au trafic voyageurs le 25 février 1940.

Quelques mois plus tard, au plus fort de l'invasion allemande, la clairière de Rethondes sert à nouveau de cadre à la signature d'un armistice. Le 19 juin 1940, la voiture-restaurant, objet de culte, sort de son pavillon commémoratif et retrouve les rails. Le 21, elle reçoit la visite de l'Etat-Major allemand conduit par Adolf Hitler. Le 22 juin, l'armistice confirmant la capitulation y est signé par la délégation française. Deux jours plus tard, la voiture historique quittera définitivement Rethondes pour l'Allemagne où l'on perdra sa trace...

Dès le début de l'occupation, une desserte publique réduite est rétablie de Villers-Cotterêts à La Ferté-Milon, à raison de deux mouvements quotidiens sur lesquels les autorails cédent la place aux rames tractées par vapeur à compter du 6 octobre 1940 (remise en service des anciennes machines).

Par la suite, ce service est transformé en un unique train mixte journalier dont l'origine est reportée à Compiègne le 4 mai 1942.

Quelques mois avant la Libération, la destruction de nombreux ouvrages de la ligne Allemagne-Belgique-Paris oblige à des détournements via Compiègne et Villers-Cotterêts. L'armement de la voie interdisant les machines à forte charge par essieu, le profil imposait une coupure des trains internationaux en gare de Pierrefonds. La locomotive montait la moitié de la rame jusqu'à Morienval, et redescendait prendre le reste !

Supprimé à la Libération, le trafic voyageurs reprend en service d'hiver :

- en 1945 et 46 de Morienval à Villers-Cotterêts.
- en service d'été de Villers-Cotterêts à Silly-la-Poterie en 1946,
- et en service d'hiver, de 1946 à 48, entre Villers-Cotterêts et La Ferté-Milon.

1er JUILLET 1966 - ON FERME

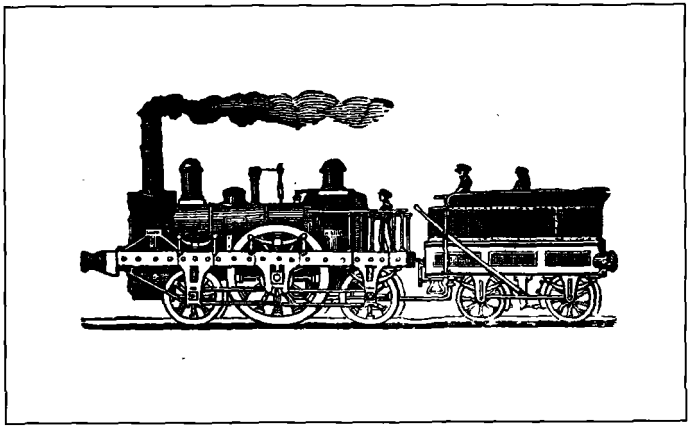
Les services temporaires disparaissent et l'activité marchandises diminue progressivement après 1948. La ligne est peu à peu fermée à tous trafics de Silly à La Ferté-Milon, de Rethondes à Villers-Cotterêts et de Pisseleux au Pavé-Neuf et Silly pour ne laisser en exploitation qu'une courte section Villers-Cotterêts-Pisseleux (2,4 km), considérée comme embranchement particulier d'une briqueterie.

La ligne est définitivement fermée le 1er juillet 1966.

Seul le tronçon cité précédemment est encore exploité comme embranchement particulier de la Société V.A.G., et plus rarement jusqu'à Villers-Fruits.

Dès 1967, les rails étaient déposés et les bâtiments vendus. La halte de Vieux-Moulin, une belle construction en pierre de taille, est devenue une

maison forestière. La gare de Morienval abrite un relais de chasse. Celles d'Eméville, Haramont et Villers-Halte, et plus récemment de Silly-la-Poterie ont été acquises par des particuliers, de même que certaines maisons de gardes-barrières. La gare de Pierrefonds, splendide bâtiment, a été inscrite à l'inventaire des Monuments Historiques en 1977. Soigneusement restaurée, elle a été divisée en plusieurs appartements.



Le dernier train pour Port-aux-Perches

Mais il est toujours possible de découvrir cette ancienne ligne.

On peut encore en deviner la plate-forme au travers de sentiers plus ou moins aménagés en promenades pédestres, de piste cyclable (en forêt de Compiègne), de chemins forestiers ou même de voies routières, la végétation ayant pris possession du reste.

Quelques vestiges épars s'offrent encore au curieux sur la section Villers-Cotterêts - Port-aux-Perches : trois ponts, une gare, de nombreuses traverses, quelques rails...

Le train ne sifflera plus trois fois à la halte de Oigny-Dampleux ! La ligne Compiègne - La Ferté-Milon appartient maintenant au passé.

Mais, même si c'est un passé récent (100 ans) elle mérite d'être découverte.

Yves TARDIEU

SOURCES

Ernest Roch - *Rue et place Alexandre Dumas. Bulletin de la Société historique régionale de Villers-Cotterêts, 1908.*
Abbé Chollet - *Un serment mal gardé, 1853.*
Marcel Leroy - *La ligne de Compiègne à La Ferté-Milon (Les chemins de fer du Valois - La Rurale).*
Archives de la Société historique régionale de Villers-Cotterêts.
Connaissance du Rail. N° 94 10/1988. *«Souvenirs...» de Compiègne à La Ferté-Milon,* D. Potel, F. Briffaut.
La Rabouilleuse. Le Journal de Dampleux. N° 5 avril 1990. Le train.
Marcel Leroy. *Les Cotrets.* Tome XXII (1977). Mémoires de la Fédération des Sociétés d'Histoie et d'Archéologie de l'Aisne.
Archives communales d'Oigny-en-Valois.
Archives privées.