

Hauts-de-France, Oise
Pierrefonds
1 allée des Tilleuls

Ancienne gare de Pierrefonds-les-Bains, actuellement logements

Références du dossier

Numéro de dossier : IA60003051

Date de l'enquête initiale : 2014

Date(s) de rédaction : 2014, 2020

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale Villégiature et tourisme en Hauts-de-France, patrimoine de la villégiature

Degré d'étude : étudié

Référence du dossier Monument Historique : PA00114805

Désignation

Dénomination : gare

Appellation : Pierrefonds-les-Bains

Destinations successives : gare, immeuble à logements

Parties constituantes non étudiées : voie ferrée, quai, lampisterie, latrine, entrepôt commercial, château d'eau, logement

Compléments de localisation

Milieu d'implantation : en village

Références cadastrales : 2014, B2, 2157

Historique

La création d'une gare à Pierrefonds

La gare de Pierrefonds-les-Bains est située sur le tronçon de voie ferrée créé entre Compiègne et Villers-Cotterêts entre 1870 et 1884 (annexe 1).

Les plans et élévations du bâtiment des voyageurs sont commandés à l'architecte Charles Lecœur et sont approuvés le 20 juin 1882. Ce même architecte est déjà intervenu pour l'hôtel de ville de Pierrefonds (plans de 1865) ([IA60003158](#)). Le bâtiment est construit selon le type "Nord 1ère classe" (mis au point par Sidney Dunnett, chef du service des bâtiments de la Compagnie des Chemins de fer du Nord) dans un style pittoresque avec l'ajout de lambrequins aux rives du toit et de festons sur le faîtage (MARTINUZZI, 2012). La gare est inaugurée le 23 décembre 1883 sous l'appellation "Pierrefonds-les-Bains" (année et mention portées sur l'édifice en façade nord). Le premier train arrive en gare le 24 janvier 1884.

La gare est constituée à l'époque d'un bâtiment des voyageurs et de divers bâtiments listés ainsi dans une étude de Danielle Blic (conservée aux archives de la CRMH) : une lampisterie, des sanitaires hommes et femmes, une halle aux marchandises, un quai aux bestiaux, un quai d'attente et son abri pour voyageurs sous forme de marquise en verrière. L'année même de son ouverture, en 1884, le bâtiment des voyageurs est encore agrandi, dans son extrémité ouest, par la construction d'une cuisine et d'une dépendance pour le buffet (Service Archives Documentation SNCF (SARDO). Série de plans d'élévations et de coupes donnant le détail de l'appareil des pierres des façades et du pignon du bâtiment voyageurs de la station de Pierrefonds, 1884). François Dignes (2007) précise que l'infrastructure est dotée d'une ligne à voie unique, d'une voie de stationnement, d'un abri pour le train de plaisir et de voies de garage sur quatre hectares. Ces terrains se situent à l'ouest de la gare et sont visibles sur les photographies aériennes antérieures à 1966 (IGN, photothèque nationale, 1937-1966).

D'après Blic et Dignes, les guides touristiques mentionnent, dès le XIX^e siècle, l'existence d'un passage souterrain permettant aux voyageurs de traverser les voies pour rejoindre le chemin bordant la rive ouest du lac, qui enjambe par un pont le ru de Berne et qui mène au parc des thermes et à l'église.

Pour rejoindre le bourg, côté est, un portillon piéton est ajouté le 15 février 1886 au passage à niveau de la rue du Beaudon, d'après Dignes.

Un gare perturbée par les deux guerres mondiales

Pendant la Grande Guerre, les transports militaires sont prioritaires et la gare accueille nombre de blessés. En 1916, Dignes rapporte que les civils n'ont accès qu'à un seul train par jour sur la liaison Paris-Pierrefonds via Compiègne.

En 1911-1935, la matrice castrale de Pierrefonds liste les propriétés de la Compagnie des Chemins de fer du Nord :

- la gare et ses dépendances : halle et bureau (construit en 1913?), maison, maison du chef de district, réservoirs et annexe, plaques tournantes, voies, changement de voies, grue Nepveu, pont à bascule gabarit, grues hydrauliques, canalisation, treuil roulant et chemin de roulement, lampisterie, remise de pompe, gare, portique, cabinets d'aisance, "chantier" (acquis en 1925) ;

- les maisons de garde-barrière : maison de garde près de la ville, maison de garde à Batigny (cédée en 1917), maison de garde au bois d'Haucourt, maison de garde à Palesne, maison de garde au mont d'Arcy (acquis en 1917), presbytère à Riauvergne, et enfin maison de garde au Beaudon ;

- les alimentations en eau des locomotives et de la gare : réservoir d'eau rue de Fontenoy, réservoir d'eau au Voliard (acquis en 1912), décanteur à la fontaine des Roches (acquis en 1912).

La Seconde Guerre mondiale perturbe à son tour le trafic ferroviaire : la ligne est fermée une première fois pour les voyageurs le 17 octobre 1939 selon l'étude de Danielle Blic (*op. cit.*) ; le 25 novembre 1939 selon Dignes (2007) ; en 1940 d'après Martinuzzi (2012). D'après Dignes encore, elle est brièvement ré-ouverte de mai 1942 à juillet 1944 (démolition du pont de Palesne le 4 juillet). Le trafic ne reprend vraiment qu'après-guerre.

La fin de l'histoire ferroviaire à Pierrefonds en 1966

Cependant le sort de la gare est scellé avec le déclassement de la ligne ferroviaire sur décision ministérielle du 12 novembre 1954. La ligne et la gare sont définitivement fermées à tout trafic, voyageurs comme marchandises, le 1^{er} juillet 1966. Le démantèlement des voies avec la dépose des rails commence en 1967 selon François Dignes, en 1970 selon l'étude de Danielle Blic.

Depuis 1990, l'ancienne gare de Pierrefonds-les-Bains accueille un ensemble de neuf logements locatifs (cf. annexe 3), après une réhabilitation réalisée en 1989-1990 (article de Oise-matin, 12 octobre 1989). Le souterrain, les sanitaires des voyageurs (condamnés), le quai central avec sa verrière, la lampisterie (devenue local poubelles), et les vestiges de la halle aux marchandises subsistent (2023).

Période(s) principale(s) : 4^e quart 19^e siècle

Dates : 1883 (daté par travaux historiques, porte la date)

Auteur(s) de l'oeuvre : Charles Justin Le Coeur (architecte, attribution par travaux historiques)

Description

Implantée sur les remblais accumulés à l'extrémité nord-ouest du lac, la gare de Pierrefonds se situe entre les plates-formes des anciennes voies ferrées et la place reliée à la rue Séverine (ou ancienne route du Beaudon) par l'allée des Tilleuls (anciennement Allée de la Gare). Elle est composée de cinq bâtiments : le bâtiment des voyageurs, le quai, les toilettes, la lampisterie et la halle aux marchandises. Initialement s'ajoutait un château d'eau dont il ne reste aucune trace. Un tunnel passant sous les voies, pour rejoindre la rive du lac, complète l'ensemble.

Le bâtiment des voyageurs ferme la place qui lui sert de dégagement. C'est un bâtiment en pierre de taille couvert d'un toit en ardoises de zinc losangées.

Le bâtiment principal compte quatre travées symétriques sur deux niveaux. Précédées d'un perron couvert d'une marquise en verre, les quatre portes du rez-de-chaussée donnent accès à l'ancien hall des voyageurs. Le toit à longs pans crée une rupture autour du pignon qui forme la partie centrale de la façade au niveau du comble. Un oculus inscrit dans motif quadrangulaire en marque le centre.

Deux bâtiments symétriques plus étroits, en rez-de-chaussée à quatre travées, flanquent le corps central à étage carré. Ils sont couverts d'un toit à longs pans. L'ensemble des toits est agrémenté d'épis de faitage, de crêtes et de lambrequins.

Une extension est accolée au pignon ouest du bâtiment. Sous un toit à longs pans, couvert en ardoises de zinc losangées, cette annexe est formée de deux travées en parement de brique et chaînage en pierre calcaire légèrement saillant. Sur le pignon, au niveau de la corniche, est reprise l'inscription "Pierrefonds-les-Bains" gravée dans une table en pierre de taille. La même élévation se retrouve du côté des anciennes voies, mais avec l'ajout, au niveau de la corniche du rez-de-chaussée, d'une marquise en verre porté par des colonnettes en fonte et courant sur l'ensemble du bâtiment en pierres de taille.

L'ancien quai central séparant les voies est en grande partie conservé. Il est surmonté d'un abri à voyageurs, sur environ un tiers de sa surface. Il est protégé par une longue toiture à deux pans, couverte en zinc posé à joint debout avec une sous-face lambrissée. Les voyageurs étaient protégés du vent par des parois en vitrages, dont les menuiseries métalliques

subsistent. Ces parois fermaient les deux pignons de l'abri et scindait son espace en deux dans le sens de la longueur, en reposant alors sur un mur bahut en ciment portant les bancs dont il reste les consoles métalliques.

Dans l'alignement du bâtiment des voyageurs côté voies, à l'est côté bourg, un petit édicule abritait anciennement les toilettes de la gare. Il est d'un seul niveau, construit en moellons recouverts d'enduit imitant l'appareil en pierre calcaire sous une couverture à deux longs pans en tuile mécanique, et formé d'une seule travée ouverte par deux portes.

Dans l'alignement du bâtiment des voyageurs côté voies, à l'ouest du bâtiment des voyageurs, la lampisterie est un édicule en moellons recouvert d'enduit imitant l'appareil en pierre calcaire, formé d'un seul niveau de 2 travées : l'une ouverte par deux fenêtres en vis-à-vis, l'autre par une large porte en plein-cintre en vis-à-vis d'une fenêtre, sous une couverture à deux longs pans en tuile mécanique.

En retrait du bâtiment des voyageurs et de la lampisterie, les vestiges de la halle aux marchandises s'élèvent à l'ouest de la gare. La halle est constituée du quai de déchargement dans la continuité d'une vaste plate-forme, retenue par des murs en pierre calcaire et aujourd'hui enherbée. Côté nord, la façade a été préservée : ses quatre travées sont ouvertes sur toute leur hauteur par de grandes portes en plein-cintre aux encadrements en pierre de taille calcaire avec une clé d'arc saillante ; les trumeaux et écoinçons sont enduits. La façade est couronnée par une petite corniche restituée pour accueillir la couvertine en pierre calcaire ou dalles de ciment. La façade est soutenue, côté plate-forme, par cinq contreforts : les deux latéraux reprennent une partie de la maçonnerie des pignons de la halle démolie, les trois centraux sont en ciment.

Eléments descriptifs

Matériau(x) du gros-oeuvre, mise en oeuvre et revêtement : calcaire, pierre de taille

Matériau(x) de couverture : ardoise, zinc en couverture

Étage(s) ou vaisseau(x) : 1 étage carré, étage de comble, comble à surcroît

Type(s) de couverture : toit à longs pans

Statut, intérêt et protection

L'emprise de l'ancienne gare est répartie entre le domaine public et des parcelles cadastrales appartenant pour certaines à la commune et pour d'autres à une société privée.

Intérêt de l'œuvre : à signaler

Sites de protection : site inscrit

Protections : inscrit MH, 1977/10/04 ; 1944/07/28

Abords de la gare : site inscrit par arrêté du 28 juillet 1944.

Gare (ancienne) (cad. B 401) : inscription Monuments historiques par arrêté du 4 octobre 1977. PA00114805

La gare, avec ses bâtiments annexes, est représentative de l'architecture soignée et élégante du XIXe siècle qui domine à Pierrefonds. Construits sur le talus de chemin de fer qui surplombe l'étang, les quais offrent une vue remarquable vers le château.

Statut de la propriété : propriété de la commune, propriété d'une société privée

Une gare de villégiature sur un axe économique en développement

Une gare de villégiature sur un axe économique à développer

Le tracé de la ligne Amiens-Vallée de l'Ouche, c'est-à-dire Dijon, est l'objet de nombreux débats (cf. annexe 1). Pierrefonds obtient finalement le passage du train sur son territoire et la création d'une gare à proximité du bourg. Le percement de la forêt de Compiègne pour le passage de la voie ferrée est réalisé en 1882-1883 (BEAUVY, 2015).

Bien qu'étant encore un village, Pierrefonds est alors une station thermale et un lieu de villégiature prisé. Aussi sa gare n'est-elle pas directement issue d'un plan-type mais de ceux de l'architecte Charles Lecœur, recommandé par le prince Radziwill, important propriétaire local. Devenu principale porte d'entrée à Pierrefonds pour les villégiateurs, la gare s'inspire elle aussi de cette architecture de la villégiature utilisée déjà à Pierrefonds et à Compiègne. Par sa forme (notamment le traitement des toits avec des lambrequins et des faitières festonnées), elle s'apparente à l'architecture pittoresque qui marque à l'époque le territoire de Compiègne et de Pierrefonds, s'inspirant notamment du chalet de l'Impératrice, érigé en forêt au bord des étangs de Saint-Pierre.

Dès l'année de son ouverture, les services qu'elle offre sont étoffés : le buffet du bâtiment des voyageurs est agrandi et doté d'une cuisine conçue dans une extension. La Compagnie des chemins de fer du Nord développe encore la ligne : des trains de plaisirs Paris-Pierrefonds sont mis en service à partir de 1887, selon Francis Martinuzzi (annexe 2). Comme pour d'autres stations (Enghien-les-Bains, Saint-Amand-les-Eaux, Serqueux/Forges-les-Eaux) et d'autres lieux d'excursion (Chantilly, Compiègne, Coucy-le-Château ou Villers-Cotterêts), la compagnie édite des "billets de saison" familiaux et des "billets d'excursion" à des tarifs avantageux pour la saison estivale et thermale, soit jusqu'à fin octobre. Cette politique tarifaire est par la suite étendue aux autres petites villes rurales du réseau.

Le train de Paris à Pierrefonds est alors associé à la forêt et à l'imposant château de Pierrefonds comme le montrent les affiches publicitaires. Les sceaux de la commune prennent à ce moment la dénomination "Pierrefonds-les-Bains". La gare

a aussi une vocation économique liée à l'exploitation forestière et agricole : une scierie est ainsi implantée à proximité immédiate de la gare.

Les différents itinéraires touristiques et indicateurs précisent qu'il faut quinze à vingt minutes pour le trajet Compiègne-Pierrefonds, contre une heure quinze minutes précédemment pour traverser la forêt en omnibus hippomobile.

Références documentaires

Documents d'archive

- AD Oise. Série P ; PP 4319. **Pierrefonds. Matrices des propriété bâties et non bâties, 1911-1935.**
AD Oise : PP4319
- AC Pierrefonds. [non coté]. **Documents relatifs à la gare.**
- Direction régionale des affaires culturelles de Picardie, conservation régionale des Monuments historiques. [non coté]. **Dossier Gare de Pierrefonds.**
- Direction régionale des affaires culturelles de Picardie, Conservation régionale des Monuments historiques. [non coté]. Dossier Gare de Pierrefonds. **La gare de Pierrefonds-les-Bains, extrait d'une étude intitulée *L'habitat traditionnel et la construction à Pierrefonds*.** Danielle Blic, Université de Paris 8, [date inconnue].

Documents figurés

- **Compagnie du chemin de fer du Nord. Ligne d'Amiens à la vallée de l'Ourcq. Commune de Pierrefonds-les-Bains. Plan parcellaire et tableau indicatif des terrains à acquérir,** plan, 1881 (AD Oise. Série S ; sous-série 5S : 979).
- **Détail de l'appareil des pierres des façades et du pignon du bâtiment voyageurs dans le cadre de la construction d'une annexe devant accueillir la cuisine et des dépendances.** Plan (65 x 97 cm), papier, 17 avril 1884 (Service Archives et Documentation SNCF (SARDO) ; tr_sardo_149_1).
- **Pierrefonds,** photographies aériennes [en ligne] (IGN. Photothèque nationale. 1950-1965).

Bibliographie

- **Une journée en train de plaisir. Compiègne. Pierrefonds.** Compiègne : C. Hideux, 1852.
- BEAUVY, François. **Le Siècle de Pierrefonds 1832-1914.** Cuise-la-Motte : Le Trotteur ailé, 2015. pp. 79-85.
- CARON, François, GERNIGON, Alain, GRIFFATON, Marie-Laure, LAMMING, Clive, MACHEFERT-TASSIN, Yves, POLINO, Marie-Noël. **Le Patrimoine de la SNCF et des chemins de fer français.** Paris : Flohic Éditions, 1999. (2 tomes). p. 152.
- DIGUES, François. **Histoire du village de Pierrefonds.** Pierrefonds : Mairie de Pierrefonds, 2007. pp. 124-132.
- FABRE, Xavier, ARNAUD, Françoise. **Cinq cas de réutilisation d'analyse** [en ligne]. Paris : Ministère de l'urbanisme et du logement / Comité de la recherche et du développement en architecture (CORDA) ; Association pour la recherche urbaine et architecturale (ARUA), 1982. [rapport de recherche] pp. 78-94.

- MARTINUZZI, Francis. **De Compiègne à Pierrefonds. Architectures monumentales et singulières.** Compiègne : Société historique de Compiègne, 2012. pp. 220-221.

Liens web

- Gare de Pierrefonds. In : FABRE, Xavier, ARNAUD, Françoise. Cinq cas de réutilisation d'analyse [rapport de recherche]. Paris : Ministère de l'urbanisme et du logement / Comité de la recherche et du développement en architecture (CORDA) ; Association pour la recherche urbaine et architecturale (ARUA), 1982. [consulté le 02/01/2024] : <https://hal.science/hal-01892120/document>
- Base Mérimée. Dossier architecture. PA00114805. Pierrefonds (Oise). Ancienne gare. [consulté le 02/01/2024] : <https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/merimee/PA00114805>
- Pierrefonds, photographies aériennes [en ligne] (IGN. Photothèque nationale. 1950-1965). : <https://remonterletemps.ign.fr/comparer/basic?x=2.980910&y=49.351267&z=16&layer1=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS.1950-1965&layer2=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS.1950-1965>

Annexe 1

Les origines de la ligne Compiègne-Pierrefonds et les débats préalables à la création de la gare de Pierrefonds (1)

Les origines de la ligne Compiègne-Pierrefonds et les débats préalables à la création de la gare de Pierrefonds (1).

Préalablement à l'ouverture de la gare de Pierrefonds en 1884, encore fallait-il que la ligne ferroviaire fût créée, ce qui ne se fit pas sans quelques remous.

En 1847, Compiègne est relié par le train à Paris via Creil. Les passagers souhaitant se rendre à Pierrefonds doivent réserver des voitures hippomobiles (calèche, char-à-bancs, omnibus, diligence...) mises à disposition par des loueurs ou effectuant un trajet sur une ligne régulière. Les véhicules stationnent à Compiègne devant la gare, l'hôtel de ville ou devant l'hôtel de La Cloche, décrit par Alexandre Dumas dans *Le Comte de Monte-Cristo*. Le parcours quitte Compiègne par la rue Saint-Lazare et l'ancienne porte de Pierrefonds puis traverse la forêt en passant par la faisanderie pour arriver à Pierrefonds par la rue de Compiègne, aujourd'hui rue de l'Armistice. Un autre trajet plus bucolique mais plus long, passe par les Beaux-Monts, Vieux Moulin, les étangs Saint-Pierre : il deviendra le trajet principal et le plus rapide sous le nom de *Route Eugénie* après qu'il eût été pavé et macadamisé pour l'usage de l'Impératrice. À Pierrefonds, les voitures sont à disposition des touristes sur la place du bourg ou devant l'hôtel des étrangers (au n°10 de la rue du Beaudon). Le trajet dure une bonne heure, voire plus.

La présence récurrente de Napoléon III et de ses invités à Compiègne et à Pierrefonds pour ses "séries" fait leur réputation. L'essor industriel français se fait aussi ressentir dans les fermes pétrifontaines et la station thermale gagne en fréquentation. Alors que la création d'une ligne Soissons-Compiègne est à l'étude, le conseil municipal de Pierrefonds, réuni le 16 juin 1862, sollicite son passage par la vallée de l'Aisne pour rapprocher le train du bourg. L'enjeu est important : en 1869, on étudie même l'opportunité d'un "chemin de fer américain" (où les wagons sont tirés par des chevaux) mais ce projet n'aboutit pas.

Par délibération du 27 mai 1869, le conseil municipal choisit de peser de tout son poids pour que le tronçon Compiègne-Villers-Cotterêts de la future ligne Amiens-Vallée de l'Ouche (Dijon) ait un arrêt à Pierrefonds. La délibération argumente que ce projet est le trajet le plus court pour le trafic international entre Calais (pour relier l'Angleterre) et l'Italie. Le conseil vote une participation de 500 francs pour les études et recherches du tracé. Dans cette même perspective, le conseil municipal répond le 2 novembre 1869 à une pétition forte de 6000 signatures, dont celles de 6 conseillers généraux, de 330 conseils municipaux, de 9 conseils d'arrondissement et de 4 chambres de commerce. Napoléon III lui-même semble enclin à la création de la ligne. En 1870, la Chambre des députés déclare la ligne Amiens-Vallée de l'Ouche par Pierrefonds d'utilité publique. Une subvention de 7 millions de francs est accordée à la Compagnie des Chemins de fer du Nord. La guerre de 1870 et la crise économique qui s'ensuit retardent le projet. Il s'agit ensuite de positionner la gare dans la commune de Pierrefonds. Danielle Blic mentionne un achat en 1873 de la propriété de l'Hôtel des Bains (lié à l'établissement thermal) par la Compagnie des Chemins de fer de Compiègne à Pierrefonds. Il s'agit plus probablement d'un rachat partiel du parc. De son côté la commune cède une parcelle au franc symbolique dans une délibération du 30 décembre 1875.

L'emplacement de la gare fait l'objet de débats nourris entre les notables du bourg.

En 1881 les plans de la ligne passant par Pierrefonds sont établis. Le décret autorisant les travaux est promulgué en 1882. La commune cède à la compagnie une nouvelle parcelle pour le franc symbolique par délibération du 21 mai 1882.

En 1883, la gare est construite sur la rive nord du lac, au bout de la rue du Beaudon. Les terrains ont été gagnés sur la zone marécageuse par l'apport de remblais issus des terres évacuées pour réaliser la tranchée du Volliard. Elle-même est creusée entre la route de Compiègne et la rue du Beaudon, au pied de la butte de sable, pour le passage de la voie ferrée.

Annexe 2

Les trains de plaisirs à Pierrefonds (2)

Les trains de plaisirs à Pierrefonds (2)

Pierrefonds. Excursions et promenades. Une ère nouvelle. *Gazette de Pierrefonds-les-Bains*, 1^{er} juin 1891. AD Oise, 59PRSP1.

[...]

L'organisation de trains de plaisir, préparée par le plus harmonieux concert, entre ces hommes dignes d'y présider, a pris naissance à la fin de la saison de 1890. L'année 1891 la développe avec une activité nouvelle, un perfectionnement qui nous en fait attendre pour notre pays les meilleurs résultats. [...] La Société des Voyages économiques, d'entente avec le chemin de fer du Nord, a pris des dispositions pour qu'un train de plaisir amenât tous les quinze jours cinq-cents touristes à Compiègne et à Pierrefonds. Les conditions nous paraissent telles que le succès de l'entreprise en doit être assuré. Pour seize francs en troisième classe, dix-huit francs en seconde, vingt francs en première, un train, qui part de Paris à sept heures cinquante, arrive à Compiègne à neuf heures. On visite la ville, les musées, le château, le parc, sous la conduite d'un employé de la Société. On y déjeune ; puis des voitures sont prêtes vers deux heures pour l'excursion à Pierrefonds. On traverse la forêt au milieu des plus beaux sites, du plus admirable paysage ; la réception que fait aux touristes la municipalité de Pierrefonds est des plus cordiales, la visite au château des plus intéressantes, le dîner dans chacun des hôtels où les cinq-cents voyageurs sont répartis, est consciencieusement soigné ; le soir, un train rapide permet de rentrer à Paris et de regagner d'assez bonne heure les quartiers les plus excentriques.

Nous avons vu plusieurs de ces trains l'année dernière. Cette année on fera mieux encore. Je ne puis résister à narrer ici comment on procède, au moins depuis le départ de Compiègne pour Pierrefonds. Quarante à cinquante voitures confortables sont prêtes à l'heure dite sur la place du Château avec cochers ou postillons enrubannés ; on s'y installe à l'aise, de préférence avec les connaissances déjà liées depuis le départ ; le cortège s'ébranle ; on prend l'avenue des Beaux-Monts qui se trouve dans l'axe de l'avenue principale du palais ; au point culminant des Beaux-Monts on découvre un admirable panorama ; les futaies qui bordent cette voie sont des plus vieilles, elles ne comptent pas moins de deux cent cinquante ans. On découvre bientôt Vieux-Moulin, son gracieux clocher, ses maisonnettes entourées « de buissons de viornes et de prunelliers sauvages », leurs rouges toitures qui se détachent sur la couronne de verdure du mont Saint-Marc ; puis le mont Saint-Pierre lui-même qui domine de toute sa majesté, de sa luxuriante végétation et de ses vieux souvenirs, cet admirable coin de terre ; après, ce sont les prairies et le pittoresque moulin de Batigny, le ru de Berne qui serpente parmi les prés ou les ombrages.

Enfin, voici Pierrefonds ! Et, tout à coup, derrière la colline sablonneuse qui en masque l'aspect jusqu'au dernier moment, la masse imposante du château féodal apparaît. Toutes les voix se lèvent comme à l'unisson pour admirer et se réjouir. Le lac montre ses eaux limpides et la belle chassée qui le borde est couverte de curieux. La place de l'Hôtel de Ville est bientôt remplie de voitures et de voyageurs aux costumes élégants. La musique joue ses meilleurs morceaux ; le canon tonne ; on s'achemine en masse compacte vers le manoir qu'on va visiter. Le guetteur, du haut de sa tour, ne jette plus le cri d'alarme mais sonne l'allégresse par des fanfares de chasse.

[...] L'admiration est à son comble lorsqu'on descend des salles, lorsqu'en une heure on a vécu pour ainsi dire de cette vie du Moyen Âge qu'on n'avait fait qu'entrevoir dans des récits ou des lectures, mais qui, maintenant, a pris corps dans les esprits.

[...] C'est l'heure du dîner, quelles joyeuses agapes ! quel entrain ! quels gais propos !

Le soir venu, il reste encore une heure pour une dernière visite. On s'achemine lentement vers le train, au bord du lac, au milieu des parterres de l'établissement des bains. Parfois la lune s'est trouvée à point pour rehausser l'éclat de la soirée ; une légère brume monte de la vallée jusque dans l'espace et estampe gracieusement les contours du château ; ce tableau, vu de la gare, entre les encadrements et les colonnades de la marquise offre un dernier charme aux partants.

Chacun prend sa place ; c'est un bruit confus de voix heureuses ; la machine siffle, le train s'ébranle, une immense clameur s'élève : c'est l'adieu sympathique de tous ces visiteurs au Pierrefonds qui les a enchantés, aux habitants qui les ont si hospitalièrement accueillis.

Dans une heure on sera chez soi !

Dites-moi, convenez-en, est-ce assez « fin de siècle ! »

Annexe 3

La conversion de la gare de Pierrefonds en logement (3)

La conversion de la gare en logement (3)

Suite à la désaffectation totale de la gare de Pierrefonds en 1966 puis au démontage des voies en 1970, la question de l'usage des bâtiments ferroviaire de Pierrefonds se pose. Rapidement, l'éventualité d'un projet immobilier sur l'emprise SNCF émerge tandis que les services de l'État étudient l'intérêt patrimonial du bâti.

En 1976, un projet dénommé "les Rives de Pierrefonds" est envisagé par un promoteur, prévoyant "un lotissement comprenant : musée, salle polyvalente, hôtel de haut standing, petites boutiques et ateliers, prolongé de pavillons et d'ensembles immobiliers avec de nombreux équipements publics". Ce projet fait débat au sein des associations patrimoniales et des médias locaux. En 1977, les terrains de la gare et les bâtiments sont cédés à la Société Anonyme Immobilière des Grands Magasins d'Approvisionnement Général (SAIGMAG) avec obligation de rétrocéder une partie du terrain à la commune. La même année, le 4 octobre, l'ancienne gare est inscrite au titre des Monuments historiques. De fait, les débats se poursuivent sur l'opportunité d'un projet de lotissement et la nécessité de restaurer la gare. En 1979, l'architecte des bâtiments de France précise au préfet de l'Oise que la seule partie validée du projet est un "groupe d'habitations comportant rez-de-chaussée et comble aménagé [...] et un mail de dix mètres de largeur environ destiné à l'utilisation publique séparant ce groupe de maisons de la rive Nord-Ouest du lac". Les échanges entre les services de l'état et la commune font visiblement évoluer le projet initial qui change de porteur au début des années 1980. Il est désormais piloté par la SA HLM Picardie Habitat. Il s'agit de conserver à présent les bâtiments de la gare (dont l'état est très dégradé) et de créer des logements.

En 1985, le promoteur sollicite la Fondation de France pour un projet de restauration et de réutilisation du bâtiment des voyageurs. L'année suivante, il dépose une demande de permis de démolir pour la halle aux marchandises. Le dossier est étudié par les services de l'état en charge de la conservation du patrimoine l'année suivante. La démolition sera partielle : le quai et une façade de la halle seront conservés.

Parallèlement, toujours en 1987, la transformation du bâtiment des voyageurs en immeuble de neuf logements sociaux et salle de réunion est décidée. La lampisterie et les toilettes seront utilisés en annexe pour l'entretien des locaux. Le projet du promoteur, la SA HLM Picardie-Habitat renommée CILOVA, prévoit la "remise en ordre de l'ensemble des façades et des toitures dans leur état initial" avec l'ajout de châssis de toiture de petite dimension et le passage de conduite d'eau dans le hall des voyageurs. Les travaux sont déjà bien avancés en 1989, comme le constate un article de *Oise-Matin* du 12 octobre, il est alors prévu de construire encore : "une vingtaine de maisons vont prendre place sur un terrain qui formait la cour de la gare". Les 8 et 13 août 1993, *Le Courrier Picard* s'enthousiasme de la restauration du quai et de son abri à voyageurs par l'association Concordia, spécialisée dans les chantiers de bénévoles.

In fine, le projet de conversion de la gare et de l'emprise ferroviaire en lotissement a été substantiellement modifié.

Il en reste une double allée de tilleuls entre les vestiges de la halle aux marchandises et le lac, ainsi qu'un pavillon donnant sur une allée pavée avec une raquette de retournement sur une partie de l'emprise des voies de garage. La halle aux marchandises a conservé son quai et sa façade côté lac. Les façades et toitures du bâtiment des voyageurs, de la lampisterie et des toilettes ont été restaurées. Le hall des voyageurs est actuellement désaffecté et une partie de son décor d'origine a disparu. Un petit immeuble de logements sociaux a été construit sur le parvis de la gare. Le quai des voyageurs et son abri en verrière ont perdu tout usage et font l'objet d'un entretien limité.

À proximité, la commune a investi le reste de l'emprise ferroviaire. Sur les remblais portant initialement les voies côté bourg : un parking, une voie verte et des courts de tennis ont vu le jour. Dans l'emprise des voies de garage, ont été aménagés un lieu de stockage de sable pour le service de la voierie, un parking et un skate-park. La promenade de la rive nord du lac créée au XIX^e siècle est entretenue en voie verte. On y accède par la rue du Beaudon ou par le tunnel piéton qui avait été aménagé au niveau de la gare pour passer sous les voies. Elle ne dessert plus le parc des thermes mais permet de rejoindre une voie douce qui emprunte la plate-forme et les ouvrages d'art de la voie ferrée Pierrefonds-Palesne.

Illustrations



Vue générale de l'élévation nord et du parvis.
Phot. Thierry Lefébure

Vue paysagère. Gare vue depuis l'ancien parc thermal.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000141NUC2A



Emprise des voies, quais et bâtiment des voyageurs vus depuis l'est.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000089NUC2A

Vue paysagère. Gare en bordure du lac et des coteaux nord du village qui montent vers la forêt.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000010NUC2A



Emprise des voies, quais et élévation sud du bâtiment des voyageurs. Bâtiment des cabinets d'aisance à droite de l'image.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000088NUC2A

IVR32_20206000084NUC2A



Vue de détail du pavillon du bâtiment des voyageurs (élévation nord donnant sur le parvis).
Marquise abritant l'accès à l'ancien hall des guichets.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000085NUC2A



Vue de détail de l'élévation sud du pavillon central du bâtiment des voyageurs avec la marquise abritant un quai.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000090NUC2A



Ruines de la halle des marchandises.
Arcades ouvrant sur la place de chargement au nord des voies.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000086NUC2A



Ruines de la halle des marchandises.
Plate-forme de chargement des marchandises ouvrant sur les anciennes voies.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000087NUC2A



Pavillon des cabinets d'aisance, hommes et femmes, situé à l'est de la gare.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000091NUC2A



Marquise de l'abri des voyageurs sur le quai central entre l'emprise des anciennes voies.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000092NUC2A



Pavillon de lampisterie à l'ouest du bâtiment des voyageurs, aujourd'hui local poubelles.
Phot. Thierry Lefébure
IVR32_20206000093NUC2A



Tunnel piétons passant sous la plate-
forme ferroviaire de l'ancienne gare,
permettant de rejoindre le bord du lac
depuis les quais et le parvis de la gare.

Phot. Thierry Lefébure

IVR32_20206000083NUC2A

Dossiers liés

Dossiers de synthèse :

Circuit des baigneurs (IA60003226)

Être en Villégiature à Pierrefonds (IA60003225) Hauts-de-France, Oise, Pierrefonds

Promenade en forêt de Compiègne (IA60003227)

Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Ville de Pierrefonds (IA60003136) Hauts-de-France, Oise, Pierrefonds

Voie ferrée de Compiègne à Villers-Cotterêt (IA60003183) Hauts-de-France, Oise, Pierrefonds

Hôtel de ville de Pierrefonds (IA60003158) Hauts-de-France, Oise, Pierrefonds, place de l'hôtel de ville

Maison d'arrêt de Compiègne (IA60003169) Hauts-de-France, Oise, Compiègne, 3 avenue de la Résistance, avenue du Moulin, rue de la Procession

Auteur(s) du dossier : Viviane Rat-Morris, Frédéric Fournis

Copyright(s) : (c) Région Hauts-de-France - Inventaire général



Vue paysagère. Gare vue depuis l'ancien parc thermal.

IVR32_20206000141NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Vue paysagère. Gare en bordure du lac et des coteaux nord du village qui montent vers la forêt.

IVR32_20206000010NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Vue générale de l'élévation nord et du parvis.

IVR32_20206000084NUC2AQ

Auteur de l'illustration : Thierry Lefebure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Emprise des voies, quais et bâtiment des voyageurs vus depuis l'est.

IVR32_20206000089NUC2AQ

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Emprise des voies, quais et élévation sud du bâtiment des voyageurs. Bâtiment des cabinets d'aisance à droite de l'image.

IVR32_20206000088NUC2AQ

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Vue de détail du pavillon du bâtiment des voyageurs (élévation nord donnant sur le parvis). Marquise abritant l'accès à l'ancien hall des guichets.

IVR32_20206000085NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Vue de détail de l'élévation sud du pavillon central du bâtiment des voyageurs avec la marquise abritant un quai.

IVR32_20206000090NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefebvre

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Ruines de la halle des marchandises. Arcades ouvrant sur la place de chargement au nord des voies.

IVR32_20206000086NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Ruines de la halle des marchandises. Plate-forme de chargement des marchandises ouvrant sur les anciennes voies.

IVR32_20206000087NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Pavillon des cabinets d'aisance, hommes et femmes, situé à l'est de la gare.

IVR32_20206000091NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Marquise de l'abri des voyageurs sur le quai central entre l'emprise des anciennes voies.

IVR32_20206000092NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefebure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Pavillon de lampisterie à l'ouest du bâtiment des voyageurs, aujourd'hui local poubelles.

IVR32_20206000093NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés



Tunnel piétons passant sous la plate-forme ferroviaire de l'ancienne gare, permettant de rejoindre le bord du lac depuis les quais et le parvis de la gare.

IVR32_20206000083NUC2A

Auteur de l'illustration : Thierry Lefébure

Date de prise de vue : 2020

(c) Région Hauts-de-France - Inventaire général
tous droits réservés