

# Du Bac au viaduc : franchir l'Oise et l'Aisne à Choisy

Frédéric DANDEVILLE

Vers la fin du XV<sup>e</sup> siècle, Choisy-sur-Aisne prit le nom définitif de *Choisy-au-Bac*. Cette appellation rare dans la toponymie française (on n'en connaît que quatre autres) nous ramène aux moyens ancestraux de franchissement des cours d'eau<sup>1</sup>. Les bacs restèrent en effet longtemps le mode le plus usité, au moins jusqu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le terme «bac» accolé au nom de la paroisse suggère que son existence marquait fortement les esprits et qu'il était vital pour les échanges.

Le site de pré-confluence de Choisy offrait des avantages défensifs mais présentait des risques d'enclavement. A partir de la Restauration et surtout de la Monarchie de Juillet, grâce aux progrès technologiques des ouvrages d'art, les ponts devaient peu à peu remplacer les bacs et faire entrer Choisy dans l'ère des communications modernes.

Les bacs ont aujourd'hui laissé place à quatre ponts reconstruits ou édifiés dans l'après-guerre et un grand viaduc ultramoderne enjambrera bientôt les deux vallées.

## 1./ L'ÉPOQUE ÉPIQUE DES BACS

### Faiblesse du Génie civil

Du fait des insuffisances techniques des ouvrages d'art, le franchissement des fleuves et rivières resta longtemps une entreprise difficile. Les ponts comptaient pourtant parmi les plus anciens ouvrages de travaux publics, mais leur solidité et leur pérennité, leur taille et leur nombre restèrent notoirement insuffisants jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Il fallut attendre la Révolution industrielle pour qu'apparaissent, d'abord en Angleterre, les premiers ponts en fonte (1776), puis en fer (1845) et enfin en acier (1884).

Ainsi le département de l'Oise ne comptait-il que 9 ponts remarquables en 1847, dont celui suspendu des frères Séguin, ouvert à Choisy sur l'Aisne, le 6 mars 1836; 6 ouvrages desservaient des routes royales, 3 des départementales, 7 étaient en pierre, 1 en pierre et bois, 1 en fer.

La rareté des ponts fut longtemps compensée par la multiplication des bacs, bachots, batelets,

nacelles, passe-cheval etc. Ainsi Choisy ne connut pas moins de 4 bacs fonctionnant simultanément: le «*Bac à l'aumône*» sur l'Oise vers Clairoix, à l'emplacement de l'actuel pont en arche de la D. 81; le bac de la confluence au lieudit «*la Bouche d'Oise*», à la limite de Clairoix et Compiègne; les bacs de Choisy «centre» et du *Francport* sur l'Aisne. Aussi l'appellation de *Choisy-au-Bac*, attestée depuis la fin du Moyen-Age, aurait pu se décliner au pluriel: *Choisy-aux-Bacs*.

En juillet 1468, on trouve dans le budget municipal de Compiègne une somme à payer «à plusieurs compagnons qui ont mené du pont de cette ville plusieurs bacs qui y étaient arrêtés par l'ordonnance des officiers du Roi et ses gens qui allaient à Noyon». Dès cette époque, un bac était en effet établi en amont de la confluence, en face de la rue du Moustier (actuelle rue de l'Aigle), seul moyen pour les Cosaciens de traverser l'Aisne. Par ailleurs, en 1513, les Bonshommes, moines franciscains, faisaient traverser la rivière gratuitement au Francport (franc = libre, gratuit).

### Avantages et contraintes

Dans un espace géographique encore mal maîtrisé, le bac n'exigeant qu'un investissement matériel minimal et peu d'infrastructures pouvait être implanté au plus court et au plus proche. On pouvait l'interrompre aisément en cas d'invasion et l'autorité locale qui le contrôlait percevait des taxes.

Ces facilités expliquent leur multiplication: toutes les paroisses de la basse vallée de l'Aisne, Jaulzy, Attichy, Cuise, Berneuil, Rethondes, en étaient pourvues, et l'on devait encore faire un projet de *passé-cheval* au confluent de l'Oise et de l'Aisne en 1867, bien après la disparition du bac de Choisy-centre.

Le bac avait toutefois des inconvénients, en limitant la capacité et la fluidité des transports: rupture de charge plus ou moins longue, acquittement d'un péage. L'attente était souvent mal vécue, l'embarcation ne se trouvant pas toujours sur la bonne rive: il fallait alors hélér le passager en hissant un drapeau, en sonnait la cloche ou en criant à tue-tête. L'interruption du passage était fréquente de nuit.

Doté d'un matériel rudimentaire et fragile, le bac était souvent vétuste, sinon obsolète et dangereux. Il nécessitait des réparations

ou des reconstructions constantes: le 4 prairial an XIII (23 mai 1805), l'ingénieur en chef s'inquiétait du bac de Choisy sur l'Aisne «*en très mauvais état et qu'il est indispensable de reconstruire*»<sup>2</sup>. Le 9 décembre 1806, l'inspecteur général des ports chargé de l'approvisionnement de Paris et de la navigation sur l'Oise et l'Aisne, demanda au Préfet de l'Oise des mesures d'urgence<sup>3</sup> «*à cause du mauvais état des différents bacs de son arrondissement*».

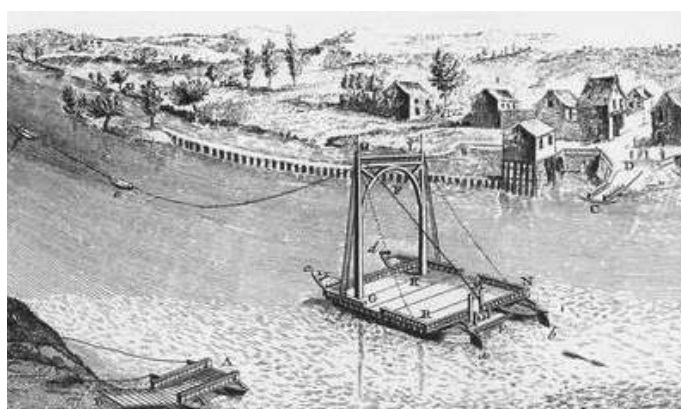
Une masse de documents en témoigne: le 12 octobre 1808, un premier devis de 3800 francs pour la reconstruction du «Bac à l'Aumône»; le 12 juillet 1814, un courrier de l'ingénieur en chef au Duc de Massa, préfet, au sujet des cordes à fournir aux bacs de Choisy, Armancourt, La Croix-Saint-Ouen; le 28 avril 1817, un crédit de 331, 34 fr. pour la réparation du bac de Rethondes; le 16 janvier 1834, un volumineux courrier de la Préfecture évoque à nouveau les travaux à exécuter pour la reconstruction du bac menant à Clairoux, pour un montant évalué à 3310 francs...

A cause des risques d'accident, le trafic était interrompu en cas de mauvaises conditions météorologiques: brumes ou inondations fréquentes, notamment à la bouche de Choisy.

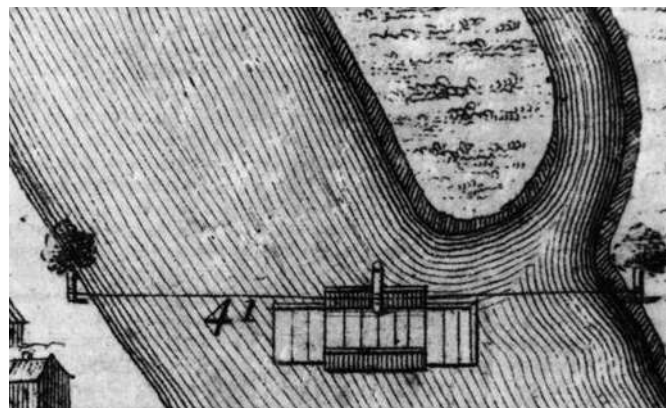
La lourdeur des charges et les multiples passages exigeaient une

remise en état constante des chemins d'accès: le 9 novembre 1806, le conseil municipal de Choisy arrêta l'urgence de réparer la voirie menant aux bacs et requit à cet effet deux journées de travail supplémentaires pour toute la population. Le 1<sup>er</sup> septembre 1833, les hommes furent sollicités pour remettre en état le chemin du bac à la route de Soissons, et en 1839 ceux du Francport et du bac à l'Aumône.

Des rixes pouvaient survenir entre usagers ou avec le bacquier. Le 27 mars 1793, Antoine Roger, porteur de contraintes du receveur du district de Compiègne, eut une altercation avec le bacquier, lui «*faisant des reproches... de ce qu'il était longtemps à passer, ledit bacquier lui aurait répondu par des paroles grossières que la prudence ne permet pas de dire*» (sic)<sup>4</sup>. Le 30 pluviôse an II (18 février 1794), le passage fut refusé à Etienne Charles Moret, soldat de l'armée révolutionnaire parisienne le bacquier «*ne répondait pas de son bac la nuit de crainte que la corde vienne à manquer*», d'où menaces et injures de part et d'autre. Le 19 avril 1809, un incident eut lieu entre usagers: selon la déposition de JF. Bejot, cultivateur et de F. Ciescone, garçon bacquier, Philippe Debac, charretier, s'étant présenté avec deux chevaux, on lui avait dit de ne pas entrer pour ne pas



**Bac pendulaire**: un câble ancré en amont utilisait la force du courant pour déplacer le bac sur une trajectoire en arc de cercle, dont le rayon était égal à la longueur de cette attache d'une rive à l'autre. (Illustration extraite des planches l'Encyclopédie de Diderot et d'Alembert).



**Bac à traîle**: guidé par un câble tendu en travers de la rivière, plus ou moins haut selon la présence ou non de la navigation. Propulsion à bras, en tirant sur la corde ou en poussant sur une perche. (Illustration tirée de l'ouvrage «Au fil de l'Aisne», Conseil général de l'Aisne, 1995)

blessé ou tué les moutons de Bejot. Debac répond «*qu'il s'en f... et que les cultivateurs ne seraient pas toujours les maîtres!*». Finalement les chevaux effrayés lancent des ruades atteignant 4 à 5 moutons, dont un «*ne peut plus quitter la bergerie*» et dont Bejot exigea en vain le prix...<sup>5</sup>.

On pouvait subir le laisser-aller et les négligences du bacquier: état d'ébriété, accidents dus au manque d'entretien du matériel - le 16 avril 1818, l'ingénieur général déplorait la négligence de la majeure partie des détenteurs des bacs à y effectuer les réparations urgentes. Les noyades n'étaient pas rares: le 16 février 1807, selon un rapport du maire de Choisy, Charles «*compagnon de rivière*» et fils d'un marinier du bac «*en préparant une nacelle pour passer ceux qui se présentaient comme de coutume au dessus du bac est tombé à la rivière sans réparaître au-dessus de l'eau; ceux qui étaient présents ne purent lui porter secours attendu que l'on ne savait où l'eau l'avait amené, nous maire et adjoint nous sommes transportés sur les lieux pour nous assurer de l'existence du fait et pour ordonner toute recherche possible afin de parvenir à découvrir le lieu où l'eau avait pu l'emmener, avons trouvé que les gens de l'art (sic) s'occupent de la recherche dudit enfant, et qu'après une heure de recherche le sieur Potel marinier audit Choisy était parvenue à le trouver mais qu'il ne donnait aucune apparence de vie...*» [le chirurgien Bériet devait confirmer une mort par noyade accidentelle]<sup>6</sup>. Enfin, comme dans tous les lieux de passage, surtout isolés et de nuit, les voyageurs pouvaient se trouver confrontés au monde interlope des trafiquants, contrebandiers, braconniers, malfaiteurs, déserteurs, femmes de mauvaise vie, maraudeurs, fuyards en tout genre.

### Règlementation des bacs

Le droit féodal permettait aux seigneurs d'établir des bacs ou des

voitures d'eau sur les lacs et rivières traversant leur domaine, d'en fixer à leur gré le tarif de passage. Ce droit de *travers* ou de *pontonnage* faisait partie des multiples péages et redevances à acquitter aux seigneurs, en nature ou plus souvent en argent, pour le passage des personnes, du bétail ou des denrées sur la seigneurie. Il dédommageait celui qui avait fait construire ou entretenait l'infrastructure, mais il était souvent perçu comme un abus, relevant du droit du plus fort, sinon du brigandage.

Depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, le pouvoir royal s'efforçait d'en réduire le nombre ou d'en confier la charge, comme à Choisy, aux ordres religieux réputés plus honnêtes à l'égard des usagers. Il lutta sans cesse pour imposer aux péagers le bon entretien du matériel, abolit des droits usurpés et réprima des extorsions, comme le défaut d'affichage des tarifs. En 1725 une commission révisa des titres de péage et en 1779 un édit royal essentiel mit en demeure les seigneurs de prouver leurs droits comme la bonne observance des règlements.

Le contrôle du franchissement des cours d'eau donnait lieu à des conflits de propriété et d'autorité, et le pouvoir royal lui-même, souvent à court d'argent, extorquait aussi les usagers: lors du «*terrible hiver*» de 1708-1709, tous les péages furent doublés pour 7 ans au profit du Roi. Mais les années de disette, les grains, farines et légumes pouvaient être exemptés de droits.

Une lettre du conseil municipal de Choisy au préfet, du 23 août 1851<sup>7</sup>, pour obtenir le passage gratuit sur le pont Séguin et «*faire recouvrer la faveur dont la commune a joui de temps immémorial [de 1400 environ à 1806] du passage gratuit du pont*» (sic) nous renseigne sur les droits de bac avant la Révolution.

Arguant d'un terroir coupé par l'Aisne laissant 192 ha. sur la rive gauche et imposant de nombreux passages aux cultivateurs ou

bûcherons travaillant en forêt de Compiègne, des fréquents débordements de l'Oise et de l'Aisne causant de grandes pertes aux habitants s'ajoutant aux dégâts du gibier des forêts avoisinantes, la Municipalité joignit des justifications de ses anciens droits et du privilège de gratuité sur l'Aisne:

1) lettre de 1748 où «*le Roy en son conseil permet aux religieux bénédictins anglais de continuer de tenir un bac sur la rivière d'Oise à Choisy et de percevoir un péage*» (suivait le tarif, 3 d. pour 1 personne à pied, 9 d. à cheval, 1 s. 6 d. pour une chaise ou charrette à 1 cheval...).

2) lettre de la commune du 26 thermidor an IV (13 août 1796) réclamant la propriété du bac sur l'Aisne: «*le bac fut établi par la commune après la chute du pont qui était sur la rivière d'Aisne laquelle divise en deux le terroir de la commune [...]; la commune céda ce bac avec les agrées en tel état qu'ils étaient aux ci-devant Bénédictins anglais de Paris, ci-devant seigneurs de la commune, moyennant que [les habitants] passeraient et repasseraient gratis et sans aucun frais même de reconstruction du bac et de ses agrées, tous les citoyens et citoyennes de la commune, ceux et celles venant s'y établir, leurs chevaux, mulets et autres bêtes de somme, bestiaux de toutes espèces, voitures aratoires, tant pour l'agriculture, travaux, industrie que commerce même hors de l'étendue de la commune [...] ce qui est constaté par les baux qui ont été faits par les ci-devant bénédictins à leurs fermiers depuis les cessions jusqu'à ce jour. Comme les Bénédictins sont supprimés et que leurs biens sont vendus, la commune demande que ce bac avec les agrées lui soit remis en les états qu'il se trouve afin que les choses soient remises dans leur premier état*».

La Révolution supprima les péages comme droits seigneuriaux. Le droit de *travers* ou *pontonnage* fut définitivement aboli le 25 février 1792: «*désormais il*

sera libre à tout citoyen de tenir sur rivières et canaux des bacs, coches et voitures d'eau». La loi du 6 frimaire an VII (26 novembre 1798) classa les passages d'eau dans le domaine public : ils devaient faire l'objet d'une adjudication publique et aucun bac ne pouvait être établi qu'après approbation d'un tarif. Pour les nouveaux bacs, la proposition était faite par l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussée avant adjudication, après approbation des cahiers des charges et tarif. L'adjudicataire devait fournir un cautionnement en garantie du fermage, pour le recouvrement d'une éventuelle moins-value en fin de bail et l'accomplissement de ses obligations. Ainsi le 11 septembre 1813, le bacquier Charles Isidore Baton présenta comme caution son père Nicolas, boulanger à Choisy<sup>8</sup>.

Jusqu'en 1891, l'Etat fournit le matériel nécessaire à l'exploitation du bac, puis l'adjudicataire fut tenu de l'acquérir et de le rétrocéder à son successeur. Le fermier ne pouvait employer de gens de moins de 21 ans, devait être muni d'un certificat d'aptitude et d'un brevet de moralité du maire de sa résidence. Le bail lui donnait un droit exclusif de passage dans les limites assignées par l'ingénieur en chef, prenant le nom de port au bac (en général 0,5 km à 1 km en aval et en amont).

Selon un plan de 1858, le port du bac de la confluence de Choisy était à 500 m en amont et 900 m en aval. La durée des baux fixée à 3, 6 ou 9 ans, cas le plus fréquent à Choisy et alentour, mais l'arrêté du 8 floréal an XII (27 avril 1804) préconisait des baux plus longs, 12, 15, 18 ans.

L'adjudication portée par voie d'affiche donnait lieu à des enchères où les communes pouvaient rivaliser avec les particuliers. Il fallait produire des certificats de capacité, solvabilité et moralité. L'Ingénieur des Ponts et Chaussées faisait au moins deux visites annuelles d'inspection des bacs avec les autorités municipales



Affiche d'adjudication des bacs sur l'Oise et l'Aisne en 1851 (ADO)

(Depuis la loi du 10 août 1871, les bacs départementaux relevèrent des agents voyers). Les visites semestrielles s'effectuaient en compagnie des autorités municipales. Une instruction du Ministère des Finances au préfet de l'Oise du 16 thermidor an XII (août 1804) rappelle que «*les préposés de la régie des domaines prendraient possession des bacs, bateaux, agrès, magasins, etc. et que les propriétaires de ces objets seraient remboursés à condition d'avoir justifié de leurs titres de propriété dans le mois suivant l'adjudication définitive du bac*»<sup>9</sup>. On trouve des lettres de protestations d'anciens propriétaires réclamant leur remboursement, tel Jean-Baptiste Ancelle, qui se plaint en 1811 au préfet d'attendre «*depuis 7 ans et 3 mois le remboursement*» [pour son bac d'Armancourt], malgré la fourniture des pièces. Il évoque aussi «*une somme de 320 f. qui m'est due pour 40 jours de non jouissance (8 f. par jour) du bacq de Choisy qui a été interdit par le mauvais état et hors de service, Mr Dejardin entrepreneur de bateaux à Compiègne s'étant refusé à fournir le dit bac*».

Pour les enchères, l'instruction recommandait au préfet une surveillance très active «*pour empêcher la collusion, déjouer les intrigues et faire en sorte que bacs et bateaux soient portés à leur véritable valeur*» ; les affiches

avaient pour but d'attirer la plus grande affluence possible et l'on demanda même au préfet de se concerter avec ses collègues des départements limitrophes pour éviter que les adjudications aient lieu le même jour. On recommandait «*que les mises à prix pour quelles ne portent pas obstacle à la chaleur des enchères et pour quelles provoquent au contraire la concurrence soient toujours fixées à des sommes sensiblement inférieures au produit*». Il était conseillé d'abandonner aux communes les bacs «*reconnus d'un produit presque nul ou exigeant des dépenses d'entretien et de réparations urgentes supérieures au produit*». L'entretien du matériel serait désormais à la charge des adjudicataires, mais «*la confection et l'entretien des ports, halages, abordages, chemins et frais d'expertise devront toujours être ordonnés par le gouvernement et acquittés sur les produits*».

Enfin pour la police des bacs, le passage commençait généralement au lever du soleil et cessait à la nuit, où l'on devait les fermer avec des chaînes et cadenas solides. Le préfet devait désigner dans les baux les passages qui pourraient avoir lieu la nuit.

Toutes ces dispositions rigoureuses témoignent de l'importance vitale des bacs et de leur contrôle administratif étroit sous le Consulat et l'Empire.

## Les bacs de Choisy

D'après les procès-verbaux des visites de contrôle, on peut classer au moins trois des bacs de Choisy dans la catégorie des *bacs à traïlle*.

### **- le bac de Choisy «centre» sur l'Aisne**

Le rapport de l'ingénieur en chef du 4 prairial an XIII (23 mai 1805) décrit le bac situé sur l'Aisne «*au droit de ce village, affermé au sieur Ancelle Jean-Baptiste bacquier à Armancourt par adjudication collective à lui passée*»: 11 m de long sur 4,95 m, 90 cm de hauteur de bord, muni d'une potence, «*ledit bac étant en très mauvais état estimé à la somme de 150 f.*»; on note de surcroît une corde estimée 100 fr., un moulinet servant à la tension de la corde (50 fr.) et un bachot (80 fr.).

### **- le bac de la confluence:**

On a plus de détails, le 7 octobre 1850, pour le passage d'eau situé au confluent de l'Oise et de l'Aisne, au lieu dit «*la bouche d'Oise*»: la longueur de la corde (166 m), l'absence de treuil et de roue, l'existence de forts pieux d'amarre et la configuration du site - un cap avancé entre deux rivières - laissent à penser qu'il s'agissait d'un *bac pendulaire*, mesurant 11 m sur 5, 5 m, d'une hauteur de bord de 0,80 m au milieu. Un courrier du sieur Cottret fermier du 13 janvier 1851, ayant refusé de signer le PV, trouvait l'estimation trop élevée «*eu égard à l'état du bac qui fait eaux de toutes parts et dont les pontceaux sont brisés; il n'y a aucune sécurité et le passage est très dangereux*»<sup>10</sup>.

Les délibérations municipales de Choisy relatent en effet la fréquence des accidents sur l'extrémité de l'Aisne marquée par de nombreux coudes. La vétusté du bac appelait à son remplacement. Cottret en demandait «*le changement en aval de 4 ou 5 longueurs car il est placé trop haut et il existe dans la rivière une bosse bien*

*connue de Mrs les ingénieurs qui a déjà causé bien des avaries*». Mais le fermier fut débouté de ses demandes pour un bac vivant ses dernières années: «*impossible de remplacer le bac actuel par un neuf, celui qu'a le réclamant peut durer quelques années et quand le remplacement sera utile, il y sera pourvu*».

### **- le bac à l'Aumône sur l'Oise**

Le troisième bac sur l'Oise débouchait sur la commune de Clairoux. Le PV du 26 décembre établi d'après le rapport de Cyprien Godelski, conducteur de travaux, indique qu'il mesurait 11 m sur 5, avec une hauteur de bord de 0,60 m; il était muni de pontceaux et d'une potence; d'un bachot de 7,60 m sur 4,15 m, muni d'avirons et d'une corde de 129 m. Le bac était doté d'un treuil avec poteaux montants, traverse horizontale, tambour, roue et pieu d'amarre ainsi que de cales d'abordage: c'était bien un *bac à traïlle*. Comme pour celui de la confluence, il existait désormais une maison du bacquier estimée à 1150 fr., comblant une lacune.

### **- le bac du Francport sur l'Aisne:**

Il devait être remis en service en 1840, en remplacement du vieux pont de bois démoli la même année, mais les travaux traînèrent, puisque le 10 mars 1844, le conseil municipal fut invité à désigner son emplacement (il fut décidé de l'établir directement au bout du chemin dit ruelle Moy, partant du hameau du Francport vers l'Aisne).

Un autre document précise que ses tarifs doublèrent entre 1844 et 1849. En 1844, pour «*augmenter les ressources communales, le prix des ports de Choisy (ville et Francport) fut fixé à 2 centimes le m<sup>2</sup> occupé pendant un an par la même personne en laissant l'occupant libre d'emplir ses marchandises*».

Le conducteur de travaux, Cyprien Godeski, présent au bac de Clairoux la veille, se rendit au Francport le 27 décembre 1849,

pour dresser l'état des lieux du bac en présence du maire Pierre Bejot, du receveur des contributions indirectes d'Attichy, Yves Sornet, de François Quiqueret, fermier sortant et Joseph Hermant, fermier entrant.

Le bac mesurait ici 10,50 m de long, 4,40 m de large et 0,52 m de hauteur de bord, chiffres du même ordre que pour les autres bacs de Choisy. Il était muni de pontceaux et potence, d'un bachot de 7,60 m sur 4,20 m avec rames; la corde mesurait 120 m pour une circonférence de 16 cm; il existait un treuil dont les poteaux montants mesuraient 1,73 m, le chapeau 1,58 m, la hauteur du câble étant à 1,03 m, plus les pieux d'amarre et des cales d'abordage: c'était là aussi un *bac à traïlle*.

## Des valeurs inégales et variables dans le temps.

Tous ces bacs n'étaient pas d'un même rapport; leur valeur varia dans le temps selon leur dégradation ou leur rénovation.

Ainsi le *bac à l'aumône* valant 3500 fr. à sa reconstruction en 1834, évalué à 4574,31 fr. en 1840, chuta à 3905 fr. à la fin du bail (1849), obligeant le fermier sortant J.F. Dutilloy à payer une moins-value de 669,31 fr. D'où l'intérêt du fermier d'obtenir suffisamment de passages, de réparer et entretenir régulièrement son bac. Le bacquier cherchait cependant en priorité un gain maximal en surchargeant parfois son bac, quitte à risquer une moins-value pour dégradation précoce du matériel.

Au Francport, le bac et ses agrès estimés à 4420,23 fr., selon le PV du 22 novembre 1846, ne valait plus que 4167 fr. lors de la visite du 27 décembre 1849: le fermier sortant, F. Quiqueret, dut donc s'acquitter d'une moins-value de 253, 23 fr.

Si la valeur des bacs était proche ou proportionnée à la qualité de ses équipements, le montant des baux était plus variable.

Le PV d'adjudication du *Bac à l'Aumône* en date du 14 fructidor an II (2 septembre 1804) «*pour la perception qui aura lieu dans les années 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22*» suggère qu'il s'agissait d'un bac peu recherché: mis aux enchères à 300 fr. par le sieur Maillard de Clairoux, il fut emporté par Casé pour la modique somme de 330 fr. Il est vrai que l'installation était en très mauvais état, mais le bac de Choisy sur l'Aisne, qui n'était pas moins fatigué, devait être mis à prix, le 10 septembre 1813, à 650 fr. et l'enchère emportée par le bacquier Louis Lion de Choisy au 7<sup>e</sup> feu à 1150 fr.

De telles disparités s'expliquaient avant tout par la situation du bac par rapport aux flux de circulation: le *bac à l'aumône* était fort excentré; un PV de 1831 suggère une possible augmentation, mais «*les concurrents sont éloignés par le défaut d'habitation à sa proximité*», aussi le bail après avoir grimpé jusqu'à 810 fr. en 1820 chuta à 210 fr. pour la période 1832-1840. C'était l'indice des relations limitées entre Clairoux et Choisy, deux communes qui se tournaient le dos, l'une située à la confluence de l'Oise et de l'Aronde étant orientée vers la rive droite de l'Oise, l'autre tournée vers l'Aisne et en relation prioritaire avec Compiègne par la rive gauche de l'Oise.

A l'inverse, le bac de Choisy situé au cœur de la commune et près des habitations, était d'un bien meilleur rapport, répondant au besoin quotidien du passage pour les travaux agricoles et forestiers de part et d'autre de la rivière; c'était un lien vital pour accéder au marché de Compiègne, non seulement pour les habitants de Choisy mais aussi de communes plus éloignées, telles Le Plessis-Brion ou Tracy-le-Mont; le bac donnait aussi accès à la route royale de Compiègne à Soissons par le Buissonnet.

Le bac de Choisy centre sur l'Aisne était donc assez florissant, son bail passant de 1160 fr. à 1480 fr. en 1820, 1880 fr. en 1828, puis

2040 fr. le 31 décembre 1831, date où il fut rétrocédé à son premier fermier, Jean Baptiste Ancelle, devenu aubergiste à Clairoux <sup>11</sup> ...

Le succès du bac devait d'ailleurs être la cause de sa disparition et de son remplacement par le pont des frères Séguin, édifié en 1834-1836.

Un rapport du 10 mai 1828 sur l'état des bacs de l'Oise <sup>12</sup> en faisait clairement la suggestion, prévoyant une hausse du passage, à condition toutefois d'une «*amélioration des chemins vicinaux*» et de «*l'extension des relations de 7 à 8 communes dont la population n'est probablement pas de plus de 2400 âmes et desquelles l'industrie paraît bornée à la préparation du chanvre*». (La prévision manquait pour le moins de lucidité quant à l'essor de l'industrie et des échanges).

Le même rapport optait en revanche pour l'abandon du vieux pont en bois du Francport: «*il y a un péage qui ne couvrira pas les frais d'entretien du pont*» (en très mauvais état, il devait en effet disparaître en 1840) «*celui-ci ne sert qu'à des communications locales; les voitures attelées de plus d'un cheval ne peuvent le fréquenter sans une autorisation de la liste civile qui est propriétaire des routes aboutissantes; ce pont n'a été établi dans l'origine que pour le service de la chasse*». L'ouvrage était néanmoins emprunté par les habitants de Tracy ou Saint-léger, permettant un raccourci vers la route de Soissons.

**Mais le temps des bacs était bientôt révolu, laissant la place à celui des ponts modernes, avec les débuts de la révolution industrielle.**

## **2) LA RÉVOLUTION DES PONTS (des années 1830 aux années 1970)**

Sous la Monarchie de Juillet, la France connut une véritable révolution dans la construction des ouvrages d'art, liée aux progrès de l'industrie et des communica-

tions. Entre 1825 et 1850, on construisit plus de ponts qu'il n'en existait auparavant: 400 furent bâtis dans ce laps de temps contre seulement 52 pour tout le XVIII<sup>e</sup> siècle, même si le Premier Empire avait connu une première accélération, pour d'évidentes raisons stratégiques. Le Rhône passa ainsi de 3 ponts fixes à 25 ouvrages de type suspendu, construits par les frères Séguin, pionniers en France de ces progrès du génie civil.

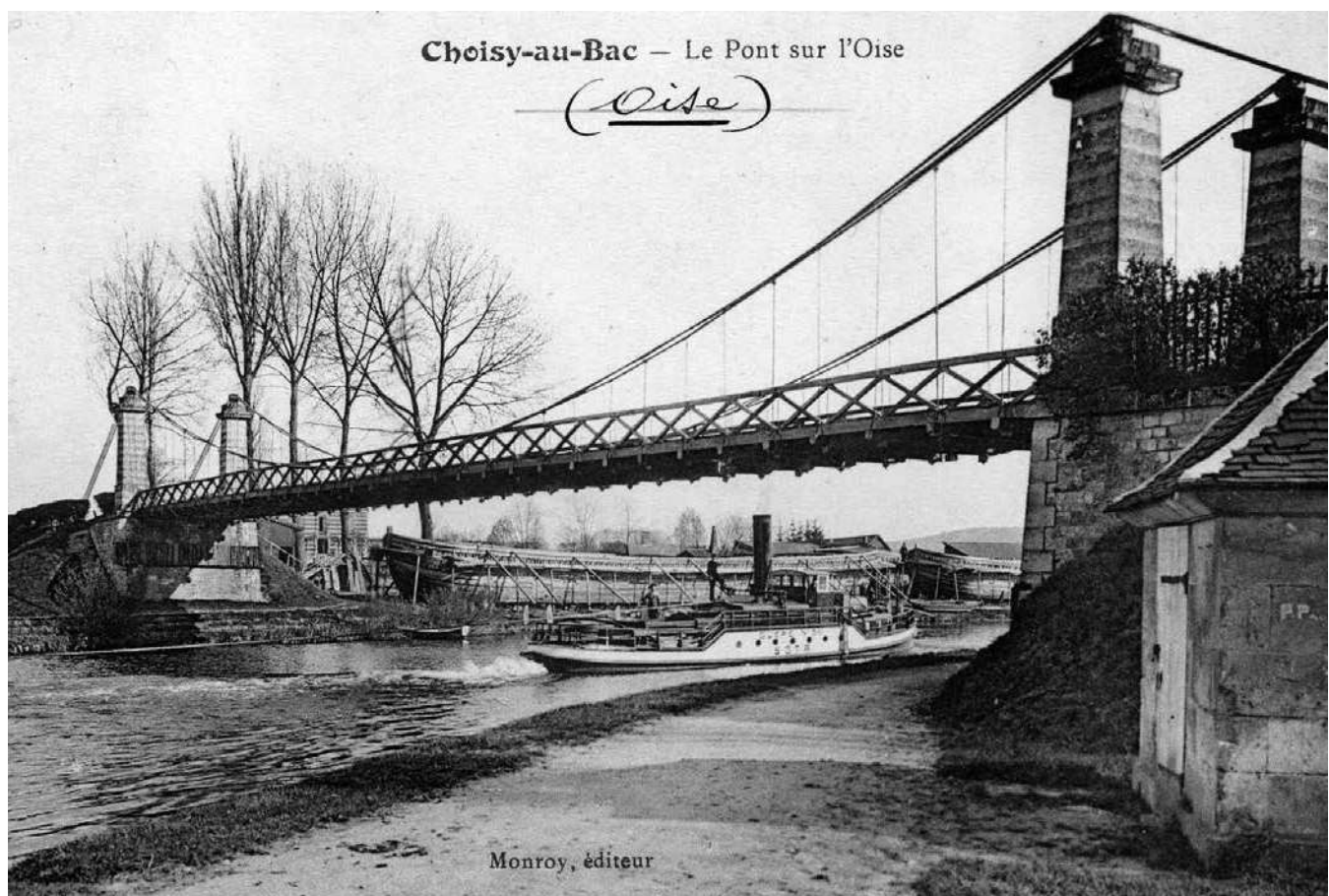
### **Les ponts de Choisy-au-Bac**

Choisy bénéficia hautement de la «révolution Séguin». Les frères Séguin étaient issus d'une lignée d'inventeurs, petits neveux des frères Montgolfier. L'aîné, Marc, inventa les ponts suspendus mais aussi la chaudière tubulaire; il croyait aussi fermement aux possibilités de la navigation aérienne.

Son invention reposait sur l'utilisation de câbles métalliques formés de «*faisceaux de fil de fer fin*» tressés en guirlandes, mieux adaptés aux grands ouvrages, plus simples et deux fois plus résistants que les chaînes à maillons ou les barres de fer. L'inventeur avait compris que la souplesse valait mieux que la rigidité. Le coût était aussi réduit de moitié par rapport à un pont classique en maçonnerie, de même que le temps de construction. Malgré leur apparente fragilité, les ponts suspendus montrèrent une bonne résistance aux crues, fléaux des ponts maçonnés. L'invention lança une révolution des ponts suspendus en Europe (186 rien qu'en France).

Comme à Choisy, le «système Séguin» consistait à financer la construction du pont, puis à se rémunérer par un péage, pour une durée concertée avec la commune. L'entreprise paraît avoir été particulièrement rémunératrice, malgré l'obligation pour la compagnie de maintenir les ponts en l'état, même après les crues.

A Choisy, une ordonnance royale autorisa la construction d'un pont suspendu au-dessus de l'Aisne, avec une subvention gouvernementale



Le pont Seguin suspendu de Choisy-au-Bac sur l'Oise, sous lequel passe une «Guèpe», remorqueur, sans avoir à abaisser sa cheminée. (Collection B. Morel)

de 15 000 fr. Long de 48 m. et large de 4,40 m, l'ouvrage coûta 26 776 fr., subvention déduite (41 776 fr. au total); la compagnie Seguin put percevoir un péage pendant 16 ans, à raison de 5 centimes par personne, les habitants ne payant qu'en sortant du village et la rentrée étant gratuite.

Le péage fit débat au conseil municipal: le 19 septembre 1834, le maire fit observer «*que le tarif pour le pont est beaucoup plus élevé que le tarif du bac et celui du pont d'Attichy*». Ce dernier construit par M. de la Vingterie avait pourtant coûté plus cher (70 000 fr.), aussi le conseil en tira argument: «*le tarif pour le pont d'Attichy est celui qui s'approche le plus du tarif du bac de Choisy*»... *une grande partie du territoire se trouve de l'autre côté de la rivière... les habitants sont obligés de passer fréquemment de ce côté pour la culture des terres, le transport des engrais et des récoltes, ainsi que*

*pour le pâturage de leurs bestiaux, il leur serait impossible de supporter cette augmentation considérable du tarif... sans être obligés de négliger la culture des terres et par conséquent de diminuer considérablement leur bétail*»<sup>13</sup>. Par exemple, «*pour passer et repasser au bac 300 moutons qui vont au pâturage, il coûte 2,25 fr. et pour passer et repasser le même nombre de moutons suivant le tarif nouveau il coûterait 15 fr.*».

Le 30 novembre 1834, le conseil ayant eu l'autorisation du sous-préfet de se réunir pour «*aviser aux moyens à employer pour parvenir à faire rectifier le tarif*», donna pouvoir à M. Lignereux, avocat à Compiègne, pour agir en son nom. Ce dernier reprit l'argumentaire développé lors du nouveau conseil du 21 décembre, rappelant l'enclavement de Choisy entre deux rivières et la coupure de son terroir par l'Aisne, et tout en s'appuyant sur les anciens

droits de la communauté: «*cette circonstance avait déterminé le gouvernement à affranchir la commune de Choisy de tout droit de péage sur ledit bac; les droits de péage ayant été fixés de nouveau, ils avaient été encore réduits à plus de moitié... par décret du 21 ventôse an 13... malgré cette réduction la commune paie annuellement pour le passage du bac plus de 2400 fr. et dans cette somme la culture y entre pour plus de 1200 fr. ... Il y a plus, elle aurait pour effet de diminuer la quotité du péage sur le pont et serait ainsi nuisible au concessionnaire lui-même*». Enfin le nouveau tarif ne comportait aucune dégressivité, comme celui du bac.

Le **tableau suivant** fut produit par la commune pour justifier ses demandes, en appelant surtout l'attention de l'autorité sur les articles 2, 4 et 6, alors qu'elle admettait l'article 7 «*à peu de choses près en rapport avec l'an-*

«cien tarif» et l'article 5 «ne frappant que sur les voitures de luxe, où il y a présomption que la fortune que ceux qui posséderaient de pareils moyens de transports les met à même de pouvoir supporter cette augmentation».

Pour l'article 2, le conseil rappelait: «on ne peut procéder à la culture du 1/3 du territoire qu'en opérant le passage sur le pont»; la contestation de l'article 4 évoqua les pratiques rurales d'alors: «Il y a dans la commune de 1200 à 1500 moutons, l'on conçoit alors quel prix énorme paierait la commune pour cet objet seulement et qu'il en résulterait pour elle la nécessité de supprimer une grande partie de ses troupeaux ou d'abandonner la culture des terres situées de l'autre côté de la rivière...».

La commune émit ses propres propositions de tarif, s'efforçant d'en présenter les avantages pour le concessionnaire lui-même et faisant appel à «la justice de sa Majesté»<sup>14</sup>. Approuvé par la déclaration royale du 22 juillet 1734, le pont fut construit, nécessitant l'amélioration de la voirie d'accès; les Ponts et Chaussées firent relever le tablier de 0,30 cm, de manière à dépasser de 2 m le niveau de la crue de 1784. La commune dut concéder un terrain à la Cie Seguin pour les remblais et la chaussée d'accès.

En contrepartie, les frères Seguin s'engagèrent «à dresser ce terrain de manière que la commune pourra le planter ou en faire un port ou bien si la commune veut consentir à voter en prestations en nature ou autrement une valeur proportionnelle à l'avantage qu'elle retirera en réparant le chemin qui conduit à la route de Soissons et Compiègne, nous nous engageons à donner à la commune une somme de 150 fr. et à accorder gratuitement le passage aux matériaux et aux ouvriers employés à cette réparation (si toutefois le pont est livré à cette époque) mais dans l'un et l'autre cas nous mettons comme condition expresse que l'indemnité que nous donnons sera affectée spécialement à l'aménagement de la dite

## TABLEAU COMPARATIF DES TARIFS EN 1834

Catégorie concernée	Tarif Bac	Tarif pont	Ecart
1) Passage d'une personne	2 Cts	2,5 Cts	0,5 Ct
2) Cheval, âne, ânesse, boeuf, vache non compris le conducteur	3 Cts	6 Cts	2 Cts
Idem mais pour la culture	2 Cts	6 Cts	3 Cts
3) Veau ou porc	2 Cts	2,5 Cts	0,5 Ct
4) Mouton, bouc, chèvre, paire d'oies ou dindons	1 Cts	2,5 Cts	1,5 Cts
5) Voiture suspendue, conducteur compris, à deux roues, à un cheval ou mulet	10 Cts	30 Cts	20 Cts
Idem mais à 4 roues	15 Cts	40 Cts	25 Cts
Idem à 4 roues mais à 2 chevaux ou mulets	20 Cts	50 Cts	30 Cts
6) charrette chargée attelée d'un cheval ou mulet conducteur compris	15 Cts	15 Cts	0 Ct
Idem mais à 2 chevaux ou mulets	20 Cts	30 Cts	10 Cts
Idem mais à 3 chevaux	30 Cts	40 Cts	10 Cts
charrettes employées au transport des récoltes ou engrais	8 Cts	7,5 Cts	0,5 Ct
Idem mais à vide	5 Cts	7,5 Cts	2,5 Cts
Idem à 2 chevaux	10 Cts	15 Cts	5 Cts
Idem à 2 chevaux mais à vide	7 Cts	15 Cts	8 Cts
Idem à 3 chevaux	12 Cts	20 Cts	8 Cts
Idem à 3 chevaux mais à vide	9 Cts	20 Cts	11 Cts
7) charrette attelée d'un âne ou ânesse, conducteur compris	6 Cts	5 Cts	1 Ct
8) chariot à 4 roues à 1 cheval et le conducteur	20 Cts	30 Cts	10 Cts
Idem à 2 chevaux	30 Cts	40 Cts	10 cts
Idem à 3 chevaux	45 Cts	50 Cts	5 Cts



Le deuxième pont de Choisy-au-Bac sur l'Aisne  
(Collection B. Morel)



portion du chemin et que nous serons chargés de cette réparation». Mais la municipalité de Choisy devait refuser toute contribution aux réparations du chemin.

Le pont de Choisy fut livré au public le 6 mars 1836: d'après le registre municipal, «l'ouverture en a eu lieu en présence de Mr le maire, du conseil municipal et des officiers de la garde Nationale»... «Mr Maréchal, propriétaire de la terre de Bonhommes, Mr Lamare, garde général de la forêt de Laigue, Mr Maréchal négociant et Mr Baillet fils, libraire à Compiègne étaient aussi présents à la cérémonie».

Les travaux de construction mirent à jour des casques, pinces en fer et médailles, dont une de Louis XI, des épées, une feuille de plomb, semblant provenir de la plate-forme de l'ancienne forteresse de Choisy.

Dans la foulée de cette inauguration, la municipalité sollicita l'amélioration du réseau routier: par une délibération du 7 août 1836, le conseil demanda que le chemin de Blérancourt à Compiègne par Choisy fût déclaré «de grande communication» et en juillet 1837, elle exprima son souhait de voir classer celui de Carlepont à Compiègne en route départementale. En août 1837, les frères Seguin consentirent, dans leur intérêt, une subvention de 1000 fr. pour l'amélioration de la portion du chemin de Choisy à Compiègne, à condition que la commune y participe à la hauteur de 1200 fr.

Le 23 août 1851, sous la Seconde république, le conseil municipal réclama la gratuité du passage du pont, en raison de la crise économique et puisque que l'on arrivait au terme de la concession Seguin. Le 21 mai 1852 la compagnie céda son terrain de Choisy au département, en vue de l'ouverture de la RD. 30 de Compiègne à Laon <sup>15</sup>.

### Les successeurs du pont Séguin

Le pont Séguin ne servécut pas aux progrès technologiques de la

seconde moitié du siècle, ce type d'ouvrage offrant des faiblesses: longueur des travées limitée par celle des fils de fer de l'époque; mouvements oscillatoires dangereux surtout par grand vent ou en cas de surcharge (accidents de Brighton en 1831, Angers en 1850); corrosion accélérée des suspensions en fer.

Le pont de Choisy fut jugé en bon état lors de l'inspection de 1846, où l'on préconisa néanmoins le remplacement des tiges de suspension en fer. Le mur de soutènement dut être reconstruit en 1847, des travaux de maçonnerie et de peinture, des réparations du plancher et des ferrures nécessaires dans les années suivantes, imposant l'interdiction de la circulation en juillet 1853.

Considéré comme insuffisamment solide sinon dangereux, le pont Séguin de Choisy fut donc remplacé en 1869 par un **pont fixe en fer** à treillis, du même type que celui d'Attichy, construit dans les usines de Montataire et dominant la rivière à 34 m de son niveau moyen.

Ce deuxième pont fut détruit au tout début de la guerre de 1914, afin de retarder l'avance allemande - la carte postale du pont écroulé dans l'Aisne est bien connue -, pour être reconstruit dans les années 1920, non sans difficultés.

La délibération du conseil municipal du 25 décembre 1919, en réponse à une lettre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de la reconstruction des ouvrages d'art dans le Compiègnais, donne de précieuses informations sur l'allure et l'histoire du pont d'avant 1914, tout en détaillant la nature du nouveau projet. Le pont de la fin du Second Empire était insuffisant pour la circulation: «il fut le théâtre de nombreux accidents et très souvent endommagé par suite de sa largeur insuffisante; que ce pont situé à l'entrée de l'agglomération de Choisy et sur le passage des chemins de grande communication n° 66 de Compiègne à Ribécourt et n° 130 de Compiègne à Chauny est

très fréquenté par tous les genres de véhicules et que la circulation y est très active».

Le conseil demanda en conséquence que le nouveau pont fût reconstruit à deux voies avec trottoirs, soit une largeur suffisante pour la circulation simultanée des piétons et des voitures dans les deux sens; que les parapets, tout en ayant une hauteur suffisante pour la sécurité, ne cachent pas la vue de l'admirable paysage de l'Aisne en amont et en aval; et qu'enfin l'esthétique du type à arche unique fût choisie en harmonie avec le site.

L'administration répondit à ces demandes avec un bel ouvrage transparent de grande dimension. Le 25 mai 1922, avant son ouverture, le conseil demanda l'adaptation de la route, «vu les dimensions du nouveau pont, aujourd'hui très apparentes, il y a lieu d'accroître la largeur du chemin n° 130 dans des proportions à examiner avec les Ponts et Chaussées».

### Le pont du Francport

Un pont de bois avait été commencé au Francport en 1812 et achevé en octobre 1813. Mais une lettre du maire de Choisy au sous-préfet, en 1822, nous apprend que «la communication fut interceptée par la destruction de deux arches du pont, incendié dans les premiers jours de mars 1814, époque de la 1<sup>ère</sup> invasion». Une circulaire préfectorale avait alors été envoyée aux communes intéressées par un bac de remplacement, mais celui-ci n'avait pas vu le jour... dans l'immédiat.

Le rétablissement d'un bac fut contesté par la municipalité, qui argua, le 16 août 1814, «qu'il n'a jamais existé de bac au Francport vu la proximité des deux bacs de Choisy et de Rethondes» et «que le pont n'avait été construit que pour le service des chasses du ci-devant empereur, sans égard à l'utilité publique, que ce service se serait fait aussi facilement par le pont s'il



Le deuxième pont de Choisy encore en cours de construction  
(Collection B. Morel)



Vue prise en 1934 du pont qui sera dynamité par les Français au moment  
de l'offensive allemande de juin 1940  
(Collection B. Morel)

avait été établi à Choisy)... «C'est le passage de Choisy qui est le lieu de passage le plus commode et le plus direct pour toutes les communes qui transportent à Compiègne ou Paris leurs denrées tels que grains, chanvres, fils, toiles dont elles font commerce»<sup>16</sup>.

Le conseil jugeait inutile et même dangereux de rétablir le passage du Francport à cause de «l'éloignement pour s'y rendre, de la difficulté des chemins à travers les fondrières et sur les montagnes de la forêt de Laigne parce que les

routes y sont impatricables et peu sûres en hiver». Le lieu était présenté comme un véritable coupe-gorge «donnant un passage facile et sûr aux déserteurs et aux brigands qui s'y rendent en grand nombre». C'était aussi un lieu de braconnage et de dévastation des bois, délits qui «se commettent plus facilement au Francport par l'isolement du lieu et le rapprochement des deux forêts». Enfin les marinières étaient hostiles au bac et au pont du Francport «à raison des sinuosités que forme la rivière».

La commune ayant refusé, en juin 1816, de contribuer à la réparation du pont, son entrée fut interdite aux voitures et aux chevaux par l'administration des forêts et chasses royales. En 1827, Jean-François Dumand, ancien garde-vente, détenait le bail du pont à péage pour 430 fr. L'année suivante, le pont fut remis par la Liste civile de la Maison du roi à l'administration des Ponts et Chaussées<sup>17</sup>.

Le directeur de la Liste Civile Dubrus, confirma, le 25 septembre 1835, à l'occasion de travaux de régularisation de l'Aisne et du chemin de halage, le mauvais état du pont qu'un «long abandon a réduit à un état de dégradation tel qu'on n'y peut plus passer sans danger à cheval et en voiture». En février 1841, l'ingénieur en chef Onfray de Bréville proposa au préfet de le remplacer par «un tablier suspendu entre les deux culées», mais la dépense évaluée à 31 000 fr. fit reculer la Liste Civile, d'autant que le pont de Choisy centre venait d'être construit.

Le vieux pont en bois du Francport fut donc provisoirement remplacé par un bac (voir *supra*). En avril 1854, la presse locale évoqua l'adjudication au rabais de travaux d'art et d'empierrement pour la reconstruction du pont du Francport, avec une dépense évaluée à 25 000 fr. On ne connaît malheureusement pas le nom du constructeur ni les conditions des travaux, qui semblent s'être éternisés sous le Second Empire. Le conseil municipal de Choisy délibéra à propos du pont du Francport le 21 novembre 1869, à la demande du sous-préfet<sup>18</sup> quant à la participation de la commune pour une dépense évaluée à 80 000 fr. Le conseil, approuvant désormais le projet «ce qui serait très avantageux pour la commune et les habitants du Francport qui vont en très grand nombre travailler dans la forêt de Compiègne» vota alors une somme de 2000 fr.

Commencé en 1869, achevé après la guerre de 1870-1871, le second pont du Francport était un ouvrage en fer en treillis, avec pilier central

sur l'Aisne, d'allure comparable au pont de Rethondes, construit en 1849 et qui exista aussi jusqu'en 1914.

### Le «pont de Clairoux»

En 1849 une enquête d'utilité publique fut lancée à la demande des habitants de Clairoux pour la construction d'un pont sur l'Oise en remplacement du *Bac à laumône*.

Les plans, établis le 28 mars 1850, prévoyaient un pont de 52 m de long en pierre, fer et bois, avec des rampes d'accès à 3 %. La partie inférieure du tablier fut fixée à 4,71 m au-dessus des plus hautes eaux, en prenant pour référence la fameuse crue de 1784. Le décret du 30 août 1850 en autorisa la construction, grâce à une subvention de 1700 fr.

Le concours fut remporté par les Frères Escarraguel, constructeurs bordelais, le 28 août 1851. Le conseil municipal de Choisy céda le 15 août le terrain nécessaire à l'adjudicataire et accorda la moitié de la subvention le 4 octobre, le pont étant déjà «réalisé au-delà de la moitié».

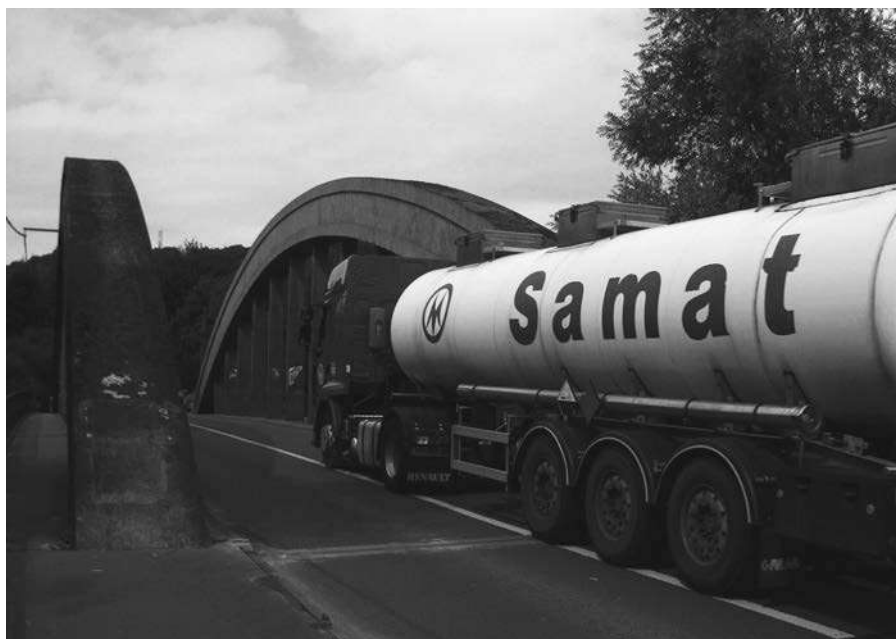
Reçu le 20 janvier 1852 par l'ingénieur en chef, le pont suspendu offrait un passage de 4,40 m, dont 2,50 m de voie charretière et 1,90 m pour les deux trottoirs. Il fut ouvert à la circulation le 1<sup>er</sup> mars 1852.

L'essor économique du Second Empire contribua au succès du pont et poussa à la transformation de la voirie en chemin de grande communication n° 130, future RD 81 de Clairoux à Vic-sur-Aisne. Le tarif était toutefois élevé, double de celui du pont Seguin de Choisy pour les personnes et les voitures, même si le concessionnaire accorda des réductions pour les charettes agricoles ou les animaux.

Mais après quelques années d'utilisation, comme le l'ouvrage Seguin sur l'Aisne, le pont suspendu sur l'Oise donna des signes d'usure. La visite de 1864 fit apparaître «des écrous et boulons des garde-corps à réparer, une charpente en médiocre état, sauf les



Passage d'une «Guêpe», cheminée abaissée, sous le pont du Francport  
(Collection J. Bernet)



Le pont de Clairoux de nos jours, inadapté aux conditions de circulation  
(Photo J. Bernet)

*madriers, 12 poutrelles sur 30 à réparer et la moitié des madriers longitudinaux à remplacer*». M. Escarraguel fut mis en demeure de faire les réparations, bien effectuées selon la visite du 4 mai 1865. En 1881, le nouveau concessionnaire Lhéritier dut remplacer toutes les pièces de charpente en mauvais état, gratter et goudronner les pièces de fer.

La visite de l'agent voyer du 5 octobre 1911 trouva «ce pont aussi bien conservé que le permet son

âge avancé qui oblige à y limiter à 3000 kg les charges roulantes». Mais avec l'apparition des automobiles et des camions, il était devenu obsolète aussi l'agent conclut à la nécessité de sa reconstruction «dans un délai assez court»<sup>19</sup>. Les ravages de la guerre de 1914-1918 devaient repousser le projet au milieu des années 1920, les Ponts et Chaussées envisageant un temps un retour du bac, une idée rejetée par le conseil municipal, le 3 décembre 1925.

### Destructions, reconstructions et vocations actuelles

La Seconde guerre mondiale vit la destruction des trois ponts, remplacés par des ouvrages provisoires en bois. Comme après 1914-1918, il fallut attendre de nombreuses années pour obtenir leur reconstruction.

Le **pont de Clairoux** fut le premier rétabli, dès 1949: c'est un arc en béton de 89 m de long, avec une chaussée de 5,50 m de large et des trottoirs de 2,55 m de chaque côté, en partie derrière l'arche. Desservant la gare dite de Choisy et l'usine Englebert, il n'est plus adapté à la circulation actuelle et il a fallu le renforcer pour le passage des nombreux poids lourds, qui ne peuvent même pas s'y croiser, tandis que les larges trottoirs sont presque inutiles. L'endroit est devenu un point noir de la circulation dans le Compiègnais, où les bouchons sont fréquents, avec la conjonction des sorties d'usine, des feux tricolores et du passage à niveau.

Le **pont du Francport** ne fut reconstruit qu'en 1951, étant sur un axe secondaire (D 546). Ce bel ouvrage en acier, pierre et béton précontraint mesure 64,30 m de long avec une chaussée de 5,50 m et deux trottoirs latéraux de 1,05 m. Sa surface est de 507 m<sup>2</sup> et sa portée de 31,50 m. Sa vocation est plus touristique, entre la Forêt de Laigue et la Clairière de l'Armistice, renouant avec sa tradition de raccourci entre deux massifs forestiers, mais il facilite aussi la vie des habitants du Francport, Rethondes, Saint-Crépin.

Le **pont de Choisy sur l'Aisne** fut encore plus tardif. Avant sa reconstruction, les Cosaciens empruntaient une passerelle provisoire. Pont à arche unique en acier et béton avec poutrelles enrobées, il ne fut reconstruit qu'en 1953, étant inauguré le 5 décembre. Il présente 47 m de longueur entre les deux culées, une chaussée de 5,50 m et des

trottoirs d'1 m de part et d'autre. L'effort esthétique est ici plus marqué que pour le pont de Clairoux, par respect du site et de l'habitat ancien avec maisons à redans de type soissonnais. Situé sur l'axe principal qui mène du centre-bourg vers Compiègne ou la RN 31, il a été de plus en plus surchargé aux heures de pointe.

Insuffisants dès la fin des années 1970, avec la croissance du trafic automobile, ces ponts de l'après guerre nécessitaient en effet le complément de nouvelles infrastructures plus performantes, réalisées dans les années 1990 et 2000, avec la **déviatio**n et le **grand viaduc**.

### **3) Nouveaux franchissements: déviation et viaduc (1994-2011)**

#### Une déviation salutaire

La nécessité de la déviation et d'un nouveau pont sur l'Aisne en aval de celui du vieux centre s'explique par la croissance du trafic automobile et la politique de contournement des centres urbains. Choisy est devenue une ville au sens de L'INSEE entre les recensements de 1975 (1842 h.) et de 1982 (2232 h.), offrant dès lors une voirie locale surchargée, notamment par le passage des routes départementales sur ses ponts, reliant Choisy et des communes aussi en forte croissance démographique <sup>20</sup>.

Le projet mit 15 ans à aboutir. La déclaration d'utilité publique signée le 24 juillet 1990, les travaux du contournement ouest et du nouveau pont furent réalisés de 1994 à 1996, avec un coût de 55 millions de fr., dont 1/3 (17 M.) pour le pont, pris en charge par le Conseil Général de l'Oise. Depuis son ouverture, l'ensemble assure une liaison rapide entre le pôle d'emploi de Compiègne et la zone résidentielle de Choisy et ses alentours, tout en restituant à Choisy une meilleure qualité de vie, par la réduction des nui-

sances et l'amélioration de la sécurité des habitants.

Le **nouveau pont sur l'Aisne**, situé à égale distance entre le centre bourg et la confluence mesure 157 m de long et 68 m de large dans sa travée centrale, supportant une chaussée de 7,60 m et 2 trottoirs latéraux de 1,70 m. Il dégage un tirant d'air de 6 m. en niveau normal, étant situé 4 m. au dessus des plus hautes eaux.

La déviation, qui voit passer aujourd'hui 8000 véhicules par jour dont 13 % de PL sur la portion de la D 130 et plus de 7000 dont 5 % de PL sur la partie D 66, a apporté globalement satisfaction aux Cosaciens comme aux usagers de l'ARC et d'ailleurs.

#### Un projet grandiose : le grand viaduc (2007-2011)

Le projet d'un viaduc à Choisy s'inscrit dans un large plan d'aménagement du territoire concernant l'ensemble de l'agglomération de Compiègne. Il permettra en effet d'achever la rocade nord-est <sup>21</sup> qui, partant de la ZAC de Jaux-Venette se terminera au rond-point du Buissonnet, réaménagé pour l'occasion, à la sortie de Choisy sur la RN 31. Devant enjambrer 2 rivières, 1 voie ferrée et la voirie classique, la formule du viaduc a paru préférable tant en matière d'économie d'échelle que de respect de l'environnement et d'apport esthétique.

Le projet vise à délester la rocade sud de Compiègne, surchargée de poids lourds et congestionnée aux heures de pointe, polluant l'environnement forestier et coupant la ville de sa forêt. L'itinéraire actuel comporte de plus deux points d'engorgement majeurs: le rond-point de Mercières donnant aussi accès au CD 200 vers Creil et le carrefour Napoléon, où la circulation est accrue en temps scolaire par la présence de 4 lycées.

La construction du viaduc s'explique par les particularités du site de confluence des deux val-

lées, avec une pente plus prononcée vers les hauteurs de Margny: d'où un ouvrage spectaculaire en courbe de 2143 m de longueur, qui sera le plus long de Picardie et dépassera même d'une cinquantaine de mètres le fameux viaduc de Millau! Il reliera le carrefour du Buissonnet à l'est (Choisy) au rond-point des Tambouraines (Clairoix), enjambant une zone inondable où l'on creuse un bassin d'atténuation des crues.

Commencé fin 2007, le viaduc sera constitué de 810 voussoirs (blocs de béton coulés) reliés entre eux et soutenus par 35 piles de 5 à 22 m de haut. Les voussoirs sont fabriqués sur place et mis en place par des câbles en acier. Au plus fort du chantier (juin 2009) il a employé quelque 120 personnes. La construction devrait être achevée fin 2009, l'année 2010 étant consacrée à la réalisation des aménagements routiers de complément, pour une ouverture au public début 2011.

Incontestable réussite esthétique, ce projet pharaonique aura coûté 85 millions d'euros, dont 52 pour le viaduc lui-même, avec une participation de l'Etat de 77 %, le reste étant assuré par les collectivités locales: ARC, Département, Région.

Parmi les effets positifs attendus du super-viaduc: la réduction du trafic infernal sur le pont de Clairoix, qui ne devrait plus supporter qu'un trafic local et assurer plus de tranquillité aux riverains.

Pour le maire de Choisy Jean-Noël Guesnier, c'est aussi l'occasion de repenser une partie de l'urbanisme et de l'aménagement de la commune<sup>22</sup>, dont les équipements n'avaient guère évolué depuis l'ouverture de la déviation, de manière à retrouver une nouvelle attractivité pour une localité suburbaine au solde migratoire négatif depuis 1999.

Le viaduc permettra le réaménagement du rond-point du Buissonnet, et son édification coïncide avec l'aménagement du

bassin d'écroulement des crues, où une base nautique devrait s'ouvrir chaque été, le bassin étant vidé à l'automne pour jouer son rôle de réceptacle des hautes eaux. Une pile construite à l'écart pour faire des tests de béton, sera maintenue comme belvédère et point d'information sur le chantier; l'ouvrage devrait porter le nom de viaduc de Choisy-au-Bac, qui héberge les 3/4 de son tracé et fera de la commune un lieu de tourisme technologique à l'instar de Millau, permettant aussi d'égaliser la notoriété de Compiègne ou Rethondes.

**Ce tour d'horizon des franchissements de l'Aisne et de l'Oise à Choisy nous a fait passer des moyens les plus rudimentaires d'antan (les bacs et bachots) à ceux ultramodernes du XXI<sup>e</sup> siècle. Cette histoire singulière constitue le fil conducteur de l'évolution d'une commune qui, après le nom Choisy-au-Bac, pourrait revendiquer celui, certes moins poétique mais légitime, de «Choisy-le-Viaduc»**

## Notes

<sup>1</sup> Il s'agit d'Aubencœur-au-Bac, Aubigny-au-Bac et Wasnes-au-Bac dans le département du Nord et du fameux (pour sa bataille de chars) Berry-au-Bac dans l'Aisne.

<sup>2</sup> ADO 7 SP 26/2

<sup>3</sup> *Idem*.

<sup>4</sup> AC Choisy.

<sup>5</sup> AC Choisy, registre des délibérations 1806-1848.

<sup>6</sup> *Idem*.

<sup>7</sup> ADO 4 SP 3/1 Cette liasse contient des

courriers anciens dont le plus vieux est de 1682.

<sup>8</sup> ADO 7 SP26/2

<sup>9</sup> ADO 7 SP26/2

<sup>10</sup> *Idem*. Les bacquiers contestaient rarement les moins-values, conscients des dégradations et du manque d'entretien causés par un souci de rentabilité évident.

<sup>11</sup> Il était bacquier dans les années 1805-1810, c'était un entrepreneur qui possédait plusieurs bacs.

<sup>12</sup> ADO 7 SP 26/2 Tableau synoptique des bacs établis sur les rivières du département de l'Oise en 1828.

<sup>13</sup> AC Choisy, registre des délibérations 1806-1848. Le pont était véritablement perçu comme une source de dépenses que les avantages n'auraient pas compensée.

<sup>14</sup> ADO 4 SP 3/1 Cette démarche confirme l'âpreté et la durée de la contestation. La réponse royale n'a pas été conservée.

<sup>15</sup> AC Choisy registre des délibérations 1849-1880.

<sup>16</sup> ADO 4 SP 3/1 longue lettre avec 9 articles détaillés.

<sup>17</sup> ADO 7 SP 26/2

<sup>18</sup> AC Choisy registre des délibérations 1849-1880.

<sup>19</sup> ADO 4 SP 8/1

<sup>20</sup> Le trafic routier sur les 3 routes départementales (RD 81,130,66) desservant la commune oscillait déjà entre 4000 et 5000 véhicules/jour (dont 12 % de poids lourds). Pour les comptages du réseau départemental: [http://www.oise.fr/Plan\\_routier\\_2006-2020.366.0.html](http://www.oise.fr/Plan_routier_2006-2020.366.0.html)

<sup>21</sup> Concernant la rocade voir les rapports d'activité de l'ARC 2006 - 2007 - 2008

<sup>22</sup> Courrier Picard du 14 mai 2009



L'alignement des piles destinées à recevoir le tablier du viaduc d'un poids de 38 400 tonnes; il y en a 37 en tout, espacées en moyenne de 58,7m et d'une hauteur maximale de 17m. Les chevêtres ont une forme particulière «en pointe de diamant».

(Photo B. Morel)

Un mât de haubanage soutient les voussoirs durant la pose et se déplace au cours de l'avancement des travaux. Un potence assure la manutention du voussoir qui vient prendre place.

(photo B. Morel)



L'ouvrage à caissons en béton précontraint est constitué de voussoirs préfabriqués qui ont été réalisés sur place, il y en a 936 et le poids unitaire est de 50 t.

(Photo B. Morel)