

COMMENT LE RAIL FAILLIT COUPER LA FORET EN DEUX AVEC LE PROJET D'UN CHEMIN DE FER MELUN-BOURRON

par Henri FROMENT

En fin d'année 1901, un sombre projet achevait de s'élaborer dans le mystère des bureaux d'étude des Chemins de Fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; projet qui, pourtant mené avec une discrétion confinant au secret, allait éclater à la lumière, provoquer de profonds remous et déclencher de tumultueuses campagnes pendant près de deux ans.

La forêt coupée en deux...

On comprend pourquoi ! Il s'agissait tout bonnement de couper carrément la forêt en deux, du nord au sud ou à peu près, par l'établissement d'une ligne de chemin de fer Melun-Bourron destinée à raccourcir et simplifier le trajet vers Marseille en évitant la boucle de Moret.

On n'y allait pas par quatre chemins : vive la ligne droite ! On partait de la gare même de Melun, on fonçait droit au sud-ouest, on égratignait le flanc de Fontainebleau à la Fourche en y laissant une gare, et l'on filait toujours tout droit sur Bourron pour s'y raccorder à la ligne du Bourbonnais ; le tout à grand renfort de tranchées, ponts, viaducs, souterrains, tunnels et passages à niveau, sur un parcours de 23 kilomètres à peu près (tracé en pointillé sur la carte p. 10).

A cet effet, une convention avait été passée le 21 Janvier 1902 entre le ministre des Travaux Publics et la Compagnie du P.L.M. ; la Chambre des Députés avait voté le 20 Mars, au pied levé et quasi à la sauvette, le projet de loi ayant pour objet l'approbation de cette convention. Ce faisant, on ne s'était point trop préoccupé du tracé de la future ligne, tracé sur lequel on se montrait peu prolix : le tout était d'obtenir l'aval, on verrait après pour le détail.

Il fallait bien, pourtant, qu'il en transpirât quelque chose ; il semble que les premières allusions, bien prudentes, aient laissé penser que la ligne ne traverserait pas la forêt et la contournerait au contraire, ce qui permettrait de desservir quelques petites communes de la ceinture forestière ; perspective séduisante, mais qui ne parut pas susciter beaucoup d'échos. D'ailleurs, le projet dans son ensemble, mal connu encore, n'ébranla point les foules.

Mais Colinet veillait...

Mais quelqu'un veillait au grain, qui subodorait quelque grosse anguille sous nos roches : Colinet, notre bon sylvain disciple de Denecourt et défenseur acharné de la forêt. Colinet s'avisait de diverses choses un peu étranges : comment, entre autres, cette courte longueur de 23 kilomètres pourrait-elle couvrir une si belle courbe périmétrique ? Il s'informa, prit ses mesures en bon conducteur des Ponts-et-Chaussées qu'il était, et publia dans l'Abeille de Fontainebleau du 4 Avril 1902 un fulminant article dans lequel il décrivait le tracé tel qu'il l'avait reconstitué et qui était bien le coup de cisaille nord-sud, indiquant pour chaque point, avec un grand luxe de détails, le nombre catastrophique de remblais à établir, tranchées profondes à creuser, routes à condamner ou à barrer de passages à niveau, tunnels interminables. Il concluait : «Donc, couper notre belle forêt en deux parties... supprimer la circulation sur nombre de routes forestières, établir des barrières... un projet auquel nous ne voulons pas croire !».

Colinet prédisait aussi de funestes conséquences économiques : chasses à courre gênées ou supprimées alors qu'elles rapportaient à l'État 25 000 francs par an, commerce local ruiné par la fuite des touristes devant cette éventration et le départ des rentiers ne trouvant plus ici le calme qu'ils y étaient venus chercher... «Et tout cela, grands dieux ! s'exclamait-il ; pour dédoubler la voie ferrée entre Moret et Melun !».

Dans ce même article, Colinet proposait trois solutions autres que cette coupure, et rappelait qu'en 1848 la Compagnie P.L.M. avait déjà essayé de traverser la forêt du nord au sud et avait dû y renoncer «devant la formidable opposition de toute la population» : «Aimerions-nous moins notre Fontainebleau que les citoyens de 1848 et laisserons-nous mutiler, saccager cette splendide merveille ?».

L'article se terminait par un appel à tous : municipalités, artistes, littérateurs, savants, journalistes, amis de la forêt.



Charles COLINET (1839-1905), conducteur des Ponts et Chaussées, collaborateur et continuateur de DENE COURT pour la création des sentiers-promenades en Forêt de Fontainebleau.

(Photo BERGERET, Collect. DOIGNON).

Haro sur toute la ligne !

Cette petite bombe, comme on pense, fit grand bruit. Dans la semaine qui suivit, on se remua beaucoup. Un article anonyme du 11 Avril, d'un ton assez prudent et conciliant, confirmait que le tracé projeté était bien celui dont parlait Colinet, avec traversée des beaux sites de la Table du Grand-Maitre, Belle-Croix, le Gros-Fouteau et bien d'autres. On y déclarait qu'il fallait mobiliser tous les défenseurs de la forêt, du Club Alpin au Touring-Club ; et surtout que les actionnaires du P.L.M. ne manquent pas d'assister à la prochaine réunion où la fameuse concession était à l'ordre du jour, et qu'il faudrait alors veiller à faire adopter un tracé respectant nos belles futaies. On ne souhaitait pas tellement s'opposer au progrès représenté par une nouvelle ligne et une deuxième gare à Fontainebleau (encore que cette gare de la Fourche eût été loin de rallier tous les suffrages) mais «on n'entendait point le payer par le sacrifice de nos beautés naturelles». En fait, lors de cette fameuse réunion des actionnaires, on entendit de belles envolées lyriques et ce fût tout.

Le baron Tristan LAMBERT, enfant du pays, grand notable et actionnaire du P.L.M., prit position à son tour. Sans trop se compromettre à l'égard d'un projet qui, après tout, n'était pas encore sur la place publique, il combattait cependant ledit projet comme mauvais et peu pratique, coupant la forêt en deux, détruisant le Gros-Fouteau et traversant six lieues de forêt sans desservir une seule localité sauf la Fourche. Outre l'anéantissement des futaies, il prévoyait aussi de graves risques d'incendie. Bien entendu, notre baron proposait aussi ses solutions de remplacement.

Suivit une période assez confuse où tout le monde mit son grain de sel, avec une belle unanimité contre le projet. Modifications et contre-projets se mirent à éclore dans des articles au ton volontiers apocalyptique, tandis que les démarches se succédaient auprès de l'Administration du P.L.M. ; laquelle gardait un calme olympien et se répandait en assurances lénifiantes et en promesses absolues de respecter les plus beaux sites... mais ne publiait toujours pas son projet, à peine à l'étude selon elle.

Tout ce vacarme fit que la presse nationale s'en mêla (pas bien longtemps) lorsque l'approbation de convention vint devant le Sénat, qui l'adopta d'ailleurs sans discussion en seconde lecture.

L'Administration des Eaux-et-Forêts ne pouvait ignorer ce branle-bas. Elle ne se manifesta point, du moins à la connaissance du grand public ; mais on doit bien penser qu'elle suivait la question au plus près, attendant avec sagesse que des projets précis fussent enfin déposés.

Mais au fait, de quoi parle-t-on ?

On pouvait quand même, dès ce temps, déterminer à peu près ce fameux tracé : départ de Melun ; la Rochette, le Bois Coulant, la parallèle à la route de Melun, la vallée de la Solle (avec station), passage souterrain sous la Croix d'Augas et le Mont-Ussy, arrivée à la Fourche derrière le cimetière et les abattoirs, gare à la Fourche, traversée du Parquet, puis passage des routes d'Orléans et de Nemours (en souterrain à cause du Polygone et de l'aqueduc), enfin côté ouest de la route de Nemours par l'extrémité du Mont-Morillon, les Ypréaux, les ventes Emblard, passage souterrain sous la Redoute, traversée du «grand parc» du château de Bourron et raccordement à Bourron près de la gare. Une rectitude toute romaine !

On avait pensé pour cette fin de parcours, aller vers Bourron non par l'ouest de la route de Nemours mais par l'est, en coupant à travers les Ventes à la Reine et les Forts de Marlotte ; on parlait même des Étroitures et de la mare aux Fées ! C'était quand même un peu gros... Mais, même avec le retour au tracé par l'ouest et les Érables et Déluge, cela fit hurler. Colinet, jamais en peine, proposa tout de suite un nouveau projet qui mettait quasiment toute la voie sous tunnel dès avant la Table du Roi, pour passer sous Belle-Croix, le carrefour de Paris et la route de Milly ; on respirait à l'air libre juste un peu à la Fourche pour saluer la gare, et l'on replongeait aussitôt sous la route d'Orléans, le Polygone et l'aqueduc pour ressortir au pied de la côte de Bourron : soit près de 17 km de tunnels sur 23 km en tout. Ainsi, concluait Colinet en se frottant les mains, tout le monde était satisfait : le P.L.M. avait sa liaison par le tracé le plus court possible, il n'y avait aucun passage à niveau, on avait une gare à la Fourche et la forêt était intacte. Quoi de mieux ? Le Touring-Club, très actif en toute cette affaire, soutint vigoureusement le projet.

Comme on voit, l'idée de la ligne à travers la forêt faisait son chemin et l'on commençait de ci de là à s'y résigner...


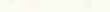

Enfin, le P.L.M. bouge

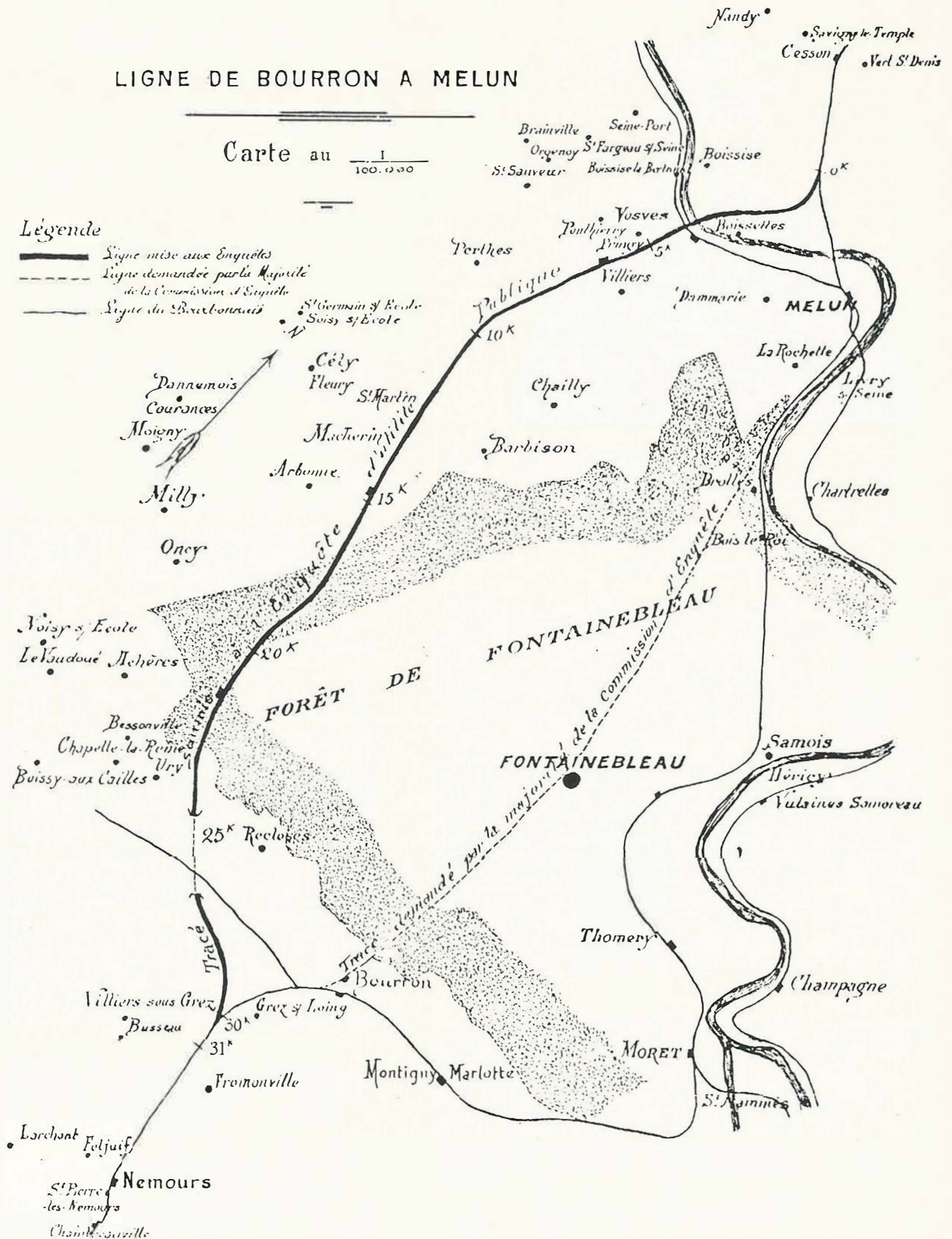
Il fallait bien quand même que le P.L.M. prit position de façon nette. C'est ce que fit M. NOBLEMAIRE, Directeur de la Compagnie, en une lettre destinée à la Société pour la Protection des Paysages de France et qui connut une large diffusion. Avec un rien d'agacement, il exposait qu'on se préoccupait beaucoup trop d'un projet encore dans les cartons : «on voit déjà, écrivait-il, détruits et saccagés les beaux sites, et l'on proteste à l'avance contre un tracé jusqu'ici ni arrêté, ni étudié, et qui a été à peine esquissé» (euh, euh...). M. NOBLEMAIRE précisait qu'en aucun cas on n'aurait à supporter les désastreuses conséquences redoutées et que, lorsque l'étude serait en cours, on tiendrait le plus grand compte des désirs manifestés quant au respect

LIGNE DE BOURRON A MELUN

Carte au $\frac{1}{100.000}$

Légende

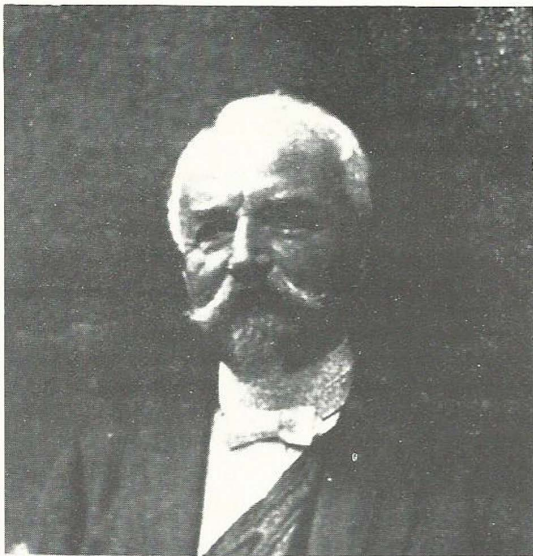
-  Ligne mise aux Enquêtes
-  Ligne demandée par la Commission de la Commission d'Enquête
-  Ligne du Bourbonnais



En trait continu : tracé du projet soumis à l'enquête publique (1903). En trait pointillé : tracé demandé par la Commission d'enquête et passant par Fontainebleau avec gare à la Fourche.
 (Carte extraite de la brochure «Projet de voie ferrée Melun-Bourron. Documents concernant le projet mis aux enquêtes publiques». Nemours, Imprimerie VAILLOT, 1903. Collect. Bibliothèque municipale, Fontainebleau).

des sites et aux entraves à la circulation. D'ailleurs, une fois l'étude faite, il y aurait enquête publique et chacun pourrait alors déposer ses observations en connaissance de cause au lieu de broder sur des éventualités.

Enfin, concluait M. NOBLEMAIRE, «il ne s'agit pas d'une simple ligne d'intérêt local, mais au contraire du dernier chaînon d'une grande artère à double voie de Paris à Marseille, déjà construite ou en cours sauf sur 77 km 600 : 54 km 600 de Miramas à l'Estaque et 23 km de Melun à Bourron». Il y aurait ainsi de nombreux trains desservant Fontainebleau au moyen de la nouvelle gare de la Fourche, d'où augmentation des facilités d'accès et par suite du nombre des touristes.



Gustave NOBLEMAIRE (1832-1924). Entré à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée (1864) pour organiser les chemins de fer algériens. Directeur du P.L.M. de 1878 à sa retraite (1907). (Photo BERGER/Illustration 1924 ; tirage Olivier FANICA 1987 ; Collect. de l'auteur).

Une vieille histoire : la gare de la Fourche

A la vérité, cette idée de gare à la Fourche n'était pas nouvelle, bien loin de là. Le premier projet pour le passage à Fontainebleau de notre ligne de Bourgogne, en 1848-49, prévoyait la gare à cet endroit plutôt qu'à son emplacement actuel ; mais, comme le dit amèrement une pétition au Conseil Général, «l'intérêt des chasses a dominé l'intérêt général de notre ville, et la gare en fut éloignée de 3 kilomètres».

Lorsque, en 1859, il fut décidé de construire la bifurcation entre les lignes de Bourgogne et du Bourbonnais, un projet très avancé faisait de Fontainebleau la tête de cette bifurcation, avec ligne suivant la route D 58 de Marlotte et allant se raccorder à la ligne du Bourbonnais dans le secteur Montigny-Bourron. Et pour finir, c'est Moret qui fut choisi... ce qui, clamèrent ses adversaires, allongeait le parcours de 12 kilomètres sans aucune utilité, «pour, encore une fois, ne pas gêner les chasses de la forêt !».

La gare de la Fourche figurait aussi dans le projet de la ligne Corbeil-Fontainebleau par Perthes en 1868. Cette gare est encore présente dans l'énorme bataille des projets éclos

en 1871-1872 pour une ligne Milly-Étampes avec prolongation vers Fontainebleau et ses nombreuses variantes, sans parler d'autres projets morts-nés. Nous ne pouvons vraiment pas entrer dans le détail de cette tonitruante campagne où s'affrontèrent toutes les autorités locales, chacun défendant son tracé ou sa tête de ligne, qui Bourron, qui Fontainebleau, qui Nemours... La presse régionale de ce temps est littéralement pleine de ces attaques, contre-attaques, réponses, réponses aux réponses, le tout d'une vivacité de ton et de langage qui dépasse la simple polémique. On n'en sortait plus ! Et pour finir rien ne se fit dans l'immédiat. En Février 1873, le ministre des Travaux Publics déclara cette étude inopportune et fit renvoyer au préfet toutes les pétitions «auxquelles il ne pouvait donner aucune suite utile». Il prévoyait cependant la possibilité d'établir une ligne Malesherbes-Bourron... qui ne fut entamée qu'en 1880. Et de Fontainebleau, point.

Mais revenons à notre bataille de 1902-1903 pour la jonction Melun-Bourron, bataille qui reprit d'ailleurs nombre d'arguments déjà lancés dans la fameuse campagne 1871-72.

Nous voilà donc en Juillet 1902, trois mois seulement après le déclenchement de l'alerte.

Un autre pavé dans la mare

Que de flots d'encre et de paroles, que de projets en ces trois mois ! Et c'était bien loin d'être terminé, car brusquement le combat allait être porté sur un autre champ : sans renoncer pour autant à son projet Melun-Bourron, le P.L.M. lançait un autre projet dans ce même but de raccordement au Bourbonnais, mais cette fois sur un tronçon Cesson-Nemours... Et de repartir sur nouveaux frais, Colinet s'atela encore une fois à de nouvelles propositions de tracés avec encore plus de souterrains, et nos stratèges opérant dans la presse le mouvement tournant.

Mais on vit bientôt que ce nouveau projet, après quelques rumeurs sur un éventuel passage par le Mée, Fontainebleau, Marlotte et Barbizon, tendait finalement à laisser Fontainebleau carrément de côté et à décrire un grand arc très au large du massif forestier. Tableau ! L'espoir changea de camp, le combat changea d'âme... A Fontainebleau, on s'était doucement habitué à l'idée d'une gare à la Fourche : plus de gare ! Melun ne se laissait pas déposséder sans protester de son rang de tête de ligne, tandis que Nemours pavoisait et que les petites municipalités de l'ouest du massif se voyaient déjà dotées d'une gare, elles qui groupaient 7000 habitants sur 20 000 hectares sans chemin de fer ! Ça n'allait pas se passer comme ça : on se jaloussa, on se prit de bec, on échangea des arguments acides, on parla de naïvetés, de préoccupations égoïstes et de faux calculs ; ces polémiques nourrissaient la presse locale à pleines colonnes.

Les défenseurs de la ligne Cesson-Nemours réunirent leurs arguments en une brochure éditée par l'imprimeur Vaillot à Nemours. Ils y publiaient d'abord la pétition des artistes, fermement opposés au massacre représenté par le coup de couteau droit-fil Melun-Fourche-Bourron, pétition signée des gloires officielles de ce temps : Bouguereau, Carolus-Duran, Bonnat, Frémiet, Gérôme, Barrias, Henner, Rety, Cormon, Luc-Olivier Merson, Harpignies... Puis ils présentaient les avantages du projet Cesson-Nemours, qui respectait la forêt et permettait d'innover une région dépourvue de moyens de communications et pourtant grandement productrice : 38 communes, selon ces textes, y trouveraient l'activateur économique qu'elles attendaient en

vain depuis tant d'années. On regrettait aussi que l'administration préfectorale se fût montrée trop favorable au projet Melun-Fontainebleau («Nos populations rurales auraient vu avec reconnaissance M. le Préfet et ses sous-ordres rester neutres en cette occasion...»). Et, bien entendu, on ne manquait pas d'égratigner au passage ces gens de Fontainebleau qui adoraient maintenant ce qu'ils avaient brûlé : «Ceux-là mêmes qui ne voulaient à aucun prix du tracé par la Fourche le trouvaient à présent très réalisable et tout naturel...».

Notons que l'Abeille de Fontainebleau, entièrement acquise au projet par Fontainebleau, se fit très discrète sur cette brochure !

C'est que, cette fois, le tracé nouveau Cesson-Nemours était plus important que le tronçon direct Melun-Bourron : départ près de Cesson au nord de Melun, traversée de la Seine et de la ligne de Corbeil à Montereau par un viaduc de 33 mètres de haut, puis traversée de la plaine de Chailly-en-Bière en laissant au loin Barbizon et Franchard, puis petite pénétration de 5 km 800 en forêt vers Ury, passage souterrain sous le GC 63 et la ligne Bourron-Malesherbes, enfin raccordement à la ligne du Bourbonnais entre Bourron et Nemours : soit près de 31 km, 2 viaducs, 4 souterrains, 18 passages à niveau, 8 passages supérieurs par ponts, 7 passages inférieurs, halte à Boissettes, gares à Villiers-en-Bière et Arbonne, et même une gare commune à Ury-Achères-Recloses. Coût : 13 millions de francs - 1902.

Mais le projet ne fut connu dans ces détails qu'en Mai 1903. Depuis la fin de 1902, laissant syndicats, associations et municipalités batailler sur diverses variantes plus ou moins fumeuses, la Compagnie du P.L.M. poursuivait tranquillement ses études, en lâchant de temps à autre un petit ballon pacificateur pour bien jurer que pas un arbre de trop ne serait coupé. L'arrêté préfectoral de Novembre 1902 l'avait autorisée à pénétrer dans les propriétés particulières sur 29 communes pour «diverses opérations de tracés, nivellements, sondages, élagages d'arbres ou de haies nécessaires aux études dont-il s'agit», avec pière aux maires de laisser toutes facilités aux ingénieurs. En pleine forêt domaniale également, les études sur le terrain commençaient : la Compagnie, tout en lançant le nouveau projet Cesson-Nemours, n'avait nullement abandonné son premier projet Melun-Bourron, bien au contraire même : ce tracé semblait conserver une secrète préférence aux yeux de l'Administration du P.L.M.

Le vent tourne...

Fontainebleau se trouvait bien de cette préférence ; car, comme l'avaient bien remarqué les thuriféraires de la ligne Cesson-Nemours dans la brochure que nous citons plus haut, le vent avait un peu tourné dans notre bonne ville. Après avoir voué ce fameux tracé Melun-Fontainebleau-Bourron aux gémonies, on commençait à lui trouver bien des qualités, surtout depuis le lancement du tracé Cesson-Nemours qui ignorait Fontainebleau !

Le baron LAMBERT, toujours à la pointe, défendit énergiquement auprès de la Compagnie son tracé Melun-Fontainebleau-Bourron par le côté gauche de la route de Melun, la Croix d'Augas sous tunnel, la plaine de la Chambre longée, la gare établie à la Fourche et l'arrivée à Bourron par le côté droit de la route de Nemours. «Ce tracé, écrivait-il, ne lèse aucun site, ne traverse ni une seule futaie, ni un seul rocher, ni un seul point de vue ; il satisfait les intérêts légitimes de la région : deuxième gare, halte au champ de courses, c'est le tracé le plus avantageux, le plus court et le plus direct pour la Compagnie du P.L.M.».

Que vous disais-je ! Ce tracé en pleine forêt, naguère damnable jusqu'en son dernier mètre aux yeux des gens de Fontainebleau, se voyait maintenant paré de toutes les vertus pour peu qu'on y fit les aménagements souhaités. Selon LAMBERT, les populations étaient indéniablement en faveur du tracé Melun-Bourron. «Si le ministre des Travaux Publics et le Gouvernement n'en tiennent pas compte, concluait-il, ils violent les termes de la loi votée par la Chambre et feraient une fois de plus litière des vœux et intérêts les plus justes !» Ah mais ! On était loin du «monument grandiose du passé, auquel on ne saurait toucher sans offenser le sentiment national...» On oubliait les dramatiques prévisions du début de 1902 («Si ce projet était exécuté, ce serait la ruine de la forêt et par suite celle de la ville de Fontainebleau à brève échéance») et l'on aurait bien admis maintenant, sinon souhaité, une petite découpette dudit «monument grandiose du passé...» C'est le genre «je déteste et je casse le jouet qu'on m'a donné, mais, si on veut le donner à un autre, je pleure et je le reveux !».

Par contre, l'affreux projet Cesson-Nemours, qui ne traversait pourtant qu'un modeste bout de forêt, se voyait vomi à Fontainebleau comme irréalisable et horrible. La Commission de la Préfecture (qu'on accusa d'ailleurs de partialité) se prononçait avec persévérance pour Melun-Bourron, surtout après les déclarations rassurantes de M. NOBLEMAIRE («On fait tout avec des tunnels et des tranchées couvertes»). Elle condamnait dans sa majorité – car il y avait une minorité très regimbante – le projet Cesson-Nemours comme «présenté dans des conditions irrégulières et illégales» (on dut sourire au P.L.M., car on n'avait encore rien présenté du tout), ruineux pour Fontainebleau et Melun, ruineux aussi pour la Compagnie, peu intéressant pour les petites communes, dangereux par son passage dans la zone des tirs (ce que contestèrent vivement les Bourron-Nemours) et risquant de perturber le régime des eaux dans le plateau de Chailly, donc aussi à Melun. Tous les défauts, voyez-vous !

Pendant ce temps, la Compagnie continuait à donner benoîtement toutes assurances pour la préservation des sites, estimait «parfaitement praticable» le tracé défendu par le baron LAMBERT, jurait de tenir le plus grand compte des vœux de la population et poursuivait ses recherches en laissant parler tout ce beau monde. Un tracé particulier Barbizon-Marlotte fit même l'objet d'un rapport ; mais enfin rien n'était terminé.

On sent la fatigue...

Et puis, comme toujours, on finit par se lasser de batailler sur des queues de comète. Melun, comprenant qu'il resterait malgré tout tête de ligne quel que soit le tracé, se désintéressa du combat, laissant Fontainebleau à ses seules forces. Une ultime campagne de la Société des Intérêts Généraux (ancêtre du Syndicat d'Initiative) fut lancée en Juin 1903, avec mission «de refuser tout tracé nouveau qui ne passerait pas par notre ville. Non au tracé le Mée-Bourron sans Fontainebleau-Avon !». Il semble bien que cette campagne ait fait long feu.

Dans le dernier carré des défenseurs obstinés de la forêt, hostiles à la ligne depuis la première heure, quelques bons chevaliers à la verte armure continuèrent à barouder sans grand espoir. Abel RIGAULT l'un des leurs pourtant, avait déjà publié dans l'Abeille (17 Octobre 1902) un article désabusé s'adressant au «bloc réfractaire», à «la phalange hérissée des amants de la forêt» et leur disant pour conclure :

PÉTITION

adressée à M. le Ministre des Travaux Publics
par les Artistes Français

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le danger qui menace la forêt de Fontainebleau a provoqué parmi les artistes, une émotion que nous sentons le besoin de traduire devant vous.

Au cours de l'enquête actuellement ouverte, la proposition fut formulée d'un chemin de fer : « *Melun-Fontainebleau-Bourron* », c'est-à-dire d'une tranchée coupant la forêt par son milieu, du nord au sud, et ne pouvant manquer de mutiler les sites les plus précieux (la vallée de la Chambre, le gros Fouteau, le Nid de l'aigle, le rocher d'Avon, le rocher Boulligny, la région de la Mare-aux-Fées, etc.).

Or, nous pensons, et vous pensez sûrement comme nous, Monsieur le Ministre, que la destruction de ces paysages constituerait un irréparable malheur. S'il s'agit, ici, d'utilité publique, rien ne nous semble plus utile que de garder intacte la plus noble parure du sol français.

C'est d'ailleurs ce que la Compagnie Paris-Lyon a compris **Le projet qu'elle présente à l'enquête publique (Melun-Villiers-Arbonne-Ury-Achères-Bourron) a le double mérite, et de réaliser toutes les améliorations pratiques attendues, et d'éviter tout reproche de vandalisme, en contournant la forêt par l'ouest.**

Nous appuyons ce projet de nos vœux les plus énergiques, et vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Paris, le 4 juin 1903.

Pétition au Ministre des Travaux Publics signée par BOUGUEREAU, CAROLUS-DURAND, BONNAT, FREMIET, ROTY, CORMONT et 15 membres de l'Institut ; HARPIGNIES, GUILLEMET (Président Fondateur des Amis de la Forêt) et par 70 artistes du Comité de la Société des Beaux-Arts (1903).

(Extrait de la brochure Nemours 1903 ; Collect. Bibliothèque municipale, Fontainebleau).

«le mouvement est donné, nous ne l'arrêterons pas, il vaut mieux en profiter : quelques locomotives de plus ou de moins, ce n'est pas une affaire...». Et de mettre la future ligne dans le même sac que «les trains Scottie, les trolleys et autres automobiles plus ou moins barbares et puants».

Parmi les derniers «anti» à quitter l'arène, on trouvait une grande partie des commerçants de la ville, qui n'appréciaient pas tous le projet de gare à la Fourche, si l'on en croit un rigoureux manifeste lancé à l'occasion de la campagne électorale : «Votez tous pour le citoyen LABORI qui nous a promis de faire entendre nos protestations, et démontrera qu'il n'est pas besoin d'une ligne Melun-Bourron passant par Fontainebleau pour que votre ville soit enfin desservie par les trains de banlieue, mais qu'il suffit de faire une nouvelle ligne de Melun à Chailly, Arbonne et Nemours,

sur laquelle passeront les express et trains de marchandises pour décharger la ligne actuelle. Vous avez le sort de Fontainebleau dans votre bulletin de vote !».

PÉTITION

adressée à M. Noblemaire, Directeur de la C^{ie} P.-L.-M.
par les Artistes Français

Paris, le 4 juin 1903.

MONSIEUR LE DIRECTEUR,

Il n'y a pas d'artiste que n'ait ému d'inquiétude la possibilité d'un chemin de fer : « *Melun-Fontainebleau-Bourron*. » C'est pourquoi nous tenons à exprimer notre gratitude envers vous, qui avez mis à l'étude, et présenté à l'enquête publique, le projet qui sauvera sans doute la forêt d'un irréparable saccage.

Nous avons pris l'initiative d'écrire à M. le Ministre des travaux publics, pour appuyer de tous nos vœux le tracé de la Compagnie Paris-Lyon, lequel côtoie la forêt par l'Ouest, rend tous les services attendus, échappe à tout reproche de vandalisme.

Puissent les paysages admirables, où tant de nos maîtres ont récolté leur gloire, conserver, grâce à vous, leur intégrale beauté!

Veuillez agréer, Monsieur le directeur, l'assurance de notre haute estime.

Pétition signée par BOUGUEREAU, Membre de l'Institut, Président de la Société des artistes français et par 32 artistes de cet organisme (1903).

(Extrait de la brochure «Projet de voie ferrée Melun-Bourron», Nemours 1903 ; Collect. Bibliothèque municipale, Fontainebleau).

Naufrages...

Intérêts divergents, combats dispersés... Toutes ces ferriallades allaient brusquement devenir sans objet, car la Compagnie du P.L.M. abandonna tous ses projets. Fut-elle effrayée, une fois les études faites, par l'énorme coût des travaux souterrains et des ouvrages d'art pour un si petit tronçon ? Fut-elle lassée, à la fin, des continuel assauts que ses projets subissaient ? Toujours est-il qu'un beau jour elle n'en parla plus : elle était allée chercher ailleurs un raccourci moins générateur de problèmes. Du coup, on n'en parla plus non plus dans nos cantons.

D'ailleurs, l'opinion publique locale se passionnait déjà pour la dernière nouveauté : le prolongement du tramway à vapeur Melun-Barbizon par une nouvelle ligne entre Chailly et Oncy-Milly avec gares à Perthes, Cély, Fleury, Forges, Saint-Martin, Arbonne et Oncy-Milly : fiche de consolation pour les petites communes du pourtour ; elles l'auraient quand même, leur petite gare !

On parla aussi d'un «train transversal» conçu pour éviter aux gens de Meaux et de Coulommiers qui se rendaient à Melun et Fontainebleau de passer par Paris, On lança même,

Le chemin de fer de Melun à Bourron

17 oct 1902
Mon cher Directeur,

Le chemin de fer projeté de Melun à Bourron passera-t-il ou non par Fontainebleau ? Il n'est personne dans la ville qui ne le désire ou ne doive le désirer, on doit admettre que le chemin de fer traversera la forêt, et c'est là que git toute la difficulté. On a devant soi le bloc réfractaire, la phalange hérissée des « amants de la forêt ». J'en suis. Mais je voudrais tout de même leur dire un mot.

* * *

S'ils n'étaient pas, en principe et absolument, hostiles à la gare — et pourquoi le serions-nous, si nous pouvons l'avoir sans sacrilège ? — ils ont eu tort d'opposer tout d'abord au projet de la Compagnie un « non possumus » farouche et péremptoire : le sanctuaire ne sera point violé ; on tolérerait une gare à la Fourche à condition que la locomotive pique une tête sous terre à la Table-du-Roi, et, sans avoir le temps de respirer, replonge sous le Parquet jusqu'à Bourron. 7 kilomètres au nord, 9 au sud : le Saint-Gothard à Fontainebleau ! Disons-nous que la forêt est saccagée parce qu'un chemin de fer longe une grande route dans une partie peu artistique, en somme, si l'on excepte la Vallée de la Solle ? C'est ici, je l'entends, qu'on se récrie. Mais quoi ? l'on n'entame rien, le champ de courses est respecté, les rails sont posés entre la route et le Cassepot, et, si vous trouvez le passage à niveau gênant à l'intersection de la route qui mène aux tribunes, le chemin de fer ne pourrait-il s'engager en tunnel quelques mètres plus loin, sous la route même de Melun ? Un tel projet, ce semble, pourrait concilier tout et rallier à la fois les ingénieurs et ceux qui tiennent à préserver la forêt dans ses parties essentielles.

Reste le tracé sud. Est-il bien nécessaire d'obliger la Compagnie à cheminer sous terre depuis la Fourche jusqu'à Bourron ? Je pense encore que sans compromettre la beauté de nos bois et sans troubler beaucoup nos solitudes, une locomotive pourrait traverser le Parquet de niveau ou en simple tranchée, et, le champ de tir franchi en tunnel

ô Seigneur !, un projet d'autodrome (mais oui, nous sommes bien en 1903) autour de Fontainebleau : 55 km de tour, 12 mètres de large, treillage des deux côtés, 45 ponts, viaduc entre le Bois-Gauthier et la Madeleine, 2 tribunes, 125 routes forestières coupées. On en frémit ! Pourtant, à l'époque, personne ne se mobilisa... Et, remarque tristement le rédacteur de l'Abeille en Septembre 1903, « quand il était question de faire passer sur 20 kilomètres une ligne Melun-Bourron à travers la forêt, il y avait une opposition formidable de toutes parts. Ici, on parle de ceinturer la forêt sur une distance triple, et il n'y a aucune protestation... ».

Eh oui, c'est comme cela. L'homme est ondoyant et divers. Chose curieuse, Paul TAVERNIER, pourtant ardent défenseur de la forêt, n'était pas systématiquement opposé à ce projet d'anneau, se réservant de protester si ledit projet était mené à bien. Et encore... « Sans doute, écrivait-il, il détruira des sites, mais moins que le labourage nord-sud de l'abominable voie ferrée, et nous n'aurons pas une affreuse gare dans le Parquet... ».

Pour finir, ce projet d'autodrome fut abandonné lui aussi, au profit de deux autres, dont l'un autour de l'ancien polygone de Satory. Tout fut abandonné, du reste ; et c'est ainsi que nous n'avons pas de gare à la Fourche, pas de locos dans la plaine de Chailly, pas de souterrain sous l'aqueduc, pas de bouts de chemin de fer par ci par là, pas d'autodrome. On parla bien d'une relance en fin 1903, avec établissement à quatre voies d'une ligne Bourron-Milly-Chailly-Cesson, mais cela sentait fort le canular, d'autant plus que l'article était signé « O de la Seyne », calembouresque pseudonyme qui n'engageait point à prendre la chose au sérieux !

La « fin finale » de notre affaire Melun-Bourron se trouve dans le Journal Officiel du 29 Avril 1906 : il publie à la fois la renonciation définitive à la concession du tracé Melun-Bourron ou Cesson-Nemours, et la loi déclarant d'utilité publique l'établissement d'un nouveau tracé dans la région de Gannat. La Compagnie avait enfin trouvé son raccourci à la ligne du Bourbonnais... en plein Bourbonnais !

Depuis ce temps, il y a eu le pétrole, l'autoroute, les pénétrantes, aménagements et grignotements divers. Hier, c'était le dieu-machine à vapeur ; aujourd'hui c'est le dieu-automobile. A chaque époque ses problèmes et ses combats. Consolons-nous, mes frères : il faut vivre avec son temps, il faut savoir admettre ; et il est encore de quietes et silencieuses retraites sous nos beaux hêtres pareils à ceux que Virgile a chantés.

Bibliographie

Charles COLINET : A propos de la ligne Melun-Bourron ; Abeille de Fontainebleau, 4 Avril 1902.

Abel RIGAULT : Le chemin de fer de Melun à Bourron ; Abeille de Fontainebleau, 17 Octobre 1902.

Abeille de Fontainebleau : Très nombreux articles en 1868, de 1871 à 1873, 30 articles dans presque tous les numéros entre le 4 Avril 1902 et le 7 Avril 1903, 1er Avril 1904, 4 Mai 1906.

Fiche : Projet de construction d'une voie ferrée de Bourron à Melun ; « La Poste et le Rail en Seine-et-Marne », communiquée par la Société philatélique de Fontainebleau-Avon.

Extrait de l'article d'Abel RIGAULT publié dans « L'Abeille de Fontainebleau » du 17 Octobre 1902.
(Collect. DOIGNON).