



# Bulletin des Avenues

Numéro 3 - Janvier 2014

Association des Avenues de Compiègne

## Et par Saint Georges, vive la cavalerie !

Chers amis,

Les membres du bureau sont sortis « regonflés à bloc » des très sympathiques rendez-vous du mois de juin : visite des avenues sous la conduite M<sup>me</sup> Marot, pot des habitants du quartier, assemblée générale de notre association précédée d'une conférence du premier adjoint au maire de Compiègne sur les dispositions du PLU (Plan Local d'Urbanisme) concernant notre quartier (vous trouverez encartée dans ce bulletin une photographie aérienne sur laquelle sont localisés les secteurs - UDi2, UDi3, UDe, NL – auxquels faisait référence Monsieur Foubert dans sa conférence et dans l'article qu'il a publié dans notre précédent bulletin). Les adhésions nouvelles ont été nombreuses : merci, cela nous permet de réaliser ce troisième numéro (sans subvention aucune, nous ne sommes pas amis de la dépense publique).

Vous lirez dans ce bulletin une présentation d'ensemble des projets d'avenues dans *La Plaine* de Compiègne au XVIII<sup>e</sup> siècle (première partie d'une étude qui présentera l'histoire des Avenues de 1727 à 1960) par Francis Martinuzzi, qui est également l'auteur des illustrations. Nous l'en remercions très chaleureusement !

Monsieur Marini nous a reçus fin juin : il accepte que notre association soit consultée lors des prochaines transformations du quartier des Avenues, comme ont pu l'être la Sauvegarde de Compiègne ou la Société historique en d'autres temps. Nous lui avons par ailleurs présenté plusieurs doléances (notamment sur la fête des Avenues, la question des récupérateurs de bouteilles, et les plots en fer surdimensionnés qui jalonnent les allées cavalières de l'avenue de la Résistance à remplacer progressivement par des plots en bois comme ceux de l'avenue de Grande-Bretagne. Reportez-vous au site où vous trouverez un compte-rendu d'une des deux rencontres). Notre maire a pris immédiatement en compte notre requête concernant l'élagage des arbres des Avenues, commencé de manière inesthétique et brutale par une société privée, puis tout à fait satisfaisante et harmonieuse par les services de la Ville (après notre intervention). Car nous tenons à nos arbres : l'un de nos prochains numéros cherchera à faire le point sur ce sujet passionnant et sensible.

Terminons par une bonne nouvelle : lors d'une conférence de presse, le ministre de la culture, Aurélie Filippetti, a annoncé la « renaissance du Musée National de la Voiture et du Tourisme (MNVT) [...] ensemble d'une richesse unique en Europe, [qui] présente au public l'histoire du transport et de la locomotion » : « les espaces [qui lui sont attribués] s'avèrent trop exigus et inadaptés à leur usage et la muséographie est demeurée dans son état d'origine. Les anciennes écuries du château, créées par Louis XV en 1738 par Gabriel (sic) et occupées par les Haras nationaux, paraissent adaptées par leur proximité, leur capacité, leur volume et leur qualité architecturale à l'accueil du MNVT. Le fort potentiel du site permettrait en outre un projet de valorisation culturelle et touristique autour de la thématique du cheval dans la société moderne. » « Une première tranche de travaux, permettant de présenter la partie majeure et essentielle des collections, est estimée à 20 M€. Le principe retenu avec l'Institut Fran-

(suite de l'éditorial page 4)

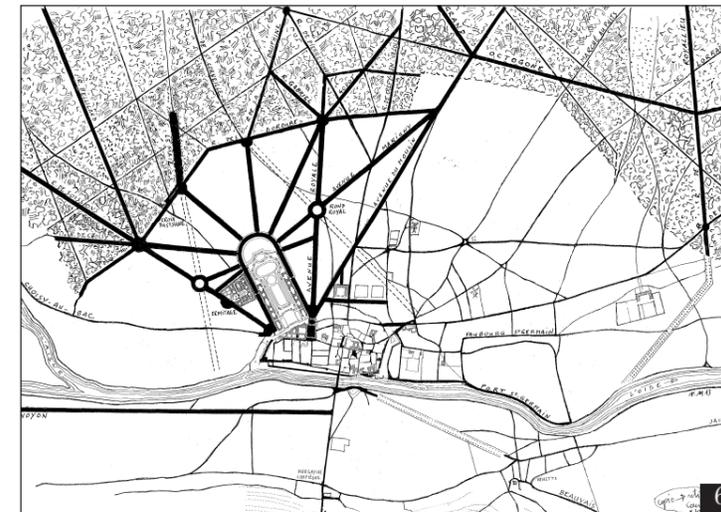
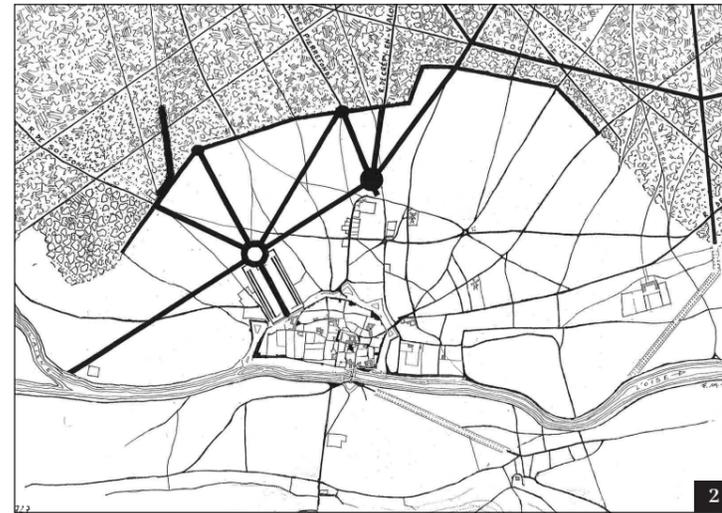
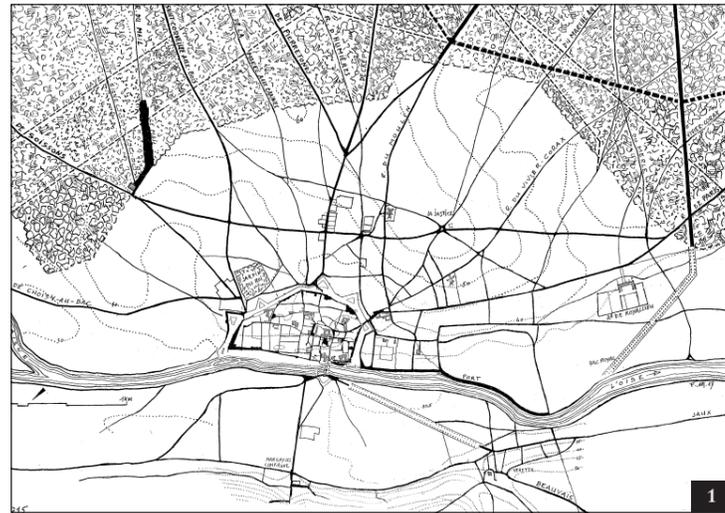
## Les avenues de *La Plaine* de Compiègne du XVIII<sup>e</sup> siècle à nos jours, 1<sup>ère</sup> partie

Monsieur Francis Martinuzzi, qui est à la fois peintre et architecte, vient de publier sous l'égide de la Société historique de Compiègne un remarquable ouvrage intitulé *De Compiègne à Pierrefonds. Architectures monumentales et singulières*. On y trouve une étude systématique des monuments les plus remarquables de Compiègne et des environs (les illustrations proviennent des fonds d'archives, du fonds Léré en particulier, ou ont été dessinés ou peints par l'auteur), mais aussi des états successifs du jardin du château, ou encore la reconstitution d'ambitieux projets abandonnés, souvent pour des raisons financières. L'auteur a bien voulu reprendre et largement compléter pour notre association les pages qu'il a consacrées aux Avenues, aux XVIII<sup>e</sup>, XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Qu'il en soit très vivement remercié. Et, en cette fin d'année, achetez et offrez ce livre d'histoire qui est aussi un livre d'art !



Vue à vol d'oiseau de Compiègne et du projet de château avec le jardin, les avenues et les plantations pour la construction navale réalisées par les frères Pannellier entre 1785 et 1792. Francis Martinuzzi, Aquarelle 30 x 40, 2011.

# Les projets d'avenues dans *La Plaine* de Compiègne au XVIII<sup>e</sup> siècle



## 5. «Projet pour planter des arbres dans *La Plaine* de Compiègne», 1752.

Le Roi a opté pour une entrée du château par la ville et les ailes sud et ouest sont alors en construction sur les plans de A.-J. Gabriel. Les avenues filent vers la forêt, encadrent le jardin sur l'emprise du vieux jardin et associent un tissu orthogonal intégrant Grandes Ecuries et jardin potager. Apparaît ici une avenue menant directement du château au Puits du Roi et Champplieu : l'avenue du Moulin (actuelle avenue de la Résistance).

## 6. Grand Projet d'A.-J. Gabriel, 1753.

Le jardin doublé en longueur est cantonné de deux pattes-d'oie qui ouvrent, l'une sur l'avenue Royale et l'avenue du Moulin, l'autre, en direction de Soissons et de Choisy-au-Bac. Les *Routes du Mail*, de *la Mare aux cannes*, d'*Humières* et de *Saint-Corneille-aux-Bois* sont reliées par deux avenues rayonnantes et la *Route des Bordures*. Contrairement aux plans précédents, les avenues s'accrochent à la forêt par l'ouverture de nouvelles routes cavalières baptisées A.-J. Gabriel, L. Godot et Bellicard. Les anciennes routes sinueuses vers Paris et Soissons sont élargies et rectifiées en grandes perspectives.

Alors que Gabriel tisse avec la forêt un faisceau d'avenues et compose, pour le prestige et la sécurité du roi, un château gagné en partie sur la ville, Compiègne se transforme et vit au rythme des séjours de la cour, de ses chantiers et de ses plantations.

Francis MARTINUZZI

*Avenue* : du latin "advenire". Chemin par lequel on arrive à un lieu. Allée d'arbres menant à un château. Grande voie urbaine.

Dés 1665, André Le Nôtre veut raccorder le Jardin des Tuileries au Cours-la-Reine créé par Sully sur les bords de Seine par une patte-d'oie et innove en prolongeant l'axe du jardin par deux alignements d'ormes plantés en pleine campagne pour rejoindre Passy. Il ouvre l'avenue des Tuileries, devenue depuis l'avenue des Champs-Élysées<sup>(1)</sup>.

### 1. *La Plaine* de Compiègne au début du règne de Louis XV.

Dés 1725, le roi âgé de 15 ans découvre en la forêt de Compiègne un terrain de chasse idéal et vient y chasser de juillet à septembre tous les jours de la semaine, excepté le dimanche.

Avec le déplacement des frontières du royaume plus au nord, les fortifications de la ville sont désaffectées. Le vieux château est devenu trop petit pour accueillir la cour

et la construction d'un nouveau château est alors envisagée ainsi que l'ouverture d'avenues dans *La Plaine* afin de rejoindre au plus vite la forêt.

Ces terres privées et labourables vont désormais faire l'objet de nombreux projets.

### 2. Projets de 1727 à 1738.

Le plus ancien projet connu est anonyme, non réalisé, mais conçu au temps de Robert de Cotte, Premier architecte du roi de 1708 à 1732. *La Plaine* y est traversée par des avenues plantées, qui relient le château et son jardin au Puits du roi et au confluent de l'Oise et de l'Aisne. Le plan montre une esplanade en rond-point pour les départs de chasse vers les entrées de la forêt et les grandes routes.

En 1733, le nouveau pont est relié au château par *Le chemin du cours* sur la rive gauche de l'Oise et par des avenues sur la rive droite en direction de Noyon et de Beauvais.

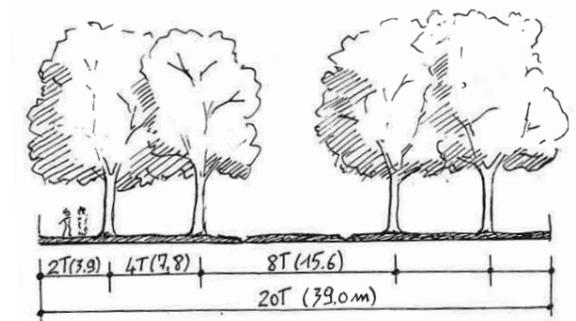
A partir de 1738, le château est agrandi, les Grandes Écuries et les ministères sont construits sur les plans de Jacques V Gabriel.

### 3. «Plan de la ville et de *La Plaine* vis-à-vis du château jusqu'à la forêt», 1740-1745.

Ce plan anonyme présente un projet de château ouvert sur la forêt et un réseau d'avenues dont une file au sud vers la route de Pierrefonds, une autre, est-ouest, devant les Grandes Ecuries et la Porte-Chapelle. Un grand carrefour est le point de rencontre des avenues de Soissons et de Paris, ainsi que des routes de la forêt vers *Le Mail*, *Saint-Corneille-aux-Bois* et *le Puits du Roi*.

### 4. Projet d'Ange-Jacques Gabriel, 1748.

L'architecte propose, sur un dénivelé de 10 m, un ensemble monumental regroupant les Grandes Écuries, les Petites Écuries et un chenil. Les deux avenues parallèles au départ des portes de Pierrefonds et de Soissons se referment en une place elliptique d'où rayonnent trois avenues vers les routes de la forêt ("*la Mare aux cannes*", "*le Puits du Roi*" et *Route de Pierrefonds*). Il indique un profil de 20 toises de large (38,98 m) et les plants à faire, soit quatre rangs d'arbres de part et d'autre séparés de 2, 4 et 8 toises.



Profil type d'une avenue

À suivre : Les avenues dans *La Plaine* de Compiègne aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles

(1) Anne Allimant-Verdillon, Alexandre Gady, *Le jardin des Tuileries d'André Le Nôtre*, Ed. Somogy, 2013

# A propos de la chapelle anglicane. Les Anglais du Compiégnois.

L'histoire du quartier des Avenues, résumé de l'histoire de Compiègne (3<sup>e</sup> partie)

La présence d'Anglais dans le Compiégnois doit beaucoup à la présence dans notre ville, dans le sillage de la Cour, de *sportsmen* (entendez d'hommes de sport amateurs de courses hippiques) bonapartistes – le duc de Morny ou le comte Lagrange par exemple –, à une époque où les emprises hippiques de Chantilly sont devenues insuffisantes et coûteuses, et où l'extension du bois Saint-Denis n'a pas encore été entreprise. Ce sont en effet les princes d'Orléans qui ont donné leurs lettres de noblesse aux courses de chevaux en France. Or Napoléon III voit dans les Orléans et les orléanistes ses principaux rivaux politiques. L'affirmation de la vocation équestre de Compiègne ne pouvait donc que lui plaire, et c'est aussi par courtoisie (nous avons déjà mentionné les aspects pratiques de cette implantation) que certains *sportsmen* bonapartistes, ou proches du pouvoir, firent entraîner leurs chevaux par des Anglais à Compiègne.

Le général comte Fleury a témoigné dans ses *Mémoires* de la passion de l'Empereur pour les chevaux. « *Le prince [...] était très beau cavalier. Il avait une belle et fière prestance. Ayant le buste long pour ses jambes, il n'en était que mieux à cheval. Sans être très solide en selle, il était très entreprenant, avait bonne main, sautait volontiers les obstacles. Il savait tirer parti de sa monture, la faire briller devant la troupe et en public, mettant ainsi en pratique son expérience acquise à la chasse en Angleterre et les principes d'équitation à l'allemande qui lui avaient été inculqués dans sa première jeunesse. Si, en effet, il excellait dans les « huntings », il s'était fait une véritable notoriété comme passeur [habile à franchir les obstacles]. Il n'était pas moins renommé pour son agilité, lorsqu'en Suisse, à l'école d'artillerie de Zurich, il sautait à la volée sur son cheval et montait sans étrier.* » Evoquant sa belle jument Lizzi, qui mourut en 1855, il note ailleurs que l'Empereur avait pour elle « *l'affection de l'Arabe pour son coursier* ».

Considérons maintenant de plus près l'un de ces *sportsmen*, bonapartistes et Compiégnois pour faire leur cour à l'Empereur, un *sportsman* « capitaliste », aux dires de Nicole de Blomac, le comte Lagrange. Il veut faire de l'argent grâce aux chevaux et battre les Anglais sur leur propre terrain, celui des courses. Il réussit d'ailleurs à atteindre son but, puisque son cheval *Gladiateur* fut le premier « pur sang né et élevé en France » à gagner le *Derby* d'Epsom le 31 mai 1865. À l'annonce de cette nouvelle, le Jockey Club illumina. Cette victoire suscita une vague d'orgueil national en France. *Gladiateur* devint pour les journalistes le « *vengeur de Waterloo* ». Lorsque Lagrange reparut au Corps législatif, les députés l'accueillirent debout, et Napoléon III lui donna la croix d'officier de la Légion d'honneur. C'est donc dans le sillage de ces hommes de cheval que s'implantent nombre d'Anglais, entraîneurs ou petit personnel qui vit dans le monde des courses. L'autre activité dominante chez ces Anglais est la chapellerie, la chapellerie

Moore de Margny.

Pour comprendre l'implantation d'Anglais dans le Compiégnois, prenons le cas emblématique de deux entraîneurs Henry et Thomas Jennings, qui furent l'un et l'autre des grands noms du monde des courses en France et en Angleterre au XIX<sup>e</sup> siècle. Ils sont originaires des environs de Newmarket, en Angleterre, et arrivent en France en 1836. Henry, l'aîné, a alors dix-huit ans ; Thomas, le cadet, treize. Ils font leur apprentissage chez Thomas Carter, que Lord Seymour, dit *Milord l'Arsouille*, a fait venir en France pour entraîner ses chevaux en 1831. Le prince de Beauvau lui confie en 1841 les chevaux de son écurie, puis il entre au service du baron Rivière lorsque ce dernier rachète « l'écurie de La Morlaye » en 1857.

Les deux frères Jennings, un temps brouillés, collaborent de nouveau lorsque Léon Rivière décide de s'associer au comte Lagrange pour former une « grande écurie ». Ils se partagent alors entre La Morlaye (près de Chantilly) et Newmarket, en Angleterre. Lors de la rupture de cette association, Henry Jennings quitte La Morlaye pour La Croix-Saint-Ouen, où il entraîne les chevaux du duc de Morny, logés au château d'Aramont, près de Verberie. À la mort de Morny en 1865, Henry Jennings devient entraîneur public, c'est-à-dire qu'il n'est plus au service exclusif des chevaux d'un propriétaire, mais qu'il entraîne des chevaux que lui confient divers propriétaires pourtant rivaux lors des compétitions.

Eric Georgin  
(suite et sans doute fin dans le prochain numéro)

(suite de l'éditorial)

çais du Cheval et de l'Équitation (IFCE), successeur des Haras nationaux et propriétaire du site, serait de proposer des animations équestres attelées complétant l'offre du musée tout en respectant l'histoire des grandes écuries. La Ville de Compiègne et le Conseil général de l'Oise sont prêts à participer financièrement au projet et des mécènes ont été approchés avec des résultats encourageants. [...] Il s'agit d'un projet que le ministère de la Culture et de la Communication souhaite expertiser très sérieusement au cours des prochains mois, à travers le lancement d'une étude de faisabilité économique-financière. » Ce n'est donc qu'un projet, dont la *faisabilité économique-financière* n'est pas encore acquise, mais en cette fin d'année morose nous voulons croire que l'annonce de ce projet le vendredi 13 septembre 2013 est de bon augure. Beau cadeau (financé par nos impôts, certes) pour les riverains des Avenues, les Compiégnois et tous les amoureux du patrimoine hippique, s'il venait à se réaliser !

Notre quartier devrait donc conserver des chevaux, nous ne pouvons que nous en réjouir : par Saint-Georges, vive la cavalerie ! Joyeuses fêtes de fin d'année, joyeux Noël à vous tous.

Le Bureau : Eric Georgin, Catherine et Michel Wojtowicz.

[www.lesavenuesdecompiègne.fr](http://www.lesavenuesdecompiègne.fr)