

L'histoire de Noyon

racontée par le nom de ses rues

BEAUSÉJOUR

(suite)

Le Canal du Nord de 1914 à 1965

Période d'abandon

Dès la déclaration de guerre du 2 août 1914, les travaux d'équipement du canal du Nord furent soudain suspendus alors qu'ils étaient exécutés aux trois quarts (berges, plafonds, écluses, ponts, souterrains, etc.) et que le creusement de l'ensemble de l'ouvrage était terminé. Le canal allait rester à l'abandon pendant un demi-siècle. Situés dans la zone des combats, nombreux furent ses équipements détruits ou endommagés à des degrés divers. Après la guerre, il fallut reconstruire un grand nombre de ponts. Quant au canal lui-même, il resta privé d'entretien. Cependant de 1919 à 1939, des velléités de reprendre sa mise en état de fonctionnement provoquèrent conférences et projets. Mais ils se heurtaient aux financements impossibles et les dégâts subis par les mines ralentissaient leur production. On se contenta dès lors du canal de Saint-Quentin.

Survint la deuxième guerre mondiale, celle de 1939-1945, qui ajouta ses propres destructions, en particulier celles des ponts. Les belligérants les remplacèrent par d'éphémères passerelles, ou bien on les remplaça par des détournements pratiqués par le comblement de la cuvette du canal-fantôme. L'analyse de certains plans de Noyon nous ont conduit à penser qu'il en fut ainsi à l'extrémité de la rue de Montdidier pendant un certain temps ; son voisin au nord, dit le "pont cassé", situé au-dessus de la rue des Sapins, par lequel on franchissait le canal pour se rendre à Maigremont, n'a jamais été reconstruit. Les mares stagnantes au fond de la cuvette étaient un endroit propice aux jeux aquatiques des gamins.

Reconstruction

Enfin dans la décennie 1950, le développement industriel et économique engendra un plus grand trafic des transports.

On pensa à nouveau au canal abandonné ; mais, pendant plusieurs années, il fut un brasseur de discordes. Les projets et devis abondaient ; on ne s'entendait pas sur l'application des conceptions modernes relatives à la capacité des péniches et, partant, de celle des équipements.

Enfin, l'Etat prit des décisions. D'abord celle ministérielle du 27 mars 1957 sur l'achèvement du canal du Nord ; ensuite par la loi pro-

gramme du 31 juillet 1959 relative aux modalités et aux normes de construction ou de remise en état. Après quoi la reprise des travaux fut inscrite au 3^e plan de modernisation et d'équipement.

Pour l'adjudication du chantier, on divisa l'ensemble en trois sections principales : la première d'Arleux (près de Douai), à Péronne, la deuxième sur un tronçon nord-sud du canal de la Somme de Péronne à Nesle, la troisième de Nesle à Noyon (Pont-l'Évêque). Cette troisième section comprenait trois lots : le 3^e de Nesle au souterrain de La Panneterie adjugé à l'entreprise CITRA de Compiègne, le 4^e du souterrain à l'approche de la rue de Montdidier à l'entreprise Ballot de Paris, le 5^e du nord de la rue de Montdidier à la jonction avec le canal latéral de l'Oise à l'entreprise Brézillon de Noyon. Les travaux furent terminés en 1965.

Caractéristiques

Nous nous contenterons d'énumérer les principales caractéristiques du canal du Nord au moment de sa mise en eau en 1965-66, comparées à celles du Canal de Saint-Quentin :

longueur : 92,5 Km. (c. de Saint-Quentin : 149 Km.)

largeurs : 22 m. au plafond, 31 m au plan d'eau
profondeur : 3 m. (c. de Saint-Quentin : 2,50 m.)

souterrains : de Ruyaulcourt de 4 350 m au nord de Moilains, de la Panneterie de 1 100 m. au nord de Frétoy

écluses : 19 - long. : 91 m; larg. :

6 m (c. de Saint-Quentin : 42)

ponts : 61 - dont 36 à reconstruire y compris 2 ponts-rails.

capacité des bateaux : 350T - poussés :

700T. - prévu en 1963 : possibilité de les porter à 1 350T.

La réalisation de ces travaux exigea un volume considérable de matériaux ; par exemple 160.000 m³ de béton ordinaire, 30 000 m³ de béton armé et de précontraint, 3 000 000 de m² de revêtement de ciment, béton bitumineux et de palplanques. Quand on sait également qu'il fallut manutentionner 8 500 000 m³ de déblais, on se rend compte du gigantesque du travail.

Les ports

Bien que le trafic normal ait été organisé pour les transports directs de Douai à Paris, 16 ports intermédiaires furent aménagés le long du canal afin d'assurer les besoins des principaux points où il passait représentant une capacité estimée à 340 000T., ce qui accroît d'autant la rentabilité des transports. Le port de Noyon fut le plus important par la

quantité de fret estimé, il y a plus de 30 ans, à 80 000T de céréales et par son quai long de 300 mètres. Dès ce moment, le port d'Orroire perdit de son utilité. Par contre, en septembre 1990, s'installa la société Cargo qui effectue la collecte, le stockage, le séchage de céréales ainsi que le stockage d'engrais et de produits phyto-sanitaires. Située rue du Canal-du-Nord, elle est le résultat du regroupement de coopératives régionales dont la CANOVAL elle-même (Coopérative Agricole du NOYonnais et du VALois), depuis le 31 janvier 1974. Celle-ci avait été formée de la fusion par voie d'absorption de quatre coopératives agricoles. Elle transportera ses activités et ses équipements au port de Noyon l'année suivant la fusion, c'est-à-dire le 6 décembre 1975. A cette date eut lieu l'inauguration du nouveau silo d'une capacité de 65 000 quintaux. En 1992, les bâtiments et terrains du boulevard Carnot étaient livrés au talent des promoteurs et des urbanistes.

La rue des Sansonnets

La rue du Canal-du-Nord, devenue rue principale, a plusieurs affluents au-dessus de celle du Lieutenant Colonel Trousselle qui en marque le début : la rue des Sansonnets, la place du Huit-Mai-1945, qui rappelle la capitulation de l'Allemagne signée ce jour-là à 23h01. Plus haut l'Allée de la Verse forme un angle droit dont le grand côté est parallèle à la rivière. Elle a reçu ce nom le 30 octobre 1980. Elle a été construite sur une sente qui permettait l'accès au château de l'Isle-Adam situé à l'intérieur de la grande boucle de la Verse, ainsi que nous l'avons déjà appris. C'est d'ailleurs pourquoi cette courte voie fut nommée tout d'abord "Chemin de l'Isle-Adam". Pour éviter la confusion avec la rue du même nom dans le centre-ville, le conseil municipal dans sa séance du 18 octobre 1981 en a fait la rue des Sansonnets ! Ce qui ne compromet personne.

Terminons cette rubrique en précisant que les voies et réseaux divers, les espaces verts du lotissement "Les Cyprès" rue du Canal du Nord et l'allée de la Verse ont été cédés à la ville gratuitement par M. et Mme Louis Momeux en 1984.

A suivre
Jean Goumard

Errata

Dans la précédente chronique du n°187, sous la rubrique "Le Canal du Nord" première ligne du 2^e §. lire "le dernier quart du XIX^e s. et non premier.

Nota

Le groupe scolaire Saint-Exupéry eut pendant les premières années deux directions d'enseignement primaire. Par exemple, en 1977, le groupe A est dirigé par Mme Lemoine, le groupe B par M. Raoux.