

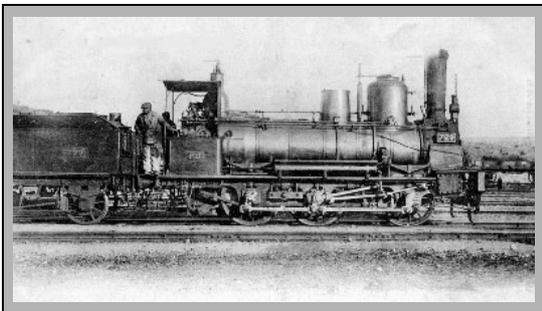
## Manicamp et ses environs

### III- Les transports d'hier et d'aujourd'hui

JEAN-JACQUES GODFROID

1880- On peut se demander, comme nous l'avons fait pour nos ancêtres, quels sont les bouleversements, scientifiques et technologiques survenus en cette seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle qui sont venus modifier la vie tranquille d'un petit village comme Manicamp?

#### Le chemin de fer



Machine pour trains légers de marchandises, construite en 1856-58, modifiée en 1888 <sup>(4)</sup>

Le réseau ferré se développera au maximum jusqu'aux années 1920 <sup>(1)</sup>.

Les fortes migrations intra hexagonales et étrangères (belges, suisses, italiennes..) de cette seconde moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, vers les centres urbains et les bassins industriels ont été favorisées par le développement du réseau ferré, sans compter le transport de marchandises ou de matières industrielles (c'est d'ailleurs dans ce but que les premières lignes furent ouvertes, entre Chauny et St Gobain par exemple)



Ancienne gare de Manicamp

© J-J Godfroid, 29/04/06

Plusieurs sections se sont ouvertes localement <sup>(2)</sup>. La section Noyon-Chauny, 16 Km, a été inaugurée en 1849, Chauny-Tergnier en 1850 et enfin la partie Tergnier-La Fère-Laon, en 1857. Au fur et à mesure de l'ouverture de ces lignes, les intérêts économiques changent de camp: le marché - franc mensuel de moutons de Blérancourt va se déplacer, par défaut, à Manicamp où stationnaient, à l'aller et retour, marchands et animaux, puis à La Fère qui va disposer d'un maximum d'interconnexions ferroviaires.

Enfin, la «Compagnie des Chemins de Fer d'intérêt local du Soissonnais», qui a ouvert une ligne de Chauny à Coucy le Château, via Blérancourt, va inaugurer une gare de voyageurs et de marchandises à Manicamp le 15 septembre 1909 <sup>(2,5)</sup>.

## Le samedi 26 juillet 1890, on inaugure le canal!

Les travaux de percement du canal de l'Aisne à l'Oise sont enfin terminés à cette date: ils concernent l'axe (02300) Abbécourt / (02160) Bourg-et-Comin (48 Km) avec son pont qui enjambe l'Oise au confluent du canal latéral à l'Oise, déjà en activité, qui rejoint (60160) Janville, près de Compiègne. Outre le pont d'Abbécourt, deux autres ont été construits respectivement sur l'Ailette et l'Aisne.

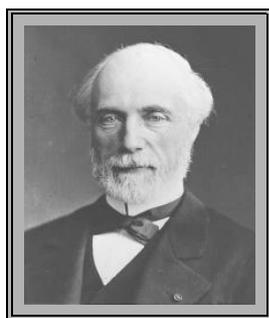
L'un des obstacles a été le percement du tunnel de (02000) Bray-en-Laonnais de 2,7 Km de long <sup>(2,7)</sup>, retardé à cause d'incidents entre les ouvriers français et la main d'oeuvre «étrangère» (les opinions divergent: italiens ou anciens légionnaires de nationalités variées autant qu'incertaines?).

Les différentes mises en eau, percements et aménagements auront mis un siècle et demi pour présenter le réseau de cette fin du 19<sup>ème</sup> siècle. De fait, l'Oise est navigable, mais présente des hauts-fonds, désastreux l'été en cas de sécheresse et l'emploi de barges à fond plat n'est plus d'actualité dès cette époque.

La première jonction (02100) Saint Quentin/ (02300) Chauny (Canal «Crozat» du nom de son concessionnaire) avait été mise en eau en 1738, puis parachevée sous financement de l'état, en 1776. En amont, le rattachement à (59400) Cambrai, canal de l'Oise à l'Escaut, fût terminé en 1810.

Malheureusement, avec le tonnage des péniches venues du nord, un transbordement coûteux sur l'Oise fût nécessaire alors que le canal finissait à Chauny, puis à Manicamp avec un percement supplémentaire, qui finit par rejoindre l'Oise navigable à (60160) Janville <sup>(2, voir aussi 3)</sup>.

Toutes les infrastructures des canaux devront être reconstruites après la 1<sup>ère</sup> guerre mondiale.



Louis Charles de SAULCES de FREYCINET (1828-1923) <sup>(8)</sup>

Le matin, une cérémonie a eu lieu dans le hall du marché couvert de Chauny en présence du ministre des travaux publics, Yves GUYOT

Il n'a pas manqué de rendre hommage au Président du Conseil et Ministre de la guerre, Louis Charles de SAULCES de FREYCINET <sup>(9)</sup>, pour son implication dans ce projet, comme dans d'autres, tant dans le domaine ferroviaire que fluvial, comme ingénieur du Corps des Mines et membre de l'Académie des Sciences. Le développement moderne des transports, donc l'économie de notre pays, lui doit beaucoup.

Dans le milieu de l'après midi, la fête commencera à Abbécourt, avec un défilé naval sur le bassin et un feu d'artifice!

## Visite des canaux autour de Manicamp

### **1- Le Bassin d'Abbécourt à l'abandon!**



Photos 1 & 2- Le bassin tel qu'il se présente aujourd'hui, vue de la rive gauche vers l'amont, soit vers Chauny. Orientation approximative nord-est, à droite, vers Chauny/sud-ouest à gauche vers l'Oise navigable.

© J-J Godfroid, 29/04/06



Photo 3- Le pont au-dessus du bras d'accès à l'écluse amenant au pont fluvial du canal de l'Oise à l'Aisne, depuis le niveau du bassin.



Photo 4- L'ancien relais des marinières, café-épicerie et boîte postale, vu du pont.

© J-J Godfroid, 29/04/06

Le bassin d'Abbécourt se trouve entre Chauny et Noyon au nord de Manicamp. Il formait un port fluvial, une hernie sur le canal latéral à l'Oise, aujourd'hui à l'abandon (Photos 1, 2, 3 et 4) avec la diminution drastique du trafic fluvial depuis les années 1960 accentuée par l'ouverture du canal du Nord, à plus grand gabarit à partir de Noyon, en 1966. L'ensemble du réseau restera ouvert, en dépit du faible trafic, pour pallier les fermetures temporaires du canal du Nord et favoriser le tourisme fluvial.

La bifurcation vers le canal de l'Aisne à l'Oise, perpendiculaire au bassin, plein sud-est, s'effectue à ce niveau. Le pont au-dessus du bras d'accès à ce canal, permettait aux locotracteurs électriques (voir «compléments, halage») de franchir cet obstacle, photos 3, 4 et 5 est considéré comme dangereux et devrait être ou détruit ou rénové.



Photo 5- Un «chaland» passe en direction de Chauny et Tergnier; vue du bras d'accès à l'écluse



Photo 6- Un autre passe, rive droite, en direction de Noyon et de l'Oise navigable.

© J-J Godfroid, 29/04/06



Photos 7-8- Une péniche aborde le bassin d'Abbécourt en provenance de Noyon.....



... finalement elle va manœuvrer pour rejoindre l'écluse qui va l'amener au niveau du pont canal de l'Aisne à l'Oise



Photos 9-10- Déjà une autre péniche va franchir



l'écluse et se mettre au niveau du pont - canal (au fond)  
© J-J Godfroid, 29/04/06

## 2- Le canal de l'Aisne à l'Oise et les «ponts»

En partant de l'amont du canal de l'Aisne à l'Oise (Photo 11), nous arrivons au pont canal, photos 12 et 13, juste avant l'écluse qui mettra la péniche au niveau du bassin d'Abbécourt en contrebas (Photos 14 et 16).



Photo 11- Le canal de l'Aisne à l'Oise en amont du pont canal et de l'écluse d'Abbécourt (arrière plan). Orientation du canal: sud-est



Photo 12- J-J G sur le pont, en arrière plan le canal de l'Aisne à l'Oise.

© J-J Godfroid, 29/04/06



Photo 13- Le pont canal et, en contrebas, l'Oise



Photo 14 – Une péniche franchit le pont vers l'écluse.

Les canaux font l'objet d'un tourisme fluvial développé et la pancarte, photo 15, est adressée aux plaisanciers. Elle se trouve au niveau de l'écluse d'Abbécourt et indique les directions à prendre sur le bassin. A droite, Chauny et Tergnier, vers le nord-est. A gauche vers l'Oise navigable à Longueil-Annel, près de Compiègne.

Au sud, le second pont de la région enjambe l'Ailette (Photo 17) près du Bac d'Arblincourt, à environ 1,5 Km au sud de l'écluse d'Abbécourt. Vers le sud, en amont, se «pavane» le canal dans une tranquille sérénité (Photo 18).



Photo 15- Pancarte pour les plaisanciers



Photo 16- La péniche (photo 14) se dirige vers le bassin d'Abbécourt après le passage de l'écluse.

© J-J Godfroid, 29/04/06



Photo 17- L'Ailette, au niveau du «Bac d'Ablincourt», au fond le pont du canal de l'Aisne à l'Oise



Photo 18- Le canal de l'Aisne à l'Oise, orientation sud au fond, en amont du pont canal sur l'Ailette.

## Compléments

### Le canal Seine-Nord Europe<sup>(10)</sup>

La réalisation du canal Seine-Nord Europe(décision 03/2002) relèvera d'un travail titanesque: long de 105 kilomètres, large de 54 mètres, le canal devra accueillir des convois de 4 400 tonnes, contre... 700 actuellement pour le canal du Nord. Il permettra de relier le bassin de la Seine à celui de l'Escaut. En clair: le réseau fluvial de la puissante Ile-de-France sera relié aux grands ports de l'Europe du Nord, comme Anvers et Rotterdam. Il offrira une alternative au transport routier sur l'axe Amsterdam-Paris, en situation de saturation. A terme, plus de 32 millions de tonnes de marchandises devraient transiter, chaque année, par ce canal de grand gabarit. L'équivalent de 1,6 million de poids lourds. Soit un camion toutes les vingt secondes... la mise en service devrait s'effectuer en 2012-2020. Coût de l'ouvrage: 2,6 milliards d'€ (estimation 2002).

**Tracé:** mise à grand gabarit du canal latéral à l'Oise entre Compiègne (60200) et Noyon (60400), et réalisation d'un nouveau canal entre Noyon et le canal Dunkerque-Escaut, de Janville (60150) à Arleux (59151) (7 écluses).

### Le halage<sup>(11)</sup>

Aux origines, les péniches étaient tirées (halées en batellerie) par les chevaux appartenant aux bateliers eux-mêmes ou à des entreprises dont les prix étaient négociés au coup par coup ou résultaient d'appels d'offre. A partir de 1835, les premiers remorqueurs de péniches équipés d'une machine à vapeur sont apparus. Pendant près d'un siècle et demi, ils tireront leurs trains de péniches, mais essentiellement sur les fleuves et les rivières. Sur nos canaux à écluses trop nombreuses, les chevaux vont perdurer jusqu'en 1906, pour être remplacés par des locotracteurs électriques circulant sur une voie ferrée à voie étroite. On voit encore les rails sur les photos 3, 12 et 14. Dans les années 1960, elles étaient encore utilisées<sup>(12)</sup>, jusqu'à l'apparition massive des péniches autotractées par un moteur diesel.

### Photo du titre

Numérisée à partir d'une carte postale de la collection de M. G. DIEGHI (voir aussi le site de l'école de Manicamp: <http://www.ac-amiens.fr/etablisements/0020651x/default.html>), «corrigée» par JJG. Merci pour son autorisation.

## Références et commentaires

- (1) Il est frappant de constater l'incroyable toile d'araignée des réseaux ferrés au début du 20<sup>ème</sup> siècle, l'apogée étant autour des années 1920. Que de regrets! Avec l'apparition de la concurrence routière, son déclin s'amorce rapidement au début des années 1930, de nombreuses lignes voient leur trafic voyageur reporté sur la route avant d'être totalement fermées. Certaines n'ont été que neutralisées, trop peu, sous la pression des associations, d'autres, l'immense majorité, comme celle qui nous intéresse, supprimée. Notre ligne Chauny-Coucy-le-Château aurait une «belle gueule» historique et touristique, n'est-ce pas!
- (2) «Notice historique sur Manicamp», d'après des notes de l'abbé CARLET Société Archéologique et Historique de Noyon, tome 28, 2<sup>ème</sup> partie. Edition : BATICLE, 1937. Ouvrage disponible à la Société historique, archéologique et scientifique de Noyon, domiciliée à Bibliothèque historique.
- (3) Mémoires de Chaunois <<http://memoires-du-chaunois.com>,> rubrique «Histoire»: Canal de jonction des rivières de Somme et d'Oise.
- (4) Photo «relookée» de la magnifique et abondante collection du site de Jean-Pierre VERGEZ-LARROUY: Carte Fleury (Collection JPVL © Tous droits réservés): <http://locovapeur.free.fr/vergez/page01.htm>. Merci au webmaître pour son autorisation.
- (5) Détruite en 14-18, la totalité de la ligne sera rouverte entre 1924 et 1928. Ensuite fermée et déclassée à une date que nous ne connaissons pas.
- (6) Il passe sous le tristement célèbre et meurtrier «Chemin des Dames».
- (7) Détails techniques à voir dans <http://fr.structurae.de/projects/data/index.cfm?ID=p00512>
- (8) Photo officielle du domaine public.
- (9) **Bibliographie:**[http://en.wikipedia.org/wiki/Charles\\_Louis\\_de\\_Saulces\\_de\\_Freycinet](http://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Louis_de_Saulces_de_Freycinet)  
<http://www.annales.org/archives/x/freycinet.html>. On notera que de FREYCINET a effectué moult enquêtes sur le travail des femmes et des enfants en Angleterre, l'assainissement des villes etc. C'est aussi un homme de terrain ...  
Le 19<sup>ème</sup> siècle a fait exploser la science et la technologie. L'Etat post-révolutionnaire bourgeois mettra à la disposition de la République, les meilleurs parmi ses cerveaux. Même, elle osera placer à des moments stratégiques et en dépit de ses luttes internes, des hommes qui sont des techniciens et des scientifiques proches du terrain comme DE FREYCINET, ami de LÉON GAMBETTA.  
On définira un gabarit «Freycinet» pour les péniches, celles qui naviguent encore sur des canaux tels que les nôtres: 38,50 mètres de long, 5,05 mètres de large et un tirant d'eau de 1,8 mètres.
- (10) <L'express.fr>, 5 juillet 2006.
- (11) Guy Laurence <http://a.gouge.free.fr/bohain%20photos/souvenirs/canal%20de%20saint%20quentin.htm>
- (12) Beaucoup d'habitants de Chauny ont encore cette mémoire, c'est le cas de ma cousine Nicole CARON dont le père travaillait sur le port fluvial.

**Remerciements** à Nicole CARON et à Luc DEGONVILLE, Professeur des écoles à Manicamp et Maire – adjoint pour la relecture du manuscrit et leurs suggestions et conseils avisés.

## Autres documents

Une série de chroniques vont paraître sur le site perso en construction de J-J G («La saga des LEROUX») et traiteront, en parallèle de la vie imaginée ou réelle des ancêtres, des mêmes problématiques avec une touche très personnelle.

## Remarque

**SI DES ERREURS ÉTAIENT RELEVÉES, MERCI DE ME LES SIGNALER.**

## Rappel

Toute reproduction du document, texte et ensemble documentaire, doit faire l'objet d'une autorisation expresse de l'auteur. En cas d'utilisation des informations incluses dans le texte, merci de donner la référence de ce document avec le nom des l'auteur, comme dans toute publication à caractère historique ou scientifique. Merci.

Je tiens à disposition, sur demande, les clichés HR.