



L'embarcadere de Noyon le jour de l'inauguration par le prince president Louis-Napoléon Bonaparte, le 25 février 1849.

Un maillon de la ligne Paris-frontières

Jamais moyen de communication n'avait suscité de tels débats au sein de l'Assemblée Nationale, tant sur le plan de l'éthique que sur celui de l'économie et de la politique. Le chemin de fer naissant fut, dans les années 1835, un sujet d'affrontements entre politiciens, industriels, financiers et intellectuels que la réussite britannique mit d'accord autour de l'idée de progrès. Les débats s'orientèrent alors sur les moyens de mise en œuvre de cette révolution technologique tandis que naissait la notion-clé « d'aménagement du territoire » implicitement présente dans la charte ferroviaire de 1842. Car il fallut une loi pour que la France puisse combler son retard face à l'Angleterre, l'Allemagne, les Etats-Unis et la Belgique. Cette charte organisait le réseau ferroviaire en France en le faisant rayonner depuis Paris et fixait les apports financiers publics et privés.

Grâce à sa proximité de la capitale, l'Oise fut pourvue assez tôt de voies ferrées. Après approbation par la Chambre des députés du tracé des nouvelles lignes de chemin de fer, l'adjudication de l'embranchement Creil-Saint-Quentin fut concédée le 20 décembre 1845 à Messieurs Rothschild, Laffite, Blount et C^{ie}, déjà adjudicataires de la Ligne du Nord. Le projet réalisé par la Compagnie du Nord pour la partie comprise en Creil et Noyon reçut l'approbation des Ponts et Chaussées vers la fin février 1847.

Le 5 avril 1847, une ordonnance royale entérina le projet précisant qu'il serait procédé d'urgence à l'expropriation des ter-

rains. Les travaux avaient déjà commencé et le 1^{er} septembre 1847, une première locomotive remorquant huit wagons parvint à rallier Creil à Compiègne. Les 33 km de ce tronçon ne furent inaugurés que le 20 octobre suivant.

Si sept mois furent nécessaires pour exécuter la première tranche de travaux de Creil à Compiègne, il fallut davantage de temps pour réaliser la section Compiègne en raison de la nature argileuse du substrat qui nécessita un relèvement d'un mètre de la voie et la fixation des rails par des traverses jumelées. Le 30 janvier 1849, après quinze mois de travaux, une première locomotive remorquant un train de matériel entra dans Noyon. Une gare provisoire fut alors installée pour permettre la mise en service de la ligne.

Le prince-président à Noyon

L'inauguration de la ligne Compiègne - Creil fut fixée au dimanche 25 février 1849. Ce jour-là, le président Louis-Napoléon Bonaparte fit une halte à Compiègne à 10 heures où il passa en revue la garde nationale. Une heure plus tard, le convoi officiel entra en gare de Noyon, salué par des salves d'artillerie. Une estrade avait été dressée devant l'embarcadere derrière lequel se groupait une foule importante. La cérémonie se déroula dans une atmosphère de liesse et sous une pluie diluvienne. Le prince-président, accompagné de plusieurs ministres et de son épouse, fut accueilli par le préfet de l'Oise, l'évêque de Beauvais, et les personnalités civiles et religieuses de Noyon.

Deux escadrons de Dragons et la

garde nationale rendirent les honneurs militaires. Cette dernière reçut un drapeau des mains du chef de l'Etat. Cette scène fut fixée par une lithographie de Cottu-Harlay et largement diffusée par la presse de l'époque. Le préfet de l'Oise prononça un discours dans lequel *les folles utopies ou les prétendues conquêtes qui ne sont que l'abus du droit et l'exagération de la liberté.*

Monseigneur Gignoux, évêque de Beauvais fit l'apologie du progrès technologique : « *La locomotive s'élance ; elle passe rapide comme l'oiseau, au milieu de nos compagnes, emportant tout un monde après elle ; tandis qu'à ses côtés glisse, infiniment plus rapide encore, cet autre messenger des volontés de l'homme, aussi mystérieux que soumis, l'électricité. Ainsi, en un siècle, et presque en un seul jour, ont été réalisés les plus grandes conquêtes de l'esprit humain : l'espace est détruit, la pensée se communique instantanément, les deux pôles du monde se touchent. Ah ! puissent de même se toucher et se comprendre tous les cœurs !...* »

Le prince-président se rendit ensuite à l'hôtel de ville où avait été préparé un banquet de 300 couverts. Répondant au discours du maire Louis Jules Audebert, le prince-président déclara : *Les espérances qu'a fait concevoir au pays mon élection ne seront point trompées ; je partage ses vœux pour l'affermissement de la République ; j'espère que tous les partis qui ont divisé le pays depuis quarante ans y trouveront un terrain neutre, où ils pourront se donner la main pour la grandeur et la prospérité de la France.* Le couple présidentiel quitta Noyon vers 16 heures en laissant

1849, L'arrivée du chemin de fer à Noyon

Sept années après la signature de la charte ferroviaire, la ville de Noyon s'est trouvée raccordée à une voie ferrée la reliant à Creil, gare située sur la ligne Paris-Amiens-Lille. Avec l'inauguration de cette voie ferrée secondaire s'ouvrit une nouvelle ère pour le Noyonnais.

la somme de 1.000 F pour être distribuée aux pauvres de Noyon. Le futur empereur des Français regagna alors Compiègne où il visita le palais qu'il ne connaissait pas. A Noyon, les festivités ne s'arrêtèrent pas pour autant : « *Douze cents invités se pressèrent le soir dans les salons de la maison commune qui, « par le goût des décors », offraient à l'œil quelque chose de vraiment féérique* », affirme un compte rendu de l'époque.

Le 26 février 1849, la ligne Creil-Noyon était ouverte à la circulation ferroviaire. Il fallut attendre l'année suivante pour que Creil soit relié à Saint-Quentin, puis 1854 pour que la ligne soit prolongée à la frontière belge. Noyon, déjà doté du canal latéral à l'Oise, connaît alors un nouvel essor industriel en devenant le passage obligé des échanges commerciaux entre le Nord minier et la capitale.

Jean-Yves Bonnard
Président de la Société
historique archéologique
scientifique de Noyon

