

LA VIE QUOTIDIENNE À PIERREFONDS DE TRAIN derrière Viollet-le-Duc

Les secousses du départ. Disons, en déplacement. Je ne suis pas historien. Le patrimoine en outre ... Ce n'est pas alarmoyé par quelque association de sauvegarde que je me retrouvai un jour pluvieux d'avril 1978 devant la gare de Pierrefonds. En promeneur, disais-je. Je ne savais rien, notamment de son histoire. Condition peut-être nécessaire pour que me soit rendu présent dans toute son absence de nécessité un édifice d'aussi vastes proportions dans un village de forêt aussi paumé. Totalement déplacé, m'écrivais-je *"comme une vieille machine retirée de la circulation"*. La date de construction inscrite sous l'horloge dominant la place ne m'étonnait pas moins : 1883. Alors que traversée l'immense salle des pas perdus, j'avais depuis le quai, presque protégé de la pluie par ce qu'il restait d'une jolie marquise de quarante mètres, une vue superbe sur le château fort tout neuf que s'était offert Napoléon III. Était-ce l'explication ? Les dates parfois retardent. Et l'horloge n'avait même plus d'aiguilles. Ah quel temps ! Ne nous égarons pas. Une telle gare n'est à proportion que d'un tel château. Il faut, m'écrivais-je encore, *que l'implantation tous azimuths du chemin de fer n'ait pas fait que répondre à des soucis de développement économique, mais qu'elle ait en même temps satisfait d'irrepressibles besoins de faste, voire réveillé un désir de rayonner à partir de Paris, tout à fait à la manière du soleil, comme si les grands travaux ferroviaires avaient été le Versailles de cet empereur bourgeois* - qui pour ses réceptions menait grand train, se transportant à Compiègne dans un "spécial" que la Compagnie du Nord lui facturait 5 F. du km : un vrai cadeau, donné pour un rendu sans aucun doute en concessions, subventions, privilèges. L'histoire n'est pas simple.

J'ignorais à ce moment que le rail, non pas la simple longrine de bois sur laquelle les mineurs anglais poussaient au XVIIIe siècle des wagonnets, le rail métallique était apparu à la Cour de Versailles, précisément. Une curieuse gravure que reproduit Louis Baclé

"montre que les rails métalliques avaient trouvé leur application sous le règne de Louis XIV, sur une petite voie construite dans les somptueux jardins du Château de Versailles, pour former un jeu de Roulette. Un char dans lequel prenaient place les dames de France, était poussé à bras d'homme sur cette voie, et le Roi, qu'on voit debout à l'arrière, semblait juger la course. Le dessin représente même une plaque tournante, presque identique à nos plaques actuelles et qui servait à tourner le véhicule à angle droit pour le remiser sous un petit hangar".

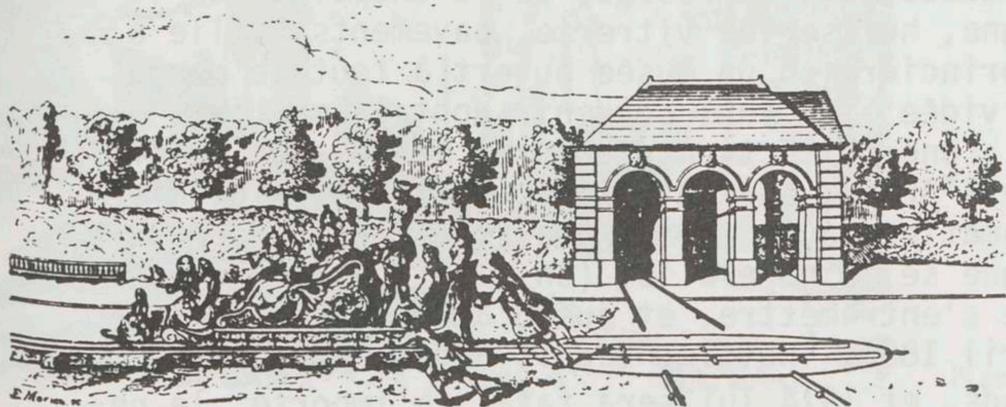


Fig. 1. — Reproduction d'une gravure des Archives nationales, montrant le jeu de la Roulette dans les jardins de Marly, sous Louis XIV. — Chariot glissant sur des rails, avec plaque tournante.

* Toutes références sont données en fin d'article.

Les Indiens du Mexique avaient pareillement inventé la roue pour ne l'appliquer qu'aux jouets de leurs enfants. Et Thiers, cet autre Versaillais, qui avait prophétisé que le chemin de fer ne serait jamais qu'un jouet. Il suffira de quelques souvenirs sérieux, Louis-Philippe, Louis-Napoléon, pour que l'expansion rapide du réseau ferré ne soit plus qu'un jeu d'enfants. L'une des premières lignes, toutefois, menait de Paris à Versailles. Inévitablement. Au départ la gare vient du château, tout autant qu'elle y conduit. Pierrefonds avait le sien, ce qui permettait de bien inaugurer.

N'est-il pas remarquable que le même moment, ou peu s'en faut, voit l'achèvement de votre beau château féodal, œuvre impérissable de l'illustre Viollet-Leduc, et l'inauguration de cette gare du Beaudon, qui, pendant longtemps, sembla appartenir aussi au domaine de la légende. Donc Pierrefonds a sa double couronne, sa couronne de tours crénelées, chef d'œuvre de l'art et du génie de résurrection, et, à côté, la couronne de fer de la civilisation moderne.

C'est Edmond Robert, le député des betteraviers de la région, l'ardent partisan de lois protectionnistes, entendez patriotes, contre la concurrence sucrière des Allemands (*langsam, sehr langsam*), Edmond Robert qui s'envole, avant de retomber dans les plus beaux clichés en exposant ses vues politiques sur le chemin de fer, ou comment se sucrer sur toute la ligne. Il ne refile cependant pas ses métaphores aux tâches couronnées de Louis-Napoléon et d'Eugénie, mais à une assemblée de notables du village, du canton et de l'arrondissement, réunis pour un solennel banquet à l'Hôtel des Etrangers, les autochtones ayant été renvoyés en l'hôtel d'Enfer. Nous sommes le 20 janvier 1884. Louis-Napoléon est mort en exil et Eugénie pleure son fils, l'adorable petit Prince Impérial, que les Zoulous viennent de passer à la casserole. La guerre de 1870 aura donc bien eu lieu. La République est là, c'est le village qui est roi, autrement dit les notables couronnés qui ont pris la tête des affaires. Ce qui n'empêche pas les légendes d'être mises à profit par le réalisme de fer de la civilisation moderne. Edmond Robert sait de quoi il parle. Les deux couronnes ont été à l'Etat d'un prix équivalent : un peu plus de 6 millions de francs dépensés pour l'édification du château de Pierrefonds (dont 850.000 après 1870), et 7 millions versés à la Compagnie du Nord pour la construction de la ligne d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq sans laquelle Pierrefonds n'aurait jamais eu sa gare. Il parle d'or, notre député.

Rien de tel pour remplir les trains, les caisses de la Compagnie et celles des commerçants de la localité desservie, qu'un château bien garni. Au moment de la construction de la ligne de Pierrefonds, c'est l'autre grande affaire qui occupe les édiles. La République a bien achevé la restauration (finitions des accès, des terrasses, de la chapelle, de la poterne de la tour Charlemagne, huisserie, vitrerie, pavements), elle a transformé la villégiature princière en un musée ouvert à tout le monde, mais en même temps elle l'a vidée - du seul souvenir dont l'Empereur avait commencé à la meubler : une collection d'armures médiévales qui fut vite transportée au Musée de l'Armée, aux Invalides. M. le Maire de Pierrefonds a pu faire ses réclamations au Sous-Secrétaire d'Etat aux Beaux-Arts, M. le Maire de Compiègne se joindre à lui (on allait à Pierrefonds par Compiègne), M. le Député s'entremettre, et jusqu'à une pétition circuler dans le village en avril 1880, inutile. Depuis Sedan, l'armée ne porte pas chance à Pierrefonds, et 1914 lui sera fatal. N'importe, le petit train touristique se chargera de remplir le château, armures ou pas. Dès les beaux jours (le ciel est rarement avec Pierrefonds), c'est l'af-

fluence. Quinze cent visiteurs le lundi de Pentecôte : "les hôtels ont été littéralement pris d'assaut et les restaurants ont fait de plantureuses recettes" rapporte avec humour l'ECHO DE L'OISE.

Renseignements pris, tout le particularisme de Pierrefonds quasiment, se condense dans cette péripétie. La spécialité locale n'est pas de devancer l'histoire, encore moins de la faire, mais de l'attirer, et de la rattraper quand elle lui échappe. Un jeu de collin-mayard où l'aveugle n'est pas toujours le moins clairvoyant. Un tour c'est l'Etat, qui distribue la manne, un jour Pierrefonds qui ne s'est jamais laissé prier. L'avenir du patrimoine, hier pour demain, c'est plus particulièrement en ce lieu qu'il s'est joué, au XIXe siècle.

Quelques rappels. Le 16 mai 1617, Louis XIII condamne à mort le château. Acte capital pour cette démolition. Tout l'intérêt s'est fait déjà sentir 150 ans plus tard. Dès la seconde moitié du XVIIIe siècle, avec le goût des ruines cultivé par Hubert Robert (conservateur du Louvre, pas un illuminé) dont héritera un romantisme français dans la plus pure tradition, les beaux restes de Pierrefonds attirent les pèlerins. Louis XVI (en sursis d'un an) en 1788. Napoléon (5ans) en 1810 ; il fait racheter les ruines par l'Etat pour 3000 francs. Louis-Philippe (15ans) en 1832 ; il y fait donner un banquet auquel concourent déjà de célèbres restaurateurs. Enfin le Prince-Président dès 1850 (20 ans cette fois). Les effets bénéfiques de Pierrefonds, ayant pouvoir de retarder le sort, seraient-ils proportionnels à l'argent qu'on y dépense. C'est ce dont, sans bien le savoir, les Pétrifontains, intelligents, pas les manouvriers, les Pétrifontains fins manoeuvriers ont parlé de se faire une science, plutôt qu'une vulgaire superstition. Nous sommes au XIXe siècle, pas à Lourdes : la science n'a pas encore donné le meilleur d'elle-même, les deux mondiales par exemple, et les esprits ne sont pas complètement tourneboulés. Faire une science raisonnable, donc, des effets bénéfiques d'une visite à Pierrefonds. Je suis on ne peut plus sérieux, on va le voir.

Les ruines, certes, sont très excitantes avec leurs culs-de-basse-fosse, "antres ténébreux remplis de décombres", et la vue qu'on a sur le village une fois grimpés les 160 "degrés" d'un escalier de bois qui conduit au sommet de l'une des tours, "la plus entière". Mais, il y a un mais.

Ceci :

Disons-le, nous avons remarqué qu'il manquait quelque chose à ces ruines pour les rendre plus pittoresques ; c'est la teinte noirâtre des pierres, qui est comme la rouille des âges ; c'est la mousse, ce sont les plantes, les arbres sauvages qui croissent parmi les décombres, au faite échancré des tours et des vieux murs ; c'est cette végétation rampante des monuments déserts, par laquelle la nature apparaît toujours jeune et riante au milieu des désastres et des outrages du temps, et qui pare si bien les belles ruines de Châlis, de Montépilloy, et les restes de l'antique château royal de Senlis.

Toutefois, il est extrêmement curieux de voir les pierres des tours en ruine de Pierrefonds ; elles sont blanches et paraissent toutes neuves,



Pierrefonds vers 1840

Pierrefonds-les-Bains.

Mardi dernier ont eu lieu les obsèques de M. Deffubé dont nous avons annoncé la mort. La cérémonie s'est accomplie en grande solennité et l'on peut dire que tout Pierrefonds a rendu les derniers devoirs à cet homme de bien, regretté de tous.

Discours de M. Connétable.

il cura la mare et créa le magnifique lac que nous admirons, il assainit le marais, défricha la prairie et se créa une propriété superbe au milieu de ces marécages, la fièvre disparut comme par enchantement et Pierrefonds devint et resta depuis l'un des pays les plus salubres du monde.

il y attira une foule d'artistes, qui par le crayon, le pinceau ou la plume propagèrent dans le monde entier, la connaissance de Pierrefonds.

Ce n'était pas assez, comme il était observateur un hasard heureux, hasard du reste qui n'arrive jamais qu'au génie, lui fit remarquer un jour sur l'un des confins de sa propriété, une eau laiteuse et odorante, il l'examina avec attention, la fit analyser; il avait découvert les sources sulfureuses, et comme il aimait ce pays, il entrevit de suite quel élément de fortune pouvait créer pour les habitants son heureuse découverte; il n'eut point de repos, qu'il n'eût mené les choses à bien, il capta les sources, aménagea des baigns, et fonda enfin l'établissement thermal, auprès duquel une foule de malades virent de tous les coins de la France, recouvrer leur santé, par l'usage de ces eaux bienfaisantes.

il produisit un petit appareil, d'une simplicité étonnante, qui tout en conservant à l'eau minérale sa composition élémentaire, la poudroie au lieu de la vaporiser et lui permet de pénétrer avec toutes les propriétés natives de sa composition chimique, jusqu'aux replis les plus intimes et les plus profonds des vésicules pulmonaires. Il avait ainsi inventé l'inhalation, qui se répandit bientôt dans toutes les stations thermales; l'honneur et la récompense de cette invention remarquable, ne lui revinrent pas cependant!

Son dévouement au pays, ne s'en tint pas là; sous l'impulsion qu'il lui avait donnée Pierrefonds devenait trop petit pour donner asile à ses nouveaux hôtes, c'est alors, dévouement sublime, abnégation absolue que nous ne saurions trop admirer, que M. Deffubé, sacrifiant à l'intérêt et à la prospérité du pays, ses goûts, ses habitudes, son bien-être, quitta pour une modeste demeure, cette propriété splendide qu'il avait fondée.

Il ne faut pas s'étonner maintenant si l'affluence des visiteurs augmente chaque année à Pierrefonds, les amis de la nature et du pittoresque s'empressent de venir respirer quelques jours dans ce site enchanteur, d'autres avides de guérison, les rhumatisants, hypocondriaques, les estomacs affectés de gastralgie, les jeunes personnes au tempérament lymphatique, les blessés, et surtout ceux qui sont atteints de maladies cutanées accourent chercher la santé et viennent bénir le nom du généreux M. de Deffubé. Grâce à sa sollicitude, le village prend, chaque jour, un nouvel accroissement, les maisons s'embellissent, des villas nouvelles se groupent autour des baigns, et Pierrefonds semble avoir subi l'influence efficace de ses eaux, et s'être complètement régénéré.

C'est Victor Tremblay, touriste beauvaisien, dans une brochure dont la 3e édition date de 1859, qui relate donc une visite antérieure au début des travaux de reconstruction, commencés en 1858. Pierrefonds n'a d'ailleurs pas attendu Viollet-le-Duc pour voir un encouragement dans la jeunesse si bien conservée de ses ruines. Un slogan ou proverbe que je propose : "A Pierrefonds les ruines conservent déjà leur jeunesse, encore quelques efforts, messieurs, et les croulants qui s'y ruineront retrouveront la leur".

Dès 1844, soit quelques quinze années avant Viollet et quarante avant la gare, M. Deffubé ré-invente, littéralement, le site, à partir du nom qu'il porte. Avec un peu de science (rien de divin vraiment), un mot a suffi : *Fiat Petrae Fontes*, et les sources minérales jaillirent. La suite (en marge) dans l'éloge funèbre prononcée comme par un fait exprès en 1884, le 2 juillet. Ce qui va permettre à M. le Maire de coiffer le savant bienfaiteur (qui a quand même dû pas mal se sucrer en vendant un domaine si intelligemment mis en valeur) d'une auréole (celle de l'homme sain, pas fou pour quatre sous) à défaut de la troisième couronne qu'il avait bêtement oubliée notre député de la betterave.

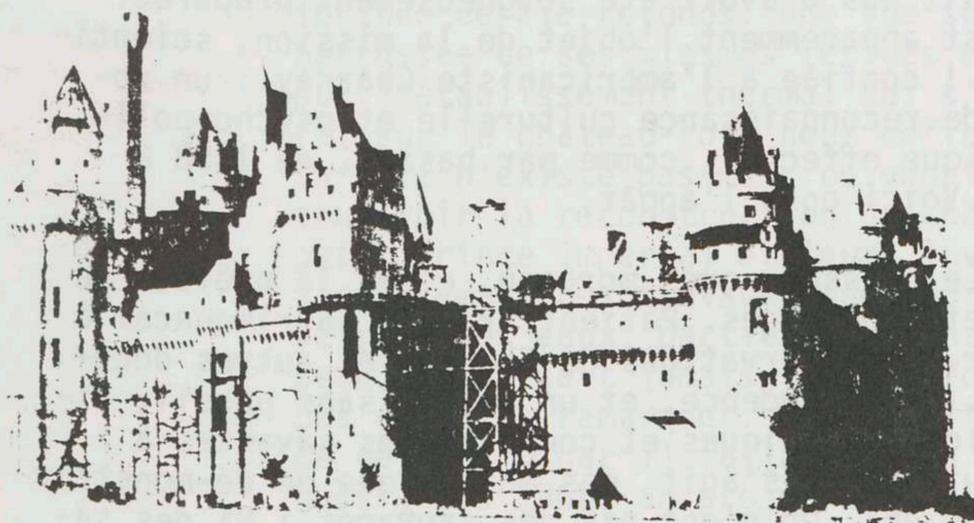
Qui, mieux que M. Deffubé, fut à la source - de Pierrefonds ? Le voilà le "génie de la résurrection". Car c'est de ressources qu'il faudrait aussi bien parler. Victor Tremblay, malgré son nom, n'hésite pas : "sous l'influence efficace des eaux (on arrive en bas à gauche, dans la descente) Pierrefonds, dit-il, s'est régénéré." Le mot est lâché : une deuxième genèse, ou jeunesse. *Fiat Petrae Fontes*. Fonçons.

Cette eau (ah quel temps ! bon dieu !) fut pour le pays une véritable bénédiction. Mais scientifique, s'il vous plait, dûment analysée, ses vertus bénéfiques reconnues par l'Académie de Médecine, grâce à l'appui du Docteur Sales-Girons : "influence efficace garantie". Aspergez-vous, buvez, inhalez, vous en reprendrez pour 1 an, 5 ans, 15 ans, 20 ans, tout dépend de la dépense. Le verre : 2 sous ; la bouteille capsulée : 12 sous ; le bain sulfureux : 2 francs ; la douche : 3 francs - vers 1858. C'est pas cher ; on se rattrapera sur l'hôtellerie, ou la restauration, et comment donc !

J'allais dire (trop tard pour me retenir, tant pis) : on a vu que la fraîcheur des pierres suggérait les eaux, mais l'effet reconstituant de celles-ci, observé sur le village, n'a pu qu'inciter à reconstituer le château, lequel, pour être complet, on l'a vu aussi, appelait nécessairement

un train qui le remplirait, tout en profitant à l'établissement thermal ; si bien - que tout cela forme en définitive une savoureuse pièce montée - de mots : "Pétrifontaine d'eau passant par le chasteau de l'aiguille à la bifurcation sur Pierrefonds", ou quelque chose comme ça. Tout est prêt pour un mariage où chacun aura sa part du gâteau. Avis aux restaurateurs !

Arrive Viollet-le-Duc. 1857. Fidèlement, l'ami Mérimée lui sert d'imprésario. Mais personne n'aurait mieux fait l'affaire. Victor Tremblay lui-même l'aurait pressenti : "*ces intéressantes ruines ne peuvent manquer d'être le sujet d'un pèlerinage favori (c'est moi qui souligne) pour tous les hommes sérieux (pas les fanatiques, je souligne) de notre époque*". Viollet est cet homme-là. On a souvent bien mal jugé de lui. Témoin peut-être cet entrefilet paru dans l'humoristique ECHO DE L'OISE en cette universelle année 1884, où l'on décore aussi l'entrée du château d'une statue de Viollet-le-Duc représenté, eh oui ! en pèlerin du XVe siècle. Je n'invente rien, vous savez.



Pierrefonds.

Inscription proposée pour la statue de M. Viollet-Leduc, nouvellement placée dans la chapelle restaurée du château de Pierrefonds :

Etrange en ton génie, artiste disparate,
Tu fis revivre un temps monarchique et chrétien :
Tu refis Pierrefonds et devins démocrate,
Tu refis Notre-Dame et mourus en païen.

Viollet-le-Duc (on fonce) : un homme de son temps. C'est-à-dire : notre temps. Pas moins rétrograde ou passéiste que lui. Un homme du temps. Complètement dans le sens de l'histoire. Idem : dans l'historicisme, dans la science de l'histoire. L'art échappe à la science tant qu'il s'insurge contre l'histoire. Oublions l'art et passons au patrimoine. Egal : à l'école. Le monument devient alors un "témoin". Apprenons de lui, tirons-en une leçon. Ainsi des cathédrales. Viollet-le-Duc y trouve que "*tout est fonction de la structure*" (i.e. ogives, pinacles, etc, rien de décoratif) ; *il n'existe pas de forme architecturale, dans l'art gothique, qui soit fondée sur la libre fantaisie*". (DICTIONNAIRE RAISONNE D'ARCHITECTURE) Ce fonctionnalisme structural a été contesté, mais il fonctionne, il est efficace, et moderne : très structuraliste. C'est-à-dire : appliqué aujourd'hui comme jamais dans le bâtiment.

Viollet est un précurseur. Hier pour demain. S'il n'a pas inventé tout seul le patrimoine, du moins en a-t-il poussé à bout les limites. Allez proposer (au ministre) de ranger la guillotine parmi les pièces de choix du patrimoine national (c'est pourtant : le cas). Eh bien non ! N'est retenu que ce qui est édifiant, remontant, susceptible de vous fortifier. Viollet-le-Duc édifie, remonte à partir d'un fonds de pierres, un château fort à Pierrefonds. Très très fort. Esprit on ne peut plus constructif. Infatigablement. Il rénove tout. Il adapte la demeure féodale invivable aux besoins socio-culturels de son propriétaire. Exactement comme on loge aujourd'hui une chaîne hifi dans un bahut retapé ; ou comme on rénove dans le Marais.

Je me demande si, de temps en temps, ce n'est pas lui qui se marrait. Il semble prendre un malin plaisir à pousser l'idée de patrimoine trop loin, jusque dans ses derniers retranchements. Tant pis pour le détour, j'y vais.

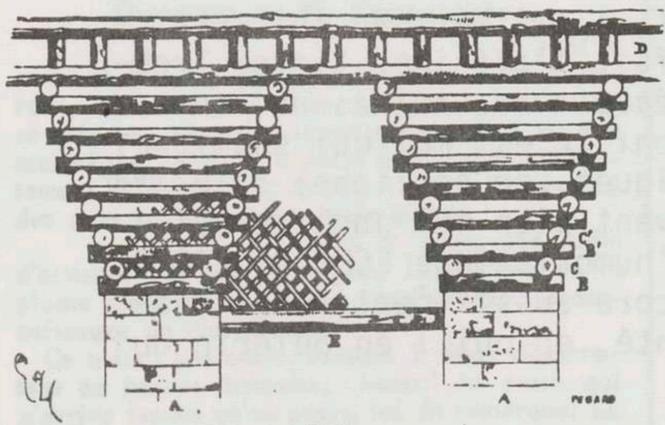


Fig. 9.



Fig. 5.

Mais telle est la puissance de la race blanche que, si faible qu'elle soit numériquement parlant, elle laisse des traces indélébiles, et que seule elle possède ce privilège d'inaugurer les civilisations. En l'état de mélange où se rencontrent les grandes races humaines

90

ANTIQUITÉS AMÉRICAINES.

sur la surface du globe aujourd'hui, il est assez difficile de distinguer les aptitudes premières de chacune d'elles; cependant, là où le noir est sans mélange, il n'existe pas, à proprement parler, une civilisation; il n'y a ni progrès ni décadence: c'est un état normal barbare où la force matérielle et la ruse gouvernent seules; là où la race touranienne ou finnique est restée pure, si les mœurs sont moins grossières, si l'on trouve une apparence d'autorité morale, il n'y a point cependant de progrès et de variations sensibles dans l'état social. L'industrie, le commerce se développent jusqu'à un certain point; le bien-être matériel et la discipline peuvent régner, mais jamais l'amour du beau, le dévouement raisonné, l'attrait de la gloire ne remuent ces populations paisibles, attachées à la satisfaction des besoins matériels de chaque jour. L'élément blanc seul donne la vie à ces masses inertes et obscures; il apporte sa cosmogonie, l'observation des temps, sa passion pour la renommée, son besoin incessant d'activité; il veut vivre dans l'avenir et écrit l'histoire.

On m'a prêté par erreur un livre à la Bibliothèque Municipale de Compiègne: *CITES ET RUINES AMÉRICAINES*, par Désiré Charnay, "sous le haut patronage de S. M. l'Empereur", avec une préface de M. Eugène Viollet-le-Duc, architecte du gouvernement - Gide éditeur, Paris, 1863 (enregistré 8° 4392 à la B.M.). Un peu d'histoire pour en comprendre le propos. 1862, Louis-Napoléon à l'étroit part à la conquête du Mexique. Le 5 mai, c'est une déculottée devant Puebla qui donne encore lieu chaque année à de folles réjouissances de la part des Mexicains: la journée est devenue fête nationale et ils adorent les Français de leur avoir fait gagner ça. Cette glorieuse expédition, pourtant, ne laissait pas d'avoir été soigneusement préparée. Tel est apparemment l'objet de la mission, scientifique! confiée à l'américaniste Charnay: un voyage de reconnaissance culturelle et psycho-politologique effectué, comme par hasard, de 1858 à 1861. Voici pour l'appât.

Le poisson, gros morceau, c'est la préface de Viollet, 100 pages. Patient travail patrimonial à partir des observations de Charnay et autres documents. Avec prudence, et un doigté sans pareil, digressions techniques et comparaisons savantes à l'appui, il ne s'agit, pas moins, que de démonstrer les Indiens. On n'est pas des sauvages! Ni des sadiques amateurs de guillotine. Viollet ne voit rien des coeurs arrachés palpitant des poitrines et offerts en sacrifice sur les autels des temples, ce qu'on connaissait parfaitement par les récits des prêtres espagnols; il a d'autres sources, Pretrae Fontes peut-être, et ne veut voir les pierres transpirer que d'un fond de sang bien blanc, propre surtout à ne pas soulever le coeur. En effet: les Olmèques, Toltèques, Mayas, Aztèques auraient-ils atteint ce degré de civilisation dont témoignent les vestiges de leurs cités, si n'avait coulé un reste de sang blanc dans leurs veines? Hypothèse que vérifient bien sûr quantité d'indices. Deux exemples, troublants mais problants. *Uno*, la façade de l'Edifice est du Quadrilatère des Nonnes à Uxmal: "on a cherché à rappeler ces bâtisses primitives de bois qui, chez les peuples présentant un mélange de sang blanc et de sang jaune, ont consisté d'abord en un empilage de troncs d'arbres disposés en encorbellement, afin de réserver de larges vides à leurs bases" (p. 64, cf. la figure 5 reproduite ici). *Dos*, la banquette du Jeu de Pelote (Viollet se croit à juste titre en plein cirque) à Chichen-Itza: "le profil du guerrier représenté ici se rapproche sensiblement des types du Nord de l'Europe, et l'influence toujours si apparente du sang jaune ne s'y fait pas sentir" (p. 54, cf. fig. 5). La philosophie de tout ça (p.90 notamment) ressemblerait fort à celle que développe le comte de Gobineau, Joseph, dans son *ESSAI SUR L'INEGALITE*

DES RACES HUMAINES, paru en 1854, si Viollet-le-Duc n'en retournait justement l'effet en assimilant les Indiens au lieu de les rejeter parmi les sous-hommes. A nous les Indiens ; les voilà, et le Mexique avec eux, régénérés, c'est le mot. Est-ce une conséquence lointaine de "l'influence efficace de Pierrefonds" ? Viollet y travaille depuis 5 ans lorsqu'il écrit cette préface (vers 1862). Et le-Duc est un bourgeois qui ne veut pas voir la mort ; seulement l'héritage. D'où son racisme, non pas à l'envers, mais dénégateur. Il rend l'inadmissible vivable ; il fait rentrer l'excès, et l'exception aussi bien que représente toute oeuvre d'art, dans le quotidien, le familier. Il faut donc que les Indiens soient de la famille. L'intégration au patrimoine passe par là. Elle relève moins de l'archéologie que d'une thanatopraxie redonnant au mort un visage de ce monde, un aspect donc on puisse supporter la vue. A Pierrefonds, le château était resté comme au jour de sa démolition ; la vie, la nature n'avaient pas repris le dessus. Arrive Viollet-le-Duc. A la bonne nôtre.

La santé, la vie, mais surtout la vue, c'est ce qui va faire la fortune de Pierrefonds. Une vue superbe depuis la gare, sur la mare débarrassée de ses miasmes fétides et devenue lac grâce au bon M. Deflubé, sur l'établissement thermal qui s'ensuit, sur le village dans la verdure, sur le château-fort neuf enfin, dernier cri. Sous le Second Empire la gare n'existe pas mais on venait quand même nombreux à Pierrefonds pour voir la reconstruction du château, pour voir Napoléon, Eugénie, le petit Prince Impérial et leurs invités venus de Compiègne observer l'avancement des travaux, pour voir la Cour en chasse à courre, pour voir si les eaux, particulièrement recommandées pour les maladies de peau, on ne sait jamais ... des fois ... pour voir si on ne pourrait pas se faire remarquer. Ce n'était pas facile (et on a fait suffisamment de détours), car il fallait, à la gare de Compiègne, louer une voiture. Aussi, dès 1868, un projet de liaison ferroviaire est-il mis sur pied. Enorme, à la mesure du château. Une ligne reliant le Pas-de-Calais à la Méditerranée : Boulogne-Vintimille via Amiens et Dijon, par Pierrefonds. Pour y drainer toute la France, cette idée. On s'en souviendra encore le jour de l'inauguration de la gare.

M. Ducharon, président de la commission de la fête s'est exprimé en ces termes :

Messieurs,

Il y a déjà 16 ans que Monsieur le comte de Beaurepaire nous exposait, par des conférences, son projet de la ligne d'Amiens à Dijon, et organisait des comités d'étude dans toutes les localités importantes du réseau projeté. Partout M. de Beaurepaire fut reçu avec enthousiasme ; mais plusieurs années se passèrent avant la mise en oeuvre du projet par suite des événements de 1870 et d'autres circonstances que nous nous rappelons tous et qu'il serait trop long d'énumérer.

La guerre, l'instinct de mort, flanquent tout par terre. "Pacifique gare de chemin de fer à l'ombre de cette forteresse menaçante", comme l'évoque "l'esprit pétillant, la malicieuse bonhomie" (N.D.R.R. de de l'ECHO DE L'OISE) de M. Alphonse Chovet, Maire de Compiègne.

En attendant la reprise du projet, il n'y a pour se rendre à Pierrefonds que des voitures publiques dont le service n'est régulier que l'été. Ainsi l'ECHO DE L'OISE du 9 juillet 1875 précise qu'il y a depuis le premier du mois trois départs dans chaque sens : à 7 h, 11 h et 16 h de Pierrefonds, à 10 h. 30, 13 h. 30

et 17 h. 15 de Compiègne. Horaires qui ne sont vraiment pratiques que pour les Pétrifontains se rendant à la ville, car compte tenu de l'heure de trajet, les touristes arrivaient à Pierrefonds vers 11 h 30 pour en repartir à 16 h. Cela ne peut à la rigueur intéresser que les curistes séjournant à l'hôtel. L'affluence s'en ressent. Sur les 178 voyageurs qui le 22 août 1875 descendent à Compiègne d'un train de plaisir en provenance de la région parisienne, 17 seulement sont munis d'un billet de correspondance à destination de Pierrefonds.

Un espoir passager, le 15 février 1877, l'ECHO DE L'OISE publie l'annonce suivante : "Une Compagnie parisienne s'offre en ce moment pour construire entre Compiègne et Pierrefonds un tramway dont les rails reposeraient sur la route. La Compagnie ferait la voie à ses risques et périls; elle s'engage à en achever la construction en 6 semaines, et de façon à pouvoir fonctionner le 1er Mai prochain, et par conséquent le temps de l'exposition de Compiègne.

Projet assez léger, comme on voit. Jacques Bernet l'a évoqué dans le n°9 de ces mêmes ANNALES. Ajoutons simplement qu'il n'aurait concerné en priorité que les habitants de la proche région attirés par une exposition commerciale qui allait se dérouler du 1er Juin au 31 Août, et se solder au reste par un demi-échec, à cause du mauvais temps, une fois de plus.

Pendant lequel temps, toujours est-il, Pierrefonds piétine. Je parle du Pierrefonds qui fait sens, qui veut entrer dans l'histoire. L'autre, tourné vers les activités traditionnelles liées à l'agriculture et à l'exploitation de la forêt, continue son train-train. Pas besoin de gare. L'établissement thermal, c'est une autre affaire. Jusqu'aux beaux jours que vont promettre les discours d'inauguration de la gare, les résultats financiers sont plutôt médiocres. Les actionnaires de la société constituée fin 1873, auxquels on avait fait miroiter la reprise du projet de chemin de fer d'avant la guerre, sont réunis en assemblée générale le 25 décembre 1874 pour constater que la première saison ne leur a rien rapporté. La suivante ne leur sera sans doute guère plus bénéfique : alors que l'établissement est ouvert depuis le 1er Juin, il n'y a au début de juillet qu'une quarantaine de familles ou de particuliers dans les divers hôtels de Pierrefonds, dont 24 à l'Hôtel des Bains. Ces curistes viennent pour la plupart de la région parisienne et du nord de la France : rayonnement assez faible. Il faudra attendre juillet 1878, date du rachat par le Prince Radziwill à M. Archambault, président de la Société des Bains, pour la somme de un demi-million, de *"la terre de Pierrefonds avec ses eaux, ses sources sulfureuses et minérales, son parc et son lac"*, pour que de nouveaux crédits, intarissables dirait-on, cherchent enfin à dégager l'horizon. Fini les rhumatisants et autres souffreteux des ciels couverts, cap au beau fixe ! Le journal parisien LA PATRIE prophétise : *"sous ce nouveau patronage, Pierrefonds sera le rendez-vous de tout le high life parisien."* Des travaux somptuaires sont annoncés qui transformeront l'hôtel provincial en un palace super-chic. Mais c'est qu'un projet de ligne ferroviaire reliant Pierrefonds au reste du monde, au "grand monde" par conséquent, est à ce moment très avancé ; le parlement en a voté les subventions et la Compagnie du Nord vient d'en présenter le tracé détaillé à la commission d'enquête publique : si la population est d'accord, mais je voudrais bien voir le contraire ! on aura vue sur la station depuis l'Hôtel des Bains, et réciproquement. Radziwill voit loin. L'avenir des beaux bâtiments est si lié que l'architecte qu'il pressent en 1878 pour faire un château de son établissement, est celui-là même que réalisera, mais 5 ans plus tard, la gare.

Entrée (remarquée dans un PROGRES DE L'OISE de juillet 1878) de M. Charles Lecoœur. Viollet-le-Duc est mort en 1876. Pas de cathédrale à son actif ; en revanche, il a travaillé aux établissements thermaux de Vichy et d'Aix-les-Bains. Le richissime Prince, plein de napoléons, l'introduit donc dans la place. Et il devient bientôt, sinon du gouvernement, l'architecte officiel de l'arrondissement de Compiègne. A ce titre, il construit la sous-préfecture, la prison juste à côté, l'hôtel de ville de Pierrefonds, cette gare enfin qui couronne tout. Nul doute qu'elle lui aura été, davantage que la prison, l'occasion de se permettre quelques-unes des fantaisies dont Radziwill avait d'abord eu l'idée. Donnant dans l'architecture pittoresque alors en vogue, affectant, comme le décrira l'ECHO DE L'OISE (article reproduit plus loin) *"les formes et les lignes coquettes d'un chalet anglais tel qu'on on construit sur les plages de*

Houlgate ou de Dieppe", cette gare sera le digne rejeton des projets qu' avait conçus le Prince pour son hôtel. C'est là qu'ils devaient aboutir ; ils allaient se retrouver à la gare au lieu d'y aller chercher des clients. Dès 1879 en effet, Radziwill plie bagages. A cause d'une pétition qui circule dans le village pour imposer à la commission d'enquête publique un emplacement qui lui ferait perdre la gare de vue, peut-être le Prince se décourage-t-il, en tout cas Lecoœur ne se met plus à l'ouvrage. Le 21 octobre 1879, la chambre des notaires de Paris vend aux enchères le fonds de l'établissement des Bains, pas la pierre ni la terre : mise à prix 250.000 F. Sortie discrète du Prince Radziwill.

La saison suivante, les nouveaux tenanciers annoncent à leur tour de splendides transformations et l'organisation de grandes fêtes, dans le genre culture, sous la direction déjà d'un certain Dellac, ou à peu près, d'une renommée parfaite. L'ECHO DE L'OISE conclut avec son humour : *la saison des Bains, si le temps se mettait au beau, se présente sous un bel aspect*". A quelques variantes près, même scénario en 1881 et 1882. En 1883, alors que les travaux du chemin de fer battent leur plein, c'est l'apothéose. Dans l'ECHO DE L'OISE le 23 janvier : *"il est question de l'acquisition de l'établissement thermal par une grande compagnie financière qui aurait de grands projets sur cette affaire. On parle déjà d'orchestre attaché à l'établissement, de constructions princières et de plaisance qui feraient oublier Bade et Monaco. Il ne manquera que le ciel à la concurrence"*. Le journaliste n'a pas tort d'ironiser : la pluie d'or qui tombe depuis 30 ans sur Pierrefonds n'a jamais empêché l'autre. De-flubé, déjà, préférerait se fier à la science plutôt qu'au ciel. Et Viollet le païen ! n'a pu qu'y fortifier son rationalisme. Il pleut sur Pierrefonds. Il aura plu tout ce juillet pendant lequel j'écris. Est-ce ma faute ?

Quant à l'or du chemin de fer, impossible de ne pas voir la mine que fut, pour la Compagnie du Nord, le raccordement de Pierrefonds au grand monde. Il suffisait de le raccrocher à un train de mesures pour décrocher immédiatement le gros lot.

Le 17 novembre 1875, une convention est passée entre le Ministère des Travaux Publics et la Compagnie du Nord qui a pour objet la concession à celle-ci d'un lot de quatre lignes : 1°, d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq, 2°, de Valenciennes au Cateau ; 3°, de Lens à Armentières ; 4°, d'Abbeville au Tréport. Il est stipulé que, pour la première, la Compagnie recevra une subvention de 70.000 F. par km. construit et sera autorisé à desservir Compiègne et Villers-Cotterets par un double raccordement de la ligne projetée aux chemins de fer de Paris à Saint-Quentin et de Paris à Soissons. Ces tronçons communs déduits, il reste 102 km. de voie à établir sur les 114 km. du total ; soit une subvention arrondie à 7 millions. En échange de quoi la Compagnie s'engage à exécuter les trois autres sections sans aucune subvention. Générosité dont elle fait mine, bien sûr, pour mieux puiser dans le Trésor Public. La rédaction même de cette convention incite à lire entre les lignes. Des trois dernières qui y sont projetées, deux au moins (de Valenciennes au Cateau et de Lens à Armentières) sont assurées d'un lourd trafic, du fait même des cités minières, précisément, ou industrielles qu'elles relient. Il s'agit moins de marchandage que, de manière plus réaliste, de marchandises. Efficacité bénéfique garantie.

Le 30 décembre 1875, l'Assemblée Nationale adopte le projet de loi déclarant d'utilité publique le chemin de fer d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq. Le lendemain elle se dissout pour retourner devant les électeurs. Elle avait passé son année à se tater avant d'adopter le régime républicain ; mais on ne pouvait se séparer sans avoir réglé auparavant une question estimée à l'époque au moins d'égale importance, celle de ce ...

CHEMIN DE FER d'AMIENS à la Vallée de l'OURCQ

Je suis toujours aussi sérieux. La parole à M. Admond Robert, député de l'Oise en 1884, dans son fabuleux discours d'inauguration :

"Le chemin de fer a eu ses sceptiques ; certains esprits ne croyaient pas aux chemins de fer, comme on en voit encore, en petit nombre, qui ne croient pas à la République. Ce sont deux formes du progrès, de cette grande loi qui emporte le monde sans lui demander son consentement".

J'ai déjà montré comme il parlait d'or : le progrès n'a jamais été qu'un argument pour se passer de l'avis des autres. Récemment encore, à Plogoff ... ce n'est pas du bien passé. Un gros cynisme de betteravier en dit plus sur son époque, i.e. la nôtre, que je ne pourrais philosopher. Se reporter en marge à son explication, vraiment pas personnelle, de l'indiscutable intérêt politique des chemins de fer. Ce discours est une mine.

Le 30 décembre 1875, la Chambre adopte d'ailleurs sans discuter le principe de la subvention allouée à la Compagnie du Nord pour construire la ligne. Le débat, aussi capital que les précédents, ne porte que sur un point : le fond du problème, la pierre d'angle de cette discussion - j'ai nommé Pierrefonds. M. Waddington se bat pour qu'il soit bien spécifié que la commune se trouverait sur le parcours. MM. Connétable, maire,

et Ducharon, conseiller, n'omettront pas le 20 janvier 1884 de lui en exprimer toute leur reconnaissance. Mais pourquoi Waddington ? Elu de l'Aisne, il ne brigue pas les suffrages de Pierrefonds. Alors ? D'abord parce qu'il a été archéologue : les pierres, ça le connaît. Ensuite, parce qu'ensuite il est promis à une autre carrière, il le sait ; "l'un de nos plus grands hommes d'Etat", dicit Ducharon. En 1876, l'année suivante, devinez, Ministre de l'Instruction Publique. Et lorsqu'il devient Président du Conseil en 1879, qui nomme-t-il au poste qu'il a occupé 3 ans auparavant ? Jules Ferry. C'est Waddington qui met sur rails le grand réformateur après lequel tout le monde saura lire, écrire, et pourra envoyer des lettres du front. Comme en 14 ! Par Wagons-postaux entiers. Sous quelle présidence du Conseil, d'ailleurs, passera en 1882 la loi sur l'enseignement primaire obligatoire et laïque ? Celle de Freycinet, mon général, l'ex-ministre des Travaux Publics qui de 1877 à 1879 élaborait un programme de voies stratégiques auquel son nom est resté accroché. Waddington l'avait seulement devancé : l'idée était dans l'air. Les journaux locaux de l'époque accordent toujours aux informations sur les progrès du chemin de fer la première place, celle qu'occupent d'autres jours les articles électoraux et les comptes rendus des grandes manoeuvres. Certes, la ligne d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq, même prolongée jusqu'à Dijon, ne présentait guère d'intérêt stratégique, l'ennemi étant plutôt du côté de la ligne bleue des Vosges - sauf retraite précipitée, comme en 40 après Dunkerque : la guerre est toujours à Pierrefonds de mauvais augure. En revanche, et pour préparer celle-ci, la revanche quel intérêt éducatif ! Viollet-le-Duc avait bâti à Pierrefonds un livre d'histoire grandeur nature qui allait bientôt être reproduit dans tous les manuels distribués à grand frais aux petits descendants des Gaulois. Dans l'esprit du sir Waddington, premier homme du chemin de Ferry, cela seul pouvait justifier une déclaration d'intérêt public assortie d'une tonne de subventions.

M. Edmond Robert, député de l'Oise, a répondu :

N'est-il pas remarquable que le même moment, on peu s'en faut, voit l'achèvement de votre beau château féodal, œuvre impérissable de l'illustre Viollet-Leduc, et l'inauguration de cette gare du Beaudou, qui, pendant longtemps, sembla appartenir aussi au domaine de la légende. Donc Pierrefonds a sa double couronne, sa couronne de tours crénelées, chef d'œuvre de l'art et du génie de résurrection, et, à côté, la couronne de fer de la civilisation moderne.

Les avantages du réseau ferré que ces dernières années ont vu construire, tant pour la défense du pays, ce qui est le point de vue suprême, que pour sa vie quotidienne, ne se sentent pleinement qu'avec le temps. Le chemin de fer a eu ses sceptiques ; certains esprits ne croyaient pas aux chemins de fer, comme on en voit encore, en petit nombre, qui ne croient pas à la République. Ce sont deux formes du progrès, de cette grande loi qui emporte le monde sans lui demander son consentement.

C'est pour cela que M. de Freycinet avait vu juste lorsqu'il traça le programme auquel il a donné son nom. Cet esprit plein de clarté a apporté la méthode scientifique dans les choses du Gouvernement et a su lever en quelques mois des armées de travailleurs, comme il avait su, dix ans plus tôt, organiser en quelques semaines des légions de combattants. Il y a là deux grandes pages que l'impartiale histoire ne déchirera pas.

Les chemins de fer, par la facilité des échanges à l'intérieur, et sous la réserve, devenue nécessaire, de droits compensateurs à la frontière, arrivent à régulariser et à équilibrer les conditions économiques du pays. Et, d'autre part, s'ils ont été la voie par laquelle trop d'ouvriers de culture ont afflué à Paris, ne peuvent-ils pas aussi servir à ce que les bras retournent aux campagnes, surtout lorsque se produit le trop-plein industriel, la crise, le malentendu.

Et les crises elles-mêmes ne seront-elles pas rendues plus rares par le développement de la science économique, de cette économie politique, souvent méconnue, mais dont, dès 1872, le Conseil général de l'Oise s'honorait en demandant, sur la proposition de M. Meurinne, que l'enseignement fût professé dans les écoles normales. Il commença à l'être maintenant jusque dans les écoles primaires.

La connaissance plus répandue des lois inévitables de la production, de l'échange, du travail, sera, l'en n'en saurait douter, un élément de calme et de raison. Ce serait à désespérer de l'esprit humain si son développement ne contenait en soi la paix sociale. D'ailleurs, la France n'est-elle pas le pays du bon sens, qui pour une nation est une force, j'allais presque dire une vertu.

Je vous ai fait l'éloge des chemins de fer, Messieurs, non pour vous convaincre, car vous êtes de mon avis, mais pour rendre justice à ces grandes Compagnies, qui, par suite des conventions que nous avons votées, seront liées de plus près à l'Etat, à ses intérêts, à sa sécurité, à sa défense, et surtout pour célébrer ce grand événement, cette merveilleuse nouveauté d'une locomotive au Beaudou.

Chemins de fer de l'Oise.

Le *Moniteur de l'Oise* vient de publier un excellent article sur les chemins de fer de l'Oise, nous le mettons avec empressement sous les yeux de nos lecteurs.

Nous avons annoncé, dans un de nos précédents numéros, que le nouveau traité passé entre le préfet de l'Oise et la Compagnie du Nord pour la modification et l'extension du réseau de nos chemins de fer, venait d'être approuvé par M. le ministre des travaux publics. Nous ne saurions trop nous féliciter de voir le réseau départemental complété d'une manière aussi heureuse.

Plusieurs cantons de l'arrondissement de Compiègne, déshérités jusqu'à présent, vont se trouver reliés au chef-lieu; dans l'arrondissement de Senlis, la riche et industrielle vallée d'Anthoine va être desservie par une ligne ferrée, enfin l'exécution de la ligne de Compiègne à Soissons se trouvera facilitée et accélérée. Le département gagne en outre l'exemption d'une partie de la subvention de 7,500 fr. par kilomètre, qu'il devait payer pour le réseau d'intérêt local, puisque la ligne d'Estrées à Compiègne se trouve, entre ces deux points, confondue dans son parcours avec celle d'Amiens à Dijon.

Afin de dédommager le public du rallongement de trajet que nécessitera le passage par Estrées, il a été décidé que dans l'application des tarifs aux voyageurs et aux marchandises entre Montdidier et Compiègne, les distances seront calculées, non pas d'a-

pres les longueurs réellement parcourues sur rails, mais d'après celles qui auraient été suivies si le tracé direct par Neufvy et Remy eût été adopté.

Enfin l'exploitation des lignes de l'Oise, qui aurait pu périr et même se trouver suspendue si certaines éventualités s'étaient réalisées, est assurée définitivement, et remise aux mains d'une grande et puissante Compagnie.

Tels sont les principaux avantages que retire le département des combinaisons adoptées par le Conseil général et sanctionnées par M. le ministre des travaux publics. Si nous envisageons la question au point de vue de l'intérêt général par rapport au commerce français et international, aux mouvements de troupes et aux opérations stratégiques, nous ne trouvons pas de moindres avantages dans le traité du 26 août.

L'ouverture d'une seconde grande voie d'Amiens sur Paris, par Montdidier, Estrées, et Ormoy-Villers, pouvait devenir nécessaire et à une douzaine d'années. En effet, l'accroissement considérable du trafic sur les lignes aboutissant à Creil, fait prévoir le moment où il deviendra indispensable de chercher une autre direction pour une partie des transports. L'embranchement d'Ormoy-Villers permettra de dégager le noyau de Creil de tout trafic d'Erquelines, au besoin d'une partie de celui que fournit Calais ou Amiens.

Cette question des chemins de fer, au moment où elle a été discutée au sein du Conseil général, avait vivement préoccupé les esprits et de nombreuses protestations s'élevaient contre le projet de l'administration. Les intérêts privés, si respectables qu'ils soient, doivent s'incliner devant l'intérêt public, quand l'évidence des avantages éclaire à tous les yeux.

Dans l'arrondissement de Compiègne, principalement intéressé aux modifications du réseau, la presse a été unanime à approuver la sanction donnée par M. le Ministre des travaux publics aux conventions conclues avec le Nord; cette solution, aujourd'hui définitive d'une question longuement controversée, est bien, en effet, la plus heureuse et la plus conforme aux intérêts généraux du pays. Nous sommes heureux d'avoir été les premiers à reconnaître les incontestables avantages qu'une entente avec la Compagnie du Nord devait procurer au département.

Maladresse ou sursaut d'humour britannique, peu importe; en insistant aussi lourdement sur le nom de Pierrefonds, quand la desserte de la commune entre Compiègne et Villers-Cotterêts allait sans dire, Waddington dut gêner quelques élus du peuple défendant la renommée de la Compagnie du Nord; d'où le débat parlementaire qui s'ensuivit. Depuis que le bon M. Defflubié avait réinventé le site à partir de sa dénomination, les vertus bénéfiques d'un passage par Pierrefonds étaient par trop célèbres. Aussi, soucieuse de discrétion, la Compagnie du Nord avait-elle préféré à l'instant de porter son projet sur les pierrefonds baptismaux, le défubler d'un nom de plus grand rapport: "ligne d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq". Simple astuce d'écriture. Il n'est rien à Pierrefonds qui ne se soit d'abord construit sur des mots. Une pièce parfaitement montée. Il suffit à nouveau de lire entre les lignes.

Dans la réalité, il n'a même jamais été envisagé de faire circuler des trains directs, convois de marchandises compris, entre Amiens et La Ferté Milon, à plus forte raison jusqu'à Dijon. Des usagers se plaindront en 1910 de ce qu'il fallait, compte tenu des attentes aux correspondances, une dizaine d'heures pour parcourir les 114 kms. séparant La Ferté Milon d'Amiens, alors qu'en passant par Paris on effectuait 224 km en 4 heures environ. Le chemin de fer d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq n'est en effet que la jonction de divers tronçons appartenant à des lignes n'ayant entre elles que très peu de rapport. Un article paru dès novembre 1876 dans le MONITEUR DE L'OISE en résumé avec beaucoup de clairvoyance le principe de base ("nous le mettons avec empressement sous les yeux de nos lecteurs"). Cela explique les nombreux détours de cette liaison directe Amiens-Vallée de l'Ourcq (et pourquoi pas cet autre par le Mexique, à la page suivante, extraite d'AU-DESSOUS DU VOLCAN, de Malcolm Lowry, à lire avec la même urgence). La "grande et puissante Compagnie" n'avait pas à être avare de kilomètres. En fabriquant de toute pièce une ligne d'intérêt général avec des morceaux de lignes locales, elle soustrayait pour ces dernières une subvention kilométrique de 70.000 F., presque dix fois supérieure à celle qu'elle aurait obtenue du département. A l'heure des grandes causes stratégiques, il s'agit là de manoeuvres ferroviaires d'envergure.

Procédons au triage. Comme l'indique le MONITEUR DE L'OISE, la section comprise entre Amiens et Estrées-St-Denis, achevée début 1883, est la seule à présenter un véritable intérêt national, puisqu'elle fait partie du doublement de la liaison Amiens-Paris par Montdidier, Estrées, Longueuil-St-Marie, puis la Vallée de l'Automne jusqu'à Ormoy-Villers, où est rattrapée la ligne de Soissons. Construite à double voie, cette section devait voir circuler jusqu'à la dernière guerre mondiale d'incessants convois de houille (les mines) en provenance du Pas-de-Calais; ce qui en rendait l'exploitation très bénéfique.

D'Estrées-St-Denis à Compiègne, il s'agissait d'un tronçon commun aux deux lignes locales qui fonctionnèrent à l'époque entre Compiègne et Beauvais d'abord, Compiègne et Amiens ensuite. Cette section de 14 km est ouverte le

Ils descendaient de front le long des rails que Hugh avait aperçus du bocage qu'ils flanquaient, en sens presque opposé à leur voie d'arrivée. De chaque côté, un remblai peu élevé s'inclinait vers une fosse étroite au-delà de laquelle s'étendait la broussaille. Au-dessus d'eux vibraient et sanglotaient les fils télégraphiques : *guitare guitare* : ce qu'il valait mieux dire, peut-être, que *gêles*. La ligne — à voie double mais étroite — s'en allait divaguer à l'écart du bocage sans raison apparente puis, en flânant, lui redevenait parallèle. Un peu plus loin, comme soucieuse d'équité, c'était vers le bocage qu'elle déviait pareillement. Mais, dans le lointain, elle décrivait un virage à gauche de proportions si amples qu'on la sentait, en bonne logique, tenue de rattraper la route de Tomah. C'en était trop pour les poteaux télégraphiques : ils s'en allaient tout droit à perte de vue à grands pas arrogants.

Yvonne sourit. « Je vous vois l'air soucieux. Il y a vraiment une histoire pour votre *Globe*, dans ces rails. »

« Je ne comprends rien de rien à cette sacrée ligne. »

« C'est vous autres Anglais qui l'avez construite. Seulement, la compagnie était payée au kilomètre. »

Hugh éclata de rire. « C'est merveilleux. Vous ne voulez pas dire qu'on ne l'a tracée tellement de guingois que pour rabioter sur le kilométrage? »

« C'est ce qu'on dit. Mais ce n'est pas vrai, je suppose. »

« Bon, bon. Je suis déçu. Moi qui pensais que c'était sûrement quelque délicieuse lubie mexicaine. Ça donne certes à réfléchir, en tout cas. »

« Sur le système capitaliste? » Il y avait de nouveau une pointe de moquerie dans le sourire d'Yvonne.

CHRONIQUE DE L'OISE

LES TRAVAUX DE CHEMIN DE FER D'AMIENS A LA VALLÉE DE L'OURCQ.

Nous extrayons du bulletin de statistique du ministère des travaux publics, qui vient d'être distribué à MM. les députés, les renseignements que l'on va lire concernant l'avancement des travaux du chemin de fer d'Amiens à la vallée de l'Ourcq.

Nous croyons qu'ils intéresseront nos lecteurs.

La ligne, comme chacun sait, traverse les départements de la Somme, de l'Aisne et de l'Oise.

La déclaration d'utilité publique date du 30 décembre 1875 ; les travaux ont commencé en 1878 ; la longueur totale de la ligne est de 114 kilomètres, sur lesquels 103 sont en construction.

Il y a déjà en exploitation, depuis le 12 mai 1880, onze kilomètres d'Estrées-Saint-Denis à Compiègne, et, depuis le 9 juin 1881, sept kilomètres de Compiègne au Rû de Berne, ensemble 18 kilomètres en exploitation.

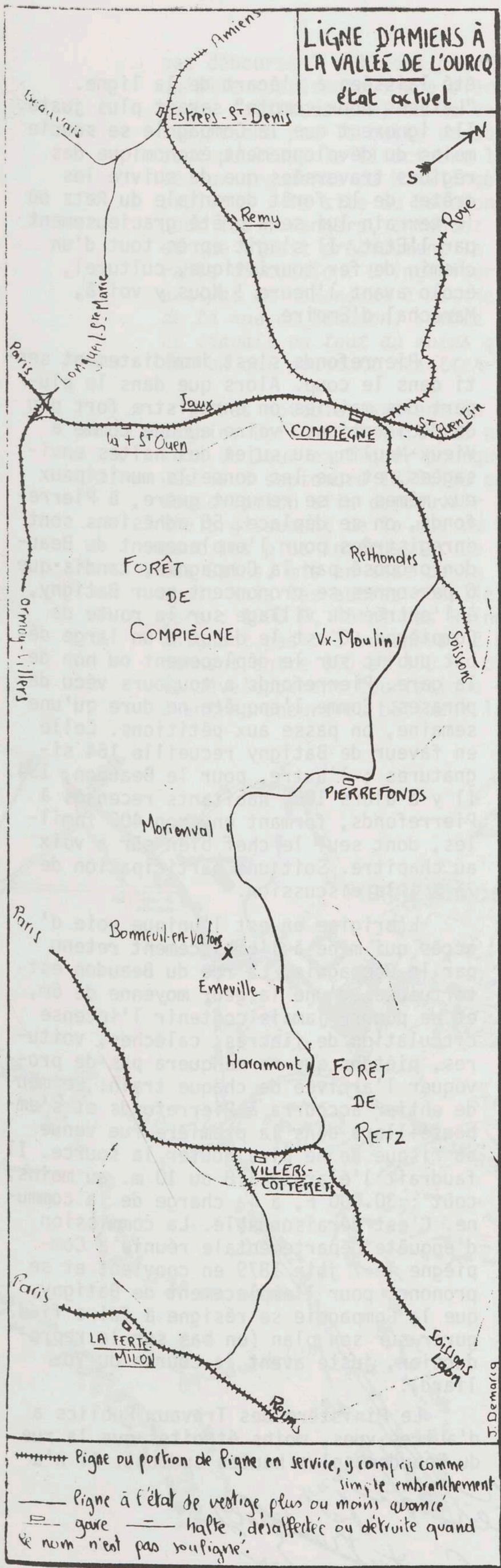
Au 31 mars 1881 les sommes dépensées s'élevaient à 5,550,000 fr. Pendant le deuxième trimestre 1881, la dépense a atteint 700,000 fr., ce qui porte la dépense totale, jusqu'au 31 juillet dernier, à six millions deux cents cinquante-cinq mille francs (6,255,000 fr.)

12 mai 1880, pour Beauvais, quatre liaisons quotidiennes dans chaque sens. En 1900, compte tenu du trafic marchandises, il y circule 30 trains par jour, si bien que les municipalités réclament le doublement de la voie. La Compagnie refuse. Subventionnée pourtant pour construire une ligne à double voie, elle avait, comme il était d'usage, obtenu la faculté de n'en poser qu'une seule, mais à la condition d'acquiescer les terrains et de prévoir les ouvrages d'art pour deux voies, et surtout de procéder au doublement dès que l'utilité s'en ferait sentir.

De Compiègne à Rethondes, la ligne d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq empruntait sur 7 km. celle de Compiègne à Soissons dont la déclaration d'intérêt général et les subventions avaient été votées le 31 décembre 1876, et qui fut mise en service en juin 1881, avec cinq liaisons quotidiennes. A partir de la bifurcation de Rethondes et jusqu'à la Ferté-Milon, la ligne se poursuivait à voie unique par le biais de la même dérogation. Il faut dire qu'il ne viendra jamais à l'idée de personne d'en réclamer le doublement. Avec 3 omnibus par jour, auxquels s'ajoutaient l'été, de Compiègne à Pierrefonds seulement, trois liaisons quotidiennes plus une quatrième dominicale, on est loin de la saturation. Le trafic marchandises, quant à lui, se limitait pour l'essentiel à raccorder les petites industries locales aux grandes lignes passant à Compiègne, Villers-Cotterêts ou La Ferté-Milon. Sûr que cette section n'était pas promise à une grande rentabilité et justifiait bien une subvention. De combien cependant ?

A l'intention des comptables, de tous les gens sérieux, me reportant aux chiffres officiels de juillet 1881 (ci-contre), date à laquelle les études préliminaires, le jalonnage et le défrichage des terrains étaient achevés, où 18 km déjà étaient en service, le principal ouvrage d'art de la ligne, savoir le pont métallique sur l'Oise à Compiègne, construit, et les terrassements de la section Longueau-Estrées-Saint-Denis sûrement très avancés, je risquerai - estimation qui serait vérifiable dans les archives de la Compagnie entassées du côté de la gare du Nord à Paris, si elles étaient d'un accès moins problématique - je risquerai que le coût global des travaux pour les 105 km de la ligne n'a pas dû excéder les 15 millions, achats des terrains compris. De Rethondes à Pierrefonds, pour 13 km., les deux tiers il est vrai en forêt domaniale que l'Etat concédait gracieusement, la Compagnie a versé au total 80.000 F d'indemnité aux propriétaires. Considérons que la section Longueau-Estrées (60km) promettait au moins autant de bénéfices que les lignes Lens-Armentières et Valenciennes-Le Cateau construites sans subvention ; reste la moitié de la distance à parcourir et la moitié, je suis généreux, du coût à financer. Mais je préfère calculer à ma manière.

Sept millions. Dites Pierrefonds et la manne arrive : la malle-poste sur rails après la restauration. En l'occurrence il valait mieux ne pas le dire trop fort,



que ça se sache uniquement au château. Chiffre magique de sept millions. Et Fiat la Petrae Fontes station ! En comparaison de ce qu'aura coûté l'extraordinaire présence de cette gare, le château, six millions, est pure bagatelle : un caprice de Prince, et qui se révélera pour le moins d'une utilité publique aussi énorme. J'ai pu me renseigner, me documenter, m'ingénier autant que les spécialistes de la Compagnie du Nord à retracer les différentes phrases, je dis bien, de l'élaboration du tracé, je reste au premier jour étonné, sans explication raisonnable. Toutes mes recherches ne m'ont fait qu'apprécier davantage la nécessité du hasard. Celle, par exemple, de trouver, entre parenthèses (et je n'ajoute rien d'autre), six mois après le vote des subventions, cet entre-filet dans l'ECHO DE L'OISE :

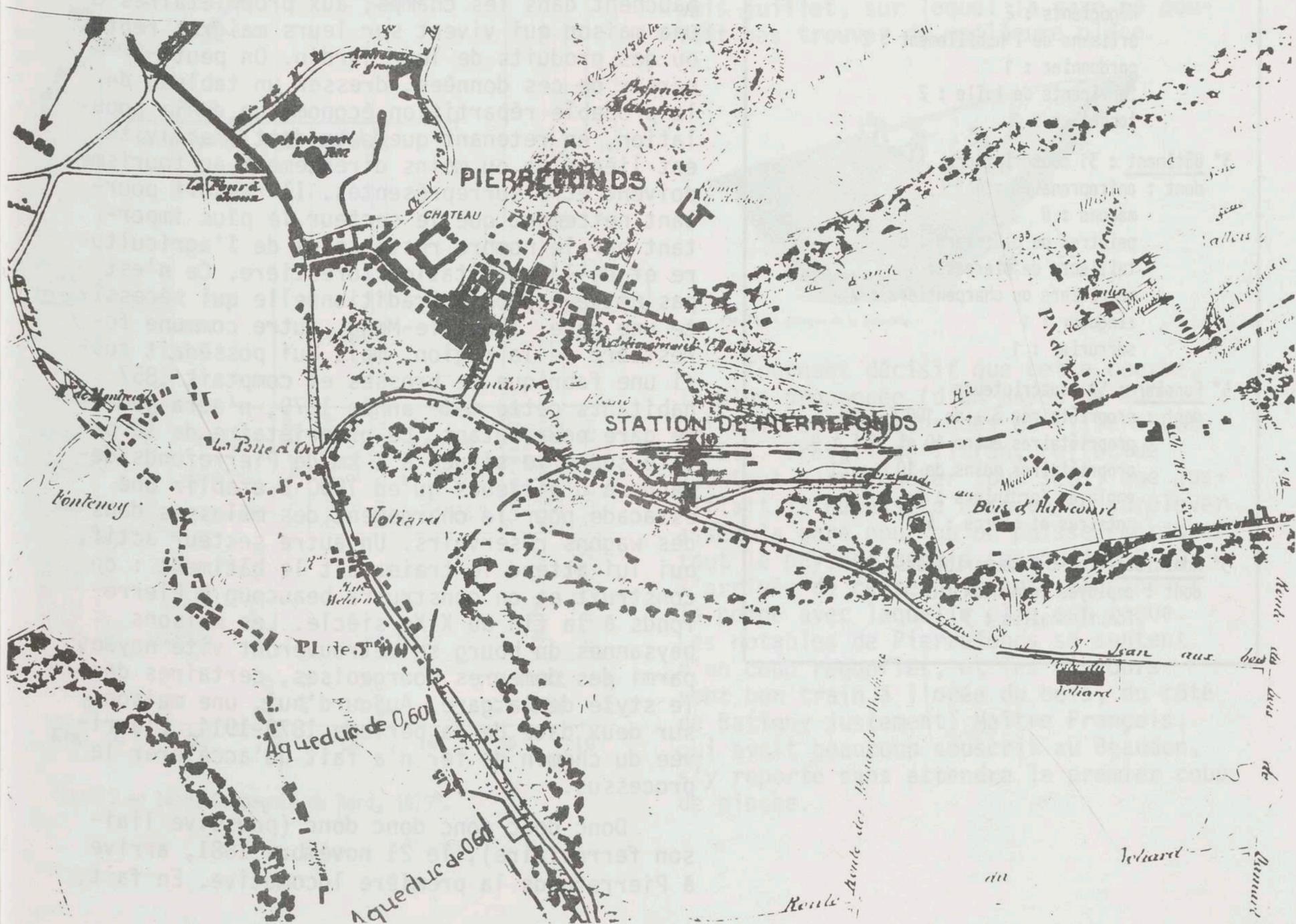
"En vertu d'ordres spéciaux, (la gendarmerie de Pierrefonds a conduit à l(a maison d)arrêt de Compiègne, dimanche 5 juillet 1876, le (sieur Persant Arthur dit) TORTILLARD, (âgé de 44 ans, manouvrier,) pour dettes envers l'état."

Notez, pour s'en tenir à la lettre, pauvre Persan ! que cela se passe bien avant que l'architecte Lecoœur ne s'occupe de sa nouvelle maison, souvenez-vous : la prison de Compiègne et la gare de Pierrefonds. O coïncidences ! Avant aussi que toutes les discussions sur le tortueux tracé de cette voie ferrée soient elles-mêmes bouclées. Mais cela ne fait déjà plus partie que de "cette grande loi, disait notre député, qui emporte le monde sans lui demander son consentement". Simple formalité en effet que cette enquête publique sur l'emplacement des stations que supervise en mai 1879 le même Edmond Robert, alors sous-préfet de l'arrondissement. A un poil près, pour faire bonne mesure, le déplacement d'1 km de la halte de Reihondes prévue initialement au Francport, la Compagnie obtient gain de cause sur tout, et le profit qui s'ensuit. On se croirait à l'une de ces concertations que la République Ve n'a pas inventées. Les populations concernées peuvent argumenter, négocier, pétionner, rigolade !

A Bonneuil-en-Valois, commune de 814 habitants, le conseil municipal et ses administrés lancent une pétition dans laquelle ils s'étonnent, considérant l'industrie de la vallée, d'avoir

pas déboursé 7 millions pour les beaux yeux de la commune pour pour ce qu'elle représente : une pièce bien montée. Or de l'emplacement de Bagtigny (altitude 80m) on ne verrait plus en arrivant le château (cote 112) caché par la butte de sable du Voliard (113m). Conclusions : elles sont publiées le 11 octobre 1879 et le ministère se rend sans difficulté aux arguments de M. l'Ingénieur représentant la Compagnie. Lequel explique : le site du Beaudon est plus près des hôtels et plus pratique pour les étrangers, entendez les visiteurs qui viennent voir, ou boire, et que visait précisément le Prince Radziwill au moment de cette déplorable discussion. L'ingénieur de préciser toutefois que "le Conseil Municipal en renonçant à mettre à la charge de la Compagnie l'élargissement de la rue du Beaudon, semble faire supposer qu'il a les moyens d'assurer ce travail ou tout au moins qu'il ne redoute pas la difficulté de circulation qui pourrait résulter de la largeur actuelle de la rue".

Les notables avaient en effet souscrit d'avance aux idées de la Compagnie. Declubé n'avait pas attendu Viollet-le-Duc et il n'était nul besoin de leur expliquer pourquoi la gare n'avait sa place qu'au Beaudon. Dès le 3 septembre 1879, le conseil municipal décide de lancer une large souscription afin de couvrir "avec un emprunt de 10.000 frs", les frais d'élargissement de la rue du Beaudon. Les premiers à verser sont évidemment les plus intéressés. Le Prince Radziwill, propriétaire de l'Hôtel des Bains, mis en tête de la liste, se révèle introuvable - on sait pourquoi. Mais les autres hôteliers ne se font guère prier : Hôtel des Etrangers : 1000 F, Hôtel des Ruines : 600 F. Les commerçants non plus ne réchignent pas : 3 bouchers, 2 boulangers, 2 épiciers, 1 marchand de vin, donnent entre 100 et 300 F. chacun .. Le notaire, Maître François, auquel le développement touristique du village ne peut que profiter : 600 F. ; 2 entrepreneurs du bâtiment lui emboitent le pas en versant chacun 300F.



PIERREFONDS en 1879

1° Agriculture et forêt : 77 souscripteurs

- dont : manouvriers : 54
 - bûcherons ou scieurs : 5
 - marchand de bois : 1
 - petits cultivateurs : 5
 - gros cultivateur : 1
 - surveillants de culture : 3
 - bergers : 2
 - charrons : 3
 - maréchal ferrand : 1
 - bourrelier : 1
 - taillandier : 1

2° Commerce et artisanat : 28 souscripteurs

- dont : hôteliers : 5
 - employés d'hôtel : 2
 - bouchers, charcutiers : 3
 - boulangers : 2
 - épiciers, fruitiers : 6
 - marchands de vins : 3
 - négociants : 2
 - artisans de l'habillement : 2
 - cordonnier : 1
 - fabricants de toile : 2
 - tonnelier : 1

3° Bâtiment : 31 souscripteurs

- dont : entrepreneurs : 4
 - maçons : 8
 - peintres ou plâtriers : 6
 - tailleurs de pierres : 4
 - menuisiers ou charpentiers : 7
 - zingueur : 1
 - serrurier : 1

4° Foncier : 51 souscripteurs

- dont : propriétaires à + de 100 F : 10
- propriétaires entre 10 et 50 F : 9
- propriétaires moins de 10 F : 21
- employés jardiniers : 7
- notaires et clercs : 4

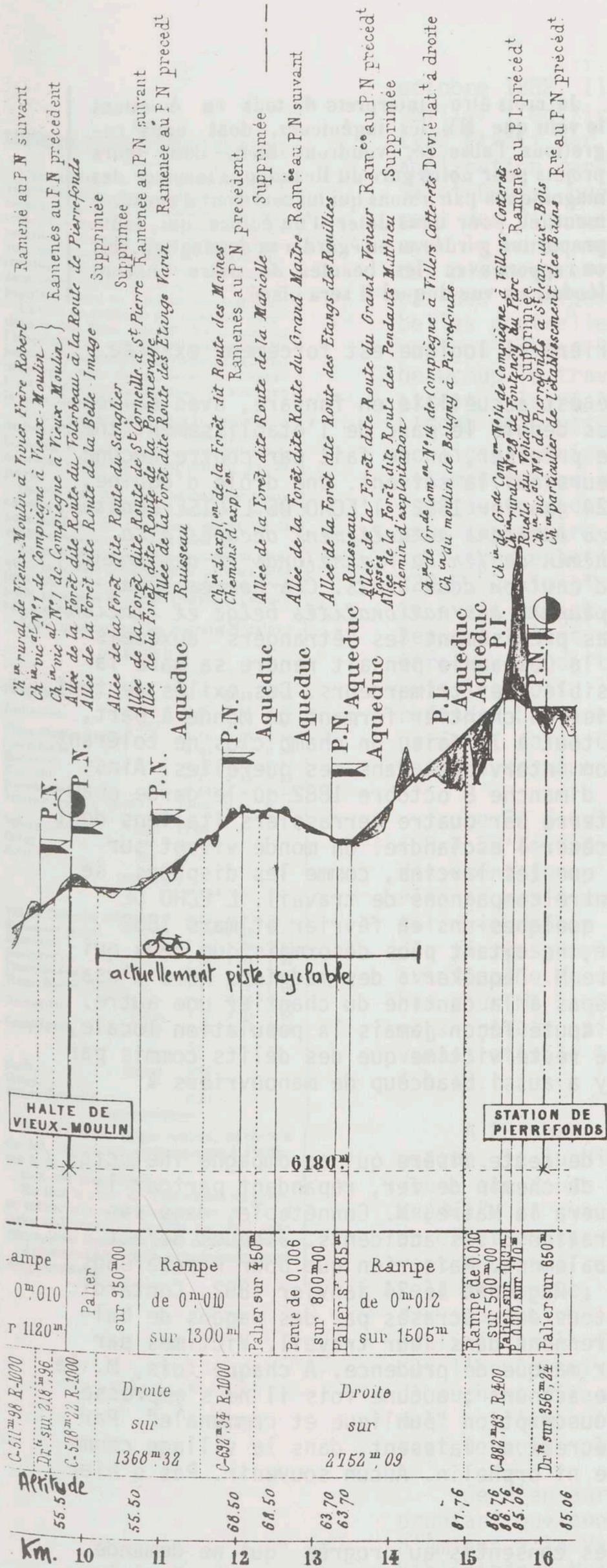
5° Administration : 8 souscripteurs

- dont : employés communaux : 5
- fonctionnaires : 3

Suivent les bienfaiteurs reconnus, les amoureux fous de Pierrefonds, et les grosses fortunes qui ne peuvent pas faire autrement, à commencer par M. Delahaye, propriétaire des fermes de Palesnes, qui à lui seul lâche 5.000 F

De telles souscriptions sont à l'époque monnaie courante. Il en est organisé une, par exemple, qui rapporte 4750 F. destinés à porter secours aux familles de quatre cheminots accidentés mortellement par un train le 9 février 1878 à Thourotte - la Compagnie du Nord n'étant pas concernée, bien entendu. Et la liste complète des donateurs est publiée dans les journaux, c'est l'important. Le 30 septembre 1879, l'ECHO DE L'OISE révèle les noms des premiers à avoir fait un beau geste pour le Beaudon. Les Archives Départementales sont mieux documentées. Ont été rassemblés finalement 15125 F. Au total plus de 200 personnes ont versé : la moitié des familles de Pierrefonds. Pour la plupart des sommes modestes, 1 ou 2 F très souvent, dépassant rarement 10 F et même s'il s'agit là des bien-pensants, de ceux du moins qui ne veulent pas se faire mal voir (toujours la vue), les différentes couches de la population semblent équitablement représentées : des manouvriers ou journaliers qui l'hiver travaillent dans la forêt et l'été s'embauchent dans les champs, aux propriétaires d'une maison qui vivent sur leurs maigres rentes ou des produits de leur jardin. On peut, à partir de ces données, dresser un tableau de la probable répartition économique de la population, en retenant que ceux dont l'activité est liée plus ou moins directement au tourisme doivent être surreprésentés. Il ressort pourtant nettement que le secteur le plus important par le nombre reste celui de l'agriculture et de l'exploitation forestière. Ce n'est pas cette économie traditionnelle qui nécessite une gare. Tracy-le-Mont, autre commune forestière de la région, mais qui possédait aussi une fabrique de brosses et comptait 1857 habitants cette même année 1879, n'aura jamais de gare pour autant. Le propriétaire de la petite sucrerie située à 1 km de Pierrefonds demandera d'ailleurs qu'en 1900 à établir une estacade pour le chargement des mélasses dans des wagons réservoirs. Un autre secteur actif, qui lui attend le train, est le bâtiment : on construit et on construira beaucoup à Pierrefonds à la fin du XIXe siècle. Les maisons paysannes du bourg se retrouveront vite noyées parmi des demeures bourgeoises, certaines dans le style de la gare. Aujourd'hui, une maison sur deux date de la période 1870-1914. L'arrivée du chemin de fer n'a fait qu'accélérer le processus.

Donc donc donc donc donc (poussive liaison ferroviaire), le 21 novembre 1881, arrive à Pierrefonds la première locomotive. En fait,



"Profil en long, Compagnie du Nord, 1879".

en quatrième position derrière Deflubé (1825 environ), Viollet-le-Duc (1857), Lecoœur (1878) - j'écris en plein Tour de France. Et par la route de Compiègne d'ailleurs, traînée par 20 chevaux enrubbannés. Les rails, s'ils sont en bonne voie, ne sont pas encore posés. La Compagnie du Nord a attendu jusqu'en mars-avril 1881 que soit complètement achevée la ligne de Compiègne à Soissons pour faire démarrer les travaux à partir de la bifurcation de Rethondes. Ils sont exécutés par l'entreprise Déquêker qui, les mêmes années 1881-82, est chargée en association avec l'entreprise Titran de construire la section Longueau-Estrées-St-Denis, ouverte à la circulation le 23 mai 1883. De Rethondes à l'entrée de Pierrefonds, les terrassements à effectuer - le profil en long le montre - étaient peu importants et sont sans doute très avancée en novembre 1881. En revanche, à la courbe du Voliard, dans "le Parc" appartenant encore au Prince Radziwill, des difficultés s'annoncent. Il va falloir sur presque 500 m creuser une tranchée de 20 à 30 m de profondeur, dont la terre servira à remblayer le terrain marécageux près du lac, défriché depuis juillet, sur lequel la gare ne pouvait pas trouver de meilleure place.

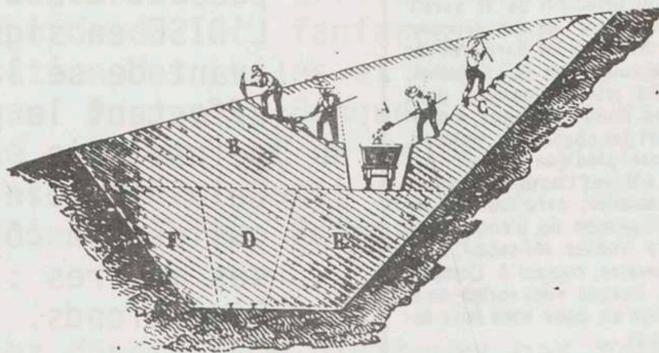


Fig. 16. — Attaque de la tranchée

Tournant décisif que cette courbe, la plus prononcée (d'un rayon de 400m) qui soit entre Rethondes et Villers-Cotterêts. Travail de Titran, (effectué pourtant par Déquêker tout seul) que justifiait la nécessité absolue de surélever assez la gare pour qu'on puisse embrasser tout le paysage depuis ses quais. D'où l'arrivée de cette puissante machine et la pompe avec laquelle elle est reçue. Les notables de Pierrefonds se sentent d'un coup regonflés, et les discours vont bon train à l'orée du bois, du côté de Batigny justement. Maître François, qui avait beaucoup souscrit au Beaudon, s'y reporte sans attendre le premier coup de pioche.

Pierrefonds-les-Bains.

On espère toujours, à Pierrefonds, inaugurer la ligne cet hiver.

Nous avons visité la gare et ses dépendances installées au bord du lac, vers la rue du Baudon, endroit charmant, tableau tout fait qui n'échappera à aucun voyageur.

Comme construction, la gare nous paraît tout à fait réussie. Son aménagement intérieur ne doit rien à son aspect extérieur qui affecte les formes et les lignes coquettes d'un chalet anglais tel qu'on en construit sur les plages de Houlgate et de Dieppe.

Le bâtiment central compte 15 portes de façade sur le quai d'embarcadère. Il est flanqué, à gauche et à droite, de deux petits pavillons affectés à différents services auxiliaires.

L'édifice est tout entier construit en belle pierre blanche de Creil. Les toitures et faîtes sont en zinc ouvragé et sont surmontées de fleches repoussées qui ornent agréablement le sommet.

La façade principale, sur la rue du Baudon, prolongée et considérablement élargie en cet endroit, présente des dispositions analogues avec un petit entablement et un fronton central destiné à recevoir un cadran.

L'inscription de *Pierrefonds-les-Bains* est taillée dans la pierre sur les faces latérales de la construction.

Quant à l'intérieur, livré depuis huit jours aux menuisiers et peintres, nous ne saurions encore trop en juger, dans l'amoncellement des pots de céruse et d'ocre jaune et parmi les « chevaux de file » de planches et de voliges qui obstruent, à gauche et à droite, parmi des monticules de copeaux la circulation des indiscrets, impatientes du mot de la fin.

Les abords de la gare sont vastes. Dégagés à souhait, ils permettront la libre évolution des foules qui s'y donneront rendez-vous. Mais il reste un vœu à former : c'est l'élargissement de la rue du Baudon qui va devenir un passage bien exigü lorsque, par exemple, deux voitures se croiseront.

La compagnie a sans doute prévu le cas, car elle a eu soin de s'assurer la concession d'immeubles et de terrains propres à servir cette cause lorsque les besoins, devenus trop pressants, souleveront la question devant le conseil municipal intéressé.

Rarement on a vu une compagnie de chemins de fer être plus jalouse des intérêts du public, son client.

Quelle jolie place finement sablée, encadrée en hémicycle, le côté principal de la gare !

Très peu parcimonieuse de la dépense, cette compagnie a multiplié les barrières sur les quais, sur les accotements et chaussées, de façon, malgré les jets de lumières dont elle sera le soir non moins prodigue, à mettre le passant à l'abri des chevaux et voitures.

Et puis ! soucieuse plus que jamais des petits besoins, qui affligent l'humanité souffrante, elle a fait installer, avec tout le confort possible, à gauche de l'entrée, un bien-retiro facile à trouver soi-même, sans qu'il devienne nécessaire, comme à Compiègne, par exemple, lorsque vous sortez de la gare, d'aviser quelqu'un pour vous faire indiquer qu'ici, c'est là...

Nous avons fait un croquis de la gare ; disons maintenant un mot de la voie.

Il a fallu des milliers de wagons de terre pour remblayer à niveau du lac ; il est vrai qu'on n'a fait que transporter ici ce qu'on avait retiré plus loin, derrière le chalet Archambault et vers la route de Compiègne où une tranchée remarquablement profonde a été opérée.

On a tout prévu : voie de garrage et voie spéciale dite voie des trains de plaisir, la plus proche du lac.

Entre cette dernière et la ligne de Villers-Cotterêts, Paris, etc., qu'elle rejoint et avec laquelle elle se confond plus loin, est installé un abri embarcadère surmonté d'une marquise ; il y a un nom technique pour cela qui nous échappe en ce moment.

Les lampi-teries et toute sortes d'annexes sont distancées le long des quais.

Quand ces petites maisons avec leurs toits vermillonnés et gais comme des éclats de rire auront un peu caché leur nudité dans des treilles verdoyantes, et environné leurs bords de plates-bandes printanières, ça aura un vrai parfum de villégiature comme à Chantilly et à Enghin, où les gares, loin d'avoir l'aspect de tristes corps de garde moscovites environnés de plants de choux, sont un véritable avant-goût champêtre du bien-être et du luxe de leurs cités.

Il n'est pas jusqu'aux poteaux télégraphiques qui devront être enrubannés de pampres comme jalons du fil de bonne nouvelle. Qu'attendra-t-on ? si non de bonnes nouvelles dans ce pays de Pierrefonds-les-Bains, future banlieue de Paris par les trains qui y débarqueront, les dimanches surtout, la famille ouvrière, heureuse enfin de voir d'autre gazon que celui des remparts et des forts, et jalouse d'y respirer un autre air que celui émanant, à 10 lieues à la ronde, de l'enfer de Paris.

Je crois être l'interprète de tous en émettant le vœu que MM. les ingénieurs, dont nous regrettons l'absence, voudront bien, dans leurs projets pour notre gare du Beaudon, s'inspirer des magnifiques panoramas qui lui serviront d'encadrement, et, pour nous doter d'un édifice qui, toute proportion gardée et eu égard à sa destination, soit en rapport avec les beautés de notre Château féodal, en vue duquel il sera placé.

Aucun suspens : prière si logique est forcément exaucée.

Si la machine est accueillie en fanfare, avec salves d'artillerie tirées depuis le parc de l'établissement thermal, j'oubliais de préciser, on ne fait par contre aucune fête aux travailleurs qui la suivent. Une drôle d'équipe, il faut dire. Le 24 janvier 1882, l'ECHO DE L'OISE constate : "le nombre des ouvriers actuellement occupés à la construction du chemin de fer de Pierrefonds et demeurant dans le pays est d'environ deux cents. Ces hommes appartiennent pour la plupart aux nationalités belge et italienne". Ce ne sont pas précisément les "étrangers" auxquels M. l'Ingénieur de la Compagnie pensait rendre sa gare la plus pratique possible. Des trimardeurs. Des exilés de tout qui vont de chantier en chantier formant un monde à part, exclus et reclus, tout à la fois. Un champ clos ne tolérant notamment pas qu'on intervienne dans ses querelles. Ainsi à Vieux-Moulin le dimanche 8 octobre 1882 où le garde champêtre est jeté à terre par quatre terrassiers italiens dont il avait voulu arrêter l'esclandre. Un monde vivant sur lui-même au point que les larcins, comme les disputes, se passent d'abord entre compagnons de travail. L'ECHO DE L'OISE en signale quelques-uns en février et mars 1882 avant de se lasser, ne citant plus désormais que ceux qui affectent le pauvre M. Déquéker : des madriers hors d'usage une fois, un repas à la cantine du chantier une autre. Cela n'atteint de toute façon jamais la population locale, qui de son côté ne reste victime que des délits commis par ses membres : il y a aussi beaucoup de manouvriers à Pierrefonds.

Autre aspect de cette misère qui accompagne inéluctablement l'arrivée du chemin de fer, répandant partout la prospérité expliquera le Maire, M. Connétable, dans son discours d'inauguration : les accidents. Jacques Bernet en parle plus globalement. Mais rien que pour Pierrefonds, il y a deux morts : Ragueneau le 24 janvier 1882, Contardi le 27 août 1882, tous deux écrasés par des wagons de bal-last qui les surprennent dans leur travail. Victimes par conséquent de leur manque de prudence. A chaque fois, M. le Docteur Connétable accourt ; aucune fois il ne s'empresse d'organiser une souscription "publique et communale". Par bonheur, les malheureux ne laissent, dans le village comme ailleurs, ni veuve ni orphelin. Aucun souvenir. Pas d'hier pour demain.

Ces sacrifices consentis au progrès "qui ne demande à personne son consentement", le chantier marche à si infernale cadence que le creusement à la pioche et à la pelle de la tranchée du Voliard, et le remblaiement consécutif de l'ancien marécage de Beaudon, sont terminés en

LA

LIGNE DE PIERREFONDS-LES-BAINS

L'ouverture de la ligne de Pierrefonds à Villers-Cotterêts, tant de fois annoncée et si souvent démentie, a pris enfin une date certaine ; elle aura lieu le dimanche 20 janvier prochain. La mise en exploitation d'une voie qui relie Compiègne aux diverses attractions qui forment le but des voyages dans notre région, a été accueillie par la population avec un légitime empressement.

La ville de Pierrefonds, amie des réceptions et des fêtes, connaît les devoirs de l'hospitalité et sait les obligations que la journée d'inauguration lui impose. Le Conseil municipal, nous dit-on, prend des dispositions pour recevoir dignement les hôtes que la nouvelle ligne leur enverra.

On parle d'invitations que la municipalité de Pierrefonds ferait à la municipalité de Compiègne et de réjouissances publiques, destinées à fêter cette belle journée du 20 janvier.

Quoiqu'il en soit, nos informations particulières nous permettent d'annoncer qu'il y aura des frais de réceptions dignes de la vieille renommée de Pierrefonds.

La commission des fêtes organise un banquet, la fanfare municipale prépare ses plus jolis morceaux, les habitants pavoiseront leurs demeures et feront bienveillant accueil aux étrangers.

Voici quelles sont les heures des trains :

ALLER				
		Matin	Soir.	Soir.
Compiègne	Dép.	8 ^h 58	3 ^h 32	8 ^h 35
Rethondes	Arr.	9 07	3 42	8 45
	Dép.	9 08	3 47	8 46
Vieux-Moulin (halte)		9 15	3 55	8 54
Pierrefonds		9 26	4 12	9 06
Morieuval		9 36	4 28	9 17
Erneville		9 47	4 43	9 28
Haramont (halte)		9 54	4 50	9 35
Villers-Cotterêts (arrêt)		10 03	5	9 45
Villers-Cotterêts	Dép.	10 08		
Crépy	Arr.	10 30		
Paris	Arr.	12 07		

RETOUR				
		Matin	Soir	Soir
Villers-Cotterêts (départ)		6 ^h 55	1 ^h 10	7 ^h ..
Haramont (halte)		7 06	1 22	7 10
Erneville		7 13	1 34	7 17
Morieuval		7 25	1 52	7 28
Pierrefonds		7 36	2 08	7 38
Vieux-Moulin (halte)		7 47	2 19	7 48
Rethondes	Arr.	7 54	2 28	7 54
	D. p.	7 55	2 31	7 55
Compiègne	Arr.	8 06	2 44	8 04
	Soir			
Paris	Départ.	4 ^h 40		
Crépy		6 26		
Villers-Cotterêts		6 51		

Vent-on savoir ce que coûtera, en chemin de fer, le voyage de Compiègne à Pierrefonds et vice-versa ?

Ceci est bien simple :

En face la gare de Pierrefonds-les-Bains, se trouve le poteau kilométrique n° 16 ; si nous multiplions ce nombre par sept centimes, nous aurons un franc douze centimes.

Autrement dit, on ira à Pierrefonds pour vingt-trois sous.

octobre 1882. Il ne reste plus à Charles Lecoœur qu'à surveiller l'édification de la gare. Il prend pour base le plan type établi par la Compagnie, dont on peut encore voir une application dans la gare construite peu avant à Estrées-Saint-Denis, que desservait 4 lignes. Il lui donne simplement des dimensions et surtout un décor plus en rapport avec le panorama : remplaçant la brique partout en usage par des pierres de taille appareillées, les tuiles mécaniques par des ardoises de zinc en écaille, laissant apparaître de belles poutrelles de fer, et prévoyant des marquises qu'aurait pu envier Baltard, et Viollet-le-Duc qui appréciait beaucoup le travail de ce dernier. Le mobilier intérieur excepté, la réalisation en est achevée en septembre 1883. L'ECHO DE L'OISE peut en donner alors une description qui souligne combien la Compagnie du Nord, par exception, s'est montré peu soucieuse d'économies. D'ordinaire elle ne fait aucun cadeau. Elle réclamera par exemple 420 F en 1890 pour construire à Palesnes, à 3 km de là, un point d'arrêt ; soit très exactement le coût du quai : 200 F, et de l'abri : 220 F. On imagine ce qu'il serait advenu de la gare si elle avait été se terrer derrière une butte de sable. Le Beaudon, c'est une autre histoire. D'abord c'est fait pour être vu, su de tout le monde comme les souscriptions. Et puis les mots, les noms ont toujours été la chance de Pierrefonds. La gare du Beaudon est le présent, esthétiquement parfait, de la Compagnie du Nord, à tout ce que représentait, à ce moment précis, Pierrefonds.

Le 24 janvier 1884 on peut inaugurer. Train partant à 8 h 58 de Compiègne emportant les autorités de l'arrondissement jusqu'à Pierrefonds où le train de Villers-Cotterêts en avait amené d'autres. A l'arrivée décharges d'artillerie depuis les bords du lac, fanfares bien sûr, chœur des vierges, présentation des huiles et visite des garages avant celle du château. Bouquets. Banquets. Discours. Un ban pour M. le Député surtout ! et un fauteuil pour la sous-préfète qui a ses vapeurs. Petit tour chez le tout venant attablé à l'Hôtel d'Enfer. Retour par le train de 4 h 12.

A 23 sous, pensez donc ! 1500 visiteurs pas tous de marque, le lundi de la Pentecôte : " ce sont de pareils jours que toute l'étroitesse de la rue du Beaudon se fait sentir ". La question de l'élargissement de la rue demeure en effet en suspend et des polémiques, électorales, s'élèvent encore à ce propos au milieu de l'année 1884. Qu'à cela ne tienne, la Compagnie du Nord, sans exiger la moindre subvention - ayant maintenant calculé le profit exact réalisé sur le financement de la ligne - fait aménager dès l'année suivante un souterrain passant sous la voie et débouchant directement sur le parc de l'établissement thermal, où l'embouteillage, sinon le stationnement, s'avère tout de suite plus payant.

Je n'en aurais jamais eu l'eau à la bouche si n'empruntant quelque jour le dernier vestige de cette ligne d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq, je n'étais tombé à la Bibliothèque Municipale de notre capitale régionale (j'en plagie déjà le style) sur un petit chef d'oeuvre. Eh oui ! écrivez mes écrivains, peu importe les conditions dans

Pierrefonds.

Un écho du prochain salon :

Français a presque terminé les deux paysages qu'il destine au Salon. — Le premier est un lavoir à Pierrefonds, une petite mare transparente, enchâssée dans un écrin de mousses et de verveines. — Au-dessus, formant berceau, des lianes s'enlacent, se tordent, s'entrecroisent ; puis des buissons et des arbres forment un fouillis de verdure.

Au travers d'une éclaircie, on aperçoit dans la brume le château de Pierrefonds, juché sur le haut d'un rocher et rappelant les vieux castels du moyen âge.

Les laveuses, à coups de battoirs, font des vaguettes sur l'eau, froissent le linge et chantent des refrains amoureux.

Les manches retroussées montrent les bras nus, et les corsages défaits, soulevés par de brusques mouvements, laissent entrevoir des formes rebondies. — Cependant une d'entre elles, sans doute fatiguée, a laissé son travail et, à genoux sur le gazon humide, les deux bras pendants, regarde si son promis vient lui conter fleurette, tandis que sa compagne plus sage, travaille toujours du battoir.

lesquelles vous publiez, on ne cherche pas des lecteurs, mais il se trouvera toujours finalement quelqu'un pour prendre votre texte, pour en vivre et en écrire une heure ou deux : j'appelle ça de l'amitiê, "c'était pas d'la littérature" (air connu). Il s'agit d'un manuscrit in 8°, avec sur la page de couverture, en très très gros, trois mots : ART - PATRIE - TRAVAIL. En premier conviendrait sans doute mieux le terme "patrimoine" qui est de la famille du second et préciserait davantage l'objet de ce travail. Il ne s'agit que d'un document quasi officiel, en aucun cas de création. "Excursion des Elèves de l'Ecole des Beaux-Arts d'Amiens à Compiègne et Pierrefonds en 1887". En train, bien entendu. Voilà l'un des premiers usages que l'on fait de la ligne d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq. C'était prévu. Je recopie simplement les meilleurs passages de ce récit, avec quelques notes et transitions dans la plus pure tradition des manuels - dont je suis à cette heure à me taper, taper, taper, taper à la machine, j'en ai mal aux mains.

"Et l'on monte tout joyeux dans le train où nous avons le plaisir de voyager à prix réduit". Instructif, non ? "Montdidier. Dix minutes d'arrêt. Vite toute la troupe est sur pied et s'éparpille le long de la voie. Chacun prend son album, histoire, comme on dit, de tracer quelques lignes et d'écrire au-dessous : Montdidier 19 Juin 1887. "Eh ! là-bas, venez, vous êtes pris !" Comment, "pris" ? j'accours ; et de quoi s'agit-il ? Nos photographes ont dirigé leur appareil du côté de la ville : comme nous nous trouvons au premier plan, nous sommes pris ! et captifs dans la chambre noire. Le train va repartir ... En voiture !

"Compiègne, où "tout le monde descend". Il est oiseux de vous dire que nous faisons comme tout le monde. La correspondance pour Pierrefonds ne partant qu'à 9 heures, nous avons un peu plus d'une heure à dépenser". A Pierrefonds de train sont ainsi vus, admirés, commentés : une vieille maison avec sculptures sur bois de la rue Solférino, puis l'Hôtel de Ville et sa place, avec, toute récente, la statue de Jeanne d'Arc inaugurée en grandes festivités, pas en petit colloque honteux, le 10 octobre 1880 (j'en ai lu les ECHOS DE L'OISE). Revenons à nos touristes. Plus question de plaisanter, c'est la tirade obligée : "Si Jeanne venait aujourd'hui, le coeur lui saignerait encore et peut-être entendrait-elle ses voix lui dire : - Jeanne, va délivrer l'Alsace et la Lorraine, que tous les Allemands soient mis hors de France, sauf ceux qui y périront". Evidemment le sang. Retenez un coup d'oeil à l'Eglise Saint-Jacques et au Palais. "L'édifice est grand, j'en conviens, très grand, mais plat et uniforme. On sent qu'il a été bâti sous Louis XV et sous Louis XVI, à une époque de grande servitude morale". Clichés républicains d'une grande pertinence si l'on songe un instant à notre architecture, populaire ! "Mais l'heure commande, nous nous dirigeons vers la gare".

"Pierrefonds. Voici Pierrefonds : Pierrefonds-les-Bains, s'il vous plaît. Nous quittons la gare, enfilons à droite un tunnel qui passe sous la ligne de chemin de fer et nous nous trouvons en face d'un lac où glissent quelques barques légères. Au-delà, coquettement enchâssée dans un massif de verdure, apparaît le château de Pierrefonds, ce bijou de l'ar-

chitecture féodale". Comme quoi Viollet n'était pas un oppresseur moral, merveilleux républicain ! Mort en démocrate, et laïque déjà, païen comme on disait. "Une bonne femme nous crie de sa cabane rustique "Messieurs, je vends de l'eau ferrugineuse, ça donne du sang (le sang, le sang, le sang). Et de l'eau sulfureuse, c'est bon pour la poitrine. Que désirez-vous ? "Nous n'avons jamais pris d'eau sulfureuse, il faut bien en goûter. Mais voici que tous les buveurs font la grimace. Décidément cette eau empoisonne ! Si les scientifiques qui ont analysé l'eau de M. Deflubé les entendaient ces artistes ! Heureusement, ils se rattrapent en étudiant avec la plus ennuyeuse minutie : 1°, l'historique du château de Pierrefonds ; 2°, le plan du château ; 3°, ses moyens de défense. Retour à plus de gaieté avec le récit de la visite.

"Messieurs et Dames", c'est ainsi que s'exprime le guide, "nous sommes présentement dans la grande salle de réception. Cette salle a 22 m de long sur 11 de large. Remarquez comme la décoration est magnifique ! (Ici une première pause pendant laquelle chacun écarquille les yeux). Voici maintenant l'escalier d'honneur qui n'est pas plus large que l'escalier de service. (Une deuxième pause). Cette cheminée là-bas (volte-face générale) est encore telle qu'on l'a retrouvée. (Le guide oubliant de dire qu'on l'a mise en harmonie de couleurs avec le reste de la salle, j'entends plusieurs personnes s'exclamer : - ce n'est pas à présent que l'on ferait rien de semblable !) Vous voyez au-dessus deux écussons ; ce sont les armes du duc qui a fait bâtir ce château. Ce château a été bâti ..." Je sais ce qui va suivre et je n'écoute plus. Mon esprit évoque les souvenirs du Moyen Age et je ne puis m'empêcher de penser combien la restauration serait plus belle et plus complète si les visiteurs et les visiteuses revêtaient des costumes du XVe siècle".

Théâtre populaire, de Pierrefonds. La visite se termine. "A droite de l'entrée, une marchande de photographie nous présente des vues de Pierrefonds. L'une d'elle fait sensation ; c'est Pierrefonds vue du fond du lac". Enfin : "On remarque près de l'entrée une statue qui, il y a quelques années ornait un des meneaux de la chapelle. Cette statue mutilée par accident a été remplacée par celle de Viollet-le-Duc. Et l'on ne peut s'empêcher de penser combien il est étrange d'avoir représenté en pèlerin du XVe siècle le grand architecte qui, par sa science du Moyen-Age, a su ressusciter ce magnifique château féodal que nous admirons aujourd'hui et à la place duquel, il y a trente ans, nous n'aurions trouvé qu'un amas de ruines".

"La première partie de la journée a été consacrée à l'étude, la seconde l'est toute au plaisir et aux gais repas". A l'hôtel d'Enfer bien sûr : il s'agit du tout venant. Qui s'en retourne à pied par la forêt. En chansons et en photos, ou croquis, avec un peu de poésie et un pantalon décousu. C'était une sortie pédagogique en 1887.

Jusqu'en 1914, l'affaire touristique-pédagogico-sanitaire culturelle de Pierrefonds tourne à plein régime. Bourgeois. La guerre et la levée en masse qu'elle suppose provoque la débâcle. L'établissement thermal plie boutique en 1914. Dans les années trente les masses n'arrêtent plus de se soulever. Poids mort, Pierrefonds se maintient grâce aux congés payés. Mais le 25 février 1940, la ligne de Compiègne à Villers-Cotterêts est fermée au trafic voyageurs. Le grand projet d'Amiens à la Vallée de l'Ourcq n'aura donc pas servi lors de l'exode. Pauvre général Freycinet ! Enfin, tout trafic marchandise est arrêté le 1er juillet 1966. La voie est déposée peu après, qu'on n'ait pas l'idée de recommencer.

Alors la suite (à lire ici ou là), en vélo que je la ferai. Jusqu'à la crevaision.

Sur PIERREFONDS

- PIERREFONDS ANCIEN ET MODERNE, SON CHATEAU, SES EAUX MINERALES
par Victor Tremblay, chez l'auteur, Beauvais, 1859 (3ème édition).
- PIERREFONDS,
par Louis Grodecki, Caisse Nationale des Monuments historiques, Paris, 1959.
- L'ECHO DE L'OISE, bihebdomadaire édité à Compiègne disponible à la B.M. (consulté des années 1876 à 1884)
- EXCURSION DES ELEVES DE L'ECOLE DES BEAUX ARTS D'AMIENS A COMPIEGNE ET PIERREFONDS, 1887
Manuscrit non signé de la B.M. d'Amiens, catalogué Pic 23-750
- GARES ABANDONNEES, L'EXEMPLE DE PIERREFONDS,
par Danièle Blic, in "Monuments historiques" (bimestriel), 1978, n° 6.

Sur VIOLLET-LE-DUC

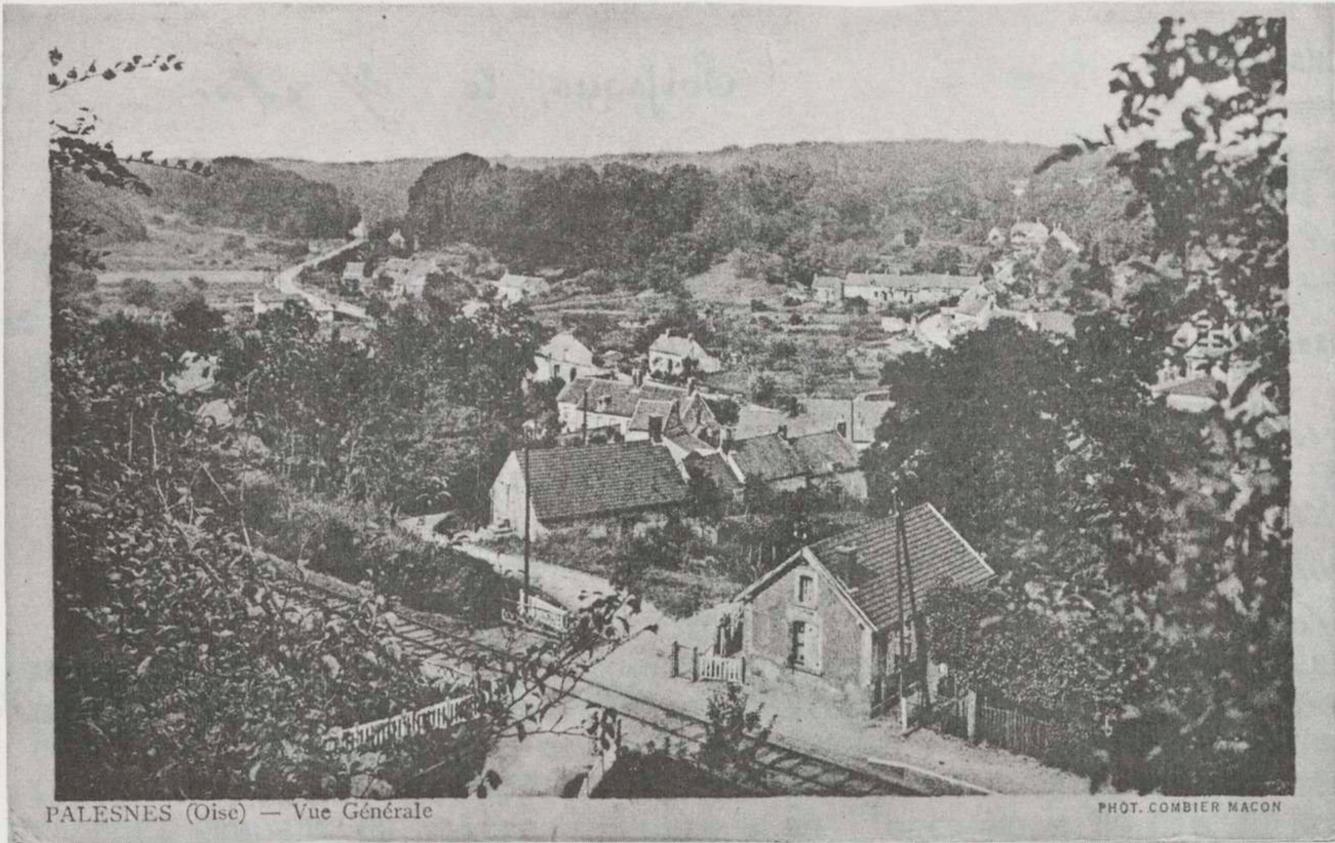
- DICTIONNAIRE RAISONNE D'ARCHITECTURE,
par Eugène Viollet-Le-Duc, 10 vol. Paris, 1855-1875 (édition princeps en "usuel" à la B.M. de Compiègne)
- CITES ET RUINES AMERICAINES,
par Désiré Charnay, préface de Viollet-le-Duc, Gide éditeur, Paris, 1863.
- VIOLLET-LE-DUC,
par Louis Grodecki, in "Encyclopédie Universalis", vol. 16, p. 850.

Sur la ligne et la gare de Pierrefonds

- L'ECHO DE L'OISE, op. cit.
- CHEMIN DE FER DU NORD : LIGNE D'AMIENS A LA VALLEE DE L'OURCQ
Archives départementales de l'Oise, Beauvais, Série S, de 5-5-813 à 5-5-840
 - 5 S 813-14 : Terrains, alignements 1879-1929
 - 5 S 815-16 : Enquête, sur l'emplacement des stations (Estrées-St-Denis-Compiègne)
 - 5 S 817 : Enquête sur l'emplacement des stations 1879 (Compiègne à Villers-Cotterêts)
 - 5 S 818 : Enquête : dossiers par commune : Estrées Saint-Denis à Morierval (1877-79)
 - 5 S 819-23 : Stations : affaires diverses (1870-1938)
 - 5 S 824-32 : Travaux, ouvrages d'art ; affaires diverses (1872-1925)
 - 5 S 833 : Plaintes contre dégâts des travaux (1881-1908)
 - 5 S 834-36 : Travaux ; chemins et cours d'eau ; affaires diverses (1878-1910)
 - 5 S 837-40 : Exploitation ; affaires générales ; classement des P.N.
Messageries, tarifs (1880-1939)
 - 5 S 840 : Conseils municipaux : vœux (1890-1923-39)
- HISTOIRE DE LA LIGNE DE COMPIEGNE A LA FERTE MILON
par C.F., in "La vie du Rail" (hebdomadaire), n° 1645, 28 mai 1978.
- UNE GARE EN DEFAUT D'UTILITE
par Jacques Demarcq, in "La vie du Rail", n° 1662, 8 oct. 1978. (repris dans le n° 3/4 des "Annales Historiques Compiègnoises".)

Sur la construction des chemins de fer au XIXe siècle

- LES CHEMINS DE FER
par P. Lefèvre et G. Cerbelaud, Maison Quantin, Paris, 1888.
- LES VOIES FERREES
par L. Baclé, Masson éditeur, Paris, 1882.



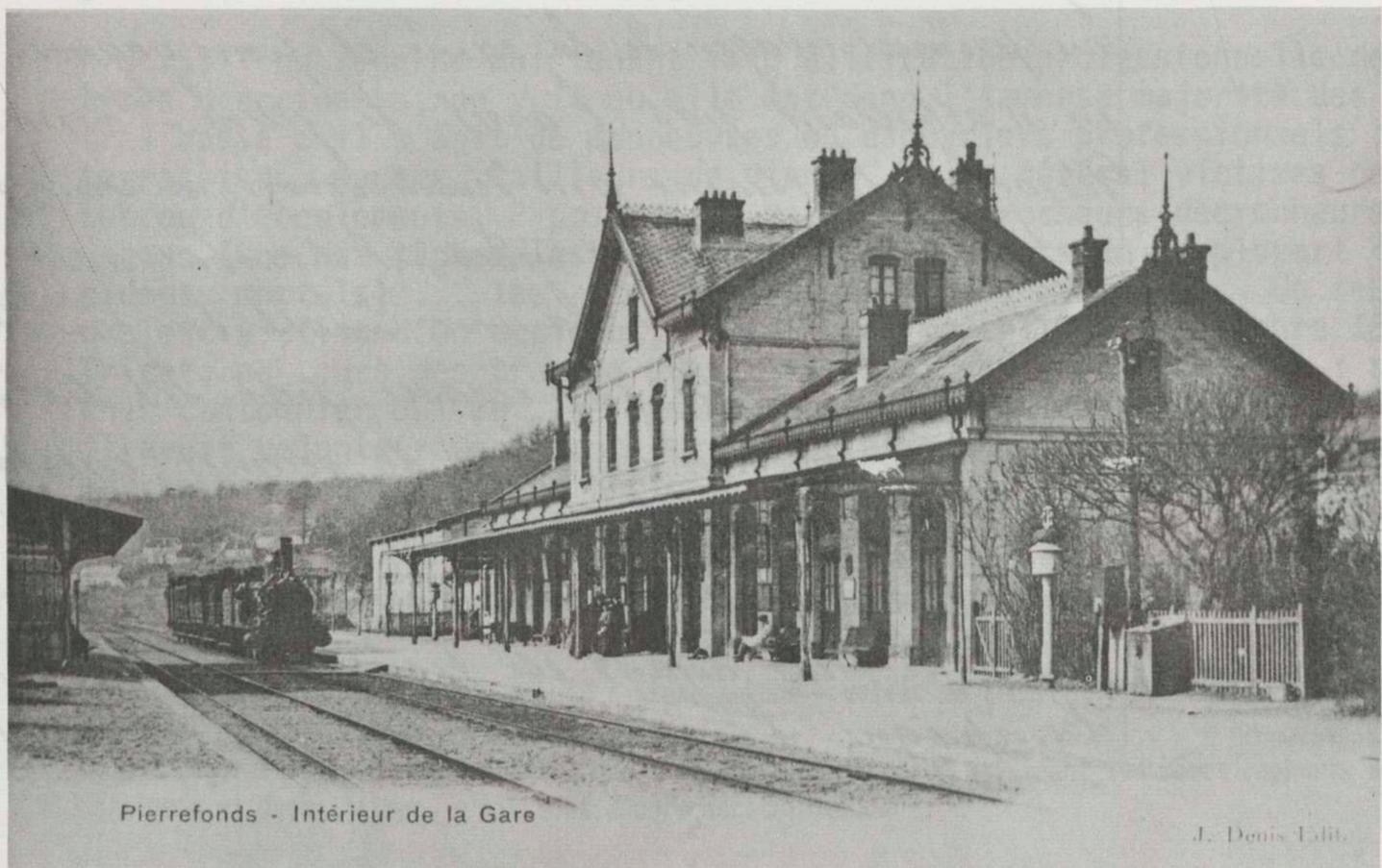
PALESNES (Oise) — Vue Générale

PHOT. COMBIER MACON



MORIENVALL. — La Gare

Photo G. Duclos, à Pierrefonds



Pierrefonds - Intérieur de la Gare

J. Denis Edib.