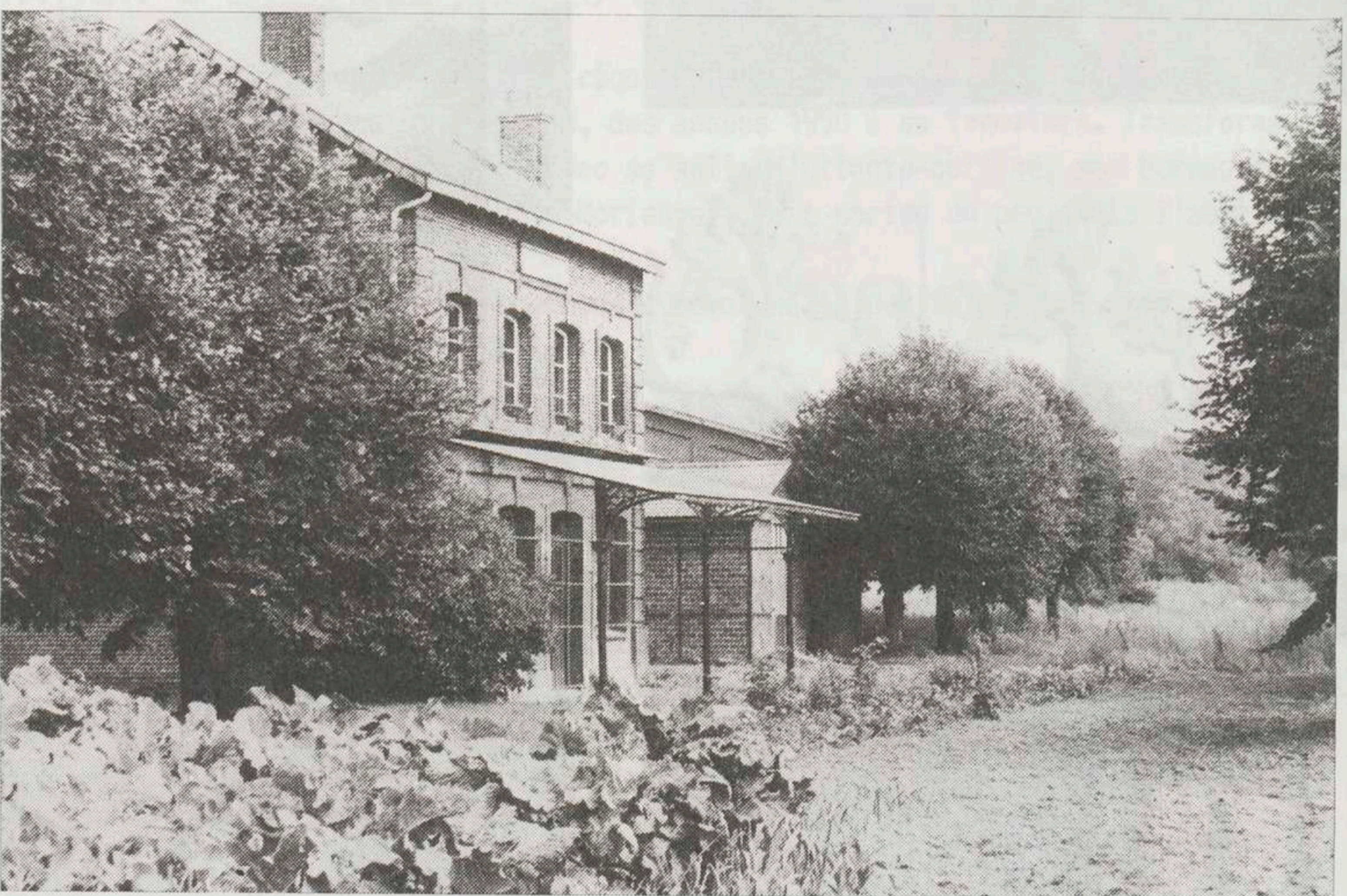
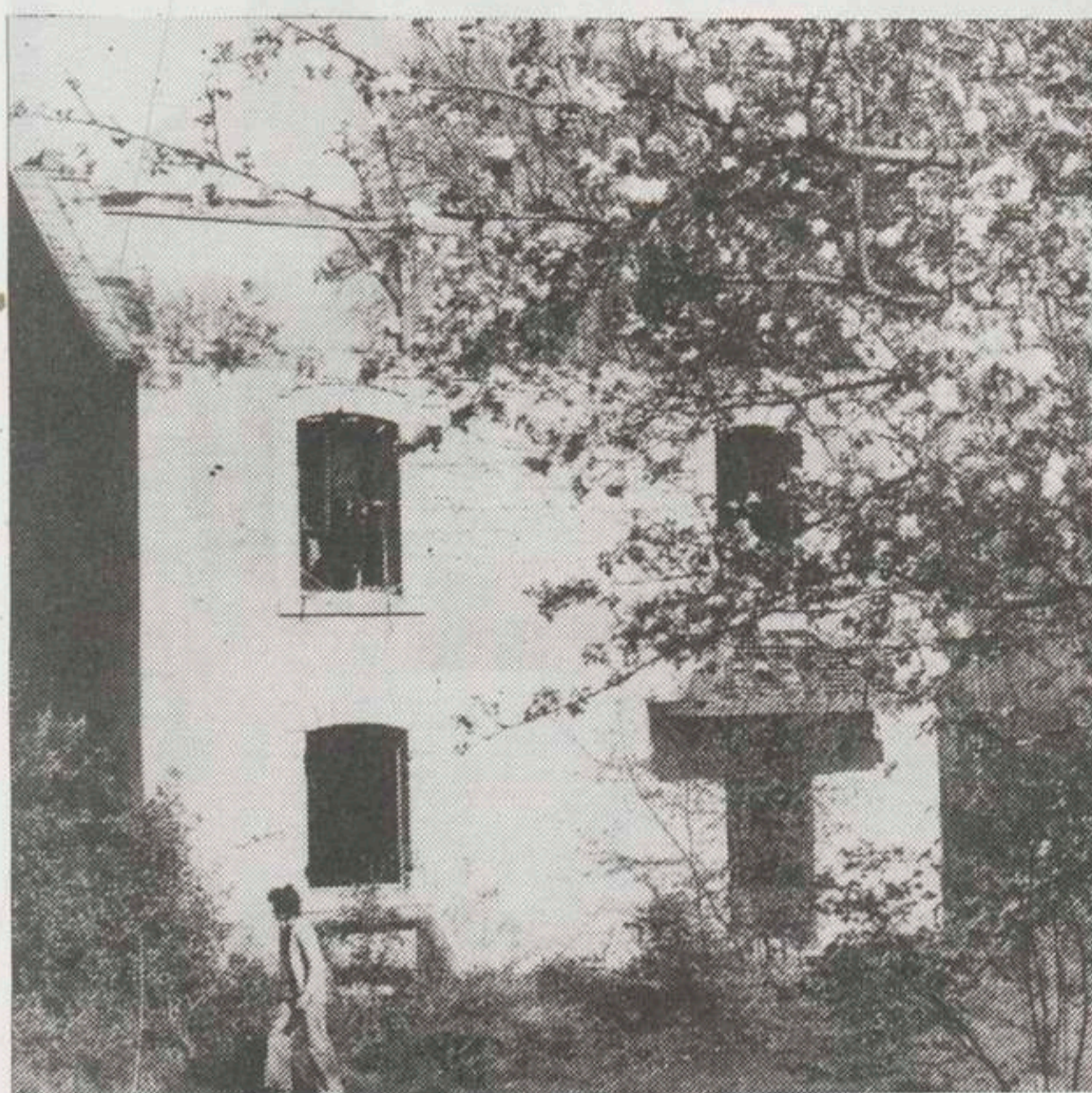
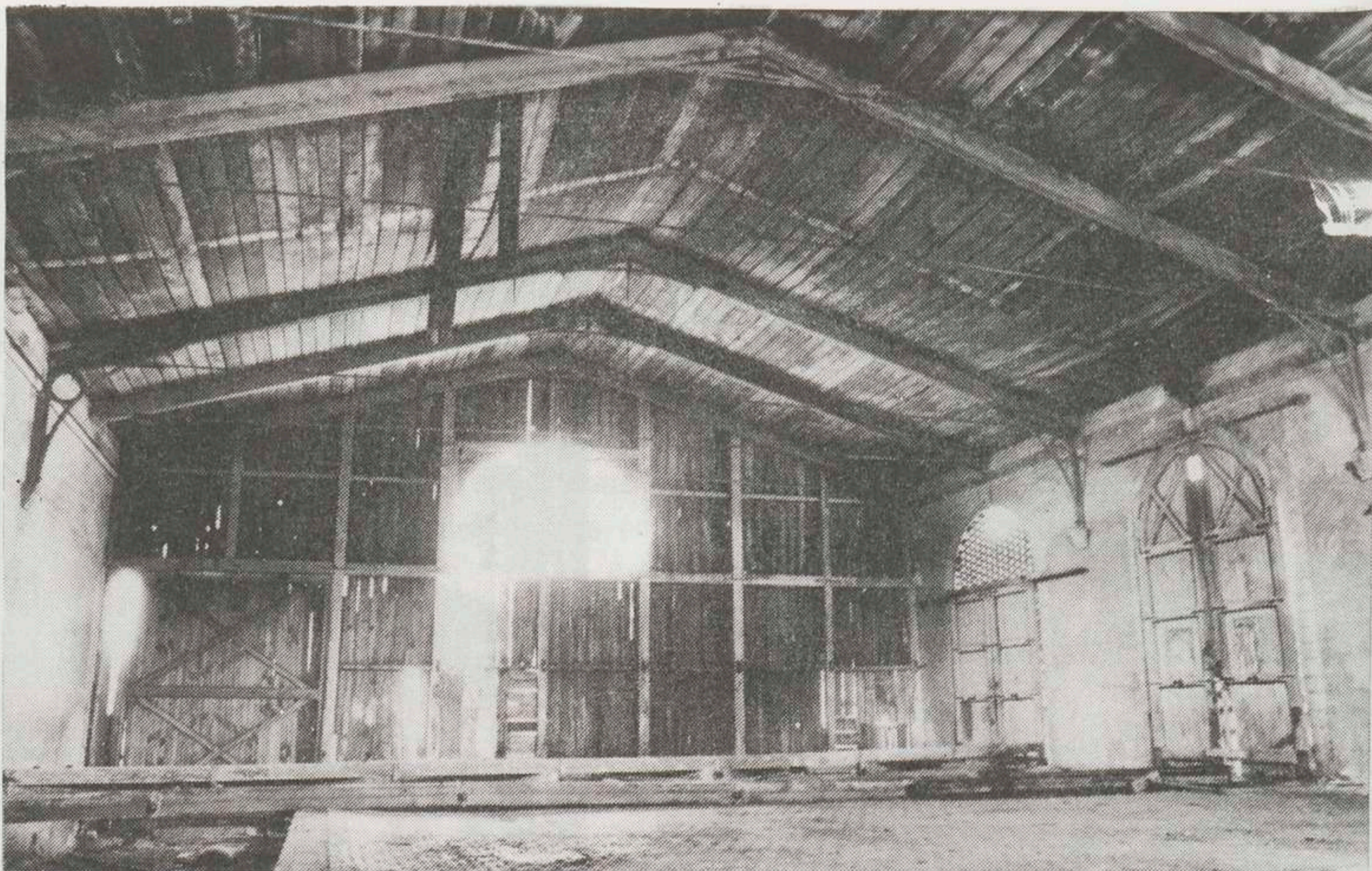


LA GARE DE PIERREFONDS. Le souterrain sous les voies. Le bâtiment vu des quais. Détail des faîtières. Côté place avec grillage. Du buffet jusqu'au hall par la salle d'attente. Le hall et les guichets avec vue sur l'abri du deuxième quai.



L'embranchement de la briqueterie de Bonneuil. La halle à marchandises de Pierrefonds. La maison de garde-barrière des Rouillies. La gare de Morienvall vue des quais. Passage supérieur en forêt de Retz. M. Triquenot à la gare d'Eméville.

(Photos J. Demarcq, 1978-81, D.R.)

SOUVENIRS SUR LA FIN DE LA VOIE FERREE COMPIEGNE- VILLERS-COTTERETS

Interview de M. TRIQUENEAUX, chef de gare honoraire de Villers-Cotterets, résidant dans l'ancienne station d'Emeville.

(Propos recueillis au magnétophone par Jacques BERNET et Jacques DEMARCO, mis en forme par Jacques LECURU) (1)

(C'est au cours d'une promenade sur le tracé de l'ancienne voie ferrée Compiègne - Pierrefonds - Villers Cotterets, que nous avons rencontré M. TRIQUENEAUX, qui habite depuis plus de 20 ans dans l'ancienne station du modeste village d'Emeville (60123 Bonneuil en Valois), à la limite des départements de l'Oise et de l'Aisne, peu avant Villers Cotterets. Déjà en retraite, M. TRIQUENEAUX a terminé sa carrière ferroviaire comme gérant contractuel de la station, de 1960 à 1966, puis a racheté le bâtiment quant il a été aliéné par la S.N.C.F. C'est dans ce cadre très calme, à proximité des anciens quais, qu'il nous a reçus avec une gentillesse égale au plaisir de nous raconter, avec beaucoup de finesse et de richesse, ses souvenirs de cheminot et en particulier tous ceux qui le rattachaient à cette voie ferrée. Avec beaucoup de chaleur et d'émotion aussi, car M. TRIQUENEAUX, qui a consacré toute sa vie aux chemins de fer, en garde une grande nostalgie, teintée du grand regret de n'avoir pas réussi à sauver cette ligne, qui serait certainement devenue aujourd'hui un des plus beaux trajets touristiques ferroviaires de Picardie, tout en rendant encore des services économiques appréciables. Hélas l'imprévoyance légère des années 60 n'imaginait pas un instant la crise énergétique de la décennie suivante ! Devenu gardien d'une gare sans marchandises ni voyageurs, resté très actif tant que sa santé le lui a permis, M. TRIQUENEAUX, qui est aussi adjoint au maire d'Emeville, nous a apporté le concours très précieux de sa compétence, de sa riche expérience laborieuse et humaine, de son amour du rail, service public et moyen de transport d'avenir. Nous tenons à lui exprimer toute notre gratitude, non seulement pour sa contribution à l'histoire, mais aussi et surtout pour la belle leçon d'humanité qu'il nous apporte aujourd'hui).

LA REDACTION

(1) A.H. : Annales Historiques Compiègnoises.
M.T. : M. Triqueneaux.

A.H. : M^s TRIQUENEAUX, quelle a été votre carrière dans les chemins de fer ?

M.T. : J'ai connu diverses affectations dans l'Aisne : Laon, Hirson où je suis revenu plusieurs fois. Pendant cinq ans, de 1940 à 45, j'ai été chef de station à Ors dans le Nord, puis chef de gare à Presles-Courcelles, en Seine et Oise, enfin en 1955 je suis venu à Villers-Cotterets comme chef de gare. J'avais la responsabilité de la ligne jusqu'à Rethondes où se faisait le raccordement avec la ligne de Soissons. J'ai pris ma retraite le 1er mai 1960, je me suis retiré à Eméville, parce que j'aimais la région. Pour rester dans l'ambiance des chemins de fer j'ai été jusqu'à la fermeture de la ligne gérant contractuel à Eméville.

A.H. : Vous avez donc eu pendant cinq ans la responsabilité de cette ligne, et jusqu'à sa fermeture vous avez continué à vous y intéresser. Quel était le trafic de cette ligne ? La fermeture de la ligne se justifiait-elle par la diminution du trafic ?

M.T. : Le trafic n'avait pas diminué. Le rythme était de deux convois par jour, c'est-à-dire un aller-retour, mais parfois on allait jusqu'à deux ou trois allers-retours. En tant que chef de gare de Villers Cotterets, j'ai établi des statistiques concernant le tonnage transporté, mensuellement ou annuellement, mais j'ai oublié les chiffres précis, et les archives doivent avoir disparu. En principe au bout de dix ans, ces statistiques sont considérées comme périmées. Mais les marchandises à transporter ne manquaient pas. La briqueterie de Bonneuil chargeait trois à quatre wagons par jour, les carrières de la Sambre et Meuse deux à trois wagons. Et puis nous chargions aussi à Pierrefonds des produits agricoles, du sucre, du blé, des pommes de terre, du foin, du bois. Un convoi normal était d'environ trois cents tonnes. Quand le nombre des allers-retours augmentaient, c'était donc six cents ou neuf cents tonnes que nous pouvions transporter en une journée.

En principe le trafic n'allait pas jusqu'à Compiègne. Mais je me souviens que vers 1955 nous avons eu des transports exceptionnels : des chars d'assaut américains. La ligne Paris-Compiègne étant jour et nuit très utilisée, les chars partaient du Bourget et arrivaient à Villers Cotterets. Il s'agissait ensuite pour nous de les transporter jusqu'à la bifurcation de Rethondes, où les gens de Compiègne les prenaient en charge. Les chars partaient ensuite, je pense, vers l'Allemagne.

Evidemment ce genre de transport nous posait des problèmes, vu le poids et la largeur des chars. En principe nous utilisions un locomoteur et trois wagons. Mais il fallait rouler à vitesse réduite et surtout monter le km 89 avant Morierval, la pente y est de 15 mm/km. Alors souvent il fallait laisser un wagon avant la côte, on acheminait les deux autres jusqu'à Pierrefonds, puis on venait chercher le troisième. La descente sur Palesne aussi posait des problèmes. J'étais obligé de mettre un frein spécial en queue, si le frein Westinghouse avait eu une défaillance, c'aurait été la catastrophe.

A.H. : Mis à part ce transport exceptionnel, vous souvenez-vous d'accidents ou d'incidents particuliers ?

M.T. : Il y a eu, bien sûr, quelques déraillements, mais sans gravité. En traversant la forêt nous avions parfois des ennuis avec les

chasses à courre. Cavaliers et chiens se promenaient sur la voie comme chez eux. Il y a eu des prises de bec avec les chasseurs, j'avais beau expliquer qu'un convoi de trois cents tonnes ne s'arrête pas comme une bicyclette, je perdais mon temps et ma salive.

A.H. : Si la ligne était rentable, comment expliquez-vous sa fermeture ?

M.T. : Il y avait des cantonniers pour entretenir la ligne, les rails étaient légers (30 kg, sauf aux aiguillages) et il fallait les inspecter tous les huit jours. La signalisation était simplifiée par rapport à celle des lignes à grand trafic. Quelques passages à niveau étaient gardés, d'autres non ; et pour les stations il y avait des retraités comme moi, qui étaient gérants contractuels. Nous touchions, je crois 23.000 francs anciens par mois comme gérants. Les dépenses d'exploitation ne devaient donc pas être énormes.

Mais dès 1950, la SNCF envisageait de fermer 500 km de voie unique et on sentait bien que la ligne était condamnée.

A.H. : Je crois que vous avez essayé de lutter contre cette fermeture.

M.T. : D'abord en tant que chef de gare de Villers Cotterets, j'avais essayé de faire mettre en service au moins un aller retour d'autorail Villers-Compiègne par jour. Il y avait une demande de la population, les services d'autocars ne permettaient pas à ceux, par exemple, qui avaient des parents hospitalisés à Compiègne d'aller les voir. A peine arrivés à l'hôpital, il leur fallait repartir. Je me suis heurté à un mur. J'avais demandé l'appui d'un conseiller général de l'Aisne, qui habitait Villers. Il m'avait dit qu'il en parlerait à ses collègues de l'Aisne et de l'Oise, mais rien ne s'est passé. En tout cas, à supposer que l'un ou l'autre des Conseils Généraux ait demandé cet autorail, je n'en ai jamais rien su.

Alors j'ai fait intervenir les municipalités de Pierrefonds, de Morierval, et d'Eméville. Elles ont donné un avis favorable. Mais là non plus, il n'y a pas eu de suite au Conseil Général.

Enfin, comme les crédits manquaient pour entretenir la gare de Pierrefonds, j'ai pensé qu'on pourrait la louer - pas la vendre, la louer - pour en faire un hôtel, un commerce, ou une école. La mairie de Pierrefonds était d'accord, le projet plaisait, mais une question de gros sous a empêché l'affaire de se réaliser. La direction de la SNCF à Paris était d'accord pour une location si la municipalité se chargeait de clôturer la gare pour que le trafic de marchandises puisse se continuer sans danger. La dépense était trop importante et la mairie a renoncé. C'est dommage, car si l'affaire avait pu être menée à bout, la gare de Pierrefonds serait en bon état maintenant.

Entre 1960 et 65, j'ai essayé d'obtenir un autorail touristique. Il y a eu une expérience, mais à l'époque ce genre d'opération n'était pas encore à la mode. La SNCF a fait un comptage des voyageurs et a jugé que ce n'était pas rentable.

La ligne a été fermée en 1966, les installations petit à petit démolies.

Pour desservir la briqueterie de Bonneuil, qui fonctionnait encore à ce moment, et les carrières, il a fallu consolider les routes, et ce sont les camions qui ont fait le transport.

Seulement la route se sont les contribuables qui l'ont payée, alors que la ligne de chemin de fer c'étaient les usagers qui, en fait, en finançaient l'exploitation. Car, je le répète, vu son trafic de marchandises, la ligne était rentable. Mais à l'époque le pétrole ne coûtait pas cher, et la vogue était pour les camions, les autobus, l'automobile....

Maintenant j'habite une gare désaffectée, devant laquelle plus jamais un train ne passera.

A.H. : M. TRIQUENEAUX, nous vous remercions d'avoir évoqué ces souvenirs intéressants pour nos lecteurs, mais pénibles pour un amoureux du rail comme vous. Une dernière question, un peu indiscreète : Quel âge avez-vous ?

M.T. : Je suis né en 1905.

LES ANNALES HISTORIQUES COMPIEGNOISES

études picardes modernes & contemporaines

+++++

Revue trimestrielle de la SOCIÉTÉ D'HISTOIRE (moderne & contemporaine) de COMPIÈGNE, affiliée à la Société des Etudes Robespierriennes & à la Fédération des Sociétés savantes de Paris & d'Ile de France.

Les N°s 1, 2, 3-4, 5, 7, 8, 9 de janvier 1978 à janvier 1980 sont épuisés.

Publications encore disponibles :

- N°6 : Compiègne dans l'entre deux guerres - avril 1979
87 P.offset - 12 F - (presque épuisé)
- Suppléments au N°9 : janvier 1980 : (hors abonnement)
Tramways de Picardie (4 P. avec photos) - 4 F
Si Nogent / Oise m'était conté (cartes postales anciennes)
par J.M.TOURNEBIZE - 50 F (40 F pour les sociétaires & abonnés)
- N°10 : Gournay / Aronde (XVI° - XVIII° - XX°) - avril 1980
90 P. offset - 15 F
- N°11 : PATRIMOINE (I) : chemins de fer, cuisine, éducation... juillet 1980
84 P.offset - 15 F (presque épuisé)
- N°12 spécial : Patrimoine (II) : Les orgues de Compiègne & sa région. (Octobre 1980)
102 P.offset, 12 planches photos H.I. - 20 F (envoi franco 25 F)
- N°13 : Luites sociales & mouvement ouvrier en Picardie - XVII° - XX° janvier 1981.
80 P.offset - 16 F (presque épuisé)

++++

Pour se procurer les N°s encore disponibles, écrire ou téléphoner au siège de la Société, 82 bis rue de Paris 60200 COMPIÈGNE. Tel : (4) 420.26.52.

Ajouter au prix unitaire les frais de port & libeller les chèques à l'ordre de la Société d'histoire de Compiègne.