

« LA MARINE A COMPIÈGNE, 1816-1828 »

D'APRÈS LE MANUSCRIT DE JEAN-ANTOINE LÉRÉ

par

Pierre DEHARVENG

La ville de Compiègne doit une partie de son charme à sa forêt, mais c'est aussi une ville que baigne une rivière. L'Oise a été de tout temps une source d'animation et de vie pour la cité et n'a pas été étrangère à sa vocation propre.

En 1978, les « *Séries de Compiègne* », groupant de nombreuses manifestations sous le titre « Aux bords de l'Oise », s'intéressèrent à tout ce qui pouvait toucher de près ou de loin à notre rivière. Ce fut l'occasion de tirer de l'oubli un manuscrit de Jean-A-F. Léré appartenant au fonds de la Bibliothèque municipale et intitulé : *La Marine à Compiègne. 1816-1828*. Il contient de nombreuses illustrations dont les plus intéressantes furent exposées en juin 1978 à la Bibliothèque municipale. Le texte qu'elles accompagnent fera l'objet de la présente communication.

Avant d'entamer la lecture de l'œuvre de Léré, il n'est peut-être pas inutile de nous intéresser à l'auteur. Voici quelques dates, jalonnant sa vie, privée ou publique, glanées dans les archives municipales. Elles nous donnent une chronologie incomplète, qui procède par sauts, mais nous permet de replacer dans son temps une figure compiégeoise peu banale.

Jean-Antoine-François Léré naquit le 28 mars 1761 dans une maison de la rue des Clochettes, au coin de la rue du Vieux Pont, aujourd'hui rue Jeanne d'Arc. Il était le fils d'Antoine-Joseph Léré, marchand de toiles et de Marie-Magdeleine Richard. Il avait deux sœurs vivantes à sa naissance, Marie-Louise et Thérèse, et un frère, Antoine-Joseph, né en 1762. Il perdit son père à l'âge de six ans. Après ses études

secondaires, il séjourna à Paris où il suivit des cours de médecine et de sciences. Il fut un moment caissier à la Recette Générale de Lorraine, à Paris. Sa mère mourut le 22 Pluviôse an IV (11 février 1796). C'est sans doute après ce décès qu'il rentra à Compiègne et reprit le commerce de draps. Le 5^e jour complémentaire de l'an VII, soit le 21 septembre 1799, il eut une fille, Aminthe, d'une demoiselle Marie-Joséphine-Suzanne-Madeleine Darenne, originaire de Noyon, domiciliée chez lui.

Redevenu pleinement compiégnois, il entra dans la vie publique. Le 3 Frimaire an XI (1803) il fut nommé membre du Conseil municipal par arrêté du Préfet. Le 22 Pluviôse an XI, il fut nommé premier adjoint par arrêté du Premier Consul. Le 1^{er} janvier 1812, à 8 heures du soir, il épousa Marie Darenne. L'acte de mariage, signé par le maire, M. de Lancry, note que « Jean-Antoine Léré, négociant, était alors premier adjoint au maire, juge au Tribunal de Commerce du 3^e arrondissement de l'Oise, membre de la Société d'Histoire naturelle de Paris ».

Du 30 mai au 10 juin 1815, il remplit les fonctions de maire, car M. de Lancry avait démissionné. M. Scellier fut ensuite maire jusqu'au mois d'août. L'occupation prussienne pesait alors sur Compiègne. M. de Lancry fut forcé de reprendre ses fonctions. Léré semble dès lors se désintéresser de la vie publique. En septembre il fut amené à abandonner ses fonctions d'adjoint et de conseiller municipal.

Il n'en continua pas moins à être très occupé car il avait une curiosité universelle. Il prenait des notes et écrivait sur toutes sortes de sujets : les sites de l'Oise, la botanique, les outils, l'histoire, l'archéologie, la marine, en joignant à tous ses textes de nombreux dessins. Son commerce devait beaucoup moins l'intéresser car en 1823 il était ruiné. Sa femme et sa fille s'enfuirent de chez lui. On l'accueillit à l'Hospice municipal où dès lors il vécut sans pour autant abandonner ses recherches archéologiques.

En 1836, il offrit à la Ville de Compiègne ce qui lui restait : ses manuscrits (il y en a trente), ses dessins, ses herbiers, ses objets d'archéologie, ses collections, moyennant une pension viagère de 20 francs par mois. Le Conseil municipal accepta son offre, considérant de son devoir « d'adoucir les dernières années d'un homme instruit et laborieux qui a consacré au service de la ville et à celui des sciences la majeure partie de ses belles années ».

Il mourut le 9 février 1837, à 11 heures du matin, à l'Hospice des malades, à 76 ans, veuf de Marie Darenne.

Le manuscrit *La Marine à Compiègne. 1816-1828* offre l'avantage d'être relié et constitue un volume de 273 pages. Léré l'a agrémenté de nombreuses planches en couleur dont la naïveté n'est pas le moindre charme. Il s'agit là d'une suite de notes plus ou moins longues, fruit des investigations de Léré qui devait passer beaucoup de temps sur les quais de l'Oise. Il regardait, posait des questions, prenait des mesures, faisait des croquis. M. de Marsy, dans le *Catalogue des manuscrits des Bibliothèques publiques*, a écrit : « Léré, copiste avant tout, a couvert plus de quarante rames de papiers de ses élucubrations ». Ce jugement est sévère. Sans doute le manuscrit ne brille pas par des qualités littéraires. L'ouvrage s'est fait petit à petit par l'addition de notices de longueur inégale, juxtaposées les unes aux autres. La syntaxe, la ponctuation, l'orthographe laissent souvent à désirer. Mais il est très riche en renseignements de toutes sortes sur les bateaux, les chantiers, la navigation sous l'Empire et la Restauration. Dans l'ensemble, tout cela est assez monotone, mais quelques pages sont de nature à éveiller notre imagination et à évoquer la vie apportée à Compiègne par la navigation fluviale au temps de la Restauration. Nous pouvons participer à cette vie par l'intermédiaire d'un témoin passionné.

La plus grande partie du manuscrit a pour objet la description des différents types de bateaux en usage sur l'Oise, qu'il viennent d'autres régions ou qu'ils soient fabriqués à Compiègne même.

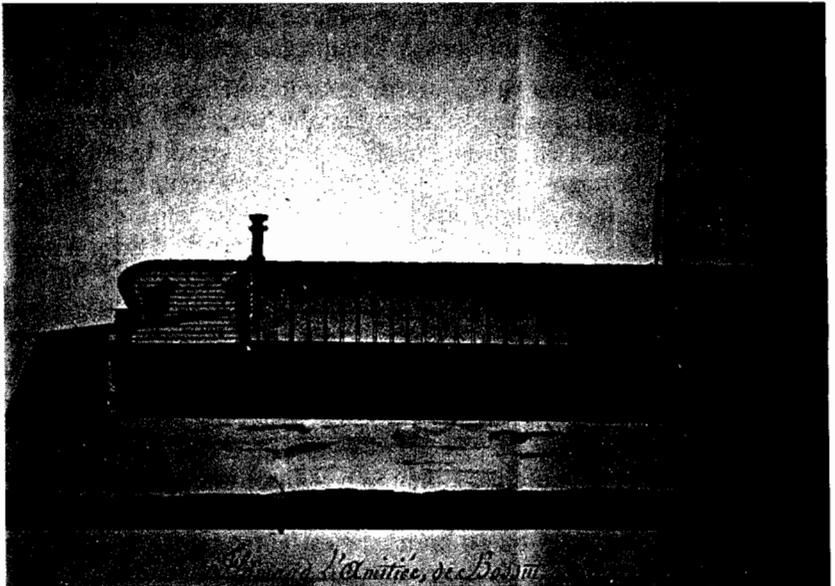
Mais avant d'en venir là, il s'attarde assez longuement sur un moyen de transport fluvial original, disparu aujourd'hui : *le flottage*. Ce procédé, d'après lui, a été inventé en 1649 par un certain Jean Rouvet. « On expose au flottage », dit-il, « les bois destinés à la construction des vaisseaux ». Le principal destinataire était un M. Le Mire, de Rouen, fournisseur des bois de la marine. Celui-ci avait obtenu du gouvernement le privilège exclusif de marquer dans les ventes les bois qui lui convenaient. Pour prendre livraison de son bois, il traitait le plus souvent avec un maître-flotteur du Plessis-Brion. On en comptait alors trois dans cette commune : Noël Le Bœuf, Pierre Bernard et François Bernard. Il y avait également deux maîtres-flotteurs à Montmacq : Gervais Capelain et Adrien Leroi.

On pouvait conduire ainsi à Rouen 6 000 solives, « ce qui occupe sur l'Oise un espace considérable » dit Léré. On forme des trains de 8 à 900 solives équarries ou en grume ; c'est le travail de trois jours à huit hommes par train. Des tonneaux allégeaient parfois ces assemblages. « Aux deux extrémités du train, on élève deux montants dans lesquels on loge un aviron qui sert à diriger le train, et qui est mû par un

homme à chaque bout, l'un devant, l'autre derrière. Ces deux hommes suffisaient pour conduire en avalant jusqu'à Rouen un train ainsi composé, en suivant le fil de l'eau, sans chevaux ». En octobre 1815, il est parti 12 trains de Compiègne, qui ont été 15 jours à faire le voyage de Rouen.

Le transport normal de toutes les marchandises autres que le bois destiné à la construction des navires se faisait évidemment par bateaux. Nous désignons aujourd'hui sous le nom de *péniches* tous les bateaux de transport qui passent sur l'Oise. Léré a un vocabulaire beaucoup plus riche. Il voyait d'abord des bateaux venant d'autres régions. C'était par exemple le *marnois*, fabriqué à Saint-Dizier, qui mesurait 20 toises, soit près de 40 mètres. Les deux extrémités formaient une *levée*, c'est-à-dire que l'avant et l'arrière montaient obliquement au-dessus de l'eau. Le gouvernail s'appelait un *garot*. La *flute* était un petit marnois. De Saint-Dizier venait également la *plate*, carrée d'une face, anguleuse de l'autre. Généralement, une fois arrivée à Paris, la plate était démolie. Quand le bateau s'arrêtait à Compiègne, il servait encore plusieurs fois.

Le *bateau normand* servait habituellement à passer les chevaux là où il n'y avait pas de bac. Il était assez petit : 9 mètres environ sur 2 mètres 50.



Bateau flamand. Dessin de Léré in « La Marine à Compiègne ». Bibliothèque municipale de Compiègne, mss Vdc 68.

La présence de *bateaux flaman̄s* était le signe des échanges commerciaux entre le Nord et Compiègne. Ces bateaux « étaient arrondis et circulaient habituellement en des lieux où il y avait plus d'eau que dans l'Oise ». Ils étaient suffisamment étroits pour passer sur le canal de Saint-Quentin. Généralement ils apportaient du charbon de terre de Mons et de Valenciennes, « sans être à pleine charge vu le peu de profondeur de l'Oise. Ils portaient de 11 à 1 200 hectolitres. Il fallait 6 semaines pour venir de Mons ». Ils ne repartaient pas toujours vides : Le 30 mai 1817, le bateau flamand « Le Mathias », appartenant à Pierre-Joseph Thiéchon, est reparti de Compiègne chargé de 2 000 hectolitres d'avoine pour un commerçant de Cambrai.

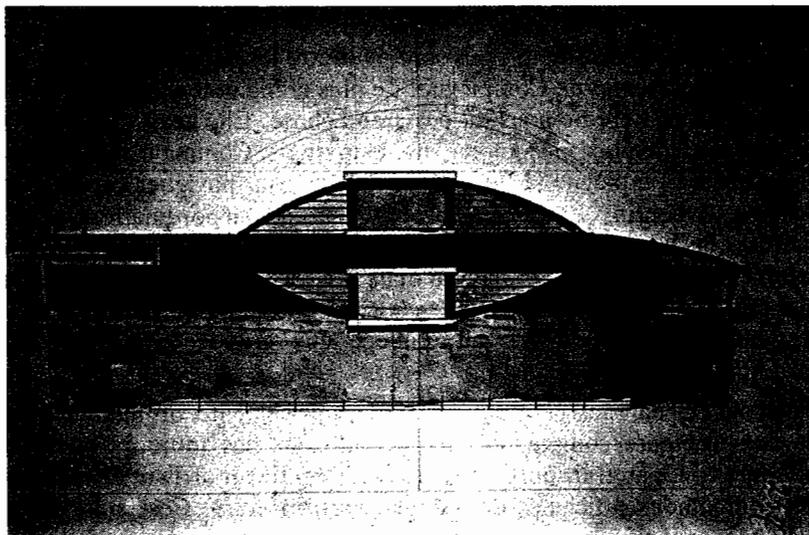
Plus intéressants pour nous sont peut-être les bateaux fabriqués sur les chantiers mêmes de Compiègne. Le plus grand et le plus cher était la *besogne*, dont Léré ne nous dit pas grand chose. Elle avait une levée et une quille. Elle était plus longue que le marnois. Comme à Saint-Dizier on faisait à Compiègne la *flute*, assez étroite pour naviguer sur le canal de Saint-Quentin. La *longuette*, qui transportait ordinairement du charbon de terre, avait la même destination. Son gouvernail offrait ce caractère particulier de se plier en deux pour le passage des écluses. On trouvait encore la *nacelle*, ou *bachot*, la *barque*, plus petite que la *besogne*, la *flette*, qui servait d'allège aux grands bateaux qu'elle accompagnait.

Tous ces bateaux peuvent être appelés des bateaux ordinaires. Mais les constructeurs compiégnais ne travaillaient pas toujours pour les bateliers voués au transport des marchandises. Il leur arrivait de recevoir des commandes officielles d'un genre tout différent. C'est ainsi qu'on avait construit à Compiègne de petits bateaux de guerre. En 1803 et 1804 étaient sortis des chantiers 4 *bricks* et 12 *bateaux canonnières de 2^e espèce*, destinés à faire une descente en Angleterre. Le brick était armé de 3 pièces de canon de 24 et d'un obusier de 36. Le bateau canonnier de 2^e espèce était armé d'une pièce de 24. Il portait une pièce de campagne de 4 ou de 8 qu'on mettait à terre. Après Austerlitz, on construisit également à Compiègne 15 *chaloupes canonnières*.

Beaucoup plus pacifique fut le *bateau à lessive*, commandé en juin 1825 par M. le Préfet de Paris. Léré en semble très fier et a consacré à ce bateau-lavoir parisien plusieurs planches de grand format.

Enfin l'enthousiasme des Compiégnois devant le progrès de la science et de la technique fut à son comble quand on construisit des *bateaux à vapeur*. Le « *Ville du Havre* » fut le premier bateau à vapeur construit à Compiègne. La construction fut commencée en octobre 1882.

Le lancement, le 21 avril 1823, fut l'occasion de réjouissances populaires. Il fut halé jusqu'à Paris où l'on installa la *pompe à feu*, c'est-à-dire la chaudière. La force de cette pompe était de 60 chevaux. Le « *Colbert* », d'abord nommé « *Ville de Compiègne* », fut le 2^e bateau à vapeur construit à Compiègne. Il fut lancé le 2 juin 1823. Le Musée Gallé-Juillet de Creil possède un tableau qui représente ce bateau voguant sur l'Oise, à Creil, sous son premier nom. Une trentaine de passagers sont sur le pont. On reconnaît dans le fond la Tour d'Amont et l'église Saint-Médard.

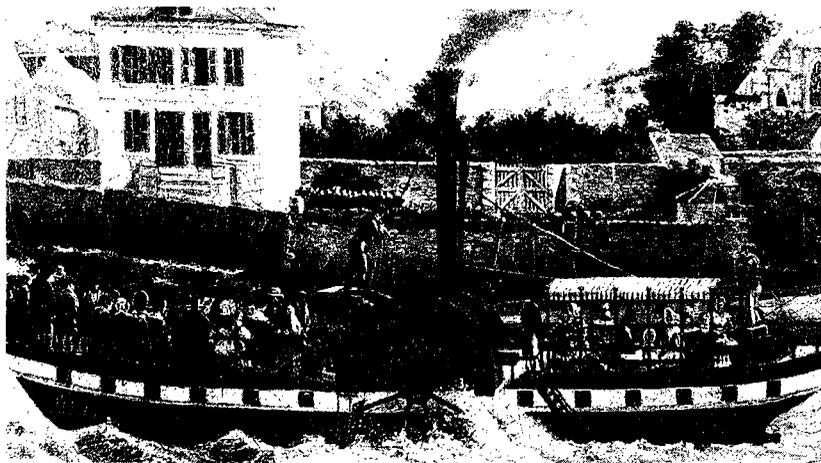


Bâteau à vapeur. Dessin de Léré in « *La Marine à Compiègne, 1816-1828* ».

Le manuscrit de Léré nous offre donc un catalogue varié de bateaux. Il n'est pas sans intérêt de savoir où et par qui ils étaient fabriqués à Compiègne. Léré nous donne les noms des principaux constructeurs : MM. L'Empereur, Desjardin, associé à l'Empereur, Accolet fils et Poulain l'aîné. Leurs chantiers se trouvaient « entre les murs du jardin de Bourgard (ou Beauregard) et les Capucins », sur le bord méridional de l'Oise. On ne savait pas bien à qui appartenait le terrain. Il fallait qu'il y eût toujours 30 pieds libres (soit 9 m 60) au bord de la rivière. Il semble que ces constructeurs aient eu quelquefois des difficultés à s'approvisionner en bois car M. Le Maire, de Rouen, prenait dans les ventes les meilleurs bois en vertu de son privilège. Les beaux



Musée de Creil. Le « Ville de Compiègne » remontant l'Oise devant la pointe de l'Ile, à Creil. Document publié avec l'aimable autorisation de M. le Conservateur du Musée de Creil.



Fragment central.



Portrait de M. l'Empereur. Dessin de Léré in « La Marine à Compiègne ».

bois devenaient rares pour les Compiégnois. Il fallait aller en chercher au loin pour un prix exorbitant. La production annuelle pour l'ensemble des constructeurs fut de 7 bateaux et 2 bacs en 1813, 7 bateaux en 1814. Huit bons ouvriers pouvaient construire un bon bateau en trois mois. « Les fabricants », dit Léré, « ne dressent pas de dessin ni d'épure ».

Les bateaux à vapeur ne sortaient pas de ces chantiers. Une compagnie d'actionnaires de Paris, « Froissart et Margéridon », avait loué un terrain du côté du Petit-Margny, près de la route de Venette. Le chantier, assuré contre l'incendie par la Compagnie « le Phénix », était dirigé par M. Despin, Ingénieur de la Marine. Le constructeur était M. Thiat. On embaucha des charpentiers de maisons, aidés par trente calfans venus du Havre. Ce n'était donc pas une affaire entièrement compiégnaise.

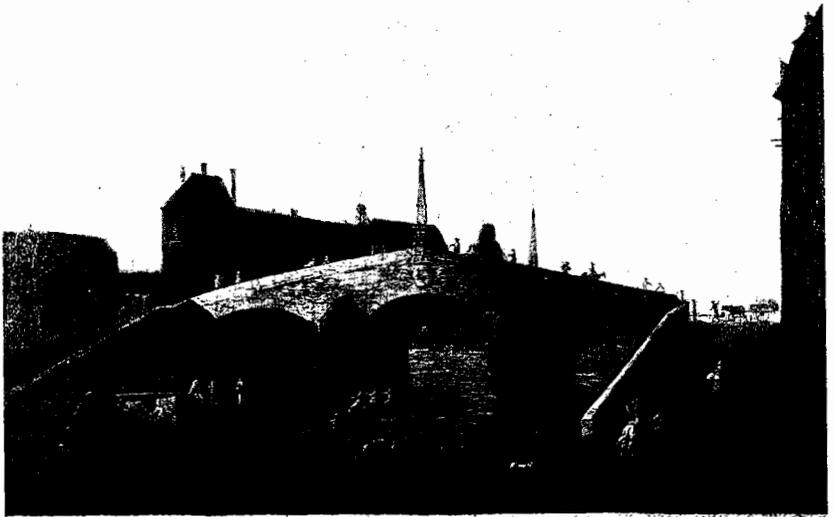
Tous ces chantiers ont reçu la visite de Léré. Ses pas le portaient souvent aussi vers le port, où il questionnait les mariniers. Chaque « chose vue » était l'occasion d'une note. Il relevait le chargement de tous les bateaux de passage. Le 21 juillet 1815, il a vu partir pour Paris un bateau chargé de 17 à 18 000 bottes de paille. En juin 1817, est passé un bateau chargé de blé, allant de Rouen à Pontavert. Le même mois, un bateau appartenant à M. Poulain a apporté des pierres, de Saint-Leu, à un entrepreneur de Compiègne, M. Roullé. Celui-ci les destinait à des travaux à exécuter au château. Le 5 janvier 1818, Léré a vu un bateau chargé de charbon de bois venant de Fère-en-Tardenois. Le 5 mars 1826, il n'a pas compté moins de 82 bateaux en stationnement sur la rive gauche de l'Oise.

Tout ce qui avait trait à la navigation l'intéressait. Il pensait qu'elle aurait pu être considérable dans le Valois, sillonné par de nombreuses rivières. Mais un peu partout cette navigation était gênée par le mauvais état des rivières et des chemins de halage. Un projet de navigation sur l'Automne avait été abandonné parce que trop coûteux. Néanmoins les petits ports étaient très nombreux, ainsi qu'en témoigne une liste où il les classe curieusement non par rivière mais par forêt : forêts de Compiègne, de « l'Aigle » (Laigue), de Villers-Cotterêts.

Qui administrait cette navigation ? Un Inspecteur, un Juré compteur, un Garde-port et un Maître du Pont. Une note qui ne semble pas de la main de Léré nous apprend que « jadis il y avait un Inspecteur général de la navigation dont la surveillance d'étendait depuis Chauny sur l'Oise et Pontavert sur l'Aisne jusqu'à Conflans. Aujourd'hui (en 1828) le service du nouvel Inspecteur est borné depuis l'embouchure de

l'Aisne avec l'Oise jusqu'à Conflans. Les canaux sont l'objet d'une autre administration que les rivières ».

Le Maître du Pont fut d'abord désigné par la Marine et le Commerce. Il fut ensuite nommé par le gouvernement. Celui que connaissait Léré s'appelait M. Ouarnier (Léré écrit : « Warnier » ou même « Varnier »). Il devait habiter sur le bord de l'Oise car l'état des bateaux en stationnement le 5 mars 1826, dressé par Léré, prend comme point de repère « la maison Varnier » sur le bord de l'Oise, entre la pompe à feu et le pont¹. Il était assisté par les Compagnons de rivière, formant une compagnie d'environ 60 mariniers assermentés. Retribués par les mariniers, ils étaient chargés de faire passer le pont aux bateaux, sous la direction du Maître du Pont. Les Compagnons de Compiègne pouvaient être choisis comme pilotes et continuer le voyage jusqu'à Rouen, Paris ou Soissons. Un tableau du Musée Vivanel représente le passage d'un bateau sous le pont de Compiègne en 1737. La dédicace nous permet de constater qu'il y avait déjà un Ouarnier Maître du Pont à cette date.



PRÉSENTE A M. NICOLAS OUARNIER M^{TR} DU PONT PAR LES OFFICIERS DU PONT A COMPIÈGNE LE 8 OCTOBRE 1737

Musée Vivanel. Le passage du pont de Compiègne en 1737.

Document publié avec l'aimable autorisation de M. Le Conservateur du Musée Vivanel.

(1) L'acte de décès d'Etienne-Nicolas Ouarnier, maître du Pont, dit bien qu'il est décédé le 11 mars 1854 « en sa demeure sur le cours ».

Léré semble donc n'avoir rien omis de ce qui concerne la navigation fluviale à Compiègne. Il a recopié avec application toutes les notes qu'il avait prises, mais l'ensemble ne se lit pas comme un roman et le pittoresque y trouve peu de place.

Quand il décrit la construction d'un bateau, par exemple, il s'agit surtout de mesures : « Quand le chantier est préparé, on commence par placer les semelles. Les semelles sont les premières planches qui sont fixées sur le chantier, par des clouds de fer de 6 pouces de longueur. Dans le bateau qui fait le sujet de mes observations, elles sont éloignées de 25 pieds, il y en a 3 de chaque côté, mais le nombre peut varier. Elles ont 4 pouces 1/2 à la face extérieure qui fatigue le plus, et se réduisent à 3 à l'opposite, leur largeur est d'environ 15 pouces... » Et douze pages se succèdent sur ce ton, émaillées de terme de métier : *levée, rabes, courbes, travure* (la travure est l'habitation du marinier). De même, des planches assez nombreuses sont consacrées aux outils et pourraient intéresser les spécialistes du travail du bois autant que les mariniers ; un dessin représente chacun d'eux : *pleine ou plane, cognée, doloire, scie, tarière*, etc.

Pourtant, de rares moments de la construction des bateaux excitent la verve de notre auteur, par exemple la *levée*. « C'est une opération au moyen de laquelle on parvient à élever la pointe du bateau à la hauteur de 10 à 12 pieds au-dessus du plan horizontal que les planches épaisses de deux pouces et la semelle de trois ont naturellement. Cette opération, très simple par elle-même, a cependant quelque chose d'extraordinaire par les circonstances dont on l'accompagne. Il semble que l'on recherche l'ombre et le mystère : ce n'est jamais que pendant les ténèbres qu'on la commence. Lorsque toute la nature se livre au plus doux sommeil, à minuit tous les ouvriers s'arrachent des bras de leurs tendres amies pour courir à l'atelier : cette heure n'est point du tout indifférente, et on la choisit avec d'autant plus de raison que l'expérience prouve qu'à cette heure l'atmosphère est calme et paisible que rien ne contrarie plus l'opération que grand vent, qui, en éparpillant les copeaux en ignition, peut produire l'incendie du bateau et du chantier ».

En tout cas, le bateau terminé, il fallait le lancer. Léré décrit bien sûr le lancement. Cette opération était généralement précédée, sur les chantiers compiégnois de la rive Sud, d'une bénédiction donnée par le curé de Saint-Germain. Plus profanes et plus officielles furent les réjouissances qui accompagnèrent le lancement des bateaux à vapeur. Le « *Ville du Havre* » fut lancé le lundi 21 avril 1823 en présence d'une foule considérable. « Le Sous-Préfet et le Maire y ont assisté. Les

ouvriers avaient acheté pour 80 fr. de bouquets qu'ils ont distribué aux Dames au bruit du tambour et du violon... Le lancement a parfaitement réussi. On avait attendu une lachure (il s'agit de l'ouverture de vannes en amont). Le bâtiment n'a pris que 2 pieds 44 d'eau... Le bâtiment est parti pour Paris le lendemain mardi à midi monté par le capitaine qui doit le commander et par tous les ouvriers qui y avait travaillé au son du tambour, du violon, on a dansé dessus. Il doit arriver à Paris le dimanche 27 avril... La conduite s'est terminée au-dessus du Pertuy de Venette. Après avoir bu quelques rasades, M. Thia et les ouvriers sont descendus et revenus au chantier ; au son du violon tous les hommes ont dansé en rond on a bu et la journée s'est passée en fêtes. Les ouvriers ont eu 100 F pour boire ».

Quittons Jean Léré au milieu de cette liesse rabelaisienne qui nous montre que la « Marine », comme il dit, était source de vie et de joie pour les Compiégnois. Nous pouvons nous permettre maintenant quelques réflexions générales.

Certaines évocations du manuscrit ont pour nous le charme des choses disparues. La présence de la forêt autant que celle de l'Oise avait fait naître des chantiers qui n'existent plus. On n'entend plus le bruit des scies et des marteaux. La navigation a pris de nos jours un visage nouveau. Le flottage ne s'emploie plus. Les plus âgés d'entre nous ont encore connu puis vu disparaître peu à peu le halage, puis le remorquage par les *guêpes* et les *tritons*. Aujourd'hui les péniches sont automotrices. La rapidité des transports s'est accrue.

Mais tout ne nous paraît pas si inactuel dans Léré, car certains problèmes qui se posaient de son temps ne sont pas encore complètement résolus, qu'il s'agisse du manque de profondeur des rivières ou de l'étroitesse de canaux. La solution retenue en ce temps-là était d'adapter les bateaux à l'état des cours d'eau. On construisait des bateaux étroits pour le canal de Saint-Quentin. Les *bateaux flamands* descendaient jusqu'ici sans être à pleine charge. Les gros bateaux étaient accompagnés de *flettes* pour être allégés dans les passages difficiles. La solution moderne est au contraire d'adapter les cours d'eau aux péniches. On étudie aujourd'hui des projets de mise à grand gabarit de l'Oise canalisée et du canal latéral de l'Oise et de l'Aisne, pour les liaisons Seine-Nord et Seine-Est. Il s'agit de s'intégrer à un vaste ensemble de voies à grand gabarit qui couvriront la partie occidentale de l'Europe.

Les perspectives s'élargissent singulièrement : il ne s'agit plus seulement d'aller à Rouen ou à Mons ; mais, s'il y a changement, c'est dans la continuité. Le nombre des mariniers va peut-être décroissant.

Pour autant la « Marine » n'est pas morte. S'il revenait parmi nous, Léré serait peut-être éberlué par les progrès techniques, mais il ne jetterait pas son livre au feu. Il se hâterait d'y ajouter quelques notes, illustrées de photographies, en utilisant les pages restées blanches. Car le passé lui permettrait de mieux comprendre le présent. C'est le service que nous rend *La Marine à Compiègne, 1816-1828*.
