

Le port de la rue d'Orroire avant 1914

Mis en service dans sa totalité en 1839, le canal latéral à l'Oise participera à l'essor industriel de la ville de Noyon et du Noyonnais en facilitant les échanges en direction du Nord via le canal de Saint-Quentin ou de Paris via l'Oise canalisée. Si le creusement du canal latéral à l'Oise induira la fin de l'activité des ports le long de l'Oise (sauf à Pont-l'Évêque où le canal emprunte l'ancien lit de l'Oise), l'augmentation du trafic fluvial provoquera la création de nouveaux ports.

Le succès de la voie d'eau

Peu après l'ouverture du canal, les communes traversées organiseront à proximité des ponts nouvellement construits des plates-formes permettant le transbordement de marchandises du canal vers la route et réciproquement. Bientôt, des bassins seront aménagés le long du canal, par l'élargissement de la voie d'eau, permettant le chargement et le déchargement des bateaux sans que ces derniers n'entravent la circulation fluviale.

Après avoir longtemps espéré qu'une voie d'eau relie la ville au canal, le conseil municipal de Noyon votera en 1838 l'aménagement d'un port sur une prairie communale de deux hectares située en aval du pont de la rue d'Orroire, à proximité de l'antique voie romaine devenue le Chemin de Grande communication n°132 de Soissons à Amiens. Par cette décision, la ville rompt avec une longue tradition vieille d'au moins sept siècles faisant du site de Pont-l'Évêque le port de Noyon.

Malgré l'éloignement du centre-ville, la situation de carrefour du port de la rue

d'Orroire, entre une voie fluviale en expansion et une voie routière très fréquentée, soutiendra son développement. Un état des marchandises embarquées et débarquées sur le port de la rue d'Orroire entre le 1^{er} juillet 1849 et le 30 juin 1850 démontre le dynamisme économique de Noyon à cette époque et l'importance de son transport fluvial.

Durant cette période, cinquante-huit bateaux seront déchargés au port de la rue d'Orroire, soit 5.102 tonnes de marchandises. Seize d'entre eux seront chargés en charbon (soit 2.456 t), vingt-deux en produits chimiques (1.006 t), six en cendres fossiles (542 t), trois en pierres à plâtre (403 t), trois en ardoises (299 t), sept en vins et autres liquides (281 t) et un seul en pommes de terre (115 t). Ces marchandises reflètent des besoins de la ville de Noyon, notamment en combustible et en matière première nécessaire pour l'industrie chimique et le bâtiment.

Sur la même période, trente-deux bateaux seront chargés à Noyon pour un total de 2.652 tonnes de marchandises. Huit d'entre eux seront chargés en blé et autres grains (soit 1.068 t), neuf en produits chimiques (663 t), quatre en lin (442 t), dix en pierres de taille (329 t) et un en bois (150 t). Là encore, ces exportations démontrent le caractère agricole du Noyonnais, la place prépondérante des métiers exploitant les ressources du sol et du sous-sol, mais aussi l'importance de l'industrie chimique.

L'agrandissement du bassin du port de Noyon "dans l'intérêt du commerce de la ville"

Face à ce rapide succès et à la



Le port de la rue d'Orroire vers 1900

rude concurrence du port de Pont-l'Évêque, la ville de Noyon entreprend dès 1848 l'amélioration de la desserte du port de la rue d'Orroire. Durant l'hiver 1850-1851, elle acquiert des terrains en bordure du pont du canal, les terrasse et y établit un chemin d'accès au port. Consciente que le port de la rue d'Orroire ne pourra prendre son essor que par l'élargissement de son bassin, la municipalité entame des négociations avec la préfecture de l'Oise et le service de la navigation.

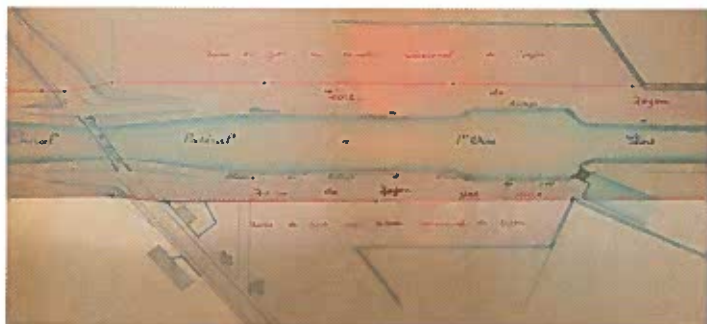
Le maire de Noyon, Jules Audebert, adressera sa première requête au préfet de l'Oise, lui demandant que l'élargissement et la prolongation du canal soient réalisés aux frais de l'Administration des Ponts-et-Chaussées. Informé de cette requête, M. Bissonnet, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, indiquera dans un rapport daté du 2 février 1851 que *"Quoique dispendieux, ce travail nous paraît être d'une grande utilité tant pour les négociants de Noyon que pour ceux des environs par la raison que les lieux de dépôts sont aujourd'hui beaucoup trop restreints pour contenir toute les marchandises qui s'y déposent quelquefois. Des bateaux sont obligés de séjourner au-delà du bassin, en attendant leur tour de chargement ou de déchargement."* Il ajoute : *"[La municipalité] est donc intéressée particulièrement à ce que ce port soit vaste et commode afin que les négociants lui donnent la préférence sur celui de Pont-l'Évêque."*

Après plusieurs échanges de vues entre l'Administration fluviale et la municipalité de Noyon, les travaux seront exécutés durant l'été 1851.

Pour compenser cet investissement, pourvoir à l'entretien journalier du port, des chemins d'accès, et à la rémunération du garde-port, la ville instituera en 1854 (avec le service des Ponts et Chaussées) la perception de droits sur les marchandises déposées. Un nouveau règlement, fait et délibéré par la municipalité du maire Marie Bécu le 27 mars 1874, déterminera une nouvelle police du port de la rue d'Orroire. Approuvé le 20 juillet 1878 par le préfet de l'Oise, il concerne *"toutes les marchandises, tous les matériaux, les caisses, ballots ou autres objets qui seront amenés par terre ou par eau sur le port pour y rester déposés pendant un temps plus ou moins longs pour y être embarqués immédiatement ou enlevés aussitôt le débarquement opéré"*.

Malgré la concurrence du chemin de fer, ouvert à Noyon même en 1849, et en dépit de la persistance de la maintenance à bras, le port de la rue d'Orroire parviendra à conserver sa place dans le transport des matières pondéreuses. A la veille du 20^e siècle, le port de Noyon espère encore croître, mais la Première Guerre mondiale conduira à un arrêt de son activité.

Jean-Yves Bonnard
Vice-président
de la Société Historique
Archéologique et Scientifique
de Noyon



Plan du port de la rue d'Orroire, 1893