

LE CHEMIN DE FER « CHARPENTIER »

Cet article est tiré de l'œuvre littéraire « LE DERNIER TRAIN POUR PORT-AUX-PERCHES » de Monsieur **Yves TARDIEU**, historien, qui a donné son aimable autorisation à la commune d'OIGNY EN VALOIS pour la parution sur son site.

La commune d'Oigny en Valois remercie vivement Monsieur TARDIEU pour son implication et son adhésion spontanée au partage de son histoire !

LE DERNIER TRAIN POUR PORT-AUX-PERCHES

(Y. TARDIEU)

DES RUS DE FLOTTAGE.....

Fin 1562, reprenant un projet de François 1er 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 nuit 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 « *sollenitez avec esbats publics* » avait marqué l'inauguration du nouveau canal....

..... AU CHEMIN DE FER « CHARPENTIER »

LE CHEMIN DE FER « CHARPENTIER »

En 1835, Le fils du Général Charpentier, le Comte Charles-Esprit Charpentier, mû par la pensée généreuse d'accroître le commerce de Villers-Cotterêts et par là, le bien-être des habitants, sollicite auprès du roi Louis-Philippe, l'autorisation de faire construire un chemin de fer Villers-Cotterêts au Port-aux-Perches. Ce chemin ne serait destiné qu'au transport des marchandises, principalement des bois, des pierres et du blé.

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 par le transport aux abords du canal...»

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.

Le 1^{er} 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 1^{er} Mai 1839**.

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. Il a une longueur de 8 591mètres, part de Villers-Cotterêts, traverse la forêt, passe sur les territoires d'Oigny, de Dampleux, de Faverolles, et vient aboutir au canal de l'Ourcq, entre Silly-la-Poterie et Troësne.

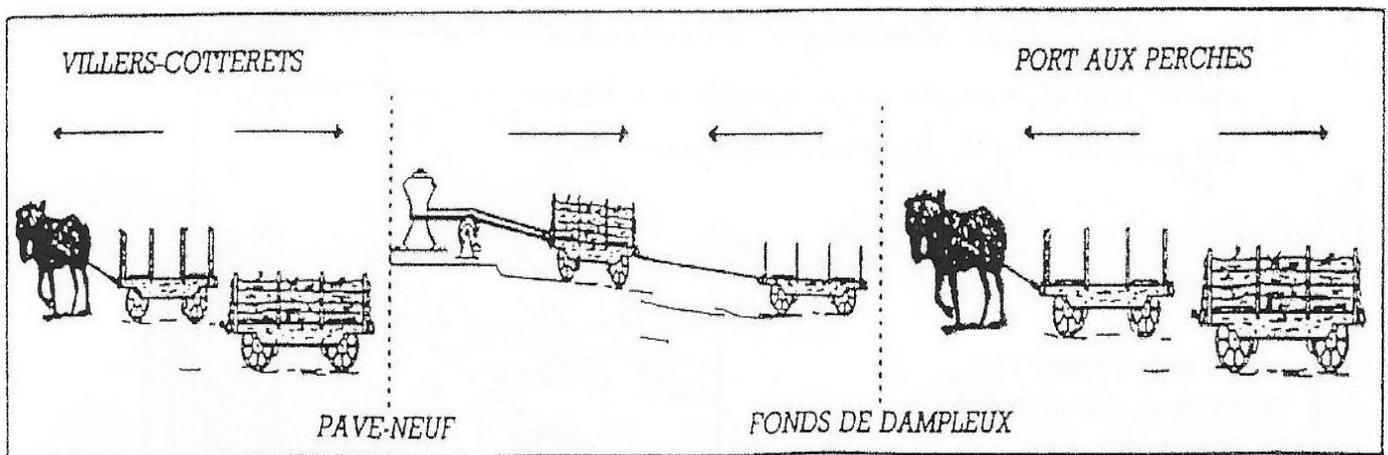
Au départ, seulement une pente douce, presque invisible entraînait une rame de wagons chargés, de la gare de Villers-Cotterêts jusqu'au lieu dit « le Pavé Neuf », (jadis appelé le Plant-au-Voleur). C'est-à-dire sur un parcours de trois kilomètres tant en plaine qu'en forêt. Arrivée là, cette rame était arrêtée par le garde-frein.

Ici le chemin qui, jusqu'alors, n'a qu'une seule voie, se divise en deux, la pente est plus rapide; un immense cordage enlacé autour d'une roue sous les rails, est attaché au train chargé de marchandises qui descend vers le canal. Les wagons pleins, délivrés du frein et poussés légèrement, descendaient alors la rampe et faisaient remonter la rame de wagons vides.

LE CHEMIN DE FER « CHARPENTIER »

Lorsque les rames étaient arrivées, l'une en bas de la rampe, et l'autre en haut, on détachait simultanément le câble. Les wagons vides étaient alors amenés jusqu'en gare de Villers-Cotterêts, tirés par des chevaux, 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 avaient lieu le transbordement sur les flûtes. Cette gare existe encore aujourd'hui, dans le prolongement de celle de Silly la Poterie.

POUR MIEUX COMPRENDRE LA TECHNIQUE



LES DÉBOIRES DU COMTE :

De tels travaux honorent la mémoire d'un homme, l'idée du comte était géniale et le comte Charpentier, qui a toujours la gloire de cette entreprise, en aurait eu aussi les profits, si son exécution en avait été surveillée plus consciencieusement. Malheureusement, les frais d'installation excédèrent de beaucoup ceux prévus au devis initial. 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 ».

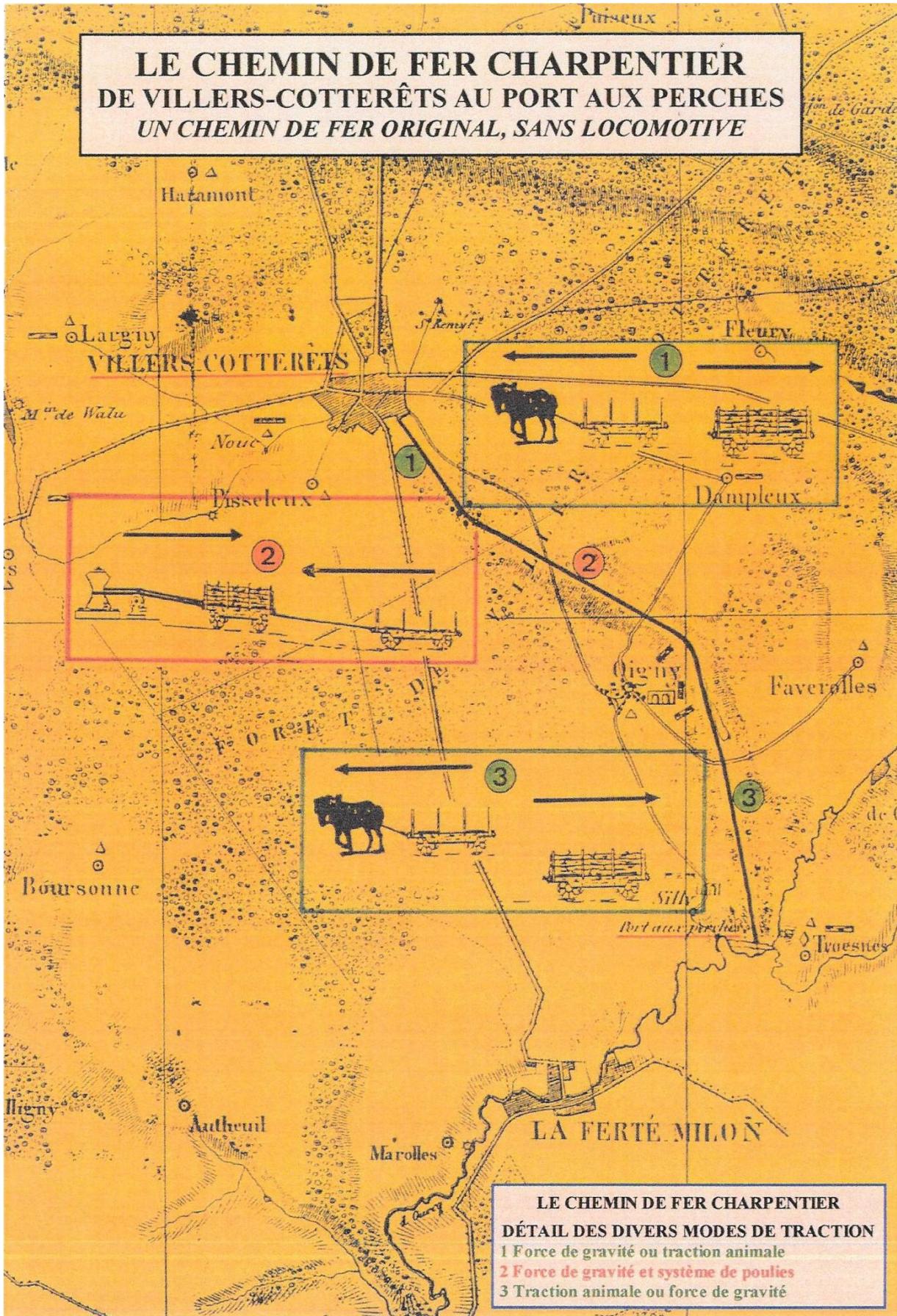
Le chemin de fer du Port-aux-Perches fut cédé, par adjudication, à M. Bertrand le 22 Juin 1842 puis revendu à la Compagnie du Nord pour 234 000F le 21 Juin 1857.

LE CHEMIN DE FER « CHARPENTIER »

*Chemin de fer du Port-aux-Perches Au Fond de Dampleux,
Au premier plan, la plate forme de la voie « Charpentier »,
Extrémité inférieure du plan automoteur,
à l'arrière plan, la maison de service
Et le pont sous lequel passait la voie.*

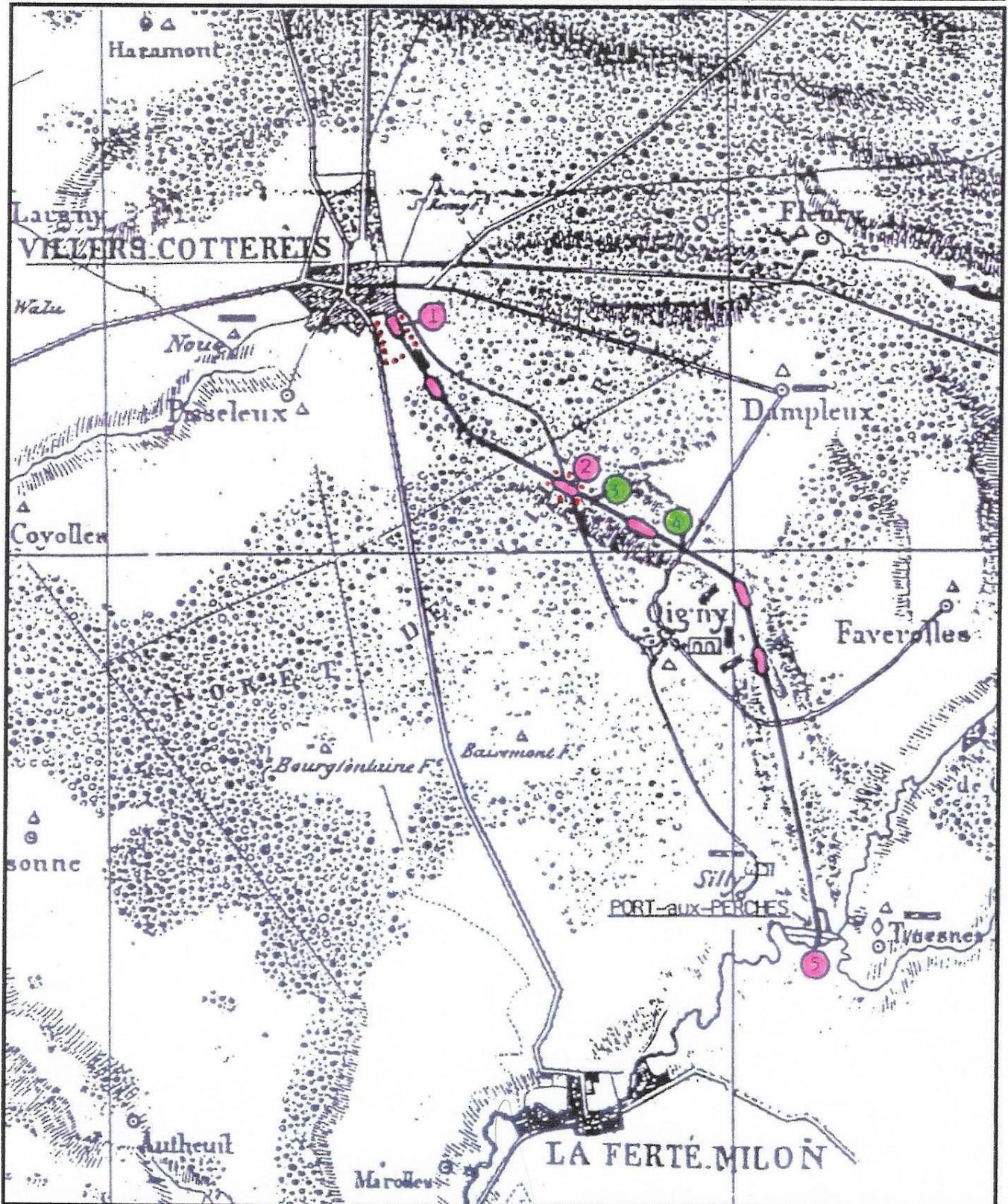


LE CHEMIN DE FER « CHARPENTIER »



LE CHEMIN DE FER « CHARPENTIER »

LE CHEMIN DE FER INDUSTRIEL DE LA VALLÉE DE L'OURCQ
CHEMIN DE FER "CHARPENTIER"



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