

GRANDES ECURIES DU ROI



La Grande Écurie du roi à Compiègne

La construction de la Grande Écurie du roi à Compiègne

La découverte du site de Compiègne par le jeune roi Louis XV en 1728 réveille une résidence endormie. Avec fougue, le souverain découvre le massif giboyeux de la forêt et, soucieux de marquer par une réalisation personnelle la politique monumentale des Bourbons, décide la reconstruction de l'ancien château. On ne souligne peut-être pas assez combien le projet est, dès le départ, marqué par une détermination ambitieuse. L'ampleur du programme se lit de façon sous-jacente bien avant la définition du Grand projet. Aussi les constructions périphériques destinées au plein exercice du pouvoir et à une occupation permanente des lieux donnent-elles la mesure du dessein royal⁽¹⁾.

Tout naturellement les Écuries du roi s'insèrent dans cette réflexion. En propos liminaire, rappelons que le Grand écuyer est un des Grands officiers de la Maison du roi, à côté du Grand maître de France, du Grand chambellan, du Grand veneur et du Grand maître des cérémonies. Il a autorité sur la Grande et la Petite Écurie qui sont d'abord des institutions avant d'être des bâtiments : il doit gérer la livrée du roi, ses manèges, les équipages des carrosses et attelages, le service des grands valets de pied pour les voyages du souverain, les admissions et le suivi des études des pages de la Grande et de la Petite Écurie. Relèvent de sa compétence toutes les questions relatives aux chevaux, depuis le suivi de ces derniers, la pourvoirie et l'approvisionnement des fourrages, jusqu'au matériel - harnais, sellerie, voitures... À partir de 1764, les haras du roi sont rattachés au service du Grand écuyer, ce qui accroît considérablement les compétences de ce dernier. Comme tout service gestionnaire, il doit enfin veiller au personnel des Écuries, aux bâtiments et à la comptabilité.

Si la Grande Écurie, sous l'autorité de M. Le Grand, Grand écuyer, a la charge des chevaux de main ou de selle, dressés pour la guerre ou la chasse, la Petite Écurie dirigée par M. Le Premier, Premier écuyer, gère les chevaux de trait et d'attelage,

(1) BITTERLIN (Marc), « Le domaine de Compiègne » dans *Bulletin de la Société historique de Compiègne*, 1944, t. XXII.

les voitures, les montures servant à l'ordinaire. Les deux services exigent de nombreux espaces qu'il s'agisse de logements pour un personnel numériquement très important, hiérarchisé et spécialisé, ou de rangements pour le matériel et les harnachements, d'ateliers de réparation, de greniers à fourrages. Écuyers, pages et professeurs, valets de pied, palefreniers, cochers, postillons, artisans, maréchaux de forges, charrons, bourreliers se côtoient donc. En juillet 1748⁽²⁾, le cahier des charges pour la construction de la Petite Écurie prévoyait la répartition suivante sur 389 personnes sans les domestiques : 90 garçons d'attelage, 120 aides palefreniers, 40 cochers, 48 postillons, 1 maître maréchal, 9 écuyers du roi, 24 pages, un gouverneur des pages, un aumônier, huit piqueux, 48 valets de pied, 14 porteurs de chaises... C'est assez dire que l'importance numérique des personnels chargés des chevaux, et les volumes considérables des différents types de voitures imposent des contraintes lourdes en terme d'espaces.

Aussi semble-t-il intéressant, dans le cas de Compiègne, de prendre connaissance d'un certain nombre de projets qui, une fois réalisés, ont contribué à façonner la topographie de la ville tandis que d'autres, réalisés tels quels, auraient déterminé des perspectives étonnantes par leur ambition. Par son modèle d'organisation, Versailles, avec l'édification de la Grande et la Petite Écurie de 1679 à 1682 par Jules Hardouin Mansart, a pu exercer une influence. Tout en s'interrogeant sur les leçons que la construction de Compiègne a pu tirer de cette illustre référence, il est tout aussi nécessaire d'analyser le projet d'ensemble et ses limites.

Bien que l'hôtel du Grand écuyer⁽³⁾, et les locaux de la Petite Écurie, aient, bien entendu, des liens étroits avec la Grande Écurie, nous ne nous concentrerons dans cette étude que sur cette dernière, puisqu'elle marque de façon tout à fait significative le paysage urbain et introduit le visiteur de Compiègne dans la cité d'une résidence royale. Par ailleurs, s'inscrivant dans une longue tradition patrimoniale, la Grande Écurie a le plus souvent depuis sa construction eu vocation à être la demeure du cheval, dans la mesure où un dépôt d'étalons a pris la succession de la Grande Écurie à la chute du Second Empire, quand, par un décret présidentiel du 29 mai 1875, le dépôt de Braisne fut transféré à Compiègne⁽⁴⁾.

(2) Arch. nat., O¹ 1415/27, le mémoire mentionne plus 800 chevaux de trait ou de selle et 50 voitures sans les chariots et les fourgons.

(3) L'hôtel du Grand écuyer sert principalement au logement des officiers, la Grande Écurie ne disposant que d'un nombre assez limité de logements de qualité. Le Grand écuyer loge donc à part à l'intérieur de l'enceinte - et non pas sur les terrains extérieurs et périphériques qui sont dévolus aux installations utilitaires. En 1736 le sieur Bérenger et la veuve Coutant vendent au roi une maison pour y faire l'hôtel du ministre des Affaires de la Religion prétendue réformée (RPR), occupée par la suite par les officiers de la Grande Écurie. Dans un rapport du 9 novembre 1737, il est fait allusion à l'hôtel de Saint-Florentin « présentement à ce qui m'a écrit destiné pour les officiers de la Grande Écurie ». Régulièrement, en 1740, en 1748, sont établis des projets de distributions de logements dans l'hôtel. Dans les années 1775, le concierge en est M. de Bournonville qui demande quelques réparations (sept. 1775). Voir aussi le « Plan d'un hôtel à Compiègne destiné pour la Grande Écurie du roy » (Arch. nat., O¹ 1415/5). La mention « Bon » porté sur le plan témoigne que le projet a été validé.

(4) ESPEISSE (Florence), *Le Dépôt d'étalons de Compiègne, de 1876 à nos jours*, éd. Haras nationaux, 2008, 87 p.

Une remarque préliminaire sur l'emploi du singulier ou du pluriel s'impose. Si le singulier fait toujours référence à l'institution, le pluriel se rencontre dans les textes ou sur les dessins d'architecture, selon une tendance qui s'accroît⁽⁵⁾. On remarquera que le bâtiment de la Grande Écurie est annoncé sur son portail d'entrée par une plaque explicite qui emploie le pluriel : *les Grandes Écuries du roi*. Toutefois on peut se demander si cet emploi du pluriel, encore une fois moins fréquent dans les textes et institutionnellement moins orthodoxe, ne recèle pas une autre réalité, beaucoup plus proche de l'expérience du terrain, celle des limites à la politique d'ordonnement et de concentration voulue par le roi Louis XV.

— I —

Le diagnostic des années 1730 : une construction qui s'impose

Un rapport du 12 avril 1732 nous offre une vue précise de la situation des écuries à Compiègne, héritée d'une longue tradition.

La Grande Écurie est logée dans une ancienne ferme ou maison qui appartient à l'Ordre de Malte, laquelle est déclarée en 1732 entièrement « rétablie ». On a édifié en outre deux grandes écuries pour 50 chevaux. Elles sont surmontées de greniers. On recourt aussi à d'autres écuries pour 60 chevaux. Des travaux assez récents semblent y avoir été menés pour restaurer des râteliers et des mangeoires neuves ainsi que toutes les huisseries — portes et croisées —. Le reste des chevaux de la Grande Écurie est dispersé dans la ville chez des particuliers. Celliers et granges de ces derniers ont été transformés en écuries en installant râteliers et mangeoires. On a fait « les rétablissements nécessaires ».

La situation de la Petite Écurie semble à priori meilleure : elle est installée dans une maison construite par la ville pour les écuries des Gardes du roi, lorsque ces derniers sont en garnison à Compiègne ; on y a fait quelques travaux pour installer la Petite Écurie et 150 chevaux peuvent y loger. On a même construit « à neuf » douze remises de carrosses qui comprennent au niveau supérieur des logements. Le reste est disséminé en ville ; quant aux Gardes du roi, leurs écuries sont établies chez divers particuliers⁽⁶⁾.

Il en ressort que les Écuries sont dispersées dans la ville, souvent établies chez des particuliers et la direction des Bâtiments est alors contrainte d'y réaliser les aménagements nécessaires ; il n'existe pas de concentration en un lieu unique ; l'organisation n'est pas rationnelle. À cette difficulté s'ajoute le manque d'espace :

(5) Arch. nat., O¹ 1388, « Etat général de propositions pour l'année 1775 », on y remarque la juxtaposition de l'emploi du singulier et du pluriel : « la Grande et les Petites Écuries ».

(6) Arch. nat., O¹ 1384.

la capacité de logements des chevaux est insuffisante. Même si ces lieux appartiennent à des particuliers, on ne peut « éviter d'entretenir le tout aux dépens de S.M. pour le bien du service ». La gestion en est présentée elle aussi comme défailante et peu économique.

Aussi deux arguments se rejoignent-ils pour justifier la construction d'écuries : la décision du jeune monarque de renouer avec le statut de Compiègne comme résidence royale implique nécessairement de doter le site d'infrastructures suffisantes. Celles-ci, de plus, doivent être à la mesure de l'ambition qu'il manifeste pour le site. Elles doivent pouvoir faire face à des séjours fréquents et longs. À ces arguments, s'ajoute celui plus économique, d'une meilleure gestion en se dégageant des contraintes afférentes à des biens dont le monarque n'est pas propriétaire. Le propos est clairement de doter la Maison du roi d'infrastructures permettant de remédier aux expédients qui prévalent jusqu'alors. Les besoins en équidés d'un souverain passionné de chasse à courre et soucieux du cérémonial de la vénerie monarchique imposent un vaste programme. Le cahier des charges pour la construction de la Petite Écurie en 1748 prévoit des bâtiments pour une capacité de 389 personnes sans les domestiques, de 800 chevaux, de 50 voitures. Le chiffre de 600 chevaux est avancé pour Versailles, avec des pics à 2200 à l'extrême fin du XVIII^e siècle à la veille d'une diminution drastique des effectifs.

— II —

La Grande Écurie : réflexions autour d'un vaste projet

L'intérêt du roi s'accompagne, dès le départ, d'une détermination ambitieuse. L'ampleur du programme se lit en effet de façon sous-jacente bien avant la définition du Grand projet. Comme on le sait, dès 1736, les premières campagnes de travaux créent de nouvelles ailes au nord du périmètre du château. Mais c'est certainement dans les constructions périphériques destinées au plein exercice du pouvoir et à une « occupation permanente » des lieux tout au long de la durée des « grands voyages », que l'on peut prendre la mesure du dessein royal : le 20 février 1737, le sieur Miqueraud, entrepreneur, emporte le marché de maçonnerie des hôtels de la secrétairerie d'État aux Affaires étrangères, à la Maison du roi, à la Religion prétendue réformée, à la Guerre, sans oublier celui du Contrôle général, le tout pour environ 500 000 livres. D'après une correspondance du 27 août, la construction des hôtels est indépendante de celle du château, d'autres entrepreneurs ont donc soumissionné⁽⁷⁾. Le duc d'Antin informe Philibert Orry, Contrôleur général des finances, que le total des travaux s'élève d'après les estimations du Premier architecte Gabriel à la somme de 1 500 000 livres⁽⁸⁾.

(7) Arch. nat., O¹ 1384.

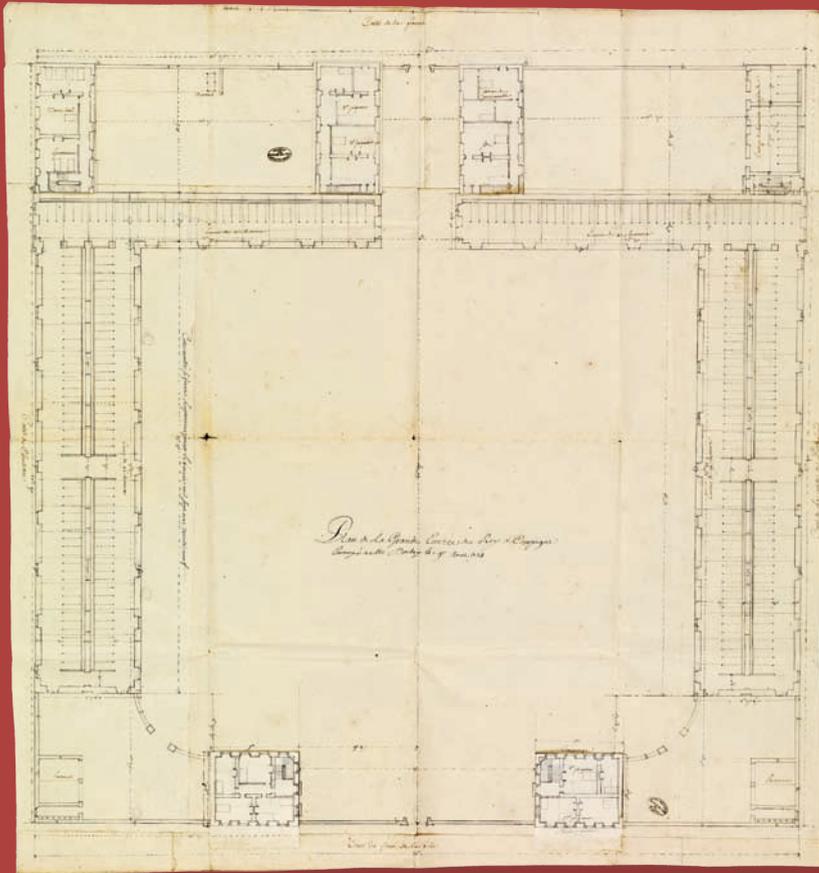
(8) Arch. nat., O¹ 1384, 12 août 1736, lettre du duc d'Antin à Orry.



Des opérations immobilières d'une telle envergure sont conditionnées par une politique d'acquisitions de maisons et de terrains sur un parcellaire assez dense. Les tractations financières sont coûteuses, les propriétaires connaissant l'ambition royale et ne cédant leurs biens qu'à bon prix. Ainsi se définit progressivement un périmètre autour du château.

Le chantier est déjà en pleine activité – on dénombre 2000 ouvriers en 1737 –, quand s'ouvre la réflexion pour la construction de la Grande Écurie. Le choix de l'emplacement est important. La ligne de façade des futurs bâtiments est proposée face aux remparts entre les portes de Soissons et de Pierrefonds, sur un terrain extérieur à la ville, éloigné d'environ 28 toises du glacis du mur de fortifications. Un plan masse certes postérieur, dressé en août 1773 pour le projet d'hôtel des Gardes du corps du roi, permet de découvrir le parfait alignement défini par la construction de la Grande Écurie, et le projet de la Petite, qui sert alors à tracer une ligne parallèle en avant des remparts pour réserver un terrain aux Gardes du corps du Roy⁽⁹⁾. Ce plan, qui témoigne d'une volonté d'urbanisme rationnel, offre l'occasion de visualiser le tracé irrégulier du rempart entre les portes de Soissons et de Pierrefonds, voire au-delà. Le terrain projeté pour la Grande Écurie est, de plus, déjà assez occupé. Un plan parcellaire permet de voir les lotissements avec le nom des propriétaires et le tracé des axes et routes d'accès de part et d'autre de

(9) Arch. nat., O¹ 1415/11.



l'espace prévu pour la Grande Écurie⁽¹⁰⁾ : l'opération immobilière que la construction impose est donc d'envergure, car l'on distingue très nettement les hôtels et les maisons, avec à leur arrière, leurs terrains, qui jalonnent le parcours des deux avenues. Le projet qui est dressé en 1748 pour la Petite Écurie nous apprend, pour sa part, que ces terrains sont avant tout des « terres labourables » à acquérir. Le choix se porte donc sur un emplacement dans la plaine de Compiègne. Il offre la possibilité d'extensions futures et les réflexions d'ensemble menées en 1748 s'en serviront. Enfin, il jouxte l'avenue « conduisant à la porte de Pierrefonds », l'actuelle rue Saint-Lazare, trajet traditionnel d'accès à la ville. Les arguments sont donc ceux de l'efficacité. Les Écuries stationnent à l'entrée de la ville et à la sortie du château vers la forêt.

Des plans conservés aux Archives nationales⁽¹¹⁾ et au château de Compiègne permettent de comprendre l'architecture du projet. Trois d'entre eux, dont deux aquarellés⁽¹²⁾, donnent le projet d'ensemble ; le troisième, à l'encre, indique dans son titre : « Plan de La Grande Écurie du Roy à Compiègne, envoyé à M. Dorbay le 9 août 1738 »⁽¹³⁾. Ce document ainsi que des élévations classées dans une autre chemise, postérieure de quelques années, parce qu'elles ont servi de références, constituent un dossier, daté du 9 août 1738 et adressé à Nicolas d'Orbay. C'est ce dernier qui conduit le chantier des transformations du château ouvert depuis 1736-1737. Selon toute vraisemblance, les plans ont été conçus au sein de l'agence du Premier architecte, Jacques V Gabriel ou en relation avec celle-ci et le roi les a, là encore, étudiés de près, car il s'y entend en matière architecturale et s'investit dans le projet de Compiègne. Au moment de la réflexion générale de 1748, on notera son intervention.

Ces plans proposent de disposer les écuries autour d'un vaste quadrilatère. La façade d'honneur est prévue simple, mais rythmée par la présence de deux pavillons de logements construits symétriquement par rapport au portail d'entrée, tandis que les angles sont pour leur part occupés de pavillons de plus petites dimensions, destinés à des remises⁽¹⁴⁾. Un axe nord-ouest/sud-ouest très marqué permet de franchir la cour plantée d'arbres et de déboucher au nord sur une sortie vers la forêt. La cour est entourée de longs bâtiments : à gauche et à droite de celle-ci, les écuries sont doubles, conçues, chacune, pour 96 chevaux. Chacun de ces deux bâtiments compte de part et d'autre de la porte d'entrée quatre ouvertures – trois fenêtres et

(10) Arch. nat., O¹ 1415/53.

(11) Arch. nat., O¹ 1415/ 1-12; dossier assez complet.

(12) Arch. nat., O¹ 1415 / 3 et 1415/ 6.

(13) Arch. nat., O¹ 1415/1.

(14) Arch. nat., O¹ 1415 / 7 .

une porte à chacune des extrémités⁽¹⁵⁾. Une parfaite symétrie est observée. Ils sont éclairés par des baies symétriquement percées dans les murs gouttereaux; de plus, le mur de soutien séparant les deux travées longitudinales des écuries doubles est régulièrement percé de grandes arcades de 10 pieds de large au droit des fenêtres. Ainsi la lumière file-t-elle aisément d'un côté à l'autre du bâtiment. Le but est de rendre ces écuries aérées et bien éclairées. Chacune des deux bénéficie en outre d'un large passage en leur centre qui débouche sur la cour intérieure. Les axes de circulation sont larges et dégagés, bien adaptés au mouvement des chevaux. Au fond de la cour, des écuries simples, pour 40 chevaux chacune, ferment l'espace. Entre celles-ci et le mur d'enceinte vers la forêt, deux cours rectangulaires se dessinent, permettant de prévoir dans des corps de logis perpendiculaires des bâtiments de service, des logements ou d'autres écuries: on y distingue de gauche à droite successivement les bâtiments affectés au maréchal, à l'« éprounier », le sellier et les chambres des 1^{er}, 2^e et 3^e piqueurs, le bâtiment du garde-meuble et l'infirmerie pour les chevaux malades⁽¹⁶⁾. Quant aux pavillons d'entrée, si celui de gauche est affecté au portier et au logement du Premier écuyer, celui de droite loge le concierge, le pourvoyeur et, à l'étage des combles, les 4^e et 5^e piqueurs. L'espace de la cour centrale est occupé par quatre pelouses entourées d'arbres, les deux au nord étant moins développées. Les angles sud sont réservés à deux petites cours fermées par un mur en hémicycle qui relie les pavillons d'entrée aux ailes des écuries doubles conférant une réelle élégance à cet ensemble essentiellement fonctionnel. Bacs et abreuvoirs sont régulièrement prévus le long des façades. Les différences entre les plans, marginales, se bornent à quelques éléments de détail comme une cuisine à l'extérieur pour le logement de l'Écuyer, ou le traitement des pavillons limités dans un cas à deux travées ouvertes de remises⁽¹⁷⁾ et dans l'autre à des remises ouvertes de cinq travées surmontées de logements à l'étage à gauche tandis que celui de droite abrite une grande sellerie, surmontée elle aussi de logements⁽¹⁸⁾. Une autre différence entre ces plans réside dans la présence de bâtiments au nord de l'enceinte qui ne semblent pas avoir été prévus dans un premier temps⁽¹⁹⁾: ouvertes au début du projet vers la forêt, ces cours sont par la suite dotées au nord de bâtiments qui ferment ainsi l'espace.

Les plans sont accompagnés de deux coupes qui font partie de l'envoi à Nicolas d'Orbay du 9 août 1738: la première concerne les pavillons de l'entrée, la seconde

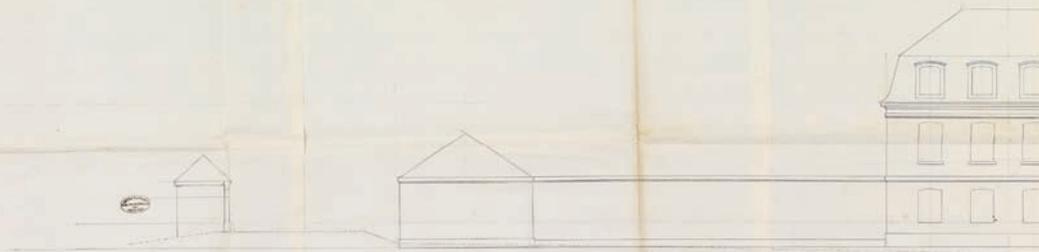
(15) Le plan à l'encre prévoit bien ces portes aux extrémités, divergeant en cela des plans aquarellés qui ne prévoient que deux portes par façade.

(16) Arch. nat., O¹ 1415/1.

(17) Arch. nat., O¹ 1415/1

(18) Arch. nat., O¹ 1415/3 et 6.

(19) Les deux plans aquarellés Arch. nat. O¹ 1415/3 et 6 sont pratiquement identiques. On peut noter la présence sur l'un d'entre eux d'un coup de crayon au niveau du mur en hémicycle qui semble marquer une hésitation de parti. L'un d'entre eux porte comme indication manuscrite: « en parler à Mr Mignotel » (Arch. nat. O¹ 1415/6).



les « petits bâtimens des cours de derrière »⁽²⁰⁾, respectivement à trois et à deux niveaux. Cet ensemble est complété par une élévation des bâtiments jalonnant la façade d'accès de la Grand Écurie du côté du fossé. Cette pièce⁽²¹⁾, à l'encre, dépourvue d'annotations, accompagne selon toute vraisemblance le dossier adressé à d'Orbay. On y découvre le rythme proposé du côté de la ville avec cette symétrie, rythmée, de bâtiments de part et d'autre du portail d'accès et l'on note l'élégance des pavillons à trois niveaux, le troisième correspondant à un étage de combles percé de lucarnes grâce à un toit à la Mansart.

Le principe retenu est donc celui d'un espace séparé du château, installé à sa périphérie, clos, et bâti en U selon le modèle qui prévaut au XVIII^e siècle. Les bâtiments, utilitaires, sont d'une grande simplicité, l'accent est mis sur le caractère rationnel des dispositions réparties en trois entités principales, les écuries, les fourrages, les logements. C'est l'ordonnance générale faite de simplicité qui donne son élégance aux lieux dépourvus de programme décoratif; y participe le portail d'entrée flanqué des deux pavillons et la courbe du mur de liaison.

— III — Un chantier rapidement mené

Le plan à l'encre de 1738 mentionne précisément que la première partie des travaux concerne l'île de gauche à exécuter durant l'année 1739 avant le voyage du souverain: «cette moitié se ferra [sic] la première pour l'année 1739»⁽²²⁾. Les rapports réguliers de Nicolas d'Orbay complètent ces données. Le 3 février 1739, ce dernier mentionne: «Comme il y a toute apparence que nous n'avons plus de gelée, j'ay remis force maçons, limosins, tailleur de pierre et poseur tant au château, à la Grande Écurie du Roy qu'à celle de la Reine afin de pouvoir estre en estat de poser la charpente et les combles à la fin de ce mois, dont la plus grande partie est

(20) Arch. nat., O1 1415/2.

(21) Arch. nat., O1 1415/7.

(22) Arch. nat., O1 1415/1.



taillée et prête à poser »⁽²³⁾. Le mauvais temps rend les chemins impraticables et le chantier des Écuries non opérationnel. Pourtant, le 13 février, d'Orbay reçoit ordre de préparer le séjour du souverain, alors que règne un chaos certain.

Le 27 avril suivant, le chantier a bien avancé, puisque l'on couvre alors l'écurie simple, tandis que l'écurie double reçoit sa charpente. Dans l'une comme dans l'autre, mangeoires et râteliers sont posés. Le terrain est « regallé et battu » à l'écurie simple ; cette tâche n'est pas achevée à l'écurie double. En tout état de cause, le pavage ne doit se faire qu'après le passage du souverain⁽²⁴⁾. La lettre aborde avec une égale attention l'état d'avancement des travaux à l'Écurie de la reine.

Le rapport du 5 novembre 1739 qui énumère les actions à mener avant le voyage de 1740⁽²⁵⁾, laisse à penser que l'on aborde maintenant le côté droit des écuries. Dans l'écurie simple, les planchers sont posés sur toute la longueur comme la charpente ; le chantier de la couverture doit débiter prochainement. Dans l'écurie double, les planchers sont posés sur la première partie du bâtiment, on commence à poser la charpente et l'on pense que la couverture sera réalisée pour la fin de l'année. Les écuries installées dans la petite cour derrière l'écurie simple sont finies et couvertes. Les ouvriers posent les plâtres des logements des étages. Quant aux façades du pavillon de la porte d'entrée, leurs maçonneries sont élevées à environ 2,50 m du sol. Le travail avance bien également aux Écuries de la reine.

Le chantier est achevé en 1741, puisque le mémoire du charpentier du 12 août 1742 récapitule des dépenses s'élevant à 105 000 livres sur les années 1739 et 1740⁽²⁶⁾. Bien que l'on ignore pour l'instant le nom de l'entrepreneur qui emporta le marché, qui était – seule certitude – différent de celui des hôtels de ministres, pourtant contemporains, plusieurs noms d'entreprises peuvent être avancés : en février 1744, l'entrepreneur Valette et son associé⁽²⁷⁾ sont au bord de la faillite et expliquent dans un mémoire qu'ils ont dû travailler durant les hivers 1737, 1738, 1739 et 1740 pour plus de 400 000 livres de travaux qui ne leur ont pas été réglés sur la totalité ; ils ont même été contraints d'emprunter 150 000 livres ; les fonds délivrés n'étant pas proportionnels à l'avancement des travaux ; ils éprouvent alors une perte de 90 000 livres⁽²⁸⁾ ; en 1767 on apprend même qu'ils ont construit les Écuries de la reine. Un autre entrepreneur, qualifié de « plus ancien des entrepreneurs du département de Compiègne » et « chargé des ouvrages de couvertures du château

(23) Arch. nat., O1 1384.

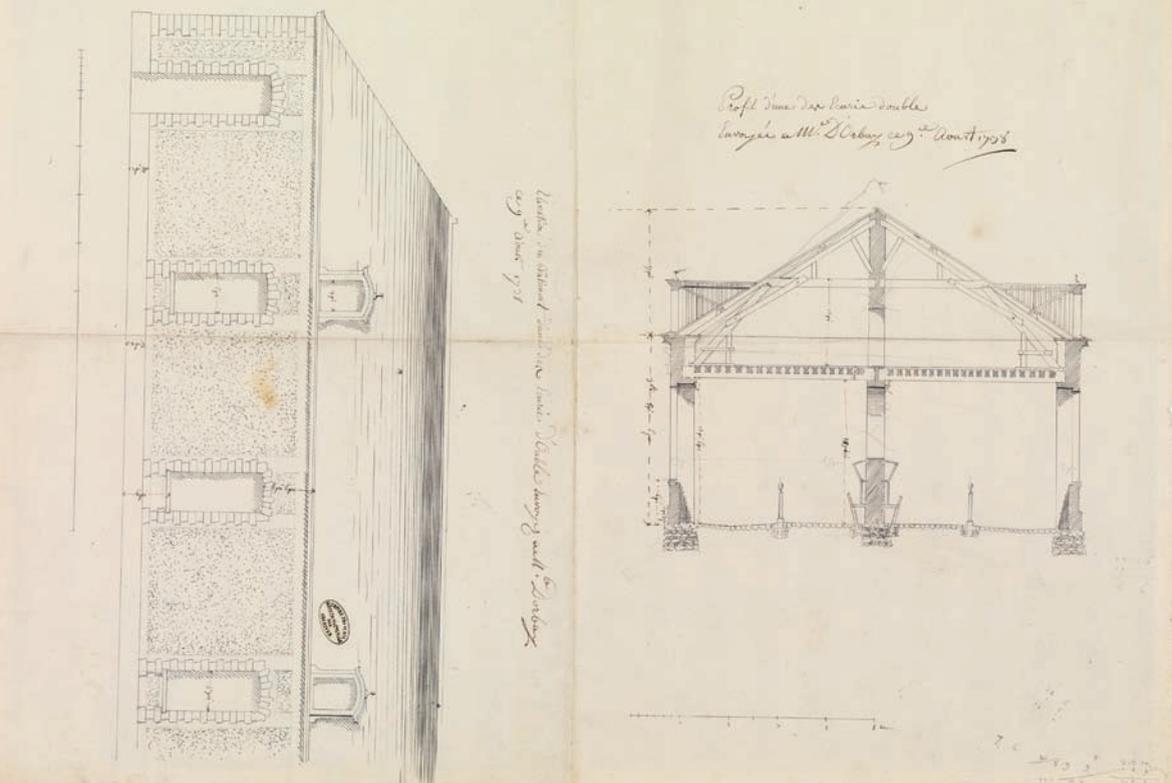
(24) Arch. nat., O1 1384.

(25) Arch. nat., O1 1384, « Mémoire de ce qui doit être fait pour le voyage de 1740 ».

(26) Arch. nat., O1 1384.

(27) Le texte évoque le sieur Denis dont on peut se demander s'il ne s'agit pas en réalité de Denis Mouton.

(28) Arch. nat., O1 1384, 53 000 livres de non paiement et 37 000 livres d'intérêts.



et dépendances de père en fils depuis la Reine Mère » pourrait aussi être intervenu : l'entreprise Mouton illustrée notamment par Denis Mouton, associé de son beau-père, Léonard Perrin⁽²⁹⁾.

Quant au montage financier, il fait l'objet de soins attentifs dans la mesure où le pouvoir royal recherche les solutions les plus économes. Bien souvent la solution retenue renvoie aux entrepreneurs le risque de la construction en échange d'un loyer. Ainsi le financement mis au point pour la construction de la Petite Écurie peut-il nous éclairer : des entrepreneurs forment une société, achètent les terrains pour 40 000 livres, construisent pour 160 à 180 000 livres ; le souverain fait une avance de 70 000 livres, est exempté vis-à-vis des entrepreneurs de tout intérêt sur le montant de l'achat des terrains ; un bail est souscrit, prévoyant que l'avance des 70 000 livres est déduit du montant des loyers ; « l'intérêt de la bâtisse seulement leur sera payé, à raison de 8 %, d'après les mémoires arrêtés et réglés par M. Huret, inspecteur des Bâtimens du Roy à Versailles ». Les entrepreneurs, propriétaires, doivent assumer les réparations et acquitter les charges comme impositions et autres droits. Un acte passé devant notaire garantit le souverain de

(29) Arch. nat., O¹ 1388 ; la troisième génération est représentée par Philippe-André-Augustin Mouton qui prend la succession avec son grand-père Perrin à la mort de Denis Mouton en 1773. L'ambiguïté du prénom « Denis » déjà mentionnée pourrait le laisser supposer.

la pleine propriété des terrains et du chantier en cas de cessation de la société⁽³⁰⁾. Le contrôleur général Terray exprimera en 1773 ses réserves sur cette pratique⁽³¹⁾.

Le devis rédigé pour la soumission n'a pas été pour l'instant retrouvé. En revanche, celui, qui est établi quelques dix années plus tard, vers 1748, pour la Petite Écurie par Ange-Jacques Gabriel, inspecteur général des Bâtiments du roi et Premier architecte depuis 1742, précise que tout doit être fait « à l'instard de la Grande Écurie du roi » : « le tout élevé d'un rez-de-chaussée et d'un premier étage couverts en mansarde, les deux ailes de lad. cour seront doubles, appliquées à des remises, élevées d'un rez-de-chaussée seulement avec des mansardes au-dessus : le surplus de l'emplacement de chaque côté de lad. grande cour sera appliqué à deux cours entourées de bâtimens pour des écuries doubles lesquelz seront ellevez d'un rez-de-chaussée seulement avec un comble à la française, le tout à l'instart de la Grande Écurie du roy »⁽³²⁾. Le devis de construction de la Petite Écurie permet aussi de découvrir le choix précis des pierres utilisé en 1738 : pierres des carrières de Ganelon pour les fondations, pierres dures de Verberie ou de Saint-Waast, pierres tendres de Saint-Leu, plâtres des carrières d'Argenteuil, briques fabriquées à Bienville ou à Noyon...

Comme il a été mentionné plus haut, des documents qui avaient été envoyés à Nicolas d'Orbay, le 9 août 1738, se retrouvent dans le dossier de la Petite Écurie, preuve qu'ils ont servi en 1748 dans la campagne de réflexion de ce nouveau bâtiment : le « profil d'une des écuries double » et l'« élévation du bâtiment d'une des écuries double » complètent donc utilement par cette coupe et cette élévation la documentation sur la campagne de 1738⁽³³⁾. Ils peuvent être utilement comparés à une autre série de dessins, aquarellés, de qualité, qui présentent en coupes une écurie double et une écurie simple ainsi que l'élévation d'une façade de pavillon⁽³⁴⁾ qui ont été élaborés dans le cadre de la réflexion sur le chenil. Cet autre ensemble dont il apparaît alors nécessaire de se doter, fait partie de la réflexion menée en 1748 autour de la Petite Écurie. Au moins cinq projets sont connus⁽³⁵⁾.

En comparant ces dessins entre eux et la réalisation, l'attention est attirée sur trois points. Dans le cas des pavillons d'entrée prévus au chenil, l'élévation⁽³⁶⁾ fait découvrir des édifices de deux niveaux hors celui des combles, rythmé de cinq

(30) Arch. nat., O1 920.

(31) Arch. nat., O1 1388, 2 nov. 1773

(32) Arch. nat., O1 1400.

(33) Arch. nat. O1 1415/37, dossier de la Petite écurie ; ces dessins ont servi de modèles en 1748 pour le projet de la Petite Écurie.

(34) Arch. nat., O1 1415/22.

(35) Arch. nat., O1 1415/17 à 21.

(36) Arch. nat., O1 1415/22, élévation de la « face du pavillon sur la première cour »

travées. Les ouvertures sont rectangulaires à l'étage et épousent un arc segmentaire au rez-de-chaussée. Les combles sont éclairés par deux lucarnes. En revanche les pavillons de la Grande Écurie sont légèrement différents dans leur parti, tels qu'ils se présentent sur l'élévation de la façade générale des bâtiments face aux remparts, réalisée selon toute vraisemblance en 1738⁽³⁷⁾ : leur élévation est plus heureuse. Ils ne comptent que quatre travées pour chacun des trois niveaux, celui des combles, beaucoup plus développé que dans le cas précédent, étant éclairé par quatre lucarnes selon un parti de toit à la Mansart. Les profils des ouvertures sont tous segmentaires. Et la réalisation est pour ainsi dire conforme.

Sur un autre point on peut comparer l'élévation du corps d'écurie double, conservée dans le dossier de la Petite Écurie, avec l'aile droite actuelle du haras qui a subi moins de transformations⁽³⁸⁾. On découvre sur le projet un rythme de façade identique à l'état actuel, notamment dans le nombre des ouvertures, plus faible que dans l'aile de gauche et l'on note le soin apporté dans le dessin au calcul des proportions et au placement de lucarnes au droit de certaines fenêtres, afin d'accentuer un effet de verticalité dans un bâtiment allongé.

Enfin, dernier point de comparaison, les aménagements des écuries. À l'intérieur, celles-ci sont conçues avec simplicité et efficacité. Les coupes de 1738⁽³⁹⁾ comme celles de 1748-1749 pour le chenil⁽⁴⁰⁾ ne révèlent aucune modification dans leur principe d'aménagement entre les deux dates⁽⁴¹⁾. Les chevaux sont alignés le long du mur aveugle dans le cas de l'écurie simple et d'un mur central percé de grandes arcades dans l'axe des ouvertures dans le cas de l'écurie double. Ainsi les chevaux ne sont-ils pas incommodés par un éclairage direct. Les coupes reproduisent bien cette disposition tout à fait étonnante de grandes arcades, au nombre de six dans chacune des ailes des écuries doubles ; elles s'élèvent au-dessus du niveau des mangeoires et des râteliers. Conçues selon toute vraisemblance pour accroître la lumière – elles sont dans l'axe des fenêtres – en même temps que pour répondre à un souci hygiénique de circulation d'air, elles confèrent, par leur puissance, une grande élégance aux volumes intérieurs. Quant au sol, pavé, son profil est pentu : une rigole d'évacuation répond à un souci d'hygiène et facilite l'entretien. Les chevaux disposent de mangeoires et de râteliers : ces derniers sont du modèle dit « râtelier penché », assez courant, bien que moins propice au bon entretien des animaux. Les traités recommandent que le haut de la mangeoire soit élevé de 3 pieds et demi.

(37) Arch. nat., O1 1415/ 7.

(38) Arch. nat., O1 1415/37.

(39) Arch. nat., O1 1415/37.

(40) Arch. nat., O1 1415/ 22.

(41) La hauteur des ouvertures semble seule plus importante dans le projet envoyé à d'Orbay.

Les chevaux étaient séparés les uns des autres, à l'époque encore, par de simples barres, pourtant réputées dangereuses, au lieu de légères cloisons de bois, plus fiables. Dans les années 1770, un nouvel aménagement est réalisé : dans un devis de travaux à prévoir pour 1775, Bellicard, contrôleur des Bâtiments à Compiègne, prévoit d'installer environ 20 « boîtes ». Ces boîtes⁽⁴²⁾ sont un peu mieux décrites dans un de ses courriers du 12 juin 1773, en réponse aux écuyers du Dauphin qui demandaient « quinze cloisons en boëte avec grillages à jour au dessus des mangeoires, le tout fait en console avec panneaux ravalés pour séparer les chevaux des chasses »⁽⁴³⁾. Dans l'« état général des propositions pour 1775 », il est fait allusion à vingt « boîtes » nouvelles servant de séparations dans la Grande Écurie où « ont été transportées celles des Écuries du Temple pour les chevaux du roi »⁽⁴⁴⁾ ; on puisera de nouvelles boîtes dans les aménagements de la Petite Écurie⁽⁴⁵⁾. Et le 14 juin 1774, le Prince de Lambesc, Grand écuyer, demande la construction de vingt-quatre nouvelles « boîtes » dans la Grande Écurie du roi, en plus des treize existantes⁽⁴⁶⁾. Enfin l'extrémité des séparations entre les chevaux est marquée par des poteaux en bois coiffés de boules sommitales. Même si les Bâtiments avaient coutume d'assumer les frais d'aménagement de mangeoires et de râteliers, la multiplication des écuries obligeait à se montrer prudent dans les dépenses : ainsi s'efforça-t-on à ce que chaque écurie prenne en charge ce poste de dépenses⁽⁴⁷⁾.

Toutes ces installations ne comportent rien de particulièrement novateur ; elles s'inscrivent dans les équipements typiques des écuries de la première moitié du XVIII^e siècle et sont même marquées par une certaine sobriété, manifestation très vraisemblable d'un souci d'économie.

— IV —

La Grande Écurie, un élément au sein d'un projet général ?

La Grande Écurie réalisée, il fallait déjà songer à la Petite. Durant les années 1739 et 1740, en l'absence de bâtiments, il avait fallu se résigner à louer. Le projet imposait une réflexion susceptible d'harmoniser les deux constructions. En réalité

(42) Bien que ce nom de « boîte » soit une traduction directe de box, il n'est pas sûr que la mention recouvre ce type d'installation.

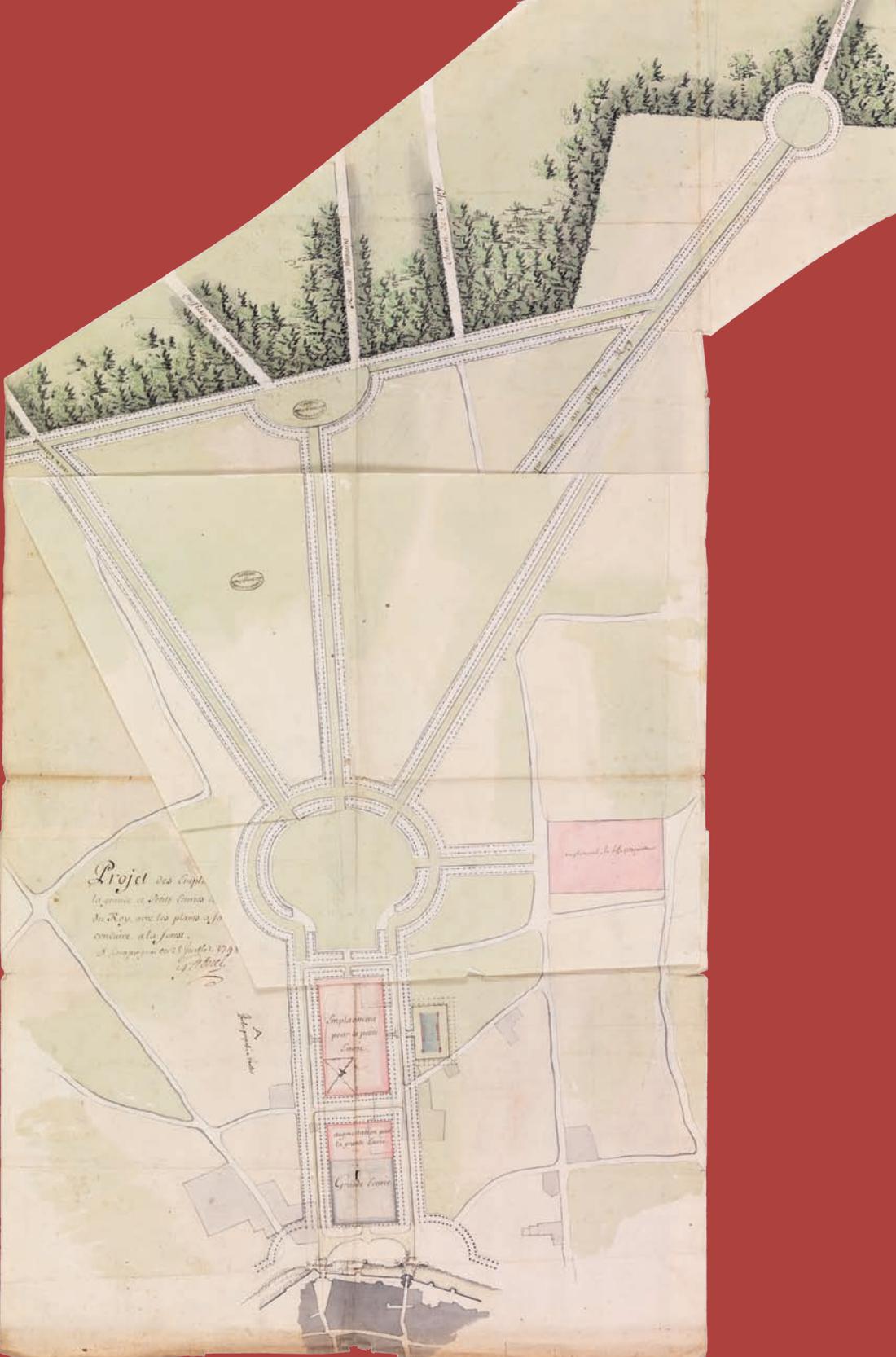
(43) Arch. nat., O¹ 1388, 12 juin 1773 ; il est alors question d'un prix unitaire de 100 livres par boîte.

(44) Arch. nat., O¹ 1388.

(45) Arch. nat., O¹ 1388, 29 mai 1774.

(46) Arch. nat., O¹ 1388, 14 juin 1774.

(47) Arch. nat., O¹ 1387. La supplique du sr Fliche, inspecteur des Chasses de la Capitainerie royale de Compiègne, est un bon exemple. L'homme rappelle qu'une partie de ses bâtiments occupés par les équipages de la Vénérie ont été construits en 1758, mais ont subi un incendie durant le Voyage de 1766 ; les mangeoires et accessoires relevant des Bâtiments, le suppliant a reçu un secours et envisageant de reconstruire des écuries pour 42 chevaux, il demande la prise en charge par les Bâtiments des mangeoires. Si la réponse de Bellicard confirme la tradition selon laquelle les Bâtiments se sont toujours occupés de ce type de dépenses dans toutes les écuries de la Vénérie, aux chenils de Bournonville, du Vautrai, et de la Fosse moyenne, en raison peut-être de la modicité de la dépense - ces râteliers se « font en bois blanc et à la légère » -, pourtant une note marginale indique qu'elle doit être imputée à la Vénérie.



*Projet des Contre
 la garnison de cette Courte
 du Roy, avec les plans de sa
 conduite, de la fort.
 A Compiègne le 28 juillet 1793
 L'Abbé*

Le fort de la Courte

*Implantation
 pour le petit
 Courte*
*Implantation pour
 le grand Courte*
Grande Courte

Implantation de la ville nouvelle

la réflexion, beaucoup plus ambitieuse, engloba tous les aménagements nécessaires à l'exercice de la vénerie, avec notamment les infrastructures nécessaires au Grand veneur.

Deux solutions étaient proposées par Ange-Jacques Gabriel en juillet 1748 et les plans aquarellés d'une grande beauté témoignent de l'importance du programme.

Dans un cas⁽⁴⁸⁾, sur la largeur de la Grande Écurie qui correspond à la distance entre les portes de Soissons et de Pierrefonds, l'architecte se propose, dans un plan du 25 juillet 1748, de disposer en profondeur, sur la plaine de Compiègne et en direction de la forêt, au-delà de la Grande Écurie, la Petite Écurie et le chenil. Le programme prévoit aussi l'agrandissement de la Grande Écurie⁽⁴⁹⁾ et d'édifier un vaste abreuvoir, de l'autre côté de la rue Saint-Lazare, qui ferait face à l'entrée de la Petite Écurie. La Grande et la Petite Écuries ainsi que le chenil occupent, chacun, une superficie identique, un vaste rectangle entouré d'une double rangée d'arbres. Cet alignement régulier, révélateur de l'architecture des Lumières, est bordé de deux avenues plantées sur leur côté extérieur par, là encore, une double rangée d'arbres. Elles aboutissent à un « rond » royal, de forme elliptique, lui-même entouré de quatre rangées d'arbres. En partent trois routes qui mènent l'une au Puy du Roy, l'autre à la Mare aux cannes, la troisième, au centre, débouchant par un nouvel hémicycle sur une route perpendiculaire en lisière de forêt d'où partent les routes pour Pierrefonds, Humières et Crépy⁽⁵⁰⁾. Du côté de la ville, le même souci d'urbanisme paysager propose d'intégrer dans un vaste hémicycle de verdure la façade de la Grande Écurie sur les remparts, faisant ainsi se répondre le tracé des fossés et celui d'une plantation d'arbres en courbe. La part des constructions à bâtir, aquarellée en rose, révèle l'ampleur du programme, tout comme la volonté de créer des espaces rationnels et de vastes perspectives. Cependant un tracé manuscrit, annoté « A, partie proposée à bastir »⁽⁵¹⁾, dénote un certain réalisme en limitant pour l'instant la construction de la Petite Écurie au quart du terrain projeté pour elle !

Quelques mois plus tard, le 25 octobre 1748, dans le prolongement de ce parti d'ensemble, Gabriel fournit à Compiègne, des plans pour la Petite Écurie qui, selon une tradition bien connue, exige plus de place que la Grande. L'architecte revient dans ce projet consacré à la seule Petite Écurie à la solution préconisée en juillet :

(48) Arch. nat., O¹ 1415/14, « Projet des emplacements de la grande et Petite Écuries et du chenil du roy avec les plants à faire pour conduire à la forest ». Compiègne, 25 juillet 1748. Plan signé de Gabriel.

(49) « Augmentation pour la Grande Écurie ».

(50) Arch. nat., O¹ 1415/14, 25 juillet 1748, « Projet des emplacements de la Grande et Petite écuries et du chenil du roy avec les plants à faire pour conduire à la forest ».

(51) Arch. nat., O¹ 1415/ 14.

elle pourrait s'insérer, dans la longueur, entre la Grande Écurie et le chenil et, dans la largeur, entre les avenues projetées qui mènent aux portes de Pierrefonds et de Soissons⁽⁵²⁾. Un document qui pourrait être qualifié de cahier des charges, établi en juillet 1748, fait état d'un besoin de logements de 389 personnes sans les domestiques, de 800 chevaux de trait ou de selle, de 50 voitures hormis les chariots et les fourgons⁽⁵³⁾ ! Le projet s'avère d'ailleurs si ambitieux qu'une partie seulement, le quart sud-ouest, est proposée à la construction pour 1749 : le réalisme s'impose quand on voit, tracé à l'encre d'une main mal assurée, le trait d'un tout petit carré au sein du grand emplacement réservé à la Petite Écurie et intitulé avec en légende, l'explication suivante : « Partie proposée à construire pour 1749 ». « Toute cette partie n'est qu'en terre labourable à acquérir faisant environ 4 arpents. Cette partie pourra coûter 120 000 livres »⁽⁵⁴⁾. L'inscription est sur le même emplacement que celui qui, quelques mois plus tôt, avait été dessiné sous la lettre A.

Le second projet général⁽⁵⁵⁾, également de juillet 1748, est moins ambitieux. Il n'est pas signé mais correspond sans aucun doute à une nouvelle variante de l'architecte. Il tire davantage parti des aménagements existants, et notamment de la réalisation de la Grande Écurie. Mais surtout il propose comme axe de développement l'avenue de la porte de Pierrefonds : on y voit en grisé la Grande Écurie, déjà réalisée avec ses deux pavillons d'entrée, ses hémicycles et ses petits pavillons d'angle ; de l'autre côté de la rue Saint-Lazare, bordée d'une double rangée d'arbres serait construite la Petite Écurie, marquée en rose. Dans la partie plus étroite de la route de Pierrefonds quand celle-ci passe entre les bâtiments de la Grande et de la Petite Écuries, la rangée d'arbres est unique de chaque côté. Enfin, plus loin sur la route en direction de la forêt, sur son côté droit, un quadrilatère rosé marque l'emplacement destiné au chenil. L'idée du « rond » royal est reprise pour ce projet. L'axe de la rue de Pierrefonds aboutit à un vaste carrefour d'où partent les trois routes en direction de la forêt.

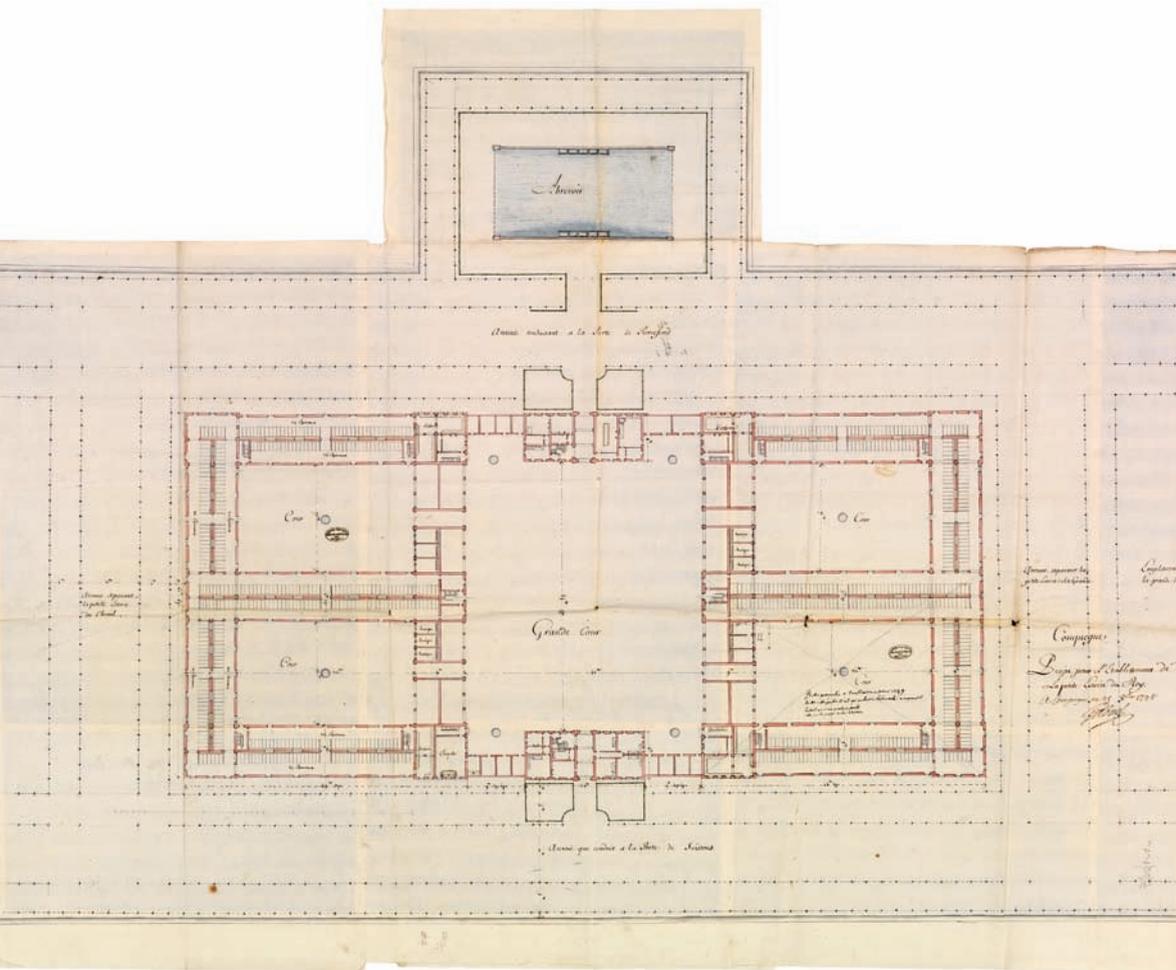
Développant cette idée de chenil plus au nord sur le chemin du faubourg de la porte de Pierrefonds, Gabriel, sans signer son plan, propose un agrandissement

(52) Arch. nat., O¹ 1415/32. Compiègne, 25 oct. 1748. Signé Gabriel.

(53) Arch. nat., O¹ 1415/27. Déjà cité.

(54) Arch. nat., O¹ 1415/32, « Projet pour l'établissement de la petite Écurie du roy ». Compiègne, 25 oct. 1748. Signé Gabriel. Mention manuscrite : « Le Roy a approuvé que l'on fist pour l'année prochaine un quart du bâtiment pour les petites Écuries à Compiègne. A Monsieur Gabriel. Je le prie de me mettre en état pour que je puisse donner les ordres en me faisant un devis circonstancié et que je puisse faire faire l'adjudication des ouvrages à faire. Me mettre aussy en état d'acquérir le terrain qui peut être nécessaire pour ce que l'on fera l'année prochaine. Enfin je le prie que nous puissions conférer de nouveau là-dessus affin d'aller en avant quand il en sera temps ».

(55) Arch. nat., O¹ 1415/13.



aquarellé de son projet⁽⁵⁶⁾. Suivent cinq projets pour le chenil⁽⁵⁷⁾. Ils sont assortis d'un état estimatif de la dépense porté par Gabriel à 360 000 livres⁽⁵⁸⁾, somme qui paraît d'autant plus excessive qu'un devis du 7 août 1740, établi à Compiègne par Gabriel, avait estimée à 81 397 livres le coût⁽⁵⁹⁾ ! La capacité de logements de chevaux varie entre 240 et 280 places.

(56) Arch. nat., O¹ 1415/ 15, « Carte où se trouve l'emplacement des deux écuries et du cheval » et Arch. nat., O¹ 1415/16, « Carte générale où se trouve l'emplacement des deux écuries et du chenil », ce dernier porte la mention : « Le Roy a approuvé pour l'emplacement ».

(57) Arch. nat., O¹ 1415/17 à 21.

(58) Arch. nat., O¹ 1415/24. « Extrait de la dépense pour le chenil neuf de Compiègne ». Pour 280 chevaux.

(59) Arch. nat. O¹ 1415/23, « Extrait de la dépense à faire pour construire le bâtiment des grands chenils, ceux de chenils des limiers et de la boulangerie, les communications, et les clôtures de l'Ebat et des petites cours particulières proposez en 1741 » s'élevant à 81 397 livres et daté du 7 août 1740, signé Gabriel.



Enfin le souverain valide l'emplacement, plus raisonnable, de la Petite Écurie en face de la Grande Écurie, par-delà la rue Saint-Lazare et approuve d'ores et déjà la situation du chenil non loin de la propriété Bournonville⁽⁶⁰⁾. L'axe de la porte de Pierrefonds est donc privilégié et l'on décèle la pensée urbanistique à travers cette volonté de définir des axes majeurs. On ne donne donc pas suite à une mise en perspective de tous ces bâtiments qui auraient dessiné un « complexe » pour le moins ambitieux, presque utopiste, tant l'ampleur des financements à mobiliser est considérable. Si, toutefois, ce parti avait été suivi, comment l'axe très puissant de ces trois corps se serait-il harmonisé avec l'anti-place à laquelle l'architecte Gabriel songeait ? Quelle avenue — de droite ou de gauche — aurait-on privilégié ? La réflexion de l'accès royal au château était-elle assez mûre ou ce choix était-il prématuré ? On ne cherche pas non plus à agrandir la Grande Écurie dont le souhait est porté sans suite sur le plan. La priorité est, entre les deux, donnée à la Petite Écurie. N'oublions pas qu'il convient de privilégier le château. En 1748, la réflexion sur le Grand projet est déjà ouverte et la reconstruction du château qui impose une opération préalable tout à fait considérable de dégagement des abords va bientôt concentrer tous les efforts. Aussi la perspective des écuries et du chenil pouvait-elle paraître dans ce contexte moins prioritaire, trop ambitieuse et dispendieuse. De ce fait, ce projet global qui eût offert un tout autre visage aux accès de Compiègne, reste sans lendemain. La solution retenue est celle, plus modeste et plus réaliste, de s'inscrire sans trop d'ambition dans l'axe traditionnel, en limitant de coûteux rachats de terrains. Le choix de ce parti allait dicter l'avenir. Il portait en soi l'échec d'un programme d'ensemble.

—V— Gérer l'insuffisant

De la construction de la Grande Écurie à la veille de la Révolution, peu de changements interviennent dans les lieux.

Des aménagements limités dans les années 1750

On ne s'attardera pas sur les quelques changements de disposition qui ont lieu de temps à autre. Le 6 mars 1749, on décide de loger le concierge dans le pavillon de gauche et d'aménager le comble. Deux ans plus tard, le 21 octobre 1751, on accorde aux écuyers de la Grande Écurie qui le demandaient, la construction d'un bâtiment en appentis à adosser à l'un des pavillons de l'entrée et l'on réalise quelques menus travaux pour un montant fort raisonnable de 3573 livres. Trois plans sont adressés pour les nouveaux aménagements à réaliser dans l'appartement du concierge de la Grande Écurie ; ainsi peut-on former un logement pour M. de Brige et M. de Tourdonnet suivant les plans A et B ; le concierge et deux piqueurs sont

(60) Arch. nat. O¹ 1415/15 et 16 ; annotation sur le chenil : « le roi a approuvé l'emplacement » (Arch. nat., O¹ 1415/16).

réinstallés dans deux autres corps de logis suivant un plan C; et une cloison est mise en œuvre dans le bout du grenier du côté du logis où va loger le concierge « pour servir de garde meuble »⁽⁶¹⁾.

L'échec du manège

Le projet d'agrandissement de la Grande Écurie échoue: il avait été brillamment défendu par la comtesse de Brionne qui avait obtenu, à la mort de son époux, le comte de Brionne, Grand écuyer, la survivance de la charge jusqu'à la majorité de leur fils, le prince de Lambesc qu'il atteindra en 1770. Dans le cadre de l'éducation des princes, elle avait demandé, le 1^{er} février 1768, la construction d'un manège provisoire qui puisse leur permettre de poursuivre à Compiègne leur éducation équestre. Ses dimensions devaient être de 100 pieds de longueur sur 46 de largeur. L'angle formé par la route du Moulin avec la Grande Écurie avait paru le lieu idéal. Un mémoire fut soumis au roi. Pour rassurer le souverain, le manège y est présenté comme devant répondre à un besoin occasionnel; il doit être couvert « pour la continuation des exercices de Monseigneur le Dauphin pendant le voyage ». À Compiègne, Bellicard, contrôleur des Bâtiments, dresse plans et devis, datés du 22 février 1768⁽⁶²⁾. L'architecte détaille que les moellons seront enduits de plâtre et reposeront sur des assises de pierres dures; la construction sera soignée et bénéficiera de chaînages en pierres. Étant donné la largeur prévue pour le comble, supérieure à celle d'un jeu de paume, on doit choisir du très bon bois et le poids de la charpente dicte un ouvrage en « solide ». La menuiserie est estimée 584 livres sur montant total de 22 755 livres. L'emplacement proposé est l'angle formé par le chemin à gauche de la Grande Écurie⁽⁶³⁾. Que l'infrastructure puisse servir ensuite à cette dernière, l'argument semble à propos. La Grande Écurie souhaitait-elle en réalité profiter de la circonstance pour bénéficier d'un manège⁽⁶⁴⁾?

Mais bientôt, M. de Neuilly, commandant la Grande Écurie, demande des explications et propose la solution d'un ouvrage en planches. Le 24 février, Bellicard dénonce le risque d'instabilité par temps venteux: « un manège de cette superficie ne peut être bâti que solidement ». Il plaide en faveur de cet ouvrage, avantageux pour la Grande Écurie qui ne dispose pas aujourd'hui de suffisamment de place pour les chevaux du souverain et du Dauphin... Aussi le mémoire est-il présenté

(61) Arch. nat. 01 1415/8, annotation: « remis à M. de Vandières le 25 oct. 1752 »; lettre à Godot du 27 oct. 1752. Voir aussi Arch. nat., 01 1415/9, Plan de l'appartement de M. de Brige.

(62) Le plan est daté du 22 février 1768: 8 travées 100 pieds et 45 de large: « Plan d'un manège couvert pour placer à la suite de la Grande Écurie à Compiègne », (Bureau de la Ve ? 10 avril 1768), fol 44]. Évocation dans Arch. Nat. 01 1387.

(63) Sur « l'axe du petit embranchement de l'Avenue en face de la poste de la Grande Écurie ». Il présenterait l'avantage d'être à côté du service; le terrain est au roi « et le chemin qui longe entre la Grande Écurie et le manège pour aller à la forêt peut remplacer pour le service celui où est placé ce bâtiment au travers duquel on peut encore passer ».

(64) Bellicard tenait à contenter M^{me} de Brionne; minute de Bellicard à M^{me} de Brionne du 6 avril 1768: a obtenu pour elle qui en avait fait la requête, un buste du roi en marbre pour être placé dans la salle d'études des pages de la Grande écurie.

au travail du 22 mars 1768. Mais le projet est repoussé, il est mentionné en marge du dossier « à différer ». Son coût est apparu excessif.

Désormais réaliste, M^{me} de Brionne réduit ses prétentions et demande un manège de structure plus légère. A la même date, le 24 mai 1768, Gabriel fournit trois propositions de manèges, deux à la Grande Écurie et un aux Écuries de la reine. Dans un premier cas, il dessine un « manège provisionnel en pallis en supprimant 4 arbres et l'on auroit la facilité d'obanner les toilles aux arbres ». Sur ce plan une variante est même proposée: « Triangle entre l'avenue et la Grande écurie où l'on pourrait placer led. manège provisionnel mais qui auroit ses difficultés en ce il faudroit enlever beaucoup de terre et former la cloture en rouge, difficile à couvrir en toile faute de point d'appuy et qui d'ailleurs tiendrait la place d'un véritable manège si on voulait en faire un »⁽⁶⁵⁾. Le deuxième projet a toujours pour cadre la Grande Écurie; il est seulement moins ambitieux⁽⁶⁶⁾. Le troisième envisage ni plus ni moins une installation chez la Dauphine⁽⁶⁷⁾. Le 4 juin 1768, Gabriel rédige un mémoire pour un manège provisionnel « en palis de planches et bannes au dessus » pour le Dauphin dans la cour des Écuries de la reine, d'un montant de 5160 livres. Cependant il faut requérir le consentement du roi et prévenir le Premier écuyer de la reine⁽⁶⁸⁾, le Grand maréchal des Logis qui en fait occupe les lieux ainsi que M. de Marigny « pour les choses qui sont de son administration ». Si le choix de cet emplacement paraît le lieu le plus propice à une exécution rapide, il contraint, en revanche, la reine dans l'usage de ses écuries. Prudent, l'architecte demande à faire passer le message à M^{me} de Brionne. Le 27 juin 1768, le projet est présenté au travail du roi: « Votre majesté veut-elle bien autoriser cette dépense et me donner ses ordres? »⁽⁶⁹⁾. Le roi y consent. Ordre est donné le 28 juin et il convient de plus de se hâter puisque le Voyage du roi est prévu pour le 27 juillet. Enfin, le 4 juillet, Bellicard adresse le plan du manège⁽⁷⁰⁾ et sur une retombe trace un petit escalier pour permettre au Dauphin de descendre depuis la terrasse sans passer par la rue des Écuries de la reine dont « le tournant est des plus roide, surtout si ce Prince descendoit à cheval »⁽⁷¹⁾. Dès 1770, à la fin de l'exercice de M^{me} de Brionne, plusieurs correspondances⁽⁷²⁾ évoquent le démontage du manège. Des contrordres

(65) Arch. nat., O1 1415/10. Versailles, 24 mai 1768. Signé des initiales d'Ange Jaques Gabriel.

(66) Arch. nat. O1 1415/59, « Autre projet d'un manège provisionnel en ne supprimant que deux arbres, qui auroit également la facilité d'obanner les toilles aux arbres ». Versailles, 24 mai 1768.

(67) Arch. nat., O1 1415/58. Versailles, 24 mai 1768. Signé Gabriel. « nouveau manège pour Mgr le Dauphin en pallis e bannes que contiendraient les bâtiments du pourtour ».

(68) Celle-ci ayant des effets dans les Écuries.

(69) Marqué « bon » pour la solution en palis.

(70) Arch. nat. O1 1415.

(71) Le 9 juillet la dépense de l'escalier pour 200 livres est autorisée.

(72) Arch. nat., O1 1387, 6 juin, 20 juin, 1er juillet.

interviendront⁽⁷³⁾ et il ne sera démonté qu'en 1773, le comte d'Artois ne s'exerçant plus au manège. Le 30 mars 1773, M. de Neuilly donnera ordre à Bellicard de le détruire. Les matériaux doivent être récupérés⁽⁷⁴⁾.

Le dossier du manège, révélateur des aménagements précipités réalisés à l'occasion des Voyages, demeure mystérieux : la Grande Écurie souhaitait-elle vraiment, ou ne réussit-elle pas à défendre, un projet qui lui eût permis de s'agrandir et de se doter d'une infrastructure de qualité ? Toujours est-il que la construction d'un ouvrage « en solide » était vouée à l'échec, tant on veillait à restreindre les dépenses.

Des agrandissements de fortune

Dix ans à peine après sa construction, la place fait déjà défaut. La capacité de la Grande Écurie qui tourne autour de 250 places de chevaux ne répond pas aux besoins. Dès 1748, l'extension de la Grande Écurie est évoquée sur les projets généraux. En 1752, à l'occasion d'un constat d'état dans les Écuries de la dauphine, installées dans l'ancien hôtel de la Surintendance, on apprend que ces écuries servent pour les chevaux du roi en l'absence de la Dauphine⁽⁷⁵⁾. Des réparations doivent y être effectuées au plus vite : « où demeure le sr de Beauval que l'on nomme la surintendance ; ces écuries servent pendant la cour pour les chevaux du Roy, quoique Madame la Dauphine n'y vienne pas ; ce corps d'écurie a été fait il y a environ vingt ans, assés légèrement, en trois petits corps... ». Suit une description de circonstance qui témoigne cependant bien du caractère inquiétant de la construction⁽⁷⁶⁾. Quelques années plus tard, l'hôtel des écuries de Madame la dauphine doit à nouveau servir à l'occasion du Voyage de 1767 pour loger une partie des officiers et des chevaux du Dauphin ; des réparations urgentes doivent y être entreprises⁽⁷⁷⁾.

Dans un premier temps l'on songea à s'agrandir vers l'angle que dessinait à gauche de la Grande Écurie le tracé de l'avenue. Le roi y avait acheté des terrains⁽⁷⁸⁾. Un projet non daté propose un agrandissement tout à fait conséquent en cette direction

(73) Le 6 juin 1770, Bellicard demande à avoir des fonds pour démonter le manège. Le 20 juin, il reçoit ordre de procéder à la démolition mais reçoit bientôt un contordre de la Direction des Bâtiments. Prudent, il décide de ne pas reconstruire tout de suite ce qui avait déjà été démonté, les matériaux étant déposés en magasin. Le 1^{er} juillet, la charpente est toujours en place. Il s'engage à faire couvrir le manège. Le menuisier doit attacher les planches du pourtour qui avaient été mises en magasin !

(74) Arch. nat., O¹ 1388, 3 mars 1773 ; 3 avril 1788.

(75) Rue du Rempart, rue de l'Ardoise.

(76) Arch. nat., O¹ 1384 ; « dont les toits n'estant faits qu'en chevrons portant fermes, sans aucune ferme ny pannes en sorte que les murs par haut au-dessus du plancher sont poussés par les deffaut de cette charpente et même il y en a une partie de fond qui se renverse extraordinairement dans un pottager appartenant au Roy, que j'ay fait estresillonner pour empescher le comble en cet endroit de tomber ; comme on ne pourra pas au prochain voyage du roi y metre des chevaux en sûreté, il faudra que vous ayez la bonté, Monsieur, d'en ordonner le rétablissement ». Le coût est estimé à 2700 livres.

(77) Arch. nat., O¹ 1387.

(78) Arch. nat., O¹ 1388. Le Roi acheta des terrains au sieur Garanger et à la veuve du Berceuil.

(79). Un manège y avait même été prévu. Mais ce projet resta sans lendemain (80).

La Grande Écurie manquant de place et n'ayant pas de possibilité d'extension du côté du triangle, l'architecte Louis Le Dreux de La Châtre propose, le 8 novembre 1778, un agrandissement des écuries au sein d'un ensemble quelque peu hétéroclite de bâtiments dépendant de la Grande Écurie, intitulé la « maison dite la Croix d'or »⁽⁸¹⁾. La Grande Écurie avait en effet accru son emprise, au-delà du chemin qui la longeait, sur des terrains qui faisaient l'angle avec la route du faubourg Saint-Lazare. Les plans révèlent six corps de bâtiments déjà construits, marqués en gris, disposés de façon désordonnée⁽⁸²⁾. Le Dreux marque « en rouge » les nouveaux espaces en cours de construction⁽⁸³⁾ et en jaune ceux qui pourraient faire l'objet de campagnes supplémentaires⁽⁸⁴⁾. Chaque place mesure 3 pieds 6 pouces de large. Ces aménagements permettent d'accueillir 152 chevaux supplémentaires en une série disparate de onze bâtiments. Cet ensemble devenu sous le Second Empire la Venerie puis le logement des Cent Gardes a été démoli pour édifier le collège Jacques Monod.

Conclusion

La Grande Écurie de Compiègne sous l'Ancien Régime donne la mesure du besoin en écuries qui s'imposait dans toute résidence de Cour. Tel un problème de logistique, le défi concernait au-delà du souverain, de la reine et du dauphin, les frères du roi et leurs épouses, les grands, tout le personnel de la vénerie royale. De nombreuses correspondances des années 1773-1774 évoquent par exemple la question des écuries du comte et de la comtesse de Provence ou de la comtesse d'Artois. On recherche toujours de meilleurs emplacements pour répondre à une demande pour ainsi dire plus importante ; par ailleurs certains sites sur lesquels on s'était établi provisoirement, sont menacés par la réalisation du Grand projet. Que vaut-il mieux : construire « à la légère », « par des ouvriers particuliers » ou éviter les dépenses inconsidérées de constructions en attente - « faire du provisoire c'est perdre de l'argent »⁽⁸⁵⁾ mais ne serait-il pas « effectivement plus à propos, Monseigneur, [...], de faire quelque chose de durable [...] que de faire une dépense provisoire pour

(79) Arch. nat., O¹ 1415/4.

(80) Arch. nat., O¹ 1388, 4 sept. 1774. La comtesse de Brionne avait jugé nécessaire que cet emplacement puisse recevoir un abreuvoir et une cour à fumier.

(81) Arch. Nat, O¹ 1415/12, « Plan de la maison dite La Croix d'or appartenant à la Grande écurie du Roi ». « Plan du supplément de la Grande Écurie du Roy à Compiègne ».

(82) Les bâtiments en gris : 3, 5, 8, 9, 10, 11.

(83) Les bâtiments en rouge : Porte cavalière et écuries 1 et 2.

(84) Les bâtiments en jaune : 4, 6 ? 7 et un autre non numéroté. Le plan propose « on pourrait encore bâtir icy une écurie de dix chevaux, alors ces bâtiments contiendraient 162 chevaux ».

(85) Arch. nat., O¹ 1388, travail du 30 nov. 1773.

recommencer»⁽⁸⁶⁾. De même, à qui la charge de la construction et de l'entretien de ces bâtisses revient-elle ? - tant de façon récurrente, leur mauvais état est dénoncé - : les dépenses d'entretien relèvent-elles des Bâtiments du roi ou des Maisons ?

À l'époque impériale le besoin est tout aussi grand. Un plan dénombre les emplacements d'alors : 339 chevaux à la Grande Écurie et six voitures, 212 chevaux et 24 voitures dans un ancien hôtel, 90 chevaux dans le bâtiment de la Venerie, ancien site de la Petite Écurie. À cela s'ajoute le projet d'acquérir des écuries en face de l'ancien emplacement des Écuries de la reine, entre la rue de l'Arquebuse et celle du Jeu de paume, qui permettrait de loger 326 chevaux⁽⁸⁷⁾. Enfin l'« État des appartemens et logemens du Palais impérial de Compiègne et ses dépendances » énumère aux « Grandes Écuries » : « 3 appartemens d'officiers, 24 logemens de 1^{ère} suite, 15 logemens de 2^e suite, 162 logemens pour livrée, 302 chevaux, 4 remises pour quatre voitures, 2 logemens de portier, 2 cuisines, Forge et pharmacie du vétérinaire »⁽⁸⁸⁾. L'énumération relative aux Petites Écuries n'est guère plus modeste : « 2 appartemens de grands officiers, 4 appartemens d'officiers, 25 logemens de 1^{ère} suite, 28 de 2^e suite, 100 de livrée, une lingerie et le logement de la lingère, logement du concierge, 2 logemens de portiers, 3 cuisines, Forge et Pharmacie du vétérinaire, 222 chevaux, 18 remises ». Quant au bâtiment de la Venerie, il peut abriter 124 chevaux et 200 chiens. Ces simples énumérations font entrevoir un monde qui n'a que peu évolué. Aussi l'Empire est-il contraint de restaurer des bâtiments que les années de la Révolution n'ont pas épargnés. Des travaux sont entrepris régulièrement pour entretenir celui de la Grande Écurie. Dans un tableau général des dépenses faites durant l'année 1808, les réparations aux Grandes et Petites Écuries et aux cuisines s'élèvent à 100 000 fr et sont estimées pour l'année suivante à 60 000 francs. La préparation du budget de 1810 prévoit un montant de réparations de 76 210 fr. aux Grandes Écuries et de 82 853 fr. aux Petites⁽⁸⁹⁾. En effet l'architecte Berthault a été chargé de transformer l'aile nord de la Grande Écurie en orangerie ; le nombre des ouvertures est augmenté, des verrières sont aménagées, des poêles sont installés...

Mais ces aménagements, limités, et un destin qui a oscillé au cours du XIX^e siècle entre services de la Cour et haras ont permis de transmettre un bâtiment dans toute son authenticité, proche de sa construction des années 1740. Si le plan d'ensemble conçu par Gabriel d'un dispositif ambitieux de trois grandes entités comprenant Grande Écurie, Petite Écurie et chenil desservies par des axes modernes dans leur conception n'a jamais été réalisé, conduisant à l'aveu d'un semi-échec, la

(86) Arch. nat., O1 1388 15 nov. 1773.

(87) Compiègne, arch. Château, « Plan du Parc impérial de Compiègne et des environs ».

(88) Arch. Château de Compiègne, archives agence architecture, carton Premier Empire, [1807].

(89) Archives château de Compiègne, arch. Agence architecture, carton Premier Empire, 64-1810-23.

construction de la Grande Écurie constitue un ultime témoignage des services annexes d'une résidence souveraine et si la modestie du programme décoratif peut surprendre et témoigne sans nul doute de la limite des moyens de financement, le programme architectural ne manque pas d'élégance par son ampleur, sa régularité et son souci de symétrie.

