

res de foot à 7, terminant 2me derrière Creil Sport Loisirs (équipe de quartier).

Il est à noter la sportivité de ces classes et de son instituteur M. Ambéza qui durant tout le championnat a toujours aligné dans ses équipes au moins une fille, ce que peu d'autres classes ont tenu à faire. Les écoles rue d'Orroire et A. Fournier étaient également présentes à ce tournoi.

Leurs résultats ne furent pas aussi bons cette année, mais l'essentiel n'est-il pas avant tout de participer !

AMICALE DES RANDONNEURS PEDESTRES DU NOYONNAIS

Au programme :

- Dimanche 19 juin : Randonnée des Puits artésiens (10 km) - Visite d'un élevage de truites - Rendez-vous à 9 h, à la mairie de Vignemont.

HISTOIRE

L'HISTOIRE DE NOYON
RACONTEE PAR LE NOM DE SES RUES

Boulevard Carnot (2me suite et fin)

La guerre de 1914-1918 mit un terme à une période prospère de l'histoire du boulevard Carnot. Après l'armistice de 1918, au fur et à mesure de leur retour dans leur patrie, les habitants se trouvèrent écrasés d'un étonnement angoissant lorsqu'ils découvrirent le spectacle, que nul ne saura décrire, de leur ville en ruines : Noyon venait de subir une de ces catastrophes qui l'anéantirent au cours de son histoire, comme le firent les invasions barbares et normandes, les incendies accidentels de 1131 et 1293, les sacs suivis d'incendies perpétrés par les troupes austro-espagnoles de Charles-Quint en 1552 puis en 1557, l'obligeant à repartir de rien, mais constituant les principaux tournants de son évolution urbanistique.

La reconstruction.

Comme l'ensemble de l'agglomération noyonnaise, le boulevard Carnot subit - particulièrement dans sa rive intérieure (côté impair) - des dégâts qui furent cause d'une importante métamorphose effectuée par étapes successives au cours des 70 années qui suivirent : nombreuses maisons détruites ou endommagées, installations industrielles écrasées, ponts coupés, chaussées et contre-allées labourées et éventrées d'énormes entonnoirs, arbres couchés, leurs frondaisons entremêlées et, se dressant au-dessus d'un champ de ruines, la cheminée de l'usine de produits chimiques, souvenir dérisoire.

Il fallut d'abord rendre possible la reprise de la circulation, en remblayant, en aplanissant la chaussée de façon sommaire, évacuer les gravats, réparer les immeubles encore valides avec le carton goudronné et le papier huilé afin de les rendre rapidement utilisables. Sur les contre-allées furent dressées des baraques de bois, du type Adrian, où s'installèrent de manière précaire les commerçants et certaines administrations nouvelles chargées de la réorganisation de la vie urbaine, de la reconstruction, des secours à porter aux sinistrés des régions dévastées.

Architectes, géomètres, mètres, entrepreneurs, fournisseurs de matériaux, artisans, transporteurs... arrivant de toutes parts, vinrent prêter main-forte aux professionnels autochtones. La ville devint tout d'un coup un immense chantier : l'intensité des transports fut telle qu'il fallut utiliser des wagonnets roulant sur des voies de 60 centimètres de largeur qui sillonnaient les rues jusqu'au port du canal, au bout de la rue d'Orroire. En attendant la reconstruction, entre les immeubles et les monuments en ruines, s'était créée soudain une ville temporaire, transitoire, qui ne disparut que très lentement au profit de la cité rénovée. Ainsi ce n'est qu'après une délibération du conseil municipal du 7 mai 1927 que le boulevard Carnot fut enfin remis en état. Pour reconstituer les 4 400 mètres carrés de la chaussée, on confia à l'entreprise Léon Grécourt, rue du Monchel, le transport de 840 tonnes de porphyre, de sable, de produits bitumineux. La société parisienne E. Salmson effectua le cylindrage avec un cylindre de 15 à 25 tonnes. Puis on fit disparaître les squelettes des arbres restés debout comme des sentinelles oubliées ; enfin on planta de nouveaux arbres qui ornent encore le boulevard.

L'hôtel du Mont-Renaud.

La période de reconstruction rendait nécessaires les déplacements et les démarches, dans la région et la ville de Noyon, de fonctionnaires, de techniciens divers, de représentants de commerce qu'il fallait recevoir ; d'autre part, les visiteurs de marque aussi bien que les pèlerins des champs de bataille, les familles à la recherche des tombes de leurs soldats tués dans la région devaient être hébergés lors de leur passage ou de leur séjour à Noyon. Ce qui incita la Société du casino d'Enghien à faire construire, dès 1922, un hôtel à qui elle donna le nom glorieux du Mont-Renaud qui fut gravé dans le fronton. C'était un monument luxueux et aux dimensions imposantes. Sa façade s'étalait le long du boulevard Carnot entre le mur de clôture de l'ancienne usine et l'avenue Henri-Carpentier, prenant la place de la villa située à l'angle et quelque peu malmenée par les éclatements d'obus. L'immeuble avait deux étages surmontés d'un troisième étage en loggia dans le corps central à cinq travées et surmonté d'un fronton ornemental, et, de chaque côté, une travée à trois étages donnait l'impression d'un encadrement.

- Dimanche 26 juin - Randonnée de la Colombe (10 km) - Rendez-vous à 9 h, à la mairie de Cambronne les Ribécourt.

Pour les randonneurs noyonnais, le rendez-vous est fixé à 8 h 30, à la gare de Noyon.

Sport vacances :

Les sorties pédestres ou cyclistes auront lieu le matin de 9 h à 12 h et l'après-midi de 14 h 30 à 16 h 30.

Les sorties «pique-nique» auront lieu toute la journée, de 9 h à 17 h.

Le rendez-vous est fixé à 8 h 30, à la gare de Noyon.

Ces sorties, qui se déroulent dans le cadre «Sport vacances», auront lieu du 1er juillet au 31 août 1988, sauf lors de la randonnée pédestre de la Vallée de l'Oise du 14 au 21 juillet et lors de la randonnée dans les Ardennes du 20 au 29 août 1988.

Cet hôtel n'eut qu'une existence éphémère ; avec la reprise de la vie normale, la clientèle se faisait rare : la fermeture fut inévitable. A partir de 1934, le bel hôtel reçut une quantité d'affections : réfugiés espagnols, troupes françaises, allemandes, français suspects de collaboration ou de marché noir, logements familiaux, école, foyer des vieux travailleurs, siège de société... Il ne résista pas ! Tristement délabré, il fut démoli en 1974, par mesure de sécurité et de salubrité.

L'hôtellerie sur le boulevard resta prospère à ses deux extrémités : entre-temps, au n°1 l'hôtel de Paris, tenu par M. René Caille avait été rapidement reconstruit ; à proximité de la gare, l'ancienne villa du général de brigade de cavalerie ayant été réparée et adaptée à sa nouvelle affectation, M. Joseph Darchy y transporta ses installations hôtelières de la rue de Lille et créa l'Hôtel Saint-Eloi.

Normalisation de l'activité.

On sait que la tannerie d'Augustin Baudoux reprit son activité jusqu'en 1930 ; l'usine de produits chimiques fut abandonnée, vu son état, mais aussi par mesure d'hygiène. L'entreprise de transport Gaston Bartaux, auparavant installée au n°33 du boulevard, en racheta le terrain pour s'y installer. M. Bartaux lui-même habita avec sa famille au n°5 de l'Avenue Henri-Carpentier qu'il fit communiquer avec les locaux de son entreprise.

Les sociétés de transport au potentiel important furent nombreuses en cette période d'après guerre. Tour à tour leur nombre diminua, tandis que certaines s'adaptaient au développement du camionnage automobile. C'est sur l'emplacement de l'entreprise de transport qui fut élevée la résidence Charlemagne, à l'époque de la célébration à Noyon du douzième centenaire du sacre du roi des Francs.

Une autre activité qui connut une période de prospérité fut la construction des monuments funéraires et le commerce d'objets destinés à l'ornementation des tombes : couronnes mortuaires en perles, porcelaine, celluloid, vases, jardinières, fonte et bronze, selon les termes du placard publicitaire de l'entreprise A. Brézillon créée en 1922, dont le magasin se trouvait au n°40 bis du boulevard. Au n°3 ter, l'entreprise de construction Ch. Copillet ne manqua pas cette occasion de profit.

La Canoal.

Au cours de notre proche visite de la rue Hoche, nous apprendrons dans quelles circonstances le meunier du moulin d'Andeux, M. Eugène Leclerc, décida de changer de profession. En 1935, il abandonna le moulin et fonda la «Coopérative de stockage du Noyonnais» sur un terrain situé le long de la Verse au n°25 du boulevard Carnot, où il construisit un premier silo à grains. Bien qu'il fût en concurrence avec les deux coopératives «l'entente agricole» et «l'espérance rurale», son affaire prospéra au point qu'il dut accroître ses moyens de stockage : dans les années 1950, il fit construire sur son terrain du boulevard un silo vertical et des magasins horizontaux par l'entreprise Brézillon pour le gros oeuvre et par la société Magnier de Nesle pour l'équipement. Avec les mêmes entrepreneurs, la société coopérative se dotera de l'installation de silo en bordure du canal du Nord. Le «Dossier Noyonnais» (N°83 de janvier 1986) a décrit l'évolution de la coopération dans le Noyonnais jusqu'à l'aboutissement de l'accord de fusion du 17 janvier 1974 sous le sigle «Canoal» (Coopérative agricole du Noyonnais et du Valois).

Autres innovations.

Nous ne pouvons exposer ici tous les changements qui modelèrent le paysage du boulevard Carnot tel qu'il se trouve en 1988 ; mais il importe de mentionner une création qui modifia tout un espace en apportant au boulevard une animation nouvelle. Il y avait au n°62 du boulevard une superbe demeure en bordure de la contre-allée qui avait à peu près échappé aux bombardements ; elle s'accompagnait d'un parc paysagé de style 1900, au milieu duquel régnait une imposante rocaille. Là habitaient en dernier lieu M. Martel, directeur de l'usine Rigida, et son épouse qui exerçait l'art dentaire. La maison et le parc, témoins du passé, furent remplacés en 1972 par une succursale des super-marchés Codec (devenus depuis Lion-Codec). Cette société était déjà implantée à Noyon depuis plusieurs années : au 25, place de l'Hôtel de Ville.

Avant de quitter le boulevard Carnot, un dernier coup d'oeil sur les magasins et ateliers des Etablissements Thiry, concessionnaires Volkswagen et Audi, qui ont pris la suite des locaux de M. J. Langlois, naguère armurier, coutelier, cycles et automobiles.

(à suivre)
J. GOUIMARD