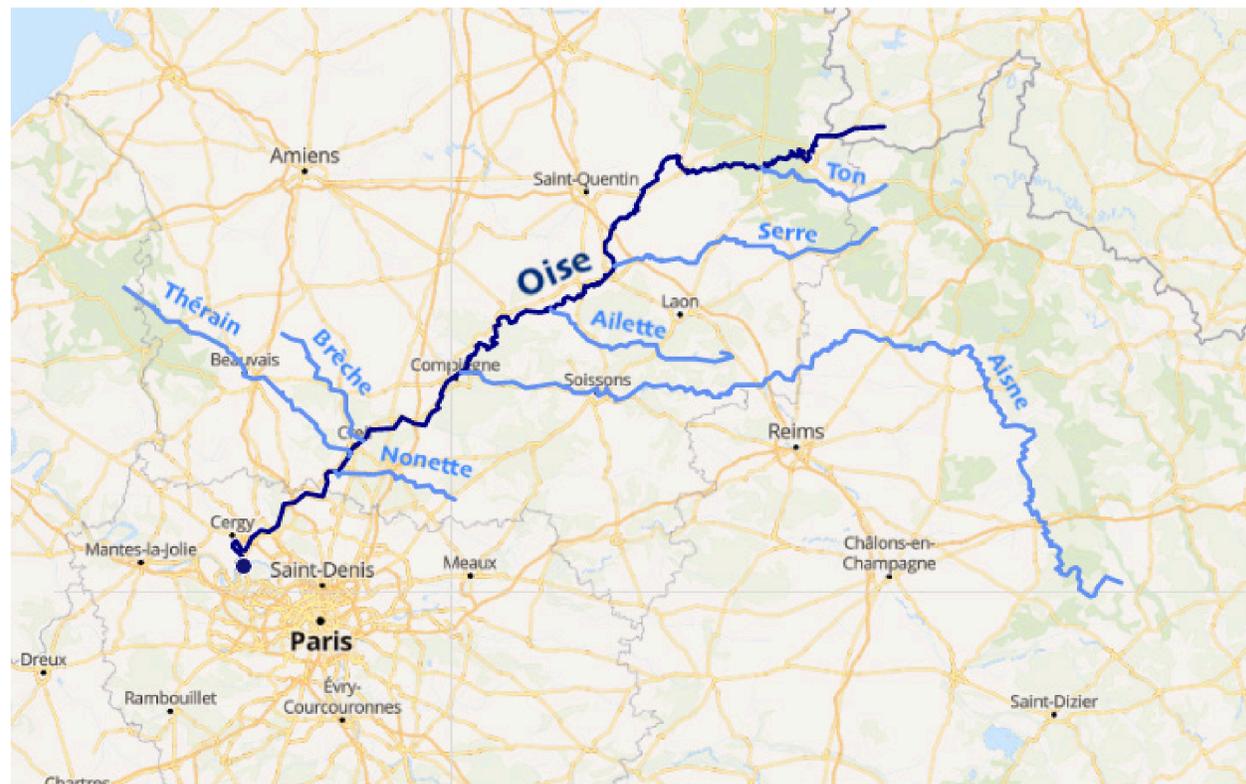


L'Oise

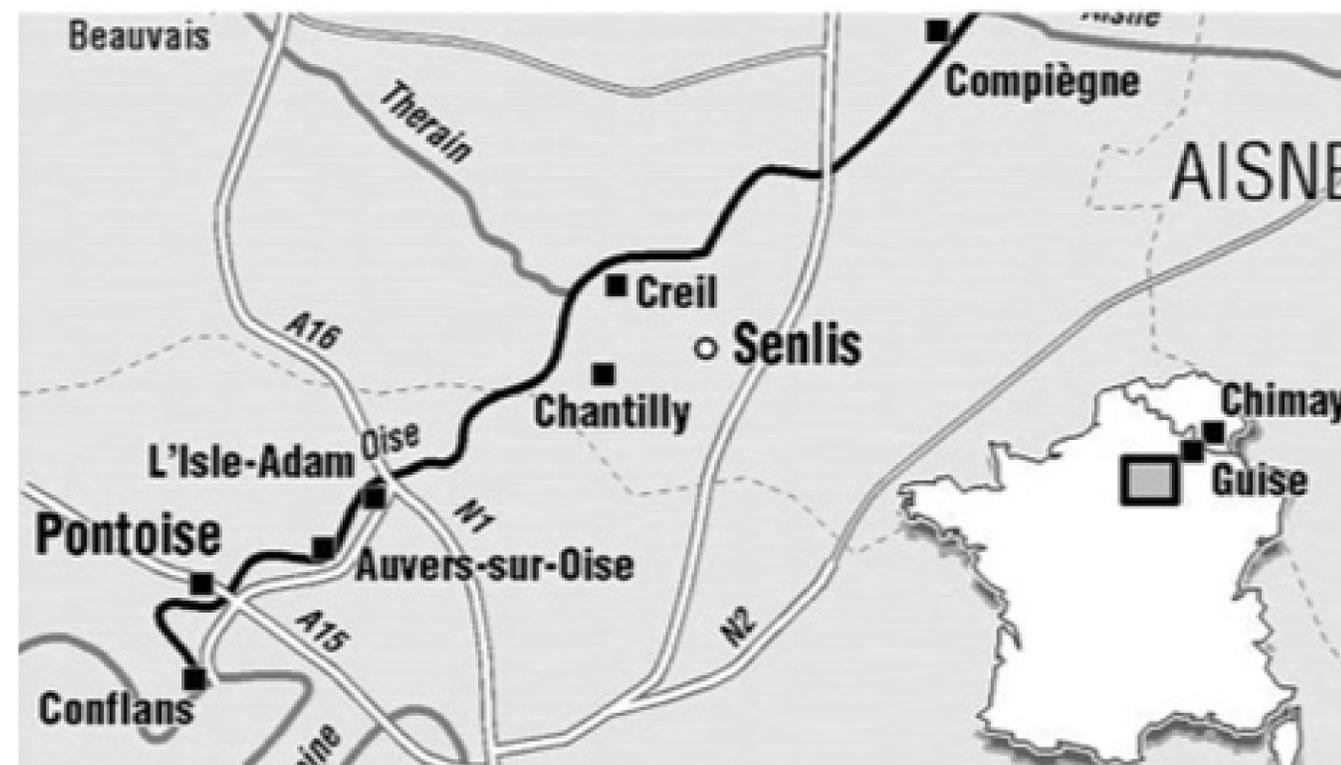


L'Oise est une rivière longue de 341 km, de sa source à Chimay en Belgique jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine où elle se jette dans la Seine. Ses principaux affluents sont la Serre, le Thérain et l'Aisne.

En 1810, le canal de Saint-Quentin, assurant la jonction de la Somme et de l'Oise, a créé un passage vers Paris au commerce des ports du Nord et aux bateaux charbonniers des houillères du Hainaut. Dès le XVIII^e siècle, l'Oise est considérée comme dangereuse pour la navigation.



Carte de l'Oise et de ses affluents, Wikipédia



Carte de l'Oise, « L'Oise : entre bière belge et batellerie », article de Joël Cossardeaux, Les Echos, 25 août 1998

Dès le XIX^e siècle, le cours navigable se divise en deux : une partie non canalisée et une autre canalisée. Le choix de canaliser l'Oise vise à améliorer la navigabilité de la rivière, en régularisant le cours par la création de canaux, autrement dit des cours d'eau artificiels.

L'Oise canalisée, s'étendant de Janville à la Seine, mesure 104 km avec 7 écluses. Elle est une grande voie de liaison interbassin entre Paris et le Nord. Cette partie de l'Oise est très commerciale mais possède au fil de l'eau de belles haltes pour la plaisance comme Pontoise, l'Isle-Adam, Saint-Leu d'Esserent et Compiègne.

Le produit des navigations à l'année est de 244 240 francs en 1839. De 534 248 francs en 1847, de 368 915 francs en 1848 et de 558 697 francs en 1853.

Il ne faut pas oublier les rétributions aux agents du pilotage au niveau des ponts de Saint-Leu d'Esserent, de Creil et de Pontoise. Seuls les mariniers peuvent passer les bateaux sous ces ponts.



EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 1
SEPTEMBRE 2024

Les Lupoviciens et le commerce sur l'Oise



La proximité de Saint-Leu d'Esserent avec l'Oise influe sur la vie locale. Les habitants se tournent dès le début du XVIII^e siècle vers des métiers liés à la batellerie, une industrie chargée du transport de marchandises par bateaux sur les fleuves, rivières et canaux.

Dès lors, des mariniers, des compagnons de rivière, des maîtres et aides du pont, des bacquiers, des charpentiers de bateaux et des pêcheurs résident à Saint-Leu d'Esserent dans le quartier de la rivière ou de la mairie.



« Saint-Leu d'Esserent (Oise) – Bords de l'Oise », Carte postale non datée, Archives municipales



Chapelle des Bourgeois- Falluel, photographie prise par le service Patrimoine

Une famille se distingue : les Bourgeois. Les membres respectifs de cette famille influente sont compagnons de rivière, bacquiers, aide de pont et pêcheurs. La chapelle des familles Bourgeois et Falluel symbolise leur importance. La sépulture d'Auguste Bourgeois, décédé le 20 avril 1888 à bord de son bateau est l'une des plus importantes du cimetière.

Sous la période révolutionnaire, à Saint-Leu d'Esserent, 5 mariniers et 28 compagnons mariniers travaillent sur les bords de l'Oise. Il ne faut pas oublier les autres métiers dépendant de la batellerie comme les charretiers, les charpentiers de bateaux, les journaliers et les manouvriers. Lors d'importants chargements ou déchargements, les mendiants sont réquisitionnés. Tous ces métiers, avec le poids des charges, sont dangereux. Nombre de personnes ont risqué ou perdu leur vie pour aider les mariniers.

Une délibération municipale, en 1791, définit les salaires des ouvriers portuaires. « Les ouvriers gagnaient 2 livres 5 sols pour les charpentiers et 1 livre 5 sols pour les ouvriers qui travaillaient sur les ports. Pour charger un bateau de pierres 50 sols pour chaque tonneau ; Pour charger et décharger une corde de bois 20 sols pour des bois de 3 pieds et demi. Pour les conducteurs de chevaux 10 sols à la journée et nourris. Pour les femmes qui nettoient les blés, 15 sols par jour. »



EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 2

SEPTEMBRE 2024

Liste et définition des métiers liés à la batellerie



Marinier : personne qui navigue par profession sur les canaux et les rivières.

Compagnon marinier : ouvrier ayant fini son apprentissage mais n'étant pas encore marinier. Il travaille encore pour le compte d'un marinier.

Charretier : conducteur de charrettes ou de charriots.

Charpentier de bateaux : artisan chargé de la construction de la coque d'un bateau, en particulier en bois.

Journalier : personne travaillant à la journée.

Manouvrier : ouvrier employé pour de gros travaux.

Contremaître : troisième officier marinier de manoeuvre, qui est au-dessous du maître et du second maître d'équipage.

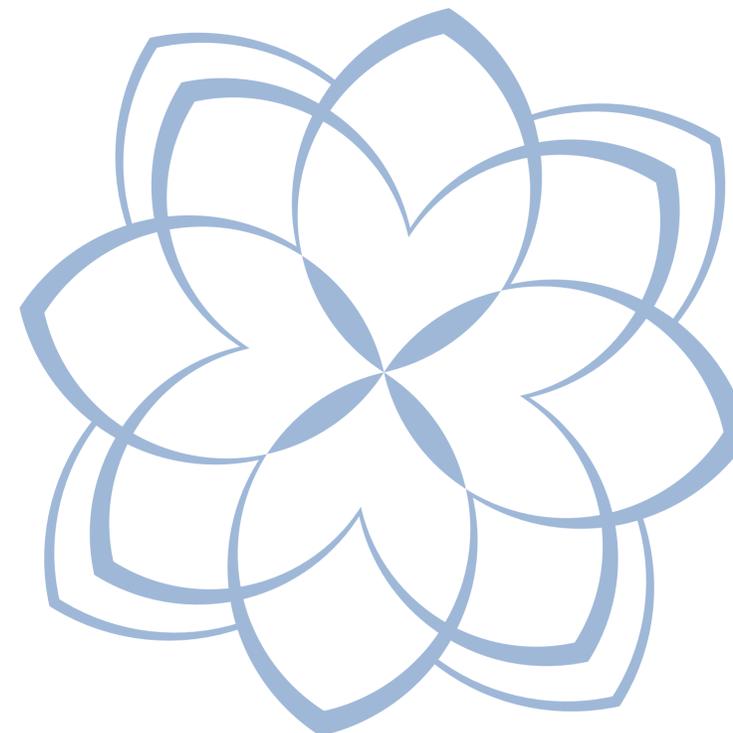
Compagnon de rivières : personne dirigeant les convois de troncs d'arbres flottant sur les rivières. Il travaille à bord d'embarcations à fond plat : pataches, "fûtereaux" ou chalands.



Boulogne-sur-mer, le port et les soleils des matelotes, photographie de Pierre Bernard, 1897, Musée d'ethnologie régionale Béthune



Boulogne-sur-Mer, le port, photographie de Pierre Bernard, 1897, Musée d'ethnologie régionale Béthune



**EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 3**

SEPTEMBRE 2024

Les usines et leur dépendance à la rivière

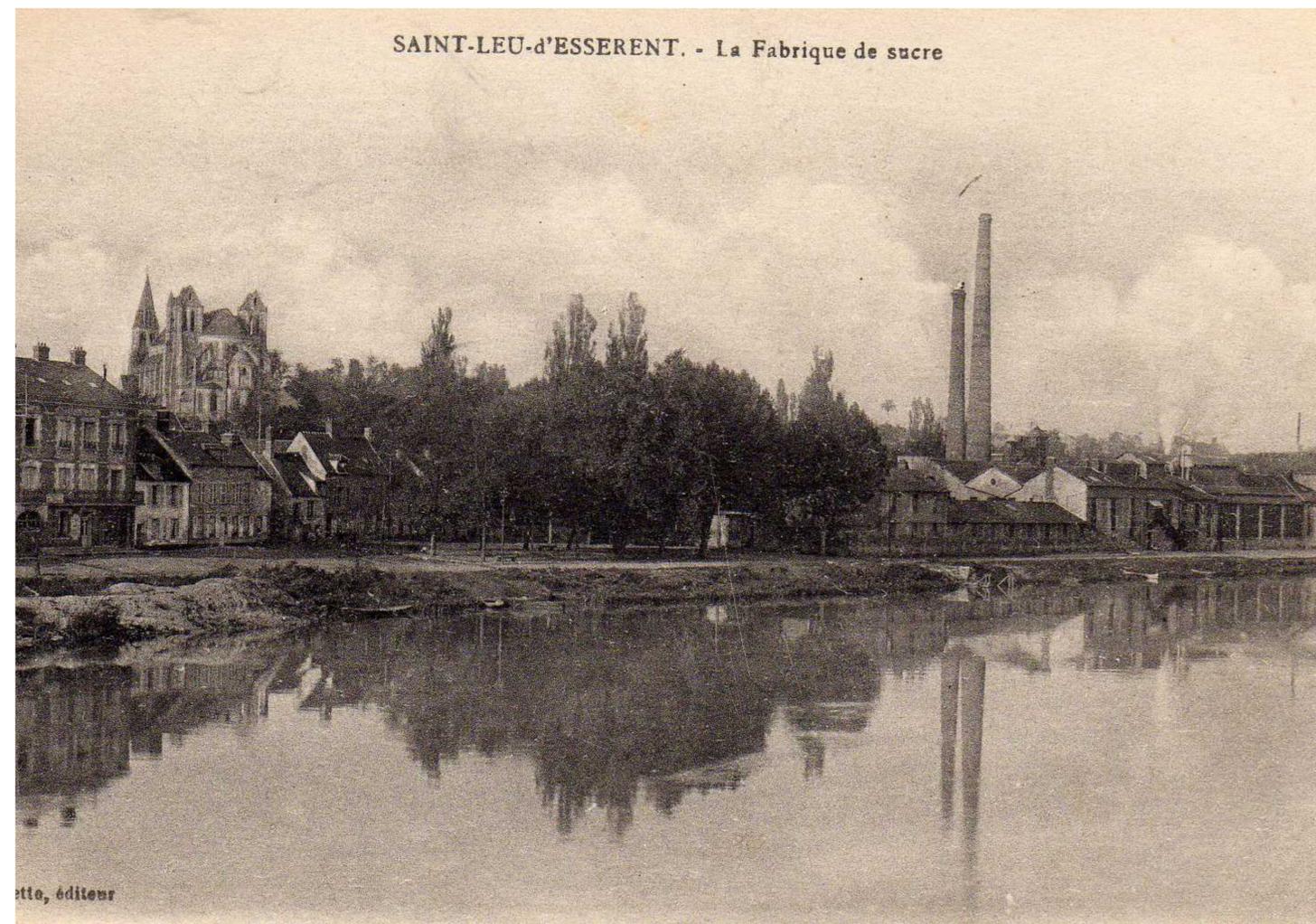
À la fin du XIX^e siècle, le transport fluvial ne cesse de croître grâce au transport du charbon de terre provenant du Nord. À Saint-Leu d'Esserent, le transport des pierres extraites des diverses carrières permet l'emploi de plusieurs mariniers à temps plein. À cela s'ajoute l'approvisionnement en charbon de la sucrerie d'Ernest Baroche, en activité dès 1863. L'usine requiert une quantité impressionnante de matières premières. Le rythme de production, jour et nuit d'octobre à mars, est intensif. Pour contribuer à ce rythme, le charbon arrive par le chemin de fer et par la rivière.

L'usine Thévenot, installée sur la rive droite de l'Oise en aval du pont, produit de grandes pièces en béton vibré. Le transport sur la rivière est essentiel à son bon fonctionnement.

De Compiègne à Boran en passant par Creil, Saint-Leu d'Esserent et Précly-sur-Oise, un flot incessant de bateaux assure le transport régulier et croissant des marchandises. Ces dernières sont variées et ne se cantonnent pas aux matières premières. Sont transportés sur l'Oise des céréales, du bois, du vin et des spiritueux, du cuir, des laines, des fruits et légumes, des toiles, du vinaigre et des volailles. Tous ces biens voguent en direction de Paris.

Pendant la seconde moitié du XX^e siècle, de 1970 à 1986, la centrale thermique de Creil-Saint-Leu requiert un trafic régulier de péniches pour son approvisionnement.

À l'heure actuelle, les industries installées le long de la rivière ne sont plus dépendantes pour leur approvisionnement du transport sur l'Oise. Seuls la coopérative agricole et les carriers établis sur la rive gauche en sont encore tributaires.



«Saint-Leu d'Esserent – La Fabrique de sucre », carte postale non datée, Archives municipales

**EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 4**

SEPTEMBRE 2024



Imprévus et accidents locaux sur l'Oise



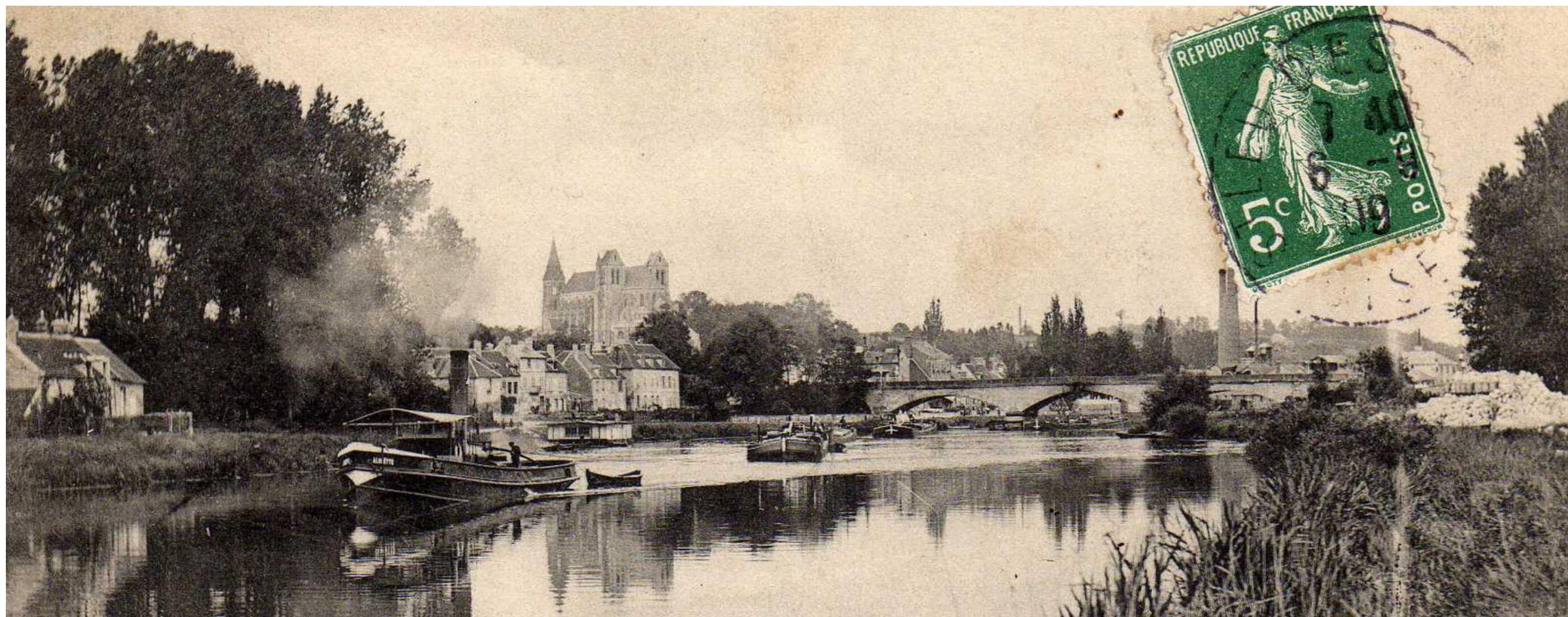
Comme toute rivière au long cours et aux eaux aussi abondantes que régulières, l'Oise est le théâtre de nombreux accidents.

Le 6 mars 1837, un marinier belge dénommé François Wattiau déclare la dérive de son bateau le « Jeune Oscar » vers la rive droite de l'Oise face au port de l'abreuvoir du Vergelet. La coque touche violemment des pierres cachées par la hauteur des eaux. Heureusement les charpentiers de bateaux travaillant sur l'autre rive arrivent avec leurs outils. Quarante à cinquante personnes écopent l'eau du bateau et aident à sa réparation. Malgré la concurrence féroce au sein de la batellerie, la solidarité entre travailleurs existe et cet événement l'illustre.

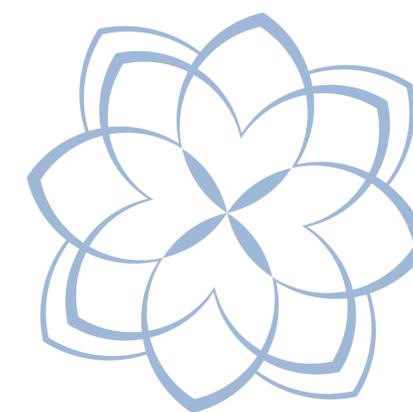
Le 5 novembre 1840, le conducteur du bateau n°24, bien de Monsieur Legrand et de Monsieur Gossart de Mantes, Antoine Langlet demande aux autorités municipales de venir constater les dégâts causés à son chaland. L'accident avec Monsieur Poulin,

possédant un port du côté droit de l'île du Vergelet, a eu lieu au niveau du passage étroit remontant l'Oise. Le bateau de Monsieur Poulin immobilisé, Antoine Langlet s'y engage. Mais au même moment, Monsieur Poulin ordonne la marche de son bateau et heurte celui du conducteur de bateaux. Ce choc provoque la perte de l'étrave (avant de la coque) du bateau n°24.

Le 27 juillet 1871, Oscar Duet, contremaître d'un bateau chaland, accompagné de Sigisbert Lebel, garde pont résidant à Saint-Leu d'Esserent, déclare aux autorités municipales un sinistre. Le bateau « Le Jean Bart », possédant une importante cargaison de bois de sciage et de cotrets (fagots de bois de petite taille), est amarré sur la rive gauche de l'Oise pour la nuit. Après une violente tempête nocturne, un puissant coup de vent renverse le navire partiellement. En l'espace de dix minutes, l'eau le submerge et le fait sombrer dans les profondeurs de la rivière.



« Saint-Leu d'Esserent (Oise) – Vue sur l'Oise », Carte postale non datée, Archives municipales



**EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 5**

SEPTEMBRE 2024

Les différents bateaux empruntant l'Oise au début du XIX^e siècle

Besogne : type de péniche mesurant jusqu'à quarante mètres de long et portant quatre cents tonnes de fret (cargaison d'un navire)

Flûte : embarcation étroite pour naviguer sur les canaux.

Platte : bateau, avec une proue anguleuse et une poupe carrée, démontée à Paris pour servir de bois de chauffage ou de construction.

Chaland : terme générique pour désigner un bateau à fond plat transportant des marchandises.

Radeau de flottage : assemblage de pièces de bois transportées par flottage, possédant un gouvernail.

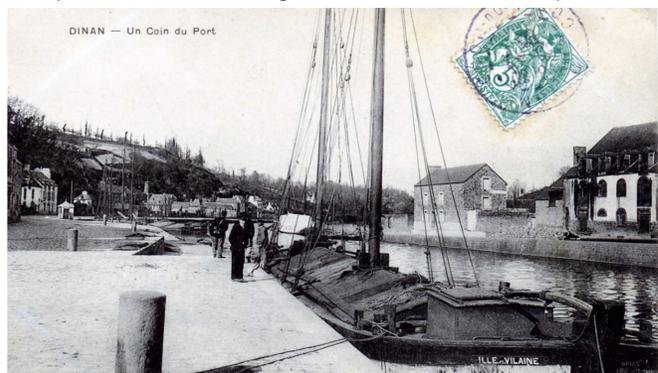
Bateau flamand : grand bateau transportant le charbon de terre des mines de Mons ou Valenciennes au port de Compiègne.

Marnois : sorte de péniche d'une quarantaine de mètres de long avec une poupe et une proue relevées. Ce bateau, construit à Saint-Dizier d'où son nom, possède un gouvernail très allongé, nommé garot.

Bateau normand : embarcation servant à transporter le bétail ou les chevaux d'une rive à l'autre.

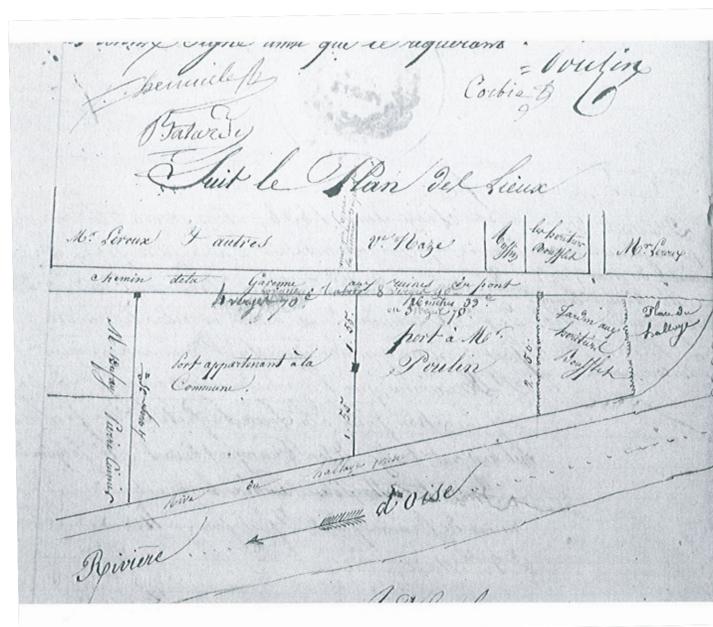


Maquette d'une besogne, Collection municipale



Chaland au premier plan sur « Dinan – Un Coin du Port », Carte postale non datée, Archives départementales des Côtes-d'Armor

Plan du port communal de Saint-Leu-d'Esserent et des parcelles mitoyennes avec les noms des propriétaires à la fin du XIX^e siècle



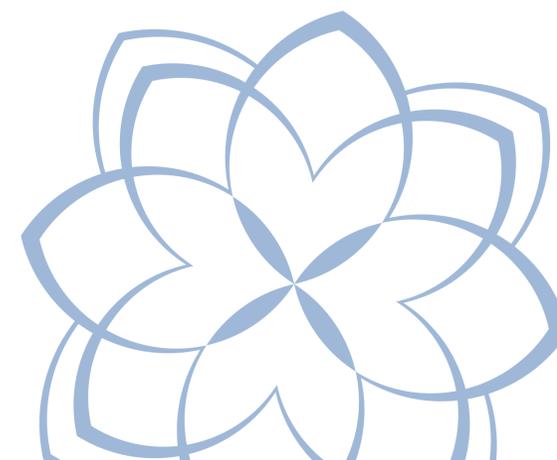
Impact sur l'urbanisme Création de ports

En 1834, une autorisation municipale pour la construction d'un port servant à l'exploitation de la carrière dite des Danses est délivrée à Jérôme Dufresne. Le port mesure 475 m² en bordure de la rive droite de l'Oise. Et la mairie perçoit annuellement 30 francs pour le loyer.

En 1849, au moins 300 bateaux sont chargés au port de Saint-Leu. Une centaine y est amarrée.

La majorité des carriers possède un embarcadère privé à proximité de leur exploitation pour faciliter le chargement des bateaux.

En 1938, 42 223 tonnes sont chargées et déchargées au port de Saint-Leu d'Esserent, côté Saint-Maximin. Les marchandises sont majoritairement du sable, des cailloux, de la ferraille, de la houille, des pierres et du cuivre.



**EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 6**

SEPTEMBRE 2024

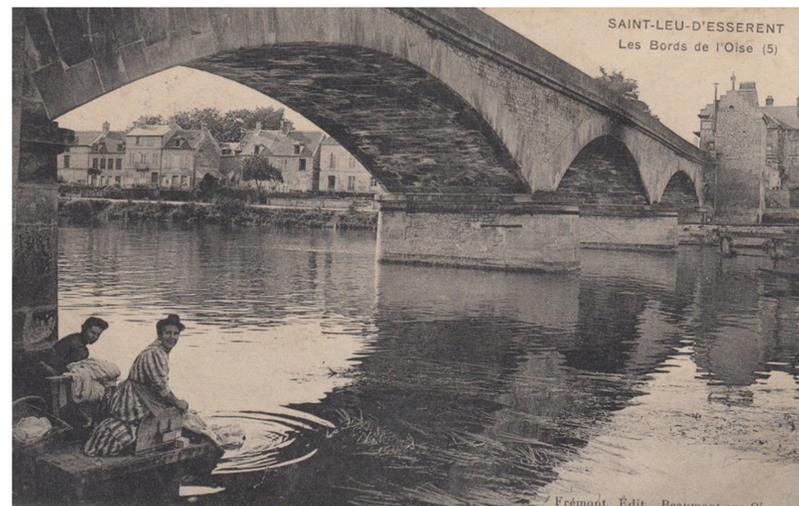
Les infrastructures à Saint-Leu

Pont routier et bac

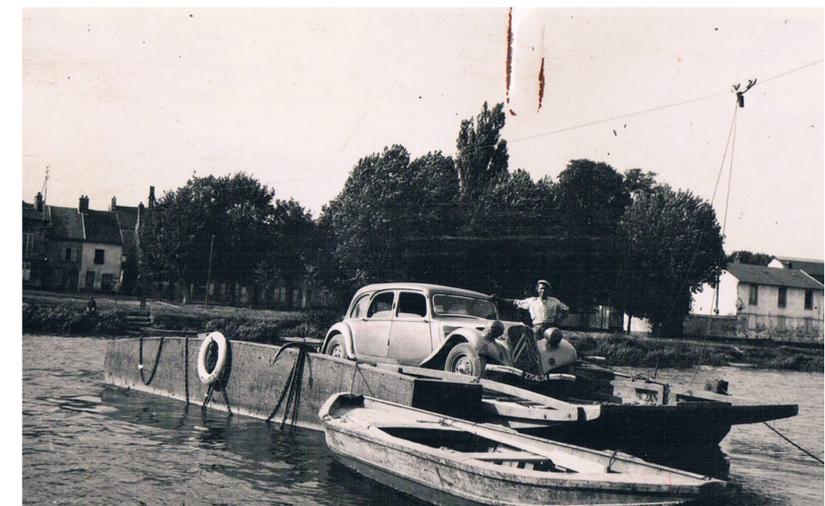
Le pont routier de Saint-Leu d'Esserent est déjà mentionné dans les chartes et autres documents dès le XVII^e siècle. Il est une étape obligatoire sur la route de Picardie pour rejoindre Paris par Lamorlaye et Luzarches. Après des siècles de mauvais état et de reconstructions malencontreuses, la municipalité de Saint-Leu d'Esserent envoie, en 1831, une pétition au préfet pour la construction d'un nouveau pont. Quelques années plus tard, le 4 mars 1837, un appel d'offres des travaux de construction du pont de Saint-Leu d'Esserent est publié. Respectant le cahier des charges, le carrier local Ouachée reçoit une ordonnance royale l'autorisant à construire un pont de pierre et à en percevoir les droits de passages pendant quatre-vingt-dix-neuf ans. Le 15 septembre 1839, la première pierre est posée.



« Saint-Leu d'Esserent (Oise) – Le Pont », Carte postale non datée, Archives municipales



« Saint-Leu d'Esserent (Oise) – Les Bords de l'Oise », Carte postale non datée, Archives municipales



Photographie du Bac de Saint-Leu-d'Esserent, 1940-50, Archives municipales

Quand le pont est hors d'usage, le bac est remis en service. Il est utilisé aussi en temps de guerre, en raison des crues et des glaces lors de la débâcle. Au XVIII^e siècle, le tarif du bac est établi pour le passage des piétons. Le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids inférieur à 50 kg est de 5 centimes. Lors des hautes eaux, le tarif est doublé. Quand la partie rouge du poteau, marquant la catégorie hautes eaux, est dépassée, le bac est interdit.

Le service est assuré par les Ponts et Chaussées, tous les jours, les dimanches et les jours de fête. Le bac cesse tout fonctionnement quand la rivière charrie des glaces par grands vents et grandes eaux. Il est fermé avant le lever du jour, après la tombée de

la nuit, en cas de brouillard et de mauvaise visibilité. De plus, l'ingénieur des Ponts et Chaussées peut décider de sa fermeture pour toute autre raison, non citée préalablement.

Le règlement offre la gratuité de passage aux véhicules d'un poids maximum de 4 000 kg. Les usagers sans véhicule automobile ou hippomobile peuvent aussi utiliser le bac à titre gracieux.

EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 7
SEPTEMBRE 2024



Bateau-lavoir, l'allié de la vie quotidienne des Lupoviciens

Louis Joseph Hédouin, charpentier de bateaux, résidant à Saint-Leu d'Esserent signe un traité avec la municipalité pour la construction d'un bateau-lavoir, le 7 octobre 1845. C'est une baraque arrimée à la berge d'un cours d'eau, où on lavait le linge. Ce bateau, long de 22 mètres et large de 7 mètres, est amarré sur la rive droite de l'Oise, en aval du pont. Les prix proposés sont abordables. De plus, le commerce reste mobile. Il rencontre un immense succès auprès des Lupoviciens. Quand le bateau-lavoir est abandonné en 1912, le mécontentement de la population est grand. Tellement que quelques mois plus tard, Monsieur Frique Lefranc, maître de bateau-lavoir à Soissons, voit en Saint-Leu d'Esserent une véritable opportunité commerciale. Dès le 5 juin 1912, il propose ses services.



« Saint-Leu d'Esserent (Oise) – L'Oise pittoresque – Le Pont vue d'Aval », Carte postale non datée, Archives municipales

EXPOSITION
LA RIVIÈRE OISE
PANNEAU 8
SEPTEMBRE 2024