

L'histoire de Noyon

racontée par le nom de ses rues

BEAUSÉJOUR

(suite)

La rue du Merle

La rue du Merle va du boulevard Charmolue à l'entrée de la rue du Lieutenant -Colonel-Trousselle. Avant le démantèlement du rempart et la construction du boulevard, elle n'était qu'un humble sentier partant de la place Saint-Jacques et, après avoir contourné le fossé, se dirigeait vers la portion du chemin de l'Ecorcherie dont le prolongement s'appelle actuellement rue du Canal-du-Nord. On ignore pourquoi on lui attribua le nom du Merle qui était, sous la forme féminine, celui d'une voie à l'intérieur des remparts continuant la rue des Planquettes ancienne. Lors du percement du boulevard Charmolue autour de 1840, on y fit déboucher le sentier transformé en une rue de sept mètres de largeur. L'importance que lui donna le quartier de Beauséjour ainsi que le canal du Nord, incita les services techniques, en 1976, à lui donner dix mètres de largeur et à aménager son entrée.

En ce qui concerne l'origine de ce nom, il est vraisemblable d'affirmer qu'il est une survivance d'un nom employé au Moyen Age pour désigner un fief - les prés de La Merle - et partant, un personnage - par exemple : le chanoine de Noyon de La Merle. Peut-on regretter qu'il soit devenu masculin par ignorance du passé ? Peut-être pas, si l'on sait que l'oiseau était du féminin comme mésange ou hirondelle et que le merle a commencé à paraître au XVI^e siècle.

Ne quittons pas cette rue sans tenir compte de l'important groupe scolaire qui occupe un vaste espace compris entre la rue de l'Ecorcherie et la rue Saint-Exupéry. Il se compose d'une école maternelle et d'une école primaire. Ces établissements s'avèrent nécessaires au fur et à mesure que la population s'installait dans les bâtiments fraîchement bâtis. La construction de ce groupe scolaire est un exemple de la difficulté d'entreprendre et de réaliser.

C'est ainsi que le conseil municipal, poussé par l'urgence, s'adressa à plusieurs reprises au Préfet de l'Oise à partir de 1962. Il reçut une réponse le 9 août 1963, comportant l'autorisation demandée et comprenant l'agrément technique. La question financière n'était pas réglée par ce document : restait à trouver les fonds nécessaires. Sollicité une fois encore, le Préfet, par un arrêté du 28 avril 1964, alloua à la ville de Noyon une subvention de 586.608 F

en vue de l'exécution d'une première tranche de locaux. Le conseil municipal se trouva très embarrassé en face de la décision d'une solution irréalisable, les bâtiments devant être construits d'un seul tenant. Il décida donc de prendre à sa charge le reste du devis, c'est-à-dire la plus grosse part du financement. Autres démarches : le conseil recourut à l'emprunt de la somme restante de 783.000 F auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations au taux de 5,25%. On était déjà au mois de septembre 1964 et il fallut attendre encore un an pour mettre le projet à exécution : construction de 14 classes primaires, 4 classes maternelles et de leurs annexes.

Rue du Canal-du-Nord.

Cette rue continue la rue du Merle jusqu'à sa réunion avec la rue de Beauséjour. D'origine modeste, elle fut toujours une voie de moindre importance que l'artère historique de l'actuelle rue de Beauséjour. Elle n'était autrefois qu'un sentier comme la rue du Merle. Peut-être n'avait elle été créée que pour rendre possible l'accès au château. Il avait été construit, dit-on, sur le site de l'Isle Adam, entouré d'eau par Armand Lemaire, lieutenant pour le roi pour le gouvernement de Noyon et maire en 1660. Ce dernier avait ajouté à son nom le titre de seigneur de l'Isle-Adam.

Le canal du nord de 1878 à 1914

Nous connaissons désormais l'histoire de la rue ; il nous reste à parcourir à grands pas celle du canal. Ce fut, en effet, une longue histoire qui ne dura pas moins de 87 ans.

Tout commença lorsque, dans le premier quart du XIX^e siècle, la multiplication des industries en région parisienne, ainsi que les effets de la modernisation du confort urbain et familial provoquèrent un accroissement exponentiel des besoins en combustible dont les statistiques faisaient prévoir le doublement tous les quinze ans. Or le canal de Saint-Quentin, par lequel transitait la houille du Nord à Paris, présentait de nombreux handicaps qui prolongeaient les temps de transport et augmentaient les coûts du fret. Le Gouvernement s'alarma et ne vit d'autre solution que l'apport de charbon anglais. Une loi du 6 avril 1878 autorisait l'approfondissement de la Seine à trois mètres entre Rouen et Paris. Les réclamations fusèrent, toutes les instances se mirent en mouvement. Au cours d'un voyage dans les départements du nord, le ministre des Travaux Publics, Charles de Freycinet, fut assailli partout où il passait. Convaincu, il institua une commission ad hoc, des avant-projets

furent présentés, celui de M. A. Flament fut retenu, les chambres approuvèrent ce nouveau canal en reconnaissant son utilité nationale par la loi du 1^{er} décembre 1878, renouvelée par celle du 10 mars 1883. A ce moment, la Chambre des Députés vota la loi, déclarant l'intérêt public, mais le Sénat, préoccupé de la situation financière, s'abstint de mettre le projet de loi à son ordre du jour. L'année suivante, le Gouvernement reporta la création du canal du nord à des temps meilleurs.

Pendant les vingt années que dura cette attente, tous les canaux du Nord, y compris celui de Saint-Quentin, furent les objets de travaux d'amélioration qui les préparèrent à être connectés avec le canal espéré.

L'urgence aidant, le projet de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées A. Flament sortit des tiroirs, subit quelques retouches. Enfin la loi de 1903 votée par les deux chambres reconnut l'utilité publique du canal du nord.

Après quatre ans de préparatifs techniques, juridiques et financiers, soit en 1907-1908, les entrepreneurs purent donner leur premier coup de pioche.

A hauteur de Noyon, les travaux avaient été adjugés à l'entreprise Frot de Meaux. Celle-ci mit en oeuvre un important matériel : excavateurs sur rails appelés familièrement "Girafes", pelleteuses mécaniques qui déversaient la terre dans des wagonnets. M. Arsène Momeux père, né en 1900 se rappelait qu'une cantine était installée près du chantier et que les terrassiers l'envoyaient y chercher des boissons. Un de ces excavateurs mit à jour, près de Pont-l'Évêque en juillet 1913, un squelette de mammoth qu'il avait brisé en fouillant le sol. On put sauver un fragment de défense mesurant 1,85 mètres de longueur et 55 centimètres de circonférence, pesant 80 Kgs. Une autre fois, le 8 avril 1914 dans la chaussée de la route de Paris, les terrassiers découvrirent des monnaies d'or ; treize d'entre elles, datant du XV^e siècle, furent mises en dépôt chez M. l'ingénieur du canal...

Lorsque le tocsin sonna la déclaration de la Grande-Guerre, le canal du nord était aux trois quarts terminé.

A suivre
Jean Goumard