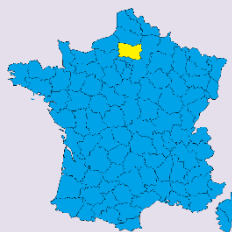


SUJET(S)

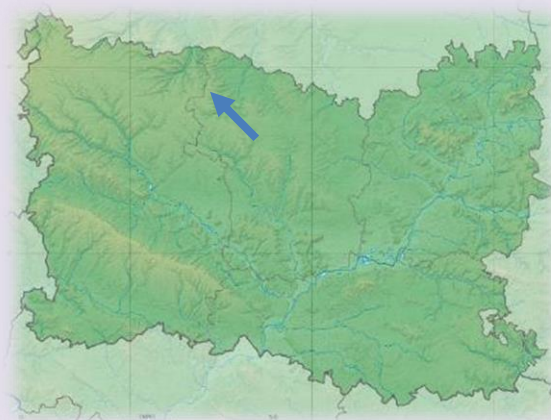
Chemin de fer des carrières de phosphates d'Hardivillers
au quai des Phosphates de Breteuil

LOCALISATION

Code INSEE – Commune(s)

60104 – Breteuil
60299 – Hardivillers

Oise

SECTION(S) DE
LIGNE(S)

N°RSU

N° officiel

Intitulé

Ouverture

Fermeture

60299.01M

/

HARDIVILLERS - Bois du Plantis Carrières > BRETEUIL – Quai des
Phosphates rue Crèvecoeur

> 1881

< 1918



PERIODE D'ACTIVITE FERROVIAIRE

1800 | 1825 | 1850 | 1875 | 1900 | 1925 | 1950 | 1975 | 2000 | 2025

SOURCES
DOCUMENTAIRES,
ICONOGRAPHIQUES
ET INTERNET

Hardivillers-Breteuil narrow gauge railway

[Wikipedia.org](https://en.wikipedia.org/wiki/Hardivillers-Breteuil_narrow_gauge_railway)[Craies et sables phosphatés du département de l'Oise](#)

Société Historique de Breteuil

Breteuil-histoire-oise.fr

VOUS AVEZ DES INFORMATIONS ? CETTE FICHE COMPORTE DES ERREURS ? CONTACTEZ-NOUS...

irsp-contact@sfr.fr

ATTENTION : le fonctionnement des liens vers les sites mentionnés n'est pas garanti.



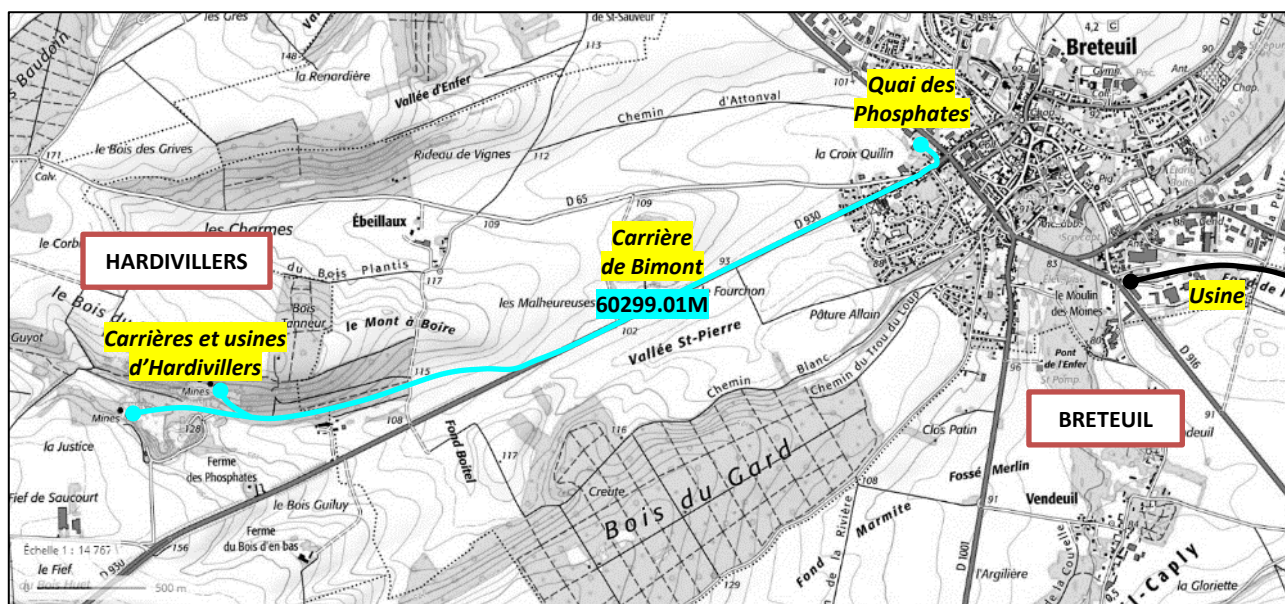
L'accès à certains sites est dangereux et/ou situés sur des propriétés privées.

Ne cherchez pas à pénétrer par effraction. Essayez d'obtenir l'autorisation de pénétrer et circuler, si c'est possible.

Laissez les lieux en l'état. N'abîmez pas les clôtures et les cultures.

Refermez les barrières trouvées fermées. Ne touchez pas aux barrières trouvées ouvertes.

LOCALISATION



— Ecartement Etroit abandonné (réseau principal)

— Ecartement Normal en service



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr

BREF PRESENTATION

L'exploitation des carrières de craie phosphatée d'Hardivillers et de Breteuil s'est déroulée à ciel ouvert et dans de profondes galeries. Celle-ci a débuté à la fin du XIX^e siècle pour s'achever en 1972.

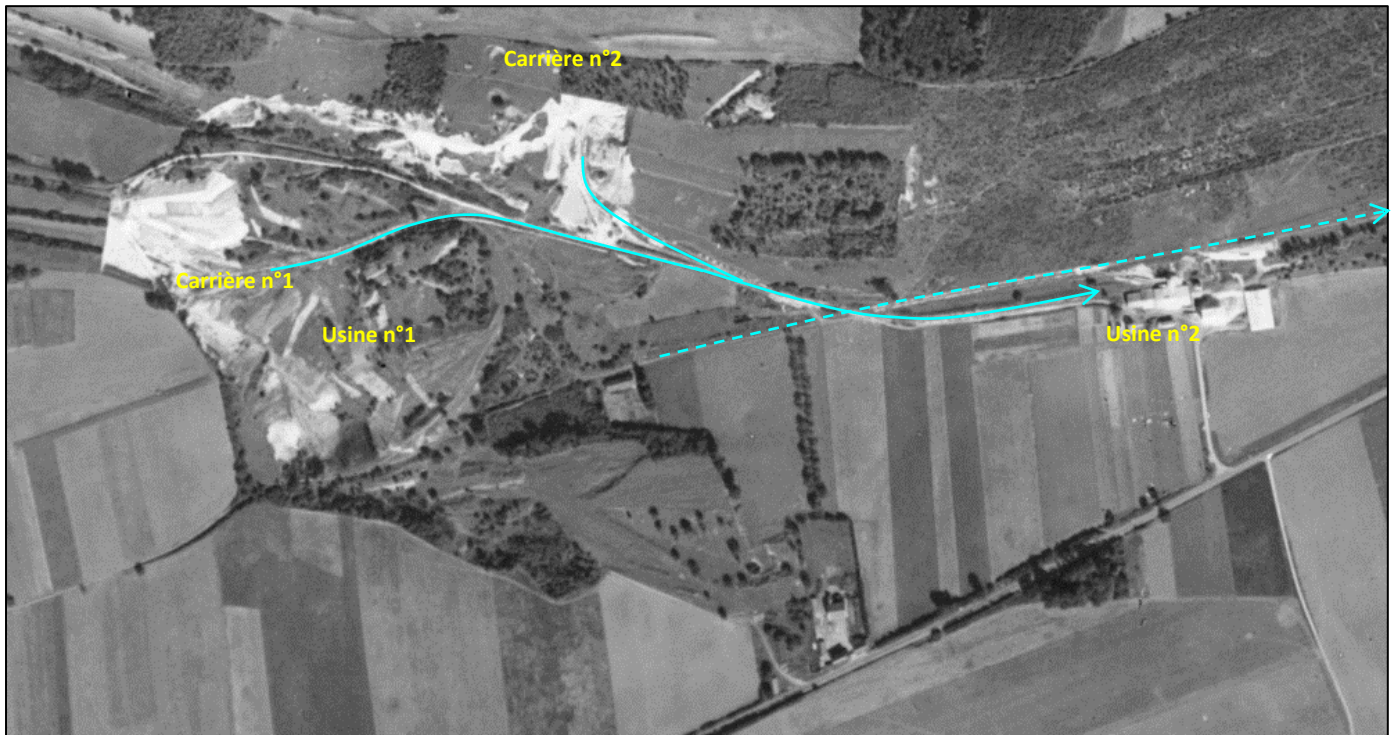
Les cartes postales anciennes nous informent de l'existence de trois usines de phosphates : deux en périphérie des carrières d'Hardivillers et une au sud de la gare de Breteuil-Ville.

Desservant au passage les carrières de Bimont, une voie ferrée Decauville d'environ 4 kilomètres reliait les carrières d'Hardivillers à l'entrée ouest du bourg de Breteuil.

LES CARRIERES

Le Bois Huché (Hardivillers)

En l'absence de données, nous présentons ci-après plusieurs cartes postales anciennes montrant l'exploitation des carrières d'Hardivillers au début du XX^e siècle. On peut identifier très clairement deux usines ; la première à proximité d'un front d'attaque situé à l'Ouest et la seconde à l'Est des carrières. L'une d'elles appartenait aux Établissements P. LINET.

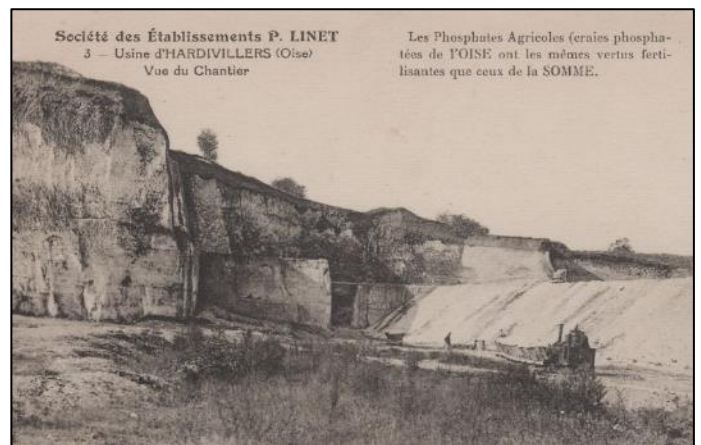
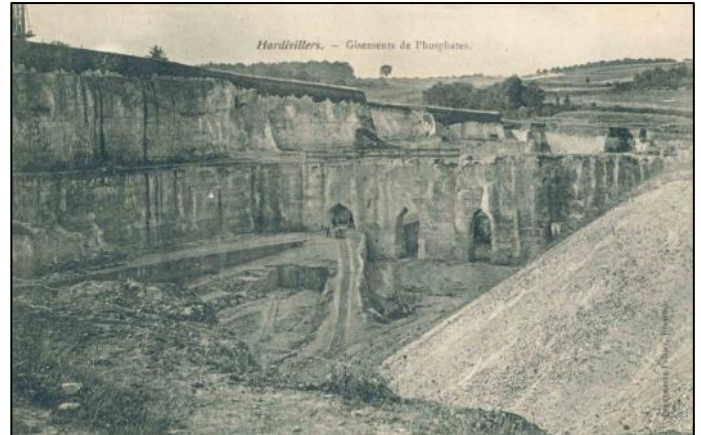
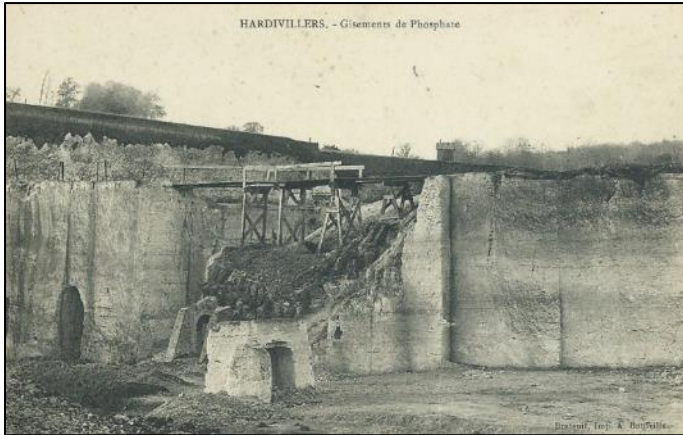


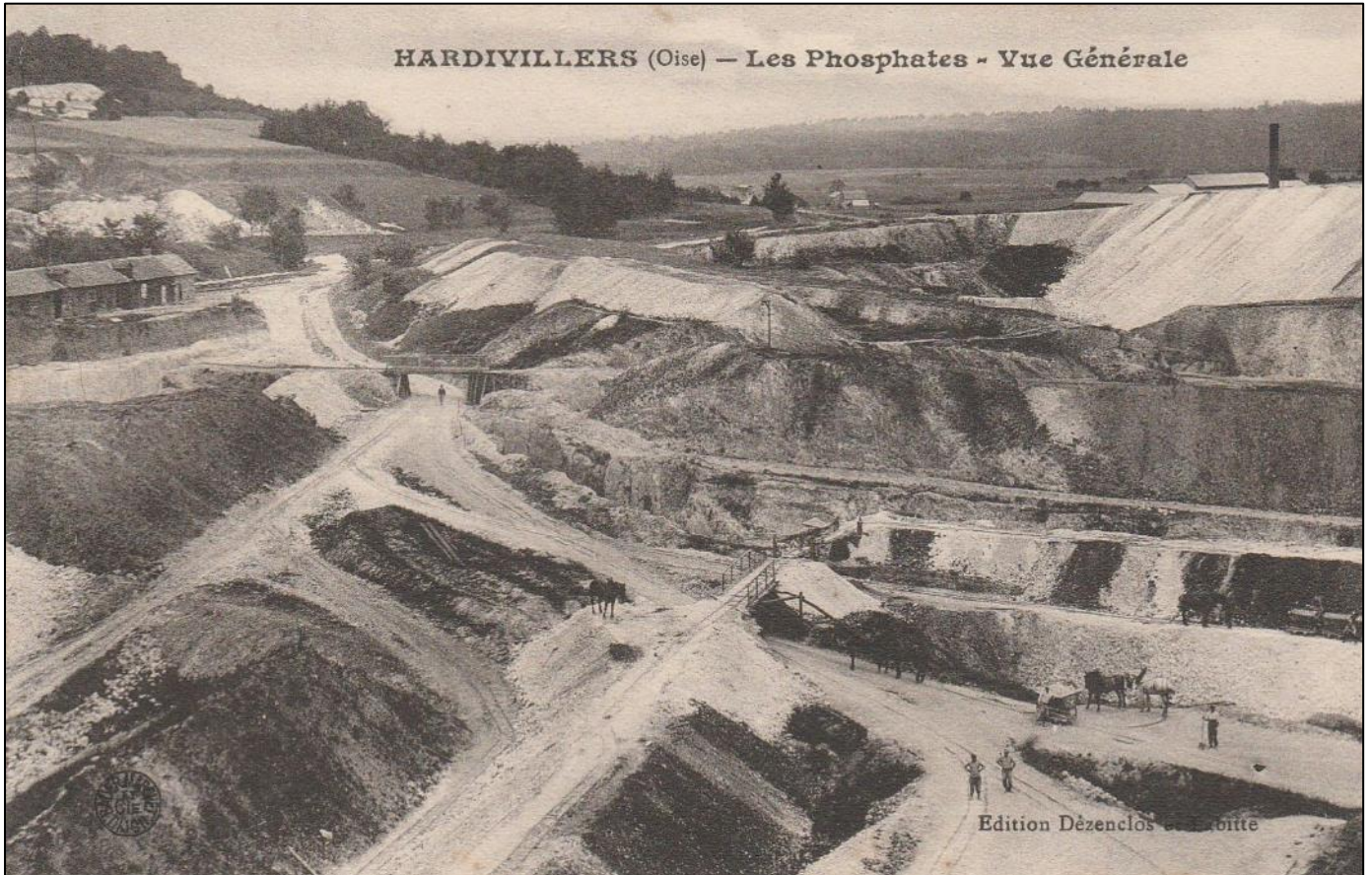
↑ Vue aérienne du 10 septembre 1947 montrant l'emplacement des carrières et des deux usines. A cette période, l'usine n°1 n'existe plus. La voie Decauville qui la liait à Breteuil n'existe plus non plus. Seul subsiste un réseau entre les carrières encore exploitées et l'usine n°2. Les derniers bâtiments ont été détruits au début des années 2020.



← Ce réseau étroit est indiqué sur la carte IGN des années 1950.

Plusieurs photos des carrières sont présentées ci-dessous. L'exploitation se faisait à ciel ouvert en galeries.



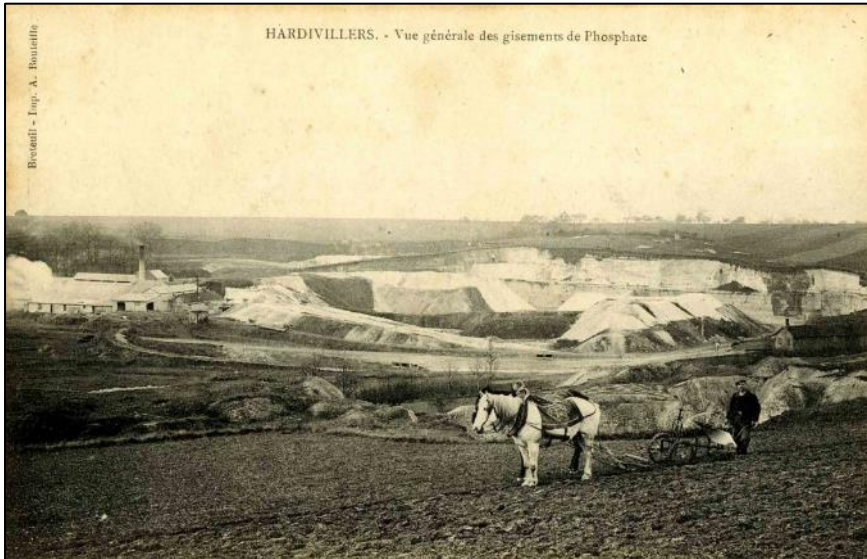


↑ Vue des carrières photographiées en direction de l'Est. Elles sont parcourues par tout un réseau à voie étroite. On aperçoit en haut à droite, la cheminée de l'usine n°1. L'usine n°2 est située au fond.

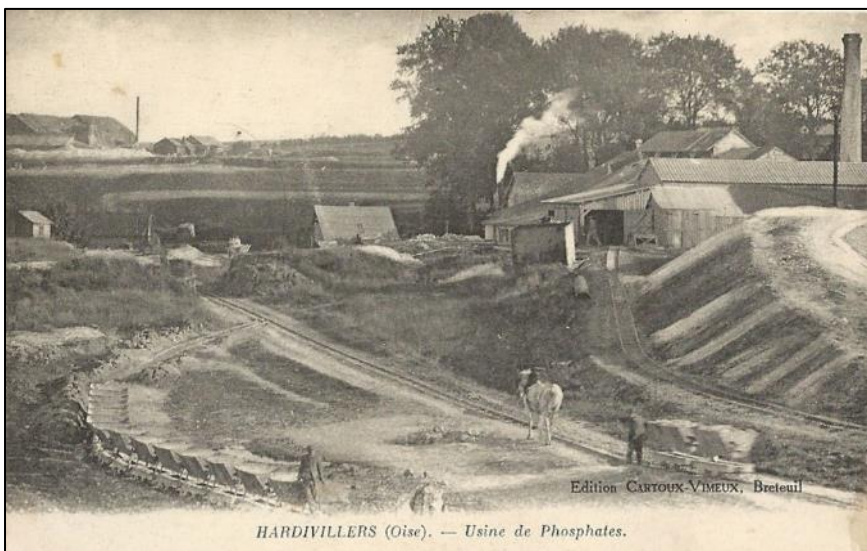


← Installation de lavage n'a pas été localisée.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



← l'usine n° 1 photographiée en direction de l'Ouest.



← Vue montrant les deux usines de phosphates, photographiées en direction de l'Est ; la n°1 au premier plan et la n°2 au fond.



← L'usine n°1.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



← L'usine n°2 appartenait à la Société des Etablissements P. LINET. Elle est ici photographiée en direction de l'Ouest.



← Et elle est ici photographiée en direction de l'Est.

Noter le train à sa gauche.



← Vue aérienne de l'usine en 1967. On aperçoit des trains de wagonnets.

Bimont (Breteuil)

Entre les carrières d'Hardivillers et le bourg de Breteuil, on trouvait à mi-chemin une seconde carrière de craie phosphatée, dite de Bimont. Plus petite que les précédentes, elle ne possédait pas d'usine de transformation.



← Un plan incliné permettait de descendre la craie phosphatée jusqu'aux trémies.



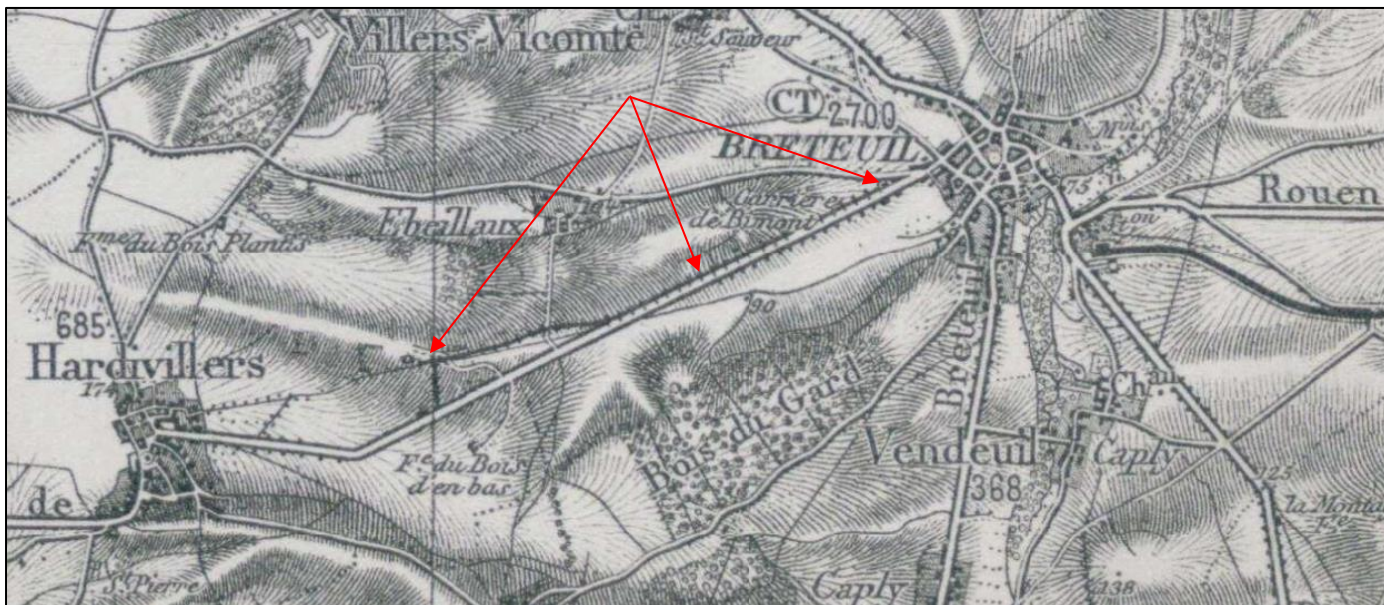
← En bordure de la D930 on peut encore voir les trémies qui permettaient de déverser la craie dans les wagonnets de la voie étroite.

Lien Street View : <https://maps.app.goo.gl/49gsHub5181jAbCp9>

LE CHEMIN DE FER DECAUVILLE

Des carrières d'Hardivillers au Quai des Phosphates

Comme pour les carrières et les usines, nous disposons de peu d'informations sur la voie ferrée Decauville. On retrouve sa trace sur un plan de 1916 ainsi que sur quelques cartes postales anciennes de la rue de Crèvecœur et du quai des Phosphates.



La ligne est mentionnée sur une carte allemande de 1916 – [N°21C, Secteur Montdidier](#) – mais uniquement entre les carrières d'Hardivillers et l'entrée du bourg de Breteuil.

Mais autant les photos anciennes prises rue de Crèvecœur étaient facilement localisables, autant il était difficile de retrouver le quai des Phosphates, qui semble avoir disparu durant l'entre-deux-guerres. C'est donc après une méticuleuse analyse des clichés qu'il a été possible de situer l'endroit.



← Photo prise en direction de l'Ouest, à l'intersection de la rue de Crèvecœur (actuelle D930 à gauche) et de la route de Cormeilles (actuelle D65 à droite). La voie est visible au milieu de la chaussée.

Lien Street View : <https://maps.app.goo.gl/Wz26fCoorCZsaJnLA>



Lien Street View : <https://maps.app.goo.gl/R38WhZztV13su3uN6>

← Photo prise en direction de l'Est, à l'opposé de la précédente.



Lien Street View : <https://maps.app.goo.gl/Hs5Yqdtk5j6AZfx5A>

← Un convoi, composé de deux types de wagonnets, est arrêté rue de Crèvecœur. Photo prise en direction de l'Ouest.

La maison de droite, avec le porche visible derrière la locomotive, est située au 8 rue de Crèvecœur. Les maisons de gauche ont été détruites durant la Deuxième Guerre mondiale.

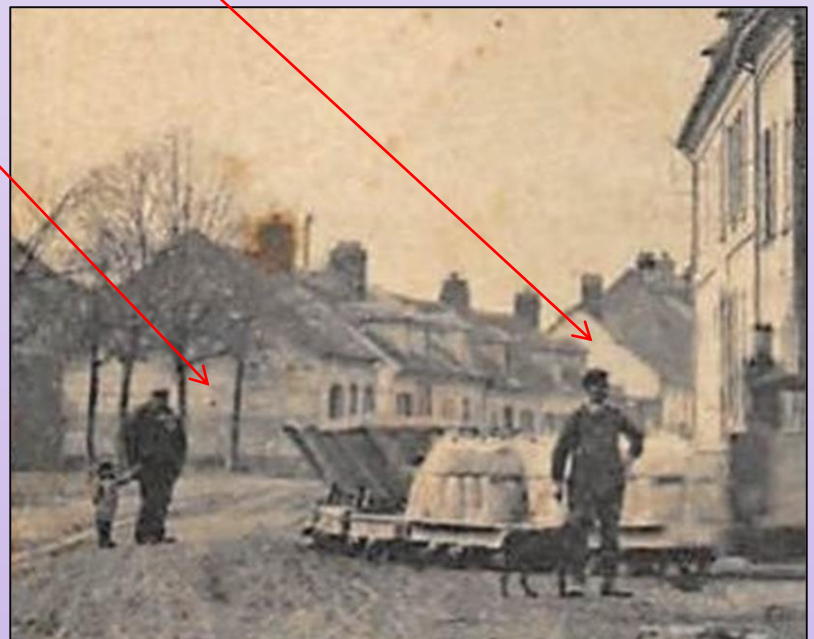
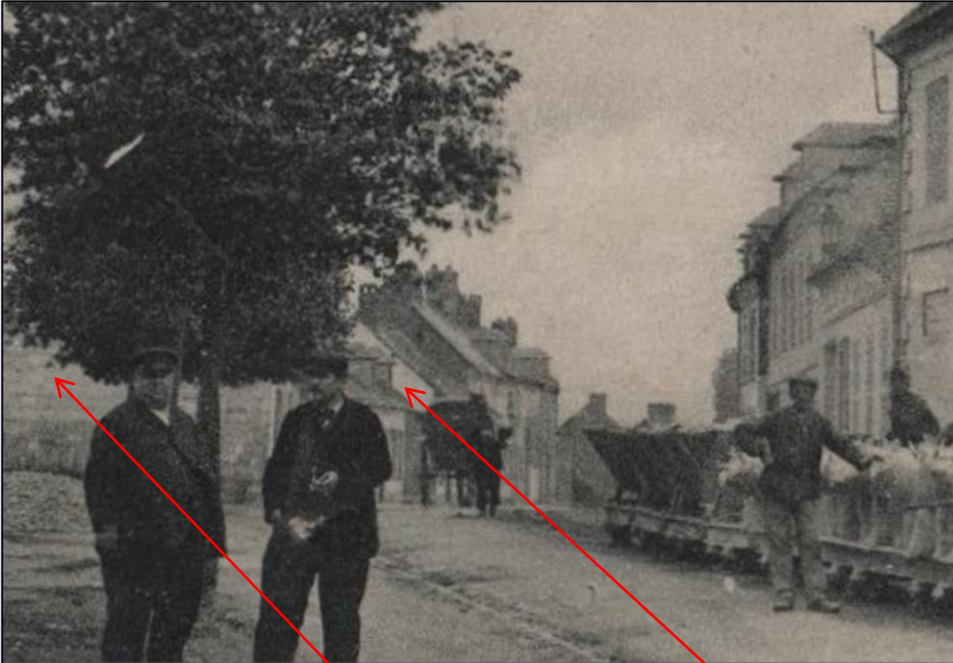


← Quittant la rue de Crèvecœur, visible au fond, la voie bifurquait vers le Nord, au niveau de la maison située au 4 rue de Crèvecœur et construite vers 1950.

La maison à colombages est située au 6 rue de Crèvecœur. La mare au premier plan était située à l'angle de la rue de Crèvecœur et de l'actuelle avenue du Général Frère (route d'Amiens). Elle devait probablement servir à ravitailler en eau les petites locomotives.

VOUS AVEZ UN DOUTE ?

Vous avez un doute concernant la localisation du quai des Phosphates ? Il serait en effet logique de le situer à proximité de la gare de Breteuil-Ville. Mais observons attentivement les deux photos précédentes :

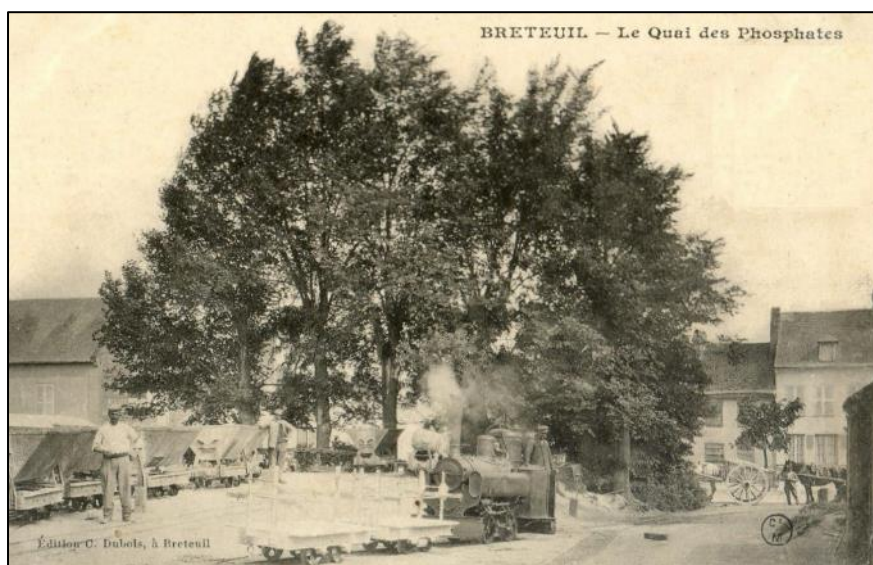


Il n'y a pas photo ! Il s'agit bien du même alignement de maisons. La composition du convoi est similaire, mais les clichés sont pris à des saisons différentes.



← Le Quai des Phosphates photographié depuis l'intersection de la rue de Crèvecœur / rue des Ecoles et de l'actuelle avenue du Générale Frère (ex rue Raoul Levavasseur). Aujourd'hui, le lieu est totalement méconnaissable.

Lien Street View : <https://maps.app.goo.gl/mWQBU9Ter3Riuv2h7>



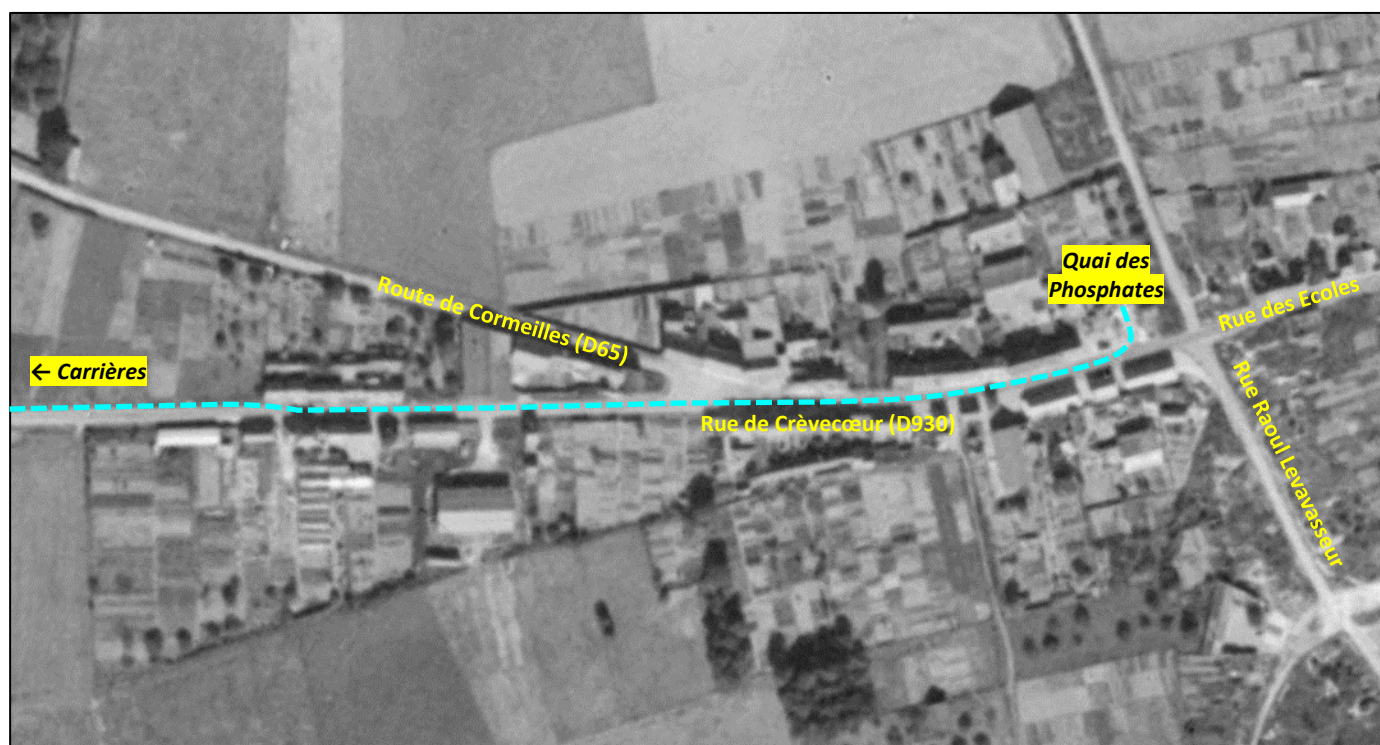
← Le Quai des Phosphates photographié en direction du Sud. Les maisons visibles sur cette photo ont été détruites durant la Deuxième Guerre mondiale. La mare est située au pied des arbres.



← Un convoi pose pour la photo avant de repartir en direction des carrières.



← Un autre convoi pose pour la photo.



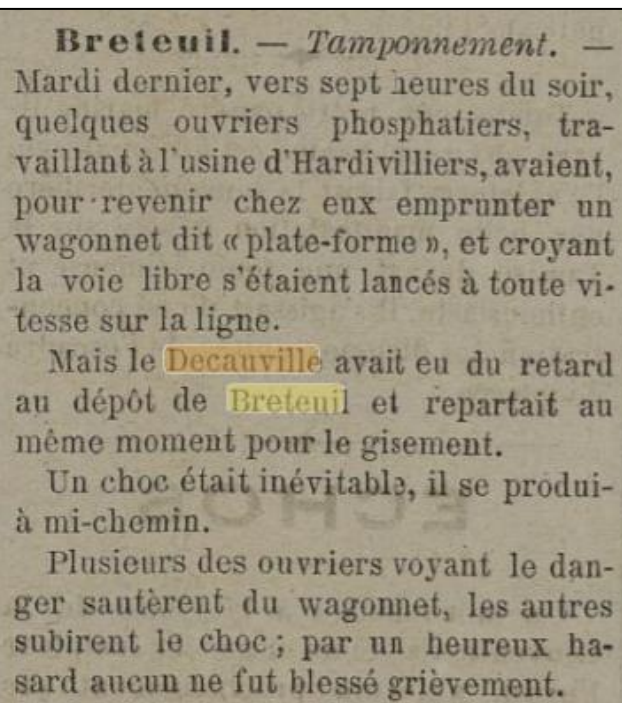
La ligne est reportée sur la vue aérienne du 10 septembre 1947.

Le chainon manquant jusqu'à la gare de Breteuil-Ville

A ce jour, nous sommes dans l'incapacité de retracer l'itinéraire emprunté par la voie Decauville jusqu'à la gare de Breteuil-Ville. Elle n'est visible sur aucune carte postale ancienne de la commune de Breteuil. Pourtant, un article paru le 16 février 1908 dans le quotidien *Le Journal*, indique qu'un attentat s'est produit la veille sur « la ligne du chemin de fer reliant l'usine des phosphates d'Hardivillers à la gare de notre commune ». Mais s'agit-il réellement de la gare de Breteuil-Ville ? Rien n'est moins sûr car dans un autre article publié l'année suivante, il est question du dépôt de Breteuil. Il est possible que le premier article fait référence à la gare du dépôt de Breteuil, située rue Crèveœur et non à la gare de Breteuil-Ville.

← [Article paru le 16 février 1908 dans le quotidien *Le Journal*.](#)

↓ [Article paru le 23 juillet 1909 dans le *Réveil de l'Oise*.](#)



Dans cet article, on appréciera la faute commise sur le nom d'Hardivillers et la faute de conjugaison du verbe "emprunter".

Les phosphates d'Hardivillers-Breteuil (1)

A l'usine de la gare, à Breteuil, les sables riches étaient ensachés, les sables pauvres lavés, broyés, blutés, séchés sur des plaques de fonte, puis rebroyés, reblutés, étaient à leur tour ensachés pour être livrés directement à la culture. Les sables riches destinés à devenir des superphosphates étaient expédiés en Angleterre et en Allemagne d'où ils nous revenaient ayant subi naturellement une majoration de prix considérable.

D'après M. Desesquelle, le très distingué et très érudit pharmacien de Breteuil, les gisements de phosphates ont été plus gaspillés qu'exploités. On tire même encore aujourd'hui des anciens bassins d'épuration, près de la gare de Breteuil, de la craie phosphatée qui serait d'un bon rapport pour l'exploitant.

M. de Mercey a pu en 1892 se faire rendre justice et il obtint devant les tribunaux la juste récompense de ses travaux.

Mais à quel prix ont donc été vendus les terrains contenant du phosphate ? M. de Mercey signale que des achats importants furent réalisés sur des bases de plusieurs centaines de mille francs-or l'hectare (une dizaine de millions aujourd'hui).

Pour les écoliers de Breteuil, les carrières d'Hardivillers représentaient une mine de bélemnites, de micrasters (oursins)

de dents de squales dont les plus beaux échantillons enrichissaient le musée scolaire de l'école communale de garçons. Mais c'était le decauville qui nous intéressait le plus. Le dimanche nous poussions un ou deux wagonnets, garés derrière la maison Compère-Morel, rue de Crèveœur, jusqu'à l'usine établie sur la pente d'Hardivillers. Nous montions dans les wagonnets, l'un d'entre nous poussait ; nous dévalions la pente à une allure de plus en plus rapide, abordions le virage de la route de Crèveœur, grimpons la petite pente de Bimont et redescendions jusqu'au garage à Breteuil. C'était une distraction agréable jusqu'au jour où le virage ayant été pris trop vite nous fûmes projetés hors des wagons qui déraillèrent et l'un d'entre nous eut la cheville fracturée. Ses études en furent interrompues.

En tout cas les phosphates d'Hardivillers sont maintenant traités sur place, dans une usine fonctionnant au bas du plateau près de la route et non plus aux gisements dans le fond du val. Mais nous sommes loin des rendements de 1896 à l'époque où l'on chantait :

J'irai ach phosphate lundi
C'est ech grand Pessesies qui
Im'odit
J'irai ach phosphate lundi.

(1) Voir « L'Oise-Matin » du 20 novembre 1953.

← Dans un article, publié le 30 novembre 1953 dans le quotidien *L'Oise-Matin*, il est question d'une distraction dominicale, consistant à mettre en mouvement les wagonnets sur la voie Decauville, entre la rue de Crèveœur et l'usine d'Hardivillers. Il n'est nullement fait mention d'une liaison avec la gare de Breteuil-Ville.

Si une liaison ferroviaire a effectivement été créée jusqu'à la gare de Breteuil-Ville, on devrait en trouver les traces au Sud-Ouest du Bourg. La voie aurait dû logiquement emprunter la rue Raoul Levavasseur, puis la rue de Beauvais (actuelle rue François Monnet). Mais aucune voie ferrée n'est visible sur les photos anciennes. D'autre part, ces rues étroites et pentues, n'auraient pas été en mesure d'accueillir une voie. Pour rejoindre la gare, la voie aurait dû ensuite franchir la vallée de la Noye en remblai. Un ou deux ponts auraient été nécessaires pour franchir la rivière.



← La rue Raoul Levassesseur, photographiée en direction de la vallée de la Noye.

Lien Street View : <https://maps.app.goo.gl/QwdipoSIAZ6cpKBXA>



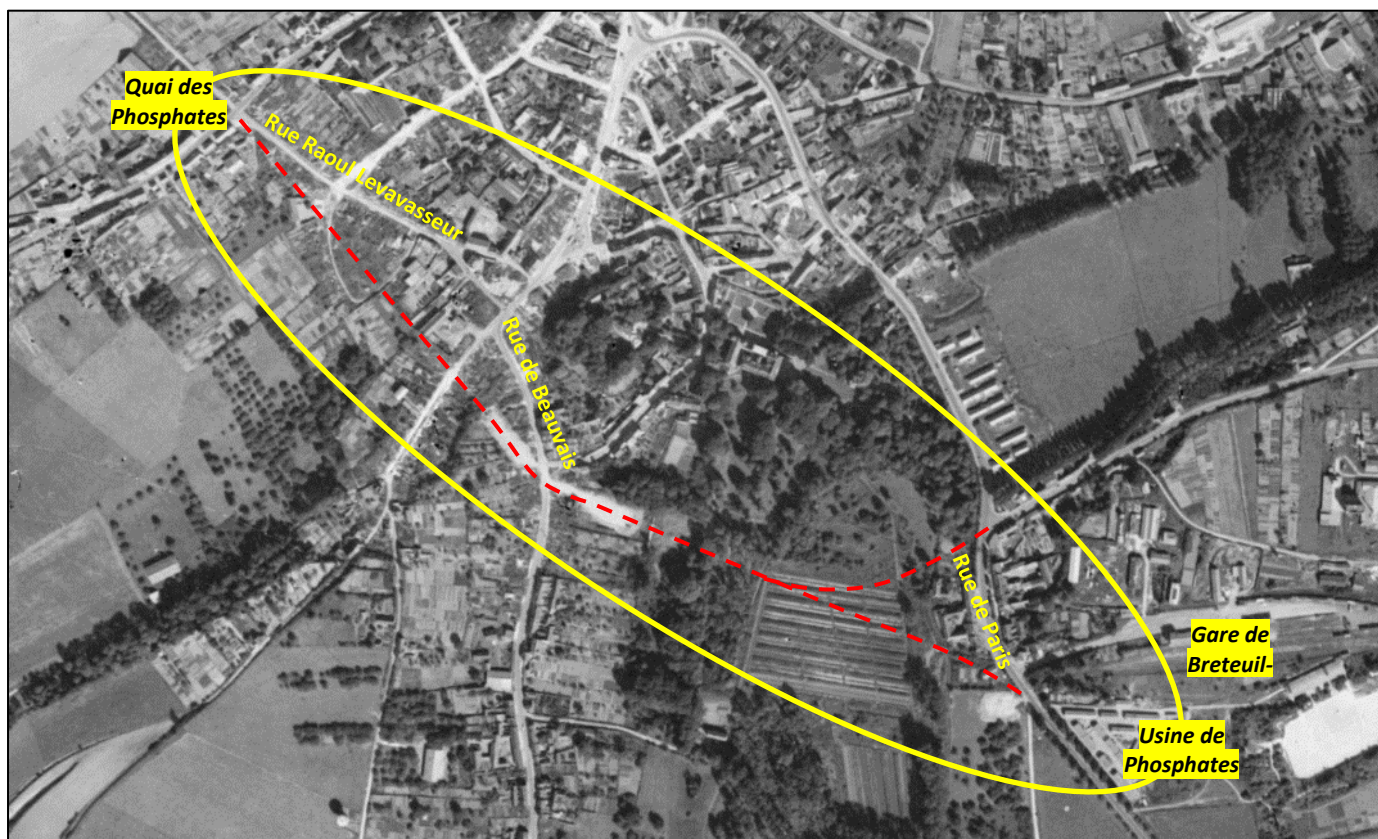
← La rue de Beauvais (actuelle rue François Monnet).

Ces deux rues ont subi d'important dégâts lors des bombardements de l'aviation allemande, entre le 26 mai et le 7 juin 1940, rendant aujourd'hui les lieux méconnaissables.



← Après avoir franchi la vallée de la Noye, la voie serait arrivée rue de Paris. L'accès à la gare de Breteuil-Ville se fait par la rue montante à droite.

Lien Street View : <https://maps.app.goo.gl/tXNDg6KWVgXgfvs9>



Vue aérienne du 10 septembre 1947 montant le secteur (ovale jaune) où nous devrions retrouver des traces de la voie. Les tirets rouges matérialisent l'avenue Général Frère, mise en service vers 1960.

Sauf preuve du contraire, il est possible d'affirmer qu'il n'y a jamais eu de liaison ferroviaire entre le quai des Phosphates et la gare de Breteuil-Ville.

L'USINE DE LA GARE DE BRETEUIL-VILLE

Nous présentons ci-après des photos anciennes de l'usine de Phosphates qui était située au Sud de la gare de Breteuil-Ville. Le secteur a été bombardé le 23 août 1918. A noter qu'aucun wagonnet ou locomotive à voie étroite n'est visible sur les photos, mais on peut constater qu'elle était desservie par un embranchement particulier.



← L'usine de Phosphates photographiée en direction de la gare. Cette dernière est masquée par les bâtiments.

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



← Autre vue de l'usine. A noter les wagons sur voie à écartement normal au centre de la photo, qui pénètrent à l'intérieur des hangars.



← La flèche rouge pointe le bâtiment voyageurs de la gare de Breteuil-Ville.



← L'usine après les bombardements du 23 août 1918, avec au fond, la gare de Breteuil-Ville.



← Trois autres photos de l'usine après les bombardements du 23 août 1918,



L'ACCIDENT DE LA GARE DE BRETEUIL-VILLE

Le 13 octobre 1913, un accident spectaculaire, mais heureusement sans dommages corporels graves, a eu lieu à l'extrémité Ouest de la gare de Breteuil-Ville. Nous présentons ci-après quelques articles et photos relatant l'événement.

Cinq wagons et leur machine tombent de 10 mètres de haut

Clermont (Oise), 23 octobre.

Un grave accident, qui rappelle celui de la gare Montparnasse, à Paris, s'est produit, ce matin, vers neuf heures et demie, en gare de Breteuil-Ville.

A cette heure arrive le train mixte 7471 de marchandises-voyageurs, qui fait le service entre Breteuil-embranchement et Breteuil-Ville.

Quelle ne fut pas la stupéfaction des employés de cette dernière gare en voyant le train entrer en gare à toute vitesse. Leur angoisse fut d'autant plus grande que la station est une fin de ligne et que le butoir, se trouvant à une cinquantaine de mètres de la gare, surplombe la route nationale de Paris-Amiens d'une hauteur de trois étages. Une catastrophe était à craindre.

Le train poursuivant sa course renversa en effet le butoir. La locomotive, le fourgon et cinq wagons de marchandises furent précipités du haut du talus et s'effondrèrent sur la route avec un fracas épouvantable.

Par bonheur, les wagons de voyageurs étaient en queue du train. Ils restèrent sur la voie et ceux qui les occupaient en furent quittes pour une secousse un peu forte.

Quant au mécanicien et au chauffeur, ils avaient sauté à bas de leur machine au dernier moment, en voyant qu'ils ne pouvaient arrêter leur convoi. On suppose que les freins n'ont pas fonctionné régulièrement.

D'autre part, l'entrée de cette gare est assez dangereuse étant donnée la déclivité de la voie, surtout pour les trains chargés, comme l'était celui qui nous occupe. Quoiqu'il en soit, personne n'a été blessé, mais les dégâts matériels sont excessivement importants.

[Le Petit Parisien, 24 octobre 1913](#)

Déraillement d'un train mixte

Breteuil, 23 Octobre.

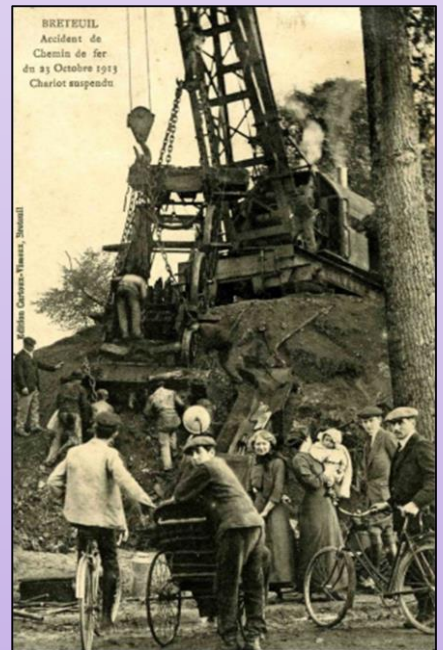
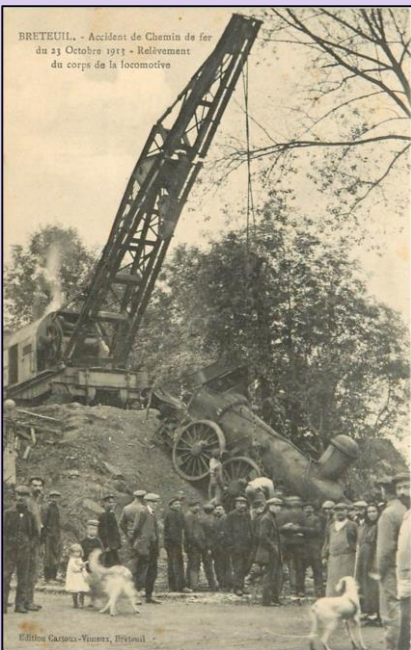
Ce matin, le train mixte qui arrive à 10 heures en gare de Breteuil a dépassé la gare à une allure assez vive et après avoir renversé le butoir qui se trouve à 100 mètres plus loin est tombé sur la route au bas du talus. La locomotive fut presque retournée et les quatre wagons suivants, trois vides et un de charbon, vinrent s'écraser sur le tender. Deux autres wagons de marchandises déraillèrent.

Quant aux voyageurs qui se trouvaient heureusement dans les wagons de queue, ils en furent quittes pour une violente secousse. Le mécanicien et le chauffeur avaient sauté de la machine avant qu'elle n'atteignît le butoir. On n'a donc aucun accident de personnes à déplorer.

D'après une première enquête, le mécanicien semble avoir fait tout son devoir ; les freins étaient serrés et les sablières fonctionnaient depuis plusieurs centaines de mètres, mais le brouillard avait rendu les rails très glissants et le mécanicien avait été impuissant à retenir la petite machine entraînée par la longue rame de wagons qui la poussaient.

[Le Petit Journal, 24 octobre 1913](#)

Inventaire des Réseaux Spéciaux et Particuliers



Vous avez des informations à communiquer ? Contactez IRSP...

irsp-contact@sfr.fr