

NAVIGATIONS D'OISE

Bernard LE SUEUR

"Ou bien il y a compréhension,
ou bien l'histoire n'est plus l'histoire"

Paul Veyne (1)

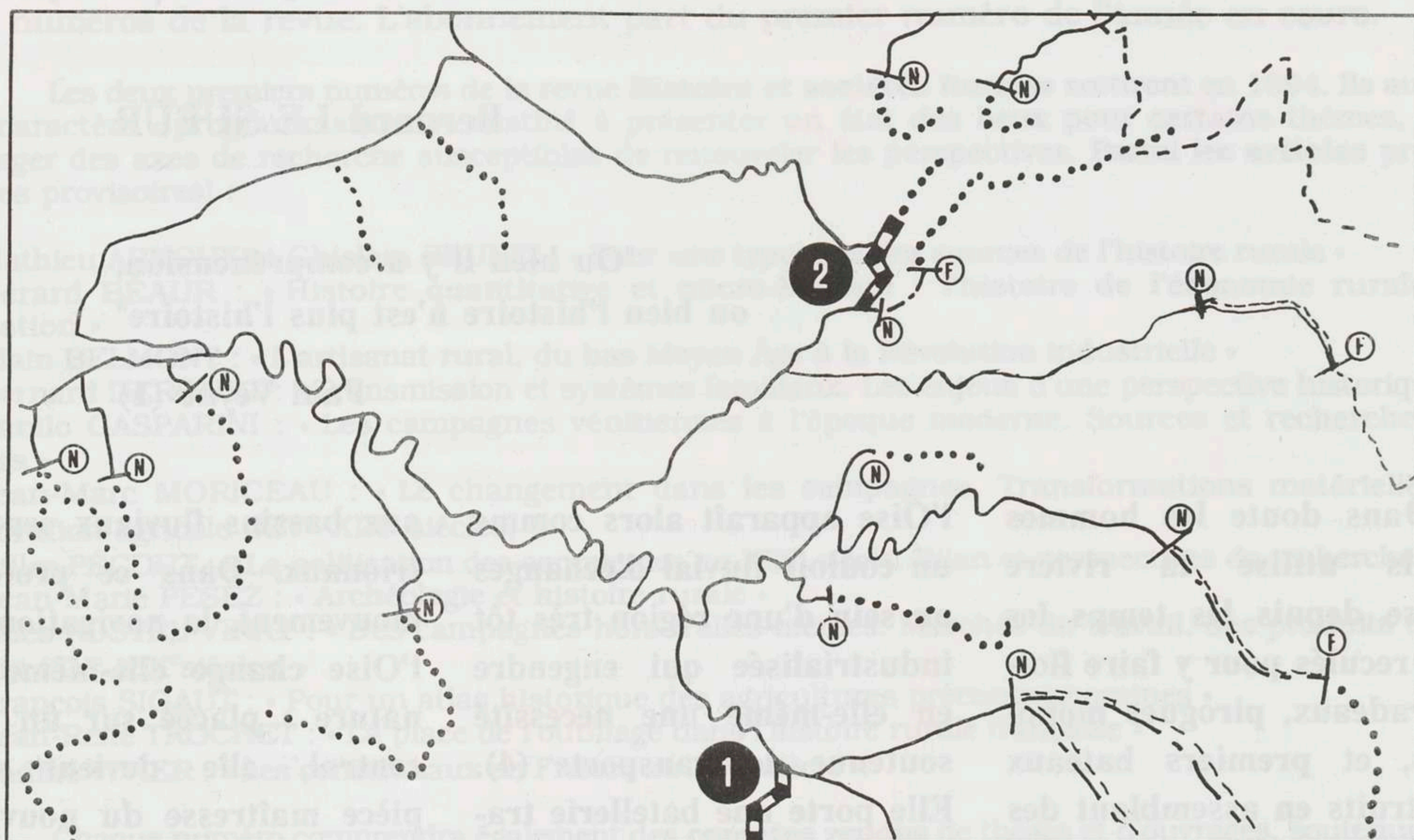
Sans doute les hommes ont-ils utilisé la rivière d'Oise depuis les temps les plus reculés pour y faire flotter radeaux, pirogues monoxyles, et premiers bateaux construits en assemblant des planches..., mais les témoignages sont encore rares (2). Et l'archéologie nautique nous révèle régulièrement de nouveaux trésors, même si dans notre région, la Seine semble son champ privilégié. Avec ses principaux affluents, le fleuve séquanien a formé très tôt un dense réseau de communications, bien imparfait sans doute, mais particulièrement utile et complémentaire à la route (3). Dans la longue durée, jusqu'au début du XIXe siècle, les conditions techniques de navigation évoluent peu au sein de ce bassin fluvial économiquement commandé par Paris. L'essentiel du trafic va s'effectuer sur les cours d'eau en amont de la capitale. Dans un espace de navigation de second ordre,

l'Oise apparaît alors comme un couloir fluvial d'échanges au sein d'une région très tôt industrialisée qui engendre en elle-même une nécessité soutenue de transports (4). Elle porte une batellerie traditionnelle dont l'importance s'accroît surtout avec l'augmentation des besoins de Paris, notamment en grains et en bois. A la fin du XVIIIe et au début du XIXe de profonds changements apparaissent. Les circuits classiques d'approvisionnement de la capitale, devenus insuffisants, obligent les responsables à réorienter l'économie régionale. Il faut mobiliser de plus en plus les ressources des zones aval et rechercher si possible des produits de substitution à ceux devenus trop rares. Tel est le cas du bois qui manque cruellement dans les années 1780 ; il sera remplacé bientôt par le charbon de terre en provenance d'abord du Massif Central, puis du Nord via l'Oise enfin reliée

aux bassins fluviaux septentrionaux. Dans ce profond mouvement, la navigation de l'Oise change elle-même de nature : placée sur un axe central, elle devient une pièce maîtresse du nouveau dispositif qui assurera avec la Basse-Seine, l'essor de l'économie industrielle, faisant de Conflans-Sainte-Honorine la capitale de cette nouvelle batellerie (5).

C'est à ce voyage dans le temps et dans l'espace que nous vous convions. Nous analyserons d'abord les caractères principaux de la batellerie traditionnelle de l'Oise, particulièrement dans cette époque charnière de la fin du XVIIIe. Puis nous décrirons les mutations de la première moitié du XIXe siècle, époque fondamentale pour comprendre la rivière d'aujourd'hui. Enfin, nous achèverons par l'évocation des navigations industrielles de 1850 à nos jours.

OISE et l'espace de navigation au début XIXe



- secteur de rivière navigable
- - - secteur de rivière flottable
- • • secteur de rivière non utilisé

- N origine de la navigation
- F origine du Flottage

Canaux de jonction

- 1 - Canal de Briare
- 2 - Canal Crozat

I - L'OISE TRADITIONNELLE

1 - Une rivière "qui ouvre une navigation précieuse" (6)

1-1 - De Rocroy à Conflans...

Si l'Oise prend sa source en Ardenne belge, en ce début du XIXe elle n'est flottable qu'à partir de Beautor, à quelques kilomètres en amont de Tergnier. Quant à la navigation, elle ne commence guère qu'à partir de Chauny et s'étend jusqu'à la confluence avec la Seine, sur environ 120 km. L'Oise ne reçoit qu'un seul affluent portant ba-

teaux, l'Aisne. Cette dernière, née dans le département de la Meuse, flotte à partir de Mouron et devient navigable à Château-Porcien, avant de se jeter dans l'Oise au nord de Compiègne. Ces deux cours d'eau naturels développent environ 250 km de voies qui débouchent vers le Sud, à Conflans Sainte-Honorine, s'ouvrant par la Seine sur les deux grandes cités de Paris et Rouen. Bien qu'utilisé de manière optimale en fonction de conditions de navigation, le transport fluvial reste difficile. Les fonds sableux, les fortes courbes et les méandres ensablés qui contraignent le halage à changer de rive, sont redoutés par les mari-

niers. A ces contraintes naturelles s'ajoutent les pertuis des moulins, les piles des ponts, les gords des pêcheurs... qui forment autant de passages dangereux. Le réseau apparaît alors doublement hétérogène. Dans l'espace, de l'amont vers l'aval, des micro-milieus hydrographiques se succèdent, donnant plus ou moins de profondeur utile aux bateaux. Dans le temps, les crues et les étiages rendent la navigation intermittente. Et si, au cours des ultimes voyages, certains bateaux s'échouent sur des bassiers, les allégeurs déchargent en partie la cargaison pour la remettre à flot (7).

Le canal Crozat au début du XIXe

	Tracé	Longueur	Pente à racheter	Nombre d'écluses	Observation
a	Première branche : Chauny-St Simon	24,750 km	24,00 m	10	4 écluses simples : Chauny - Sénicourt Vitry - Tergny 4 écluses accolées à Fargniers puis 3 écluses à Vegaux - Ménessy - Sussy
	avec ramification sur La Fère	3,8 km			
b	Bassin de Saint-Simon				Bief de partage alimenté par le réservoir d'Arthen qui reçoit les eaux de la Somme et des marais de St Quentin
c	Seconde branche : St Simon-St Quentin	16,8 km	6,10 m	3	Pont Tygny, Senancourt, Fontaine
	Au total	45,300 km	30,85 m	13	Ecluses de 38,98 m de long et 6,50 m de large Profondeur d'eau théoriquement assurée : 1,65 m

1-2 - Des ambitions longtemps retardées

Déjà, plusieurs tentatives avaient été faites, surtout aux XVIIe et XVIIIe, pour parfaire la circulation : on avait élargi et approfondi le lit, redressé les courbes, augmenté l'emprise du chemin de halage... Parmi ces améliorations, certaines étaient restées très provisoires (8). Par contre, d'autres essais avaient été couronnés d'un succès plus durable. (9)

Au XVIIIe siècle, l'Oise se veut le pivot d'une extension de ce réseau encore largement naturel dans deux directions : d'une part vers la mer à l'ouest, et d'autre part vers le nord, nord-est. En 1721, un projet envisage le creusement du canal de Picardie qui doit joindre l'Oise à la Somme et à l'Escaut. On concrétiserait par ce biais un vieux rêve pour faire *"commercer ensemble, par les rivières et les canaux qui la composeront et qui se communiqueront, la partie nord avec la partie méridionale, la Manche avec la Méditerranée, et qui aura pour centre de son commerce, la ville de Paris"* (10).

- En 1738, seule la liaison Oise-Somme est réalisée grâce à l'ouverture de canal Crozat, entre Chauny et St Simon (11). Mais la Somme reste alors difficilement navigable et les travaux du canal de la Somme, débutés en 1770, n'avancent guère. C'est alors que surgit un intense débat au sujet d'une liaison directe de Paris à Dieppe pour offrir à la capitale, un port de mer. Selon les auteurs, il faut utiliser soit la Viosne, soit le Thérain, deux petits affluents de l'Oise.

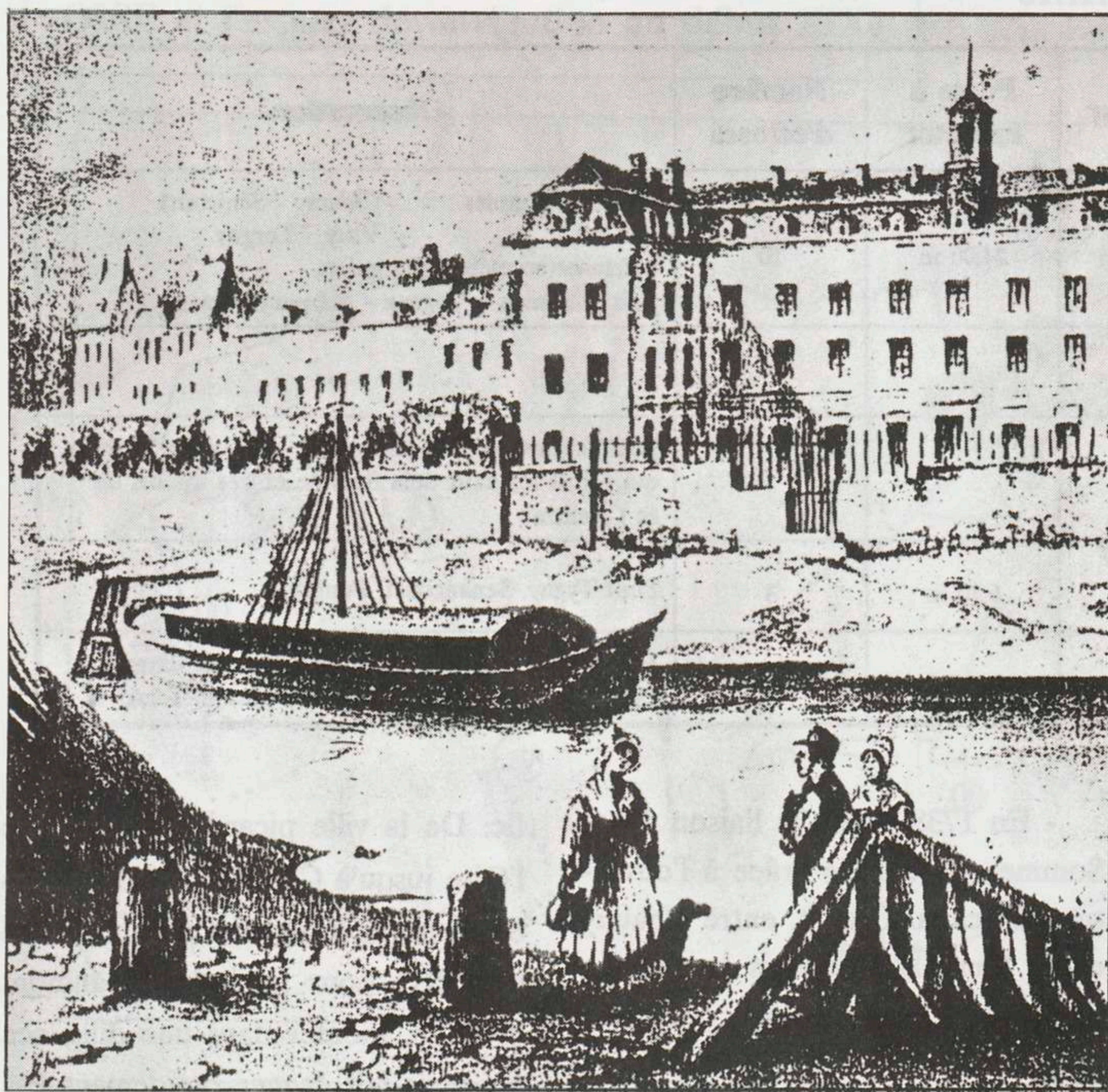
- L'ouverture vers le nord n'est pas réalisée malgré des projets concernant la jonction avec l'Escaut d'une part et la Sambre d'autre part.

2 - Une batellerie traditionnelle active

2-1 - La polyvalence des transports

Pour voyager, les hommes utilisent alors volontiers la rivière. Ils prennent les services réguliers des coches d'eau, qui partent deux fois par semaine de Compiègne (12), véritable plaque tournante de ce tra-

fic. De la ville picarde, on remonte l'Oise jusqu'à Chauny et l'Aisne vers Soissons et Pontavert ; on descend la rivière pour atteindre Beaumont et de là, monter dans une diligence qui vous fait gagner rapidement Paris. Mais notre voyageur peut tout aussi bien prendre place sur un bateau ordinaire, au milieu des sacs, des paquets et colis divers. Car la batellerie de l'Oise transporte toutes sortes de marchandises : foin, paille, vins, sels, fers, ardoises, marbres, verreries, porcelaines... La pierre de taille extraite de la région de Creil, Saint-Leu, Boran... est expédiée par voie d'eau vers les centres urbains régionaux en pleine expansion. Pourtant deux produits dominent, les grains et le bois. Monopolisant le commerce, les compagnies parisiennes viennent acheter leurs grains sur les grands marchés picards et l'Oise reste une importante voie d'acheminement vers Paris : entre 50 et 150 bateaux de grains descendent l'Oise chaque année (13). On charge blés et avoines surtout à Pont-l'Évêque et à Pont-Sainte-



Besogne sur l'Oise devant l'Hôtel-Dieu à Pontoise.

Raynié L., XIX^e siècle, Musée de Pontoise.

Maxence. Le trafic des bois et charbon de bois devient lui aussi essentiel en cette fin du XVIII^e alors que ces produits manquent cruellement à Paris et que des disettes y éclatent à partir de 1780. Les forêts voisines, et celle de Compiègne en premier lieu, sont avidement exploitées et le bois est souvent flotté par trains. Mais la rivière peut aussi servir en des circonstances exceptionnelles. En 1814, lors de la campagne de France, les blessés et malades arrivent par dizaines sur bateaux à Pontoise.

2-2 - Les bateaux traditionnels

Sur l'Oise, à côté des flûtes et barquettes diverses, on utilise principalement deux sortes de bateaux, la

besogne et le marnois (14). Le premier se définit alors comme un grand bateau d'environ 45 m de long, à levée avant et aux bords évasés. Il porte 30 à 40 décastères en eaux moyennes et le double en hautes eaux. Un équipage de 3 à 5 hommes de manoeuvre. Quant au marnois, c'est un bateau plus petit, de 35 m environ, construit dans la région de Saint-Dizier (15). Contrairement à la besogne, il peut naviguer en basses eaux en portant en 20 à 25 décastères. Son chargement atteint 35 décastères en bonnes eaux; il est manoeuvré alors par un équipage de 3 à 5 hommes.

La marche des bateaux contraste fortement selon le sens du trajet (16).

En descente, jusqu'à Compiègne, la navigation reste très mauvaise et on a recours à des flots artificiels, surtout quand deux bateaux se croisent. Sur chaque rive, le halage est assuré par deux, voir quatre couples de chevaux. A partir de Compiègne, on tire le bateau d'une seule rive avec une seule courbe. Si en été cinq jours suffisent pour aller de Chauny à Conflans, en hiver une dizaine de jours s'avèrent nécessaires. Une "navigation à la cueillette" est fréquente. Par manque d'eau en amont, la besogne prend un chargement partiel qui est complété au fur et à mesure en aval; s'il n'existe aucune marchandise à charger dans les ports inférieurs, le bateau principal se fait accompagner dès l'origine par de petits bateaux secondaires qui transbordent leurs cargaisons progressivement sur la besogne mère.

- La remonte de l'Oise est plus périlleuse et mobilise des moyens beaucoup plus conséquents. Pendant une dizaine de jours, huit à dix chevaux peuvent être nécessaires pour monter une besogne de Conflans à Compiègne. Si le bateau est lourdement chargé, de nombreux renforts de halage sont nécessaires aux passages délicats, en particulier pour franchir les ponts. Le maître de pont dirige jusqu'à 65 compagnons pour celui de Compiègne !

Le prix du halage diffère selon la saison et la plus ou moins grande activité de la marine. En été, une courbe de deux chevaux se paye environ 90 F., mais en hiver il monte à 130 F entre Conflans et Compiègne! A ces frais de tirage s'ajoutent les nombreux péages et les droits de

pont. Leurs tarifs se différencient selon de multiples facteurs et sont généralement calculés par bateau et par courbe de chevaux. L'octroi se règle au pont de Compiègne et à celui de Pontoise. Quand aux marinières, ils sont payés au voyage entre 60 et 90 F. Le prix de la voiture d'un décastère sert de base pour calculer le coût du transport de toutes les marchandises (17). Ce dernier est donc d'une grande variabilité, même si tous les observateurs s'accordent pour le trouver nettement inférieur à celui de la route.

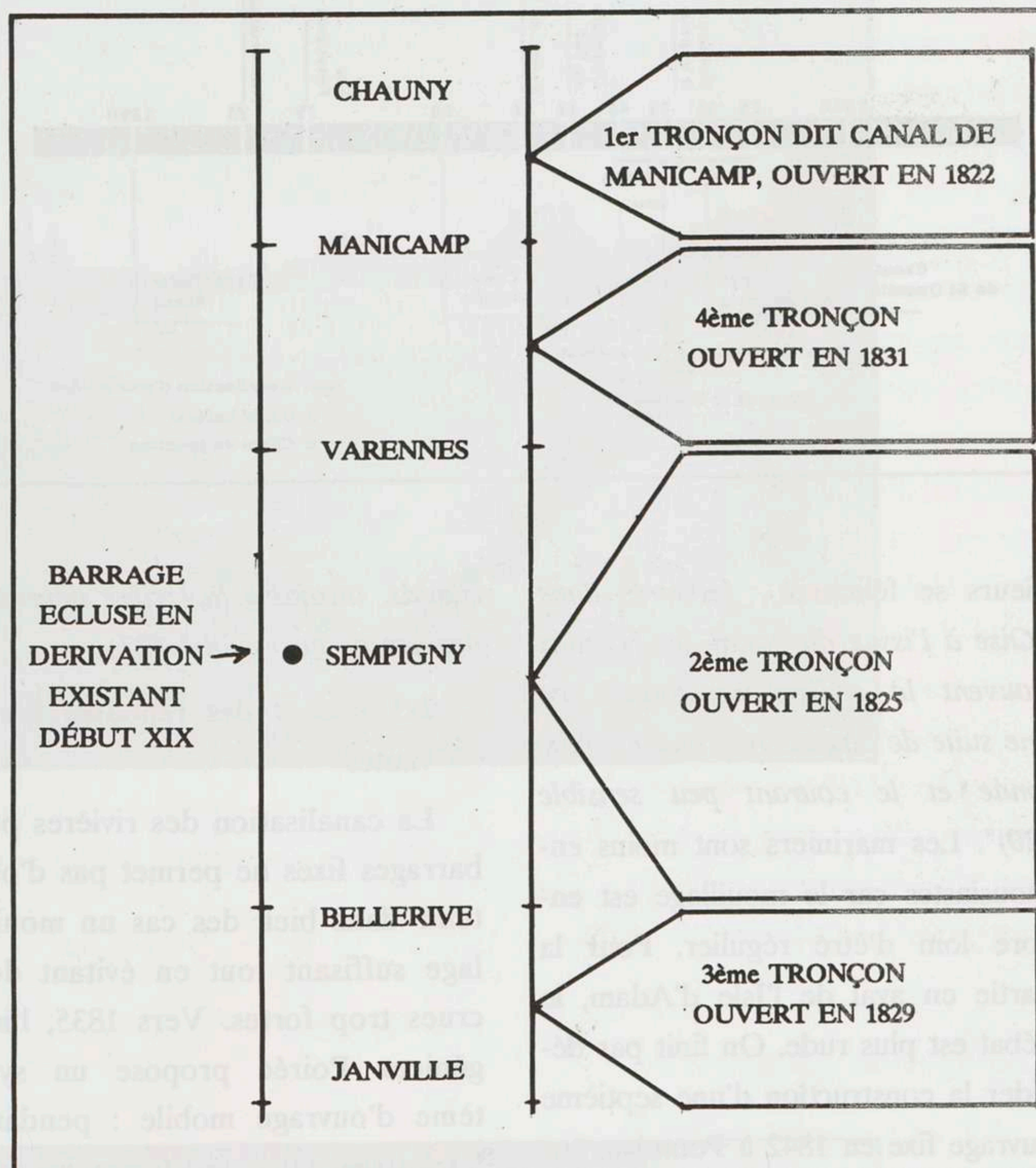
II - L'OISE ET LE TEMPS DES MUTATIONS

1 - Les bouleversements du premier XIXe (1810-1850)

1-1 - A des besoins nouveaux...

Les mutations économiques appellent le développement d'une circulation fluviale sur des axes jusqu'alors inconnus et pour de nouveaux produits, parmi lesquels le charbon de terre et les matériaux de construction vont prendre progressivement une place prépondérante. Sur les voies d'eau qui nous importent ici, le trafic se développe jusque dans les années 1850-60 ; puis il marque une pause d'une vingtaine d'années avant de reprendre avec un rythme d'expansion jusqu'alors méconnu (18). Face à des besoins nouveaux, la grande aptitude à l'adaptation de la batellerie se manifeste de deux manières imbriquées et simultanées : par la généralisation des moyens connus et par l'innovation technologique. "Considérée

Canal latéral à l'Oise

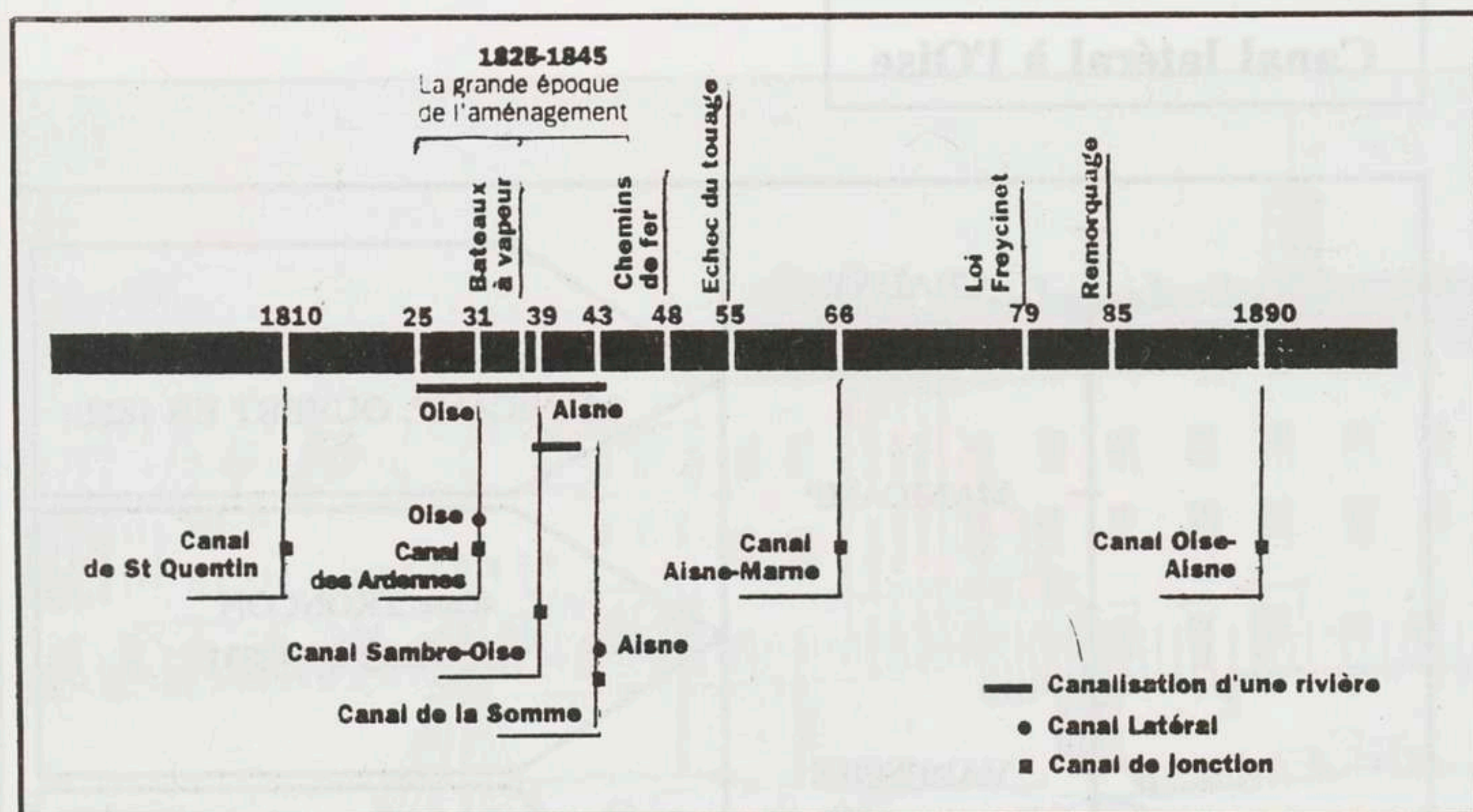


comme le lien naturel entre les provinces du nord et du midi, en leur offrant la communication la plus directe pour l'échange des divers produits qui sont particuliers à leurs climats (19)", l'Oise est au coeur de ce nouveau dispositif.

1-2 -... une réponse classique, la canalisation traditionnelle.

Pour améliorer la navigation sur l'Oise, on recourt à deux techniques devenues classiques. La première, employée en amont, entre Chauny et Janville, consiste à établir un canal latéral pour affranchir la navigation des obstacles naturels et réduire les frais de route. A partir de

1822, le canal est creusé en 4 tronçons successifs et s'ouvre à la navigation le 3 novembre 1831. La seconde, développée entre Janville et le confluent, augmente la hauteur des eaux artificiellement par l'édification de sept barrages fixes éclusés. L'Ordonnance Royale du 13 juillet 1825 prévoit la construction des six premiers barrages à Venette, Verberie, Sarron, Creil, Royaumont et l'Isle d'Adam. Ce sont des ouvrages fixes, avec une chaussée en chevron faite de pierres et de maçonnerie qui provoque une chute d'environ 1,50 m, un pertuis bouché par des poutrelles mobiles et une écluse à sas (environ 45m x 8m). Les ingé-



nieurs se félicitent : "Rentrés dans l'Oise à l'issue du canal, les bateaux trouvent la rivière transformée en une suite de bassins où l'eau est profonde et le courant peu sensible (20)". Les marinières sont moins enthousiastes car le mouillage est encore loin d'être régulier. Pour la partie en aval de l'Isle d'Adam, le débat est plus rude. On finit par décider la construction d'une septième ouvrage fixe en 1842 à Pontoise. Sur l'Aisne, on construit aussi un canal latéral, ouvert en 1843, entre Vieux-lès-Asfeld et Celles.

Cette amélioration de la rivière s'accompagne d'une extraordinaire ouverture du réseau local vers l'extérieur par la création de plus de 40 km de voies artificielles. Entre 1810 et 1845, l'Oise est mise en relation directe avec les rivières voisines (21). C'est l'ère de la mise en place d'un véritable réseau large et articulé. Les péniches du Nord sont donc de plus en plus nombreuses à fréquenter l'Oise. Les bateliers locaux s'en plaignent amèrement : "Les propriétaires des grands bateaux de l'Oise s'accoutumaient difficilement à la concurrence des ouvriers fla-

mands, auxquels la rivière devenait désormais accessible" (22).

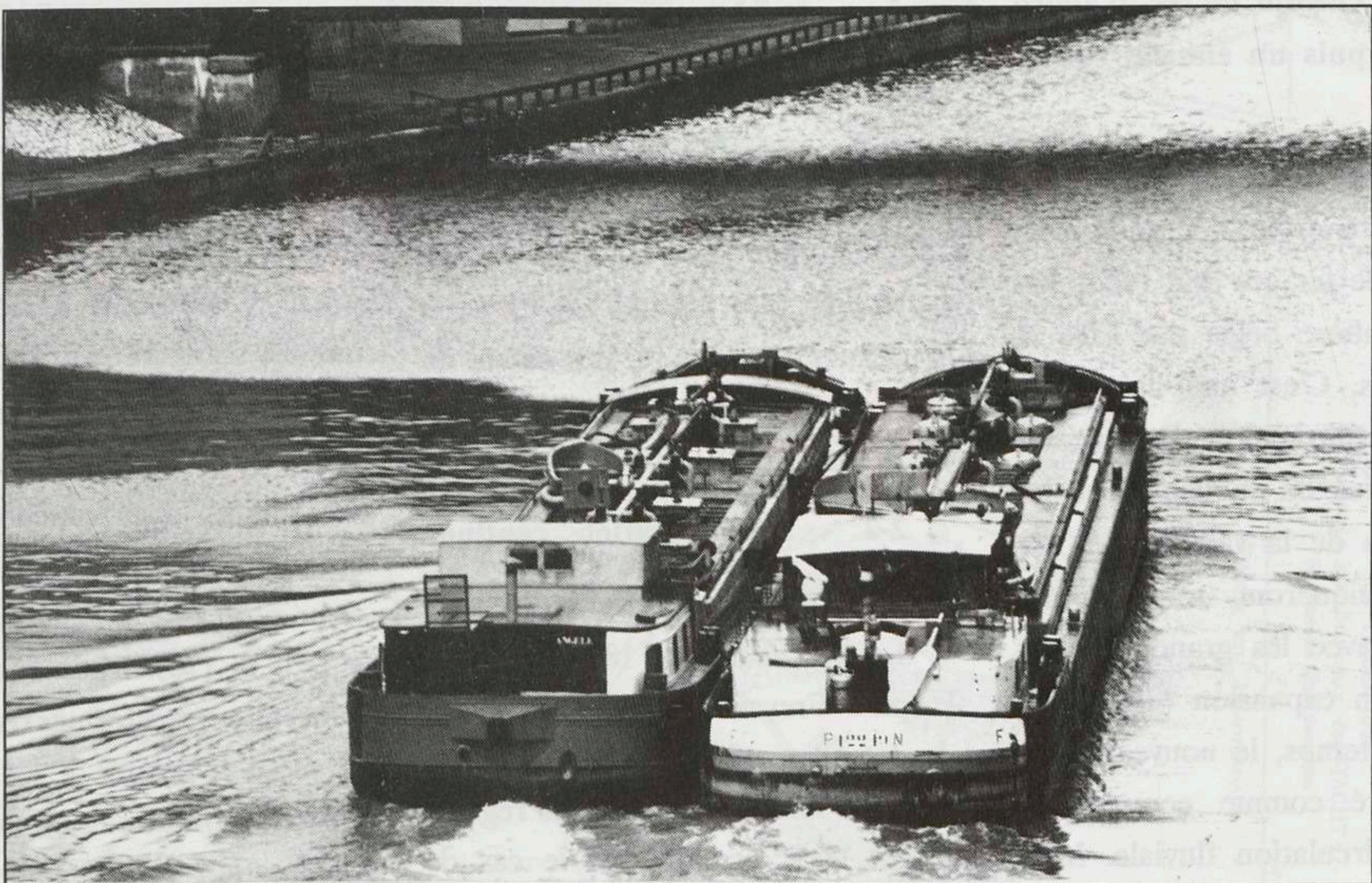
1-3 - ... et des réponses innovantes

La canalisation des rivières par barrages fixes ne permet pas d'obtenir dans bien des cas un mouillage suffisant tout en évitant des crues trop fortes. Vers 1835, l'ingénieur Poirée propose un système d'ouvrage mobile : pendant les basses eaux, on dresse le barrage pour maintenir une hauteur d'eau suffisante en amont et, lors des crues, on élimine toute retenue artificielle. Inventé en 1834 sur l'Yonne, le barrage mobile à fermettes et à aiguilles est mis à l'essai à Bezons en 1838 (23). Devant les bons résultats obtenus, on décide d'étendre cette technique à la Basse Seine. En septembre 1845, le projet de Poirée pour Andrésy est accepté et les travaux démarrent (24). Cet ouvrage améliore notablement la navigation jusqu'à Pontoise. L'Aisne est également canalisée par 7 barrages s'inspirant de ceux de Poirée. Chacun comporte un déversoir fixe dont le seuil est aménagé pour recevoir des fermettes et un

jeu de planchettes destinées à maintenir les eaux de navigation. Cette innovation est promise à de grands succès et permettra la canalisation de tous nos grands fleuves à lits stables et peu encaissés.

Il n'en sera pas de même pour la navigation par bateau à vapeur à roues à aubes. Dans les années 1820, pour le transport des voyageurs, alors que la navigation à vapeur tente de se développer à partir d'une technologie anglaise importée, on utilise les capacités régionales pour construire deux bateaux à roues sur les bords de l'Oise (25). Le "Ville du Havre" et le "Ville de Compiègne" voient le jour grâce à l'initiative d'entrepreneurs de la Basse-Seine. Un nouveau chantier est ouvert à Compiègne pour marier la compétence des charpentiers picards à celle des calfats havrais. Les deux bateaux sont lancés en avril en juin 1823 et gagnant le secteur Rouen-le Havre.

Mais il faut attendre l'amélioration des conditions de navigation de l'Oise et l'apparition d'une nouvelle génération de vapeurs, à coque de fer et à machines plus puissantes, pour voir se développer régionalement cette batellerie. "Le Compiègne", lancé en juillet 1838 inaugure un service régulier entre le Pecq et Compiègne en faisant trois allers et retours chaque semaine. En novembre 1838, il est suivi par "L'Oise" (qui s'aventure même en amont vers Noyon, et sur l'Aisne jusqu'à Soissons), et en 1839 par "La Picardie". Tous trois proviennent des chantiers parisiens Dietz et rivalisent de luxe et d'élégance (26).



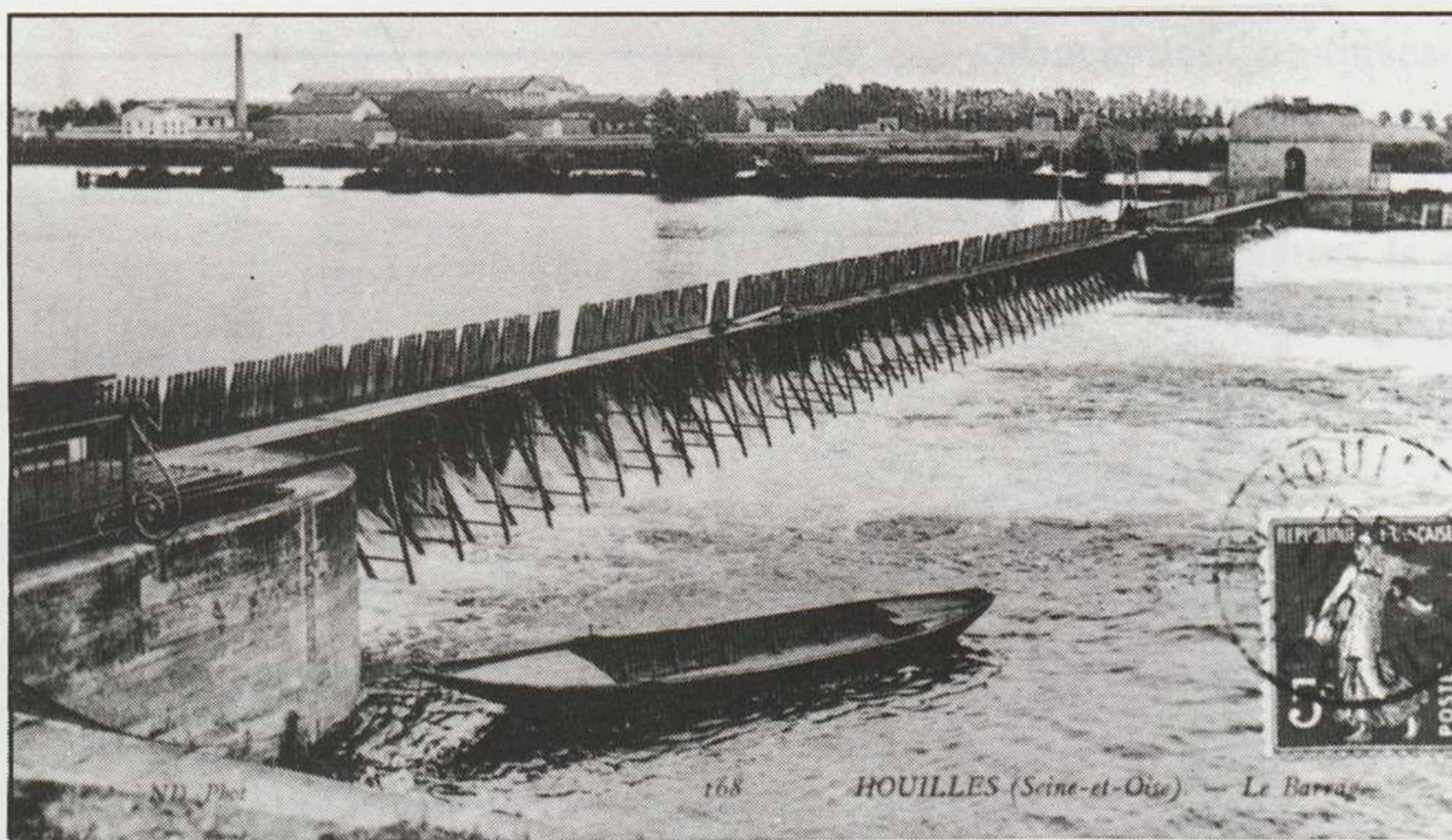
Automoteurs en remonte d'Oise

Cette innovation est vécue comme un moment important qui voit l'Oise se désenclaver et s'ouvrir pour participer pleinement à ce mouvement d'ensemble en faveur des échanges. Très vite, on passe de l'idée d'un transport de loisir pour voyageurs en quête de romantisme, à celle d'une exploitation commerciale intensive où les marchandises diverses tiennent le premier rôle. En juin 1839, l'autorisation de développer cette navigation est donnée pour la ligne Paris-Valenciennes, puis pour les voies du Nord. Les "*Bateaux accélérés des Mariniers réunis*", portant uniquement des marchandises, effectuent bientôt un service régulier entre la capitale et Condé ; la société exploitera jusqu'à une soixantaine de bateaux en 1845.

2 - L'Oise dans l'ère de la navigation industrielle

2-1 - Le chemin de fer, d'abord un allié puis un ennemi redoutable

L'Ordonnance Royale du 10 septembre 1845 concède la grande ligne de chemin de fer qui doit relier Paris à la frontière belge par Lille et Valenciennes. C'est une date capitale pour la navigation. En une dizaine d'années on va construire les voies ferrées de la vallée de l'Oise qui communiqueront, sans rupture de charge, avec les grands centres industriels en expansion (27). Dans un premier temps, le nouveau venu est considéré comme complémentaire à la circulation fluviale. Mais en quelques années, il devient un redoutable concurrent et acquiert sans difficulté le monopole du trafic des voyageurs, cantonnant bientôt la ba-



BARRAGE MOBILE

Type de barrage mobile à fermettes et à aiguilles équipant la Seine à partir du milieu du XIXe et assurant la canalisation de la majeure partie de nos grands axes fluviaux. Ici premier barrage de Bezons.

L'histoire de la canalisation à Pontoise ainsi que celle de la partie aval de l'Oise, entre Pontoise et le confluent, a été écrite à l'aide de nombreux documents inédits dans :

B. Le Sueur

La ville et ses rivières : Conflans Sainte-Honorine

Histoire fluviale de la capitale de la batellerie - Editions de l'Harmattan Paris 1992

tellerie dans les transports de marchandises lourdes et pondéreuses. C'est une véritable crise que traverse la navigation, malgré les mesures adoptées pour assurer sa survie. En particulier, et à plusieurs reprises, le gouvernement diminue les droits de navigation, de dont l'Oise bénéficie directement (28).

2-2 - L'amélioration continue du réseau

La loi du 5 août 1879 approuve le plan Freycinet. Il s'agit d'abord de doter la navigation d'un ensemble de voies homogènes dans les régions à fort trafic, ce qui est le cas de celle qui nous préoccupe (29). Des travaux sont entrepris sur l'Aisne en 1879, puis sur son canal latéral en 1881, pour atteindre l'objectif fixé.

Le plan prévoit également d'améliorer le réseau existant en creusant une liaison directe entre les canaux latéraux de l'Oise et l'Aisne. Déclaré d'Utilité Publique le 7 avril 1879, le canal d'Abbecourt à Bourg et Comin est inauguré le 1er juin 1890.

En cette fin de siècle, la première canalisation de l'Oise marque ses limites. Des améliorations ont été apportées en 1850, puis en 1880, pour porter le mouillage à 2 m puis à 2,20 m (30). Mais ensuite, on ne peut plus transformer ces ouvrages et on doit songer à les remplacer. On entreprend alors une seconde canalisation grâce à des barrages mobiles. C'est l'ingénieur Dérôme qui est chargé des études et qui propose des ouvrages bien adaptés aux conditions de l'Oise. Les élé-

**CARTE DU
COURS DE L'OISE**
au 1/50,000^e
par R. VUILLAUME
5^e Edition 1922.
Paris, aux bureaux du "YACHT"
56, Rue de Châteaudun

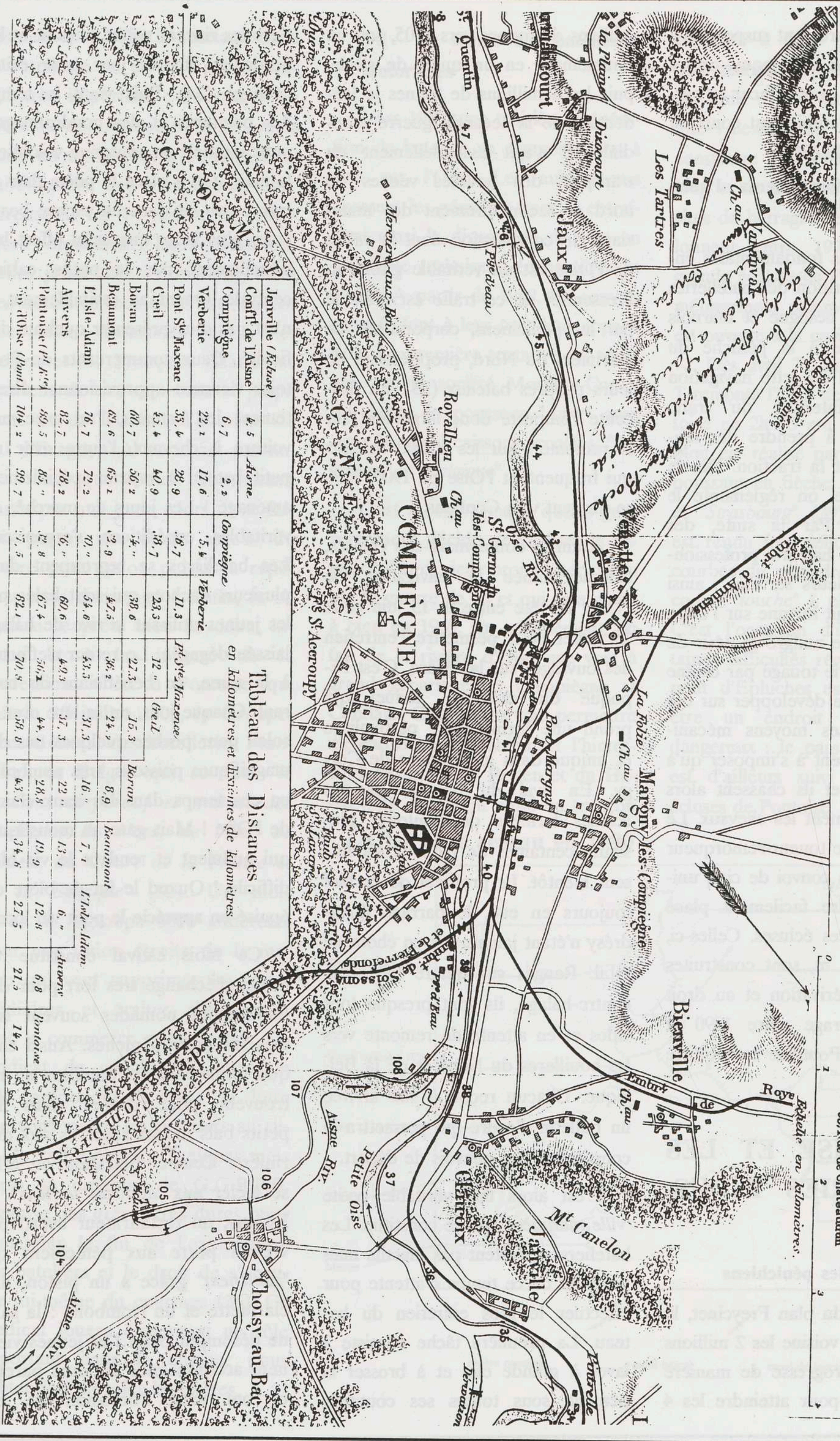
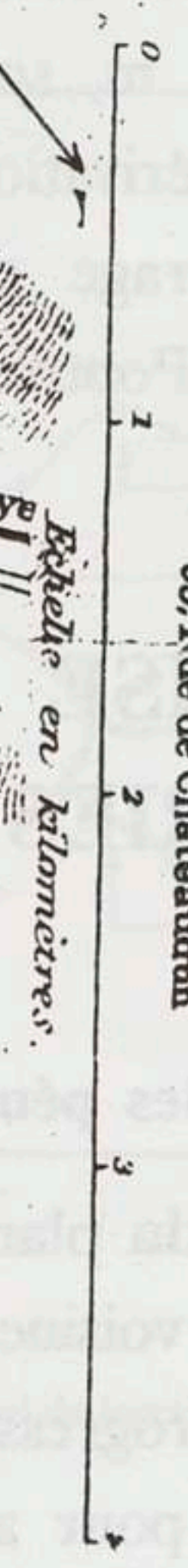


Tableau des Distances.
en kilomètres et dixièmes de kilomètres

Janville (Ecluse)	4, 5	Roie	2, 2	Compiègne	5, 4	Verberie	11, 3	P ^t . S ^t e. Maxence	12 "	Reuil	15, 3	Boiron	8, 9	Beaumont	7, 1	L'Isle-Adam	6 "	Auvers	6, 8	Pontoise	21, 5	14, 7
Compt. de l'Aisne	6, 7			22, 2																		
Verberie					28, 9																	
Pont S ^t e. Maxence						38, 7																
Reuil							40, 9															
Boiron								56, 2														
Beaumont									62, 2													
L'Isle-Adam										72, 2												
Auvers											78, 2											
Pontoise (P ^t . Riv.)												85 "										
P ^t . Oise (Point)													99, 7									

ments de bouchure sont suspendus à un pont supérieur sous lequel on les relève quand on veut effacer le barrage. Celui de Pontoise est construit entre 1908 et 1913 (31).

2-3 - Les changements d'horizon

Ces mutations fondamentales entraînant la disparition des batelleries traditionnelles : besogne et marnois laissent la place à la péniche du nord, bateau roi de cette navigation industrielle. L'intensité du trafic oblige très vite à prendre des mesures concernant la traction. Dès le milieu du XIXe, on réglemente le halage animal. Par la suite, des compagnies de haleurs professionnels proposent leurs services : ainsi le relais Pavot fait fortune sur l'Oise. Par contre, et ce malgré le désir de ses promoteurs, le touage par chaîne noyée ne peut se développer sur ces rivières (32). Les moyens mécaniques ne réussissent à s'imposer qu'à partir de 1880 et ils chassent alors très progressivement les chevaux. Le remorqueur et le toueur-remorqueur tirent chacun un convoi de cinq unités pour prendre facilement place dans les nouvelles écluses. Celles-ci, de 125 m x 12 m, sont construites sur l'Oise en dérivation et au droit de chaque barrage entre 1890 et 1900. Celle de Pontoise est ouverte en 1896.

III - L'OISE ET LES BATELLERIES INDUSTRIELLES

3-1 - L'ère des pénichiers

A l'époque du plan Freycinet, le trafic sur l'Oise voisine les 2 millions de tonnes. Il progresse de manière assez continue pour atteindre les 4

millions de tonnes vers 1905, soit un doublement en un quart de siècle, puis les 6 millions de tonnes le lendemain de la seconde guerre mondiale. Il s'agit essentiellement du transport des houilles venues du nord et secondairement des matériaux de construction dont la vallée de l'Oise est un véritable gisement. L'essentiel de ce trafic est effectué par les pénichiers, corporations de mariniers du Nord, propriétaires de leurs propres bateaux (33). La descente l'emporte donc largement sur la remonte : sur les 13.500 bateaux qui fréquentent l'Oise en 1900, 75% se dirigent vers Conflans.

Avant le doublement des écluses, chaque année la navigation de l'Oise s'arrête entre le 15 juin et le 15 juillet pour permettre l'entretien des ouvrages sur la rivière. C'est l'époque du chômage annuel qui prend une forme toute particulière et unique dans le méandre de Cergy. En aval du barrage et des écluses fermées de Pontoise, plusieurs centaines de bateaux s'amasent bientôt. Ils profitent de ce bief toujours en eau, le barrage d'Andrésy n'étant jamais mis en chômage total. Rangés sur quatre files côté contre-halage, ils sont presque tous vides et en attente de remonte vers les houillères du Nord et de la Belgique. Chacun reçoit à son arrivée un bulletin d'ordre qui permettra la constitution des convois de départ.

C'est alors une véritable petite "ville marinière" qui se constitue. Les bateliers ne restent pas inactifs mais profitent de ce temps d'attente pour effectuer le gros entretien du bateau. La première tâche consiste à laver à grande eau et à brosser la péniche sous toutes ses coutures.

Certains rincent même le pont et les bordailles chaque jour pour éviter l'éclissage (34). Puis vient le temps des peintures et des goudronnages, pour lesquels on se donne volontiers la main. On a placé le poêle dans la cale et on vit dans un espace beaucoup plus large que celui offert habituellement par la petite cabine centrale. Quant au ravitaillement, il n'est pas sans présenter quelque difficulté. Deux commerçants de Pontoise viennent approvisionner directement les bateaux, l'un avec une voiture à chevaux, l'autre avec un petit bateau à vapeur spécialement aménagé ! Les jours de marché, de véritables expéditions s'organisent. Les batelières se regroupent dans plusieurs bachots qui sont halés par les jeunes utilisant la rive de halage laissée dégagée. Le retour s'effectue à la rame, en bénéficiant du courant. Chaque jour, on se lève avec le soleil pour pêcher quelques uns des magnifiques poissons, très nombreux en ces temps dans les eaux claires de l'Oise ! Mais gare au moustiques qui pullulent et rendent la vie bien difficile ! Quand le fut de bière est épuisé on apprécie le petit vin local.

Ce mois estival constitue un temps d'échange très fort pour des populations nomades souvent isolées sur leurs péniches. Aussi chaque dimanche, les bateliers se retrouvent pour danser dans les petits bals locaux réservés aux mariniers. Ceux-ci détestent en effet se mêler aux "apaches terriens". A Eragny, un restaurateur averti ouvre sa porte aux pénichiers qui "guincent" grâce à un piston, une clarinette et un trombone : la salle ne désemplit pas ! Les jeunes viennent accompagner de leurs parents et ont ainsi l'occasion de lier

connaissance. Car le mariage dans la batellerie est un acte professionnel très important : on prend un mari ou une femme bien sûr, mais aussi un navigateur avec lequel on va effectuer des manoeuvres dangereuses... Le 14 juillet, les mariniérs organisent leurs traditionnelles joutes avec l'encouragement des autorités locales. C'est souvent une lutte fraternelle entre les Belges et les Français. Chacun se souvient de ses moments si palpitants et de Thirion, l'hôtelier du bal d'Eragny, qui ne savait pas nager mais qui voulait absolument participer aux jeux. Alors, il se faisait passer une corde autour du ventre pour qu'on puisse le repêcher sans dommage ! Enfin, la situation se prête bien au débat interne et à la défense de la profession. C'est à Pontoise qui naît le 10 juillet 1904, le Groupement Général des Batelleries Françaises et Belges qui se veut "le Syndicat corporatif et mutuel des batelleries du Nord, de l'Est, de l'Ouest, du Centre de la France et de la Belgique" (35). Un mois après, il regroupe 6000 adhérents pour une union étroite de la marine qui veut supprimer les intermédiaires et traiter directement avec le commerce et l'industrie. Ce syndicat de gauche va jouer un rôle prépondérant dans la lutte que vont mener les bateliers au sujet de l'affrètement. Quelques mois après sa création, le G.G.B.F.B. organise des grèves très dures pour demander la fin de l'exploitation des bateliers et le droit de s'occuper lui-même du courtage (36). Ce syndicat jouera également un rôle important dans le combat pour l'obtention d'écoles batelières.

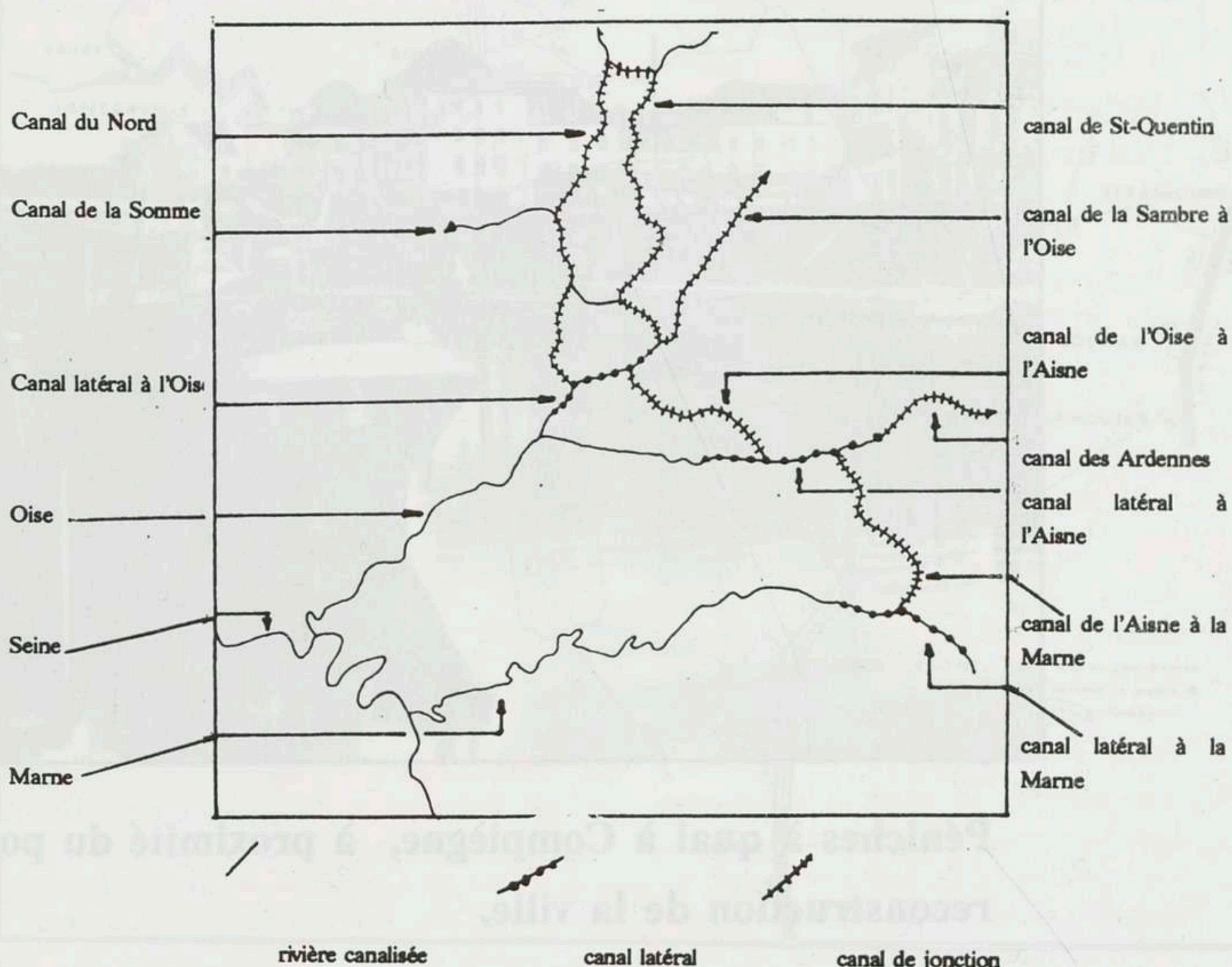
3-2 - Le temps des batelleries motorisées

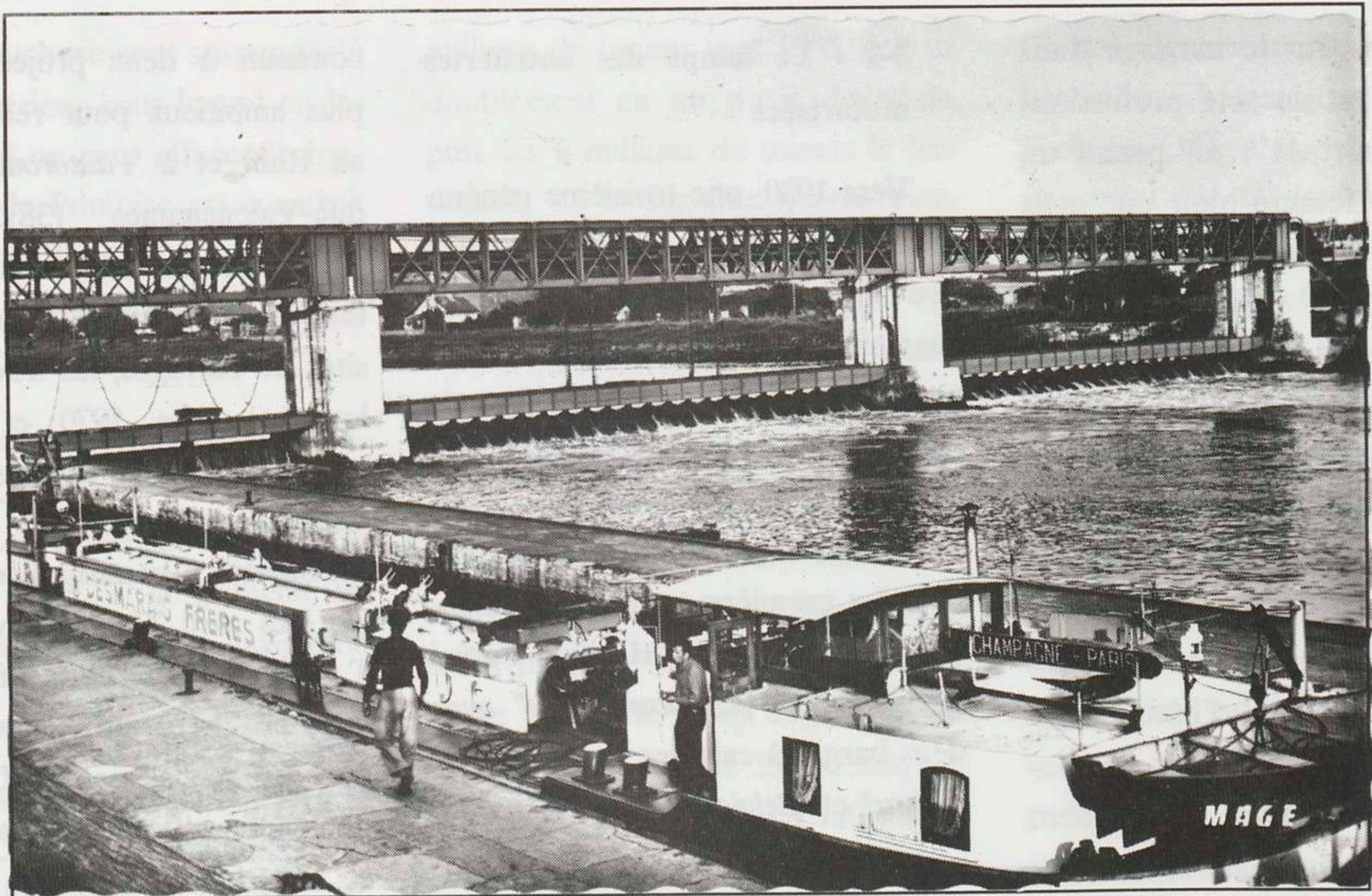
Vers 1930, une troisième génération de bateaux va s'imposer peu à peu sur l'Oise. Les automoteurs chassent les péniches tractées entraînant ainsi la disparition de tout un ensemble technique, économique et social. A partir de 1960, les convois poussés font à leur tour leur apparition. La première tentative est réalisée par la société Morillon-Corvol qui lance le pousseur "Aigle" avec deux barges à caissons accolées, "Argentine" et "Belgique".

C'est à cette époque que le gouvernement décide de réaliser le canal du Nord, vieux projet interrompu par la guerre de 14 et qui sera mené à bien en 1965. En complément, on fait de la rivière d'Oise une voie à grand gabarit entre Compiègne et Conflans. Ces travaux vont permettre d'étendre considérablement l'hinterland des ports de Rouen et du Havre (37). Ils créent aussi un tronçon

commun à deux projets beaucoup plus ambitieux pour relier la Seine au Rhin et à "l'autoroute" Dunkerque-Valenciennes (38). Il faut construire des écluses de 185 m de long et de 12 m de large. Sur les 7 sites de barrages, les travaux s'échelonnent entre 1970 et 1975. La grande écluse de Pontoise, dont l'aménagement commence en avril 70, est ouverte à la navigation en janvier 72. Dès avril 73, un convoi de 3544 T remonte l'Oise de Conflans à Pontoise en 2h 20 mn. Ce véritable exploit est réalisé par le "Le Robuste" poussant en flèche les barges "Lille" et "Strasbourg" (39). La navigation est rendue fort délicate à cause des courbes du méandre de Cergy et le convoi "touche" à plusieurs reprises. C'est l'occasion d'insister sur certaines difficultés régionales. Ainsi le pont d'Epluches est-il réputé pour être un endroit particulièrement dangereux : le passage des bateaux est d'ailleurs suivi par vidéo aux écluses de Pontoise.

L'Oise et le réseau en 1990





Barrage mobile de Venette :

Achévé en 1906 et opérationnel en 1914 cet ouvrage a été conçu et réalisé par l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Dérome, en poste à Compiègne de 1880 à 1901. La retenue est effectuée à l'aide de fermettes.



Péniches à quai à Compiègne, à proximité du pont, à l'époque de la reconstruction de la ville.

A son apogée, dans les années 70, c'est environ 30.000 bateaux qui fréquentent chaque année l'Oise, transportant plus de 10 millions de tonnes. Les matériaux de construction occupent maintenant le premier rang et le nombre d'unités en remonte et en descente s'équilibre (40). Si ces éléments sont en contradiction avec l'ère des tractés, l'augmentation du tonnage moyen se poursuit inexorablement passant de 250 T vers 1900, à 300 T en 1975, et à 350 T en 1980. Le long de l'Oise, les marchandises sont transbordées dans une quarantaine de ports (41).

Mais la crise de la batellerie se développe à partir de 1973 et le trafic sur l'Oise canalisée s'effondre. Après une embellie dans les années 80, la chute reprend, et en 1990, le trafic atteint seulement un peu plus de 6 millions de tonnes. Sur les 16.500 bateaux intéressés, la remonte l'emporte maintenant sur la descente achevant une inversion séculaire de flux.

CONCLUSION

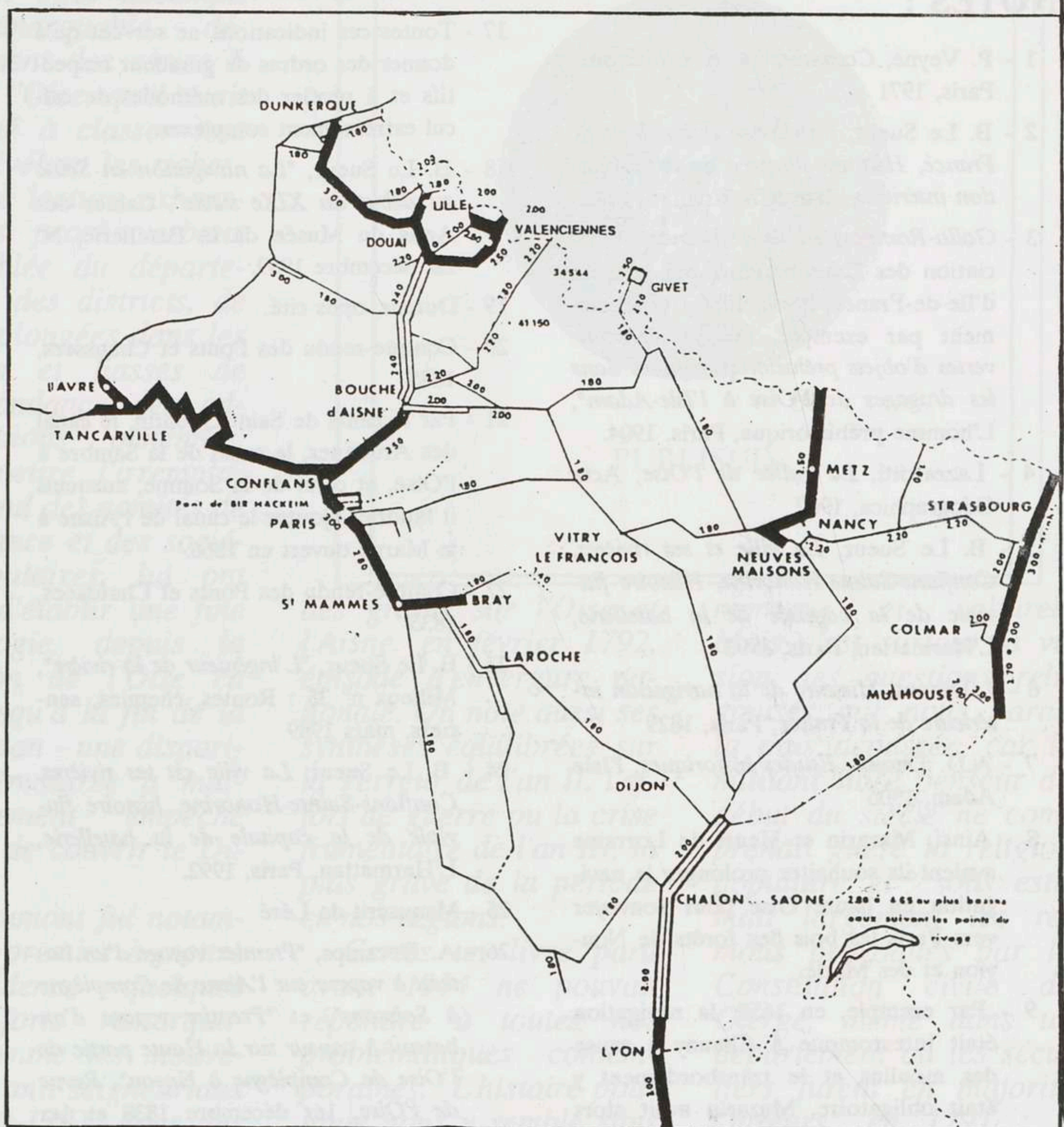
Au fil du temps, le statut de l'Oise se modifie profondément. La rivière se présente d'abord comme un ruban d'eau aux multiples usages. Elle paraît bien intégrée dans l'économie régionale d'un "pays assez complet", pour reprendre une expression chère à Fernand Braudel (42). Elle est connue et reconnue comme source de vie et de richesses. Ses villes et ses villages vivent au rythme des eaux, en liaison étroite avec la rivière. Puis au début du XIXe siècle, l'horizon se modifie peu à peu : la vallée se désenclave et les contacts se multiplient avec des zones souvent lointaines. Une double vie commence pour une Oise

qui tient toujours une fonction essentielle dans la vie régionale mais qui devient un couloir de passage pour les lourds chargements, principalement de houille, venus du nord. Qu'importe ! Ses rives sont toujours encombrées de haleurs aux longs jours, de solides portefaix prêts à manipuler les marchandises qui s'entassaient sur les quais des ports... Et les Impressionnistes lui donnent ses lettres de noblesse en immortalisant ses paysages et sa lumière. Mais la voilà prise de langueur ; l'essor ne vient plus de ses bords et il faut re-

garder de plus en plus loin pour découvrir la modernité. Et sur un même bateau, maintenant automoteur, ne tardent pas à se concentrer la fonction de transport et la fonction de propulsion. Alors, le halage disparaît à son tour, les auberges de marines ferment leurs portes, les mariniers eux-mêmes ne s'arrêtent plus que par obligation pour prendre un chargement ou passer une écluse... Avides d'espace, les villes tournent la tête et regardent vers les plateaux voisins qui accueillent logements et industries. La route devient

Voies navigables (1990)

Avec leurs enfoncements maxima (source O.N.N.)



le mode de transport par excellence. Pire, quand une ville nouvelle jaillit brusquement du sol, elle ignore totalement la rivière tout en affirmant se lover en sa boucle. Et si aujourd'hui, on s'intéresse de nouveau aux eaux tranquillisées de l'Oise, c'est pour édifier un port maritime, avec une jetée et un phare. Mais on a détruit les vieux ponts et barrages, laissé disparaître les quais et les anciens bateaux de bois..., réduisant considérablement l'horizontalité du temps. Seuls, à l'heure de la retraite, les "gens de l'eau" se regroupent dans les quartiers bateliers, le long du canal ou de la rivière, sous la protection de leur Saint-Nicolas.

* * *

NOTES :

- 1 - P. Veyne, *Comment on écrit l'histoire*, Paris, 1971
- 2 - B. Le Sueur, *Batelleries et bateliers de France, Histoire illustrée de la navigation intérieure*, Horvath, Roanne, 1982.
- 3 - *Gallo-Romains en Ile-de-France*, Association des Conservateurs des Musées d'Ile-de-France, Paris, 1984 ; et localement par exemple, Denise, *Découvertes d'objets préhistoriques faites dans les dragages de l'Oise à l'Isle-Adam*, L'homme préhistorique, Paris, 1904.
- 4 - Lazzarotti, *La vallée de l'Oise*, Acta Géographica, 1967
- 5 - B. Le Sueur, *La ville et ses rivières, Conflans-Sainte-Honorine, Histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, L'Harmattan, Paris, 1993
- 6 - J. Dutens, *Histoire de la navigation intérieure de la France*, Paris, 1829
- 7 - A.D. Denise, *Etudes historiques*, l'Isle Adam, 1906
- 8 - Ainsi, Mazarin et Henri de Lorraine avaient-ils souhaiter prolonger la navigation en haute Oise pour convoyer vers Paris les bois des forêts de Nouvion et des Marle.
- 9 - Par exemple, en 1650, la navigation était interrompue à Chauny à cause des moulins et le transbordement y était obligatoire. Mazarin avait alors fait construire un petit canal et une écluse qui élevait de plus les eaux jusqu'à Beautor et facilitait le flottage.
- 10 - Instruction Générale du 22 janvier 1722
- 11 - M. de Crozat, Commandeur des Ordres du Roi, est décrit comme l'un des particuliers les plus riches du royaume. Il a obtenu la concession perpétuelle du canal par Lettres patentes du 4 juin 1732. Mais le roi reprendra le canal en 1766, les réparations à y effectuer étant devenues trop onéreuses par suite du défaut d'entretien.
- 12 - Halé par des équipages, un coche d'eau est un bateau de bois spécialement aménagé pour transporter des passagers.
- 13 - G. Ikni, *L'arrêt des bateaux de grains sur l'Oise et l'Aisne en février 1792*, Conférence faite en juin 1978 devant la Société d'histoire moderne et contemporaine de Compiègne
- 14 - F. Beaudoin, *Bateaux des fleuves de France*, éditions de l'Estran, Douarnenez, 1985.
- 15 - St Dizier est à la fin du XVIIIe un des plus grand centre de construction fluviale en amont de Paris.
- 16 - Archives du Musée de la Batellerie
- 17 - Toutes ces indications ne servent qu'à donner des ordres de grandeur respectifs et à révéler des méthodes de calcul extrêmement complexes.
- 18 - B. Le Sueur, *"La navigation en Seine au début du XIXe siècle"*, Cahier des Amis du Musée de la Batellerie, N° 22, décembre 1989.
- 19 - Dutens, opus cité.
- 20 - Compte-rendu des Ponts et Chaussées, 1835.
- 21 - Par le canal de Saint-Quentin, le canal des Ardennes, le canal de la Sambre à l'Oise, et celui de la Somme, auxquels il faudrait ajouter le canal de l'Aisne à la Marne ouvert en 1866.
- 22 - Compte-rendu des Ponts et Chaussées, 1835
- 23 - B. Le Sueur, *"L'ingénieur de la rivière"*, Milieux n° 35 : Routes, chemins, sentiers, mars 1989
- 24 - B. Le Sueur, *La ville et ses rivières, Conflans-Sainte-Honorine, histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, L'Harmattan, Paris, 1992.
- 25 - Manuscrit de Léré
- 26 - A. Decamps, *"Premier voyage d'un bateau à vapeur sur l'Aisne de Compiègne à Soissons"*, et *"Premier voyage d'un bateau à vapeur sur la Haute partie de l'Oise de Compiègne à Noyon"*, *Revue de l'Oise*, 1er décembre 1838 et 1er janvier 1839.
- 27 - La Compagnie des chemins de fer du Nord est créée le 20 septembre 1845 ; elle exploitera les lignes qui intéressent directement la vallée de l'Oise : Paris-Lille, Valenciennes par Pontoise et Creil et Creil-Erquelines.
- 28 - Ces droits seront définitivement supprimés en 1880.
- 29 - Les voies de 1ère catégorie doivent posséder les caractéristiques suivantes : mouillage 2m, tirant d'air 3,70m, écluse de 38,50 m et 5,20 m de longueur et de largeur utiles.
- 30 - Ces améliorations concernent soit les barrages dont certains sont pourvus de fermettes et aiguilles, soit le cours même de la rivière dont les courbes les plus faibles sont rescindées.
- 31 - B. Le Sueur, *La ville et ses rivières*, opus cité
- 32 - B. Le Sueur, *Batellerie et bateliers de France*, opus cité
- 33 - B. Le Sueur, *Les pénichiers, marinières du Nord, 1850-1950, Essai d'histoire sociale*, Thèse, Paris, 1982.
- 34 - Lorsqu'un bateau reste assez longtemps à sec, les planches de ses bords sèchent laissant l'eau s'infiltrer au cours du chargement suivant.
- 35 - Statut du G.G.B.F.B., juillet 1904.
- 36 - B. Le Sueur, *"Les grèves des pénichiers en 1904"*, Gavroche, N° 43 et 44, janvier et mars 1989.
- 37 - Au lendemain de la seconde guerre mondiale, les nécessités de la reconstruction en Région Parisienne avait fait porter les efforts sur l'aménagement de la Basse-Seine d'où provenait l'essentiel des matériaux de construction. En 1965, on décide de prolonger cette action par la mise à grand gabarit de la Seine amont jusqu'à Montereau, et de l'Oise.
- 38 - Dès les années 68, on étudie deux projets grandioses Seine-Nord par l'Escaut et Seine-Est. Ce dernier projet comporte deux variantes ; la première emprunte l'Oise puis l'Aisne avant d'atteindre la Meuse à St Mihiel.
- 39 - "Le Robuste" est un pousseur de 22 m de long et de 9 m de large, pourvu d'un moteur de 1200 CV ; ses barges faisaient 86m x 11,45m.
- 40 - S. Fournier, *L'évolution du trafic sur l'Oise canalisée de 1800 à nos jours*, Mémoire de Maîtrise réalisé sous la direction de A. Plessis, Université de Paris X, 1992.
- 41 - dont ceux de Cergy-Neuville qui disparaissent des statistiques en 1975 et ceux de Pontoise-Saint Ouen l'Aumône dont un autre article doit présenter l'évolution.
- 42 - F. Braudel, *L'identité de la France*, Paris, 1986