



## La gare d'Éméville

Texte complémentaire des pages 19, 20, 21 de « Néo » (Suite 1)

*Le 30/12/1875 la Chambre des députés déclare d'intérêt public la ligne de chemin de fer d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq et vote une subvention de 7 millions de francs pour la réalisation, par la Compagnie du Nord, de la liaison ferroviaire Compiègne - Villers-Cotterêts considérée comme voie ferrée stratégique en cas de guerre.*

*La guerre de 1870 avait mis en évidence un grave inconvénient : la convergence générale vers Paris des réseaux ferrés (l'étoile de Legrand) gênait beaucoup les transferts militaires du réseau de la Compagnie du Nord vers celui de la Compagnie de l'Est.*

*Cette voie transversale permettait de passer beaucoup plus directement d'un réseau à l'autre. Elle fut réalisée avec une seule voie ferrée mais les ouvrages d'art étaient prévus pour un doublement de la voie qui ne fut jamais réalisé.*

*(Source : N° 27 de la revue « La Rurale » de 1985 et les Annales Historiques Compiégnoises N° 14 avril 87)*

Cette ligne fut construite en 1882 et 1883. Elle commença au km 6 de la liaison Compiègne - Soissons, à la station du Francport. Le point de raccord avec la ligne Paris - Soissons se situait après le km 34 à l'Est de Villers-Cotterêts.

La plus grande difficulté fut, avant Pierrefonds, le creusement de la **tranchée sableuse de Volliard** profonde de 25 mètres qui produisit un énorme volume de sable. Cela permit le remblaiement du **marécage de Beudon** et la réalisation de :

**la gare Pierrefonds les Bains, lieu de l'inauguration le 24 janvier 1884.**

*Il fallait que les ≈ 27 km de cette voie ferrée présente un grand intérêt stratégique car c'était un parcours difficile dans l'escalade et la traversé du long relief de notre haute butte témoin stampienne de Montaigne en Forêt de Retz.*

Entre la halte de Bonneuil et la gare d'Éméville, sur environ 3,5 km, il y a 7 ponts : 3 passages inférieurs sous voûte et 4 ponts supérieurs dont 3 en pierre et 1 métallique dit pont de la musique en raison de son bruit au passage des trains.

Il y a eu aussi temporairement un croisement de voies à angle droit de la voie ferrée de l'embranchement de la Briqueterie de Bonneuil avec une voie étroite de 0,60 m qui venait de la laie du Bois Hariez. Suivant le front de l'extraction dans la glaisière cette voie passera aussi sous le pont du « Corbeau foireux » situé plus à l'Est en pleine forêt.

**La fermeture du service voyageur sera effective le 25 février 1940  
La liaison Rethondes / Villers-Cotterêts prendra fin le 1<sup>er</sup> juillet 1966**

**Roches & Carrières**  
7, rue de la Forêt - 60123 ÉMEVILLE  
Tel : 03 44 88 82 80  
E-mail : [guy.launay4@wanadoo.fr](mailto:guy.launay4@wanadoo.fr)  
Comité de rédaction :  
Liliane COMPAIN, Guy LAUNAY

Avec le concours de :





Gare d'Eméville

A la gare d'Eméville, avec les deux grues sur portique, sur deux longues rangées de stockage, se superposaient d'importants blocs de pierre tendre des diverses carrières. Ils faisaient partie du paysage habituel et ils évoquaient bien l'activité principale de la gare.

La grue sur portique de la Compagnie du Nord était métallique. Celle de Civet Pommier & Cie était en bois, **elle était mue au sifflet par 4 hommes**.

Une grue pivotante avec une flèche sera utilisée par Paris Façades à l'extrémité sud des aménagements de la gare d'Eméville vers Haramont.

En plus de la pierre, c'étaient généralement chaque jour travaillé 3 wagons de briques qui venaient de l'embranchement **vers la briqueterie** contrôlé par la gare d'Eméville.

Cet embranchement descendait de la forêt depuis la côte + 156, 30 m NGF par une tranchée sableuse vers la briqueterie située à  $\approx + 141,2$  m NGF. (**Lors de sa réalisation un terrassier est mort enseveli sous une chute de sable**).



*Photos Annales Historiques Compiégnaises N° 14*

Ce hameau de Bonneuil nommé maintenant **La Croix Sainte Barbe** était connu de tous sous le nom de **La Briqueterie** et la route forestière qui rejoignait la route départemental N°50 était appelé le **Chemin Rouge** en raison de sa fréquente réfection avec des chutes de briques cassées.

Des meulières et des calcaires durs cassés partaient pour la voirie. Des grès et du sable de la sablière Brisset, en lisière de forêt, partaient pour la fonderie où ce très beau sable de Beauchamp était mélangé avec du fumier de cheval pour faire des moules.

Par une estacade au-dessus de la voie ferrée les wagonnets d'une voie Decauville déversaient directement le sable dans les wagons.

Avant-guerre des voyageurs, parfois même un wagon de **pèlerins**, utilisaient cette ligne.

## Vers 1955 ce seront de drôles de pèlerins qui prendront le train pour l'Allemagne : *des chars d'assaut américains !*

Cette information provient du témoignage de Monsieur Triqueneaux, chef de gare d'Éméville de 1960 à 1966 ou plus exactement : dernier gérant contractuel de la station. Ce précieux document nous a été très aimablement communiqué par la famille Lemoine d'Éméville que nous remercions vivement.

Voici ce témoignage :

*« ...Je me souviens que vers 1955 nous avons eu des transports exceptionnels de chars d'assaut américains. La ligne Paris-Compiègne étant jour et nuit très utilisée les chars partaient du Bourget et arrivaient à Villers-Cotterêts. Il s'agissait pour nous de les amener jusqu'à la bifurcation de Rethondes où les gens de Compiègne les prenaient en charge. Les chars partaient ensuite, je pense, vers l'Allemagne.*

*Évidemment 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 Morienvil, la pente y est de 15 mm / m. 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 vers Palesne aussi posait des problèmes. J'étais obligé de mettre un frein spécial en queue. Si le frein Westinghouse avait eu une défaillance, cela aurait été la catastrophe ».*

Monsieur Triqueneaux faisait état de précaution à prendre pour franchir le pont métallique dit de « la musique » : le wagon très lourdement chargé était directement précédé et suivi par 2 wagons vides. Pour les convois lourds 2 locomotives étaient utilisées : l'une pour tracter et l'autre pour pousser ce qui offrait une puissance de traction et de freinage plus satisfaisante sur le difficile parcours de cette liaison... *mais avec cette si jolie gare de Pierrefonds*



Pierrefonds - La Gare et le Château

A. Poreaux à Pierrefonds, reproduit



À la gare de Pierrefonds, un souterrain avait été réalisé sous les voies ferrées pour permettre aux voyageurs d'atteindre directement le parc de l'établissement thermal.

Cet endroit est au km 16 et l'altitude des voies ferrées est à + 85,06 m NGF, la station voisine est celle de **Morienval** au km  $\approx$  21,5 et l'altitude des voies ferrées est à + 155,23 m NGF.

**C'est donc sur  $\approx$  5500 m une dénivellation de  $\approx$  69,69 m et une pente de  $\approx$  12,67 mm / m.**

Photos du numéro 14 des Annales Historiques Compiégnoises qui indiquent aussi pour cet endroit : **déclivité de 1,5% sur 3228 m. C'était la plus longue rampe de parcours et la plus difficile avec ses courbes d'un rayon de 500 m.**

En comparaison Louis Hurmane, qui fut envoyé par Civet Pommier & Cie pour travailler dans les carrières du Poitou, fait état d'une limitation de la déclivité pour les réseaux de voies ferrées Decauville qui fut le **double à 3%** ; cependant pour la descenderie de la Carrière du Chemin de Vez à Éméville ce fut le **triple : 4,5 %**.

*Source : Les Annales Historiques Compiégnoises N° 14*

**En raison de cette forte déclivité ce sera sur ce tronçon Pierrefonds / Morienval que la Compagnie du Nord, puis la SNCF à partir de 1938, feront leurs essais de traction.**

*MORIENVAL. — La Gare*



| Guy LAUNAY

*Bonne et heureuse Année 2024*