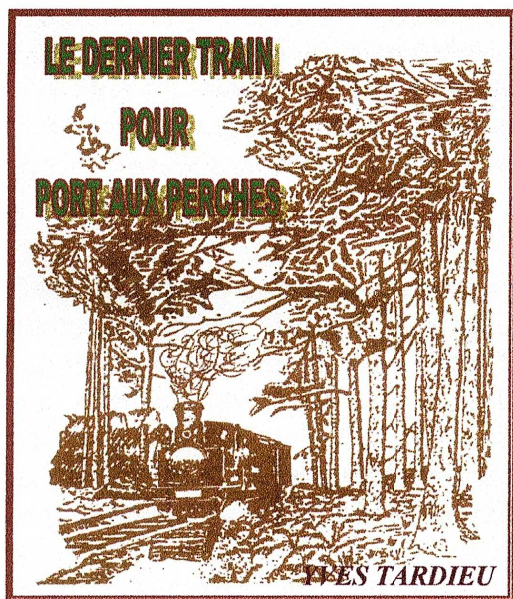


LE CHEMIN DE FER DE LA VALLÉE DE L'OURCQ LA LIGNE DE COMPIÈGNE À LA FERTÉ-MILON

Par

PIERREFONDS et VILLERS-COTTERÊTS



Cette ligne se détachait à Rethondes de la ligne Compiègne – Soissons et desservait Vieux-Moulin (halte), Pierrefonds, Palesne (point d'arrêt), Morienvall, Bonneuil-en-Valois (point d'arrêt), Éméville, Haramont, Villers-halte, Villers-Cotterêts, Oigny-en-Valois / Dampleux (point d'arrêt) et Silly-la-Poterie.

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

* * * * *

Les travaux posèrent de nombreux problèmes dès l'entrée en Forêt de Retz et jusqu'à Éméville. Remblais, tranchées, ouvrages d'art nombreux (6 ponts en 4 km) 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. La ligne, construite à voie unique, fut toutefois prévue pour en recevoir deux car une clause du contrat prévoyait la pose de la seconde voie dès que les recettes atteindraient un seuil déterminé de rentabilité (qui ne fut jamais atteint). L'ancienne ligne de Port-aux-Perches, entre Villers-Cotterêts et l'Ourcq, fut réutilisée en grande partie, sauf du Pavé Neuf à Villers-Cotterêts où une déviation dut être établie pour permettre le raccordement avec la ligne Paris – Soissons.

Dès 1884, trois allers et retours quotidiens omnibus sont établis entre Compiègne et Villers-Cotterêts : durée du trajet, 1 h 15, prix des billets, 4,55 F, 3,40 F et 2,50 F selon la classe de voiture. Le train se composait alors d'une locomotive tender 2200 et de 3 à 5 voitures voyageurs encadrées par 2 fourgons. A partir de 1920, une relation supplémentaire est limitée à Pierrefonds dont le château attire beaucoup de visiteurs et 3 autres liaisons quotidiennes existeront durant les mois d'été après 1925. Le trafic marchandises ne disposait que d'un aller et retour quotidien, mais par la suite, l'activité économique nécessitera l'installation de plusieurs embranchements : par exemple à Bonneuil-en-Valois (briqueterie, carrière de pierres), à Éméville (carrière), à Villers-Cotterêts (briqueterie, usine puis V.A.G. et fruiterie).

Une ombre plane bientôt sur la Forêt de Retz. Nous sommes en 1914. La guerre transforme les civils en militaires et la ligne, proche des zones de combats, achemine soldats et matériels. La liaison civile se limite à un aller et retour quotidien.

Au printemps 1917, en prélude à l'offensive du général Nivelle, divers aménagements sont apportés. Le pont sur l'Oise est reconstruit, un raccordement évitant la gare de Rethondes est établi entre les lignes de Soissons et de Villers-Cotterêts, des épis d'artillerie lourde sur voie ferrée sont aménagés. C'est l'un de ces épis, près de Rethondes, qui accueillera les trains des délégations française et allemande le 8 novembre 1918. Après 3 jours de négociations, l'accord d'armistice est ratifié dans la voiture-restaurant du train personnel du Chef des Armées Alliées.

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

1940, tout recommence! A nouveau située dans la zone sensible, désertée par les touristes, la ligne crée des difficultés à la SNCF qui ferme le trafic voyageurs le 25 février 1940, puis le rétablit progressivement à partir du 6 octobre sur la section Villers-Cotterêts – La Ferté-Milon avec 2 mouvements quotidiens assurés par des rames tractées à la vapeur après remise en service des anciennes machines (qui avaient été remplacées par des autorails). Le 4 mai 1942, la ligne entière est remise en activité et fonctionnera jusqu'à l'été 1944. Supprimé à la libération, le trafic voyageurs reprend en service d'été en 1946, de Villers-Cotterêts à Silly-la-Poterie, puis en service d'hiver, de Villers-Cotterêts à La Ferté-Milon.

1er juillet 1966, on ferme.

Les services temporaires disparaissent et l'activité marchandises diminue progressivement après 1948. Seule la courte section Villers-Cotterêts – Pisseleux est encore fréquentée grâce à l'activité industrielle. La ligne fut définitivement fermée le 1er juillet 1996. Seul le tronçon cité précédemment est encore exploité comme embranchement particulier de la société Volkswagen. Dès 1967, les rails sont déposés puis les bâtiments vendus. La halte de Vieux-Moulin, belle construction en pierre de taille est devenue une maison forestière, et les gares de Morierval, d'Éméville, d'Haramont, de Villers-halte, de Silly-la-Poterie ont été acquises par des particuliers de même que certaines maisons de gardes-barrière. Restaurée, la gare de Pierrefonds est devenue un bel immeuble collectif. Mais il reste possible de découvrir cette ancienne ligne. On peut encore en deviner la plate-forme au travers de sentiers aménagés sur certaines portions. Des ponts, de nombreuses traverses, quelques rails rappellent son existence.

La ligne Compiègne – Villers-Cotterêts – Port-aux-Perches appartient maintenant au passé. Mais même si c'est un passé récent, elle mérite d'être découverte.

Y. TARDIEU "Le dernier train pour Port-aux-Perches" -1985



LE MONUMENT DU LIEUTENANT DE GIRVAL

Théâtre de violents combats en 1914 et en 1918, la Forêt de Retz en conserve la trace indélébile. De nombreux monuments rappellent ces heures douloureuses et, parmi eux, le monument élevé à la mémoire du lieutenant Henri de Girval.



Un bloc de calcaire, surmonté d'une croix en fer forgé, forme ce monument, dressé sur un petit monticule, à droite, en bordure de la Laie du Petit Bois d'Haramont (parcelle 143). On y lit:

"Dieu - Patrie. Ici est tombé le 30 juin 1918, frappé dans un combat aérien, le lieutenant Henri de GIRVAL du 13^{ème} BC Alpines, pilote à l'escadrille SPA 73 dite des Cigognes, Chevalier de la Légion d'Honneur, Croix de Guerre"

Ce monument est accessible depuis le circuit pédestre

"Montaigu et les Fontaines de Cabaret"