**le viaduc de la Canardière** *En enjambant la Nonette.*

**Mesurant 443 mètres de long sur 21 mètres de hauteur, le viaduc de la Canardière fut construit au XIXe siècle avant de permettre au réseau ferroviaire de relier la capitale à la ville de Creil en passant par Chantilly. Inauguré le 10 mai 1859, le viaduc fut bombardé et miné pendant la Seconde Guerre mondiale. Considérablement endommagé, il fit l'objet de travaux de rénovation avant d'être rendu à la circulation dès 1846.**

La ligne directe [Saint-Denis](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Saint-Denis) - [Creil](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Creil) via [Survilliers-Fosses](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Survilliers_-_Fosses%22%20%5Co%20%22Gare%20de%20Survilliers%20-%20Fosses) fut ouverte le [10 mai](http://fr.wikipedia.org/wiki/10_mai_dans_les_chemins_de_fer) [1859](http://fr.wikipedia.org/wiki/1859_dans_les_chemins_de_fer)sur l'[itinéraire Paris-Lille](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Paris-Nord_%C3%A0_Lille)[2](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Chantilly_-_Gouvieux#cite_note-2). La ligne est doublée en 1907 jusqu'à [Orry-la-Ville](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_d%27Orry-la-Ville_-_Coye).

Son architecture est un modèle standard des gares de seconde classe de la[Compagnie des chemins de fer du Nord](http://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_chemins_de_fer_du_Nord), réalisée sur le plan-type de l'architecte de la compagnie, Lejeune[3](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Chantilly_-_Gouvieux#cite_note-3). Les pavillons aux extrémités correspondaient au logement du chef de gare et du sous-chef de gare. La gare actuelle a conservé son auvent d'origine sur le quai ainsi que ses fausses voûtes métalliques au plafond du hall.

En 1862, est créée la [ligne Chantilly - Senlis](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_Chantilly_-_Gouvieux_%C3%A0_Cr%C3%A9py-en-Valois) (12 km) : elle rejoignait la gare de Chantilly par un embranchement situé au nord du viaduc, derrière l'actuel quartier Lefébure. Le trajet se faisait en 20 min et desservait les gares et haltes de [Saint-Maximin](http://fr.wikipedia.org/wiki/Saint-Maximin_%28Oise%29), [Golf de Chantilly](http://fr.wikipedia.org/wiki/Golf_de_Chantilly), Vineuil, Saint-Firmin, Aumont, Saint-Nicolas, [Senlis](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Senlis). Cette ligne est prolongée jusqu'à [Crépy-en-Valois](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Cr%C3%A9py-en-Valois) en 1870, rejoignant ainsi la [ligne Paris - Laon](http://fr.wikipedia.org/wiki/Ligne_de_La_Plaine_%C3%A0_Hirson_et_Anor_%28fronti%C3%A8re%29). Le trajet se fait alors en une heure. La ligne est fermée aux voyageurs en 1950 et totalement désaffectée en 1960[4](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Chantilly_-_Gouvieux#cite_note-4).

Un embarcadère a existé non loin de l'actuelle rue de l'embarcadère, réservé à l'embarquement des chevaux de courses, en lien avec l'[hippodrome](http://fr.wikipedia.org/wiki/Hippodrome_de_Chantilly) et les nombreuses écuries d'entraînement à [Chantilly](http://fr.wikipedia.org/wiki/Chantilly), [Gouvieux](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gouvieux) et [Lamorlaye](http://fr.wikipedia.org/wiki/Lamorlaye). Un autre embarcadère était réservé au régiment de [Spahis](http://fr.wikipedia.org/wiki/Spahis) de Senlis, au niveau de l'actuel parking du même nom.

**Une gare des courses a existé entre 1897 et 1954 : située à l'emplacement de l'actuel quartier de Verdun, au sud de la gare principale, il s'agissait de onze quais et douze voies spécifiques raccordées à la voie Creil - Paris et réservées au débarquement et à l'embarquement des voyageurs les jours de courses sur l'**[**hippodrome**](http://fr.wikipedia.org/wiki/Hippodrome_de_Chantilly)**. Chaque voie pouvait accueillir un train de 21 voitures de 1re et 2e classes pouvant contenir 1000 voyageurs, permettant ainsi le départ ou l'arrivée de 12 000 voyageurs en simultané. La gare était équipée par ailleurs d'une plaque tournante et d'un château d'eau. Aux heures de pointe, les deux lignes de la voie Paris - Creil étaient monopolisées dans un seul sens de circulation, les trains mettant alors 35 min pour rejoindre Paris. L'utilisation de cette gare est interrompue avec la**[**Seconde Guerre mondiale**](http://fr.wikipedia.org/wiki/Seconde_Guerre_mondiale)**et sera désaffectée rapidement par la suite**[**5**](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Chantilly_-_Gouvieux#cite_note-5)**.**

En 1922, un projet de reconstruction et d'agrandissement du bâtiment est proposé par l'architecte de la Compagnie des chemins de fer du Nord, [Gustave Umbdenstock](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gustave_Umbdenstock). Ce projet ne sera jamais suivi d'effet[1](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Chantilly_-_Gouvieux#cite_note-chantillyimage-1).

Départ des randonneurs route des bourgognes à Chantilly, sous un temps maussade, vers le parc Watermael-Boitsfort (\*) suivi de quelques tours dans les jardins familiaux ([*les jardins de Chantilly*](http://jardinschantilly.wordpress.com/les-jardins-de-chantilly/histoire/)), un  arrêt devant " Les Tourelles" portail du domaine des Fontaines (1) (\*) , avant de sillonner dans les nombreuses sentes étroites du Parc du manoir (2)  et s'arrêter quelques instants à arrière de l'école hôtelière (3)  pour se  remémorer  le repas festif des marcheurs organisé en ces lieux en novembre 2011 .

Après un bref repos au lavoir de la Chaussée (hameau de Gouvieux) et la traversée de la Nonette (4), le retour par le plateau les mena au viaduc de la canardière (\*) et au site de l’ancienne entreprise de la famille GUILLEMINOT ([*en savoir un peu plus*](http://www.encyclopedie.picardie.fr/index.php/Guilleminot%2C_Ren%C3%A9)).

 (\*) Pour une meilleure connaissance de quelques monuments et curiosités de Chantilly ([*pourquoi pas*](http://www.asce-chantilly.com/E3/monument.html#canal) ).

**Histoire de la maison Guilleminot**

**Un pionnier de la photographie.**

Le fondateur, **Gustave Guilleminot**, est né en 1830 et décédé en 1895. En 1858, il eut l’idée de créer une affaire de produits destinés à la photographie : verres pour plaque en divers formats, collodion, papiers salés ou albumines ainsi que des cuvettes pour le développement des objectifs et enfin, des accessoires dont les photographes du XIXème siècle avaient besoin. La première Maison Guilleminot était située Cité Trévise à Paris 9°.

Au fil du temps, des événements, la Société changeait d’adresses toujours à Paris. Lors de l’exposition de 1889, l’avancée de la photographie engendrait un manque d’espace dans les ateliers de Paris.

En 1892, une ancienne filature de laine (à Chantilly) remplissait les conditions recherchées, par sa situation géographique, des salles longues pour le séchage, de l’air pur, de l’eau de bonne qualité en abondance grâce à un puits artésien, plus tard il devint insuffisant et c’est un sourcier célèbre, l’abbé Bouly, qui désigna l’endroit ou fut creusé un nouveau puits.

**Depuis 1893, le fils de Gustave Guilleminot, René Guilleminot installa une nouvelle unité de production à Chantilly** de plaques positives (dites au lactate d’argent) qui connurent un immense succès.

Il en résulta une forte demande de verre d’excellente qualité, planéité, épaisseur constante, sans aucun défaut. Une verrerie naquit alors dans le Nord de la France à Aniche. Par la suite, Monsieur René (tant ils étaient nombreux, il devint plus facile d’appeler les Guilleminot par leur prénom) mariera son fils cadet, Roger, à la fille unique de son associé verrier, Claire Belotte qui deviendra Tante Claire. C’était le moyen de fidéliser son fournisseur de verre.

M. René décida de créer son unité de barytage à Chantilly (préparation du papier avec de la gélatine et du sulfate de baryum).

Les 2 fils de M. René; Pierre l’aîné et Jean rejoignirent l’entreprise en 1919 pour l’un et 1920 pour le second. A la mort de M. René en 1941, c’est Pierre qui deviendra président, à la suite de sa retraite c’est son cousin qui deviendra président à son tour.

Pour assurer toutes ces productions, l’usine de Chantilly comportait de nombreux services :

* Les plaques : les plateaux de verre arrivaient par wagons à la gare de Chantilly et découpaient sur place pour être ensuite ré expédiés
* Les papiers : les bobines arrivaient de chez Muller puis de chez Arjomary, elles étaient montées au barytage et ensuite, ces bobines descendaient au coulage par léchage de l’émulsion. Séchage, rembobinage puis direction la découpe aux formats & mise en boîtes.
* Le cartonnage : avec une main d’oeuvre féminine et peu mécanisée au début, il y fut remédié par la suite. Après la seconde guerre mondiale, l’atelier fut fermé et la sous-traitance confiée à l’atelier Dupuis à Apremont.
* La menuiserie : pour la confection des caisses en bois tapissées de papier goudronné afin d’assurer l’exportation, les expéditions.
* Les laboratoires : étudiaient et amélioraient sans cesse les formules d’émulsion.
* La conciergerie : située à l’entrée de la rue de la Chaussée
* L’imprimerie : papier à lettre, factures, étiquettes produits, blocs mémo, pochettes, bandes de papier pour les pellicules amateur etc y étaient fabriqués. La famille Olemans fit ses premières armes chez Guilleminot et prit la relève rue de Condé à Chantilly où beaucoup de documents furent sous-traités.
* La mécanique auto : un atelier était situé rue de Creil, à l’entrée à gauche à côté à gauche de la soute à carburant, pour la réparation des camions et autos.

Guilleminot comportait environ 200 salariés dont un photographe de talent, M. Paul Bertrand qui faisait les portraits de famile notamment. Une Harmonie & l’Amicale qui donnaient des représentations aux cinémas Variétés ou Elysées.

Guilleminot exportait 75 % de sa production dans 65 pays du globe et obtint un oscar de l’exportation pour cette prouesse de l’époque.

Médias et archives (cliquer pour agrandir) :

**Au bord de la Nonette, au cœur de Chantilly, le Pavillon de Manse** ou le Moulin des Princes a été construit à la fin du 17ème siècle en 1678, par le prince de Condé et transformé au 19ème siècle par le duc d'Aumale. Propriété de l'institut de France, oeuvre de J.H MANSART. Dans le moulin cohabitent la salle des machines hydrauliques du prince Condé (1677) et celle des machines hydrauliques du duc d'Aumale récemment restaurées. L'occasion de parcourir, sur un même et seul lieu, 300 ans d'évolution technologique. En complément, visitez la blanchisserie du duc d'Aumale, la plus moderne de son temps.