

LE CHEMIN DE FER de Compiègne à Paris par Senlis

Les deux tracés entre Brasseuse et Rivecourt. — Les protestations.

Dans son numéro du 27 mai dernier, la *Gazette de l'Oise* publiait l'exposé des motifs du projet de loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Compiègne à Paris par Senlis.

Nous avons fait paraître, dans ce même numéro, un plan des lignes de chemin de fer actuellement existantes entre Paris et Compiègne et l'indication de la ligne projetée entre Aulnay-sous-Bois et Rivecourt.

Si nos lecteurs veulent se reporter à ce plan et à l'exposé des motifs du projet de loi, ils verront que, jusqu'à Brasseuse, le projet était définitif. C'est à partir de cette localité que les difficultés surgissaient.

Le premier projet de la Compagnie du Nord passait par Villeneuve-sur-Verberie et Roberval et se raccorderait à la ligne de Verberie à Estrées-Saint-Denis et Amiens au Bois d'Ageux.

A la suite de certaines réclamations, la Compagnie a mis à l'étude une variante qui, de Brasseuse, ferait passer la ligne au sud de Raray par ou près Néry et Saintines pour venir au même point de raccord près de Verberie et du Bois d'Ageux.

En mars dernier, notre confrère la *Défense Agricole* a publié une protestation que nous avons reproduite sous le titre « Pontpointois » contre cette variante.

« Pontpointois » disait que le tracé par Néry et Saintines avait été mis à l'étude afin d'épargner les domaines de propriétaires terriens qui craignaient de voir leurs chasses coupées.

Il ajoutait que Néry, Saintines, Béthisy, Saint-Sauveur et autres situés sur ce parcours sont déjà desservis

par le chemin de fer de Compiègne à Crépy, tandis qu'à Roberval, Villeneuve, Rhuys et Pontpoint il n'y a pas de station.

Le protestataire ajoutait également que, sur le trajet par Villeneuve, Roberval et Rhuys se trouvent des communes très riches, faisant un grand commerce agricole et horticole et susceptibles aussi d'attirer les touristes.

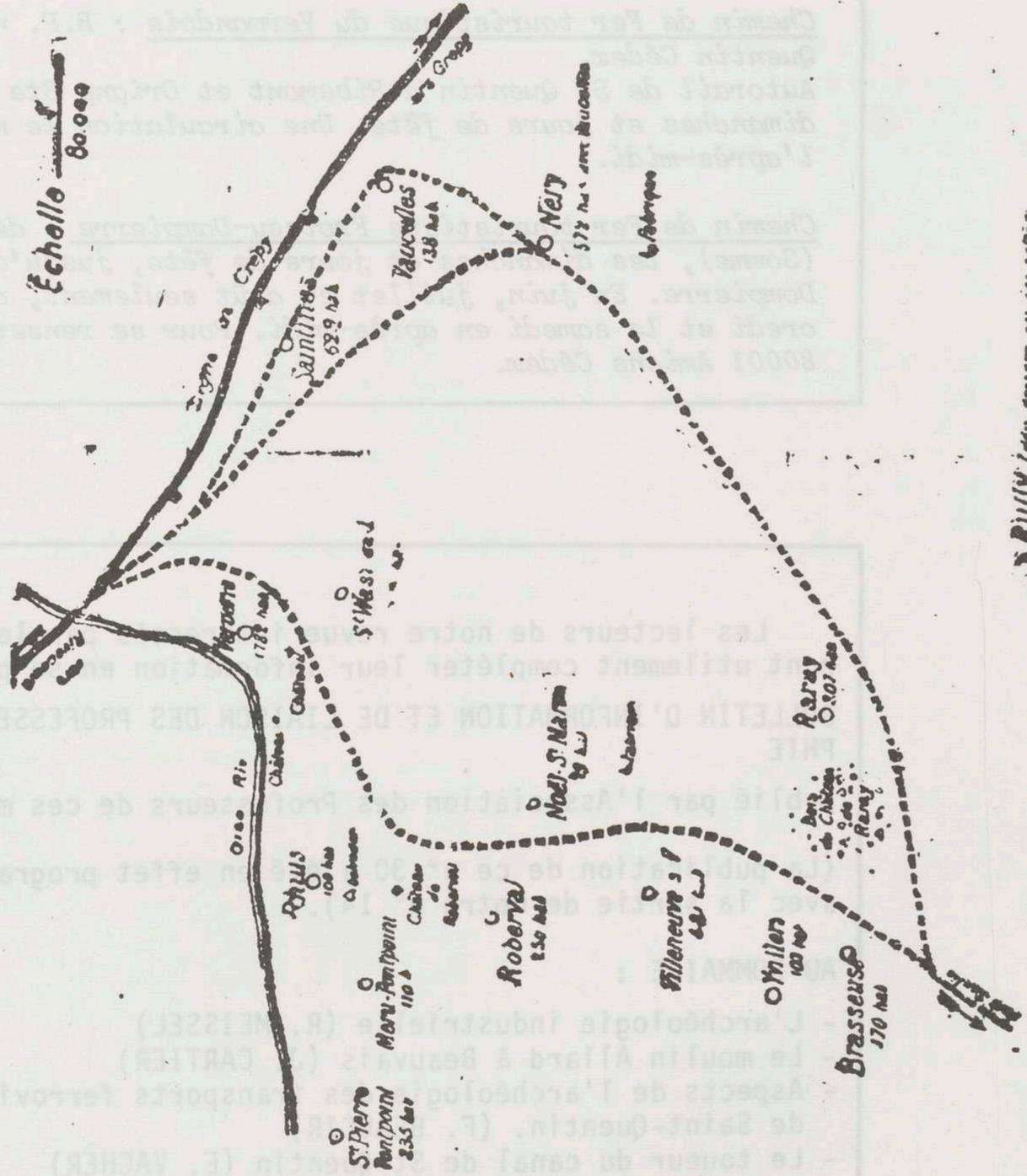
M. Thirion fils, membre de la Commission d'enquête, fit également entendre sa protestation et entreprit de prouver que le premier tracé de la Compagnie était de beaucoup le plus économique.

Dans son numéro d'hier, la *Défense Agricole* renouvelle sa protestation et le plan ci-joint qu'elle publie a pour but de venir à l'appui de ses dires. Elle affirme que les localités comprises dans le premier projet Villeneuve-Roberval et Rhuys ont besoin d'un chemin de fer pour faciliter le commerce et les besoins agricoles.

Nous ajouterons en outre que le Conseil municipal de Verberie, en session de mai, a demandé également le maintien du premier tracé qu'il considère comme « le plus court, le plus pratique, le plus économique comme trafic futur. »

Nous reproduisons ces différentes réclamations pour l'éducation de nos lecteurs.

Avec les plans que nous avons fait dresser à leur intention, ils pourront juger plus facilement de la valeur de chaque des projets. Nous attendons la décision de la Compagnie du Nord à propos de cette dernière partie du parcours.



J. Rully (copy drawn by our staff)

L'article qui suit n'est que partiellement un guide ; c'est aussi un texte. Mais comme dans un guide, on n'est pas obligé de tout lire. Les descriptions détaillées des sites et monuments sont imprimées en petits caractères. Les parties en caractères ordinaires contiennent des informations sur l'itinéraire suivi. On trouvera en italique les réflexions à caractère personnel que l'auteur n'a pu s'empêcher de faire. "C'est un vélo à trois roues, dit-il, comme ça il tient debout". Le lecteur équilibré peut certainement s'en passer.

GUIDE FER

des forêts de Compiègne et de Retz

via Pierrefonds

par Jacques DEMARCO

Ou à Pierrefonds de cale-pieds derrière, dans, sur : les traces du train qui menait de Compiègne à Villers-Cotterêts. Suivez le guidon ! Sulvo-tourisme et arcyclologie. Ce texte fait suite à celui - A PIERREFONDS DE TRAIN DERRIERE VIOLLET-LE-DUC - publié dans le n° 13 de ces mêmes Annales. Le lecteur, que je souhaite aussi pensif que sportif, s'y reportera pour les indices-pensables, obligatoires notices "HISTOIRE" qui devraient jalonner cette promenade. Mon arcyclologie ferroviaire risquerait trop de sortir des rails, si elle ne se guidait sur cette troisième roue, l'Histoire, à la manière de ces draisienues à trois roues, justement, qu'on utilisait à la fin du XIXème siècle, pour vérifier l'écartement des rails.

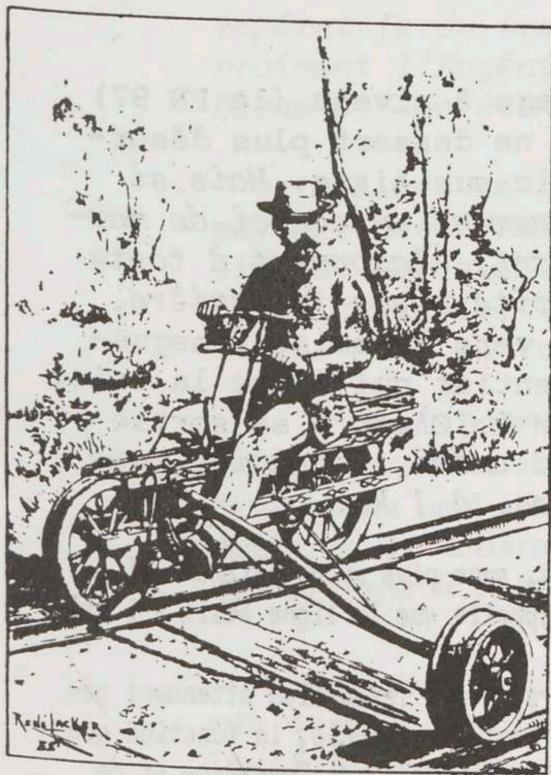


Fig. 76. — Vélocipède sur rails pour l'inspection des voies.

Parce que fichtre ! faut défricher les chiffres avant de déchiffrer les friches. A combien se sont chiffrées les subventions pour la construction de cette ligne ? A combien le déficit d'exploitation ? Voilà ce que je me dis, ne perdant pas un instant les pédales, Avenue Royale, au niveau du champ de courses. Non pas, certes, que je me prenne pour un Champolion cyglyphe, mais que comprendrions-nous aux tombeaux d'Egypte sans ce hiéroglyphiste ? L'archéologie repose sur - à partir de quoi l'archéologue s'active - un "logos" (parole et pensée) classé "arkheion", aux archives ! comme un verbiage (un mythe ! de la poésie !) auquel ne correspond plus rien de réel. N'empêche que pour l'archéologue : Au commencement était le verbe et le verbe se fit pierres. A fond qu'il y croit. Je pédale toujours vers Pierrefonds. La foi en Homère de Schliemann pour découvrir Troie. Le rapport, la liaison possible et ferroviaire de Pierrefonds avec tout cela, c'est son caractère absolument pas économique - il suffit de consulter les chiffres - mais culturel. On pélerinait à la fin du XIXème siècle à Pierrefonds comme dans l'Antiquité à

Delphes ! Y avait même une fontaine de jouvence. Et puis ce château-fort à la mesure des robustes idioties de l'époque. L'Iliade de Pierrefonds, c'est le tout aussi génial Bouvard et Pécuchet de Flaubert. L'ensemble du site, gare comprise, est un parfait exemple du bricolage mythico-touristique apparu avec la civilisation industrielle. Le circuit part donc de la place du Palais de Compiègne, Musée National du Second Empire.

Au bout de l'Avenue Royale, après le champ de courses, j'ai pris à g. la Route Tournante du Grand Parc, en direction des Beaux-Monts. En attendant de rejoindre les premiers vestiges, et pour passer le temps, une chronologie :

- 1845 : (Re) découverte des sources de Petras Fontes, par M. Deflubé.
- 1856 : Ouverture d'un établissement thermal.
- 1858 : Début de la reconstruction du château-fort, chef d'oeuvre de Viollet-le-Duc.
- 1868 : Premier projet d'une liaison ferroviaire Amiens-Dijon, par Pierrefonds.
- 1870 : Guerre n° zéro. Sedan. Valdingue de Badinguet.

1875 : C'est décidé : la République !

30-XII-1875 : La Chambre des Députés déclare d'intérêt public la ligne d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq, via Pierrefonds, et vote une subvention de 7 millions à la Cie du Nord.

1882-83 : Construction de la ligne entre Rethondes et Villers-Cotterêts.

24-I-1884 : Inauguration, à Pierrefonds, de la section Compiègne-Villers-Cotterêts.

1884 : Fin des travaux de reconstruction du château-fort, avec la pose, dans la chapelle, d'une statue représentant Viollet-Le-Duc en pèlerin du XVe siècle.

août 1914 : Guerre première. Dernière saison de l'établissement thermal.

25-II-1940 : Guerre n° 2. Fermeture de la ligne de Pierrefonds au trafic voyageurs.

1-VII-1966 : Arrêt définitif du trafic marchandises.

1967 : Démantèlement de la ligne, avec dépose des rails, vente progressive des bâtiments.

1977 : La municipalité de Pierrefonds laisse un promoteur racheter la gare et les 6 ha l'entourant. Un joli programme social est en perspective au bord du lac.

4-X-1977 : Il y a d'autres promoteurs déçus mais bien placés : le bâtiment des voyageurs est inscrit à l'inventaire des monuments historiques.

1978-etc : Brutale accélération de la ruine dudit bâtiment, grâce au vandalisme.

C'est d'un Virgile travesti dont aurait besoin Pierrefonds : pour chanter, faux, son épopée comique.

Je pédale donc, *pedulae sub tegmine fagi*, en pleine forme sous le hêtre. A tel point qu'arrivé au pied des Beaux-Monts : la Montiro-tu, la côte ? Mais non, voir la carte : au carrefour Eugénie, j'ai continué tout droit, par le plat, jusqu'au prochain croisement où j'ai tourné à g. sur la route qui rattrape la RN 31.

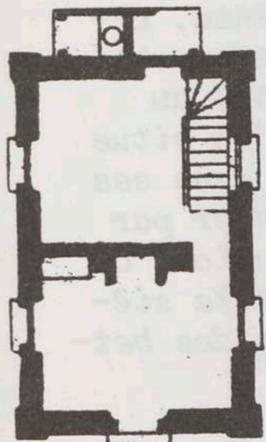
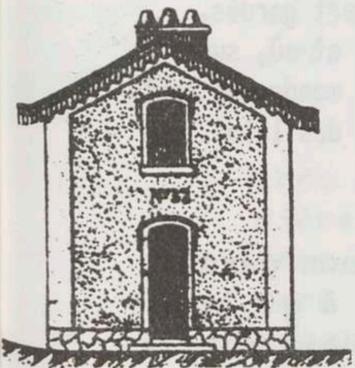
Après 2 virages en descente, on rencontre un passage à niveau (le PN 97) sur l'ancienne ligne de Compiègne à Soissons. Celle-ci ne dessert plus désormais que quelques embranchements industriels jusqu'à Vic-sur-Aisne. Mais si vous vous trouvez à ce PN vers 17 h., vous y verrez sûrement un convoi de marchandises débouler à 20 à l'heure, vibrant et ferrailant, klaxonnant à toute force, pour finalement s'arrêter : au bord de cette petite route forestière, puis repartir, la sécurité assurée. Tournez-vous alors vers la maison, naguère, de garde-barrière : en empruntant sur le côté le sentier qui longe la voie, on atteint rapidement : **LA STATION DU FRANCPORT*** KM 6. C'est à sa sortie que se détachait la voie unique pour Pierrefonds. De là aussi, j'imagine, que partit un embranchement pour la Clairière de l'Armistice, à 1 km.

Venant du PN 97, on aperçoit d'abord les vestiges de 2 quais voyageurs, sans plus aucun bâtiment ni abri et, leur bordure exceptée, envahis par la végétation. Leur intervalle rappelle que la ligne était à l'origine à double voie de Compiègne à Soissons.

Au-delà des quais, sur une aire assez vaste, subsistent 2 voies de garage sur lesquelles attendent généralement quelques wagons entourés de grumes. La station conserve ainsi, au bout d'un siècle, la fonction que lui avait assignée la Cie du Nord dans son projet de 1879 : "expédier les bois des forêts de Compiègne et de Laigue". 1600 t ont été enregistrées au départ en 1976.

A hauteur des appareils d'aiguillage, et à dr. lorsqu'on regarde vers Soissons, il faut chercher dans les broussailles les vestiges de la bifurcation vers Pierrefonds. Les rails ont été déposés, mais demeure, en place, une série complète de traverses en béton. Elles ont sans doute été posées sur cette partie d'une ligne à faible trafic pour effectuer des essais. En grattant la mousse, on parvient à lire sur presque toutes, moulée dans la masse, l'inscription "45K-1.455" suivie de ce qui ne peut être qu'une date : "3-1926", celle de leur fabrication sinon de leur pose.

Je n'ai pas avec moi l'équipement pour aller vérifier sur quelle distance est conservée cette série de traverses en béton : le taillis devient inextricable, il faudrait une machette. Mais d'autres le feront : c'est le genre de vestige qui résiste, comme le pavage des voies romaines, les tombes ou les substructures de temple que sa Majesté, accompagnée de M. Viollet-le-Duc, aimait à se faire montrer lorsqu'elle séjournait à Compiègne. Je reprends mon vélo.



Maison de garde
type des années 1880

En longeant la voie en direction de Soissons, on arrive vite au PN suivant, automatique celui-là, sur la RN 31. Prendre vers la dr. cette nationale sur 200 m, avant de bifurquer, à dr. à nouveau, sur la petite route qui mène à Vieux-Moulin, indiqué à 3 km. La ligne de Pierrefonds, à une centaine de mètres, lui est parallèle. Elle emprunte sur cette partie : **ENTRE LA BIFURCATION ET VIEUX MOULIN ***, la vallée du Ru de Berne, qu'elle retrouvera entre Pierrefonds et Palesne.

On peut encore voir, sur les routes forestières de l'Ortille et de la Bourdelotte débouchant à dr., 2 petites maisons de garde que leur rachat a préservées de la ruine. A partir de la première (PN 98) et jusqu'au chemin du Vivier Frère-Robert (PN 100), un sentier, mais à peine cyclable, permet de suivre directement le tracé de l'ancienne ligne. Outre les biches et les faons qu'il m'est arrivé d'y rencontrer (ces ruminants regrettent-ils les trains ?), j'ai retrouvé de place en place des traverses en béton, toutes datées 1926, à l'exception de quelques spécimens d'un autre type, "N45-1450", datés 1927 ou 1928. Une dernière série est visible aux abords du PN 100, mais la ligne avait sans doute été équipée jusqu'à Vieux-Moulin.

Au-delà de ce passage à niveau du Vivier Frère-Robert, que franchit la Route Eugénie, l'ancien tracé a été aménagé en promenade, ouverte aux seuls piétons et cyclistes. Plus rien ne laisserait supposer qu'une voie ferrée passait là, sinon un solide ponceau sur le Ru de Berne et l'importance du remblai. *On longe de jolies mares, nénuphars compris, cuisses de grenouille à volonté, dans ce paysage ô combien bucolique, dont jouissaient au passage les touristes pour Pierrefonds. La Cie du Nord, ou les impératifs du tracé, avaient bien fait les choses : l'Impératrice, qui est vraiment l'Eugénie du lieu, se rendait à Pierrefonds par la vallée du Ru de Berne et les étangs, de préférence à la route directe.*

L'allée se termine à hauteur du cimetière de Vieux-Moulin. Après quoi le paysage a été remodelé, le remblai arasé, au profit cette fois des automobilistes. Reprendre donc la route, tant pis, en suivant le panneau indiquant la piste cyclable. Traverser à 150 m la D 14 venant de Compiègne, et continuer, en fait sur le tracé de l'ancienne ligne jusqu'à : **LA HALTE DE VIEUX-MOULIN.**

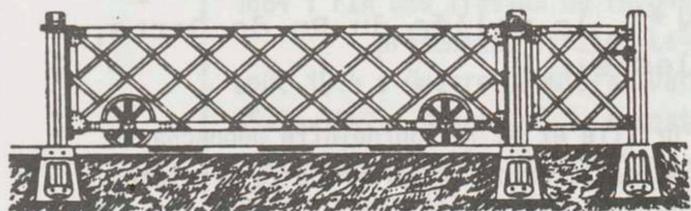
C'est une forte bâtisse en pierre de taille, à un étage, que ne justifiaient guère les 300 hab. du village, alors bûcherons ou paysans pour la plupart. Dans son projet de 1879, la Cie du Nord précisait bien : "elle recevra aussi les promeneurs de la forêt de Compiègne". Le temps, toujours ironique, n'a pas manqué, depuis, de lier entièrement son sort à celui de la forêt, puisqu'elle est transformée en maison forestière. Elle se trouve de ce fait protégée, y compris par une clôture.

On continue 100 m sur la D 602 et on prend à g. la piste cyclable aménagée depuis Compiègne qui, à partir de cet endroit, va emprunter la partie de la ligne comprise : **ENTRE VIEUX MOULIN ET PIERREFONDS **.** C'est là que l'ar-cyclologie va mériter son nom. Sur ces 5 km 500 bien asphaltés, la bicyclette, avec sa surface de roulement proche de celle du train sur ses rails, s'avère un instrument de fouille extrêmement sensible, pouvant conduire à des révélations. Simple question de développement, d'ailleurs, comme en photographie aérienne. Il suffit d'adopter un grand braquet - le train n'effectuait jamais ce parcours qu'à 35 de moyenne - pour sentir toute la légèreté avec laquelle la structure ferroviaire s'était posée dans cette partie de la forêt.

Pensifs, les écologues pourront ainsi profiter du paysage de hêtres mélangés de chênes, parfois de pins ; plus sportifs, les technologues sauront évaluer la douceur des pentes (env. 1%) et le rayon de l'unique courbe (1000 m) ; essoufflés peut-être, mes homologues s'arrêteront aux passages à niveau.

Il en existait 3 sur cette partie. Du premier, sur la route forestière de la Pommeraye, il ne subsiste qu'un beau puits, restauré par l'O.N.F. ; la maison de garde a été rasée, mais son terrain demeure dégagé. Du second PN, il n'y a pratiquement plus trace, en dehors du chemin qui franchissait la voie à cet endroit. La maison en moellons crépis du PN 105, sur la route forestière des Rouillies, reste en revanche debout, quoique en fort mauvais état, avec un puits semblable au précédent ; le jardin attenant a même conservé ses arbres fruitiers, qui surprennent au milieu de la fûtaie.

Ce qui peut étonner davantage est l'existence, en pleine forêt, de ces PN pour la plupart gardés. Inconcevables aujourd'hui, ils témoignent d'une époque où les bûcherons étaient plus nombreux et où, surtout, les habitants des villages proches venaient tous ramasser du bois mort pour se chauffer. Deux mondes se croisaient à chacun de ces passages à niveau : le beau, celui des touristes ou curistes, et celui des laïes. Les barrières étaient là, notamment, pour en marquer la séparation.



Ne pas se jeter dans la barrière, non gardée, au sortir de la piste cyclable. Prendre à g. la D 373, vers Pierrefonds. La voie continuait sur la g. en remblai. On voit d'abord un pont métallique sous lequel débouchait jadis la Route Eugénie, récemment déviée. Puis le remblai est occupé par l'actuelle station d'épuration de Pierrefonds, au

lieu-dit de Batigny où d'impurs Pétrifontains réclamèrent en 1879 qu'on situe la station, mais de chemin de fer. L'Histoire a jeté leurs pétitions dans ses poubelles. La station est plus loin, à sa place. Je ne vais pas raconter par le menu les péripéties, multiples et grandiloquentes, de son implantation. On entre à Pierrefonds, c'est-à-dire dans l'Histoire : toute la fin du XIXe siècle, l'héritage du Second Empire, Freycinet, Jules Ferry, le syndicat des betteraviers et le thermalisme, débarque à la gare de Pierrefonds.

Justement, on entre en passant sous la porte, l'espèce d'arc de triomphe de l'âge industriel, laissé à la commune sous la forme d'un pont ferroviaire - il est devenu symbolique, quoique en parfait état depuis sa réfection autour de 1950. On prend 15 m après, à dr., la première allée sablonneuse et pentue, et dans celle-ci tout de suite à dr., le premier sentier éventuellement fermé par une chaîne, qu'il suffit de franchir pour se retrouver sur le site de l'ancienne voie. On se dirige vers la g., on passe sous la belle voûte d'un pont de pierre, et on se retrouve, à bicyclette, au fond de **LA TRANCHEE DE VOLLIARD*** Mettez pied à terre un instant et levez les yeux : de ces pentes aujourd'hui boisées, un an et demi de travail vous contemple. C'est le grand oeuvre sur toute la ligne - d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq. Une sorte de pyramide inversée, en creux : pour servir à la fable de Pierrefonds. Car si, pour passer, il fallait creuser de 25 m cette butte de sable, il fallait surtout récupérer des millions de mètres cubes pour combler le marécage du Beaudon - certes pas un cadeau, mais - où seul la station serait en bonne place : avec vue, par-dessus le lac, sur le fabuleux relais de chasse de Napoléon III. Donc le Volliard : il fallait en vouloir ! Un travail de Romain - à la pioche, à la pelle et au wagonnet, sinon à la main. Les archives conservent les chiffres de ce défri-chage : l'épopée eut quand même ses victimes : 2 morts et un blessé grave au fond de cette tranchée. Juste un petit Chemin des Dames, en voilette et corset, se rendant aux bains de Pierrefonds, ou au château-fort dernier cri.

L'élégance à part, il suffit alors d'enfourcher sa bécane, de continuer tout droit par le sentier, après avoir traversé la rue sur l'ancien PN 108, pour revivre en quelques coups de pédales l'arrivée à la **STATION DE PIERREFONDS***** KM 16. L'inscription "Pierrefonds-les-Bains", lisible depuis les quais, restitue d'un mot toute une atmosphère. Je n'insiste pas. Ce qui m'attire depuis 3 ans autour de cette gare, on l'a senti, n'est pas son époque, n'est pas le point de départ qu'elle offrirait pour s'y retransporter en imagination, même ferroviaire. Ce qui m'excite dans cette gare, autant l'avouer, c'est le spectacle, réel, de son agonie. Entre ses portes battantes halète le temps, suffoqué de courants d'air.

Bien avant sa louable curiosité pour le passé de l'humanité, je partage avec l'archéologue ce désir nullement malsain, lucide au contraire, de regarder en face l'avenir de toute entreprise humaine. Osér regarder ce chien qui fait trou - trou réel -, suffoqué sous les cendres de Pompéi. Je ne me sens vraiment pas une âme de sauf-regardeur - pressé de restaurer, laver, remaquiller le mort. Telle qu'elle se présente aujourd'hui, dans la gueule du temps dont elle est la proie, saisie par le vandalisme et la végétation, telle je prends la gare de Pierrefonds : la tombe humide où elle s'enfonce, aus-

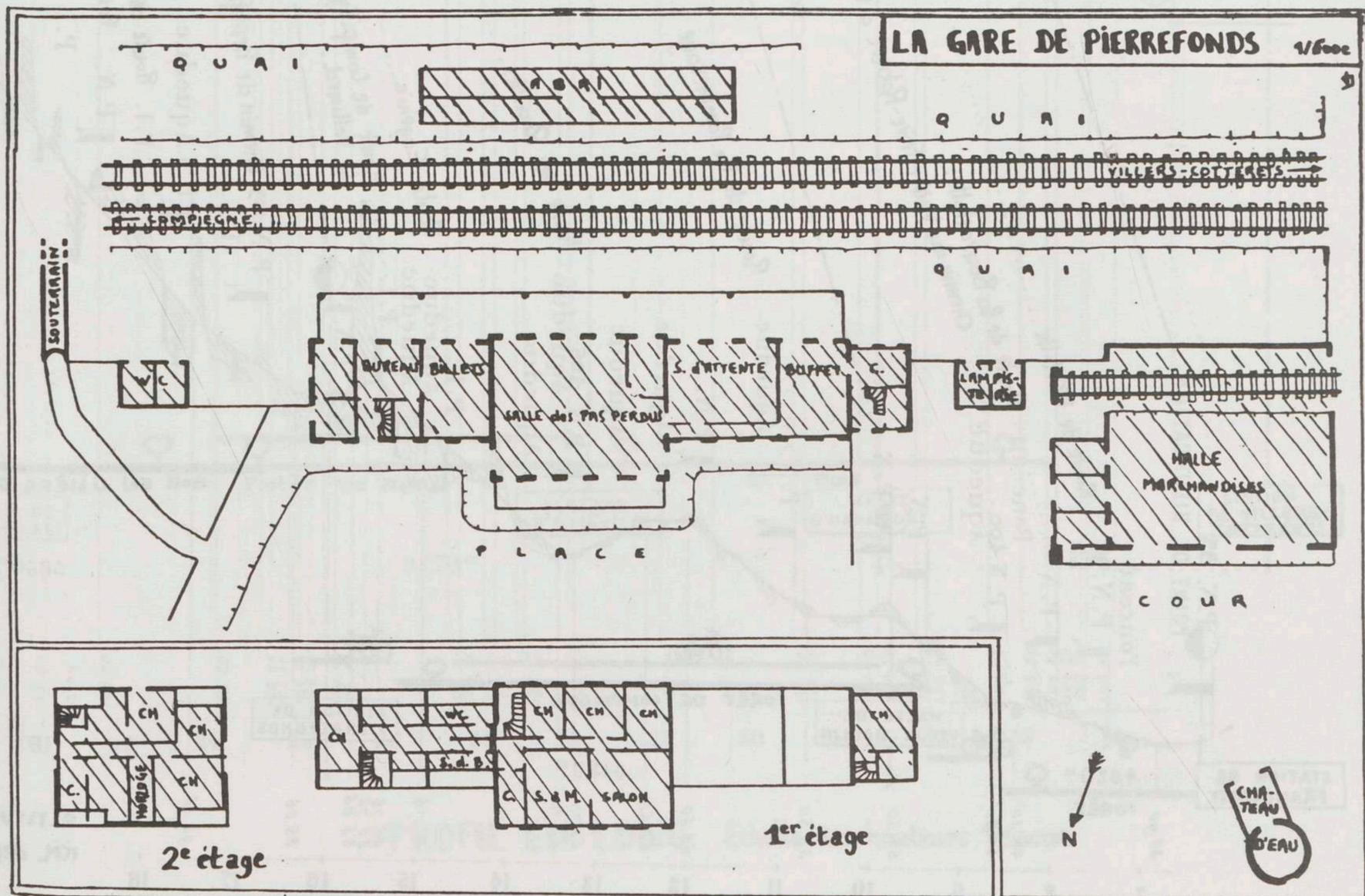
si bien que les bijoux d'architecture qui y brillent parmi les bris, les débris et quelques ordures. Est-ce que vous me suivez toujours ?

Vous risquez d'être arrêtées (aussi) par un grillage. Si après la tranchée du Volliard vous aviez pris au PN la rue à dr., puis tourné dans la première à g., vous seriez arrivés sur la place de la gare, devant un panneau - dont l'inscription "Restauration de la gare de Pierrefonds", lisible au travers du grillage, résume d'un mot toute une affaire. Je n'insiste pas. Ce n'est pas (non plus) mon affaire. Sur la Ve Travaux Publics, voir chronologie. 1980, Année du Patrimoine, les promoteurs immobiliers se donnent des airs de petits Viollet-le-Duc. Passons. Cet éventuel grillage à l'esbrouffe, il suffira de le contourner par la dr. depuis la place. Nulle trace de pelle-teuse-nettoyeuse-enterreuse. On commence la visite - voir plan.

De la place, un sentier conduit au souterrain aménagé sous les voies, qui permettait aux voyageurs d'accéder directement au parc de l'établissement thermal, et de là au château. Le souterrain débouche en bordure du lac : grenouilles, clapotis et crapauds, reflet de la forteresse dans l'eau, et de nos jours, l'été, quelques pédalos. On se fait du rivage une plus bucolique idée du paysage, à peine sauvage, en surplomb duquel est située la station, et une plus technique idée de la hauteur de remblai qu'il a fallu constituer là pour obtenir dès l'arrivée un tel effet panoramique.

Retour à la place, vide, avec ce bâtiment de 50 m de façade qui paraît bien incongru dans ce village retiré de l'Histoire. L'horloge, d'ailleurs, a perdu ses aiguilles, et les chiffres des heures maintenant brisés par les gosses, il ne reste plus que le squelette rayonnant de son cadran de verre : squelette du rayonnement de Pierrefonds, si jamais la vérité vient des enfants.

Au dessus de l'horloge, une date : 1883. Mais n'est gravée nulle part la signature de l'architecte, Charles LECOEUR, qui a su faire preuve d'un certain talent. Dans le style pittoresque des villas de Dieppe ou de Brighton, le bâtiment des voyageurs de Pierrefonds-les-Bains devait constituer l'un des principaux éléments du décor de fête dont s'était revêtu le village de forêt. Construit sur un plan symétrique que la fantaisie de l'ornementation rend à peine perceptible, l'ensemble, d'une surface de plancher de 735 m², a des murs en belle pierre de Creil appareillée, avec linteau cintré au dessus de chaque ouverture (il y en a 3 fois 5 par façade) et des toits couverts d'ardoises de zinc en écaille, aux faîtières ouvragées en forme de feuille, avec flèche au sommet de chaque pignon. La COMPAGNIE DU NORD, dont le nom barre fièrement le fronton côté place, s'était offert une véritable folie.



Plus tard, fut ajoutée, sur la droite de la place une brève extension en brique ornée de pierres d'angle, qui servit sans doute de cuisine au buffet, avec une chambre à l'étage.

On pénètre dans la salle des pas perdus. Ouvrant sur la place et le quai, 12 doubles portes bringuebalantes dont toutes les vitres ont été soufflées par les jets de pierres. Sur un pilier entre 2 portes, un lourd panneau, antérieur à la nationalisation, expliquant aux voyageurs la manière de s'y retrouver dans les correspondances des trains de Pierrefonds avec le reste du monde. En dessous, il y a seulement 3 ans, une ardoise indiquait encore les trains au départ : 7 H 01 Compiègne, 7 H 33 Paris, etc. Sur le carrelage, de plus en plus défoncé, traînent de temps en temps un vieux sommier, un cadre de vélo, des vêtements et objets divers. Le plafond, à 6 m 50, est soutenu par 4 belles poutrelles rivetées en acier, intactes. Surface : 130 m²; qui paraît d'autant plus vaste que ce hall, aujourd'hui désert, se prolonge sur la billetterie sans autre interruption que le châssis rouillé qui soutenait jadis le vitrage des guichets. Vestiges, devant ceux-ci, des barrières fixes destinées à contenir la file d'attente. Dans un angle, à l'opposé, un petit local aux cloisons de bois aménagé pour la consigne. Tout près, une double porte donne accès à la salle d'attente, très grande elle aussi, dont le mobilier fixe, en 3 ans, a été complètement démolì, le parquet défoncé, arrachées les quelques affiches encore collées aux murs. Le paravent en bois, qui isolait un couloir reliant le hall au buffet, a également disparu depuis peu.

On passe sur le quai, carrelé sur toute la longueur du bâtiment. De la marquise métallique de 40 m qui l'abritait, le vitrage armé pend aujourd'hui en lambeaux, laissant voir des briques, des gravats, de vieux pneus de vélo. Les chapiteaux de colonne en fer forgé rappellent néanmoins, en petit, les Halles de Baltard.

Depuis ce quai, on devine, parmi les broussailles, l'emplacement des 2 voies, dont celle d'évitement, et l'on aperçoit l'autre quai avec son abri en bois. De l'autre côté avait été prévue, dès l'origine, une voie supplémentaire, réservée aux trains de plaisir des grands jours.

Donnant sur le bureau contigu à la billetterie, on trouve un escalier qui permet d'accéder aux étages. Ici commencent les graffiti, les gravats divers, les averses par les lucarnes des soupentes systématiquement brisées. Un peu partout les parquets se soulèvent, avant de flancher, pourris. Dans l'appartement du chef de gare, qui occupe 130 m² au-dessus du hall, les cheminées sont effondrées, les portes des placards arrachées. N'empêche : salle de bain et WC dans la soupente ; cuisine, salle à manger et grand salon côté place ; 3 chambres sur voies, avec vue imprenable, par dessus le lac, sur le village et son château. Lambeaux de papier peint d'époque : bleu verdissant, jaune pâlisant, plâtreux.

Au second étage, 6 pièces en mansarde, apparemment divisées de manière à loger 4 employés ; et le local de l'horloge, sans trace aucune du mécanisme. Des fenêtres du couloir, on peut admirer de près les faïtières et les ardoises en zinc de la toiture.

Longue, diverse, effarouchante et pleine de charme, mais consciencieuse, la visite du "décor de fête" est terminée. On continue vers la halle à marchandises qui, elle, n'est pas classée, et sauf durée de la crise économique, a peu de chances d'attendre encore longtemps que les bulldozers la lui fassent, sa fête. Au-delà se situe le terre-plein de 4 ha, tant convoité par les promoteurs, sur lequel se déployaient les voies de garage de la station de Pierrefonds.

Construire en moellons, cette halle à marchandises est en parfait état. Seul le bâtiment en pierre, qui lui est adossé du côté de la place, menace vaguement de s'écrouler. On y pénètre d'un bond, par la fenêtre d'un bureau ouvrant sur le quai de la cour. De là on passe dans l'entrepôt : vraie cathédrale industrielle quand le soleil filtre par l'une de ses verrières, au tympan. Et l'on trouve au beau milieu, tombé comment ? un des 8 éléments de charpente en bois soutenant la toiture ; celle-ci n'en paraît pas affectée. En poussant au retour les portes des bureaux, on découvre des inscriptions au pochoir, qui témoignent de la réquisition du lieu par l'armée américaine au moment de la Libération.

En face de la halle, subsiste la base en pierre du petit château d'eau prévu pour alimenter les machines à vapeur. A côté, une maison abandonnée qui faisait sans doute aussi partie des dépendances de la station.

On peut traverser à bicyclette le terre-plein des voies de garage ; les jeunes des environs aiment y faire, quant à eux, pétarader leurs mobylettes. A l'endroit où les voies se rejoignent, demeurent en place quelques traverses de bois et les rails chamboulés d'un butoir. Un sentier plus pédestre que cyclable permet de poursuivre sur le remblai, pendant 300 m, jusqu'au prochain PN. On aperçoit à g. la suite du marécage, non-aménagé en lac. Sur la dr., les riverains ont récupéré parfois des traverses, pour se fabriquer un banc sur le remblai, ou les marches d'un escalier qui y monte. La maison de garde du PN 109, datée 1930, a été joliment préservée par ses acquéreurs, descendants de cheminots. Au-delà le tracé continue à longer les étangs du Ru de Berne, mais il est couvert de taillis. On prendra la route à g. vers Palesne.



CETTE MAISON N'EST
EN RÉALITÉ QU'UN
IMMENSE TRAIN FANTÔME
AVEC DE VRAIS MONSTRES

Aussitôt passé la station de Pierrefonds, la vie quotidienne, pas seulement la nature, semble avoir récupéré à son profit la voie ouverte par l'Histoire. Etrangement, la suite du parcours peut parfaitement s'effectuer en voiture, la bicyclette n'ayant plus l'exclusivité d'accès sur aucune partie. Mais la bicyclette, avec son pédalier, est l'application directe à la machine humaine de l'embiellage des machines à vapeur, et si l'on veut souffler comme elles dans la pente qui s'annonce ... Au bout de la courte avenue de la gare de Pierrefonds, s'engager dans la petite rue la plus à g. On rattrape ainsi le PN 109, puis la D 355, sur laquelle on bifurque à dr. On passe bientôt sous le pont qui précède l'entrée de Palesne, lequel, comme à Pierrefonds, a été refait après la dernière guerre. Tandis que la route continue dans le vallon, sur cette partie : **DE PALESNE A MORIENVAL**, la voie courait à flanc de coteau, avec une déclivité de 1,5 % sur 3228 m. C'était la plus longue rampe du parcours, et la plus difficile, avec ses courbes de 500 m de rayon, pour les machines légères qui s'y lançaient.

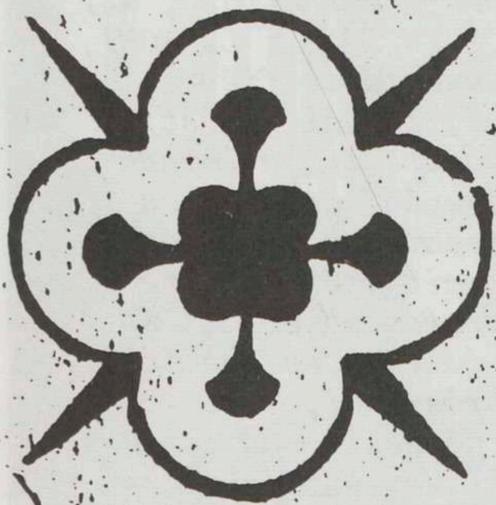
En bordure du village, l'ancien tracé a été racheté et transformé en cour ou jardin par les riverains. Il ne subsiste rien du quai et de l'abri du point d'arrêt de Palesne ; il y a juste la maison de garde-barrière, que l'on atteint en passant à g. de l'église, puis aussitôt encore à g., par une rue très raide. A cet endroit il y a deux ans, un wagon plate-forme très ancien gisait bizarrement couché sur le flanc ; il a été depuis dégagé, transformé peut-être en bac à sable.

A la sortie de Palesne, on attaque la côte. Je crois bien avoir trouvé l'essentiel des phrases, des mots de ce texte, en pédalant. Dont celle-ci, vraiment incasable : "jeux de mots jeux de vilos, gare ! la langue fourche, d'en connaître un rayon". Je "pense", comme une bête, pour aider mes poumons. Au sommet, à l'orée du bois, prendre à g. au croisement la D 33 ou Route du Faîte, en direction de Villers-Cotterêts. On aperçoit de là l'ancienne ligne qui sortait sur la g. de la forêt domaniale, par une pointe de celle-ci sur le plateau. Elle traversait ensuite les champs, où son tracé demeure figuré par le taillis qui occupe son emplacement. On la croise au PN sur la D 33, dont subsiste la maison de garde en brique. Elle suit alors parallèlement la route, que l'on quitte 1 km plus loin, à dr., vers le hameau de Brassoire, puis tout de suite à g. vers : **LA STATION DE MORIENVAL * KM 22.**

Elle est située à 3 km du village, qui possède une église remarquable, mais pas d'établissement thermal ni de château, justifiant le détour par des tranchées, remblais, etc. Le bâtiment des voyageurs aussi bien, et contrairement aux édifices en pierre de taille rencontrés sur le parcours impérial, et touristique, est cette fois simplement en brique, à un étage, selon l'usage ordinaire de la Cie du Nord. Par une ironie totalement déplacée de l'Histoire, il doit se survivre à une reconversion en relais de chasse, sinon Impérial, comme à Pierrefonds, du moins bourgeois. On aperçoit par les fenêtres, au travers des barreaux, une grande cheminée rustique, des trophées, une table et des bancs : c'était la salle d'attente. La billetterie et le bureau ont été transformés en cuisine, dans un louable souci de restauration. L'exquise marquise qui borde l'ancien quai est d'ailleurs en parfait état. A la place des 2 voies est cultivé un joli jardin potager. Une rangée d'arbres persiste à plonger ses racines dans le souvenir d'un deuxième quai.

Tout près, l'ancienne halle à marchandise, entièrement en briques, la moitié de celle de Pierrefonds ; un cultivateur y remise du matériel. Plus loin sur le tracé de l'ancienne ligne : un ball-trap. Plus loin encore, ce n'est pas le Volliard, mais une volière : une grande mare a été creusée sur laquelle, l'automne venu, des canards attendent patiemment qu'on change leur nom en participe passé.

La suite en pédalo, peut-être ? J'enfourche mon vélo. On reprend la D 33 à dr. jusqu'à l'orée de la forêt de Retz. Un arrêt : la ligne ne traversait des terres de première qualité, cher payées, que sur à peine 2 km. Après le premier virage à gauche de la route, en forêt, s'engager dans le premier chemin, vaguement empierré, descendant à dr. On arrive au carrefour de la Hêtraie de Bonneuil, où se situait un PN. La voie passait perpendiculairement, aujourd'hui transformée, toujours par les chasseurs, en chemin carrossable, à g. Ainsi que le montre le profil en long, la construction de cette partie de la ligne : **EN FORET DE RETZ JUSQU'A EMEVILLE****, exigea maintes acrobaties. Dans un paysage montueux, à une



Faïence 11 x 11 cm, marquée au dos
DECAGNY, PONT STE MAXENCE
de la Station de Morienvall.

altitude moyenne de 160 m, les remblais, les tranchées, les ouvrages d'art surtout, sont nombreux ; ce qui donne un caractère technique, et insolite, à la promenade au milieu des futaies.

On passe ainsi sous la voute en pierre de 3 passages supérieurs, la chaussée du premier n'étant plus désormais empruntée que par la nature, qui y fait pousser de grands arbres, au-dessus de votre tête. On traverse aussi, glissant cette fois à mi-hauteur de la fûtaie, 4 passages inférieurs, dont le premier est un aqueduc au tablier métallique fait de 4 poutrelles rivetées, les suivants étant des ponts voutés en pierre. Remarquer que ces ouvrages, comme l'exigeait la subvention de l'Etat, étaient prévus à double voie, bien que la ligne, d'intérêt secondaire, fût construite à une seule. L'existence de 6 ponts en 4 km confirme, par ailleurs, l'importance des activités sylvicoles au siècle dernier.

Il ne subsiste à peu près rien du point d'arrêt de Bonneuil-en-Valois, juste après le troisième pont enjambant la ligne, sinon un bref élargissement du chemin et peut-être une vague substructure de quai. On retrouve en revanche facilement, aux deux tiers du parcours, l'embranchement de la briqueterie de Bonneuil, sur la dr. près d'une carrière. Dans la descente, assez rapide et en courbe, les traverses en bois ont d'autant moins été déposées qu'elles évitent aux lourds tracteurs de débardage de s'embourber.

L'actuelle piste de chasse, et cyclable, débouche au PN d'Eméville, avec sa maison de garde en brique. Prendre la route vers la dr. et tout de suite à g. ; on arrive à **LA STATION D'EMEVILLE**, KM 28 terminus de la promenade.

Le bâtiment des voyageurs, en brique, a été racheté par M. Triquenot, ancien chef de gare de Villers-Cotterêts, et à ce titre, responsable de la ligne jusqu'à Rethondes, des années 1950 à sa fermeture. Transformé en maison d'habitation, l'intérieur est presque resté en l'état, avec sa salle d'attente-cuisine, son bureau sur le côté, des chambres à l'étage. La marquise, semblable à celle de Morierval, fuit certes un peu, mais l'abri sur l'autre quai peut encore servir de réserve à bois.

Tout près, la halle à marchandise a été rachetée par la commune : comme salle des fêtes tout simplement. Mais à Eméville, on n'a pas l'Histoire derrière soi.

Le tracé de la ligne se perdant à nouveau dans la nature au-delà de la station d'Eméville, il faudrait emprunter la D 80. jusqu'à Haramont pour trouver, tout au bout de ce village, la maison de l'ancienne halte, dont le pignon porte encore l'inscription "Haramont". Ensuite, le tracé a été en partie effacé par la déviation de la RN 2. On pourrait cependant continuer à bicyclette jusqu'à Villers-Cotterêts, tout proche, et reprendre là le train pour Paris, mais la SNCF, qui loue des vélos à la gare de Compiègne, n'a pas prévu (pas encore ?) qu'on puisse les restituer à celle de Villers-Cotterêts. Il n'y a plus alors qu'à revenir par Morierval, visiter son église, puis Saint-Jean-aux-Bois, idem, avant de rentrer à Compiègne, usé.

Une dernière suggestion serait, une fois au lit, de se bercer de quelques pages de Proust - par exemple. Je ne vois pas que l'archéologie, comme lecture-respiration du temps, soit très éloignée de la littérature. Proust, comme Schliemann, rêvait les villes - Florence, Venise, Balbec - à partir de leur nom. "Et, bien que mon exaltation eût pour motif un désir de jouissance artistique, les guides l'entretenaient encore plus que les livres d'esthétique, et, plus que les guides, l'indicateur des chemins de fer". (NOM DE PAYS : LE NOM) On se rappelle que ces extases le conduisent au lit, avec une forte fièvre. Mais Swann - qui est bien ce cygne distinctif, et distingué, auquel Proust se reconnaît - donne un caractère plus aigu à l'expérience. Odette lui a interdit de la rejoindre à Pierrefonds où les Verdurin l'ont emmenée admirer les couchers de soleil en forêt. Swann n'en peut plus : "Il passait ses journées penché sur une carte de la forêt de Compiègne comme si ç'avait été la carte du Tendre, s'entourait de photographies du château de Pierrefonds" et "il se plongeait dans le plus enivrant des romans d'amour, l'indicateur des chemins de fer, qui lui apprenait les moyens de la rejoindre, l'après-midi, le soir, ce matin même !" (UN AMOUR DE SWANN) - ce qui ajoute à la nécessité de cette ligne de Pierrefonds, et à sa légende, une dimension, érotique, sur laquelle le respect-du-lecteur m'a peut-être empêché d'insister. Le désir aime assez l'Histoire. Voir Sade. En relisant LE SURMALE, "roman moderne" dans lequel Alfred Jarry invente en fait la sportnographie, on trouvera une possible "exaltation" de mon arcyclologie. Le héros y prouve sa puissance en remportant à bicyclette une course de 10.000 milles contre une locomotive lancée à 300 km/h. Je n'insiste pas. Les locomotives de Pierrefonds, puis les auto-rails, parcouraient les 36 km de Compiègne à Villers-Cotterêts en un peu plus d'une heure.