

La crise des années 30 dans le Beauvaisis

J. Ganiage

Le texte que nous présentons ici a été rédigé, en 1933 vraisemblablement, par Robert Pimienta (1887-1957), un professeur d'histoire dont le nom est longtemps resté célèbre dans la ville de Beauvais.

Après une brillante campagne dans les chasseurs alpins qui lui valut légion d'honneur, croix de guerre et médaille militaire, il fut reçu à l'agrégation en 1925 et nommé au Lycée Félix Faure en octobre 1927. Il ne tarda pas à s'engager dans la politique locale. Venu de l'extrême gauche, il avait été converti par la guerre au nationalisme le plus intransigeant et milita bientôt dans les rangs de l'U.R.D. de Louis Marin. C'est à ce titre qu'il fut désigné comme candidat de l'Union nationale en 1932, pour disputer le siège du radical J. Schmidt dans la 1ère circonscription de Beauvais. Battu à l'issue d'une campagne des plus animées, il n'en continua pas moins de défrayer la chronique locale. Au Lycée Félix Faure en effet, les cours "du Pim" faisaient la joie des élèves et le désespoir de l'administration. Aussi, en 1936, fut-il écarté de la compétition électorale par ses amis politiques.

Dès la déclaration de guerre, Robert Pimienta s'engagea dans les corps francs où il paya vaillamment de sa personne. Ses exploits dans la résistance lui valurent un siège à l'Assemblée consultative provisoire, où ses interventions alimentèrent la chronique humoristique de la presse. R. Pimienta ne devait plus revenir au Palais Bourbon, bien qu'il eût tenté sa chance électorale aux Antilles, et mourut à Paris, en mai 1957. Commandant de réserve, chevalier de la Légion d'Honneur, il était l'auteur d'un ouvrage consacré à la 66ème Division de chasseurs alpins : La belle épopée de l'Alsacienne (1914-1919) paru en 1932.

L'intérêt de ce texte ne réside certes pas dans ces considérations assez banales sur la crise économique. La virulence des attaques portées - à juste titre, semble-t-il - contre les autorités locales apparaît surtout comme l'écho de la campagne malheureuse de 1932. En revanche, l'étude des problèmes de population mérite de retenir davantage l'attention, comme cet effort pour définir une petite région, cernée de façon précise à l'aide d'une série de recoupements. On remarquera également cette allusion prophétique à l'emploi massif des avions et des chars, bien avant que l'Allemagne eut commencé son réarmement, plusieurs mois avant la publication de Vers l'armée de métier (1). Et que dire du problème des autoroutes ? dans ce domaine, on peut trouver matière à des considérations amères que les Beauvaisiens d'aujourd'hui auraient encore le loisir de méditer.

Jean Ganiage,
Professeur à la Sorbonne

(1) Ouvrage dans lequel le colonel de Gaulle préconisait la constitution de grandes unités blindées (1934).

Le Beauvaisis en crise

Comme toute la France, le Beauvaisis est aujourd'hui plongé dans la crise : usines qui ferment leurs portes, faillites en cascade, chômage partout en progression. Pourtant, le marasme des affaires ne semble guère affecter la sérénité des princes qui nous gouvernent. Mais le petit peuple commence à murmurer contre la politique du Cartel et l'incurie de politiciens ayant trop vite oublié leurs promesses électorales.

Cependant, on ne saurait méconnaître l'ampleur de la crise qui affecte aujourd'hui toute l'Europe, la plus grave qu'ait jamais connue l'économie mondiale. Il serait injuste en la circonstance d'accuser les hommes ou les partis. Dans le cas de Beauvais et de sa région, le mal est plus ancien. La crise n'a fait qu'aggraver une décadence dont les origines remontent au siècle dernier, lente asphyxie d'une région autrefois prospère, déclin d'une ville qui pouvait prétendre un rôle de capitale régionale et qui, faute d'avoir su s'adapter, végète aujourd'hui à l'écart des grandes voies de communications et se vide de sa substance sans pouvoir se défendre contre l'attraction inexorable d'une capitale dévorante.

Avec ses quatre faubourgs, le grand Beauvais (27.000 habitants) n'est pas plus peuplé aujourd'hui qu'il y a trente ans. Or l'agglomération comptait déjà 16.000 âmes en 1831, presque autant que Béziers et Perpignan, qui sont aujourd'hui des villes de 70 à 75.000 habitants. Déclin plus significatif encore, si l'on considère l'aire de rayonnement de la ville. Géographiquement, ce domaine ne cesse de se réduire, sur une campagne qui se vide de ses habitants.

Nous avons tenu à faire le point, aidé en cela par nos excellents amis de la Tribune de l'Oise. A partir des listes d'abonnés, des livraisons aux dépositaires, nous avons pu recenser, commune par commune, les lecteurs de la presse beauvaisienne, Tribune et République de l'Oise, en pointant sur la carte les limites de sa diffusion, face à ses concurrents de Compiègne, de Senlis, de Rouen et d'Amiens. Les chefs de gare de Beauvais, de Creil, Clermont, Méru et Saint-Just en Chaussée ont bien voulu répondre à notre questionnaire concernant le trafic des voyageurs. Grâce aux renseignements obligeamment fournis par les compagnies d'autocars qui desservent le Beauvaisis, nous avons pu établir, selon la méthode des géographes, des schémas très significatifs. Enfin nous avons tenu compte de l'origine des élèves au Lycée Félix Faire et à l'E.P.S., nous avons interrogé les associations d'anciens combattants, ainsi que les maires de 25 chefs-lieux de canton.

Or partout les résultats concordent. La zone d'attraction de la ville de Beauvais se réduit aujourd'hui à la valeur d'une douzaine de cantons, 240 villages compris dans un rayon de 24/25 km à vol d'oiseau, parfois moins, rarement bien davantage. C'est le rectangle grossièrement compris entre Feuquières, Crèvecœur, Ansaucillers, Clermont-en-Beauvaisis, Bornel et les limites du département de l'ouest, entre Sérifontaine et Canny-sur-Thérain. Au Nord, à peu près la frontière entre Ile de France et Picardie, à l'ouest celle de Normandie, au sud, un pays de Thelle rogné à ses deux extrémités, à l'est, le chemin de fer d'Amiens.

On peut mesurer le déclin en se référant à ce que représentait le Beauvaisis dans le passé. Sans remonter à l'Antiquité ni au Moyen Age, où le pays se confondait avec le diocèse, considéré comme le domaine du vaillant peuple bellovaque, on peut comparer la situation actuelle à celle du siècle dernier. Pour les sujets de Charles X et de Louis-Philippe, le Beauvaisis, c'était à peu de chose près les deux arrondissements de Beauvais et de Clermont. Selon une note manuscrite que nous a obligeamment communiquée M. Béreux, Louis Graves, l'auteur des célèbres notices cantonales, évaluait à 300 communes avant 1830 le rayon d'influence de Beauvais. Il précisait ainsi : l'arrondissement de Beauvais moins les 3/4 des cantons de Formerie et de Grandvilliers, orientés respectivement vers Rouen et vers Amiens, l'arrondissement de Clermont, moins le canton de Breteuil et le nord (de ceux) de Crèvecœur et Maignelay, ainsi que quelques communes à l'est de St Just (dont il proposait le rattachement à Estrées-St-Denis) et de Liancourt, tournées vers Compiègne. Il y ajoutait le canton de Neuilly-en-Thelle, dépendant de l'arrondissement de Senlis.

Si nos calculs sont exacts, le Beauvaisis était peuplé de 175.000 habitants en 1831, dont 16.000 pour Beauvais et ses faubourgs, et près de 160.000 pour le plat pays? Un siècle plus tard, nous tombons à moins de 130.000 à 27.000 habitants pour la ville, 100.000 pour la campagne. (1)

La situation est la même sans doute dans le reste de l'Ile de France et dans tout le Bassin Parisien. Dans les Alpes, le Massif Central et le Bassin Aquitain, elle est en train de devenir dramatique. Les remèdes peuvent varier selon les régions, mais on retrouve partout les mêmes principes. La proximité même de Paris doit fournir à Beauvais les moyens de lutter contre l'impérialisme de la capitale. Mais il ne fait pas attendre que le pays ait fini de se vider de ses habitants.

Pour résorber le chômage, il faut une politique de grands travaux qui occuperait les sans travail d'aujourd'hui en préparant le redressement de demain. Assurément, il ne s'agit pas de recommencer l'expérience des Ateliers nationaux de 1848, comme semblent le suggérer certaines propositions socialistes. Ce qu'il nous faut, ce sont des travaux utiles, des autostrades et des terrains d'aviation, ainsi que des usines modernes pour développer les techniques d'avant-garde. Les prochaines guerres seront l'affaire de l'aviation et des tanks, utilisés en masses profondes. Mais avant tout, il faut songer aux besoins des Français qui voudront bientôt rouler en auto comme les Américains. Le jour viendra où nos lignes de paquebots seront remplacées par des services d'hydravions ou de dirigeables.

(1) Mais R. Pimienta compare ici des régions de dimensions inégales. Si son raisonnement est juste, dans la mesure où il témoigne d'un rétrécissement effectif de l'influence de Beauvais, l'opposition des chiffres tend à exagérer le déclin de la population. Nous avons abordé nous-même ces problèmes de délimitation du Beauvaisis, mais pour le XVIIIème siècle. Les limites que nous avons retenues (297 paroisses de 1750 correspondant à 303 communes de 1960 couvrant 248.505 ha) sont très proches de celles qui sont indiquées pour 1830, ce qui n'a rien que de très naturel, puisque c'est après l'établissement des chemins de fer que se sont produites les transformations décisives. Voici ce que donnent pour le même territoire les résultats des recensements exploités par R. Pimienta, avec, à titre de comparaison, ceux de 1975 :

- | | |
|---|----------------------------------|
| - 1831 : 173.912 habitants dont 15.700 environ | } pour Beauvais et ses faubourgs |
| - 1931 : 167.166 habitants dont 27.000 environ | |
| - 1975 : 231.918 habitants dont 54.089 pour la ville de Beauvais. | |

On retrouverait le chiffre de 130.000 en retranchant une soixantaine de communes, ainsi qu'il est indiqué.

Il ne faut pas que Beauvais laisse échapper sa chance, comme ce fut le cas pour le rail, au siècle dernier. Beauvais doit devenir un des carrefours de notre futur réseau d'autostrades, sur le grand axe Paris-Calais, au croisement de l'autostrade de Champagne en Normandie. Il faut qu'elle construise un grand aérodrome et qu'elle accueille des industries nouvelles. Mais, où sont les projets de la mairie, ceux des élus du Cartel, l'hippocampe de Crèvecoeur (1) et son fidèle valet ? Ils distribuent des décorations en ressassant éternellement les mêmes discours. Grâce à l'initiative de certains de nos compatriotes, il était question d'établir ici une grande usine Ford. Ces Messieurs ont réussi à décourager les Américains. Si l'on n'y prend garde, ils laisseront échapper la chance de l'autostrade au profit de Clermont ou de Compiègne, comme leurs prédécesseurs ont laissé échapper le chemin de fer qui fait aujourd'hui la fortune de Creil; Et quand, après ses dernières usines, Beauvais aura perdu sa garnison et sa préfecture, que restera-t-il de la vaillante cité de Jeanne Hachette ?

Que font également ces MM. pour lutter contre la dénatalité, le chancre qui ronge notre pays depuis près d'un siècle et qui le conduit tout droit à la catastrophe ? Une application plus sérieuse de la loi de 1920, conjuguée avec une politique hardie d'allocations aux pères de familles nombreuses permettrait de relever une natalité qui s'effondre. L'immigration étrangère n'est qu'une solution de fortune, un remède qui risque d'être bientôt plus dangereux que le mal. C'est l'existence même du pays qui est en jeu à l'heure actuelle. Une sève nouvelle ne réveillerait pas seulement le pays et ses énergies assoupies ; elle provoquerait une reprise des affaires en donnant le coup de pouce nécessaire à nos fabricants en difficulté.

Si l'on veut retenir les derniers habitants de nos campagnes, il faut multiplier les travaux d'équipement, améliorer les routes et les chemins vicinaux, organiser des tournées de dispensaires dans les villages, distribuer l'eau partout et lutter contre l'alcoolisme. Mais surtout il faut encourager l'installation de petites industries. Si les derniers vestiges de l'artisanat sont en train de disparaître, que l'on attire des activités nouvelles dans ces régions tranquilles où la main d'oeuvre est moins exigeante. Pourquoi choisir Saint-Denis, Puteaux ou Levallois, alors qu'on pourrait s'installer à Noailles, à Crèvecoeur ou à Saint-Just en Chaussée ? Il faut que les élus de l'Oise songent à faire de la réclame pour le département, et pas seulement pour la manufacture de tapisserie ou l'asile de fous de Clermont.

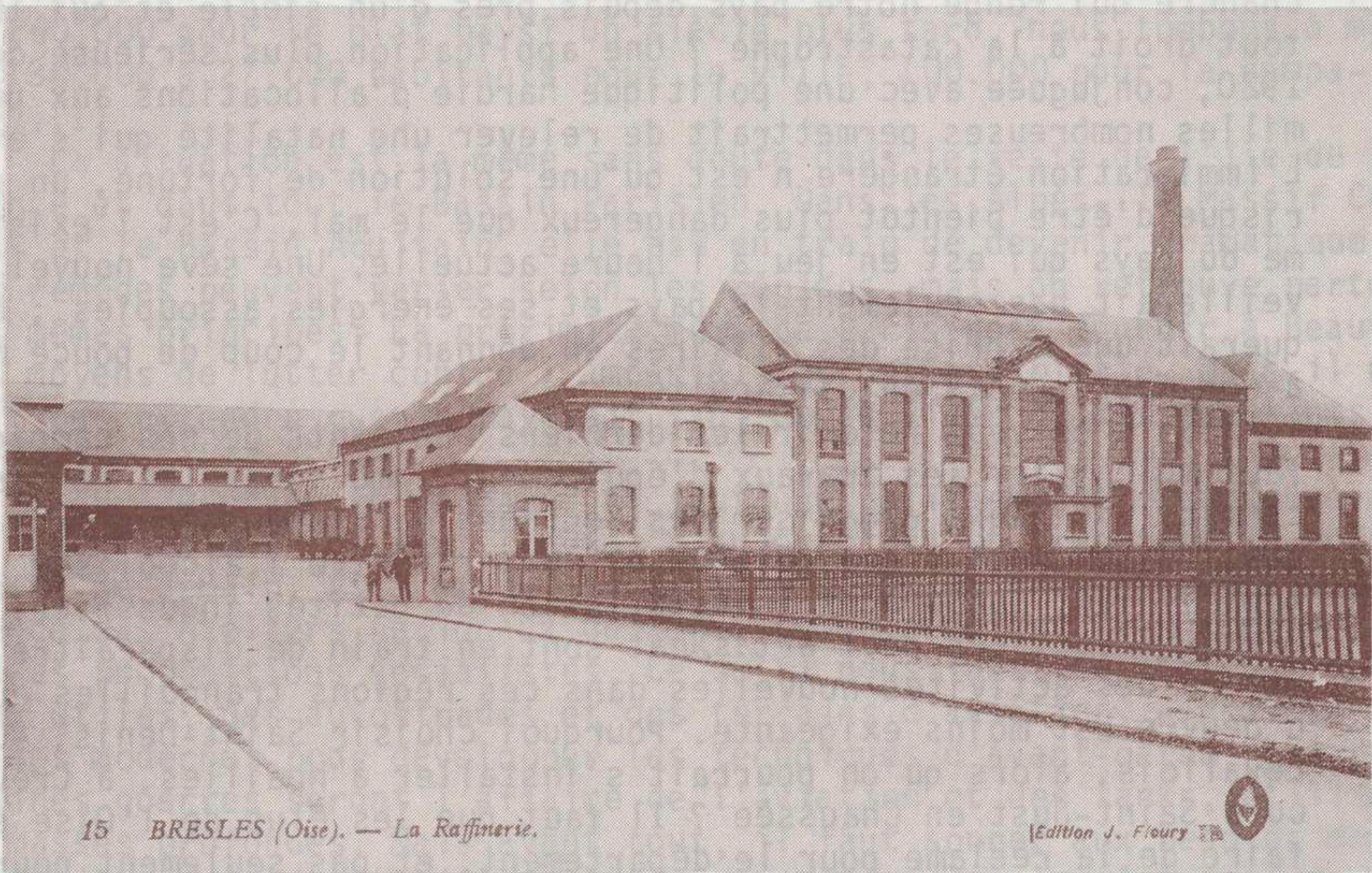
Il faut surtout dépasser les positions partisans, entreprendre une politique de salut public dans un grand élan d'union nationale. C'est à ce prix que nous sauverons la France et que nous rendrons au Beauvaisis la vie et la prospérité.

Robert Pimienta
Agrégé d'Histoire et Géographie
Professeur au Lycée Félix Faure

(1) J. Schmidt, député maire de Crèvecoeur, et, sans doute, Raoul Aubaud, élu de la 2ème circonscription de Beauvais.



1. Mellens (Oise) — Sortie de l'Usine



15 BRESLES (Oise). — La Raffinerie.

Edition J. Fleury TB



Ponchon (Oise) — Fabrique de Carreaux de Faïence Bertrand Fils aîné

Collection Lejeune

Bertrand Beres et Oswald