

*Section patrimoine des Amis du CIS  
vendredi 3 juin 2005 – salle de répétition de musique d'Allery*

# Section Patrimoine

C.I.S.  
N° 25

# Communiquer



Le train venant d'Allery à hauteur des usines Nicolas Darras et se dirigeant vers Airaines

dans la communauté de communes  
de la région d'Hallencourt

## Ech train d'plaisir

Francis Darras – Mars 2005

« Pisqu'o sommes in congés payés et qu'o n'travaille point lundi, dimanche si i fouait bieu o z'irons à Tréport. O prindrons ch'train d'sept heures et d'mi.

Ech samedi, min père i sorte ech pénier in osier carré avec ène poëgnie d'sus pour y fourrer nos casse-croutes : du pain, du pâté, du seucisson, un camembert, deux bouteilles ed cide.

Ech dimanche, o z'est vite seurti d'sin lit et pi o r'bé ch'temps. « Ech vo prindre min capieu d'solé et pi m'n'ombrelle » qu'al dit m'mère et pis vous eutes, mettez quéque cose su vos têtes et pis prenez ène serviette, si quéques foés o z'allez vous baigner. Enfin, nous v'lo tous querqués comme des beudets.

Avant sept heures o z'étouait à l'gare mais o faisouait déjô la tcheue pour prinde chés billets. Quand ch'est au tour de m'mère, v'lo l'chef ed gare qu'al d'mande des esplications : « ch'est bien vos éfants ? qué l'âge qui z'ont ? Avez-vous l'carte ed famille nombreuse ? Bon ech tiot ché s'ro d'mi tarif »

Nos titchets dins nos poches... o z'attind dins l'salle d'attente qu'al étouait déjô pleine à cratcher. Tout l'monde i l'étouait déjô in sueur et comminchouait à rouspéter dur « si ch'est o ch'train d'plaisir, o z'érouait miux fouait d'rester à no moéson !! »

In intindant chés réflexions el chef al dit « j'vous fouais traverser su ch'tchai et pi j'servirais z'eutes après ».

O z'est quand même miu dehors !

Tout s'arrange, ech train i l'arrive. Point d'chance, nous ch'est tout au bout dins chés troésièmes. Y'o déjà pu gramint d'planches assises, oz'est laiche à chés parints et pi nous chés jon-nes, oz'est dins ch'l'allée du mitan ou bien même su l'plate-forme au bout d'ech wagon.

Ch'train i démarre ! Tiot Gène i r'bé à ch'cassis pour vir ses parints dins sin gardin. Éne escarville dins m'n'eule. « A bé ! a comminche bien, tu parles d'un train d'plaisir ! »

El loco, al est tout essoufflée pour monter l'côte jusqu'à Woéry. Bin lo, y'o coère du monde : des gins d'Emnéchar, ed Fontaine et pi même ed Vergies.

Ech train i r'démarre. Simone a s'met in route à canter La Madelon et pis ch'est Suzanne et pi Yvette. Ch'est ch'répertoire d'ech théâtre qui z'ont jué ao moés d'février : l'temps des cerises, l'hirondelle du faubourg, la valse brune et pis Édouard i s'est fouait prier pour intanner Barnum et pi Ch'l'arègnie.

Aussi, je n'vous dis point, ech voéyage i l'a été vite passé. Arrivés au Tréport tout l'monde d'avant la gare. D'où qu'o vo ? Chés groupes i s'forment : chés parints, chés jeunes, ché pus anciens. A l'tcheue leu leu, nous v'lo partis pour la mer.

« Mon diu, qu'est grand et pis qu'est bieu !!! »

O vo trimper ses pieds, mais chés galets est jolimint dur !

Pierre et pi Alfred i mettent leu maillot d'bain, aussi i sont vaillants. I z'éclaboussent ez zeutes, bouscultent ech Bernard, qui tché dins l'ieu toute habillé. Aussi i s'r'trouve in caleçon su l'plage. I n'ose pus bouger in intindant qu'ses habits i séq'tent.

A midi, o s'met tout in rond pour mingher chés casse-croutes. Quel appétit in'hui !, l'air ed la mer a fouait du bien.

Éne tiote sieste et pi après : « si o montouait à ch'funiculaire ». Ni ène ni deux, v'lo tous chés jon-nes partis. O fouait la tcheue, et pi nous r'v'lo infirmés comme des sardines.

Ch'est ène boène occasion pour certains ed fouaire du froti frota, mais pour Germaine qu'a n'aime point trop, est énervant. Est pu fort qu'elle, ech Paul i prind un aller-r'tour qui s'in souvient coère, vu qu'in dechindant, al i d'mande pardon et pi que n' pouvant point gramint foère autremint, i li propose un tiot verre à l'buvette in bos d'chés marches.

Mais lo, in heut qu'est ti bieu !!! O voé loin ! La-bos chés l'Inglaterra ! « N'dis donc point d'bétises, a n'se peut mi avec el brume qui yo, ch'est ch'Bourg d'Eut ! »

O z'o r'déchinu chés troés chint soéxante chonc marches. Comme o z'étouait toute ercran, o s'est rassis su chés cayeux.

O z'o r'print ch'train, o z'o canté et in rintrant, o s'o promis d'ercommincher l'énée tchi vient.

Mais Paul et pi Germaine, i z'ont point r'print ch'train d'plaisir pace que i l'o bien fallu warder ech tiot Jean-Pierre qui étouait arrivé.

Sans doute un tiot d'ech train d'plaisir !

## Ch'train d'plaisir

Pierre Barbette – 3 Juin 2005

Ch'étoait quéques énéés d'avant l'dgerre ed 39.

Min père un jour in rintrant i dit : « J'ai vu eine réclame qu'al dit qu'on peut par chu c'min d'fer, aller à la mer pour point t'chèr. I z'appellent o ech train d'plaisir. El moés d'eu i n'est point coère c'minché, dimanche, si i foait bieu, o z'irons au tréport. »

J'm'edmande si mes pérints i z'avoéent déjô vu la mer. Foaire éch voyage dins eine journée avec une voiture à bidet, ch'étoait point possible. El foaire in bicyclette ? avec ech viux cleus a m'simbloé difficile seurtout qu'i o des cotes.

Ch'dimanche, mes pérints is sont l'vés d'bonne heure. m'mère al avoait ses vaques à traire. Min père ses c'vaux à raforer et pi chl'échurie à nettier d'avant d'partir.

À l'heure prévue, nous v'lo partis in bicyclette prindre ech train à Oésemont. Mi j'avoais chonque, six ans. j'étoais d'sus ch'porte-bagages ed min père. M'mère al avoait ech cabas avec no diner.

Chés bicyclettes ringées à l'consigne o z'ont juste yeu l'temps ed prinde nos billets é pi d'passer sus ch'tchai. Déjô ech train il arrivoait. J'n'avoais point assez d'mes deux yux pour erbéyer. El locomotive al feumoait tout noère ; in passant d'avant nous, a nous o invoéyé eine giclée d'vapeur. A sintoé l'huile queude. Chés reules i ouignouéent sus chés rails. Pour mi ch'étoait un monstre d'feraille. J'auroais voulu ête à l'plache d'ech mécanicien qui passoit s'tête noère comme du quarbon, sus l'côté d'el machine in tirant d'sus l'manette d'ech sifflet pour dire bonjour à chés gins qui l'attindouéent sus ch'tchai.

O laichons passer chés premières classes, pi chés deuxièmes pour monter dins un wagon d'troisième classe. Ch'étoait des viux wagons avec des bantchettes in bo, à claire voie comme chés bancs dins chés gardins publics.

I avoait déjô bien du monde, i z'étoéent montés à Longpré, Airaines, Ary, Woéry. Heuresemint m'mère al o trouvé eine plache pi a m'y o assis. Chés hommes i l'erbéyoète, al avoait mis eine belle robe blanche. Ch'étoait un jour ed fête pour elle. Tout d'un queu, al voait quiqu'un qu'al connoissoait sus ch'tchai, al bache ech cassis d'ech compartiment pour i dire bonjour in s'appuyant d'sus ch'bord. Quint a s'est r'levé, adiu el belle robe blanche, al avoait eine barre noère à travers s'poétreine. A n'oroait brai... Min père i yo dit : 3 Tampusse a iro comme o, i n'peut qu'mintcher, personne n'in donnero eine eute ». Al s'est rassise in m'preinant sus ses j'noux pour muher l'noércheure.

Un queu d'sifflet pi ch'train i démarre. Min père qui étoait resté d'bout, il o été berlindjé d'sus chés j'noux d'eine grosse fin-me assise in face ed nous. O z'ont bien ri.

À Buleux, ech train i s'est déjô arrêté, pi à Martainneville, pi à tous chés poéyis jusqu'au Tréport. El réclame pour ch'train d'plaisir, j'el'avoais vu, mi itou, dins l'gare ed Oésemont. I avoait d'sus ech l'affiche des pérints avec un gosse qui t'noéent pa l'main. Ech gosse il avoait un sieu pi eine tchote pelle. Mi j'ai bachiné mes pérints pindant tout ch'voéyage pour avoère un sieu pi eine pelle. Si bien qu'arrivé au Tréport, il o fallu me z'accater.

Pour aller à l'plage o son-mes passé l'long d'éch port ed pèque. j'volais vire chés batieux mais m'mère a m'rattiraot toujours pour ène point m'laicher appreucher d'ech bord d'ech tchai ed peur qu'ech tchéche à l'yeu.

Arrivés à l'plage, el mer al étoait heute. I n'y avoait qu'des cayeux. Point moéyin d'juer avec m'pelle é pi min sieu. J'em su mis à braire comme eine Madeleine. Mes pérints i sont assis sus chés galets in r'béyant la mer. Mi j'éjetoais quéques cayeux dins l'yeu. A n'mamusoait point. Pour marcher sus chés galets, j'avoais du mo à mes pieds. J'em disoais : « Pi ch'est o la mer, a n'mintéresse point ! » Pi j'ai yeu l'idée d'pucher d'ol yeu avec min sieu. Il est v'nu eine grosse vague qu'a m'o noéyé. M'mère al étoait fière après mi. J'n'avoais point d'maillot d'bain é pi point grand cose pour m'ercanger. Heuseusemint i foésoait du solé, a s'éché tout seul !

À midi, min père i dit qu'o s'roèmes miu à Mers, l'mer al déchint, là-bos i yoro du sable après-diner. In s'prom'nant o sommes partis à Mers pour dîner sus ch'l'herbe d'el Prairie. O z'avons mis un morcieu d'toèle à terre. Pi o nous sommes assis tout autour pour mingier. Min père il étoait contint d'vider ch'cabas qu'il avoait triné d'pi l'matin.

J'ai c'minché par laicher t'chère m'm'œuf dur dins ch'molé d'sabe qu'i y'avoait à terre ; a crutchoait dins mes dints. Ech lite ed'cid qu'o z'avoèmes apporté, i étoait queu, quasimint imbuvable. M'mère alavoait acaté des péques, chés woépes i n'arrétoaient ed torner autour ; mi j'n'arrétoais point d'metchigner pace que j'en'avoais peur.

Infin, après-midi, sus l'plage ed Mers i avoait un molé d'sabe. Lo j'ai peu foaire des pâtés épi des rigolles.

Mais a n'a pas duré assez longtemps. Il o fallu vite ermonter pour prindre ech train. 3 Li i n'vo point no attinde » qui dit min père. O sommes arrivés in avanche à l'gare. Mes pérints i z'avoaient trop peur ed'mantcher ch'train. Sans ch'train eq'mint qu'o seroèmes r'nu ?

L'un dins l'eute, a quand même été eine boène journée mais j'étoais telmint r'cran qu'j'ai dormi dins ch'train jusqu'à Oésemont !

## Ech canard y pose problème

Roland Dumont - 3 juin 2005

Joseph : « A vo ti, Logomme ? »

Logomme : « Ouais, pi ti Joseph ? »

Joseph : « Quoué d'neu Logomme ? »

Logomme : « Bé ..., rien Joseph »

Joseph : « La santé ? »

Logomme : « Tout duchmint, mais j'tribouille. Feut poua s'plaine. Bé, j'ai passé chu scanner avant-hier »

Joseph : « Ah bon ! Pi, el'la tu ramassé ? »

Logomme : « Quoé qu'tu racontes ! T'as rien à ramasser, i t'mette dins un tilouère pi i t'pouste disn un gros tuyeu, pi ch'est toute. An n'fouait point d'mo du tout. »

Joseph : « Ouais, mais ch'canèrd... Tu l'os laiché d'sus la route ?. Tu n'réponds point. Mi, j'm'in vo t'dire : To Phane i laiche ed trop ses bétails navidjer tout partout, y fallouait qu'à arrive. L'eute d'jour, ch'est ch'bédeu qui li o écrasé eine glin-ne. Lo ch'est ti. A vo finir qu'i n'éro pu rien dins s'basse-cour. Mais dit, i va èn'n'ête malade ! Ch'étoous ti un biue d'canèrd ? I sont tertous gros, ch'est des barbaries. I y'o à manger là d'sus ! Pi avec des navets est jolimint bouin ! I y'o rien d'meilleur ! »

Logomme : « Arrête ! J'ène té perle point d'barbarie... »

Joseph : « Ah bon, i n'no d'zeutes ? In effet, il o aussi des gros mulards. Mais dis-mé : t'os du fouaire un rud'bond dins d'deux chevaux ! Si t'o point été milé, ch'n'est couère érien. Mais si i s'doute eq ch'est ti, il est capabeed porter plainte à chés cadoreux. Tu l'sais qu'ch'est un gros avaricieux. I n'attaque poua sin tchien aveu des andouilles. »

Logomme : « Min pove Joseph ! T'os rien comprend du tout. J'ai passé chu scanner à l'hôpital. Pour mes pomons qui sont toujours imberbouillés.»

Joseph : « Portant, tu m'avouos dit qu'tu fesouais pu d'cide... Et v'lo qu'tu n'as rfouait eine assise pi qu'tu m'perles eq't'as des pomons ! Pi à l'hôpital d'Adville, i n'alévtent mi d'canerds. Pi je n'vouais poua d'ferme aux alintours ! »

Logomme : « Joseph : o bien t'es bête, o bien tu n'veux rien comprinde ! J'ai passé chu scanner à Adville. Ché comme eine radio. Ch'est un examen pour saouère si t'es malade. I r'béttent dins t'panche, o bien dins poétrin-ne, pi i vouétent toute : tes boéyeux, tes éponges et pi toute. Os tu comprend ? »

Joseph : « J'ène su point pu bête eq'ti. Mi étout, j'ai déjô passé des radios pu d'un queu ! Ej su t'au courant. Mais ch'qué j'n'ai tojours point comprind, ch'est ch'qué ch'canèrd y vient fouaire la d'dins. Pi j'ène sais tojours point si tu l'os ramassé ! »

## Ech premier voéyage in train

Denise Leroy ed Mnéchart - 3 juin 2005

Vers dix huit chint soéssante seize, el première locomotive al passoait à Ary. Ch'étoait un événemint o savez !. Tout l'monde i v'noait vir ech l'engin. Min grand père, il avoait vingt ans, il étoait lo avec sin meilleur camarad : Léonard. Il aimoait foère des farces ; aussi quand Léonard i li dit : « l's'maine tchi vient j'irai avec ch'train, vir min frère qui reste à Conteville ». Min grand père y s'dépéque ed li dire : « el première foés eq'tu montes dins ch'train, t'as l'droé d'foère ch'voéyage pour é rien ». « Bon qui dit Léonard, mais eq'min qui feut foère ? » « Bé é facile : in passant à ch'guichet ed la gare, tu passes tin doé sous tin nez in foésant psitt et pi tu d'mandes in billet pour Conteville, tu véros ech 'chef ed'gare i t'donnero tin billet gratuit'mint. »

Bref v'lo ech samdi, min Léonard parti ...

« Psitt un billet pour Conteville « (min Léonard y foait bien ch'signe d'droète à gueuche avec sin doé). « Voilà Monsieur ! » qui li dit ch'chef ed'gare en lui tindant sin billet.

Léonard i n'in rvient point, à li-même i s'dit : « Eq'min qué chef ed gare i peut savoér eq ch'est el première foés que j'voéyage par ech train ? , O soèr, ej'vo r'quemincher. O véro bien ! » (bien seur min grand-père i l'avoait poéyé ch'billet in douce).

In rapassant au soèr, y'avoait un monde fou à l'gare. « Psitt un billet pour Ary », « 4F10 Monsieur », Pour mi, i n'o point comprind qui s'dit Léonard « Psitt, psitt, un billet pour Ary », « 4,10F ! Vous êtes sourd ? » Léonard i saque ses 4 francs 10 sous pour erpartir.

Léonard i déchind de ch'train à Ary. Sin copain i l'attind à queuté de ch'café. « Alors a ti été tin premier voéyage ? » « Ouais, mais j'ai été obligé d'poéyer pour r'venir ! » « C'min o ? » « J'ai bien foait, comme tu m'los dit deux troès foés Psitt Psitt sous min nez comme o » (Léonard i foait ch'geste d'droète à gueuche avec sin doé).

« Mé eq t'es bête ! » qui dit min grand-père, « tu r'venoais, ch'étoait ed l'eute sins qui faloait l'foère, d'gueuche à droète ! »

## **GÉNÉRALITÉS SUR LES CHEMINS :**

Selon la coutume du bailliage d'Amiens, les chemins sont classés en 5 catégories :

Le sentier ou pïedsente qui porte 4 pïeds de largeur (1m33) et n'y doit-on mener charrette.

La carrière ou charière ou sente de 8 pïeds de largeur et on y peut bien mener charrettes l'une après l'autre, et bétail en cordelle et non autrement.

La voie ou forain contient 16 pïeds de largeur et on y peut mener et chasser sans s'arrêter le bétail de village à autre.

Le chemin ou vicomtier qui prend 32 pïeds de largeur par lequel toutes marchandises et bestiaux peuvent y être menés et y reposer.

Le grand chemin royal ou royal qui comprend 64 pïeds de largeur.

Primitivement les Seigneurs entretenaient routes et ponts ; peu à peu la Royauté se substitua aux Seigneurs.

La corvée des chemins ne remonte qu'aux dernières années de Louis XIV. Au XVIIIe siècle les Intendants multiplièrent les routes et améliorèrent les anciennes par la corvée.

Tous les paysans étaient astreints à la corvée des bras de 16 à 70 ans, la corvée des chevaux et mulets portait au plus sur deux journées de suite. Il y avait de nombreuses exceptions, notamment les syndics, les anciens militaires, les employés des fermes et régies du Roi, les maîtres de postes, les messagers publics, les chirurgiens, les magisters, les gardes-chasse, les bergers, les vachers,...

Abolie par Turgot,- 16 mars 1776, la corvée fut rétablie cinq mois après. La déclaration du 27 juin 1787 convertit la corvée des chemins en une contribution pécuniaire.

De tout temps la Communauté a assuré l'entretien de ses rues et chemins.

A partir de la Révolution l'entretien des chemins vicinaux et des rues fut assuré par des prestations en nature ou en deniers. Celles-ci ont fait l'objet de nombreuses délibérations des conseils municipaux successifs.

## **DONNÉES SUR LA RÉGION OU LE CANTON :**

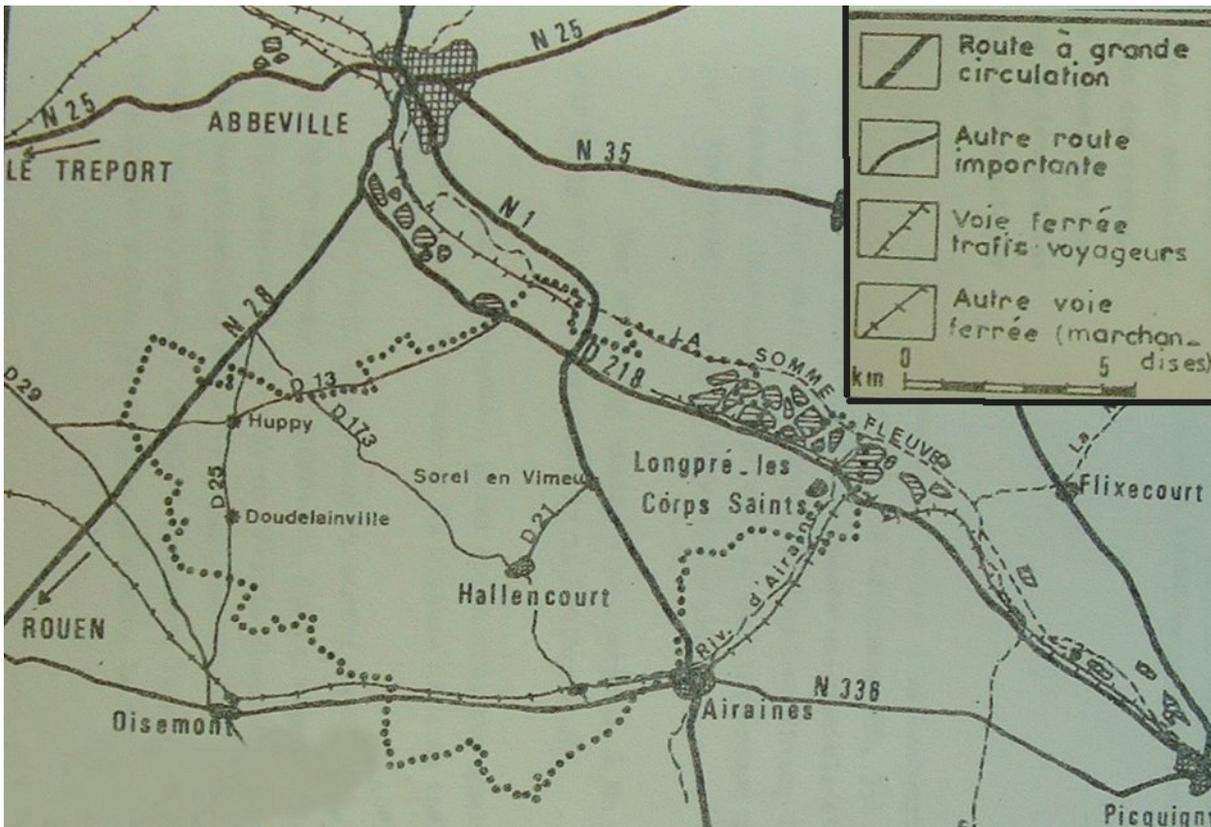
### **D'Abbeville à Paris au cours des siècles :**

Vers 1723, il fallait 4 jours pour aller d'Abbeville à Paris. Les places étaient tarifées 15 livres. Vers le milieu du siècle précédent, le prix était moins élevé (6 livres), quoique le voyage présentait plus de difficultés. La nouvelle route par Airaines et Beauvais n'était pas encore construite et l'on passait par Amiens et Clermont. Il était interdit aux messagers de mettre aucun paquet dans les coches : ces paquets devaient être placés dans ce qu'on appelait alors les magasins, et les coches disposés de telle manière à ce que les voyageurs n'y fussent point incommodés par la pluie. En 1739, nous remarquons une amélioration sensible dans le service des carrosses de Paris à Abbeville : le voyage ne durait plus que trois jours ; vingt ans plus tard, la voiture dont nous venons de parler ne mettait plus que deux jours. Le carrosse venait de finir, on lui avait substitué la diligence. Vinrent ensuite des associations gigantesques, les messageries royales et les messageries Laffite et Caillard qui, embrassant de leur immense les principales villes de France multiplièrent les moyens de transport et réduisirent à 12 heures le trajet d'Abbeville à Paris. Aujourd'hui (en 1849) le règne des messageries est passé, les chemins de fer l'emportent sur elles en bon marché et en vitesse. On est arrivé à faire en 4 heures un voyage qui demandait 4 jours. (d'après l'almanach annuaire de l'arrondissement d'Abbeville 1849)

### **Mémoire de Colette Dauphin :**

Un mémoire de Colette Dauphin, en 1971, donne l'état des infrastructures de communication du canton d'Hallencourt :

*« Un rapide coup d'œil jeté sur la carte suffit à mettre en évidence le déséquilibre des axes de circulation qui irriguent le canton. L'influence du relief est manifeste. La vallée, véritable corridor de circulation, est drainée par la Somme séparée de la voie ferrée Paris-Boulogne et de la départementale 218 par une multitude d'étangs. Le tissu des voies de communication délaisse, par contre tout le centre –ouest du canton et seule la Nationale 1, qui relie Paris à Calais, traverse toute la partie orientale du plateau d'Hallencourt.*



### **Le réseau routier :**

La majeure partie du canton peut s'inscrire dans le triangle formé par les Nationales 28, 336 et la Départementale 218. La seule route importante susceptible d'irriguer l'ensemble, la Nationale 1 qui traverse Sorel-en-Vimeux, laisse à quelque distance le chef-lieu Hallencourt et ne l'intéresse qu'indirectement par l'intermédiaire de la Départementale 21. Une situation analogue se retrouve, à un degré moindre pour Huppy située à proximité de la Nationale 28. La circulation, ainsi concentrée sur quelques voies, laisse un grand nombre de communes du plateau dans un isolement certain. De plus, les routes sont souvent étroites, bombées, voire sinueuses et déformées. Aucune voie n'atteint actuellement sept mètres de large et en période hivernale bien des routes sont impraticables. Seule la Départementale 218 est accessible aux poids lourds jusqu'à 9 tonnes ; là encore le secteur de Longpré les Corps Saints semble privilégié. Ailleurs, la présence de boqueteaux en bordure des voies augmente, en période hivernale, les risques de verglas.

Hormis la forte pression saisonnière de la route nationale 1, les comptes effectués par les services des Ponts et Chaussées ne font pas apparaître des variations très importantes entre le trafic estival et hivernal. Cette constatation met en évidence un trafic essentiellement local comportant, pour l'année 1965, 19% de poids lourds sur la Départementale 173 entre Hallencourt et la Nationale 28 contre 6% sur la Départementale 25 à Doudelainville. De nombreuses communes sont desservies chaque jour par un ou plusieurs autocars : car de ramassage scolaire, ouvrier ou lignes régulières ; mais ces dernières restent dans l'ensemble peu commodes et trop espacées.

### **La voie ferrée :**

L'écartèlement du réseau routier se retrouve dans la position des voies ferrées. Au 19<sup>e</sup> siècle, Longpré les Corps Saints a ajouté à son rôle de nœud routier local une fonction de centre ferroviaire. La Somme et l'Airaines ont favorisé l'installation des chemins de fer au fond de leur vallée, de telle sorte que le canton se trouve pris en écharpe par les voies de communication. Mais il ne faudrait pas se leurrer : la gare de Longpré ne conserve à l'heure actuelle qu'un intérêt purement local et les nombreux trains de l'artère Paris-Boulogne passent sans s'arrêter. On évalue malgré tout à 15.000 environ, en 1970, le nombre de déplacements d'ouvriers migrants alternats de la région sur un trafic total d'environ 45.000 voyageurs.

Le trafic marchandise reste assez important : la voie ferrée dessert directement l'usine de peintures et vernis Prospa et la coopérative agricole de Longpré. Ainsi en 1970, le poste Départs a pu être évalué

à environ 2.650 tonnes contre 2.200 au poste Arrivées où dominent les matériaux de construction, les emballages vides, les matières premières pour peinture et le charbon.

Longpré a pourtant vu son importance décroître par la fermeture, il y a une vingtaine d'années, du trafic voyageurs sur la ligne Longpré-Le Tréport via Airaines, qui subsiste malgré tout pour le trafic de marchandises. À l'heure actuelle, il ne survit que la gare d'Airaines, à laquelle sont rattachées les stations d'Allery et d'Oisemont. Le trafic est modeste comme les tonnages le confirment. La station d'Allery, appartenant seule au canton d'Hallencourt, a reçu 565 tonnes de marchandises diverses en 1971 et s'est contentée d'en expédier 65. Cette ligne ferroviaire à voie unique n'est plus exploitée à partir d'Oisemont. Néanmoins Longpré fait encore figure de petit nœud ferroviaire local grâce à une autre ligne à voie unique qui la relie à la vallée de la Nièvre et à Saint Léger les Domart en desservant quelques usines plus importantes.

Si la vallée facilite les communications routières et ferroviaires, la Somme n'a, par elle-même, aucun retentissement économique sur le canton, sinon par l'attrait touristique des étangs.

#### **Les télécommunications :**

À l'isolement du canton lié à la mauvaise desserte routière et ferroviaire s'ajoute une insuffisance notoire des circuits téléphoniques. Les services sont fort encombrés en automatique rural, ce qui explique le nombre élevé de demandes en instance. Sur ce point, il y a pourtant lieu d'espérer : Allery, Wanel, Huppy et Doudelainville bénéficient d'ores et déjà du téléphone automatique et d'autres vont en profiter prochainement.

Les infrastructures de communications correspondent dans le canton à une économie ancienne, reposant en grande partie sur l'agriculture et sur des formes d'industrie traditionnelle. En dehors de quelques axes vitaux bien entretenus, le reste du réseau constitue une lourde charge pour les communes. Un isolement psychologique s'ajoute donc aux difficultés ressenties par le monde rural. Il semble bien que l'absence d'un centre urbain au sein du canton ait freiné le développement des voies de communication. Depuis quelques années pourtant, l'espace rural cherche à se modifier.

#### **Les routes vues par les maires en 1973 :**

En juin 1973, les maires du canton se réunissent pour parler en particulier des communications au sein du canton, JP Cavelier en fait pour la presse un compte-rendu : « Les communications occupèrent une large place du fait du classement dans la voirie départementales des trois nationales, les 28 et 336 déjà fait et la nationale 1 au 1<sup>er</sup> janvier 1974. M. Frysou explique le choix fait entre les nationales 25 et 28 pour relier Abbeville à Rouen et aussi l'espoir d'une amélioration de la 28 avec le percement du tunnel sous la Manche. La nationale 1 a besoin d'un aménagement et on le souhaite ardemment pour un désenclavement du secteur. Et l'on souleva le projet de la liaison rapide Calais-Abbeville-Amiens-Paris dont le tracé est toujours en pointillé. Un tracé qui passera au nord ou au sud d'Abbeville ?. Pour plus de liaison avec le Vimeu, le tracé sud a de très nombreux adeptes. Il aurait dit-on le plus de chance d'être retenu. De la discussion qui s'engage, on se rend compte que bon nombre de personnes restent sceptiques. M. Deschamps (conseiller général) enchaîna en faisant un large tour d'horizon sur l'état des routes du canton. L'aménagement du CD 21 reliant Hallencourt à la nationale 1 est à placer en urgence, dira-t-il ; et de poursuivre en demandant également des améliorations pour : - le carrefour dangereux à Sorel avec la nationale 1 – la suppression de deux virages sur la section Sorel Fontaine (CD 21) – le CD 53 reliant Longpré à la nationale 1 – la section Hallencourt Allery CD73E – la section Hallencourt Hocquincourt CD173 – le carrefour de Limeux – le CD 93 de Oisemont à Éronnelle avec virages à rectifier. Certes ces routes sont souvent étroites, bombées et sinueuses. On en a assez de ramasser les morts le dimanche dira le maire d'Allery, mais la liste est longue et les crédits sont courts. »

Lu dans l'Éclaireur le 8 janvier 1997 : « Le canton d'Hallencourt est traversé par l'autoroute A28 sans péage qui a été mise en service le 18 juin 1994 entre Abbeville sud et Blangy. La desserte autoroutière du canton est assurée par les diffuseurs de Saint Maxent et d'Abbeville sud par la RD13 et la RD173. Par ailleurs le canton est à proximité de l'autoroute A16 Amiens Boulogne. Celle-ci déclarée d'utilité publique le 22 juillet 1992, est en cours de construction pour une mise en service prévue fin 1997. ». Le tronçon Abbeville Boulogne a été inauguré le 15 mai 1998.

### **La presse :**

Le Journal de la Somme paraît une fois par semaine du 6 novembre 1819 au 26 décembre 1829.

Le Glaneur paraît deux fois par semaine en 1819 jusqu'au 27 juin 1852.

La Sentinelle Picarde du 15 février 1829 au 14 mars 1840.

Le Courrier de la Somme, quotidien sauf le lundi paraît du 15 mars 1848 au 3 décembre 1851.

Le Mémorial d'Amiens, quotidien paraît à partir du 25 octobre 1851.

Le Journal d'Amiens paraît à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1861.

À cette liste, il faut ajouter l'Abbevillois paraissant pour la première fois en 1839 et Le Ralliement.

Le Progrès de la Somme est créé le 16 mai 1869. D'abord hebdomadaire, il devient quotidien le 14 mai 1870. En 1910 il paraît à 16000 exemplaires, en 1925 à 60000 exemplaires, en 1939 à 83000 exemplaires. Taxé de collaborateur à la libération d'Amiens, il est suspendu et remplacé d'abord par Picardie Nouvelle dès le 31 août. Ce dernier fusionne avec l'Écho de la Somme pour devenir le 16 octobre 1944 le Courrier Picard. Il tire en 1945 à 75000 exemplaires pour atteindre son apogée en 1975 à 89095 exemplaires, puis à partir de 1995 où il tire à 82739 exemplaires, le tirage décroît pour arriver à 70977 exemplaires en 2001.

De nos jours, le Courrier Picard, avec ses éditions d'Abbeville et d'Amiens peut donner des nouvelles sept jours sur sept de nos villages. L'Éclairer (Vimeu) et le Journal d'Abbeville (vallée de Somme) sont des hebdomadaires régionaux, appartenant au même groupe de presse, paraissant le mardi et ne relatant que la vie de nos communes dans leurs colonnes.

### **Les radios locales :**

En plus des radios à audition nationale, quelques radios locales ont, ou ont eu, leur heure de gloire surtout au début des années 1980 à la naissance des radios libres autorisées à émettre :

Radio Gazette Rurale (RGR) créée au début 1982, qui émettra jusqu'en 1998, émetteur localisé à Guignemicourt. Fréquence : 91.8.

Radio Côte Picarde qui a émis de 1982 à 1993, émetteur localisé à Saint Valéry. Fréquence : 97.

Radio Picardie Artois créée en 1985, devenue Radio Picardie Littoral en 1993. Émetteur basé à Cayeux. Fréquence : 91.6

Radio France Picardie, créée en 1985, devenue France Bleu Picardie en 2000. L'émetteur est situé à Amiens. Fréquence : 100.2 ou 100.6.

### **La Cibi :**

40 canaux en modulation de fréquence sont autorisés depuis 1980 pour les usagers de la route sous le nom de Citizen Band. Canal 9 pour l'entraide, l'assistance, le SAMU. Le canal 19 pour les usagers de la route. Les canaux 11, 22 et 27 sont des canaux d'appels.

### **Le Minitel :**

Le Minitel était sans abonnement, mais facturé au temps de communication. La facture s'effectuait par comptabilisation sur la facture téléphonique. Le serveur pouvait être branché chez soi (n° d'appel direct) ou bien sur un des kiosques (3613, 3614, 3615, etc

En effet, lancé en France en 1982 par les PTT (aujourd'hui *La Poste* et *France Télécom*), propriété de l'État, il permet d'accéder à des services en ligne dont les plus populaires sont :

3611 : *anciennement, le 11*, l'annuaire téléphonique (gratuit les trois premières minutes), la vente par correspondance (de billets de train par exemple) et bien sûr les sites de rencontres et messageries roses.

L'État français, propriétaire des PTT a fortement encouragé le développement du Minitel. Les PTT ont ainsi distribué gratuitement les terminaux (des terminaux plus évolués ont ensuite été vendus ou loués). Cette décision était motivée par les économies de fabrication, de distribution et de recyclage de *millions* d'annuaires papier *chaque année* (en effet, les foyers équipés de Minitel ne recevaient plus que les pages jaunes, au lieu des pages blanches et des pages jaunes). En 1985 on a dépassé le million de Minitels en service en France, ainsi que le million d'heures de communications de services par mois. En 2000, le Minitel était utilisé par





Ci-dessus : la machine creusant les tranchées dans le bord de route et dépose des fourreaux. Les 3 fourreaux présents dans une chambre de tirage (Hallencourt) début mai 2005.



Ensuite s'opèrent les travaux des traversées de village et de raccordement au local appartenant à France Télécom qui permet la desserte en services (Téléphonie, Internet Haut Débit, Télévision) des habitants des communes rattachées (situé place du 8 mai à Hallencourt). Ces travaux ont débuté en juin 2005 à Hallencourt par le creusement de tranchées profondes de 60 cm sur le bord de la chaussée.

Les tronçons Airaines - Longpré les Corps Saints et Longpré les Corps Saints sont en phase d'étude d'avant-projet, fin d'année 2005 correspond à la date prévisionnelle de fin des travaux.

Une fois ces études terminées, les travaux de génie civil peuvent commencer : on creuse les tranchées, on installe les fourreaux, les câbles de fibre optique et les chambres de tirage (ces chambres permettent d'accéder aux câbles de fibre optique).

## Les débuts du chemin de fer à Abbeville :

(par Philippe Camus, extraits)

En France l'essor de la construction du chemin de fer remonte à 1842 avec la loi du 11 Juin qui fixait le régime de la concession et un plan de classement de sept lignes devant rayonner de Paris.

La ligne Amiens-Boulogne fut prescrite par la loi du 26 Juillet 1844, adjugée le 20 Octobre 1844 à MM. Charles Laffite, Blount et C<sup>ie</sup>.

C'est le Dimanche 14 Mars 1847 que fut inauguré le tronçon Amiens-Abbeville. Contrairement aux habitudes l'inauguration ne fut accompagnée d'aucune cérémonie à plus forte raison d'une fête ou d'un banquet. Cette absence de faste semble avoir pour cause la situation économique extrêmement difficile de cette période et la misère qui régnait alors. Le Conseil d'Administration de la Compagnie avait décidé par contre de répartir entre les communes concernées par le passage du chemin de fer une somme de 4 000 francs destinés au soulagement des pauvres.

Voici le récit de cette « modeste inauguration publié dans le Pilote de la Somme du Mardi 16 Mars 1847 : L'ouverture du chemin de fer d'Amiens à Abbeville s'est faite avec simplicité ; un train spécial portant les administrateurs de la compagnie et une vingtaine d'invités ont quitté Paris

dimanche matin à 8 heures moins un quart et était de retour à Paris le soir à 7 heures moins un quart, ayant ainsi parcouru 96 lieues en 11 heures, y compris les temps d'arrêt à Amiens et à Abbeville.

Le trajet de Paris à Amiens s'est fait en 3 heures. — Le trajet d'Amiens à Abbeville, s'est fait en 1 heure 10 minutes le retour en 55 minutes, on pourrait dire des voitures du chemin de Boulogne ce qui a été dit du théâtre historique, qu'on y est trop bien ; mais ce ne sont pas les voyageurs qui s'en plaindront. Les wagons de 1<sup>re</sup> classe ont les panneaux en acajou, les banquettes sont à fond cannelé, il y a 2 lampes par compartiment, et des rideaux pour en adoucir la lumière. On a aussi songé à la commodité trop souvent oubliée du voyageur de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> classes. Les wagons de 2<sup>e</sup> classe sont très spacieux, ils ont des fenêtres très larges, et de plus susceptibles de s'ouvrir. Les wagons de 3<sup>e</sup> classe sont couverts en cuir et au lieu de rideaux ils ont des panneaux en bois avec des jalousies mobiles pour donner de l'air et du jour.

Dimanche 14, à une heure, un convoi venant d'Amiens, a amené au débarcadère plusieurs personnes d'Amiens et quelques administrateurs du chemin de fer ; le convoi est reparti presque immédiatement pour Amiens ; le trajet a été effectué en 55 minutes.

La ligne fut ouverte au public le lendemain de l'inauguration, c'est-à-dire le lundi 15 Mars 1847. Voici le tableau des tarifs et des horaires à cette date.

### **Trains en correspondance avec la ligne du Nord.**

#### **HEURES DE DEPART DES TRAINS.**

De Paris à Abbeville : 10 heures du matin; 4 et 7 heures du soir.

D'Amiens à Abbeville : 9 heures du matin.

D'Abbeville à Paris : 5 et 8 h. 45 du matin, 2 h 30 et 10 h. du soir.

#### **PRIX DES PLACES.**

De Paris à Abbeville *et vice versa* : 1<sup>re</sup> classe, 19 fr.95 c.

2<sup>e</sup> classe, 15 fr.

3<sup>e</sup> classe, 11 fr. 15 c.

— Voitures contenant deux personnes, 98fr. 50 c.

— Voitures contenant 3 personnes, 124 fr 80 c.

#### **Trains partant d'Amiens**

Stations	Matin	Soir	Soir	Soir
Amiens	9h00	2h30	9h30	11h30
Ailly	9h17	2h47	On ne	On ne
Picquigny	9h27	2h57	s'arrête	s'arrête
Hangest	9h40	3h10	pas	pas
Longpré	9h54	3h24	aux	aux
Pont-Rémy	10h09	3h39	stations	stations
Abbeville	10h25	3h55	10h45	12h45

#### **Trains partant d'Abbeville**

Stations	Matin	Soir	Soir	Soir
Abbeville	5h00	8h45	2h30	10h03
Pont-Rémy	On ne	9h01	2h40	On ne
Longpré	s'arrête	9h16	3h01	s'arrête
Hangest	pas	9h30	3h15	pas
Picquigny	aux	9h43	3h28	aux
Ailly	stations	9h53	3h38	stations
Amiens	6h15	10h10	3h55	11h15

Le voyage Abbeville-Paris, 11 francs 15 centimes en 3<sup>e</sup> classe, n'était pas encore à la portée de toutes les bourses. Cette somme était environ le salaire moyen d'un ouvrier « qualifié » par semaine.

Entre Abbeville et Paris avec le changement à Amiens et selon les trains il fallait compter entre 5 heures 30 et 6 heures de voyage. C'était un énorme, progrès, une véritable «révolution des transports » dont voici quelques conséquences immédiates intitulées :

Les pendules à l'heure.

*« La seconde conséquence de l'arrivée du chemin de fer fut la nécessité de «mettre les pendules à l'heure ». En effet, nous apprenons, c'est toujours la même source, que «les horloges*

publiques de la ville d'Amiens sont toujours en avance de 15 minutes sur celles d'Abbeville ; il y a longtemps que cela existe, il semble que nous sommes rétifs à la marche du temps et que nous ne voulons pas emboîter le pas de nos voisins. Jusqu'alors, ce retard n'a nui à personne, mais aujourd'hui il n'en est plus de même. Les régulateurs des stations de chemin de fer du Nord et de Boulogne, qui marchent d'accord, avancent eux-mêmes de 5 minutes sur l'heure d'Amiens, et par conséquent de 20 minutes sur celle d'Abbeville. Il suit de là que tous les jours et à chaque départ, des voyageurs arrivent à la station d'Abbeville trop tard pour prendre les convois. Ils ont compté sur l'heure de la ville et au lieu d'arriver 10 minutes avant le départ ils arrivent 10 minutes après, et ils sont obligés d'attendre jusqu'au départ suivant. On leur éviterait ce désagrément, si la mairie voulait adopter pour le régulateur de l'Hôtel de Ville, que suivent toutes les horloges, l'heure de la station ou du moins celle de la ville d'Amiens ». (L'Abbeillois du 15 avril 1847). Il suffisait de parler, ou plutôt d'écrire : dans l'édition suivante du 22 avril 1847 nous apprenons que bientôt les horloges d'Abbeville seront avancées et suivront l'heure du chemin de fer.

### Les horaires en 1885 :

Stations									
Abbeville	6h21	8h27	11h08	1h20	3h20	6h36	7h39	10h08	10h58
Pont-Rémy	6h41	8h39	11h23	1h32	3h32	6h48	8h04		
Longpré	7h10	8h53	11h51	1h44	3h44	7h02	8h24		11h23
Amiens	8h13	10h10	12h55		5h02	8h15			12h22

Stations								
Amiens	6h	8h	10h07	1h40	3h03	5h40	7h42	10h25
Longpré	6h48	8h49	10h54	2h34	3h35	6h34	8h31	11h45
Pont-Rémy	7h	9h03	11h6	2h47		6h48	8h43	
Abbeville	7h15	9h15	11h24	3h2	3h59	7h5	8h58	

### Cachet ligne Longpré-Gamaches :

Les correspondances qui voyageaient par le train revêtaient un cachet circulaire reconnaissable au trait fluctuant, voici ce cachet pour la ligne Longpré-Gamaches :



Documents sur la voie Longpré Gamaches :

Chemins de fer du Tréport et de Frévent à Gamaches

# Train de Plaisir

DE

## DOULLENS AU TREPORT

Le Dimanche 14 Août 1881

ALLER			RETOUR		
Station	Matin	Soir	Station	Matin	Soir
DOULLENS . . . . .	Départ 7 15		LE TRÉPORT . . . . .	Départ 7 00	
CANDAS . . . . .	— 7 36		EU . . . . .	— 7 09	
CANAPLES . . . . .	— 7 56		MARTAINVILLE . . . . .	Arrivée 8 05	
SAINT-LÉGER . . . . .	— 8 13		OISEMONT . . . . .	— 8 18	
FLIXECOURT . . . . .	— 8 29		AIRAINES . . . . .	— 8 49	
LONGPRÉ . . . . .	— 9 06		LONGPRÉ . . . . .	— 9 05	
AIRAINES . . . . .	— 9 19		FLIXECOURT . . . . .	— 9 28	
OISEMONT . . . . .	— 9 46		SAINT-LÉGER . . . . .	— 9 43	
MARTAINVILLE . . . . .	— 9 57		CANAPLES . . . . .	— 9 59	
EU . . . . .	Arrivée 10 50		CANDAS . . . . .	— 10 49	
TRÉPORT . . . . .	— 11 14		DOULLENS . . . . .	— 10 42	

Ce train correspond avec le train partant d'Amiens à 7 h. 40 du matin.

Ce train correspond avec le train arrivant à Amiens à 10 h. 30 du soir.

PRIX DES PLACES (Aller et Retour)

1 <sup>re</sup> CLASSE	2 <sup>e</sup> CLASSE	3 <sup>e</sup> CLASSE
5 FR.	3 FR. 50	2 FR. 50

Des Billets seront délivrés aux prix ci-dessus, aux stations suivantes:

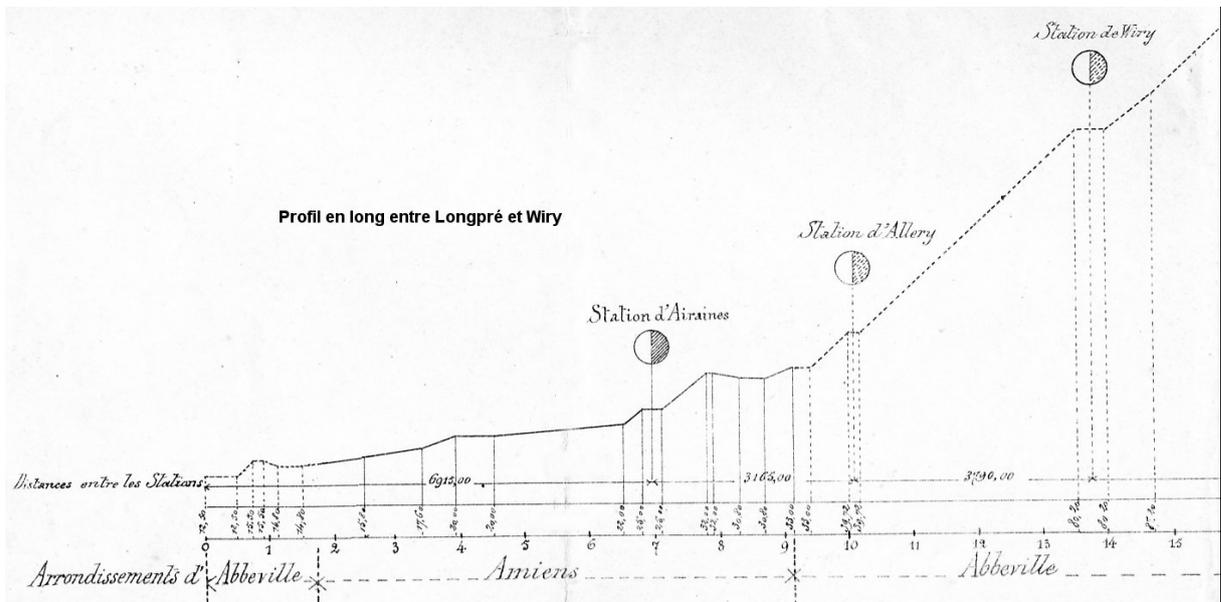
Doullens, Gézaincourt, Candas, Montrelet, Canaples, Pernois, Saint-Léger, Flixecourt, Longpré, Airaines, Allery, Wiry, Oisemont, Martainville et Maisnières.

*MM. les Voyageurs sont priés de prendre leurs billets à l'avance, le nombre des places étant limité.*

En dehors des trains indiqués ci-dessus, ces billets spéciaux n'auront aucune valeur

### LE BATEAU A VAPEUR DEAUVILLE

fera des promenades en mer à prix réduits de 1 à 3 heures du soir si le temps le permet



### **Situation en 2005 de la voie Longpré Gamaches :**

Vers 1990, la gare d'Airaines a été fermée et le tronçon Gamaches Longpré fut tout de suite défermé, l'emprise appartient toujours à la SNCF mais un syndicat d'aménagement du chemin de randonnée pédestre Oisemont Condé Folie a depuis été créé pour aménager un chemin de randonnée pédestre et équestre à la place de l'ancienne voie ferrée. Aujourd'hui seule subsiste encore la voie ferrée qui va de Condé Folie à Saint Léger même si depuis les travaux sur la RN1 à Flixecourt, elle est coupée dans cette commune. En 1996, cependant, la voie reprit du service et fut remise en état entre Longpré et Ville le Marcelet, onze convois successifs amenèrent en effet, les éléments du tablier du viaduc de L'A16 qui surplombe la vallée de la Nièvre. Ce fut la dernière utilisation intensive de ce qui restait de la ligne Canaples Gamaches sur laquelle circula encore entre 1997 et 2002, un contrat annuel d'entretien. C'était il y a trois ans et la ligne depuis a été abandonnée. (Courrier Picard du 3 avril 2005).



La voie ferrée avant Wiry venant d'Allery (juin 2005)

# ALLERY :

## **L'histoire de la communication :**

Le premier moyen de communiquer à distance utilisé par l'homme a sans doute été la parole, le cri, quand la distance augmentait. Il a d'abord fallu avoir recours à des signes ou pictogrammes, gravés sur du papyrus ou sur la pierre. Cette communication nécessite un porteur : l'homme. Mais sa vitesse n'excède guère les 5 ou 6 kilomètres par heure. Le cheval vint vite à son secours, plus rapide 35 à 36 kilomètres par heure et moins vite fatigué... nous sommes en l'an 400 avant Jésus Christ. Que de chemin parcouru depuis ! Chaque siècle a vu se moderniser le moyen de communiquer. Du « Tam-Tam » à Internet, quelle révolution !

Combien d'ouvrages ont évoqué l'histoire singulière de La Poste depuis sa création sous Louis XI ! Peu ont eu pour dessein de montrer cette très ancienne institution et très jeune entreprise à travers la diversité et la richesse de son patrimoine. Pourtant, rares sont les activités humaines qui peuvent présenter autant de références.

L'histoire de La Poste est aussi celle d'une institution qui a toujours su évoluer avec la société française et répondre à la demande sociale. Ainsi dès le XIX<sup>e</sup> siècle furent créés des services financiers postaux et l'épargne populaire. Bien que le monde moderne appelle à d'autres compétences, La Poste n'oublie pas le rôle particulier qui est celui d'assurer un service public, avant tout !

Sous l'empire romain il y eut des messagers à la poste aux chevaux. Au XVII<sup>e</sup> siècle est née la poste aux lettres. Les maîtres de poste, qui sont en même temps des loueurs de chevaux et des « achemineurs » de lettres, voient leur rôle réduit à celui de fournisseurs de chevaux. En effet la poste aux lettres, en tant qu'organisation autonome, apparaît avec le début du siècle et va, sous l'impulsion de ceux qui en tirent bénéfice, monopoliser le transport des missives. Puis sous le régime des fermes vint la « petite poste, la poste aux chevaux, la messagerie.

Des relais furent créés à travers la France. Ces battisses souvent somptueuses, permettaient l'échange des chevaux fatigués, d'hôtel pour les coursiers. Marseille se trouvait enfin à une semaine de Paris. Vers 1800, l'administration admet dans les voitures des courriers, les citoyens munis de passeport. Mais les places des voyageurs n'étaient accordées qu'autant le volume des dépêches le permettait. Dans le même temps, un système de télégraphie optique est mis au point par un certain Claude Chappe. C'est le début de la télégraphie sans fil.

La période qui s'étend de 1878 à 1898 verra le rattachement du service des postes (P&T en 1881) à celui du télégraphe. Puis en 1921, avec l'arrivée du téléphone, l'institution s'appellera PTT, sigle désormais célèbre puis La Poste en 1991.

## **La Poste :**

Le 26 juillet 1863, le conseil municipal s'est réuni à effet de donner son avis sur le service postal de la commune.

Considérant que les nombreuses affaires commerciales de la commune d'Allery demandent à juste titre une amélioration dans le service postal émet à l'unanimité le vœu que la commune d'Allery soit desservie par le bureau d'Hallencourt, si l'administration des postes veut bien daigner lui accorder deux distributions par jour, dans le cas contraire elle désire rester annexée au bureau d'Airaines qui lui assure chaque matin une distribution de 8 à 9 heures et une levée de boîtes, le soir à 4 heures et, entendu aussi que ses rapports commerciaux sont plus fréquents avec cette dernière localité.

A noter que c'est en diligence qu'était acheminé le courrier en partance d'Hallencourt.



*Le courrier part d'Hallencourt ... et arrive à Allery*



Nouvelle délibération le 26 mai 1867, pour le même motif :

*« Le conseil municipal et les plus imposés, considérant en effet que les lettres et nombreuses commandes venant de province ne parviennent le plus souvent à destination que deux jours et demi après leur envoi et que ce retard empêchant les fabricants et commerçants de la commune de répondre en temps utiles est fort préjudiciable à l'industrie du pays, qui chaque jour prend de plus en plus d'extension.*

*Considérant aussi que la commune d'Allery n'est située qu'à quatre kilomètres environ du bureau d'Airaines et de ce rapprochement pourrait facilement permettre une seconde distribution sans qu'il en coûtât beaucoup à l'Administration.*

*L'assemblée ose espérer que l'Administration supérieure des Postes, en égard à la population toujours croissante de la commune, ainsi qu'à l'importance notoire de son commerce qui tant dans son centre que dans les pays circonvoisins, n'occupe pas moins de 1200 ouvriers avec leurs femmes et enfants.*

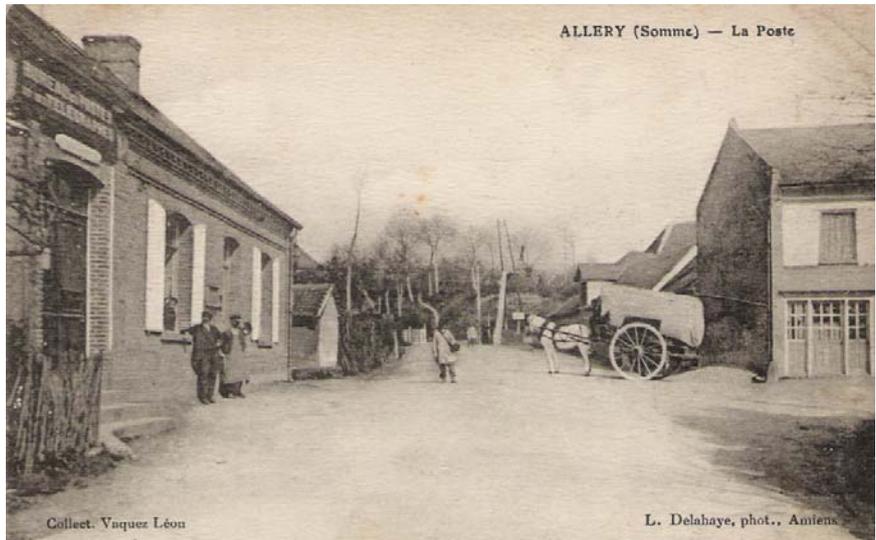
*Voudra bien faire droit à sa juste réclamation et ordonner qu'une seconde distribution ait lieu dans cette commune tous les jours de 2 à 4 heures du soir, c'est à dire après l'arrivée à Airaines du courrier de 1 heure dont la distribution des dépêches n'est faite dans la commune que le lendemain de 8 à 10 heures du matin. En ayant cette distribution à l'heure demandée, les commerçants auraient le*

temps de répondre, pour le départ du courrier de 8 heures du soir et par ce moyen gagneraient un jour sur leur correspondance, chose qui éviterait pour le commerce beaucoup de désagrément. »

### Bureau de Poste et de Télégraphe

En 1875, la distribution du courrier relève du bureau de poste d'Hallencourt qui, à la demande des industriels locaux, assure 2 services par jour.

Le développement industriel lié à l'implantation de la voie de chemin de fer, génère de nouveaux besoins ; les commerçants ne se trouvent-ils point obligés, pour répondre aux lettres qui leur parviennent par la première distribution, de



faire porter à Airaines leurs dépêches pour Paris et passé Paris. Que dire aussi de la deuxième distribution qui a lieu à 3 heures, alors que le facteur retourne aussitôt sa distribution faite, c'est à dire vers 4 heures, rendant également impossible son intermédiaire pour renvoyer les réponses pour le courrier de 7 heures ;

Ces gênes à l'activité commerciale incitent le conseil municipal à demander le 28.10.1878, la création d'un bureau local, puis sa réalisation tardant, à proposer le 29.02.1880 que soit aménagé l'itinéraire du facteur, à savoir :

- la place et la rue du Sac, depuis la maison, Boutillier Poiret, jusqu'à celles de Dallier et de Cocu Apoloni.

- la rue de la Gare, jusqu'à la maison Fourdrinier Ismérie

- la rue d'Hallencourt et de Mérélessart

- le Quayet haut et bas, avec les ruelles

- le Chécherot et la carrière

- la rue des places

- et seulement pour le courrier de l'après midi, la rue aux chiens et du Bout de la ville, tout en souhaitant que le facteur rural qui le matin emprunte ce chemin pour la desserte de Wiry, Vergies et Le Fay se chargeât d'y distribuer le courrier

La réalisation en 1882 du bureau de poste va modifier le rythme, sinon l'itinéraire. Les distributions des lettres les dimanches et jours fériés qui avaient lieu à 11 H 15, sont supprimées, d'abord pendant la période d'été, finalement toute l'année. Le facteur n'assure plus que la distribution du courrier arrivé au train de 8 H 30, encore que de 1914 à 1919 il se voit attribuer en plus la desserte d'Heucourt-Croquoison.

La fin de la guerre et le boom économique qui suivit et qui se concrétisa par la construction de nouvelles usines, se traduisit par la remise en vigueur de 1922 à 1940, d'une deuxième distribution journalière. Le facteur local recommençait alors sa tournée pour le courrier arrivé à 15 H 15, puis triait les lettres affectées à son collègue rural.

Ce dernier poste fut supprimé en 1970 et le bureau rattaché techniquement au centre distributeur d'Airaines, expliquant de ce fait l'adresse postale 80270 – Allery.

Mais revenons à notre bureau de poste dont la création nécessitera des trésors d'énergie.

Le 20.04.1879, l'idée naît d'appuyer la demande par l'engagement de mettre gratuitement à la disposition de l'administration pendant 18 ans un local convenable pour le fonctionnement du service et l'habitation du titulaire ; on y ajoute le vœu de voir également établi un bureau télégraphique.

Ce dernier point s'avère plus facilement réalisable puisque le 23.10.1879, le conseil accepte le devis établi par la direction des Postes à savoir : Pose de fils d'Abbeville via Long, Longpré-les-Corps-Saints, Airaines, Allery, l'achat de différents matériels pour une somme de 1550 Francs.

La dépense fut couverte pour une partie par le produit d'une souscription locale qui le 29.02.1880, s'élevait à 1310 francs.

1880 voit les conseils se succéder pour demander l'autorisation préfectorale de confier les travaux de construction au maître d'œuvre du groupe scolaire, les Ets Talon et d'en financer pour partie, le coût prévu : 5215.40 Francs, par la revente à la hauteur de 2800 Francs de l'ancienne école des filles (l'actuelle bâtisse du 21 route d'Hallencourt)

La construction est enfin achevée le 10 février 1882 et accueille également le bureau du télégraphe dont les frais de déplacement s'élèvent à 28 francs.

Passons sur le projet suggéré en 1887 par M. Bourgeois Elie, de surélever le bâtiment ainsi que la salle de la Mairie, d'où quelques démêlés avec l'administration des Postes.

La commune signe le bail de location le 18.11.1897, mais dès le 13.02.1898 en conteste la clause d'aménagement de la pièce principale qui se trouverait presque transformée en « corridor » Elle propose une addition de construction au pignon de 5.50 m sur 2 m, avec entrée sur la rue, en façade, pour fournir une salle d'attente et au besoin d'une cabine téléphonique et une séparation distincte avec la salle des facteurs.

Las, si les travaux d'adjonction sont achevés en octobre 1898, l'administration voit dans cette construction sur « pilotis » des possibilités d'indiscrétion et demande un revêtement en béton. Contestant le secret des autres salles d'attente, le conseil entend laisser les choses en l'état et finalement accède au compromis proposé de doter d'un plafond de sous-sol, qui est finalement muré en 1926, après avoir servi jusque là de remise à outils au Directeur d'école.

Pendant la période d'hiver du 15 octobre au 15 mars, le bureau fut dès la fin 1912, éclairé à l'extérieur, de la chute du jour jusqu'à 8 H 30 du soir, au moyen d'une lampe réverbère raccordée aujourd'hui au réseau local.

Sitôt après la deuxième guerre et l'avènement du téléphone, c'est à la poste qu'on allait téléphoner. Il n'y avait que peu de téléphones à Allery, excepté dans quelques usines. L'attente était longue pour obtenir son correspondant, c'était chacun son tour, il fallait être patient, mais c'était une occasion de plus pour discuter avec son voisin. C'était l'époque où l'on savait encore quelle tête il avait ; son voisin...!

Ci-dessous, liste des receveurs de 1900 à 1994.

1900 à 1910	Mme Jouandeau	1949 à 1953	M. Jean Mandé
1911 à 1921	Mme Tallery	1954 à 1956	Mme Tourides
1922 à 1929	Melle Duvauchelle	1956 à 1962	M. Dufour
1930 à 1939	Mme Sutner	1963 à 1976	Mme Merlen
1940 à 1945	Melle Coppens	1976 à 1984	M. Parment
1946 à 1948	Mme Sinoquet	1985 à 1994	Mme Bouthors

Au départ de Mme Bouthors, le bureau devient une annexe d'Airaines pour la distribution du courrier et d'Hallencourt pour les autres activités.

L'étage au-dessus du bureau de postes servait de logement aux receveurs et à leurs familles.

L'activité était encore intéressante en 1994. C'était encore un lieu de rencontres, au service du public, tel que l'état le concevait au début de cette administration.

En 2000, l'administration des postes décide de fermer le bureau de postes trop vétuste et devenu trop grand. Elle veut surtout supprimer des locaux et gagner ainsi en personnel. La commune se bat une nouvelle fois pour sauvegarder un bureau de distribution. Elle obtient gain de cause et ouvre un local dans une ancienne habitation réservée il y a peu de temps encore aux instituteurs. Située sur la place de la Mairie, celle-ci très coquette et accueillante, rend bien des services à la population d'Allery, mais pour combien de temps encore ?

Irrémédiablement le service public comme privé d'ailleurs, privilégie le rendement, la rentabilité au service « citoyen ».

L'ancienne poste a été transformée en maison d'habitation, et ce n'est pas sans nostalgie que les habitants d'Allery passent devant ce bâtiment, dont les murs renferment tant de souvenirs et qui appartiennent désormais à une autre vie.

### **Les facteurs :**

Il faut avoir de bons mollets pour être facteur à Allery. Le relief très accidenté en a rebuté plus d'un. Si aujourd'hui, la distribution du courrier se fait en voiture, il y a peu de temps encore c'est à vélo, que nos valeureux préposés aux postes faisaient leur tournée, digne d'un parcours du combattant.

En effet, chargés comme des mules, ils devaient gravir toute la côte d'Hallencourt sur

1.500 km, la rue Albert Larivière, véritable col de 1<sup>ère</sup> catégorie ! La rue de la carrière, la côte de la rue du Quayet. Quand on sait que le village s'étend sur 3 km, on peut imaginer que nos agents pouvaient se présenter au départ du Tour de France en pleine forme. Il faut ajouter qu'on l'attendait avec impatience le facteur ; c'était la personne qui « apportait » les nouvelles, bonnes ou mauvaises, l'argent du mandat, le journal. C'était une personne bien vue dans le village, au besoin on lui offrait un « café » dans l'espoir de lui soutirer, peut-être... les derniers potins. Les petits services qu'il rendait étaient autrefois récompensés par un petit verre de vin, qu'il accepte toujours...pour se soutenir...et qui souvent produit l'effet contraire ! (Tradition aujourd'hui disparue.) C'était quelqu'un de toute façon, très utile à la société, qui pouvait à l'occasion, rentrer au sec le pain que le boulanger itinérant avait déposé au bas de la cour, évitant un déplacement à la personne âgée. C'est le seul agent qui ne se fait pas d'ennemi dans l'exercice de ses fonctions.



Les facteurs avaient également beaucoup de mérite pour rentrer dans certaines maisons, où les chiens étaient plus ou moins féroces. Certains en ont conservé des « souvenirs » douloureux. Pourquoi les chiens n'aimaient pas les facteurs ? On ne sait pas trop, sinon le képi ou la tenue qu'ils ne devaient guère apprécier.

Ainsi les facteurs ont le privilège d'être bien accueillis en début de chaque année pour « les étrennes ». Le calendrier des P.T.T. est même très attendu, excepté chez certains qui rechignent devant cet impôt supplémentaire. Ceux-la mêmes qui invoquent le fait que celui de l'année dernière est encore tout propre ! Ou bien qu'il renferme la date de la fête de sa femme ! Pourtant ce calendrier est très pratique, avec le nom de toutes les communes du département, la carte du département, le plan des grandes agglomérations.

### **Le télégraphe, le téléphone :**

Bien avant le téléphone c'est du télégraphe que les industriels se servaient en partant de la poste. C'était en son temps un moyen de communication révolutionnaire. Puis dès la fin de la guerre 1914-1918, le téléphone fit son apparition. Quel progrès ! Les industriels dans un premier temps allaient au bureau des postes et télégrammes pour joindre leurs clients et leurs fournisseurs. Le gain de temps fut considérable. Puis les premières lignes téléphoniques furent installées dans le village, les usines de tissage purent se connecter au réseau. Ainsi les Etablissements Albert Lefebvre reçut le numéro 1, les Etablissements Dufour le numéro 2, les Etablissements Nicolas Darras le 3, les Etablissements Niquet le 4, les Etablissements Georges Darras le 5 et les Etablissements Allot le 10.

Au fil des années quelques habitants un peu plus aisés se procurèrent ce nouveau concept. C'est après la guerre 1939-1945 que les villageois prirent conscience de l'utilité du téléphone.

Aujourd'hui, qui ne l'a pas ? On a même vu l'explosion du portable ! Joindre un parent en Australie demande désormais quelques secondes. Internet permet des contacts rapides avec le monde entier.

Le problème, et il y en a un grand, c'est que l'on n'écrit plus, on ne communique plus que par SMS, par fax ou par Email et on ne connaît plus son voisin.

Dès son plus jeune âge un enfant a désormais « son portable. » Est-ce un bien ou un mal ?



### La T.S.F. – La Télévision :

Je puis affirmer avec précision la date du premier poste de télévision vu à Allery. C'était chez notre cordonnier local, Monsieur Bouly et c'était en 1960. Quel événement ! Je me vois encore jeune garçon trouvant régulièrement des défauts à mes chaussures et me rendre chez notre « riche » cordonnier et apercevoir ainsi des images dans un poste de radio « amélioré. » Et je n'étais pas le seul ! Pour sûr il a dû faire de sacrées belles affaires pendant quelques temps.

Je me souviens aussi que la moitié de la rue du Quayet se rendait certains soirs chez lui pour voir les premières émissions, telles la « piste aux étoiles » ou encore « cinq colonnes à la une » et enfin les premières rencontres de football. Je me rappelle un certain Reims - Réal de Madrid où sa maison était vraiment trop petite.

Puis il y en a vite eu d'autres, il y eut la couleur dans les années 1980, aujourd'hui il y a plusieurs postes par famille et on regarde tout et rien. D'une chaîne nationale il y a quarante années, une centaine ou plus est visible maintenant. Mais tout cela est au détriment des bonnes émissions, des bons spectacles ou documentaires. C'est le temps de la télé-réalité et de l'information tous azimuts. Désormais on déjeune en regardant la télé, on se lève, on allume le poste, on ne parle plus à table. On aime ou pas !

### L'avènement de l'Automobile :

Allery peut s'enorgueillir d'avoir eu un des premiers « pilote » automobile. Effectivement monsieur l'Abbé Gavois qui finit ses jours dans notre village, fut un des rares Picard à posséder une voiture avant 1900. Et on peut dire qu'il faisait sensation au volant de sa Panhard-Levassor, acheté à un fabricant de métiers à tisser de Troyes en 1895. Il n'était pas peu fier de traverser les villages, effrayant tout le monde sur passage. Elle en faisait du bruit son « Antoinette », pétaradant à tout va, et son apparition attirait constamment la curiosité. C'était un événement extraordinaire que de voir cette machine effrayante, elle restera à jamais gravée dans les mémoires.



Cette superbe voiture fut exposée dans différents salons automobiles, et fait partie des plus belles pièces du musée de l'automobile.

Elle a même eu la vie dure « notre Antoinette » puisqu'en 1940 elle a échappé au bombardement qui détruisit une partie d'Amiens où elle séjournait.

Quant à notre curé l'Abbé Gavois il s'éteignit dans notre paroisse en 1941.



Ci-contre, photo de Camille, Léon et Louis Allot en 1920.

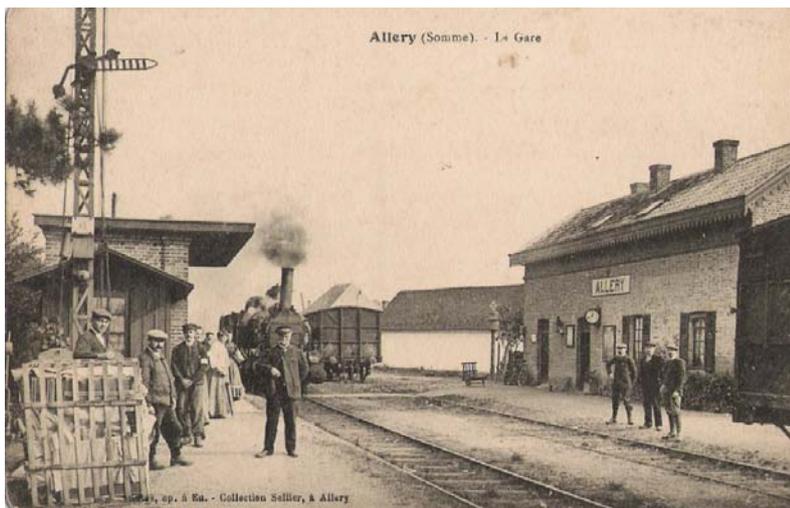
### Le chemin de fer :



100 ans, tout juste, c'est ce qu'aura duré le trafic ferroviaire à Allery. Un siècle de vie, de mouvements, d'activités, de rencontres. Qu'il était bon d'entendre le train et son coup de sifflet strident, annoncer son entrée en gare, ou son passage à un endroit non gardé. C'était aussi un repaire pour les employés des tissages, ils n'avaient pas besoin de montres, c'était le signal qu'il était l'heure d'aller déjeuner, ou de sortir le casse-croûte ! C'en était un autre pour les cultivateurs dans leurs champs. Il était l'heure, pour ces Allérois, d'aller déjeuner, ou de rentrer à la maison ou à la ferme.

C'était le temps d'une activité industrielle importante à Allery avec les nombreux tissages. Jusqu'au début des années 1950, le trafic était important. Les trains se formaient en gare de Longpré. Puis ils partaient vers Gamaches ou vers Doullens pour alimenter les entreprises de la Nièvre. Entre Longpré et Oisemont les trains desservaient Airaines et sa coopérative agricole, Allery donc et ses tissages, Wiry et ses petites unités textiles. En gare de Oisemont, les wagons déchargeaient leur cargaison de betteraves à destination de la sucrerie, tandis que la distillerie livrait les wagons-citernes d'alcool. Le trafic était intense et le secteur bien desservi. C'était aussi, le temps des premières sorties loin du village pour beaucoup de ses habitants, en direction du Tréport pour les premiers bains de mer ; c'était le temps du « train de plaisir » des jours heureux. Il n'y avait pas, ou presque pas de voitures dans les rues, pas de circulation, pas d'autres moyens de locomotion que de prendre le train.

C'était une vie au ralenti, une autre vie. Avec l'arrêt du train, c'est tout notre village (et bien d'autres) qui s'est mis à ronronner et même à s'endormir. Plus de train, plus de tissage, plus de commerce. On avait fait le choix de « la rentabilité », on a oublié la convivialité, la vie simple. Le modernisme dévastateur faisait son apparition à l'aube du XXI<sup>e</sup> siècle.



### Expropriations :

Dans la seconde moitié de l'année 1871 vinrent les expropriations au profit de la compagnie anonyme du chemin de fer de Frévent à Gamaches, substituée aux droits des sieurs Gautray, Abt et Delahante concessionnaires, pour cause d'utilité publique. Plus d'une bonne centaine de terrains de toutes natures : terres, jardins, bois, vergers, granges et même maisons furent ainsi soustraits à leurs propriétaires d'une superficie allant d'une poignée de mètres carrés à près de 1500 mètres carrés.

### Historique :

Le chemin de fer a son origine dans une série d'inventions qui s'échelonnent depuis le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1829 :

L'ornière de bois, puis le rail en fer, pour transporter les lourds chargements dans les mines. Les machines à vapeur fixes, pour puiser l'eau dans les mines et actionner les usines textiles. La machine à vapeur mobile pour la propulsion des navires, puis les chariots sur route. L'étape capitale fut la combinaison du rail en fer, du chariot à vapeur et de la découverte de la chaudière tubulaire. En France, l'établissement de la première ligne sur rail, à traction animale, fut autorisé en 1823 pour relier Saint-Etienne à la Loire. En 1841, le réseau français ne comptait que 570 kilomètres. En 1842, l'Etat se dote des moyens de donner au pays un véritable réseau ferré.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la France est déjà dotée d'un important réseau de chemin de fer à voie normale (1.435m d'écartement), qui dessert à peu près toutes les grandes villes. C'est alors la grande époque du chemin de fer, seul moyen de communication existant digne de nom. Des demandes affluent de tous côtés, émanant des moindres bourgades qui souhaitent être reliées au chemin de fer.

Afin de développer le réseau en lui adjoignant des lignes de moindre importance et dont on connaît par avance la faiblesse du trafic, la loi Migneret promulguée en juillet 1865 autorise les départements à construire des lignes d'une nouvelle catégorie dites d'intérêt local. Ces lignes sont financées par les départements ou les communes, construites et concédées selon leur bon vouloir.

Il ne fut pas facile pour la commune d'avoir « son train ». Il en a fallu des réunions, des délibérations. Et avant de voir la pose des premiers rails, il s'est « usé » beaucoup de salive.

En effet dès 1847, le Conseil municipal d'Allery, dans la délibération ayant pour objet la création d'un chemin vicinal au sentier du bout de la ville, fait déjà allusion à l'établissement d'une voie ferrée. Mais les choses n'étaient pas si simples. Nous n'étions qu'au début des premières créations des lignes de chemin de fer à travers la France, que déjà, les compagnies se battaient entre-elles, pour l'obtention de leur exploitation.

Nombreuses furent les transactions entre les compagnies du Nord, et les deux compagnies d'intérêt local (Longroy-Gamaches-Bouquemaison et Frévent-Gamaches via Allery).

Ce fut finalement la compagnie Frévent-Gamaches qui obtint le droit d'exploitation en 1868, et c'est en 1871, que passa la première locomotive à Allery.

Le conseil municipal du village, comprenant l'intérêt de l'aboutissement d'un tel projet, se mobilisa et arguant le fait que l'implantation d'une industrie de textile ne puisse que « rentabiliser » l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, obtint gain de cause.

Cependant, après le passage des premiers trains, la compagnie Frévent-Gamaches, connu très vite une situation financière peu brillante. Dès 1874, elle était contrainte de négocier la cession de plusieurs de ses lignes à la compagnie du Nord. Malgré les apports financiers de cette dernière, la Cie Frévent à Gamaches fit faillite en 1881. Par traité du 15 juillet, elle cédait à sa rivale la ligne Doullens-Gamaches (74 km) et son matériel, moyennant une somme de 5.200.000 F et l'abandon des avances faites antérieurement. Cette puissante Cie était désormais maîtresse des lignes comprises dans le quadrilatère délimité par les grandes transversales Amiens-Arras-Béthune-Abbeville et Abbeville-Amiens.

A cette date, la ligne qui traversait Allery, était desservie par des omnibus 1ère, 2ème et 3ème classe.

Les locomotives d'origine de la Cie de Frévent étaient des 030 T construites par Fives-Lille en 1869. Comme machines « purement » Nord, citons entre autres les 030 « Mammouth » des séries 3600 et 3700, les 4351 à 4562 ex-Prusse, puis 040 D à la SNCF et les 1301 à 1542 américaines.

En 1881, un autre projet pour la création d'une nouvelle voie avait lui aussi monopolisé un bon nombre de communes des environs d'Allery, qui prenaient soudainement conscience de ce moyen de transport « révolutionnaire ».

Une commission s'est formée à Hallencourt dans le but de réclamer le tracé d'une voie par Hallencourt, Allery, Airaines sur un axe d'Abbeville à Grandvilliers.

Cette commission a rédigé le Mémoire suivant qu'elle a adressé à un grand nombre de communes intéressées dans la question :

« Les soussignés, informés que Monsieur le Ministre des Travaux publics a bien voulu ouvrir un crédit de 4000 francs pour faire procéder à des études sur un projet de chemin de fer de Grandvilliers à Abbeville, croient devoir intervenir tant dans l'intérêt général que de leurs communes.

Après avoir pris connaissance :

1° - Du vœu émis à diverses reprises par le Conseil Général de la Somme, relatif au classement de ce chemin de fer dans le réseau d'intérêt général.

2° - D'un amendement aux mêmes fins présenté par les députés de la Somme et de l'Oise à la loi du 29 juillet 1879, et renvoyé à Monsieur le Préfet de la Somme

3° - De la réponse faite au sujet de ce renvoi par Monsieur le Ministre à Monsieur le Préfet de la Somme

4° - Et enfin, du rapport présenté au Conseil général, dans la séance du 9 avril 1880, par M. Dhardivilliers, et du nouveau vœu qui en a été la conclusion. »

Ils se permettent d'émettre comme suit leur avis à ce sujet :

Messieurs les ingénieurs qui se sont occupés de cette question ont tous reconnu que le seul tracé possible pour l'exécution d'un chemin de fer dans les conditions d'intérêt général, serait celui qui, s'éloignant le moins de la route nationale N°1, partirait de Grandvilliers, irait vers Poix, pour traverser près d'Airaines, la ligne de Longpré à Gamaches, et descendrait par un vallon secondaire dans la vallée de la Somme, pour aboutir à Abbeville. La voie ferrée d'intérêt général que nous demandons est réclamée depuis longtemps par l'opinion publique.

Non seulement elle a le grand avantage d'être la ligne la plus courte de Paris à Londres, mais elle rendra la prospérité, la vie à une riche contrée trop longtemps délaissée. Le chemin de fer a tué jadis le trafic de la route nationale de Paris à Boulogne et Calais par Beauvais, il est juste et il est temps que le chemin de fer répare le mal qu'il a fait. Comme contre-poids aux idées de libre-échange, admises dans nos traités de commerce, il faut d'urgence donner à l'industrie française, partout où elle existe, des armes pour se défendre.

Le réseau Nord est encombré depuis longtemps et tous les jours, s'encombre de plus en plus aux environs d'Amiens. La célérité dans les expéditions de marchandises n'existe plus ; elle disparaît complètement dans les moments de neige ; les deux derniers hivers sont là pour le prouver.

L'encombrement existe, pour ainsi dire, à l'état permanent. La vie des voyageurs est compromise et le commerce souffre. Les terribles accidents dont les environs de Paris ont été le théâtre, prouvent qu'il est temps de dédoubler les grandes lignes partout où la chose peut se faire dans de bonnes conditions.

Le petit tronçon qui reste à faire de Grandvilliers à Abbeville traverse, selon notre projet, une contrée où la population est active et condensée. Les industries séculaires du canton d'Hallencourt ont la vie dure, puisqu'elles ont persisté aux coups portés par les traités de commerce et à l'absence de tous moyens de locomotion rapides et économiques. Hallencourt pour vendre ses produits est obligé de les porter à la Halle aux toiles d'Abbeville.

Le passage du chemin de fer par Pont-Rémy, Hallencourt, Mérélessart, Allery, Dreuil, Airaines, trouvera dans un trajet de 18 kilomètres, le trafic de quatre industries différentes, qui en peu d'années, prendront un essor considérable.

Le canton d'Hallencourt attend depuis trop longtemps le passage promis de cette ligne ; il paie, sans se plaindre, sa large contribution, par des impôts créés pour construire des lignes qui ne lui sont d'aucune utilité.

Les seules objections opposées à la construction de la ligne la plus directe sont des considérations d'économies, qui sont d'une importance plus que secondaire, lorsqu'il s'agit d'intérêts aussi sérieux que ceux que nous défendons.

Elles seraient complètement négatives, ces économies, car toute autre ligne n'ayant à traverser qu'une contrée entièrement dépourvue d'industrie n'y trouverait point le trafic nécessaire à son existence. Le projet par Oisemont est dans ce cas, et il augmente sensiblement la distance.

Du reste, aucune étude sérieuse n'ayant été faite pour le tracé que nous demandons, il n'est pas possible de se retrancher derrière la question d'argent pour le repousser.

Nous sommes convaincus que les chiffres mis en avant sont exagérés, et nous ferons remarquer à Monsieur le Ministre que notre projet laisse de côté les passages coûteux, utilise la ligne du Nord, d'Abbeville à Eaucourt, tout en conservant le chemin le plus court.

Il serait profondément malheureux de voir l'intérêt général, qui s'accorde si bien avec l'intérêt particulier du canton d'Hallencourt, sacrifié à des intérêts secondaires et sans droits.

Oisemont a un chemin de fer et Hallencourt n'en a pas.

Hallencourt a une vieille industrie et Oisemont n'en a pas.

Nous venons, Monsieur le Ministre, vous prier avec insistance d'ordonner que des études sérieuses soient faites par des ingénieurs sans idées préconçues, sur le parcours le plus direct indiqué sur le plan joint.

On utiliserait la ligne du Nord, depuis Abbeville jusqu'à Eaucourt, pour traverser ensuite le solide marais d'Érondelle, le camp César et arriver à l'est d'Hallencourt : de là on passerait entre Allery et Airaines pour rejoindre la route nationale que l'on côtoierait jusqu'à la hauteur de Molliens et d'Hornoy, et ensuite on gagnerait Grandvilliers dans les conditions qui présenteront le moins de difficultés, probablement par Saint-Segrée.

Dans le cas, Monsieur le Ministre, où vous jugeriez digne d'être accueillie, la demande des soussignés, ils vous donnent l'assurance que leur concours empressé sera acquis aux ingénieurs chargés des études.

En réponse à cet envoi, quarante-neuf Conseils municipaux et une Chambre de Commerce ont donné leur adhésion au projet.

Sur les quarante-neuf délibérations, trente-quatre communes ont pris la délibération ci-jointe

Le Conseil municipal a appelé à délibérer sur l'urgence d'un chemin de fer d'intérêt général, rendant la route nationale de Paris à Abbeville par Beauvais, la vie active et commerciale qu'elle possédait avant la création du Chemin de fer du Nord.

Après avoir étudié la question et entendu la lecture de la pétition adressée à M. le Ministre par la commission cantonale, le Conseil émet l'avis suivant :

1°- Que ce Chemin de fer est véritablement d'un intérêt général, puisqu'il rendra au commerce et aux voyageurs, entre la France et l'Angleterre, la voie la plus courte, tout en déchargeant la ligne du Nord depuis longtemps encombrée.

2°- Que ce Chemin de fer est en même temps d'un intérêt de premier ordre pour les cantons d'Hallencourt et Molliens, pour les villes d'Abbeville, de Pont Remy, Grandvilliers et Beauvais.

En conséquence, le Conseil, après avoir délibéré, demande la création, dans le plus bref délai, du Chemin de Fer d'Abbeville à Grandvilliers, par Hallencourt, Allery et Airaines.

Le Président de cette commission était : M. Colart, Conseiller Général  
Le vice-Président : Alfred Delattre, Suppléant au juge de paix  
Le secrétaire : Jules Deneux, Maire d'Hallencourt  
Le Trésorier : Desjardins, Juge de paix  
Assesseurs : Ch. Allot, Manufacturier à Allery ; De Bonneau, Conseiller d'arrondissement ; Petit, Maire de Liercourt ; Isaïe Niquet, de Mérélessart et le Conseil Municipal d'Hallencourt.

Si tout cela n'est pas un plaidoyer ! Quelle vigueur dans les propos ! Il y eut de nombreuses signatures dans tous les villages concernés. Malgré la réserve de certaines communes quant à l'emplacement de la gare à Hallencourt (tel Frucourt qui l'estimait trop loin de chez lui, et qui préférerait la voir à l'ouest du bourg et non à l'est). Le dossier était solide. Malheureusement le projet n'aboutit pas, et il n'y eut jamais de chemin de fer à Hallencourt.

### **Le chemin de fer pendant la guerre 1914-1918**

La question vitale pour le ravitaillement et la circulation des troupes pendant la guerre fut celle des chemins de fer. La ligne de Gamaches à Longpré n'avait, elle aussi, avant la guerre qu'une seule voie. Au moment du conflit, elle prit une grande importance. Le trafic et la circulation augmentèrent dans des proportions considérables lorsque que les Anglais établirent leur base à Abbeville. C'était par cette ligne qu'arrivaient les troupes des dépôts du Havre et de Rouen et qu'étaient amenées à Abbeville, les munitions et les provisions de bouche.

Cette ligne faisait éviter aux convois le détour d'Amiens. Elle était donc, pour les Anglais, d'une utilité vitale. Déjà, ils avaient agrandi, aménagé la gare de Gamaches, ils ne tardèrent pas à doubler la voie existante, c'est à dire un parcours de plus de 50 kilomètres.

Ce travail a été exécuté en 1917 en un mois de temps. Les trains Anglais pouvaient aller ainsi, dès les premiers mois de 1917, directement de Rouen à Abbeville.

Nous pensons que la main d'œuvre chinoise a participé à ces travaux considérables.

### **Trafic passagers :**

Dès le début de sa mise en service, la ligne Frévent - Le Tréport fut largement utilisée par les voyageurs. Ainsi peut-on relever sur le chaix 1882 :

Canaples : départs à 7 h 50 à 10 h 10 et à 1 h 25 et le soir à 5 h 40, ce train passait par Saint Ouen, Flixecourt, Longpré avec changement pour Paris, Airaines, Allery , avec des passages à 9 h 21 à 11 h 40 le matin et à 3 h20 et 8 h 56 le soir, il continuait sur Wiry, Oisemont, Maisnières, Gamaches, Longroy et Le Tréport. Dans la journée les passages et arrêts à Allery avaient lieu à 8 h 10, à 11 h 21 le matin, à 3 h00 et 6 H 31 l'après-midi.

Certes, les wagons n'étaient pas d'un grand confort. Les cabines étaient en bois et l'éclairage fonctionnait à l'huile. C'était encore le temps où les lampes étaient disposées sur le toit des wagons, il n'y avait pas encore d'amortisseurs et l'insonorisation était défailante, mais on aimait « prendre le train. » C'était le temps du train de plaisir, le moyen pour beaucoup de sortir du village. Les occasions étaient rares, et les quelques anciens que j'ai pu rencontrer, en gardent encore un souvenir ému. C'était le temps pour eux des premières vacances, même si elles ne duraient qu'un jour, on chantait, on plaisantait, le voyage était toujours joyeux. Les musiciens d'Allery ont également emprunté « le train de plaisir » pour assurer des concerts sur la côte, à Mers ou à Ault. On imagine les retours en fanfare, et l'ambiance !

Cependant le 7 novembre 1938, la Compagnie décida de fermer la ligne aux voyageurs. Les premières automobiles avaient fait leur apparition, on avait fait le choix d'utiliser ce nouveau moyen de locomotion. On ignorait alors, que quelques décennies plus tard, les routes seraient devenues encombrées et meurtrières.



Sur le quai, en 1930, une voyageuse en partance pour Paris, Mariette Hermann-Allot

### **Trafic marchandises**

Comme nous l'avons expliqué plus haut, l'industrie locale était très dense. La gare d'Allery a connu une activité élevée pendant plusieurs dizaines d'années avec les expéditions de toile de jute dirigées vers les quatre coins de France. Un dépôt fut même créé pour entreposer les marchandises en attente. Un grand hangar en bois avec quais de déchargement qui existe encore aujourd'hui. Les convois qui circulaient par Allery étaient souvent longs. Faits de wagons citernes (pour les sucreries) ou de wagons traditionnels pour le transport de bestiaux et autres marchandises.

### **Les garde-barrières**



Avant de créer un emploi de garde-barrière, il a bien fallu créer des passages à niveau, et l'affaire ne fut pas facile une fois de plus.

Si la création du passage à niveau au centre d'Allery ne posa guère de difficultés, tant était évidente son utilité, celui qui fut demandé par la commune à la Compagnie Frévent-Gamaches à la hauteur de la rue du Chécherot, fut l'objet d'innombrables palabres.

Dans un premier temps, ce passage à niveau devait se situer sur l'axe d'un chemin rural qui menait à Airaines. La commune jugeant plus utile de le ramener rue du Chécherot, il s'ensuivit des débats à n'en plus finir avec la Compagnie.

Lors d'une séance de Conseil municipal, le 9 décembre 1872, on peut relever :

« Examinant les avantages que peut procurer à la Commune, l'établissement du passage à niveau sur l'axe même de la rue du Chécherot, au lieu de se servir de la déviation de cette voie qui impose un parcours fort préjudiciable à la facilité et à la sécurité de la grande circulation qui a lieu à cet endroit.

*Appréciant aussi les charges qui vont encore augmenter le lourd fardeau qui pèse sur cette commune imposée extraordinairement jusqu'en 1878 par suite des emprunts contractés pendant la guerre (1870), pour l'occupation des ouvriers nécessiteux et sans travail, et qui ne peut même faire face à des dépenses bien urgentes, telles que l'acquisition d'une pompe à incendie, le creusement de mares communales et graves réparations à ses bâtiments communaux, décide néanmoins que les charges nouvelles imposées à la commune sont nécessaires. Ainsi la commune s'engage à payer 1000 francs à la Compagnie, de payer aussi les indemnités qui pourront être dues aux riverains à raison des dommages causés à leurs immeubles par les rampes d'accès. Elle promet d'acquérir les terrains nécessaires à l'établissement du passage à niveau, à la condition toutefois que la Compagnie se conformera au tracé présenté. »*

En quelque sorte la commune se bat contre la Compagnie pour minimiser les frais, elle provoque des réunions de conseils municipaux notamment, mais ne peut aller outre les volontés de la Compagnie et accepte ses volontés.

Le 30 avril 1873, le conseil se réunit, car les choses se corsent ! Après échange de lettres avec les entrepreneurs, avec les administrateurs de la Compagnie et avec le Préfet, on peut lire :

« Considérant que la modification du projet dressé par la Compagnie conformément à l'article 2 de l'arrêté préfectoral du 25 novembre 1872, tout en diminuant les dépenses des terrains nécessaires à l'assiette des talus en dehors de la voie publique et diminuant de moitié les indemnités à payer pour le déplacement des haies et abattage des arbres sur les deux côtés, ne pouvait être favorable ainsi qu'aux intérêts de la Compagnie, puisque par ce moyen, les remblais à faire pour le rétablissement de ce passage à niveau auraient été bien moins considérables. »

Cependant l'ingénieur de l'entreprise dit que le projet proposé par la Commune n'est pas exécutable. Il paraîtrait que la Compagnie profitant de cette demande de changement pour créer des embarras et soulever de nouvelles difficultés, désirerait, ou bien de gagner du temps pour l'exécution de cette mesure, ou bien encore d'arriver à une transaction nouvelle, toutes choses auxquelles la Commune déclare se refuser dès à présent.

Prise de positions, bras de fer entre une petite commune et une puissante Compagnie, pot de terre contre pot de fer, il a bien fallu faire des concessions.

Le souci dans tout cela, c'est qu'on n'avait pas encore parlé d'expropriation ! Et que les propriétaires n'étaient pas forcément d'accord. Ceux-ci ont demandé alors des indemnités conséquentes. Refus de la Compagnie et nouvelles menaces d'arrêter certains projets. Nouvelles réunions, nouvelles concertations et nouvelle proposition faite à l'issue d'une réunion de Conseil le 19 février 1874 :

*« Vu les promesses de vente et de renonciation à toute demande d'indemnités contre la Compagnie de chemin de fer, promesses faites par tous les propriétaires prenant conscience de l'utilité du passage à niveau, le Conseil accepte ces engagements et espère que l'Administration supérieure voudra bien l'autoriser dans les fins de sa demande. »*

On avait besoin de ce passage à niveau, et ce fut chose faite, enfin !

La gare ayant vu le jour aussitôt l'installation des voies, l'installation de barrières au passage à niveau s'imposait. Même si les premiers trains allaient au ralenti, environ 40 kilomètres à l'heure, l'endroit présentait quelques dangers ! Pourtant il n'y avait pas encore d'automobiles dans le village, les cyclistes devaient être peu nombreux, et les gens ne courraient pas vite !

De la gare au passage à niveau il y a une distance d'environ 150 mètres, un système de poulie et de contre-poids permettait au garde-barrière de lever ou d'abaisser les deux barrières métalliques.

Combien d'écoliers se sont t-ils accrochés à ces barrières, au grand dam de l'employée qui n'arrivait plus à les remonter ? J'entends encore les cris de madame Fréville, qui nous menaçait de nous dénoncer à notre instituteur, et pire encore à la gendarmerie. D'autres fois, nous décrochions le contre poids, et là les barrières restaient fermées occasionnant la colère des conducteurs de voitures qui attendaient.

Nous aimions regarder le train passer, nous avions tout le temps de regarder cette mécanique impressionnante, surtout quand elle était encore à vapeur.

Pourtant une fois, la mécanique ne fit pas peur à un garnement, qui fit le pari stupide de l'arrêter quelques centaines de mètres avant la gare. Se plantant au beau milieu des voies, agitant les bras, le bérêt, il arrêta bien le train. Les filles furent ravies, les copains amusés, mais ses fesses s'en souviennent encore, cinquante ans après, ce garnement s'appelait Serge Leguay, et il me semble, quand il raconte cette histoire, qu'il en éprouve encore comme de la fierté !

Un autre jeu stupide occupa pendant quelque temps nos jeudis après-midi. Il consistait à disposer des balles pour carabine 6mm sur les rails, d'attendre le passage du train pour les entendre siffler à nos oreilles. Nous étions alors, allongés en contre-bas du ballast, nous nous croyions dans « les tranchées », nous étions des combattants ! Je ne me souviens pas d'un accident, il faut croire que nous avons eu de la chance.

La dernière garde-barrière fut madame Fréville, petite femme très gentille, qui occupa le poste, longtemps encore, après la mort de son mari. Avant elle, il y eut : Monsieur Dhersigny, Monsieur Dubosq, Monsieur Delion. Ces personnes avaient aussi le rôle de Chef de gare, de réceptionnaire de marchandises. Au début ils étaient employés par la Compagnie, après par la SNCF.

Le passage à niveau de la route d'Hallencourt fut aussi l'objet de réclamations des usagers qui s'y trouvaient bloqués lors des manœuvres des trains d'où ce passage savoureux relaté dans les délibérations du Conseil du 8 Août 1895.

« Il résulte après un pointage effectué le 26 septembre 1890 au 3 octobre suivant :

- que la circulation au passage à niveau a donné la moyenne suivante par jour de six heures du matin à neuf heures et demie le soir :

1 -	bestiaux	184,5
2-	voitures à 1 cheval	71
3-	voitures à 2 chevaux	33
4-	voitures à 3 chevaux	8
5-	voitures à 4 chevaux	3,5
6-	piétons	858,25
7-	brouettes	41,38

- que ce pointage a été fait en dehors du temps de la moisson et des semailles pendant lesquelles la circulation est bien plus active, triplée au moins.

- que depuis la circulation a augmenté dans des proportions qui ont nécessité l'agrandissement des bâtiments de la station !

- que beaucoup de passages gardés ne pourraient fournir une moyenne aussi élevée !

- que dans sa dernière réunion, la commission cantonale des chemins a demandé le classement dans la grande vicinalité du chemin d'Hallencourt à Allery.

- que selon lui, il y aurait lieu de solliciter le rétablissement de la barrière gardée ou une augmentation du personnel de la station.

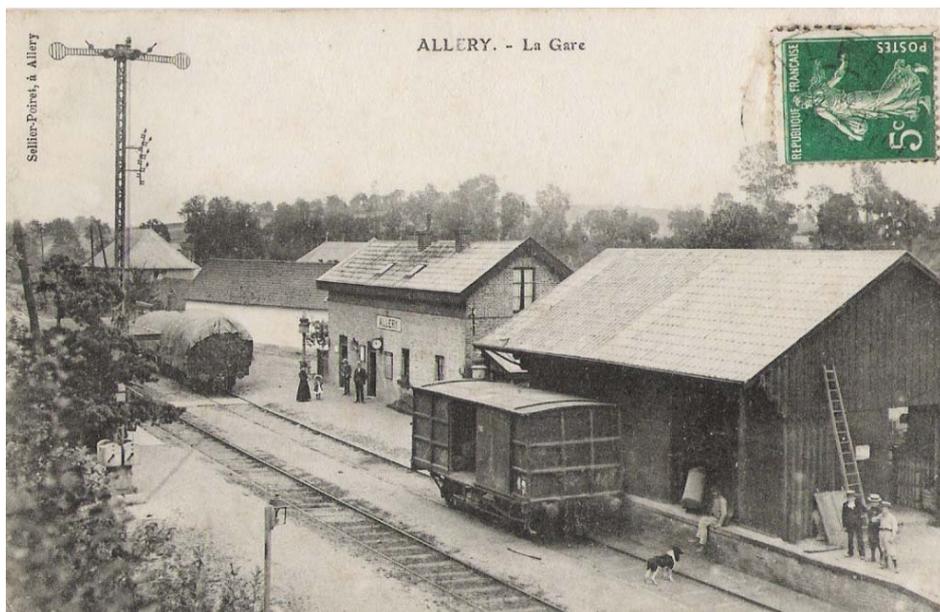
Si les barrières ne restent que 5 minutes fermées lors du passage d'un train de voyageurs, il n'en est pas de même lors des manœuvres des trains de marchandises. Il n'est pas rare de voir quatre à cinq voitures, sans parler des piétons, attendre 15 à 20 minutes. Ces attentes répétées et les plaintes qui en résultaient obligèrent la commune en 1923 à ouvrir un chemin latéral le long de la voie ferrée pour relier la route d'Hallencourt au chemin de la Messe (ce chemin existe toujours aujourd'hui, et s'appelle encore, chemin latéral).

Plus grave que ces plaintes sont les accidents occasionnés par le passage à niveau ; un soir d'octobre, alors qu'un cultivateur rentrait des champs, les barrières n'ayant été fermées, un tombereau attelé de trois chevaux y fut tamponné. Commentant la réponse du Ministre des travaux publics, après les plaintes déposées, le Conseil du 1er juin note : « Considérant qu'il est inexact de prétendre que le régime du P.N. 71 donne toutes les garanties de sécurité suffisantes, puisque divers accidents déjà se sont produits ou ont failli se produire, que notamment depuis cinq ans trois personnes ont été tamponnées dont une tuée sur le coup, le 12 mai dernier, qu'un enfant a eu une main mutilée, que sans le secours et la présence d'esprit d'une voisine, cinq enfants, voici quelques années, auraient été surpris et certainement écrasés par le train où ils jouaient inconsciemment sur la voie.

Un autre accident endeuilla la commune le 24 Avril 1918. Monsieur Clément Godart demeurant à Allery fut tamponné par un train alors qu'il se trouvait sur la voie ferrée. Le malheureux fut relevé par les hommes qui travaillaient avec lui, mais ils n'ont pu que constater sa mort.



## La Gare



Il a fallu être convaincant pour obtenir le droit d'avoir une gare à Allery. Le Maire et le Conseil Municipal le furent.

Voici une lettre adressée aux administrateurs du Chemin de Fer Frévent-Gamaches le 4 novembre 1869.

« Nous commerçants et actionnaires d'Allery,  
Avons l'honneur de vous exposer ce qui suit :

Lors de la convocation faite en la salle de la Mairie d'Airaines au mois de février dernier on a vu la population s'intéresser à la ligne que le Conseil Général de la Somme venait de concéder.

Messieurs les concessionnaires, après les renseignements pris sur le trafic que la place d'Allery pouvait présenter pour la ligne, ont formellement promis aux délégués de cette localité, qu'une gare y serait établie, en les engageant selon ce point de vue, à solliciter et à recueillir des souscriptions. »

Forte de cette promesse et en raison de l'intérêt particulier qu'une gare peut offrir pour les habitants, plus de 80 souscriptions ont été obtenues, lorsque pas une n'avait été consentie sans cette promesse.

En effet, Messieurs, vous n'ignorez pas qu'un chemin de fer sans gare est nuisible aux localités qu'il traverse en raison du démembrement des propriétés et des difficultés qui en résultent pour l'agriculture et surtout lorsque cette traversée est fort longue et qu'elle a lieu comme à Allery au milieu d'une quantité de petites propriétés.

La gare d'Airaines quoique peu éloignée ne puisse être d'aucune utilité pour les habitants d'Allery, car le commerce le plus important se faisant sur Amiens et Paris, lorsque les chariots seront chargés, on n'aura moins de dépenses et plus de célérité en les conduisant à Longpré pour éviter le transbordement. Ce trajet aller et retour se faisant sans aucun frais de voyage.

Le trafic d'Allery sera d'une certaine importance, pour le chemin de fer à raison principalement du commerce toiles qui s'élève actuellement à cinq millions de kilogrammes au minimum par année. Ce trafic s'accroîtra bien davantage si une gare y est établie, par le développement des affaires de par l'adjonction de diverses communes environnantes, surtout Hallencourt, population industrielle qui conduira ses produits plutôt à Pont Remy qu'à Airaines. La Compagnie aura donc un intérêt tout particulier à le faire.

Malgré les promesses et le préjudice qui en résulteraient pour la Compagnie, nous avons été prévenus particulièrement que nous devons être privés d'une station à Allery.

Ces propos, sur une question qui n'est peut-être qu'à l'Etat de projet encore, amènent le trouble et l'incertitude parmi les souscripteurs. Il serait donc souhaitable que nous soyons fixés d'une manière définitive.

Il y a entre nous Messieurs les concessionnaires un engagement réciproque, savoir de notre part de verser nos souscriptions et de la part des concessionnaires d'établir une station

Dans notre localité, si ces derniers ont abandonné leur concession à une société anonyme dans laquelle ils ne sont pas étrangers, puisqu'ils y ont le plus d'intérêts, nous aimons à croire que la société ne refusera pas quoiqu'on en dise, à maintenir cet engagement puisqu'elle y trouvera son avantage, comme nous sommes disposés, quant à nous, à exécuter le nôtre si comme nous l'espérons, votre réponse est favorable.

Dans cette situation nous prenons la liberté de vous prier de nous faire savoir si les lieux où seront établis les stations de gares sont fixés, si Allery s'y trouve où non, et si enfin comme nous le désirons bien vivement nous pouvons avoir la certitude d'avoir une station.

Dans l'espoir que vous voudrez bien nous honorer d'une réponse. »

Le Maire Delachanal et les conseillers.



# **BAILLEUL :**

## **Le courrier :**

En 1841, les habitants reçoivent leur courrier directement du bureau d'Abbeville, tous les deux jours par le facteur Croutel, qui délivre aussi le courrier de Liercourt.

Le 20 mai 1880, considérant que ces mesures ne nuiront en rien aux habitants de Bailleul et de Bellifontaine, sur proposition du directeur des postes et télégraphes de la Somme, le conseil adopte la suppression les dimanches et jours fériés du séjour de une heure du facteur dans la commune de Bailleul, ainsi que celle de la deuxième levée des boîtes dans la station de Bellifontaine.

Le 14 août 1881, le directeur des Postes et télégraphes propose d'installer une boîte aux lettres à Grandsart pour la somme de 22,25F. Le conseil considère que ce serait assurément d'une utilité incontestable mais regrette d'ajourner la création et la dépense dont il s'agit n'ayant aucune ressource disponible pour en assurer le paiement.

Le 26 août 1883, une somme de cinquante francs est votée pour installation d'une boîte aux lettres à Bellifontaine ainsi qu'à Grandsart.

Le 1<sup>er</sup> juin 1913, le conseil considérant que le service postal ne satisfait pas les habitants en ce sens que la commune étant à l'extrémité de la tournée du facteur, les lettres sont distribuées trop tard, généralement de 11h à midi, elle émet le vœu que la direction veuille bien intervenir et établir une autre disposition du service au mieux des intérêts de la commune.

Le 22 mai 1919, le conseil vote à l'unanimité des félicitations à M. Picard, facteur desservant la commune pour le zèle et le dévouement qu'il a apportés dans son service pendant la durée de la guerre.

Le 21 février 1926, le maire est mécontent du fonctionnement du service postal : la distribution des lettres se fait trop tard, le facteur arrive parfois à Bailleul à 14 heures, si bien qu'il est impossible de répondre par retour du courrier. Ce fonctionnaire n'est pas responsable de cet état de choses. Les causes de cette lenteur sont : mauvaises routes reliant Bailleul au bureau d'Hallencourt, trop long parcours en pays très accidenté, courrier arrivant trop tard à Hallencourt. Le service est très pénible à assurer dans ces conditions et les facteurs demandent leur changement au bout de quelques semaines et même de quelques jours. Le maire demande de rattacher la commune au bureau de Pont-Rémy. Ce qui présenterait les avantages suivants : Pont-Rémy étant desservi par une gare les correspondances y arrivent dès le matin ; la route étant plus belle le service du facteur serait moins pénible et plus rapide. Enfin puisque le service téléphonique et télégraphique est assuré par Pont-Rémy, il ne saurait y avoir d'inconvénients à satisfaire la demande des habitants.

Le 30 novembre 1930, le conseil réitère sa demande pour voir le service postal assuré dans de meilleures conditions et regrette que le hameau de Grandsart ne soit pas desservi par le même facteur que le village, ce qui fait que des lettres adressées à des habitants de ce hameau portant l'adresse du chef-lieu sont de ce fait reportées à Hallencourt et distribuées seulement le lendemain à Grandsart.

## **Le train :**

Le 26 mai 1867, le conseil reconnaît que la ligne proposée de Frévent à Gamaches passant par Bailleul n'offre aucun avantage pour la commune tant pour l'exportation que pour l'importation des produits du pays, attendu qu'il ne possède aucune branche agricole, commerciale ni industrielle.

Le 14 septembre 1881, le conseil est appelé à délibérer sur l'urgence d'un chemin de fer d'intérêt général, rendant à la route nationale de Paris à Abbeville, la vie active et commerciale qu'elle possédait avant la création du chemin de fer du Nord. Après avoir étudié la question et entendu la lecture de la pétition adressée au ministre par la commission cantonale, le conseil émet l'avis : 1) que ce chemin de fer est véritablement d'un intérêt général, puisqu'il rendra au commerce et aux voyageurs, entre la France et l'Angleterre, la voie la plus courte, tout en déchargeant la ligne du Nord depuis longtemps encombrée. 2) que ce chemin est en même temps d'un intérêt de premier ordre pour les cantons d'Hallencourt et Moliens. En conséquence, le conseil demande la création dans les plus brefs délais de la ligne d'Abbeville à Grandvilliers par Hallencourt, Allery et Airaines.

Le 19 juillet 1891, relativement à l'établissement d'un embranchement de chemin de fer d'intérêt local à voie étroite partant d'Hallencourt et aboutissant à Allery (ligne de Frévent à Gamaches), ou partant de Pont Rémy pour aboutir à Hallencourt (ligne de Boulogne) les membres du

conseil ont voté par assis et levé sur le projet : deux membres ont voté pour et huit contre. Le projet est donc rejeté.

### **Le téléphone :**

Le 20 mai 1903, considérant que l'établissement d'un bureau téléphonique à Bailleul ne présente pas un intérêt immédiat et que les ressources de la commune sont restreintes décide de ne pas prendre le projet en considération.

Le 21 février 1926, le conseil donne son adhésion de principe pour l'obtention du téléphone.

Le 19 juin 1927, le salaire de la gérante du téléphone, Madame Gavois Marie, est fixé à 400F

Le 23 novembre 1935, le conseil n'est pas d'avis de prolonger de 12h à 14h et de 18h à 21h l'ouverture de la cabine téléphonique.

Le 9 juillet 1947, M. Carlu ayant demandé que la cabine téléphonique lui soit retirée, et M. Albert Henri ayant manifesté son désir de la lui voir attribuée, le conseil municipal lui donne son avis favorable.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1947, le salaire du gérant de la cabine téléphonique, actuellement de 2400F est porté à la valeur maximum de 3600F, le service pouvant être considéré comme lourdement chargé. De plus il lui est versé l'indemnité forfaitaire de cherté de vie obligatoire de 2221F et une allocation provisionnelle de 563F.

Le transfert de la cabine est supposé entraîner une dépense de 8982F supportée par la commune.

Le 3 décembre 1947, le conseil proteste car le directeur des PTT de la Somme réclame 20396F pour le transfert de la cabine. Le conseil signale qu'il est inadmissible que le travail de 7 ouvriers pendant deux jours se paie 20396F, d'autant plus qu'un certain nombre de ces ouvriers a occupé une partie de la deuxième journée à monter un appareil chez un particulier. Il est aussi anormal que les deux allers-retours totalisent 80km alors que la distance Abbeville Bailleul n'est que de 15km.

Le 3 avril 1948, la facture est ramenée par le service des PTT à 10396F après un premier refus le 29 décembre.

Le 29 décembre 1955, le conseil engage le maire à solliciter la réalisation prochaine d'un poste téléphonique à Bellifontaine et à Grandsart (coût estimé à 21300F pour Bellifontaine et 59300F pour Grandsart). M. Maurice Demachy à Bellifontaine et M. Richard Vacossaint à Grandsart se portent volontaires pour accueillir ces postes publics.

22 septembre 1967 : installation du téléphone à la mairie.

### **Les autobus :**

Le 11 novembre 1928, le conseil, considérant que la commune est tout à fait déshéritée au point de vue des voies et moyens de communication, qu'il s'agit d'une commune essentiellement agricole dont les habitants ont un intérêt capital à se rendre fréquemment à Abbeville, demande que la commune soit desservie par un autobus, au moins pour les jours de marché d'Abbeville et s'engage à voter la subvention nécessaire.

### **La vitesse :**

Le 3 décembre 1947, pour réduire au maximum le nombre d'accidents, la vitesse des poids lourds est réglementée à 20km/h et celle des voitures de tourisme à 30km/h dans la commune.

## **CITERNES :**

### **Le messenger :**

En 1852, M. Galhaut est messenger commissionnaire pour Abbeville chaque jeudi, il fait arrêt chez M. Decaïeu, savonnier. Idem en 1864, sauf que le savonnier est M. Dellier.

### **Les routes et sentiers :**

Citernes est traversé par la route départementale n°53 de Oisemont à Longpré. Sur une ancienne plaque de fonte fixée sur le mur d'une habitation au carrefour du village figure : GC n°53 (grand chemin). Cette route qui traverse le village sur près de 1,700km a son passé d'histoire. de la fin

du 19<sup>e</sup> siècle aux années 1903-1905, le fourgon hippomobile de la Poste, tiré par deux gros chevaux, traversait le village tous les jours de l'année par beau ou mauvais temps venant de la poste de Oisemont pour rejoindre la poste de Hallencourt afin d'acheminer le courrier en gare de Longpré. Vers 1903-1905, ce fourgon hippomobile fut remplacé par un fourgon automobile empruntant le même itinéraire. Il était alors, le seul et unique véhicule de passage dans la journée, il faisait sortir toute la population sur le trajet, celle-ci désirant admirer le monstre venant d'un autre monde, dans une pétarade effrayant les chiens, les poules qui se trouvaient sur la voie publique, en perturbant leur tranquillité dans un nuage de poussière lors des beaux jours, la route goudronnée n'existait pas en ce début de siècle.

Le sentier d'Abbeville débutait à la sortie de Citernes au pied du chemin menant à Yonville (chemin dit de la messe). Ce sentier débutait par une ruelle entre deux haies pour en sortir au pied dit de la vallée menant tout droit à l'entrée de Frucourt (château d'eau actuel) et se dirigeait vers Bailleul. Quelques années avant la guerre de 1914, il était encore emprunté par quelques villageois, n'ayant aucun moyen de locomotion, allant faire le marché en compagnie pour la journée à Abbeville distant d'environ 15 à 16 kilomètres.

### **Le chemin des chasses-marées :**

Sur la carte au 1 : 25000, n°2208O éditée par l'IGN est indiqué un chemin passant au sud de Doudelainville, au sud-ouest de Frucourt et de Citernes pour aboutir à Mérélessart portant le nom de chemin des chasses marées. Il rappelle l'épopée des transporteurs qui, dès le 13<sup>e</sup> siècle et jusqu'à l'instauration de la ligne de chemin de fer Paris-Boulogne sur Mer en 1848, devaient en moins de 24 heures livrer à Paris le poisson ramené au port de Boulogne sur Mer par les pêcheurs la veille. Cette tâche était effectuée par la corporation des "chasse-marée" aux guides de voitures d'attelage appelées "Ballons" tractées par des chevaux boulonnais pouvant tirer jusqu'à quatre tonnes.

### **Les services de bus :**

Fin 1945, la ligne de chemin de fer des voyageurs Longpré-Gamaches cessa. Début 1946, un circuit de car fut mis en place : la ligne reliant Oisemont à Amiens, avec des bus de la CAP (Courriers Automobiles Picards). Citernes se trouvant sur le circuit, deux allers et retours journaliers, le matin pour Amiens à 6h15 ; retour et redépart d'Amiens vers 12h45 et retour en soirée vers 19h30. Cette ligne avait son lieu d'arrêt au café Leroy Marcourt, avec son piquet de fer au ras du sol avec l'indication : arrêt autobus, ligne d'Amiens. Ce moyen de communication facilita grands nombres de voyageurs pouvant se déplacer à Amiens pour une demi-journée ou la journée complète.

Vers 1955, pendant la période d'été, environ du 15 juin au 15 septembre, un circuit bains de mer, circulant seulement le dimanche, venant d'Amiens se dirigeait vers Le Tréport. En juillet et août deux cars circulaient. Les passages à Citernes vers 8h30 et retour vers 19h prirent fin en 1973.

### **Le téléphone :**

Le café épicerie mercerie Leroy Marcourt était en possession d'une cabine téléphonique, dès le début de l'installation de celui-ci. Un système de fiche lui permettait d'établir les communications avec Frucourt, Vaux-Marquenneville et Yonville ; Ce système cessa avec l'arrivée du téléphone semi-automatique vers 1953-1954.

## **CONDÉ-FOLIE :**

### **La poste, le télégraphe et le téléphone :**

En 1879, Condé-Folie demande à être desservie par le bureau de poste de Longpré (au lieu de celui de Flixecourt).

1885 : installation de la poste.

1896 : remplacement de la boîte aux lettres installée à l'église et pose d'une seconde boîte aux lettres à Folie sur le mur de M. Eugène Coffinier.

1897 : la commune, étant dotée d'un établissement facteur-receveur, accepte la création d'un service télégraphique et accorde 10 francs par an à la personne chargée de la distribution des télégrammes.

1903 : établissement du téléphone.

1909-1910 : indemnité au facteur receveur pour la lampe installée à la boîte aux lettres du bureau de poste (hiver).

1912 : changement de local pour la poste et achat par la commune de la maison Lardenois (4900F). Aménagement du bureau par l'architecte d'Amiens : M. Cuvillier.

1940 : destruction totale du bureau de poste pendant les combats. Installation de la poste dans un immeuble appartenant à M. Auguste Tillier (1<sup>er</sup> juillet 1940)

4 septembre 1945 : transformation de la recette distribution en recette de plein exercice.

1949 : le conseil émet le vœu que le bureau soit reconstruit sur la place du côté opposé à son ancien emplacement.

1954 : reconstruction avec les dommages de guerre du bureau de poste.

### **Le pont de l'Étoile :**



Le 6 mai 1833, le conseil accepte le projet de reconstruction du pont entre les communes de l'Étoile et Condé-Folie aux conditions suivantes : les communes de l'Étoile et Condé-Folie et le service de la navigation seraient intéressés pour le paiement aux 4/9 et les étrangers à ces deux communes et à la navigation pour les 5/9 restants. Un droit de péage sur ces étrangers sera affecté au service des intérêts et de l'amortissement de la somme empruntée ; ce péage cessera d'être perçu dès que l'emprunt sera entièrement amorti.

Différents tarifs existaient selon que l'on passait le pont à pied, à cheval, à mulet, sur un âne, chargé ou non chargé de denrées.

1873 : établissement d'une passerelle sur la route de Condé à l'Étoile afin de rétablir la circulation longtemps interrompue par suite de l'inondation.

1891 : début de la reconstruction du pont reliant les deux villages de Condé Folie et l'Étoile.

### **Accès aux Moulins-Bleus :**

1871 : les ouvriers de Folie traversaient le marais de Folie pour prendre un bac qui traversait la Somme pour accéder à l'usine Saint Frères des Moulins-Bleus. Souvent ce chemin était inondé et les ouvriers devaient parcourir un trajet supplémentaire. Ce bac était payant pour le passage des ouvriers (passage exclusif des chevaux de la navigation). Le dernier passeur, qui possédait un logement réservé, fut M. Gabriel Carles.

1917 : Les marais de la commune sont à nouveau inondés. Le chemin du marais permettant aux ouvriers de Folie de se rendre à l'usine des Moulins-Bleus est sous l'eau. Ces ouvriers, pour se rendre à leur travail, ont à parcourir un trajet supplémentaire de trois kilomètres matin et soir en empruntant le chemin de grande communication n°216 qui est lui-même sous l'eau en certains endroits.

### **Les chemins :**

Chaque année, le conseil municipal vote les ressources nécessaires pour l'entretien des chemins vicinaux ordinaires, des chemins de grande communication, des chemins ruraux et parfois des sentiers souvent sur des propositions de l'agent voyer.

En 1926, le chemin de grande communication n° 216 de Condé à L'Étoile est exhaussé car la chaussée est souvent inondée.

## **Le canal de la Somme :**

Projeté en 1725, il est complètement achevé en 1835.

## **Les bus :**

En août 1932 est créé un service d'autobus reliant Abbeville et Amiens via Condé Folie. L'autobus passe deux fois par jour dans la commune (2 allers et 2 retours). MM. Boignard et Deboubert effectuant ce service de bus obtiennent une subvention de 10F du conseil.

## **Le chemin de fer :**

La ligne Amiens Abbeville mise en service le 15 mars 1847 passe par Condé mais aucune gare n'est construite au village.

Une ligne privée appartenant aux usines Saint Frères, industriels du textile (1828-1902) fut construite. C'est le 1<sup>er</sup> décembre 1881 que la ligne Doullens-Gamaches via Condé Folie est mise en exploitation unique. Après Flixecourt, vers Condé Folie, un embranchement permettait aussi de remonter vers Hangest sur Somme (compagnie du Nord).

En 1885, M. Adolphe Hénache est messager, il réceptionne les marchandises en gare de Longpré, mais aussi à Picquigny sur le canal.

En 1919, le conseil réclame à la compagnie de chemin de fer du Nord, le rétablissement de la halte de Folie et du quai qui existaient depuis plus de 25 ans et qui ont disparu pour cause de guerre.

# ÉRONDELLE :

## **Le transport fluvial :**

Dans une étude sur l'origine de l'appellation Pont-Rémy, le chanoine Le Sueur écrit en 1950 : « *La Somme à son entrée dans Pont Rémy jusqu'aux abords d'Eaucourt a un cours particulièrement rapide, en sorte que la remontée de la rivière est presque impossible aux bateaux chargés sans le secours des hâleurs surtout au temps où le barrage et les écluses n'existaient pas. Le trafic de marchandises entre Abbeville et Amiens était fort important au Moyen-âge et il fallait aux bateaux chargés de marchandises une aide pour remonter le courant surtout aux abords du Pont. J'ai entendu souvent les vieilles gens d'Éronnelle qui habitaient le hameau voisin de la rivière, appelé Le Tilloy, me raconter que lorsque les bateaux chargés arrivés en face de leurs maisons, un son de trompe particulier se faisait entendre et qu'alors les habitants de ce lieu accouraient et aidaient à hâler les bateaux jusqu'au-delà du pont. »*

## **Le train :**

Le 27 août 1847, les maires des communes de Pont-Rémy, Bailleul (dont Éronnelle fait encore partie), Liercourt et Francières et les principaux habitants de ces mêmes communes écrivent au préfet : " *Deux barrières établies au passages à niveau sur le chemin de fer d'Amiens à Boulogne, l'une placée à la rue aux Moutons sur le Pont Rémy et l'autre à une distance de 900 mètres de celle-ci vers Éronnel, ne sont desservies que par un seul et même gardien. Le service mal organisé et mal fait de ces deux barrières, occasionne une foule de plaintes journalières, attendu que l'un ou l'autre de ces passages est constamment fermé chaque fois qu'il passe un convoi, soit pour Amiens, soit pour Abbeville, pendant l'espace de 30 à 40 minutes ; ce qui nuit à l'agriculture et au service public. L'un des maires soussignés s'est assuré par lui-même que le passage à la rue aux moutons était quelques fois fermé pendant 45 minutes »* Les maires demandent au préfet d'enjoindre l'administration des chemins de fer d'instituer un gardien à chacun des dites barrières ?

Le 28 mars 1903, le conseiller d'état écrit au préfet de la Somme : « *Vous m'avez transmis une délibération du conseil municipal d'Éronnelle tendant à obtenir : 1° l'installation d'avertisseurs, à l'approche des trains, aux passages à niveau n°83 et 84 de la ligne d'Amiens à Boulogne ; 2° la réduction de la durée de l'interception de la circulation routière, pendant les manœuvres des trains, au premier de ces passages. Au cours de l'instruction, la compagnie a fait connaître qu'elle se proposait de soumettre prochainement à mon administration un projet comportant l'installation*

*d'avertisseurs aux passages à niveau 83 et 84. En ce qui concerne les interruptions de circulation, sur le PN 83, des mesures ont été prises pour en réduire la durée au strict minimum. »*

*Le 23 mars 1905, le conseiller d'état écrit au préfet de la Somme : « Vous m'avez transmis une délibération du conseil municipal d'Érondelle tendant à obtenir l'éclairage du passage à niveau 83, situé à la rencontre du chemin vicinal d'Érondelle à Pont-Rémy et de la linge d'Amiens à Boulogne. D'après l'instruction, ni les conditions de visibilité du point sus-visé, ni l'importance de la circulation ne justifient l'installation d'un feu au passage à niveau n°83 qui appartient à la deuxième catégorie et que la compagnie du Nord n'est pas tenue d'éclairer. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'insister ».*

*Au début de l'année 1924, l'allongement vers Boulogne de la voie en impasse côté droit et l'extension des garages côté gauche a imposé des expropriations de terrain à sept propriétaires d'Érondelle, section A du cadastre n° 456 à 461 ainsi que n°464. (ADS 99S282)*

## FONTAINE SUR SOMME :

### Le pont de Cocquerel :

*Il permet de relier les deux villages de Fontaine et Cocquerel situés sur les rives opposées de la Somme. En 1943, le pont est reconstruit par l'entreprise SETPI suite à un bombardement. Le projet fut de reporter le tracé en dehors de l'ancienne construction d'environ deux mètres du pilier en aval, il fallut donc détruire par un déminage cette partie du pont afin de procéder au battage des pieux. La construction dura dix mois. (bulletin SI n°135)*

### Les chemins :

*Lu dans le journal l'Abbevillois du 26 juillet 1845 et retranscrit les bulletins du SI n°100 et 108 : « Le projet de prolonger jusqu'à Fontaine d'un côté et jusqu'à Oisemont de l'autre, le chemin de grande communication n°21 d'Hallencourt à Sorel, déjà plusieurs fois ajourné faute de fonds, se présentera de nouveau cette année avec les meilleures chances, devant le conseil d'arrondissement d'Abbeville et devant le conseil général de la Somme. Aussi croyons-nous devoir publier quelques observations sur la ligne que devra suivre ce chemin entre Fontaine et Sorel. Au sortir de Fontaine deux directions se présentent : l'une par le chemin le plus frayé jusqu'alors, quoique le plus long, et montant une rampe très raide, expose les voyageurs à beaucoup d'accidents ; l'autre direction, plus courte, sui la vallée sèche qui descend sur un plan faiblement incliné de Sorel à Fontaine.*

*Dans un but d'économie malentendue, quelques personnes voudraient voir donner la préférence, malgré l'avis formel des agents-voyers, à la ligne la plus longue. Il est vrai que le tracé par la vallée nécessitera des acquisitions de terrain ; mais elles seront moins coûteuses que l'adoucissement indispensable de la rampe escarpée qui se représente dans l'autre direction. Cette rampe est telle que les voitures de tourbes qui font journallement le trajet de Fontaine à l'une des communes des cantons d'Hallencourt et d'Oisemont sont obligées, pour l'éviter, lorsque les pluies l'ont rendue infranchissable en détrempeant le sol, d'aller rejoindre la route royale à Liercourt et de faire ainsi un détour d'un myriamètre (10km) au moins.*

*La direction par la vallée ne déplace aucun intérêt : et donne ainsi satisfaction aux nombreuses communes des environs d'Hallencourt et d'Oisemont, qui vont s'approvisionner de combustibles à Fontaine.*

### Les passages à niveau de la ligne Amiens-Boulogne :

*Le tronçon Amiens Abbeville, ouvert le 14 mars 1847 ne comprenait pas alors de gare entre Longpré et Pont-Rémy mais cinq passages à niveau et seulement deux gardes barrières : ce qui ne manque pas de poser quelques problèmes que le conseil municipal évoque le 15 septembre 1847.*

*« Monsieur le maire a exposé au conseil que, hier, pour la première fois, les trois barrières du chemin de fer traversant le milieu du pays et assez distantes l'une de l'autre ont été confiées à un seul garde : une des trois a été fermée pendant une heure et les deux autres pendant trois quarts d'heure. Que grand nombre de gens à pieds et de voituriers étaient très impatients d'attendre l'ouverture des passages, ce qui occasionne une rumeur générale, et qu'il est indispensable et dans le plus grand intérêt d'un pays comme celui de Fontaine dont le commerce de tourbes est si considérable et dont les bestiaux sont la plus grande partie de l'année deux fois le jour dans les marais communaux, d'avoir*

un garde pour chaque barrière afin que la circulation du public, étant interrompue le moins longtemps possible, il ne survienne pas des troubles, des révoltes même, d'autant plus qu'une telle restriction de la part de l'administration du chemin de fer nécessiterait toujours non seulement des retards qui nuiraient à la rentrée des récoltes mais qui détourneraient encore probablement les voituriers des alentours à y venir acheter leurs provisions de chauffage. Monsieur le maire a exposé en outre que Vieulaines, ayant deux passages à niveau aussi très fréquentés, éprouve la même gêne et qu'il est très nécessaire et indispensable pour l'utilité des habitants qu'il y ait aussi deux gardes barrières. » En conclusion, le conseil demande que le nombre de gardes ne soit pas diminué. (Bulletin SI n°129)

### **Évocation :**

Roger Pruvost, instituteur nommé à Vieulaine, hameau de Fontaine, à l'automne 1954, relate ses impressions lors de son arrivée dans le livre : le dîner de Vieulaine :

« ... Mais le plus décourageant, le plus triste n'était pas dans mon école. Ce soir là, et tous les soirs pendant des mois, je retrouvais les gosses, après la classe, agglutinés à la barrière du passage à niveau, pendant des heures à guetter le train Bleu et la Flèche d'Or, qui traversaient Vieulaine à cent trente à l'heure, dans un grondement méprisant, sous leurs yeux éblouis. Un beau train, avec ses lampes roses à chaque fenêtre, qui emportait chaque soir les rêves des gosses du village mais qui paraissait aussi, chaque soir les abandonner un peu plus au fond de notre trou. (Ci-contre photo de la Flèche d'Or)



Cela n'a l'air de rien, un train qui traverse un village. Mais si l'on songe qu'il passait, ce train, non pas une, ni même dix fois, mais soixante-dix fois par jour ; et que chaque jour à heures fixes, c'étaient l'envie de fuir, l'ironie du sort, la chance de ceux qui voyagent, c'était tout notre découragement qui avait l'air de passer, de se rappeler à nous, de nous rappeler que nous étions un hameau, rien qu'un hameau, au kilomètre 161 d'une ligne de chemin de fer prestigieuse. À un bout : Londres. À l'autre bout : Paris, le soleil, Nice, Rome, toute la terre. Nous, nous étions à mi-chemin des brumes anglaises et du soleil, et même un peu plus près des brumes... Exactement au kilomètre 161, ce chiffre qui m'obséda bientôt : j'apercevais le poteau de ma fenêtre, quand je faisais classe. Ah ! le rêve ne passait pas loin ! À vingt pas de l'école de Vieulaine... Comment les gosses n'auraient-ils pas été fascinés par ce train trop évocateur ? »

### **Nostalgie :**

Jean Michel Leclercq, président du Syndicat d'Initiative nous livre un texte intitulé : Nostalgie.

Je me souviens d'un temps, pas si lointain, c'était dans les années 1962 à 1970. À cette époque, tous les matins, nous étions une cinquantaine de personnes entre 6h30 et 6h50 à attendre l'arrivée d'un train sur les quais de la gare de Fontaine ; en majorité des habitants du village (hommes et femmes), mais aussi quelques personnes de Cocquerel et Sorel.

Certains partaient vers Amiens, d'autres vers Abbeville et le Vimeu. Personnellement j'ai, pendant quatre ans, emprunté la ligne Fontaine-Amiens pour me rendre au lycée puis quatre autres la ligne Fontaine-Feuquières via Abbeville pour mon travail.

Le train qui nous emmenait de Fontaine à Amiens était encore tracté par une machine à vapeur avec 5 ou 6 wagons à compartiments, avec des portes qui pouvaient s'ouvrir des deux côtés (coté quai et coté voie). Les voyageurs n'avaient pas accès au train du même côté suivant les gares.

Il n'y avait pas grand confort. Les banquettes en bois étaient recouvertes d'un très fin coussin en cuir. Les rangements pour bagages étaient en lamelles de bois. C'était : le train ouvrier.

Malgré la rudesse de cet omnibus, chacun y trouvait sa place, son plaisir et son passe-temps.

Certains l'utilisaient pour se rendre au travail, d'autres pour les études. Les compartiments se remplissaient au fur et à mesure des arrêts. Il y avait ceux qui terminaient leur nuit en se rendormant profondément pour le reste du parcours, ceux qui terminaient leurs devoirs ou révisaient leurs leçons, ceux qui jouaient aux cartes, lisaient leur journal et quelques femmes qui tricotaient. Mais chaque jour, chacun y retrouvait sa place, suivant les affinités ou les amitiés, à l'aller comme au retour.

Avec quelques copains, nous étions dans le premier compartiment du premier wagon le matin et le soir en queue de train. Il n'y avait pas de dispute entre voyageurs, juste une petite contrariété lorsqu'un occasionnel prenait la place d'un habitué. Mais tout se réglait avec le sourire.

Parfois, le soir, des voyageurs plus âgés s'en prenaient aux jeunes qu'ils trouvaient trop bruyants. C'était toujours les mêmes : les ronchons ou râleurs. Avaient-ils passé une mauvaise journée, consommé un peu trop d'alcool ou étaient-ils mécontents de retrouver leur famille ?

Dans notre compartiment, nous étions rejoint par un groupe de jeunes filles d'Ailly sur Somme ou Saint Sauveur. Notre journée commençait avec leur arrivée. Elles apportaient leur gaieté, leurs rires, leur spontanéité. Elles avaient entre quinze et vingt ans, mais étaient très libérées. C'est grâce à elles que notre motivation s'éveillait pour la journée et nous étions impatients de les retrouver le soir. Nombreux sont ceux qui ont découvert leur premier émoi amoureux sur la banquette de l'un de ces trains.

Fontaine avait son chef de gare, Madame Prévot, une femme qui tenait son rôle très au sérieux. D'ailleurs, souvent, elle me guettait le soir pour me signaler que je devais passer par la gare le matin comme le soir. Mais comme j'habitais à cent mètres à l'autre bout du quai et que j'étais souvent en retard le matin, j'empruntais le sens interdit.

Puis la SNCF a supprimé la gare, a fermé les passages à niveau, a fait démolir les maisons des gardes barrières. Les voyageurs, eux, pendant ce temps, diminuaient un peu plus chaque année. Les heures de travail ne correspondaient plus aux heures d'arrivée des trains.

À ce jour, la SNCF a complètement supprimé les arrêts des trains à Fontaine. Le nom de Fontaine a disparu des horaires SNCF. C'est une perte de reconnaissance importante pour la commune et un recul pour nos attraits touristiques.

Je suis persuadé que dans quelques années, lorsqu'un sondage sera fait auprès des jeunes écoliers de Fontaine : Qui est déjà monté dans un train ? Le pourcentage de réponses négatives l'emportera largement. Cela me rend triste ! Mais à chacun sa façon de penser



Près de cent ans séparent ces deux vues de la gare

## La poste :



Le 26 août 1910, M. Roger Collart, maire, présente le devis estimatif des travaux à exécuter pour la transformation d'un bâtiment communal pour l'agencement d'un bureau de Postes, le devis s'élevant à 5081,47F

Le bureau de poste était situé dans le bâtiment, jouxtant la mairie sur le côté droit de la carte postale.

Dans le courrier picard du 10 janvier 2004, on peut lire : l'agence postale de Fontaine est transformée depuis le 1<sup>er</sup> janvier en point poste. La direction régionale de la poste met en avant les

plus grandes plages horaires d'ouverture chez un fleuriste. Quant au syndicat Sud PTT, il dénonce dans un communiqué l'abandon du service public et les risques pour la confidentialité et la sécurité financière.

## **FRUCOURT :**

Depuis des siècles, les déplacements et les échanges se faisaient par la marche à pied ou les voyages en voiture à cheval sur des chemins cailloutés ou des sentiers. Sous le Second Empire, suite à l'avènement du chemin de fer, le train parvint à Abbeville traversant l'est de notre canton. Petit à petit, d'autres moyens de communication vont apparaître et prendre des aspects de plus en plus divers au cours du 20<sup>e</sup> siècle.

### **Le chemin de fer :**

Arrivé jusque dans nos campagnes dans la seconde moitié du 19<sup>e</sup>, les habitants de nos villages l'ont vite apprécié. Les habitants de Frucourt ont eu d'abord la possibilité de le prendre à Abbeville, Pont-Rémy, Longpré distants de 10 à 15 km puis à Oisemont à 6 km (ou encore à Allery et Wiry).

Conscients de l'intérêt de la population pour ce nouveau mode de déplacement et de transport de marchandises, le conseil municipal délibère à plusieurs reprises pour répondre aux demandes et aux besoins ou à donner son avis d'autres constructions de lignes. Ainsi le 6 janvier 1882, suite à un courrier du sous-préfet, le conseil est invité à délibérer sur l'urgence d'un chemin de fer d'intérêt général pour la voie la plus courte entre la France et l'Angleterre (afin de décharger la ligne du Nord encombrée depuis longtemps ...) passant par Abbeville, Grandvilliers et Beauvais, des gares étant prévues à Hallencourt, Allery et Airaines.

Le conseil municipal de Frucourt demande que la gare soit établie à l'ouest d'Hallencourt (et non à l'est comme l'indique le projet) pour la proximité avec la commune. Le projet n'ayant pas abouti, le conseil est à nouveau réuni le 15 juillet 1891 au sujet d'un embranchement reliant Hallencourt à Pont-Rémy.

### **Les chemins :**

L'origine du CD93. Vers 1860, un projet de tracé d'un chemin n°93 allant de Pont-Rémy à Oisemont et passant par Bailleul, Limeux et Frucourt est soumis à l'approbation du conseil municipal de Frucourt. À l'époque, il existait un chemin direct n°2 de Bailleul à Frucourt (pour aller ensuite à Citernes). Celui-ci ne traversait pas Limeux mais passait par le haut de ce village au lieudit 'la croix du maréchal ». Il semble que le nouveau projet était soutenu par Limeux et aussi par Bailleul. Pourtant, lors de la réunion du 15 juillet 1869, le conseil de Frucourt rejette cette voie nouvelle, la trouvant inutile à ses besoins et craignant que le chemin existant soit dorénavant négligé. Pourtant un peu plus tard, le CD93 reliera Frucourt à Limeux. Il sera goudronné en 1938.

Les révisions de classement des chemins entraîneront des désaccords en 1875, puis en 1883 entre la commune et les agents voyers.

Un rouleau compresseur à traction animale servira à recharger le chemin vicinal n°2 (de Limeux à Citernes) vers 1900. Le conseil s'étant engagé à participer aux frais.

### **Le service postal :**

En novembre 1905, le conseil doit délibérer pour l'amélioration du service postal. Il reconnaît le zèle dont fait preuve le facteur mais Frucourt étant le dernier village desservi, celui-ci ne peut arriver avant 11 heures ½ du matin en raison de l'accroissement de la correspondance (la commune compte une fabrique de bois cintrés, des entrepreneurs de battage et des commerçants, d'autre part : l'envoi des cartes postales illustrées se développe). Ainsi le public n'a qu'une heure pour répondre, les gens ne peuvent prendre le train avant 14 heures suite à un courrier, les pièces administratives ne peuvent être expédiées par retour du courrier, il en résulte des difficultés pour les cultivateurs devant accéder aux wagons de marchandises. Le conseil souhaite donc que la commune soit desservie par le facteur venant d'Hocquincourt et Étalminil et qui termine vers 9 heures ; d'autre part que la levée de boîte faite à midi par le facteur venant de Mérélessart et Citernes soit maintenue. En 1910, les

revendications n'ayant pas abouti, le conseil renouvelle ces demandes et se déclare disposé à poursuivre ses interventions jusqu'à complète satisfaction.

### Les premiers véhicules automobiles :

Les  
Modèles 1910  
de



## COTTIN & DESGOUTTES

Le tout premier propriétaire de voiture semble être le nouvel occupant du château en 1913 (le comte Marc de la Salle de Rochemaure) et qui y résidera jusqu'en 1920. Il s'agissait d'une 4 cylindres Cottin Desgouttes, à essence, à 6 places, à conduite intérieure et non découvrable. On ne parle pas de pneus mais de bandages pneumatiques en caoutchouc recouvrant les roues. La même année, ce propriétaire déclare un autre véhicule de marque Ford Motor et Cie, à 4 places, l'arrière se découvrant. Ces déclarations sont enregistrées ces déclarations.



Ensuite, il faut attendre 1929 pour enregistrer d'autres déclarations : l'abbé Roger dont le ministère vient de s'étendre à Bailleul et Bellifontaine acquiert en janvier une Peugeot 5CV qu'il remplacera en mai par une Licorne.

Un entrepreneur de battage déclare une motocyclette avec side-car.

En ce qui concerne le code de la route, le conseil doit donner son accord en 1913, à l'automobile club de Picardie pour « maintenir la règle actuellement en vigueur pour le croisement par la droite et le dépassement par la gauche ».

### Le téléphone public :

Il est installé en 1924. En mars de cette année, le conseil considérant que ce service est vivement désiré par la population, s'engage à mettre gratuitement un local à la disposition de l'administration des postes et des télégraphes et à prendre à sa charge les frais d'installation et de fonctionnement du service. Le conseil propose au directeur des postes à Amiens un agent (et son suppléant) 'capable d'assurer la manœuvre de l'appareil téléphonique'. Madame Dufossé née Godo Charlotte est proposée pour les fonctions de gérante du téléphone public à Frucourt (et M Godo Gustave, son père, en tant que suppléant). Une indemnité de 400F lui est allouée pour 1925.

### Le service autobus :

Le conseil général de la Somme avait décidé la création d'un réseau de lignes d'autobus pour 1927 avec, entre autres, la ligne n°6 de Poix à Abbeville. En février 1927, le conseil de Frucourt accepte de participer aux dépenses à raison de 50F par an. La ligne n°6 traversera la commune pendant des années jusqu'au jour de 1934 où le conseil général décidera le non renouvellement du contrat départemental malgré les protestations de la commune.

### Les postes de TSF :

La commune est reliée au réseau électrique en 1931 et les postes à lampes apparaissent dès 1932.

## HALLEN COURT :

### Les routes et chemins :

Au début du 19<sup>e</sup> siècle, les routes du village ne sont pas reluisantes. En 1818, et 1819 des délibérations du conseil municipal signalent que : « Dans plusieurs endroits de la commune, les rues sont tellement en mauvais état qu'elles deviennent absolument impraticables pour les voitures. Il est

*urgent de pourvoir à leur réparation. », « 500 toises de cailloux pour l'entretien des rues et 740 toises de cailloux pour l'entretien des chemins sont prévues à raison de 4F la toise. Ils seront chargés en 4960 journées d'ouvriers pour être exécutés en trois ans. »*

1830, l'état des routes inquiète les édiles et manifestement les gens du village n'obtempèrent pas toujours pour les corvées de réparation : *« dans plusieurs endroits de la commune notamment en face de la mare du Frayer (place du 8 mai actuellement) les rues sont tellement en mauvais état qu'elles sont impraticables, qu'on ne peut y passer avec des voitures sans s'exposer à de graves inconvénients et des dangers imminents. Considérant qu'à l'approche de la moisson et de la rentrée des récoltes, la circulation ne peut être interceptée pour un seul instant, le conseil arrête qu'il sera dans le plus bref délai requis un nombre suffisant de voitures pour voiturier des moellons de la carrière du fond d'Airaines ... il sera appelé un nombre suffisant d'ouvriers pour charger et décharger les voitures. Les voituriers seront prévenus à domicile, celui qui sans excuse légitime refuserait d'obtempérer sera traduit devant le tribunal de police. »*

1844, *la commune doit être prochainement reliée par un chemin de grande communication d'Oisemont à Fontaine (l'actuelle D21) qui permettra d'accéder de la route d'Amiens à Eu à la route royale n°1 en cours de construction*

1860, *le conseil émet le vœu qu'un chemin soit établi d'Hallencourt à Liercourt, en passant par Grandsart de manière à ouvrir à la partie nord d'Hallencourt, un débouché dont elle est complètement dépourvue de ce côté pour favoriser ses relations avec Abbeville et abréger la distance que présente le chemin actuel, espérant voir plus tard la commune de Bailleul, dont le territoire est en grande partie boisée, offrira dans un avenir très prochain des ressources indispensables à l'approvisionnement du chauffage de la nombreuse population d'Hallencourt, se relier par un tronçon de peu d'étendue au chemin en projet.*

1870 : deux chemins : le n°21 d'Hallencourt à Sorel et le n°53 d'Hallencourt à Citerne sont classés à grande communication. Deux autres chemins, le n°94 d'Hallencourt à Wanel et n°138 d'Hallencourt à Mérélessart, sont classés en moyenne communication. Les autres chemins vicinaux vont d'Hallencourt à Airaines (par Dreuil), d'Hallencourt à Allery, d'Hallencourt à Hocquincourt, d'Hallencourt à Gransart.

1872 : le 30 août, le conseil général classe en moyenne communication, la route reliant Hallencourt à Moyenneville et lui attribue le n°173.

11 janvier 1932 : emploi de chômeurs pour le rechargement des chemins.

25 juillet 1935 : arrêté de la réglementation de la vitesse des véhicules dans la traversée de la commune : 30km/h pour les voitures de tourisme et camionnettes et 20km/h pour les camions.

### **Les messagers :**

1 juin 1822 : le conseil délibère pour savoir quel bureau de poste recevra la correspondance d'Hallencourt. Considérant que des occasions fréquentes que nous avons pour Abbeville, les lettres et paquets pourraient nous être adressés par la voie des messagers qui vont trois fois au moins en cette ville par semaine.

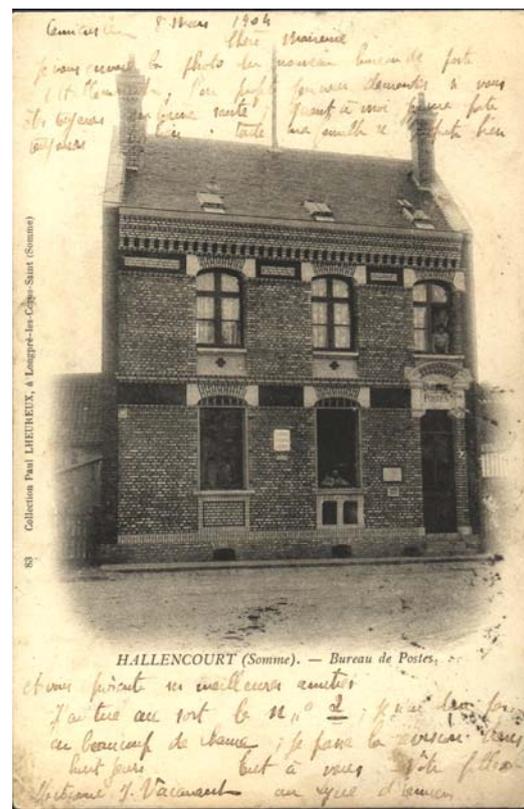
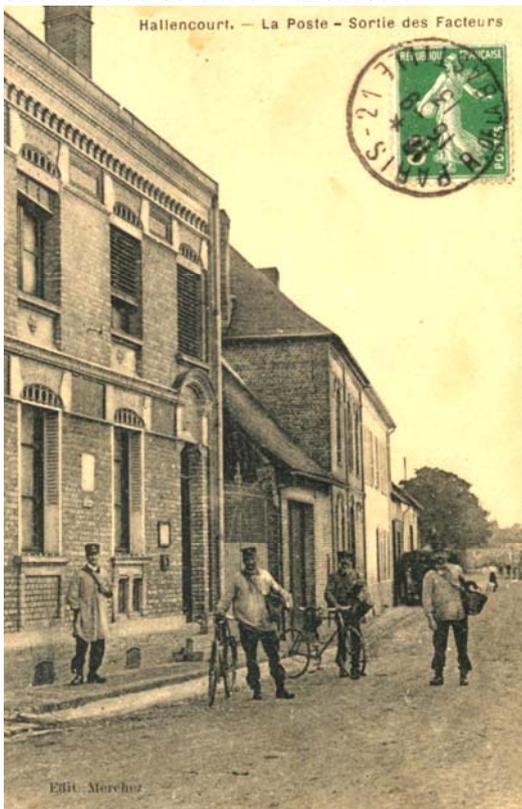
1849 : les messagers commissionnaires pour se rendre à Abbeville sont M. Bouffaux qui se rend à Abbeville, chez M. Cordier, débitant près de la halle aux toiles ; M. Berger qui se rend chez M. Tirmont à la Placette tous deux repartent à 5H les mardi, jeudi et samedi. D'autre part M. Matiffas s'arrête chez M. Michaut, cafetier rue Saint Gilles cinq fois par semaine. En 1840, seuls M. Bouffaux et M. Berger étaient considérés comme messagers de voitures non suspendues, le premier se rendait chez M. Rohaut et le second au Bar. Ils arrivaient à Abbeville à 12 heures et en repartaient à 6 heures du soir les mardi jeudi et samedi. En 1864, Maria Bouffaux se rend au Grand Hercule, Maillard et Matiffas chez Madame Tirmont à la Placette, ces messagers partent à 5 heures tous les jours.

En 1885, Lery-Baudet est messager pour Amiens le vendredi. Maillard-Deneux et Maillard Matiffas (chez Mme Tirmont, rue St Vulfran) sont messagers pour Abbeville les mardis, jeudis et samedis à 5 heures ainsi que M. Bellegueulle à la chaussée d'Hocquet les jeudi et samedi à 4 heures.

### **Le bureau de poste :**

29 juin 1844 : *« la commune étant composé d'environ 400 habitations agglomérés et d'une population de 1800 âmes parmi lesquelles se trouvent plusieurs fonctionnaires publics et un assez*

grand nombre de marchands, fabricants et industriels et d'autres personnes faisant des affaires en employant fréquemment la voie de correspondance pour tout ce qui est relatif à leurs fonctions industrielles et affaires commerciales présentait assez d'importance pour solliciter de l'administration des postes l'établissement d'un bureau de distribution dans cette commune. » Le conseil pour appuyer la demande signale l'importance de l'industrie textile, la présence hebdomadaire d'un marché où se vendent produits agricoles. La présence d'un bureau de poste à Hallencourt accélérerait le service des postes, « ce qui serait puissamment utile et avantageux aux habitants du pays pour les négociations, expéditions et réceptions des correspondances. ». Il faudra encore attendre quelques années car en 1849, Hallencourt dépend encore du bureau d'Airaines. Par contre en 1859, Madame Mathon est directrice du bureau d'Hallencourt.



26 novembre 1863 : La commune avait il y a peu de temps une distribution de lettres vers deux heures de relevé, que cette distribution avait une très grande importance pour les gens d'affaire et surtout pour les fabricants qui se trouvent en grand nombre, cette distribution a été supprimée tout à coup, au grand regret de chacun. Il est utile d'en redemander le rétablissement.

septembre 1902 : extrait du bail fixant le loyer annuel à 480F pour 18 ans du bureau de postes « ... la séparation entre le bureau et la salle d'attente du public sera constituée par une cloison pleine jusqu'à hauteur d'appui et grillagée au-dessus. Cette cloison comportera une porte de communication et un guichet avec tablette de part et d'autre. La tablette située du côté du bureau sera munie de tiroirs. La hauteur du grillage ne sera pas inférieure à un mètre. Le tambour de la salle d'attente sera vitré dans la partie supérieure. La cabine téléphonique en maçonnerie capitonnée sera à double cloison en briques sur champ ; elle sera éclairée et ventilée par un dispositif de trois verres à chicane l'un sur l'autre. Dans l'une des deux fenêtres du bureau et dans l'imposte de la salle d'attente, à la partie haute, il sera installé des vitres doubles Castaing assurant la ventilation ... toutes les fenêtres du rez-de-chaussée seront pourvues de volets blindés intérieurement sur toute leur surface ... les portes extérieures seront munies chacune de deux verrous. L'ouverture extérieure des deux boîtes aux lettres et aux imprimés sera protégée par un auvent.

1<sup>er</sup> mai 1903 : réception des travaux de construction du bureau de poste (M. Dubourgner, entrepreneur de maçonnerie).

15 novembre 1928 : la distribution tardive des lettres le matin provient d'un service fait à pied d'Allery à Hallencourt.

novembre 1930 : renouvellement du bail du bureau des Postes pour 3600F annuels. La légère augmentation incombe à l'installation d'un robinet.

27 septembre 1948 : renouvellement du bail pour 9 ans avec loyer annuel de 10.000F

14 avril 1951 : la distribution postale doit être retardée, attendu que les gens ne sont pas encore levés lors du passage du facteur.

20 septembre 1951 : construction d'un garage dans la cour du bureau de postes. le travail est confié à Paul Maillard, charpentier qui pourra se servir de divers matériaux provenant de la démolition de la toiture de la mairie.

8 novembre 1966 : suite à une requête du directeur départemental des postes qui attirait l'attention sur les difficultés rencontrées par ses services pour assurer la distribution du courrier, le conseil signale qu'il n'y a pas lieu de faire procéder à la signalisation des maisons d'habitation de la commune. Renouvellement du bail du bureau de postes pour 9 ans au loyer annuel de 1500F

19 avril 1968 : Travaux au bureau de postes : ravalement façade, réfection du carrelage du bureau et de la porte d'entrée (4871,51F). Une boîte aux lettres est installée rue Saint Louis sur l'immeuble de la perception car la population est en net accroissement dans ce quartier depuis la création d'un lotissement qui est éloigné du bureau de postes.

Selon Arthur Lecointe, le courrier était apporté dans les années 1910, par des messagers, telle M<sup>elle</sup> Macqueron, qui venait chercher le courrier en gare d'Allery, à l'aide d'une voiture à deux roues, ensuite ce fut M. Ribaud qui dans les années 1928 à 1954, en voiture hippomobile se rendait deux fois par jour en gare d'Allery : à 8H30 le matin pour l'arrivée du courrier et 17H30 l'après-midi pour le départ. Le courrier fut ensuite acheminé par courrier postal assuré par une société de transport jusqu'en 1975. Dès lors, le bureau d'Hallencourt est distributeur, le courrier venant d'Airaines.

Voici la liste des directeurs du bureau de poste de 1895 à nos jours :

1895-1914	M. Lourme	1943-1946	M. Carlier	1972-1980	M. Lebourdonnec
1914-1925	Me Marchand	1946-1950	M. Tardieu	1980-1988	M. Pig
1925-1936	Me Duvauchelle	1950-1952	M. Aubert	1989-1991	Me Verdin
1936-1938	M. Marty	1952-1959	Me Genelle	1991-1997	Me Scellier
1939 1942	M. Marret	1959-1966	Me Dhallencourt	1997-2001	M. Queval
1942-1943	Me Gargant	1966-1972	Me Cordier	2001-	Me Lascaux

On peut remarquer qu'aucun directeur ne fit carrière à Hallencourt, on demande vite sa mutation.

### **Le télégraphe et le téléphone :**

10 novembre 1874 : La commune se livre à un commerce aussi varié qu'étendu, elle compte beaucoup de fabricants et surtout possède une importante fabrique, dont les produits se trouvent répandus dans les principales villes de France et même à l'étranger. Dans le but de faciliter ces relations commerciales elle se trouve aujourd'hui dans d'excellentes conditions pour solliciter l'établissement d'un bureau télégraphique. Attendu que depuis un an la râperie d'Hallencourt est reliée par un fil télégraphique avec la fabrique centrale d'Abbeville, pour alléger les sacrifices que devra s'imposer la commune, on pourra bénéficier de la pose des poteaux de la compagnie sucrière pour y placer un second fil.

Août 1877 : l'établissement du bureau télégraphique a coûté 1050F. Benjamin Dupuis, tisserand de la commune, 68 ans est chargé de la distribution des dépêches pour une année moyennant l'indemnité de 40F. L'année suivante en novembre, la commune d'Oisemont demande pour 100F, de se relier au fil pour l'établissement d'un bureau télégraphique. Le conseil donne son accord pour 150F.

9 juillet 1889 : madame Bérulier née Lucas Rosa, marchande de casquettes remplace M. Delétoile en qualité de factrice télégraphique. Son traitement annuel est fixé à 125F.

mars 1903 : M. le maire d'Hallencourt prend connaissance du tracé de la ligne téléphonique à construire pour relier le bureau central d'Amiens au réseau créé à Hallencourt ainsi que du tracé de la ligne téléphonique à construire pour relier le domicile des abonnés au nouvel immeuble affecté au service des Postes et télégraphes à Hallencourt.

mai 1906 : M. Schweitzer demande à être remplacé comme facteur au télégraphe à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1906 pour état de santé. Madame Blondin, cafetière à Hallencourt le remplacera.

26 mai 1928 : installation du téléphone à la mairie

## Le train :

4 avril 1870 : le maire communique au conseil, un arrêté du préfet en date du 24 mars 1870, relatif à l'emplacement des stations sur la ligne de chemin de fer de Frévent à Gamaches. Le conseil est d'avis d'adopter purement et simplement ces mémoires et plans, seulement il a observé que la gare d'Allery étant un peu plus rapproché que celle de Wiry de la commune d'Hallencourt, sera plus profitable à tous les voyageurs, fabricants industriels, manufacturiers, cultivateurs car les rapports journaliers sont suivis et réguliers entre les communes d'Allery et d'Hallencourt.

15 juillet 1876 : demande du conseil municipal de voir Hallencourt traversé par une voie ferrée : le 15 juillet, le conseil s'est réuni extraordinairement. M. le président donne lecture de la circulaire relative aux études d'un réseau complet de chemin de fer à voie étroite. Il place en même temps sous les yeux de l'assemblée une carte préparée par les soins de M. l'ingénieur en chef du département, sur laquelle sont tracées les lignes projetées. Le conseil, considérant que jusqu'à présent la situation de la commune d'Hallencourt a toujours été méconnue, lorsqu'il s'est agi d'établissement de voies ferrées ; considérant que cette exclusion qui se représente encore aujourd'hui au sujet de la création projetée d'un réseau spécial pour le département est inexplicable, pour ne point dire déplorable ; considère que ce serait méconnaître le but du projet qui est de relier les chefs-lieux de canton et les communes importantes du département situées en dehors des voies ferrées que de laisser de côté une localité qui, comme Hallencourt, réunit ces deux titres avec tant d'avantages ; considérant que cette commune est, sans contredit, sans rivale dans un rayon de plus de cinq myriamètres quant à l'importance de son commerce local ; - qu'elle possède, outre deux machines à vapeur de première importance, une industrie que chacun connaît, et qui occasionne un trafic journalier et considérable de marchandises et d'approvisionnement ; considérant qu'il n'est point admissible que sa situation topographique soit opposée à ses desseins ; qu'il ne faudrait pas méconnaître le pays pour tenir un tel langage ; qu'en effet un chemin de fer qui partirait de Pont-Rémy pourrait, avec la plus grande facilité, arriver à Hallencourt en s'engageant dans la vallée de Bailleul, qui gagne Hocquincourt et se continue jusqu'à Hallencourt ; considérant qu'il serait souverainement injuste de doter, comme il en est question dans le projet, plusieurs communes beaucoup moins importantes à tous égards qu'Hallencourt, de deux chemins de fer, tandis que cette localité serait complètement déshéritée ; considérant qu'il est du devoir des administrations de soutenir énergiquement leurs droits lorsqu'elles les voient méconnus ; considérant qu'en excluant Hallencourt des localités susceptibles d'être reliées entre elles et les grandes voies de communication, les auteurs du projet soumis à l'examen du conseil ont commis un oubli qu'il est indispensable de voir réparer ; par ces motifs, tout en approuvant l'intention qui a guidé les initiateurs du projet, et en reconnaissant toute l'utilité, le conseil émet le vœu toutefois que ce projet soit modifié en ce sens qu'il ne profite pas aux uns au grand préjudice des autres, c'est-à-dire qu'une étude soit faite pour étendre à un plus grand nombre de communes importantes, et notamment tous les chefs-lieux de canton, en général la faveur d'être traversée par un chemin de fer. Il demande tout particulièrement, en ce qui concerne Hallencourt, qu'une ligne partant de Pont Rémy vienne relier cette localité au chemin de fer du Nord, distant de huit kilomètres environ, en suivant la vallée de Bailleul. Il demande, en outre, que d'Hallencourt cette ligne soit continuée sur Airaines. Le maire Courtillier.

Le conseil invite M. le maire à faire imprimer la présente délibération à plus de 100 exemplaires.



Plan ci-dessus : Ce qu'aurait pu être la ligne de chemin de fer Abbeville - Grandvilliers transitant par Hallencourt (en pointillés)

30 novembre 1878 : les études ont commencé pour prolonger le chemin de fer de Grandvilliers à Abbeville, M. le maire prie le conseil de vouloir réclamer auprès de l'autorité supérieure afin que les intérêts de la commune ne restent pas plus longtemps méconnus et qu'elle soit enfin dotée d'une voie ferrée.

1881 : réunion d'une commission à Hallencourt dans le but de réclamer le tracé par Hallencourt du chemin de fer d'Abbeville à Grandvilliers (voir contenu dans la rubrique sur Allery).

30 mai 1890 : le conseil maintient son allocation de 100F en faveur de M. Dumeige Salve, correspondant de chemin de fer, sous la condition qu'il ne sera perçu que 0,25F pour les militaires du bourg qui se serviront de sa voiture pour se rendre à la gare de Pont Rémy ou revenir dans leurs foyers.

30 mai 1890 : le remplacement de la barrière gardée du passage à niveau ligne de Frévent à Gamaches à la rencontre du chemin vicinal d'Hallencourt à Allery par une barrière automatique est dénoncé car elle aurait pour conséquence de rendre moins libre la circulation à cet endroit si fréquenté. Cette mesure amènerait de vifs mécontentements et pourrait éloigner de la gare d'Allery les voyageurs d'Hallencourt et les commerçants qui ont l'habitude de s'y rendre.

16 janvier 1909 : ultime tentative pour voir passer le train à Hallencourt, le maire M. Paillarés écrit au préfet : *« considérant d'une part que le canton d'Hallencourt est totalement dénué de voies de communication et que par suite ses intérêts agricoles, commerciaux et industriels sont gravement compromis. Considérant d'autre part que la ligne de Paris Boulogne de plus en plus encombrée par un mouvement de voyageurs et un trafic de marchandises très intense et qui tendant encore à se développer, est devenue déjà tout à fait insuffisante et ne répond plus aux exigences actuelles. Avons l'honneur de rappeler à l'administration compétente le projet de création d'une ligne de chemin de fer allant d'Abbeville à Grandvilliers en passant par notre susdite commune. Nous exprimons respectueusement le vœu que cet ancien projet auquel se sont montrés favorables le conseil général de la Somme et le conseil d'arrondissement d'Abbeville, la chambre de commerce de cette ville et les autres cantons voisins de Moyenneville et d'Oisemont, soit remis à l'étude à bref délai.. Nous prions M. le préfet de vouloir bien nous accorder dans nos légitimes revendications l'appui bienveillant de sa haute autorité. Nous sommes convaincus d'ailleurs que nos dévoués représentants n'oublieront pas, ni au Sénat ni à la Chambre les besoins de nos populations si laborieuses et si vaillantes et qu'ils soutiendront leur cause avec fermeté. »* Ce sera vaine requête, les hallencourtois ne verront jamais le train passer dans leur village. La situation géographique du village sur le plateau, hors des voies naturelles de pénétration jouera toujours en sa défaveur.

août 1912 : le correspondant du chemin de fer du Nord assurant le service du transport des voyageurs de Hallencourt à la gare de Pont-Rémy est sur le point de cesser ce service, attendu que les ressources de ce service ne sont pas suffisantes pour couvrir les frais. Les habitants d'Hallencourt ont à leur disposition une voiture de correspondance qui les transporte moyennant 0,75F à Pont-Rémy. Cette voiture fonctionne sous le contrôle de la compagnie de chemin de fer du Nord et grâce à une subvention annuelle de 1090F que cette compagnie alloue à l'entrepreneur. Elle sert aussi, bien entendu, de transport de colis. Le service se fait deux fois par jour de la façon suivante : 1) le matin : départ d'Hallencourt à 6H30 pour permettre de prendre le train de 7H33 vers Amiens, de 8H16 vers Abbeville et pour permettre aux voyageurs qui descendent de ces trains à destination d'Hallencourt de profiter de la voiture de correspondance qui rentre à Hallencourt à 9H45. 2) le soir : départ d'Hallencourt à 15H55 pour permettre aux voyageurs de prendre le train de 17H05 vers Amiens ou celui de 18H53 vers Abbeville. La voiture rentre à 20H15. La voiture fait ainsi chaque jour 32 km. Le service est tellement inconfortable (un voyageur venant d'Abbeville doit en partir à 16H54 pour arriver à Hallencourt à 20H et mettre ainsi plus de trois heures pour environ 15km) que le nombre de voyageurs prenant la voiture de correspondance est insignifiant. Les habitants d'Hallencourt en général préfèrent faire à pied le trajet du bourg à Allery soit 4km, d'autant plus que la route aujourd'hui est excellente. Aussi l'entrepreneur de la voiture ne peut plus arriver à couvrir ses frais. Ceux-ci sont énormes car le trajet long est difficile à cause des côtes et l'oblige à avoir constamment trois chevaux en bonne santé. Le conseil projette alors d'abandonner la gare de Pont-Rémy et d'assurer le même service sur la ligne de Longpré à Gamaches par la gare d'Allery. Le 14 septembre 1912, la compagnie accepte la proposition.



21 mai 1966 : Aménagement d'un abri bus, place d'Armes.

### **La caisse d'épargne :**

Mars 1866 : « l'adjoint expose que M. le maire n'avait pas sous les yeux le règlement d'administration intérieur des succursales dressé par le conseil des directeurs de la caisse d'épargne d'Abbeville sous la date du 12 décembre 1863, lorsqu'il a proposé de demander la création d'une succursale de ladite caisse dans la commune d'Hallencourt. Il dispose sur le bureau un exemplaire dudit règlement et il appelle l'attention du conseil sur l'article 2 lequel est ainsi conçu : le conseil s'engagera à fournir un local convenable dans l'une des salles de la mairie et à la chauffer durant la tenue des séances.... Le conseil déclare renouveler, en tant que besoin, le vote par lui exprimé dans la séance du 17 novembre 1865, tendant à obtenir la création d'une succursale de la Caisse d'Épargne d'Abbeville... Pour compléter sa demande, il propose d'ouvrir au public le bureau de la succursale tous les dimanches de midi à deux heures. »

août 1879 : la succursale de la caisse d'épargne se dote d'un conseil d'administration. M. Deneux Jules, maire à Hallencourt en est le président ; quinze autres membres sont élus.

## HUPPY

### **Le relais de poste aux chevaux :**

Nous nous bornerons à recopier un article paru dans l'Éclaireur du Vimeu du samedi 6 décembre 1988, intitulé : un voyage dans le passé avec l'ASPACH :

« Le musée de Huppy possède grâce au don de M. Jacques Buiret des archives concernant le relais de poste aux chevaux. Ce relais était situé sur la route nationale 28 à peu près au milieu de la traversée du territoire (c'est aujourd'hui une ferme exploitée par M et Mme Lenne Jean-Marie). Les bâtiments bien que transformés ont gardés les aspects d'hier. Les archives



nous apprennent que le 1<sup>er</sup> vendémiaire an 14 (23 septembre 1805) le maître de poste aux chevaux est M. Joly Hubert et qu'il possède 6chevaux.

Le 8 mars 1808, le Conseiller d'État Directeur Général des Postes, M. Lavalette, lui adresse un Brevet au nom de l'Empereur et roi, en remplacement de la commission qui lui avait été précédemment expédiée pour gérer le relais de Huppy.

Le 10 septembre 1809, le Conseil d'Administration des Postes aux chevaux accorde la somme de deux cent trente francs pour les voyages de 1809 à raison de 6 chevaux.

Le 19 mars 1812, le relais est composé de 6 chevaux : 2 malliers, 3 bricoliers, 1 bidet et 2 postillons : Pierre Cagé, 24 ans, 6 ans de service et François Dieu, 19 ans.

En 1815, il y a 7 chevaux François Delcuse, deuxième postillon est remplacé par Dubert, 21 ans, ayant servi deux ans à Blangy et 6 mois à Huppy.

Le 18 août 1818, toujours sept chevaux, les postillons sont Pierre Carré et Pascal TIRRARD, 22 ans 6mois de service.

Le 18 août 1823, on compte 8 chevaux, les postillons sont Pascal TIRRARD, 28 ans, 5 ans de service et Pierre-François Fortin entré cette même année.

Le 3 septembre 1825, 8 chevaux, les postillons sont Pascal TIRRARD et Simon GARETTE.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1825, Jean-François Florentin Joly, né à Huppy le 16 brumaire an 14 entre comme postillon au Relais.

Dame Suzanne, Rosalie, veuve de Pierre-François Delagrave, maître de poste à Foucarmont, d'une part, sieur François Hubert Joly, maître de poste à Huppy et le sieur Nicolas Dumont, entrepreneur de voitures publiques à Blangy, stipulant en son nom personnel et au nom, et comme se

portant fort du sieur Victor Blard, aussi entrepreneur de voitures publiques au dit Blangy d'autre part, se sont par ces présentes associés pendant quatre années entières et consécutives à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1826 pour faire tous les jours le service d'une diligence d'Abbeville à Neufchâtel et Neufchâtel à Abbeville aux heures qui seront fixées par eux pour prendre et rendre les voyageurs dans les diligences de Neufchâtel et Abbeville ... Trajet Neufchâtel-Foucarmont assuré par Mme Delagrave ; de Foucarmont à Blangy et de Blangy à Huppy par les sieurs Dumont et Blard ; de Huppy à Abbeville par le sieur Joly. Une association qui permettait aux voyageurs de parcourir quelques 55km sans changer de diligence.

Le 3 août 1826, le relais est composé de 8 chevaux, les deux postillons sont Florentin Joly et Théophile Postel, âgé de 19 ans entrant.

Le 13 juin 1827, 8 chevaux, 2 postillons : Florentin Joly et Vincent Decayeux, 33 ans.

Le 28 juin 1839 : 7 chevaux, 2 postillons. Le 17 août 1840 : 6 chevaux.

Le 12 avril 1854, au nom de l'Empereur Jean François Florentin Joly est Maître de la Poste aux Chevaux du relais de Huppy sur la route de Rouen à Saint Omer. Une lettre du 10 mars 1854. Il avait reçu en dot l'établissement quelques mois auparavant.

Le 8 août 1865 : 5 chevaux.

Une opération de trésorerie du 2 septembre 1832 fait état d'une lettre d'avis de somme à recevoir pour le service du voyage du Roi à Eu : une somme de 60F est allouée au maître de la poste de Huppy. (Il s'agit du roi Louis Philippe). Une autre opération de trésorerie postée le 8 janvier 1833 alloue 80F pour frais de tournée pour le service du voyage du roi des français et du roi des belges à Compiègne en août dernier.

Une lettre du 5 mars 1849 fait réponse à une demande d'indemnité pour un incendie au relais de poste. Voici un article de presse du 11 février 1849 : « *Un incendie a eu lieu à Huppy, le 8 février à 4-5 heures du matin, le feu a pris aux granges de la Poste dans lesquelles se trouvaient des gerbées, du blé, des waras. Les pompiers de Huppy, Saint-Maxent, Doudelainville et Ramburelles ont travaillé de concert à se rendre maîtres du feu, qui a été étouffé à 8 heures du matin. On cite comme s'étant particulièrement distingué le nommé Casimir Dupont d'Huppy. La perte est de 15 à 1800 francs. La cause du sinistre est restée complètement inconnue* »

Un autre article éclaire sur la cause du sinistre : « *Dimanche dernier une femme de Huppy qui demeurait sur la route, en face de la Poste aux Chevaux, s'est suicidée en se jetant dans son puits. Cette femme s'adonnait habituellement à la boisson. Depuis l'incendie, qui eut lieu le 7 février dernier, d'une partie des bâtiments de la Poste aux Chevaux, elle paraissait en proie aux plus sombres chagrins et comme à des remords violents* »

Brevet de poste : traduction :

L'an mil huit cent seize, le deux septembre, s'est présenté le sieur Hubert Joly, maître de poste domicilié en la commune de Huppy, lequel nous a requis d'inscrire le brevet qui suit :

Brevet de maître pour le Sr Hubert Joly

de la poste de Huppy

Département de la Somme

Au nom de sa majesté le Roi de France et de Navarre

Le pair de France directeur général des postes, sur le compte qui lui a été rendu en conseil d'administration de la fidélité et de l'affection du Sr Hubert Joly, au service du Roi, le commet pour remplir la place de maître de la poste aux chevaux de Huppy, située dans le département de la Somme, route de Neufchâtel à Abbeville, à la charge par lui d'avoir le nombre de postillons, chevaux et équipages prescrits pour le service de ce relais, et de se conformer en tous points aux lois et règlements sur le fait des postes, à peine de révocation.

Le présent brevet délivré à Paris en l'hôtel des postes le huit août de l'an 1816.

Si vous mil huit cent seize, le deux septembre, s'est présenté le sieur Hubert Joly, maître de poste domicilié en la commune de Huppy, lequel nous a requis d'inscrire le brevet qui suit :

Brevet de maître pour le Sr Hubert Joly  
de la poste de Huppy  
Département de la Somme

Au nom de sa majesté le Roi de France et de Navarre

Le pair de France directeur général des postes, sur le compte qui lui a été rendu en conseil d'administration de la fidélité et de l'affection du Sr Hubert Joly, au service du Roi, le commet pour remplir la place de maître de la poste aux chevaux de Huppy, située dans le département de la Somme, route de Neufchâtel à Abbeville, à la charge par lui d'avoir le nombre de postillons, chevaux et équipages prescrits pour le service de ce relais, et de se conformer en tous points aux lois et règlements sur le fait des postes, à peine de révocation.

Le présent brevet délivré à Paris en l'hôtel des postes le huit août de l'an 1816.

(B. Desroches)

Les membres du conseil de Paris, B. Desroches, d'arrange

## **La diligence**

La diligence est montée sur quatre roues réparties en deux trains. Elle est divisée en trois compartiments :

- Le compartiment avant est le *coupé*. Il est vitré du côté des chevaux. Il accueille trois passagers occupant d'ailleurs les meilleures places de ce véhicule. On y accède par des portières placées sur les côtés à l'avant.

- Le compartiment du milieu ou *berline centrale* accueille six personnes. On y accède par des portières placées au milieu.

- Le compartiment de l'arrière ou *rotonde* a une portière unique sur le fond de la voiture. Elle accueille quatre personnes assises de côté.

Au-dessus du coupé, se trouve la *banquette* ou *impériale* sorte de cabriolet ouvert muni d'une capote et parfois d'un rideau de cuir. Trois passagers s'y installaient. Derrière la banquette, on voit le caisson à bagages recouvert d'une énorme bâche. On y plaçait les bagages, les chiens et parfois des voyageurs en excédent.

La diligence était confiée à deux personnages le *postillon* et le *conducteur*. Le postillon est reconnaissable à son fouet. Vêtu d'un uniforme, coiffé d'un haut de forme en cuir verni, il s'occupe des chevaux. A ses côtés, le conducteur véritable capitaine du véhicule. Le conducteur est responsable de la feuille de route ; il surveille le chargement et le déchargement du matériel. Il est responsable du matériel. En route, il est chargé d'avertir ceux qui s'aventurent sur la chaussée, de prévenir de l'arrivée de la diligence. Aussi ne se sépare-t-il jamais de sa « trompette-avertisseur ».

La diligence est tractée par 5 chevaux deux attelés au timon, trois de bricole. Pour changer les chevaux, l'entreprise s'adressait aux maîtres de postes ou avait ses propres relais.

Une diligence pesait, une fois chargée de 4 500 à 5 000 kg. Elle offrait peu de confort. Sa stabilité était limitée. Le conducteur avant tout devait éviter «la verse ».

## **Le train :**

Le 12 mars 1868, le conseil délibère avec beaucoup de bon sens : « *Le conseil à a se prononcer sur les avant-projets d'établissements des lignes 1° de Frévent à Poix par Doullens, Flixecourt et Hangest ; 2° de Frévent à Gamaches par Doullens, Flixecourt, Longpré et Airaines ; 3° de Doullens à Airaines par les vallées de l'Authie et de l'Hallue ; 4° d'Amiens à Doullens par les plateaux. Le conseil considérant qu'il ne saurait déduire les motifs techniques qui peuvent militer en faveur d'un tracé plutôt que d'un autre, que la recherche de ces motifs appartient à l'autorité supérieure chargée plus spécialement de l'étude des intérêts généraux. Pourquoi le conseil s'est borné à recommander le tracé qui se rapprocherait le plus de la commune de Huppy puisque ce rapprochement ne saurait que lui être favorable. »*

## **Le bureau de poste :**

Le 7 novembre 1880, le Conseil prie M. le préfet de vouloir bien être son interprète auprès de M. le Ministre de lui offrir ses humbles remerciements pour l'empressement avec lequel il a daigné donner suite à la pétition que lui ont adressé les habitants de la commune après la décision de création d'un bureau de poste dans la commune.

Le conseil, considérant les avantages que la commune pourra en retirer, considérant que cette création répond aux désirs de la grande majorité des habitants et qu'elle met fin à un besoin qui se faisait sentir depuis longtemps, prend l'engagement de fournir



gratuitement pendant 18 ans les locaux nécessaires à l'installation du service et au logement du titulaire.

### **Le bureau télégraphique :**

Sur les conseils de M. Douville Maillefeu, député de la Somme, la commune demande le 21 novembre 1880, la création d'un bureau télégraphique. M. Douville Maillefeu, s'engage à subvenir, pendant cinq ans aux frais accessoires et même à participer aux frais primitifs d'établissement. Le conseil considère que cette création sera éminemment utile non seulement aux habitants de Huppy, mais aussi à ceux des communes environnantes, qu'elle facilitera les rapports commerciaux, industriels et agricoles de cette partie du Vimeu ; qu'elle fournira à chaque famille un moyen sûr et rapide de correspondre dans un moment pressant avec ceux de leurs membres qui seront éloignés d'elle.

### **Le téléphone :**

En 1921, il y a deux abonnés au téléphone : 1 : Mellier Duriez, négociant en œufs et 2 : la scierie Cannel. En 1929 le 3 est attribué à M. Beauvisage distillateur. En 1953, on dénombre 17 abonnés, 20 abonnés en 1958, 22 abonnés en 1975, 43 abonnés en 1977 et 371 abonnés en 2005.

### **Les chemins :**

En 1817 ce ne sont pas moins de 37 sentiers ou chemins qui sont recensés comme traversant le terroir d'Huppy, encore faut-il y ajouter la route impériale de Blangy à Abbeville. Les plus longs sont le chemin n°8 de Warcheville) Trenquie (5220m), le chemin n°7 de Warcheville aux Croisettes (3140m), le chemin n°12 d'Onicourt à l'église de Huppy (2687m), le chemin de Huppy à Pont Rémy (2030m). Pas moins de 45km de chemins à entretenir !

En 1857, on retrace le chemin vicinal n°5 allant de Huppy à Trinquies. Sa largeur est passée à 6m. Certaines portions réduites de 4 à 5m à l'époque de la bonne saison et doubles en hiver le rendaient impraticable.

Le 8 avril 1902, les maires des communes de Limeux, Huppy et Doudelainville décident l'élargissement à 6m du chemin de Limeux à Warcheville reliant les lignes de grande communication n°93 et n°25 et de l'élargissement à 8m de la rue du Lège qui en forme la suite naturelle dans Limeux.

En 1904, un conseiller municipal habitant Les Alleux, écrit au maire de Huppy : *« Je vous écris au sujet d'un sentier qui conduit de Huppy à Limercourt et Mareuil que M. Joly a détourné. Ce détournement cause préjudice aux propriétaires riverains qui ne peuvent plus sortir leur bois. pour détourner un sentier, il faut une autorisation par délibération du conseil municipal, et le conseil ne peut donner l'autorisation, sans consulter les intéressés, moi qui suis un des principaux je n'ai entendu parler de rien, ce détournement est donc illégal. Veuillez me répondre pour que je sois fixé si les formalités ont été remplies sans que je le sache, sinon vous voudrez bien faire part de ma réclamation à votre prochaine séance. »*

## **LIMEUX**

### **Le relais :**

Les travaux de terrassement débutent en 1967.

Fin 1967, 1968 on construit le bâtiment et le pylône haut de 198 mètres. Il est composé de tubes de 9 mètres de haut, 2 mètres de diamètre, avec une échelle à l'intérieur. Chaque élément pèse 5 tonnes. Des haubans ont été changés en 1976, 1982. Ils sont au nombre de 9. Le pylône a été peint en juillet 1969, repeint en 1985 et 1993. Il devrait être repeint en 2005-2006.

Monsieur Gelé Claude y est en poste depuis 1969, il assure la maintenance. En cas de panne, il rétablit les contacts (télévision, FM, énergie). Il intervient aussi dans les relais locaux avoisinants.

Données techniques : altitude du site 111 mètres. Longitude 01E50. Latitude 50N01

Modulation de fréquence : 3 émetteurs de 2,5 kW PAR et 1 émetteur de 5 kW PAR

Télévision : 3 émetteurs UHF de 380 kW PAR et 2 émetteurs UHF de 80 kW PAR

### **Le relais et la télévision :**

En août 1969, la deuxième chaîne diffuse sa première émission dans un rayon de 50km.

En octobre 1969, émission en modulation de fréquence des radios France Inter, France Musique, France Culture.

En 1977, l'émetteur diffuse TF1 et en 1982, Radio Picardie. Le 16 janvier 1991, à 6 heures du matin, mise en service de la 5 et de la 6.

#### Le relais et les messageries :

En 1976, mise en œuvre du premier ancêtre de la radiomessagerie : Eurosignal (ou Bip Plus). Il suffisait d'appeler un numéro de téléphone, pour qu'un signal radio soit émis sur une région. Un stylo récepteur générant un bip sonore au départ, pour signaler au possesseur de ce petit appareil qu'il devait rappeler son bureau par téléphone à un numéro convenu. N'est plus en service aujourd'hui. La même année, France Télécom conçoit et exploite des produits de radiomessagerie sous la marque Alphapage plutôt destinés aux "professionnels-entreprises". Ce système ne fonctionne plus depuis 2ans.

#### Le relais et la téléphonie mobile :

En 1990, en téléphonie mobile, mise en service de SFR qui utilise les lignes téléphoniques de France Télécom. La même année, Bouygues s'installe, il fonctionne par réseau hertzien.



## LONGPRÉ :

### Les chemins :

séance du 30 Août 1843 au conseil général (extraits) :

#### **Route départementale n°18 Lacune entre CONDE et LONGPRE.**

Un membre de la commission des routes fait le rapport suivant :

Messieurs, M. le Préfet, a mis sous les yeux du Conseil général un avant-projet de la partie de la route départementale n°18, de Picquigny à la route royale n°1, restée en lacune entre Condé et Longpré. Il accompagne cet avant-projet :

1° d'une délibération du Conseil municipal de Longpré, du 17 mai 1843, tendant à ce que la route soit dirigée par l'intérieur du village, conformément au tracé adopté par le Conseil général, tracé dont le Conseil a prononcé le maintien par sa délibération du 30 août 1841 ;

2° d'une autre délibération du même Conseil municipal, du 1<sup>er</sup> juin 1841, comprenant tous les motifs qui militent en faveur du tracé par l'intérieur de Longpré;

3° d'une réclamation sans date, mais qui doit être toute récente, signée de 13 conseillers municipaux et d'environ 90 autres habitants de la commune, pour demander le même tracé, à laquelle réclamation est joint un plan géométral de la traversée du Village;

4° d'une autre réclamation, du 31 juillet 1843, signée de 2 conseillers municipaux, du Capitaine de la garde nationale et d'environ 40 autres habitants, pour demander le redressement de la route et l'adoption de la nouvelle direction proposée par MM. les ingénieurs qui passerait à l'extrémité nord de Longpré;

5° enfin de la délibération du Conseil d'arrondissement d'Abbeville, du 25 juillet 1843 qui est favorable au tracé par l'intérieur du Village.

M. le Préfet prie le Conseil général d'examiner de nouveau, la question du tracé de la partie de route dont il s'agit et de vouloir bien donner son avis sur la solution qui lui paraîtra devoir être donnée à cette question.

Votre commission, Messieurs, a examiné avec attention toutes les pièces concernant cette affaire ; et pour vous éclairer, je vais vous en soumettre l'analyse.

« L'avant-projet de MM. les ingénieurs, soumis à votre examen, comprend deux tracés : l'un, qui est l'ancienne direction que vous avez adoptée dans l'origine et, depuis, maintenue en 1841, passe par l'intérieur du village de Longpré; l'autre, qui est la nouvelle direction proposée par MM. les ingénieurs, passe au Nord du village.

« Le rapport de M. l'ingénieur d'arrondissement fait connaître toute l'importance de la route dont il s'agit ; qu'elle est ouverte dans toute son étendue ; que le public peut, déjà en profiter, et que, pour la terminer et en assurer la bonne viabilité, il reste seulement à terminer deux lacunes, celle de Longpré et celle de Fontaine; que la lacune désignée sous le nom de Longpré commence à 564 mètres avant l'entrée de Condé-Folie et se termine à peu de distance de la sortie de Longpré; que la construction de cette lacune ne présente aucune difficulté, jusqu'à la sortie de Condé ; mais qu'à partir de ce point deux solutions se trouvent en présence, pour le tracé de la fin de la lacune : l'une consiste à conserver, en le régularisant, le tracé actuel de la route, l'autre à adopter une ligne qui passerait au bas de Longpré et qui rencontrerait la route actuelle à la sortie du village.

M. l'ingénieur indique sommairement les avantages du second tracé sur le premier.

« La route actuelle traverse la vallée de la rivière d'Airaines, pour s'engager dans le village de Longpré. La courbe décrite dans cet intervalle est très prononcée ; elle allonge considérablement le parcours. La route de Condé à Longpré n'est réellement qu'un sentier tortueux et encaissé ; il faudrait la rectifier sur une longueur de 500 mètres. La traverse de Longpré présente des difficultés bien plus sérieuses : à 200 mètres de l'entrée du Village se trouve un pont construit sur un bras de rivière qui fait mouvoir un moulin ; dans un parcours de 220 mètres à la suite, on rencontre d'abord un passage à gué puis un cassis. Le débouché du moulin étant insuffisant, dans les grandes crues, les eaux se répandent dans la rue et la suivent jusqu'au cassis, par lequel elles s'échappent. Un tel état de choses ne pouvant subsister, sans compromettre gravement la circulation, exigerait des travaux considérables: la reconstruction du pont, d'ailleurs en mauvais état, la suppression probable du moulin, à cause de l'exiguïté du terrain sur lequel il est établi et qui ne permettrait pas de donner à son vannage un débouché suffisant, la substitution d'un ponceau au passage à gué et d'un aqueduc au cassis. La conséquence nécessaire de la construction de ces ouvrages, eu égard à la nécessité de placer le sommet des voûtes au-dessus du niveau des grandes crues, serait de relever le plan de la route. Les maisons riveraines seraient alors enterrées sous les remblais, et de ce fait résulterait, pour le Département, l'obligation d'indemniser les propriétaires. Ces difficultés ne sont pas les seules que présenterait le maintien du tracé actuel : à 230 mètres après le cassis se trouve encore un pont avec culées en maçonnerie et tablier en charpente. La largeur du passage est de 5 mètres et le débouché de 2 mètres 50 cent. Ce pont est en fort mauvais état, et il serait indispensable de le reconstruire sur de plus grandes dimensions. Entre le passage à gué et le pont, la route départementale présente un coude brusque à angle droit qu'il faudrait nécessairement faire disparaître. Les propriétés bâties, dont il faudrait faire l'acquisition, exigeraient encore des dépenses considérables. Enfin, par cette direction, la longueur du parcours, depuis la sortie de Condé jusqu'au point de rencontre avec la seconde direction, serait de 2.470 mètres.

« En suivant la seconde direction, c'est-à-dire en abandonnant toute la partie de la route comprise entre la sortie de Condé et la fin de la lacune et en y substituant un nouveau tracé qui viendrait toucher seulement l'extrémité Nord de ce village, on éviterait complètement toutes ces difficultés. On aurait, à la vérité, 1.950 mètres de route à construire à neuf et des indemnités de terrain assez fortes à payer ; mais on n'aurait qu'un seul pont à construire et on abrégérait le parcours d'une longueur de 520 mètres.

« Le village de Longpré est un point important par sa population et qu'il convient de desservir. La seconde direction n'aurait pas pour effet, comme on pourrait le croire tout d'abord, de laisser cette commune en dehors de toute voie de communication. En effet, depuis un point situé à 280 mètres avant la sortie de Condé, jusqu'au bas de Longpré, la route départementale n°16, de Fienvillers à Airaines, se confond avec la route départementale n°18 ; elle quitte alors cette route pour se diriger, par la rue des vaches, vers Airaines. M. l'ingénieur propose de rattacher la route départementale n°16 avec la nouvelle direction de la route départementale n°18 par la rue des vaches. Ainsi, le village de Longpré sera traversé encore, dans toute son étendue, par une route départementale, et la seule

modification apportée à l'état actuel des lieux consistera en ce que la traverse de la route départementale sera dirigée du Nord au Sud au lieu d'être dirigée de l'Est à l'Ouest.

M. l'Ingénieur ajoute que, dans le projet du chemin de fer d'Amiens à Boulogne, dont l'exécution n'est pas encore définitivement rejetée, une station est établie à Longpré, et se trouve placée près du point A au plan, dans la direction de la rue qu'il propose d'adopter pour la traverse de la route départementale n.° 16; qu'il convient, par conséquent, d'assurer la bonne viabilité de la rue, et que le meilleur moyen d'y parvenir est d'en faire une traverse de route départementale.

M. l'Ingénieur donne enfin le tableau comparatif des dépenses à faire sur l'une et l'autre ligne pour la construction de la route.

L'ancien tracé conservé présente une dépense de 94.395 fr. 07

Le nouveau tracé proposé, y compris l'appropriation de la rue des vaches et l'entretien de cette partie de route, seulement 64.887 fr.

Il joint les nivellements des deux tracés et termine par des considérations générales qui justifient d'autant plus le nouveau tracé. Il discute même les motifs des réclamations et demandes qui sont adressées à l'Administration. Cette dernière, d'après lui, ne peut voir, dans ces demandes et réclamations, que la manifestation d'intérêts privés qui sont en présence, d'autant mieux qu'elle doit se placer à un point de vue plus élevé. Il pense que les considérations qu'il a fait valoir suffisent pour démontrer que, sous le point de vue de l'intérêt public, la direction proposée est préférable à la direction actuelle de la traverse.

À la suite du rapport de M. l'Ingénieur d'arrondissement, M. l'Ingénieur en chef fournit ses observations et son avis. Il en résulte qu'il donne son approbation au travail de M. l'ingénieur d'arrondissement.

Le Conseil municipal de Longpré et une grande partie des habitants s'opposent au changement de direction proposé par MM. les ingénieurs.

Par sa délibération du 1<sup>er</sup> juin 1841 et lorsque la route n'était encore que chemin de grande communication, le Conseil municipal fournit de nombreux motifs contre ce changement. Il prétend que le projet de tracé extérieur, basé sur des difficultés exagérées, est en opposition avec le but qu'on s'est proposé en établissant les chemins de grande communication ; qu'il contient une violation manifeste du contrat formé et exécuté entre l'Administration et la commune de Longpré; qu'il causerait, s'il était adopté, un immense préjudice à cette commune et occasionnerait, sans profit, des dépenses bien plus considérables, que pour l'exécution du 1<sup>er</sup> projet.

Qu'en effet les chemins de grande communication sont établis dans l'intérêt des communes et pour faciliter entre elles les relations industrielles ; qu'ils sont confectionnés à leurs frais, et qu'elles sont appelées à contribuer aux dépenses dans la proportion des avantages qu'elles doivent en recueillir; que le chemin dont il s'agit a toujours été présenté comme devant passer dans l'intérieur de la Commune; qu'on avait jugé, avec raison, que ce tracé était tout naturel et qu'on ne pouvait laisser de côté une commune de près de 1.700 âmes, possédant 21 moulins, tant à blé qu'à huile, faisant un commerce considérable, notamment en huile, tourteaux, tourbe, chanvre etc.; que la Commune qui avait compris de quelle importance il était pour elle que ce chemin passât dans l'intérieur du village, s'est engagée à contribuer aux dépenses nécessaires à sa confection pour une somme proportionnée aux avantages qu'elle espérait en recueillir; qu'elle a rempli son engagement, depuis que le chemin est en voie de confection et a épuisé annuellement toutes ses ressources pour payer cette somme; que l'Administration, qui a reçu son engagement et ses fonds, a pris elle même l'engagement de diriger le chemin à travers Longpré; que faire passer le chemin hors de la Commune, serait, non seulement une violation du contrat, mais encore lui prendre son argent et la priver des avantages qu'elle espérait retirer des sacrifices qu'elle a faits et qu'elle fera jusqu'à l'entière confection; que ces motifs suffiraient pour faire rejeter le nouveau projet, lors même que le projet primitif présenterait les difficultés qu'on lui suppose et qui n'ont pas de gravité réelle.

Le Conseil municipal discute ensuite les difficultés du projet primitif.

Contre la 1<sup>ère</sup> difficulté, qui consiste dans l'augmentation de parcours, il répond:

1° Qu'on ne doit pas faire de la confection des chemins de grande communication, ni même des routes départementales, uniquement une question d'art, et ne se préoccuper que des moyens d'obtenir des lignes droites ; qu'on doit avoir au contraire, pour but principal, l'intérêt des communes et les avantages à leur procurer, puisqu'ils sont faits pour elles et que ce sont elles qui les paient ;

2° Qu'en soulevant la difficulté du détour, on n'a pas remarqué que le chemin de Fienvillers à Airaines se joint à celui dont il s'agit au village de Condé et doit le quitter à l'église de Longpré, au centre du village ; que le chemin de Dourier à Airaines opère sa jonction au hameau du Catelet, et s'en sépare aussi à l'église de Longpré, pour rejoindre celui de Fienvillers à Airaines ; et que, pour éviter le détour de la traverse de Longpré au chemin en question, on fera faire un détour plus long aux deux chemins d'Airaines.

Contre la seconde difficulté, qui résulterait de ce que la traverse dans l'intérieur du village forme plusieurs coudes très brusques, le Conseil municipal répond :

Que cette difficulté se rencontre dans bien des villes et villages où passent des routes royales, départementales, et chemins de grande communication ; que, cependant, on n'a pas laissé ces communes de côté pour éviter les coudes ;

Que d'ailleurs, en réalité, la traverse de Longpré présente des rues larges ou plusieurs attelages considérables peuvent passer de front ; que, particulièrement, les coudes qu'on a signalés sont d'une telle largeur que plusieurs attelages pourraient aisément y passer en même temps ;

Qu'enfin il est à remarquer que si la direction se portait à l'extrémité Nord du village, la difficulté se présenterait réellement pour les chemins de Fienvillers et de Dourier à Airaines : car, à partir de cette extrémité, la rue des vaches qu'ils parcourraient fait plusieurs coudes très brusques et dans des endroits très étroits ; de sorte que le nouveau projet fait naître un inconvénient que le projet primitif évite.

Contre les autres, difficultés, que le Conseil municipal ne trouve pas plus sérieuses que les précédentes, et qui existeraient seulement dans le parcours depuis le cassis de la ruelle romain jusqu'au pont du moulin Gauduin, qui est à 135 mètres du passage à gué, c'est-à-dire sur une étendue d'environ 220 mètres et dans une partie de rue plus large que les plus larges rues d'Amiens, le Conseil municipal répond que les difficultés signalées ou n'existent pas ou sont peu graves et peuvent être facilement aplanies ; qu'il en faudrait d'insurmontables pour priver l'intérieur du village du chemin et pour adopter un nouveau tracé qui obligerait à acheter plusieurs hectares de terrains qui peuvent coûter de 35 à 40 mille francs, pour faire une partie du chemin dans des terrains bas et humides qu'il faudra exhausser considérablement et qui nécessiteront de grandes précautions pour l'écoulement des eaux ;

Que ce serait une erreur de croire que le pont du moulin Gauduin n'a que des moyens de décharge insuffisants, et que lors des crues, les eaux se répandent dans la rue ; qu'il suffit de lever les vannes, et que presque jamais les eaux ne franchissent le lit de la rivière ;

Que le sol de la rue peut être relevé sans inconvénient et qu'il faut qu'il le soit dans tous les cas ;

Que s'il faut reconstruire le Pont du moulin Gauduin, ce qui ne paraît cependant pas nécessaire, et construire un ponceau au passage à gué, il n'en résulterait qu'une très faible dépense, en comparaison de la dépense énorme qu'exigerait la confection du chemin à l'extrémité nord de la Commune ;

Qu'il n'y aurait pas nécessité de reconstruire le pont qui se trouve à l'embranchement de la rue de la chaussée ; que ce pont est large et solide ;

Qu'un ponceau sur le cassis de la ruelle romain serait de toute inutilité : car jamais, au moyen de l'exhaussement du sol de la rue, les eaux du ruisseau ne se répandraient dans la rue, même en cas d'inondations extraordinaires ;

Qu'ainsi pas de difficultés réelles pour faire le chemin dans l'intérieur du village ; que d'ailleurs la confection et l'entretien en seront très faciles et peu coûteux ;

Qu'en se bornant à toucher Longpré par son extrémité nord, au lieu de le traverser, il faudra acheter plusieurs hectares de terrain fort cher, dont certaines parties peuvent contenir de la tourbe, et qui ne coûterait pas moins de 25.000 fr. et peut-être le double s'il y existe beaucoup de tourbe ; que les terrains sont, en grande partie, bas et humides, coupés par des fossés qui servent à l'écoulement des eaux provenant de différentes sources ; qu'il faudra exhausser beaucoup la route, faire des contre-fossés, et un pont pour l'écoulement de ces eaux, ce qui occasionnera des dépenses considérables, puis un second pont sur la rivière ; que l'entretien de cette partie de chemin sera fort coûteux, à cause de l'humidité qui y existera constamment ; que, pour éviter un détour au chemin en question, on en crée un plus long aux deux chemins d'Airaines, avec plusieurs coudes très brusques, dans des endroits ayant peu de largeur ; qu'enfin l'on cause à la Commune un préjudice irréparable.

Par la seconde délibération du Conseil municipal de Longpré, en date du 17 mai 1843, ce Conseil proteste une seconde fois contre le projet de changer la direction maintenue par le Conseil général, en 1841, à la charge, par la Commune, de payer l'achat des terrains nécessaires pour les redressements de la route dans la traverse du village ; il demande que la décision du Conseil général soit suivie et il offre, comme il l'a déjà fait, de payer les terrains dont on aura besoin pour redresser la route dans la traversée du village.

Par la réclamation revêtue d'environ 100 signatures, dont 13 de conseillers municipaux, la direction par l'intérieur de la commune de Longpré est de nouveau vivement demandée. Dans cette réclamation, on fait remarquer entre autres choses que la rivière d'Airaines divisée en trois bras au Sud se réunit en un seul au Nord, à l'endroit où devrait exister le pont à construire pour la nouvelle direction proposée ; qu'il est de toute notoriété que cette rivière ne contient que difficilement son volume d'eau ; que de temps immémorial, lors des plus fortes crues, les eaux se répandent dans toutes les terres en culture de ce canton, dans lesquelles se trouvent, à des distances très rapprochées, des fossés d'égout, qui servent à l'écoulement de ces eaux, ainsi qu'à porter celles des sources à la rivière, en aval des usines ; que, par suite, la construction d'un seul pont ne pourrait suffire à l'écoulement des eaux extraordinaires ; qu'il en résultera que les terres seront surchargées et, de là, un préjudice énorme, pour les propriétaires.

Mais une autre réclamation signée de 40 habitants de Longpré, dont 2 conseillers municipaux, et le Capitaine de la Garde nationale, est, au contraire, favorable au nouveau tracé de MM. les ingénieurs. Il y est dit que le tracé de la route, par le bas de la Commune présente un avantage considérable ; qu'en effet cette route, par la traversée de la Commune, quelques grands sacrifices, que l'on puisse faire, sera très sinueuse et fort dangereuse ; qu'elle nécessitera beaucoup de dépense, tant pour acquisition de maisons et terrains que pour sa confection, son entretien, et la construction de ses ponts, au nombre de trois, tandis que, par le bas de la Commune, dont le trajet est plus court, on n'aura qu'un pont à construire et bien moins de dépenses à faire, tant pour la confection que pour l'entretien ; que les habitants y trouveront encore l'avantage que la rue des vaches, l'une des plus belles, des plus larges et des plus fréquentées, de la Commune, par suite de l'exploitation d'usines, tourbières et prairies, fera partie de la route départementale d'Airaines à Fienvillers et, comme telle, sera entretenue par le Département.

Le Conseil d'arrondissement d'Abbeville; appelé à donner son avis et prenant en considération les motifs invoqués par le Conseil municipal de Longpré, s'est prononcé en faveur de la direction dans l'intérieur de la Commune, par sa délibération du 25 juillet dernier. ...

Une longue discussion a donné et reproduit les motifs pour ou contre les deux tracés.

(...) Je viens en conséquence, Messieurs, au nom de la majorité de votre 4<sup>e</sup> commission, vous proposer d'émettre l'avis qu'il y a lieu d'admettre le nouveau tracé proposé par MM. les Ingénieurs pour la lacune restant à construire dans la traverse de Longpré. »

M. le Président résume la discussion. Il communique au Conseil la délibération prise en 1841, au sujet du tracé en question, et qui était de le maintenir dans le haut du village. Il fait observer que les membres de la commission, au nombre de 7, se sont partagés sur l'adoption du nouveau tracé. Quatre membres ont admis le changement proposé et trois l'ont repoussé. (...)

Le Conseil maintient sa première décision et demande qu'elle soit prise en considération

### **En 1873**

L'élargissement et le rechargement de la route n° 16 entre Longpré et Bettencourt-Rivière exécutés en 1869 ont fait disparaître la rampe d'accès d'un champ appartenant au sieur Moreau. Ce particulier en a fait ouvrir une autre par le Sieur Roussel, moyennant un prix convenu de 36 F., mais il ne l'a pas payé et il a demandé que le mémoire du Sieur Roussel fût acquitté par le département.

### **Le 25 novembre 1875 : Pont d'Amour**

Vu la proposition de l'un de ses membres, le Conseil municipal, considérant que la ruelle du gué n'est reliée avec la rue des marais que par une passerelle, dite « le Pont d'Amour », que la circulation avec voitures en cet endroit y est fort difficile puisque quelques soins qu'on ait donné au bord de la rivière, quelques adoucies qu'en soient les rampes, les attelages sont toujours fatigués par la traversée de ce cours d'eau, qu'il est de toute évidence qu'en raison de l'accroissement de la

circulation dans ce quartier, surtout depuis le déplacement de la gare, il est indispensable d'améliorer cette voie de communication.

### **28 août 1876 : Pont d'Amour et élargissement de la rue au sac**

Le Conseil municipal, considérant que le déplacement de la gare, a entre autre résultat celui d'augmenter la circulation dans la rue au sac, la ruelle du gué et la rue des marais, que les 2 premières rues ne sont reliées avec cette dernière que par une passerelle qui est établie sur la rivière d'Airaines, et qui pendant la nuit et surtout dans la saison d'hiver, présente de sérieux dangers pour les voyageurs, qu'il paraît indispensable d'apporter à ce quartier une amélioration qui a été reconnue et constatée depuis longtemps par le Conseil lui-même, et qui consisterait en l'établissement d'un pont et en l'élargissement de la rue au sac en face de la propriété Tillier Auguste.

Le montant de la dépense s'élève à la somme de 7.000 F, y compris 426 F 88 pour dépenses imprévues et 313 F pour honoraires de l'architecte et sera prélevé sur le 1er terme du tourbage extraordinaire de 60 ares.

### **16 décembre 1888 : Élargissement de la rue Neuve : Acquisition de terrain Boutillier**

Un plan d'alignement de la rue Neuve de Longpré, a été dressé le 8 juillet, au nombre des propriétés frappées d'alignement se trouve celle du sieur Florentin Boutillier, cultivateur à Longpré, à qui on doit prendre 13 m<sup>2</sup> de terrain ; le sieur Boutillier offre de vendre à la commune cette parcelle de terrain moyennant 26F payables après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi et il a même signé à la date de ce jour un engagement à ce sujet. Le conseil décide qu'il y a lieu d'acquérir cette parcelle de terrain moyennant 26 F.

### **7 avril 1889 : Élargissement de la rue au Sac : Acquisition de terrain veuve Renouard Amédée**

Un plan d'alignement de la rue au Sac à Longpré, faisant partie de la petite voirie a été dressé par M. Poiré, agent voyer à Hallencourt, le 20 septembre 1880. Mme Laurentia Joséphine Henriette Ducloy, fabricant de sacs, demeurant à Longpré, veuve de M. Amédée Renouard, vient de démolir des bâtiments lui appartenant et bordant la rue au sac. Pour se conformer au plan d'alignement ci-dessus indiqué, elle doit abandonner à la voie une parcelle de terrain de 24m<sup>2</sup> 60dm<sup>2</sup>. Elle propose de faire l'abandon de cette parcelle à la commune de Longpré moyennant une somme de 25F. Le conseil décide de faire l'acquisition proposée.

### **8 juin 1889 : Élargissement de la rue au Sac : Cession de terrain enfants DUCLOY F.**

Un plan d'alignement de la rue au Sac ayant été fait, certains propriétaires longeant la rue au Sac doivent abandonner des portions de terrain frappées d'alignement. Mme Lelong et Mme Viveboud représentant M. Jean François Ducloy leur père décédé, marchand de moutons à Longpré, ayant demandé à établir une barrière le long de leur plan entre leur maison d'habitation et la maison du vieux Joly dit Madélou, elles doivent pour se mettre au nouvel alignement abandonner une bande de terrain de 14 m<sup>2</sup>. Elles offrent de vendre ce terrain moyennant 14 F. Le conseil décide d'en faire l'acquisition.

### **En 1899**

Un arrêté ministériel du 10 mars 1899 réglemente la vitesse des automobiles à 20 km à l'heure et spécifie que cette vitesse devra être notablement réduite, jusqu'à celle de l'homme marchant au pas, lorsque les circonstances l'exigeront.

### **Déblai de neige en 1888 sur divers chemins :**

M. le Président expose, que pendant le cours de l'hiver rigoureux de 1888, il a fait, après avoir pris officieusement l'avis du Conseil municipal, déblayer les neiges qui encombraient les chemins vicinaux et notamment ceux d'Hallencourt et de Molliens-Vidâme et qu'il a payé de ses deniers aux Sieurs prénommés à raison de 1,50 F par journée de travail une somme de 198,75 F savoir :

DENEUX Augustin	6F	FICHEUX Jules	6F	MOREAUX	2,25F
DULIN Eugène	6F	MAGNIER Henri	6F	JOURDAIN Georges	6F
GAUDUIN Alfred	6F	BILHAUT Emile	6F	BETHOUART Evariste	6F

CARON Raphaël	6F	GAUDUIN Prosper	6F	MIANNAY François	6F
PATRY Arsène	6F	FARCY Edouard	6F	LOURDEL Eugène	6F
PILVOIX Adorat	6F	PREVOST Émile	2,25F	FACQUET Désiré	5,25
GAUDUIN Louis	6F	DELBOISE Alfred	1,50F	DESAINTRIQUIER Fulgence	6F
MIANNAY Amédée	6F	ROUSSEL Aimé	6F	OLEN Emile	4,50F
BILOU Louis	5,25 F	PREVOST Pierre	4,50F	GAUDUIN Raymond	4,50F
WARLUZIER Alphonse	4,50 F	MAGNIER Emile	4,50F	FONTAINE Emile	4,50F
QUENNEHEN Jules	4,50 F	JOURDAIN Emile	4,75F	SINOQUET Camille	3F
MIANNAY	3 F	OLEN Gustave	6F	AUGUET Achille	6F
AUGUET Hyacinthe	6F	BARBIER Polydore	6F	GAUDUIN	1,50 F
GAUDUIN François	1,50F	CHASSE Cléomène	3F		

le Conseil municipal décide à la majorité des membres présents, M. le Maire ne prenant pas part au vote, que la dite somme de 198,75 F sera remboursée au moyen d'un prélèvement sur les fonds libres de la caisse municipale.

### **En 1888 : projet de reconstruction du pont du Moulin :**

Le pont situé à Longpré les Corps Saints, rue du Moulin, chemin vicinal de grande communication N° 70, est ainsi que ses abords dans un état de délabrement complet et qu'il serait urgent de procéder à la reconstruction de cet ouvrage.

Le Conseil municipal décide que le pont de la rue des moulins sera reconstruit au frais de la commune de Longpré conformément aux plans et devis dressés par M. Alexandre et vote à cet effet un crédit de 13.400 F qui sera prélevé sur le montant de la vente du tourbage du 22 avril 1888.

### **En 1933**

Au 1<sup>er</sup> juillet 1933, les automobiles devront être équipées : d'un rétroviseur ; d'un appareil indicateur de changement de direction (les virages à gauche s'annonçaient en tendant le bras par la vitre baissée) ; d'un éclairage code ; d'un appareil permettant la lecture de nuit de la plaque arrière.

### **Le chemin de fer :**



### **Grandes dates :**

15 mars 1847 : la station de Longpré les Corps Saints est mise en service, lors de l'ouverture de la voie d'Amiens à Abbeville.

1848 : la Compagnie du chemin de fer d'Amiens à Boulogne a l'honneur de prévenir le public qu'à l'occasion de la fête nationale du 14 mai, elle a pris des engagements avec la Compagnie du Nord pour délivrer des billets à prix réduits de Boulogne, Etaples, Montreuil, Rue, Abbeville et Longpré à Paris et retour. Départ pour Paris de Longpré aller et retour 1<sup>re</sup> classe 20 Fr 15, 2<sup>e</sup> classe 15 Fr 15, 3<sup>e</sup> classe 11 Fr 25. Les billets à prix réduits sont valables : départ de Longpré pour tous les trains du 13 et pour le 1<sup>er</sup> train du 14 : retour de Paris pour tous les trains du 15

1873 : outre les constructions d'une nouvelle halle, diverses installations ont eu lieu pour améliorer le service. Une nouvelle gare commune aux deux lignes d'Amiens à Boulogne et de Frévent à Gamaches doit y être établie incessamment.

15 mai 1872 : la ligne Longpré Gamaches entre en service.

11 avril 1874 : la ligne Longpré Doullens entre en service.

Octobre 1874 : le jury d'expropriation s'est réuni à Abbeville les 8,9 et 10 juin 1874 pour le règlement de cette affaire concernant la gare de Longpré commune aux compagnies du Nord et de Frévent à Gamaches. La première partie de la ligne comprise entre Longpré et Gamaches a toujours été depuis l'ouverture de l'exploitation desservie par 3 trains de voyageurs dans chaque sens. Pendant la saison des bains de mer (du 1er juillet au 15 septembre) il y en a même 4 et en août un train supplémentaire chaque lundi matin pendant les mois de juillet et août.

Exploitation commerciale : la Compagnie du chemin de fer de Frévent à Gamaches n'a pas de trafic direct avec la Compagnie du Nord. Tous les voyageurs doivent changer de billet et toutes les marchandises doivent être enregistrées à Longpré.

Matériel moteur et roulant : la Compagnie possède 11 locomotives, le service journalier n'en exige que 6 et il en reste par conséquent 5 de rechange pour les réparations, les cas de secours et les trains imprévus. Des ateliers sont installés au Tréport pour les réparations courantes des machines et du matériel. La Compagnie possède pour le service des voyageurs : 2 voitures de 1<sup>re</sup> classe de 18 places, 8 voitures mixtes de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> à 22 places, 2 voitures mixtes avec coupés à 22 places, 18 voitures de 3<sup>e</sup> classe à 32 places et 6 fourgons à bagages. Elle a pour le transport des marchandises 35 wagons couverts, 18 wagons à houille, 40 wagons plats découverts et 6 wagons à bois. Le matériel de voyageurs est garni de galeries latérales qui rendent très facile la circulation dans les trains en marche. Toutefois on ne laisse pas aux voyageurs la liberté de circuler ; les agents seuls peuvent en user pour faire le contrôle des billets et des recettes. Le rail en acier de 30 kg est substitué à l'ancien rail en fer de 37 kg.

1875 une nouvelle gare commune aux deux lignes d'intérêt général d'Amiens à Boulogne et d'intérêt local de Frévent à Gamaches, a été construite à quelque distance de l'ancienne et ouverte le 1<sup>er</sup> juin 1875.

La compagnie Frévent Gamaches a organisé pendant les mois de juillet août et septembre, un service spécial des samedis et lundis permettant aux voyageurs venant de Paris de passer la journée du dimanche au bord de la mer.

1881 : produit des stations de la Somme : Longpré est 6<sup>e</sup> après Amiens, Abbeville, St Roch, Albert, Ham, avec la somme de 319.225 F.

Tarif des voyageurs par tête et par km :

1 <sup>re</sup> classe (voiture couverte, garnie et fermée à classes)	0,12 F.
2 <sup>e</sup> (voiture couverte, fermée à classes et à banquettes rembourrées)	0,09 F
3 <sup>e</sup> (voiture couverte, et fermée à vitres)	0,06 F

Enfants : au-dessous de 3 ans, les enfants ne payent rien à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnés. De 3 à 7 ans, ils payent demi place et ont droit à une place distincte ; toutefois dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de 7 ans ils payent place entière. Chiens transportés dans les trains de voyageurs : 0,025 F.

1882 nombre de voyageurs : Allery 4.055 ; Wiry au Mont 2.733 ; Airaines 14.318 ; Longpré 29.062

1883 pose d'une voie de garage sur le côté gauche des voies principales. Construction d'un corps de garde pour les mécaniciens.

1938 la Ligne à voie unique Frévent Gamaches est fermée au trafic voyageur le 27 novembre, cependant le trafic marchandise continue jusqu'en 1971.

5 mai 1941 à 1944 la ligne Longpré Gamaches a été temporairement réouverte.

1978 le terrain de la ligne Frévent Gamaches est vendu aux communes riveraines.

10 novembre 1993 : déclassement de la ligne Longpré Gamaches.

### **Délibération du conseil municipal du 5 août 1867 :**

Conformément à l'article 3 de l'arrêté de M. le Préfet, en date du 8 juillet dernier, relatif à l'établissement d'une voie ferrée de Frévent à Gamaches, par Doullens, Flixecourt, Longpré et Airaines.

Le Conseil municipal, considérant que la commune de Longpré possède dans son sein :

- 9 moulins à farines qui peuvent travailler en moyenne de 25 à 30 mille quintaux métriques de blé par chaque année ;

- 12 moulins à huile pour l'entretien annuel desquels il ne faut pas moins de 20 mille hectolitres de graisses :telles que colza, oeillette, casseline, graines de lin etc... ;
- 5 brasseries dans lesquelles il est employé par an environ 3.500 quintaux métriques d'orge, pamelles et une certaine quantité de houblon ;

que les grains nécessaires pour l'alimentation de ces différents établissements sont toujours tirés, pour la majeure partie, des cantons d'Oisemont, Hornoy, Gamaches, Hallencourt, comme ainsi que du canton de Domart ;

que la voie dont il est ici question existait, le transport de ces grains se ferait assurément dans des conditions plus avantageuses ;

qu'il est de toute évidence que de la masse des produits apportés à Longpré et transformés par l'industrie du pays, la majeure partie est de nouveau livrée à la circulation ; par exemple les tourteaux suivent généralement la direction du Nord ; et, à l'aide de la voie projetée ils pourraient aussi être expédiés vers Gamaches ; les huiles trouveraient un placement facile en Normandie en admettant que Gamaches fut relié à quelque centre de la Seine Inférieure ;

considérant qu'il existe aussi à Longpré une fabrique de toile à sacs d'une certaine importance ;

que le mouvement d'arrivée et de sortie de marchandise est d'environ 700 quintaux métriques par semaine ;

que cette fabrique emploie depuis plusieurs années déjà des fils venant du Nord ;

que ces produits retournent en partie vers le Nord, sont expédiés en partie et régulièrement à destination du Havre, environ 60 quintaux métriques par semaine etc... ;

considérant qu'indépendamment des établissements industriels qui précèdent il y a à Longpré plusieurs négociants en grains : céréales, graines oléagineuses ; que les grains qu'ils achètent et vendent, sont tirés en partie importante dans le pays avoisinant la ligne projetée tant du côté de Doullens que vers Gamaches et que les graines oléagineuses prennent généralement la direction du Nord ;

considérant que, de la direction de Gamaches, il vient à Longpré, non seulement des matières d'approvisionnement telles que : pommes à cidre, porcs, vaches (vaches même pour le commerce : il y a 4 marchands dans la commune), paille, foin etc...mais encore des bois pour construction et pour boulangerie (5 boulangeries) ; et qu'on peut évaluer le poids de ses matières à environ 200 mille quintaux métriques par année ;

considérant qu'il arrive du Nord dans 2 magasins à Longpré, environ 40 mille hectolitres de charbon, qui s'écoulent en grande partie dans la direction de la ligne projetée ;

considérant qu'il se fait annuellement à Longpré environ 30 mille stères de tourbe et 30 mille hectolitres de cendre dont la plus grande partie est transportée par Airaines et autres lieux situés à peu de distance de la voie projetée, comme aussi vers Domart et même Doullens ; qu'il a même été expédié, dans le courant de l'année, de la cendre à destination du Havre ;

considérant en un mot que, si, par la situation actuelle des lieux, on juge du trafic considérable que la susdite voie est appelée à développer dans tout son parcours, et dont les éléments s'y rencontrent si abondant, on est considéré que la réalisation dudit projet sera un très grand bienfait ;

le dit Conseil, par suite des considérations qui précèdent et après en avoir délibéré, émet à l'unanimité des membres présents un avis très favorable.

### **Délibération du conseil général session d'Août 1873 :**

M. Briois présente, le rapport relatif à la ligne de chemin de fer de Frévent à Gamaches.

La longueur totale de la ligne de Frévent à Gamaches, est de 90,207km; 39,095km sont exploités ; 45k.261m.en construction, et 5,850km, encore à l'état de projet.

La dépense faite est de 9.300.000fr.. Il a été payé différentes sommes s'élevant à 3.759.626,62fr62c., à valoir sur la subvention départementale qui pourra être, au total, de 5.915.000fr.

Partie en exploitation.

Depuis l'ouverture de la partie construite et exploitée entre Longpré et Gamaches, le service des trains s'est fait régulièrement sans interruption dans leur marche, sans accident. Un seul train, le train express parti du Tréport le 4 juillet dernier, a déraillé en partie au passage à niveau privé n° 23, sur la commune de Dreuil ; il n'a éprouvé qu'un retard de dix minutes, aucun voyageur n'a été blessé.

Partie en construction

Les terrassements sont terminés, à trois lacunes près : 1<sup>e</sup> entre Longuevillette et Candas ; 2<sup>e</sup> dans le bois de Montrelet. ; 3<sup>e</sup> aux abords du pont sur la ligne du Nord et sur la Somme ; à Hangest.

Tous ces travaux sont très avancés. Les remblais de la partie de la ligne sur la droite de la Somme, sont exécutés ; la pose de la voie est faite entre Flixecourt et la Somme, et entre Lonpré et Condé-Folie.

Les travaux d'art sont terminés, sauf la pose des tabliers métalliques des ponts sur la ligne du Nord et sur la Somme, à Hangest.

Ce dernier ouvrage avait même été complètement terminé lorsqu'un accident, arrivé le 3 juin dernier, vint en détruire le tiers environ ; une pile de traverse qui avait servi à la mise en place du tablier métallique a été incendiée par la chute d'un rivet rouge, le feu a été assez violent pour amollir les parties métalliques du pont, qui se sont tordues et affaissées sous leur propre poids. Le parement de la culée vers Gamaches, a été fortement calciné.

La Compagnie a pris ses mesures pour réparer ces avaries le plus tôt possible.

Cet accident aura pour effet de retarder la mise en exploitation de la partie comprise entre Flixecourt et Doullens, attendu que le transport du ballast, qui doit se prendre à Condé-Folie, sur la rive gauche de la Somme, pour approvisionner cette partie du chemin, ne pourra avoir lieu qu'après le rétablissement du pont sur la Somme, à Hangest.

La Compagnie devait, d'après la convention faite avec le Département, homologuée par décret impérial du 15 mai 1869, fournir ses projets définitifs dans les six mois, soit le 15 novembre 1869, et mettre la ligne entière en exploitation, le 15 mai 1873 ; malgré les graves événements survenus depuis la date du décret, la Compagnie avait poursuivi ses travaux avec autant d'activité que l'administration pouvait équitablement le désirer ; la partie entreprise au début des travaux, celle de Lonpré à Gamaches, sur une longueur de 39 k. 207 m., a été mise en exploitation dès le 15 mai 1872, mais le surplus, retardé par les événements et l'accident du pont, pourra être livré à l'exploitation seulement à la fin de l'année courante.

#### **Délibération du conseil général, session d'avril 1874 :**

Le chemin de Fer de Frévent à Gamaches, concédé le 14 janvier 1869 à MM. Gautray, Abt et Delahante, a été déclaré d'utilité publique par décret du 15 mai suivant. L'article 2 de la convention ainsi que le cahier des charges, fixe à 4 ans le délai d'exécution. La section comprise entre Lonpré et Gamaches, dont le parcours est de 39 kilomètres, a été inaugurée le 11 mai 1872 et ouverte au public le 15 du même mois, c'est-à-dire un an avant l'époque indiquée par la convention.

Dans votre séance du 29 août dernier, vous avez engagé mon administration à «mettre définitivement la Compagnie en demeure de livrer à l'exploitation, pour la fin de 1873, toute la ligne et de faire les diligences nécessaires à l'effet de provoquer, sous le plus bref délai, une nouvelle convocation du Jury, pour la fixation des Indemnités concernant les affaires qui n'ont pas été soumises au jury le 4 août 1873 et qui n'auraient pas été réglées à l'amiable.»

M. Gautray m'a informé, par une autre lettre portant la date du 21 février 1874, qu'un traité était intervenu entre la Compagnie de Frévent à Gamaches et la Compagnie du Nord pour la cession à cette dernière, de la partie de la ligne comprise entre Doullens exclu et la limite du département de la Somme et du Pas-de-Calais, vers Bouquemaison, et de la ligne de Canaples à Amiens.

Des arrêtés de cessibilité ont été pris pour déterminer, sur les territoires de Condé-Folie et de Lonpré-les-Corps-Saints les propriétés nécessaires à l'établissement de la gare commune aux Compagnies du Nord et de Frévent à Gamaches, et les jugements d'expropriation ont été rendus les 19 novembre 1873 et 19 janvier 1874.

Les travaux à exécuter n'intéressant pas seulement la ligne d'intérêt local, mais aussi celle de Boulogne, qui est une grande ligne, j'ai dû transmettre les dossiers à M. le Ministre des Travaux Publics.

#### **Délibération du conseil général, session d'août 1876 :**

La réception définitive de la ligne de Frévent à Gamaches n'a pu avoir lieu jusqu'à ce jour, malgré les instances de la Compagnie. Il lui reste à remplir quelques obligations. Des mesures viennent d'être prises pour leur exécution.

Plusieurs parties de la ligne, qui n'avaient pas l'épaisseur du ballast fixée par le cahier des charges ont été rechargées. La voie du reste paraît en bon état sous le rapport de la stabilité, du serrage des éclisses et de l'enfoncement des crampons, et l'entretien se fait d'une manière assez satisfaisante.

*Exploitation technique.* La Compagnie n'a apporté aucune modification depuis le 10 juin 1875 à l'organisation de ses trains omnibus qui parcourent la ligne entière chaque jour dans chaque sens – Elle a organisé, pendant les mois de juillet, août et septembre, en 1875, un service spécial des samedis et lundis permettant aux voyageurs, venant de Paris, de passer la journée du dimanche aux bords de la mer.

Le transport des marchandises se fait par les trains de Voyageurs ; cependant, à l'époque du transport des lins, la Compagnie a dû établir une vingtaine de trains supplémentaires.

La marche des trains est en général régulière, et bien que les trains du Nord n'attendent que pendant 5 minutes les trains de la ligne locale, ceux-ci n'ont manqué, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1876 que deux correspondances à Longpré. L'un de ces trains s'était attardé dans des manœuvres de gare ; l'autre avait été retenu à Bouquemaison au départ de cette gare, le 12 mars 1876, par un cas de force majeure.

Aucun accident grave n'a eu lieu depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1875. Un cantonnier s'est fait prendre la main entre des tampons dans une manœuvre à bras et il a dû cesser son service pendant 3 semaines. Il s'est produit deux déraillements de wagons au passage des trains à Candas, l'un par suite de la présence d'une botte de fil qui a roulé sous les roues, l'autre au moment du passage sur une aiguille.

Quelques animaux ont été tués sur les passages à niveau non gardés ; ils se sont effrayés à l'approche des trains et n'ont pu être protégés par les gardiens.

Quatre réclamations sans gravité ont été consignées sur les registres des gares. Leur objet n'était pas de nature à motiver l'intervention de l'Administration.

Un seul procès-verbal a été dressé le 25 avril 1876 par le Commissaire de surveillance administrative pour contravention à l'art. 61 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 et l'art. 1<sup>er</sup> de l'arrêté préfectoral du 30 janvier 1874, concernant le pâturage des bestiaux sur les bords des chemins de fer d'intérêt local.

*Matériel.* Le matériel moteur ou roulant est le même depuis le mois de juillet 1875. Son état d'entretien ne donne lieu à aucune observation.

*Exploitation Commerciale.* La Compagnie a révisé et fait homologuer les tarifs généraux applicables au départ de Longpré pour le transport des voyageurs et des marchandises à grande et à petite vitesse. Cette révision était nécessaire par suite du déplacement de la gare commune de Longpré, ce qui a réduit d'un kilomètre la distance légale de cette station à chacune des autres gares de la ligne. En outre, différents tarifs spéciaux ont été homologués.

D'après les bulletins décennaires de la Compagnie, remis au service du contrôle, les recettes brutes de la section de Doullens à Gamaches, déduction faite des impôts, se sont élevées en 1875 à 497.224 fr.62 soit 6.680 fr. 35 par kilomètre.

La recette brute se répartit à peu près ainsi qu'il suit : voyageurs : 30 % ; marchandises à petite vitesse : 60 % ; bagages, messageries, bestiaux : 10 %.

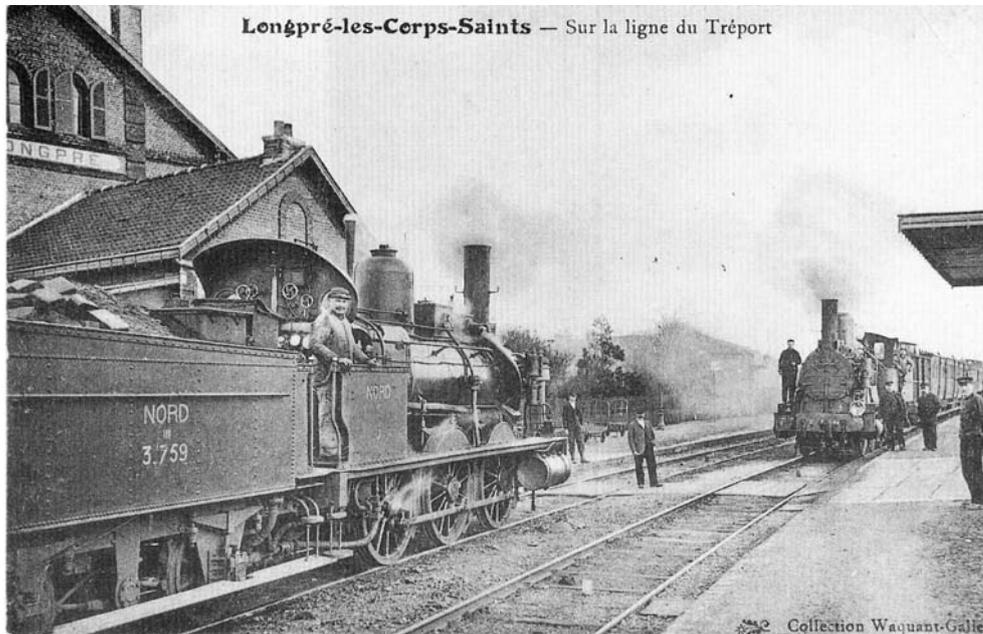
Depuis le commencement de l'année 1876, les recettes des voyageurs ont continué à progresser par rapport à celles de 1875, sauf quelques alternatives résultant du bon ou du mauvais temps, ou du changement de dates de certaines fêtes. Pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 20 juin, l'accroissement des recettes est de près de 7 %.

La recette provenant des bagages, messageries et bestiaux est restée à peu près stationnaire ; il n'en est pas de même pour les marchandises à petite vitesse. Depuis la seconde dizaine de janvier inclusivement, la comparaison n'a jamais été favorable à l'année 1876. On espérait que l'ouverture des deux sections de Doullens à Arras et de Bouquemaison à Frévent arrêterait cette décroissance de recettes, malheureusement ces prévisions ne se sont pas réalisées. Pendant les dizaines qui ont précédé le 15 mai, la réduction des recettes était de 12 à 15 % ; depuis cette époque cette proportion, s'est élevée de 20 à 25 %.

Compensation faite de l'accroissement du produit des voyageurs, il reste encore un déficit de 6 % pour l'ensemble des recettes brutes de 1876, comparées à celles de la période correspondante de 1875.

La diminution progressive des recettes de la petite vitesse s'explique par la stagnation générale des affaires et par l'ouverture des lignes Arras, Doullens, Frévent qui est venue dévier les courants des transports.

Toutes les marchandises encombrantes que la ville de Doullens faisait venir non seulement de Paris et des régions du Nord, même par Longpré lui arrivent aujourd'hui par les deux débouchés vers le Nord. Les houilles arrivaient par Longpré, et les papiers pour Lille prenaient également le chemin de fer ; tout ce trafic a été perdu pour la ligne de Frévent à Gamaches.



### **Chemin d'accès à la gare, une longue histoire :**

#### **Séance du 29 août 1874 du conseil municipal :**

La question si intéressante des voies d'accès de la commune à la nouvelle gare, à l'égard desquelles voies, le Conseil Municipal a dans sa délibération du 10 mai dernier voté 300 F pour frais d'étude, occupe de nouveau le Conseil municipal.

À ce sujet et dans le but de préciser les études à faire, M. Gallet, notaire, et conseiller municipal, adresse au Conseil la motion suivante : et demande que l'étude du projet de la voie d'accès à la nouvelle gare se compose :

- De la ruelle Romain qui serait élargie et d'une large voie de 16 m partant du pont de la rue des marais et allant en ligne droite à la cour des voyageurs de la nouvelle gare.
- D'un chemin latéral au chemin de fer de Frévent, ayant 10 m de largeur et partant de l'ancienne maison de M. Caron Denis, fils, et aboutissant à la dite cour des voyageurs.
- De la chasse Gallet, partant de la maison Ramon Chrysostome et prolongée jusqu'à la route départementale de Picquigny à Liercourt, ce 3<sup>e</sup> chemin aurait aussi une largeur de 10 m.

Alors M. Louchet, ancien maire et conseiller municipal, qui reconnaît bien l'utilité des 2 derniers chemins, compris dans la propriété de M. Gallet, déclare : ne pas adopter la 1<sup>re</sup> partie de cette proposition, par le motif que cette voie, partant du pont de la rue des marais pour aboutir en ligne droite à la cour des voyageurs, occasionnerait une dépense considérable qui lui paraît, au contraire préférable, en adoptant la ruelle Romain comme point de départ et de prolonger cette ruelle par un chemin en ligne droite, partant du pont jusqu'à l'entrée de la voie d'accès à la gare.

Afin M. le Maire, fait part au Conseil, d'un nouveau projet plus économique que les 2 précédents et satisfaisant selon son appréciation à tous ces besoins.

Ce projet consisterait :

- En une large voie en ligne droite de 12 à 15 m de largeur qui partirait de la maison Joly Henry et aboutirait à la cour des voyageurs de la nouvelle gare. Ce chemin s'il était adopté ne couperait pas une seule propriété en 2 parties, s'établirait sur des parcelles de propriétés situées à gauche et à droite de ce chemin, et profiterait en partie du chemin latéral de 3 m de largeur fourni aux ayant droits par la compagnie de Frévent.

- Et en un second chemin qui ne serait autre que la chasse Gallet, partant de la maison Ramon Chrysostome, et aboutissant à la route départementale de Picquigny à Liercourt, ce chemin qui longerait en partie le petit fossé d'égout pourrait avoir ainsi, que l'indique M. Gallet dans sa proposition, une largeur de 10 m.

### **Séance d'avril 1877 du conseil général :**

La commune de Longpré-les-Corps-Saints se trouve dans la nécessité d'établir un chemin d'accès à la gare de cette localité.

Le Conseil municipal a présenté, à cet effet, un projet consistant dans l'ouverture d'un nouveau chemin vicinal de 10 mètres de largeur se détachant de la Grande rue par la ruelle Louchet et aboutissant près de la halle aux marchandises.

Une minorité importante de cette assemblée, à laquelle se sont associés 308 réclamants, a proposé de lui substituer un autre tracé partant aussi de la Grande Rue, empruntant la ruelle Romain, faisant coude au pont Norbert, puis se dirigeant sur la gare aux voyageurs, tracé que ses partisans ont présenté comme susceptible, un jour, par son prolongement rectiligne entre le Pont Norbert et l'église, de relier le centre même du village à la nouvelle gare.

La Commission départementale s'est occupée de cette affaire dans ses séances du 20 décembre 1876 et 24 janvier 1877.

Elle a pris connaissance du rapport de M. Brulé et elle a entendu les observations verbales de M. le Maire de Longpré, de plusieurs conseillers municipaux, de M. Flament, conducteur des travaux, et de M. Gallet, juge à Amiens, en faveur du projet municipal ; et celles de M. Gallet, notaire, et de M. James, conducteur du chemin de fer de Frévent à Gamaches, en faveur du projet présenté par la minorité du Conseil municipal. Elle a étudié attentivement les plans et devis et toutes les pièces de l'enquête.

Une considération a surtout frappé votre délégué. Elle a pensé qu'elle n'avait pas à faire un choix entre le projet municipal et le contre - projet présenté par M. Gallet et plusieurs autres habitants de Longpré ; mais que son pouvoir consistait seulement à approuver ou à rejeter le projet municipal.

Après une délibération longue et approfondie, elle a décidé qu'elle se rallierait aux avis exprimés par MM. le Commissaire enquêteur, l'Agent-Voyer d'arrondissement d'Abbeville, l'Agent-Voyer en chef, le Sous-Préfet d'Abbeville et le Préfet.

En conséquence, la Commission :

1° A approuvé le projet d'ouverture d'un chemin d'accès à la gare de Longpré, tel qu'il a été présenté par le Conseil municipal de cette commune et indiqué par des lignes rouges aux plan et profil dressés le 27 novembre 1875 par M. Flament et visés par M. le Maire, le 29 du même mois, projet comportant une voie de 10 mètres de largeur, non compris fossés et talus, se détachant de la grande rue par la ruelle Clément Louchet, empruntant la chasse Gallet et aboutissant près de la Halle aux marchandises dans l'angle Nord- Ouest de la propriété de M. Jacques Louchet.

2° A prononcé le classement de cette voie au rang des chemins vicinaux ordinaires de la commune

3° A déclaré d'utilité publique l'occupation des terrains nécessaires à son exécution.

Deux membres se sont abstenus de prendre part au vote.

Plusieurs habitants de Longpré se sont pourvus devant vous contre cette décision.

### **Séance du 26 août 1878 : réclamation d'habitants de Longpré**

Le président donne lecture de la lettre suivante, qui lui est adressée par les habitants :

*M. le Président,*

*L'année dernière, le Conseil général a approuvé et classé, comme vicinal, un chemin d'accès à la nouvelle gare de Longpré les Corps Saints. Après le rejet du pourvoi au Conseil d'Etat formé contre cette décision, les travaux ont été commencés le plus tôt possible, et ils étaient déjà fort avancés lors des dernières élections municipales. M. Gallet, notaire, adversaire très obstiné du projet qui avait prévalu, ayant été nommé Maire, la suspension des travaux a été presque immédiatement ordonnée. On a placé le nouveau pont dans le bâtiment réservé aux pompes à incendie, les arbres destinés à être plantés sur le chemin ont été couchés sur le talus, et l'on a employé à d'autres travaux communaux les charretiers, jusque-là occupés aux remblais. M. le Maire, disait-on, se proposait de demander le déclassement du chemin, pour le supprimer ensuite. Son idée fixe allait enfin se réaliser !! Le chemin qui devait rendre inutile son fameux et si coûteux boulevard était condamné à disparaître ! Nous avons protesté, M le Président, contre un projet si déraisonnable, persuadé que*

*l'Administration départementale et le Conseil général ne pouvaient que le repousser. Avant de prendre une détermination dans cette affaire, M. le Préfet a voulu étudier la question avec le plus grand soin. Il a demandé l'avis de fonctionnaires très compétents, et les a chargés de procéder à des expertises enquêtes officieuses. Connaissant peu M. le Maire de Longpré, il espérait sans doute qu'on pouvait arranger l'affaire et qu'il ne serait pas nécessaire de remplir les formalités prescrites par la loi pour les demandes de déclassements. Il doit savoir maintenant en présence de quelle obstination il se trouve. Jamais M. Gallet, notaire, ne renoncera à ses prétentions. Craignant un échec devant la Commission départementale et le Conseil général, il a fait tout ce qu'il a pu pour retarder leurs décisions sur la demande qu'il avait lui-même formée. Les travaux resteront suspendus ; et il ne sera pas statué ! Il faudra attendre une nouvelle session du Conseil général ! Est-il possible d'admettre Monsieur le Président, que nous soyons forcés de demeurer dans cette situation incertaine et que toutes les autorités départementales soient impuissantes à faire respecter la décision de l'année dernière ?*

*Au nom des intérêts les plus sérieux, et au nom, surtout des intérêts commerciaux et industriels, nous supplions Messieurs les Conseillers généraux de vouloir bien mettre fin à un état de choses très préjudiciable à notre commune, et qui, d'ailleurs, est devenu une scandaleuse résistance aux pouvoirs publics.*

*Agréez, Monsieur le Président, l'expression de notre profond respect.*

*Longpré les Corps Saints, le 25 août 1878.*

**M. le comte de Douville-Maillefeu répond ainsi :**

*« Je crois que la plus grande partie de mes collègues savent parfaitement de quoi il s'agit. Vous avez du recevoir depuis fort longtemps nombre de documents qui sont loin d'avoir éclairé la question sur toutes les faces. Je n'ai pas à juger ici les procédés qui ont été employés dans la commune de Longpré. Il est résulté ceci : c'est que, dans une question d'intérêt public concernant la commune particulièrement, au lieu de vouloir discuter et par la discussion, de s'éclairer et d'arriver à des conclusions qui puissent satisfaire le plus grand nombre d'habitants, — sans accuser personne, je ne fais que constater les faits, — on est arrivé à ce point : à diviser la commune en deux camps. Je crois que la politique est parfaitement étrangère dans une question de chemins; ce n'est pas parce qu'on est républicain, ou parce qu'on préfère une autre forme de gouvernement qu'on est pour ou contre un chemin. Je ne suis pas de ceux qui croient que c'est une question de République ou de Monarchie qui est en jeu dans cette question-là. On a l'air de le croire ; quant à moi, je n'en ai jamais cru un mot, pas plus dans cette commune de Longpré que dans les autres.*

*Il y a deux questions. Je crois qu'il y a un moyen de trancher cette double question en donnant satisfaction aux deux partis. La commune de Longpré est excessivement riche. Elle crée une usine à gaz auprès de la gare.*

*Il n'y a aucun inconvénient à ce qu'une voie d'accès arrive à cette gare. Vous avez vu les plans que j'ai sous les yeux parce que, ainsi que mon honorable collègue M. Colart, nous avons été spécialement chargés par les tiers de les défendre tantôt dans un sens, tantôt dans un autre, parce que, à des titres divers, nous les représentons.*

*En renvoyant à M. le Préfet la pétition des électeurs de Longpré, je proposerai qu'on veuille bien ajouter ceci : c'est que le Préfet ait la bonté d'étudier s'il ne serait pas avantageux, en même temps, d'autoriser les deux projets. Il n'y aurait qu'un seul point où il faudrait se mettre d'accord, c'est dans la partie qui aboutit à la gare, où deux chemins se croisent et où un seul suffirait. Pour le reste, voilà une commune qui, forcément, va se rapprocher de la gare et de l'usine à gaz, et, sous tous les points de vue, un vaste établissement industriel pourra s'établir là.*

*La meilleure manière d'en finir, dans l'intérêt général et à la satisfaction générale, c'est de donner suite aux deux projets et d'autoriser les deux chemins, car des voies de communication ne peuvent que porter la prospérité dans une commune importante comme celle de Longpré, qui est une étoile de chemin de fer.*

*Je demande qu'en renvoyant la pétition on veuille bien recommander en même temps au Préfet que l'Administration soit sympathique à la création des deux voies d'accès. »*



### **Une affaire jugée au tribunal de la justice de paix d'Amiens : Audience du 24 Mai 1877.**

*A défaut d'une disposition spéciale dans les lois ou ordonnances qui régissent la matière, les Compagnies de Chemins de fer ne doivent à chaque voyageur qu'une place individuelle, de la classe à laquelle donne droit le billet délivré.*

*En conséquence un voyageur accompagné de ses enfants mineurs dont il est responsable ne peut exiger, et dans un même compartiment, des places en nombre suffisant pour n'être pas séparé de ses enfants. (Art. 1384 du Cod. civ. et 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.)*

M. Chivot, voyageant avec sa femme et ses trois enfants en bas âge, avait, le 21 août 1876, pris à Eu cinq billets de 2<sup>e</sup> classe à destination d'Amiens. Au changement de train, à Longpré, il ne se trouva dans aucun compartiment de 2<sup>e</sup> classe du train dans lequel il fallait monter un nombre de places suffisant pour que M. et Mme Chivot pussent voyager sans se séparer de leurs enfants.

Ils furent, pour ne pas faire voyager ces derniers isolément, contraints de prendre place avec eux dans compartiment de 1<sup>re</sup> classe, et malgré leurs protestations, de payer à titre de supplément une somme de 5fr.50.

M. Chivot, soutenant que les Compagnies de Chemins de fer sont obligées de fournir aux parents voyageant avec leurs enfants mineurs dont ils sont responsables, et dans un même compartiment, un nombre de places de la classe à laquelle appartiennent les billets délivrés suffisant pour leur permettre de les conserver près d'eux et de les surveiller, a fait citer la Compagnie du Chemin de fer du Nord en restitution des 5 fr. 50, payés à titre de supplément, et en 50 fr. de dommages-intérêts.

#### **JUGEMENT.**

Considérant qu'aucune loi ni ordonnance n'oblige la Compagnie du Chemin de Fer du Nord à délivrer les billets de place autrement qu'un à un;

Qu'elle n'est pas tenue à délivrer des billets par série, pas même par numéro d'ordre;

D'où il suit que la Compagnie du Chemin de fer du Nord ne doit à chaque voyageur qu'une place individuelle, *singulière*, et que les places appartiennent au premier occupant ;

Que, cependant, pour les personnes qui voyagent en société et qui ne veulent pas se séparer, la Compagnie leur en offre le moyen, en louant à certaines conditions des compartiments entiers ;

Considérant que le demandeur ne peut invoquer aucun texte de loi par lequel la Compagnie serait, comme il le prétend, obligée d'assurer aux parents des places réunies pour eux et leurs enfants, à cause de leur responsabilité à l'égard de ceux-ci;

Que les responsabilités sont de droit étroit et personnelles ; que dès lors, c'est aux parents seuls qu'il incombe de prendre les moyens et les précautions nécessaires pour conserver leurs enfants sous leur garde et leur protection, afin d'éviter qu'ils commettent des actes de nature à les engager, par exemple de louer un compartiment, ou bien, dans un cas comme celui de l'espèce de prendre des places d'une classe supérieure, en payant le supplément, sinon de se placer dans une voiture d'une classe inférieure, d'attendre un autre train, ou même de ne pas user du chemin de fer ;

Considérant que c'est à tort que le demandeur invoque l'article 17 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, portant que « tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre «suffisant, des voitures de chaque classe; — que cette disposition ne signifie pas que le nombre de voitures devra être

suffisant pour placer ensemble les voyageurs qui ne veulent pas se séparer, même pour un motif respectable ;

Que les expressions de l'ordonnance doivent être entendues en ce sens que le nombre des voitures de chaque classe doit correspondre à celui des billets délivrés pour chacune de ces classes, de telle sorte que chaque voyageur puisse trouver une place de la classe qu'il a demandée dans le convoi pour lequel le billet lui a été donné;

Qu'une autre interprétation ouvrirait la porte à une foule d'exigences sans limites; que, par exemple, on ne saurait déterminer jusqu'à quel nombre et jusqu'à quel âge des enfants les parents pourraient réclamer des places réunies;

Considérant que le sens sus-indiqué paraît être celui dans lequel l'ordonnance de 1846 est entendue par l'autorité supérieure, car le fait dont se plaint le demandeur serait, si sa prétention était fondée, une contravention, qui, en vertu de l'article 79 de ladite ordonnance, aurait dû être constatée par M. le Commissaire spécial de surveillance et déferé au Tribunal de police correctionnelle ; or cela n'a pas été fait, et jamais le même cas, qui a dû se produire souvent, n'a fait l'objet d'aucune poursuite;

Considérant, on fait, que, dans le convoi dont il s'agit, il y avait, dans les voitures de seconde classe, un nombre de places, suffisant, bien que les places fussent séparées, pour y mettre le demandeur et sa famille; que cela est reconnu ; que l'ordonnance de 1846 n'a pas été violée;

Qu'en conséquence, du moment où, refusant ces places, le demandeur est monté en première classe avec sa femme et ses enfants, c'est à bon droit qu'on lui a fait payer un supplément et que c'est à tort qu'il en réclame la restitution ;

Par ces motifs:

Déclarons le demandeur mal fondé en sa demande et l'en déboutons. (M. Clément, juge de paix).

### **Trois accidents :**

Lu dans le Pilote de la Somme du 3 novembre 1871 : Longpré – Le train 21 qui arrive à cette station à 6h24 du s'étant arrêté à environ 400 mètres de la gare, plusieurs voyageurs descendirent ; mais un coup de sifflet étant donné, le train reprit sa marche. Une pauvre femme de Fontaine, qui était restée accrochée par ses jupes, fut traînée sur un espace de plus de 50 mètres ; quand heureusement l'étoffe se déchirant elle resta sur le sol à moitié morte. Les plaintes de cette femme attirèrent vers elle les voyageurs qui criaient : Arrêtez ! Mais le bruit de la machine empêchait d'entendre. Lorsque l'on fut arrivé sous la gare, les employés allèrent se suite avec les lanternes au devant de cette malheureuse, qui fort heureusement, n'était que légèrement blessée. Sa robe était en lambeau : elle put retourner chez elle à pieds. On ne saurait trop recommander aux voyageurs de ne descendre que lorsque les employés ont appelé le nom de la station. Cet avis est salutaire.

14 septembre 1895 : plusieurs membres du Conseil rappellent à l'assemblée, que le 24 avril dernier, le train 24 venant du Tréport et arrivant à Longpré, vers 6 heures ½ du soir, a culbuté au passage à niveau du chemin vicinal dit Chasse Gallet, la voiture de M. Lenglet, négociant à Airaines, et blessé mortellement le sieur Jourdain François, employé de ce dernier, qui est décédé le jour même. Ils observent qu'en cet endroit, où il n'existe aucune barrière, la circulation est importante et que pour ceux qui franchissent le passage, en venant de Condé pour se rendre à Longpré, il est très difficile de voir le train venant du Tréport ; que déjà plusieurs accidents sont arrivés à ce passage et qu'il aurait lieu afin d'éviter à l'avenir tout inconvénient de réclamer de la Compagnie, l'établissement de barrière et d'un poste de gardien.

Lu dans le Pilote de la Somme du 27 mai 1915 : Longpré – Dans la soirée de dimanche à lundi dernier, une grosse machine de nouveau modèle a déraillé, on ne sait encore pour quelle cause, et s'est couchée sur la voie, précisément à un embranchement près de Longpré entre Amiens et Abbeville. En raison de son poids et de sa position, le relevage a demandé un certain nombre d'heures pendant lesquelles la circulation des trains a été interrompue. Cette circulation a pu être rétablie lundi matin. Il n'y a pas eu d'accident de personnes. D'autre part les dégâts matériels sont sans importance.

### **Fermeture entre Saint Léger les Domart et Longpré :**

Le Président de Réseau ferré de France

Vu la délibération du conseil d'administration en date du 15 mai 2003 décide : la section de Saint-Léger-Les-Domart à Longpré-Les-Corps-Saints, comprise entre les PK 32,290 et 44,630, est fermée à tout trafic à compter du 15 septembre 2003

### **Chanson :**

No c'min d'fer (Bertrand Saintes 1924)

Dains no poays passe un c'min d'fer,  
Qui veu ed'Longpré au Tréport ;  
I iroait au mitan d'la mer,  
Si n's'arrétoait poeint sur chés bords.

Comme chés banquettes i n'sont poeint heutes,  
Ch'est eine grande commodité  
Vu qu'o s'agvale d'un bout à l'eute,  
Pour coésir es' société.

Ch'est un c'min d'fer plein d'agrément  
Pour chés voyageurs qu'i carrie ;  
O peut dire eq'pour aller d'dains  
I feut n'navoir rudemeint einvie.

Pour éclairer chés geins au souair  
I eu des lampes à chés plafonds  
I foait' autant d'effet dains ch'noir,  
Qu'une lanterne avec un étrou...

Os est berloqué d'droite à gueuche  
Ein long, ein largue, pis ein travers,  
Qu'o n'ein perd sin capieu, qu'o s'freuche,  
Et pis qu'o n'n'eu s'tête à l'einvers.

I eu itou des controleux  
Avec des galons d'or, pis d'argeint,  
Dains chés billets, i foait' des treus  
Pis foait' poayer des suppléments.

Quand ein s'balonchant, i descheint  
Chés côtes ed'Maisnières, ed 'Viry,  
Ech'ti leu, qua l'feu à ses deints,  
Quand il arrive, il est guéri.

Os y monte avec ech'qu'o veut  
Des péniers, des oaies, des lapins,  
Os y eimplit ch'banc jusqu'ein heut  
Sans s'ertorner ed ses voésins.

Si chés wagons n'ont poeint d'ersorts,  
I n'manquent é poeint ed'coulants d'air,  
Quand quéqu'un eintre ou bien qu'i sort ;  
feut qu'sin cassis, i reste ouvert.

I n'feut jamoais avoair ein route  
Einvie d'aller tout seul quéque part ;  
O doit s'erténir coute qué coute ;  
I n'y eu poeint d'plache pour chés pichards.

### **Souvenir de Maurice Charnu, ancien cheminot de la gare de Longpré :**

En 1935, le trafic voyageur fut supprimé sur la ligne Le Tréport-Doullens. Il circulait alors trois trains par jour dans chaque sens dont un au moins de marchandise qui desservait d'un côté les tissages de jute de la vallée de la Nièvre, de l'autre la coopérative d'Airaines, le tissage d'Allery, la distillerie de Oisemont, la râperie de Martainneville. Cette fermeture provoqua les premières suppressions de personnel en gare. L'exploitation de la gare, avant guerre, comprenait : 1 chef de gare, 1 sous-chef, 3 employés aux billets, 2 employés à l'expédition et la réception des trains, 1 chef et 1 sous-chef de manœuvre ainsi que 3 hommes d'équipage, 2 employés aux bagages et colis (expédition, arrivage, stockage dans les halles et 8 aiguilleurs répartis sur 2 postes d'aiguillage. On comptait 3 machines en gare.

Le district regroupait sous les ordres d'un chef de district, assisté de 2 employés, les 5 brigades de Canaples, Le Tréport, Picquigny, Abbeville et Longpré regroupant entre 40 et 50 personnes. Il y avait également les garde-barrières et sémaphores, où le personnel travaillait par roulement. On peut donc qu'une centaine de cheminots étaient employés au district.

Parmi les faits marquants, M. Charnu note le bombardement de la gare le 10 mai 1940, un déraillement de train à la sortie d'Hangest en 1941, et un autre déraillement entre Fontaine et Liercourt face au stand de tir actuel.

Monsieur Charnu a été cheminot à Longpré de 1940 à 1952. Après le bombardement de la gare il est licencié puis réembauché en décembre 1940. De juin 1943 à juin 1945, il est cheminot à Magdebourg. Il termine sa carrière sur Amiens.

### **La ligne Abbeville-Amiens par Longpré en 2005 :**

Si on prend comme référence le lundi 11 juillet 2005 :

- on a 12 trains allant d'Abbeville à Longpré (3,40€), le premier part d'Abbeville à 5h07, le dernier à 18h01, le trajet dure entre 11 et 16 minutes.
- on a 12 trains allant de Longpré à Amiens (4,80€), le premier part de Longpré à 5h19, le dernier à 18h16, le trajet dure de 19 à 32 minutes.
- on a 10 trains de Amiens à Longpré (4,80€), le premier part de Longpré à 6h38, le dernier à 19h58., le trajet dure de 18 à 34 minutes.
- on a 10 trains allant de Longpré à Abbeville (3,40€), le premier part de Longpré à 6h59, le dernier à 20h17., le trajet dure entre 11 et 18 minutes.

photo ci-dessous : la gare en 2002



### **La poste et le télégraphe :**

Le 1<sup>er</sup> avril 1830, la distribution rurale des postes est établie dans le département de la Somme et en 1848 apparaît le timbre-poste.

En 1859, une lettre parvient à la mairie de Longpré : « j'ai la satisfaction de vous annoncer que, par décision récente, son Excellence M. le ministre des Finances a donné une suite favorable à l'établissement d'une poste aux lettres dans la commune de Longpré les Corps Saints. Le nouveau bureau sera prochainement organisé ».

8 mars 1865 : le Conseil municipal, considérant que l'établissement d'un bureau télégraphique à Longpré, produirait un avantage réel, non seulement aux commerces de cette localité, mais encore aux commerces des communes environnantes et notamment Condé-Folie, l'Etoile, Airaines et Allery ; qu'en l'absence de ce bureau, des commerçants de ces différentes localités ne peuvent jusqu'à ce jour, recevoir de dépêches télégraphiques que par le bureau de Pont-Rémy ; ce qui avec le retard inévitable dans la réception de ces dépêches, leurs occasionnent de biens grands frais par ces motifs ledit Conseil vote l'établissement d'un bureau télégraphique à Longpré.

Le 21 février 1866, le conseil vote l'établissement dans une des salles de la mairie d'un bureau télégraphique qui se reliera à celui d'Abbeville. La vente d'un tourbage de 20 ares couvrira les frais.

En 1869, la carte postale apparaît.

En 1873, une boîte aux lettres a été établie dans la gare de Longpré et les correspondances peuvent être déposées dans cette boîte jusqu'à la dernière limite d'heure, c'est-à-dire jusqu'à l'arrivée du train qui doit les emporter.

Octobre 1874, la gestion du bureau télégraphique municipal de Longpré les Corps Saints a été confiée à la receveuse des postes de cette localité.

Nombre de dépêches expédiées : 760 en 1874 ; 811 en 1875 ; 724 en 1876 ; 726 en 1877 et 1009 en 1878.

3 novembre 1895 : M. le Président, donne connaissance à l'assemblée, du départ de Mme Roger, receveuse des postes à Longpré les Corps Saints, et lui donne lecture d'une lettre de M. le directeur des Postes et Télégraphes du département de la Somme, au terme de laquelle, ce dernier lui manifeste le désir qu'il soit pourvu au choix d'un piéton municipal, en remplacement de Mme Roger pour le port des dépêches à domicile. Aussitôt, plusieurs membres du Conseil observent que le bureau télégraphique de la commune de Longpré, étant un bureau municipal installé avant l'année 1870, la commune ne doit aucune subvention au porteur de dépêches et qu'il convient de rayer pour l'année 1896, le crédit de 200 F porté à cet effet au budget primitif de ladite année.

### **Les transports fluviaux :**

**Ordonnance** de J. B. Chauvelin, intendant de Picardie, sur le transport des voyageurs et des marchandises entre Saint-Valery et Amiens. 30 décembre 1720.

...“NOUS INTENDANT SUSDIT ORDONNONS

que les Gribanniers continueront de Voyturer à Tour de Rôle les Marchandises et Denrées de S. Vallery à Abbeville, à Amiens et autres lieux de la Rivière de Somme et desdits lieux jusqu'à S. Vallery...

III - Que lesdites Barques seront bien Agrées de Cordages, avec chacune leur mast et une Voille couverte de Foeuillets legers et d'une Toille Cirée où Gaudronnée, et seront Garnies de Bancs en dedans pour conduire d'Abbeville à Amiens en un jour, et le lendemain de la Ville d'Amiens à Abbeville aussi en un jour toutes sortes de Personnes avec leurs Paquets et Hardes.

IV - Faisons défenses aux Gribanniers de recevoir dans chaque Barque plus vingt Personnes, par chacune desquelles il leur sera payé, sçavoir pour la Voyture de chacune desdites personnes et le port de ses Hardes, jusqu'à la concurrence de trente livres pesant et au dessous 40 sols d'Abbeville à Amiens, et quinze sols pour le retour...

V - Deux Enfants de l'âge de dix ans et au dessous, de même que la Mère, ou Nourrice avec son Enfant, ne seront comptés que pour une Personne et ne payeront que pour un.

VI - Pourront les Conducteurs desd. Barques pour la commodité du Commerce se charger de petits Paquets et Balots de marchandises du poids de Cent livres et au dessous, jusqu'à la concurrence de cinq à six cens livres pesant seulement...

VII - Les trois Barques partiront chaque Semaine pour Amiens, l'une le Lundy, l'autre le Mercredi, et l'autre le Vendredi à cinq heures du matin en Esté, et pendant l'Hyver immédiatement après la cloche sonnée pour l'ouverture des Portes d'Abbeville, pour y aller dans le jour, et en repartir le lendemain de la Ville d'Amiens à sept heures du matin, sans que sous prétexte et à déffaut de Personnes ou de Balots, de Marchandises, en nombre, et quantité que dessus, le départ, ou retour desdites barques puisse être retardé, quand même il ne se présenteroit Personne pour partir.

VIII - Il sera arrêté un Rôle de tous les Maîtres et Veuves de Maîtres Gribanniers pour y prendre suivant l'Ordre du Tableau le nombre de Maîtres suffisant pour la conduite de chaque barque...

XI - Il sera choisi par les anciens de lad. Communauté deux d'entr'eux pour veiller à l'entretien desd. barques, les nettoyer, laver, ballayer, les faire amarer et attacher en lieu de sûreté, avoir soin des Agrès et les mettre à l'abry pour délivrer le tout en bon état aux Maîtres en Tour qui feront les Voyages, lesquels seront tenus de les remettre de même à leur retour, à peine de payer solidairement le dommage..."

### **Les diligences d'eau :**

Lu dans les Almanachs du Ponthieu de 1765 et 1786 :

« *La diligence d'eau part d'Abbeville pour Amiens de Pâques à la Toussaint (en été en 1786) les lundis, mercredis et vendredis à 5 heures du matin et revient les mardis, jeudis et samedis. »*

### **Les différents bateaux :**

Les gribanes, bateaux de rivière d'environ 25 tonneaux de jauge, ont joué le principal rôle dans le transport des marchandises partant de Saint-Valery à destination d'Abbeville et d'Amiens. Construites par des ouvriers de marine dont le salaire journalier était de deux

francs à Abbeville, d'un franc cinquante à Long, leur prix de revient variait de 3 à 5.000 francs, selon la qualité des matières employées.

La dernière gribane qui par exception, jaugeait 41 tonneaux est inscrite sur le registre de la Douane à la date du 25 avril 1846. On l'appelait le *Saint Pierre*, patron Facquier. A cette date on ne construisait plus de gribanes depuis une dizaine d'années déjà, on en a compté vingt et une de 1802 à 1846.

En même temps que les gribanes et les gribaniers disparut la corporation des hâleurs qui assuraient à coups d'épaule et à force de bras le passage des gribanes de Long à Picquigny, à Saint Maurice, points réputés les plus difficiles à franchir.

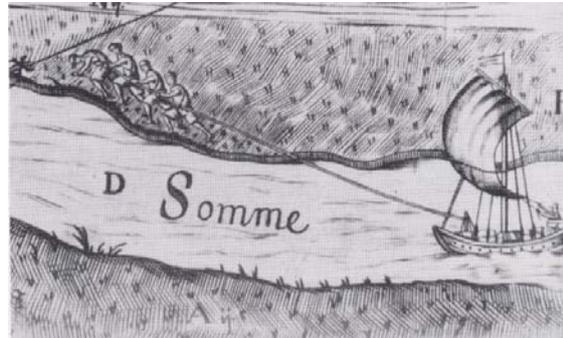
La turbulence des gribaniers, leurs exigences, leurs querelles ont laissé de nombreuses traces dans nos archives ; il n'est pas de désagréments qu'ils n'aient fait éprouver aux commerçants qui ne pouvaient se passer d'eux.

D'autres embarcations existaient :

Les hellettes : à côté des gribaniers travaillaient des helletiers qui montaient des petits bateaux de 10 tonneaux : les hellettes.

Les allèges : bateaux de 5 tonneaux tirés sur le chemin de halage par des halleurs.

Les picotins : embarcations légères portant un mât et une voile, couvertes d'une toile goudronnée, garnies de bancs à l'intérieur pour conduire les voyageurs avec leurs paquets et leurs hardes en 1733



#### **Trafic sur le canal au confluent de l'Eauette d'Amiens à Abbeville :**

	1876	1877	1878	1882
à la remonte bateaux vides :	91	74	75	39
bateaux chargés :	244	248	257	323
à la descente bateaux vides :	158	135	165	155
bateaux chargés :	180	189	162	95

#### **À propos du transport par bateau des ouvriers de Long travaillant à l'usine Saint frères des Moulins-Bleus :**

Le 23 Août 1894. le Conseil Municipal de Long approuve le marché de gré à gré passé entre des représentants des ouvriers et le sieur Cailly Léon, batelier à Long, qui comportait notamment les clauses suivantes :

Le service devait être fait par bateau couvert aménagé avec des bancs permettant d'y être installé commodément, éclairé et chauffé selon les besoins. La traction était prévue au moyen de chevaux au pas accéléré (deux chevaux étaient nécessaires le matin pour remonter le courant, mais un seul suffisait pour le retour).

Les départs étaient fixés à 4 heures 1/4 du matin du 1er Avril au 30 septembre et à 4 heures 3/4 du 1er Octobre au 31 Mars. Le trajet à l'aller durait un peu plus d'une heure, mais le retour s'effectuait en trois quarts d'heure. Les ouvriers rentraient à Long aux environs de 7 heures du soir en été.

Le service était assuré tous les jours excepté les dimanches, les jours fériés ainsi que les lundis et mardis des fêtes de Long et de l'Etoile (jours de congé qui n'étaient pas payés). Il devait fonctionner moyennant une redevance annuelle de 4.500 Frs. Les ouvriers payaient 0,05 par jour; la commune de Long et la Maison Saint s'engageaient à verser chacune une subvention annuelle qui ne devait pas excéder 1.500 Frs.

Mais il arrivait qu'un fort brouillard rende ce service dangereux. Dans ce cas, les ouvriers se rendaient à pied à leur lieu de travail en empruntant la route de l'Etoile. L'un d'eux qui s'était hasardé à revenir par le chemin du halage a été retrouvé noyé dans un étang voisin de la Somme.

Au siècle dernier, 120 personnes, hommes, femmes et enfants dès l'âge de 12 ans, travaillaient à l'usine Saint des Moulins Bleus située à 6 kilomètres de Long. Après y être allés longtemps à pied, à partir de 1894, ils purent s'y rendre grâce à un service de bateau.

C'était une péniche aménagée à cet effet, appelée "Le Nautilus" ; celle qui lui succéda eut pour nom "La Belle Poule". Elles étaient tirées par des chevaux. La dernière fut à son tour remplacée par "Le Beau Vallon", un petit bâtiment à moteur propulsé par une hélice, construit en tôle d'un centimètre d'épaisseur. Il mesurait vingt mètres de long, et quatre mètres de haut. Les hommes prenaient place à l'avant et les femmes à l'arrière. Il avait vogué entre les Iles d'Hyères et la Côte Méditerranéenne avant de venir accomplir ce transport journalier sur une rivière picarde. En 1939, il fut vendu à un ferrailleur, mais la guerre éclata. Oublié dans un étang de l'Etoile, ce n'est qu'en 1961, qu'il fut retiré, non sans peine, de sa fâcheuse situation et livré à la ferraille.

Les ouvriers partaient à 4 h ¼ du matin du 1er Avril au 30 septembre et à 4 h ¾ pendant les six autres mois. Ils rentraient le soir à 7 h 1/2 ou 8 heures selon la saison. Il s'agit de l'heure solaire.

Les ouvriers de Longpré embarquaient au confluent de l'Eauette avec la Somme.



### La radio :

En 1933 une redevance sur les récepteurs de TSF est instituée par la loi des finances du 31 mai 1933. Tous les appareils doivent être déclarés au PTT dans les 30 jours de l'achat.

En août 1937 à Longpré les Corps Saints sont captés 8 émetteurs :

Radio Paris	1.648 m 2	Tour Eiffel	206 m
Paris PTT	431 m 7	Lille PTT	247 m 3
Radio Normandie	269 m 5	Radio Luxembourg	1.293 m
Poste Parisien	18 m 8	Bruxelles	483 m 9

En août 2003 à Longpré les Corps Saints sont captés :

13 émetteurs en modulation de fréquence :

Chérie F.M	99, 2	Contact	91, 2
Europe 1	104, 9	Europe 2	99, 6
France Bleu Picardie	100, 6	France Culture	97, 4
France Info	105, 8	France Inter	93, 1
France Musiques	89, 8	Fun Radio	102
N R J	102, 7	R T L	104, 1
Skyrock	96, 7		

4 émetteurs en ondes longues :

Europe 1	1.830 m	France Inter	1.620 m
R T L	2.340 m	B B C 4	1.980 m

Émetteurs en ondes moyennes : RTBF Belgique 621 m

## MÉRÉLESSART :

### Les routes :

Le 11 novembre 1861, l'agent-voyer cantonal, M. Mercher fait son rapport sur l'étude d'un chemin de moyenne communication projeté de la route départementale n°8 à Hallencourt par Mérélessart : « *J'ai parcouru cette ligne dans toute son étendue, pour examiner sa position, ses différentes directions, mesurer les longueurs et évaluer à quel chiffre pourraient s'élever les dépenses tant pour le perfectionnement des parties confectionnées, que pour la construction des lacunes. Le chemin dont il s'agit, part de la route départementale n°8, au calvaire de Wiry au Mont, en face le chemin vicinal conduisant à Vergies et à Saint Maulvis, traverse les communes de Wiry, au Mont, Mérélessart, arrive au chemin de grande communication n°53 et peut être considéré comme faisant suite au chemin de moyenne communication n°94, d'Hallencourt à Longpré, puisqu'il a pour but d'ouvrir une communication vers Hallencourt et la vallée de la Somme aux communes situées dans les environs de la départementale n°8. L'établissement de ce chemin ne présente aucune difficulté. la partie comprise sur le territoire de Wiry au Mont est à l'état d'entretien et la rampe qui existe entre la route départementale n°8 et Wiry au Mont n'ayant pas plus de 5 à 6 centimètres par mètre peut être conservée. En sortant de Wiry jusqu'à Mérélessart, le chemin étant situé sur un terrain horizontal, la lacune qui se trouve entre ces deux communes est facile à confectionner. La traversée de Mérélessart est empierrée et les rues sont larges généralement ; seulement trois mares devront être comblées en partie pour donner à la chaussée une largeur convenable. de la sortie de Mérélessart jusqu'au chemin de grande communication n°53, le chemin ayant été fait par les communes a besoin d'être perfectionné, principalement sur le territoire de Mérélessart. La dépense totale est évaluée à 4850 francs. ».*

Le 4 avril 1862, l'agent-voyer en chef signale que les trois conseils municipaux ont appuyé le projet, la proposition de concours a été acceptée par les conseils de Wiry au Mont et de Mérélessart, le conseil d'Hallencourt a exprimé le vœux d'une réduction de la part mise à la charge de la commune ce que renie l'agent-voyer. Le conseil municipal d'Hallencourt a pensé que les communes de Longpré et Fontaine profiteraient du chemin puisqu'il correspond à des lignes qui aboutissent à ces communes, pour le plus grand profit de leur commerce de tourbes et qu'à ce titre elles doivent être imposées. L'agent-voyer signale qu'il est vrai que c'est par ce chemin que déboucheront les habitants de quelques communes pour aller s'approvisionner à Longpré ou à Fontaine, mais il faut reconnaître qu'il en est déjà ainsi, et que l'amélioration du chemin ne peut augmenter d'une manière appréciable la somme des avantages que les deux communes précitées retirent de l'exploitation de leurs tourbières. Il n'y a donc rien à changer ni dans la désignation des communes intéressées, ni dans la proportion de concours à établir entre elles. (ADS 99S529/1)

## SOREL EN VIMEU :

### Les routes :

Le village de Sorel en Vimeu est traversé par deux grands axes de circulation : la départementale 901, anciennement route nationale n°1 qui relie Paris à Boulogne sur Mer et la route départementale 21 qui passe par Hallencourt et Fontaine sur Somme.

L'axe Boulogne-Paris est très ancien car il servait de route d'approvisionnement de la capitale en poissons mais le tracé dans le village était différent de celui qui existe aujourd'hui : la route suivait l'ancien axe Airaines- Liercourt (chemin vicinal de la Vallée)

Lors des préparatifs d'invasion de l'Angleterre par Napoléon Ier (1803-1805), elle fut très utilisée par l'empereur qui à neuf reprises se déplaça de Paris au Château de Pont-de Briques

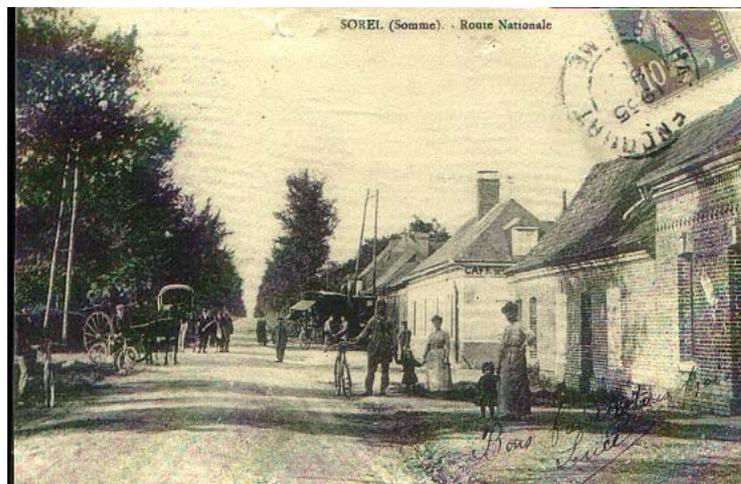
(dans la banlieue de Boulogne) où il avait établi son quartier général. Il parcourait les 270 kilomètres en 24 heures en utilisant 20 des 32 relais existant sur cette route. Entre 1803 et 1805, le trafic routier

fut très important : il fallait approvisionner les troupes stationnées aux environs de Boulogne (112 000 hommes en 1805) en vivres, munitions et matériel.

Il est probable que l'un des anciens cafés se trouvant à l'intersection des RD 901 et RD 21 ait été un relais de poste à cette époque.

Avant 1914, seul le « Café des Voyageurs » était ouvert et servait de relais. Une berline fermée tirée par deux chevaux assurait une navette entre Hallencourt et la gare de Pont-Rémy d'où les voyageurs prenaient le train. Le café possédait des écuries et assurait le logement des cochers et des voyageurs.

Monsieur Maréchal Maurice (86 ans) se souvient que son père lui raconta le passage de la première voiture « sans chevaux » sur la route Nationale N°1. C'était vers 1900 : il travaillait aux champs quand il entendit un grand bruit bizarre. Il vit arriver une drôle de machine qui n'allait pas vite car les ouvriers avaient le temps de rejoindre le bord de la route pour voir passer la première automobile. Après son passage, les gens sentaient des odeurs de pétrole et d'huile.



Les fermiers du village possédaient une carriole à quatre roues ou un cabriolet tiré par un cheval pour leurs déplacements dans la région. (essentiellement pour le marché d'Abbeville).

A partir de 1925-1930, un service d'autocar de la société Lamouette, assura un service quotidien entre Amiens et Le Tréport avec arrêt dans la commune au café tenu par Mr et Mme Crampon. Vers 1930, le maire du village, Mr Crampon possède la première automobile du village. A partir de 1935, deux cultivateurs et l'institutrice du village (Mme Patrigot) roulent en voiture. Après 1945, l'automobile va se démocratiser et les services réguliers d'autobus se raréfier. Actuellement, il existe encore un service hebdomadaire de car entre Sorel et Abbeville, les jours de marché (le jeudi et une fois par mois le mercredi pour le franc-marché). Peu de gens utilisent ce service car presque toutes les familles possèdent au moins une automobile.

La route Nationale N°1 ne passe plus par le village : le déclassement en route départementale 901 a déjà détourné une partie du trafic. La construction d'autoroutes menant aux plages picardes a encore

fait diminuer le flux de circulation. Ces modifications et les contrôles plus stricts ont entraîné la fermeture du dernier café restaurant du village

Pour la route RD21, son élargissement en 1864 ne se fit pas sans difficulté car un puits profond de 108 mètres, situé en plein milieu du chemin de Grande Communication N°21 de Fontaine à Oisemont posait problème. En 1864, l'administration des chemins vicinaux avait demandé, à plusieurs reprises, au maire, Monsieur Sueur, la suppression de ce puits. Le conseil municipal, réuni le 29 mai 1864, voulait que la prise en charge des frais de comblement et de creusement d'un nouveau puits soit couverte par une subvention du gouvernement. Il fallait en effet une somme de 800 f pour ces travaux. Le conseil municipal délibère à nouveau le 07 janvier 1865 et décide ce qui suit :

« L'an mil huit cent soixante cinq, le sept janvier, le conseil municipal de la commune de Sorel s'est réuni sous la présidence de M. le Maire, au lieu ordinaire de ses séances, en vertu de la lettre de M. le Sous-Préfet en date du 27 décembre 1864, à l'effet de délibérer la proposition de M. l'Agent Voyer d'Arrondissement de participer pour la moitié dans la dépense relative au changement du puits communal situé sur le chemin vicinal de grande communication N°21.

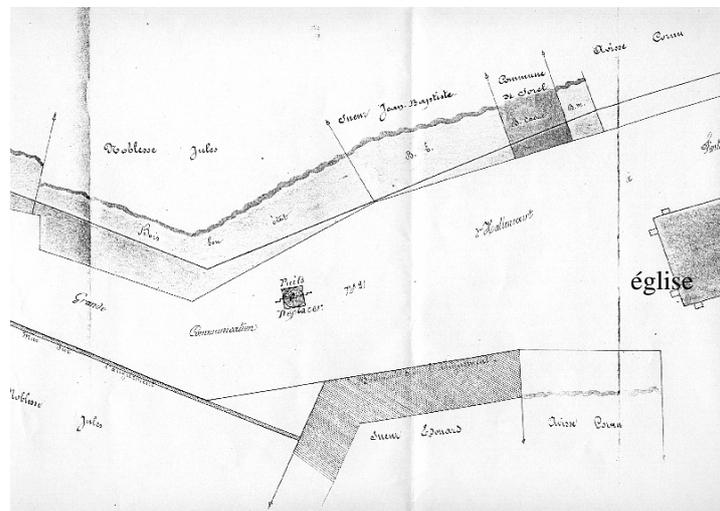
M. le Maire a donné lecture :

1° De la délibération du conseil municipal du 29 mai 1864, qui demande à M. le Préfet un secours pour aider la commune à payer sa quotité dans le changement du puits en question.

2° Du rapport de l'Agent Voyer d'Arrondissement qui estime la dépense à 650 francs et qui conclut que la commune de Sorel intervienne pour la moitié dans cette somme.

Le Conseil, tout en considérant que le déplacement d'un puits qui se trouve au milieu d'un chemin si fréquenté serait très avantageux pour la circulation et pour la sécurité publique, regrette de ne pouvoir répondre actuellement aux vues de l'administration par la raison que la commune n'a aucune ressource disponible dans la caisse municipale et que, pour la construction d'une école, son budget est grevé du maximum de centimes autorisé par la loi.

Il émet l'avis qu'il y a lieu d'ajourner cette question à l'époque où le budget lui permettra de voter la dépense.



Plan établi par l'Agent Voyer pour le déplacement du puits.

Finalement, après de nombreux échanges de courriers et de délibérations, le Préfet autorisera la commune à abattre sur le domaine communal des ormes qui seront vendus. Le produit de cette vente servira à payer la part communale dans le déplacement du puits. Le puits situé au milieu de la chaussée sera comblé et un nouveau de 108 mètres de profondeur sera creusé derrière l'église en bordure de la ferme Tripier. Il est actuellement fermé par une dalle de béton.

### **Le téléphone :**

À la demande de la commune, une « cabine téléphonique » fonctionna dans le village vers 1923. C'est dans un café-épicerie tenu par Mr Bacquet Anselme et son épouse que le premier appareil téléphonique du village fut installé à l'entrée de la cuisine. Les conversations n'avaient donc rien de privé. La gestion de cette installation téléphonique agita la vie municipale pendant de nombreuses

années. En effet, Monsieur Bacquet, en tant que gérant de cabine téléphonique n'avait pas le droit de se faire élire au conseil municipal. Il se présentait régulièrement aux élections, était régulièrement élu conseiller et dans les mois qui suivaient le préfet de la Somme annulait son élection. Il tenta aussi sans succès de devenir conseiller général et même sénateur.

Après 1945, le téléphone public fut transféré au café tenu par Madame Durand et une vraie cabine installée dans un coin du café-épicerie. Aucun particulier ne possédait le téléphone à cette époque et ce système de téléphone public fonctionna jusqu'en 1993, date à laquelle une cabine indépendante à monnayeur fut implantée sur une place du village.

Ce n'est que dans les années 1970 que les premiers appareils téléphoniques privés firent leur apparition et il fallut attendre les années 1982-1990 pour assister à la généralisation des installations privées. Aujourd'hui, la cabine ne sert plus qu'au dépannage de personnes de passage. Les téléphones fixes et mobiles sont présents dans chaque foyer.

### **Télévision, internet :**

En 1960, seules quelques familles (4 ou 5) possédaient un poste de télévision en noir et blanc. Les voisins et les amis étaient invités pour regarder le journal télévisé ou une émission de variétés. On se réunissait pour regarder un film ou une pièce de théâtre. Aujourd'hui, chaque maison possède un ou plusieurs récepteurs et les antennes satellites multiplient les possibilités de choix. Les nouvelles sont rapidement diffusées, les événements sont parfois vécus en direct (attaque des tours du World Trade Center à New York). Les nouvelles imprimées dans les quotidiens sont déjà connues ; même les informations régionales importantes sont diffusées par des chaînes spécialisées. Le lecteur du quotidien picard sera intéressé par les analyses des faits ou par des nouvelles vraiment locales.

La baisse du prix des ordinateurs et la généralisation des modems ont permis des échanges instantanés d'informations, de nouvelles. Les catalogues de vente en ligne offrent tous les produits (appareils électriques, voyages, épicerie, librairie, véhicules, maisons, locations et occasions diverses...etc). De plus en plus d'internautes font leurs achats grâce à ces catalogues interactifs. Les paiements sont cryptés et sécurisés.

Depuis le 18 décembre 2004, les connexions internet haut débit sont disponibles dans le village et modifient les habitudes grâce à la rapidité des téléchargements et à la baisse des tarifs liée à la concurrence des opérateurs.

### **La poste :**

Quelques dates importantes :

En 1476, Louis XI crée des relais de poste pour ses chevaucheurs.

1672 : création par Louvois, superintendant général des postes, de la Ferme générale des postes.

1759 : 700 bureaux de poste sont ouverts au public

1804 : Le Premier Consul crée la Direction générale des postes rattachée au ministère des Finances.

1879 : création du ministère des Postes et Télégraphes

1914-1918 : apparition de femmes-facteurs.

1950 : début de la motorisation des tournées de facteurs ruraux.

1989 : naissance du service Vidéoposte.

1990 : La poste devient un établissement autonome de droit public

La commune a toujours été rattachée à l'agence d'Hallencourt. Les tournées du facteur furent d'abord à pied puis à bicyclette. Le facteur était un personnage important : il distribuait le courrier, effectuait des opérations financières (mandats, allocations familiales, retrait d'argent sur livret, vente de timbres etc...). Il était aussi un lien avec l'extérieur pour des personnes âgées se déplaçant peu ; il pouvait même rapporter d'Hallencourt les médicaments prescrits par le médecin ou un petit article de mercerie.

Aujourd'hui, le regroupement des facteurs sur Airaines et leur motorisation ainsi que les soucis d'horaires et de rentabilité ne permettent plus ces contacts avec la population.

# WIRY AU MONT :

## Le chemin de fer :

La commune de Wiry est située sur la ligne de chemin de fer d'intérêt local de Frévent à Gamaches par Doullens par la suite de décrets, d'arrêtés et de conventions signés en 1869. La ligne avec gare à Wiry vient d'Allery et se dirige vers Cerisy-Buleux. La gare est située à 13,8km de celle de Longpré. L'exécution des travaux a nécessité la cession de terrains pour cause d'utilité publique. Ainsi au village 3 hectares 81 ares 19 centiares de terrain, en 66 parcelles furent cédés par les propriétaires. Les surfaces des parcelles allant de 5m<sup>2</sup> à 2787 m<sup>2</sup> au maximum.

En 1891, le maire de Wiry reçoit une lettre datée du 1<sup>er</sup> juin lui indiquant que la compagnie de chemin de fer du Nord fait construire au n° 452 du plan cadastral de la commune un bâtiment en briques, couverture en zinc, destiné à un portique pour voyageurs.

Dès le 13 mai 1918, à Wiry, commencent les travaux pour le doublement de la ligne de Longpré à Gamaches. Ils ont été entrepris par la 5<sup>ème</sup> équipe de Levers du 5<sup>e</sup> Régiment du Génie. Les terrains foulés ont été remis le 26 novembre 1918. 2 hectares 30 ares 63 centiares, en 60 parcelles, furent de nouveau repris aux propriétaires.

En 1924, la commune de Wiry est destinataire d'une lettre provenant de la mairie de Doullens : « *Le conseil municipal demande à la compagnie du chemin de fer du Nord de changer le matériel de 3<sup>e</sup> classe aux trains 1738, 1742, 1748 et 1750 ligne de Doullens à Gamaches et de le remplacer par des wagons plus confortables. Les wagons à claire-voie en service datent de la création de la ligne et ne sont plus en rapport avec les besoins actuels ; ils offrent des inconvénients nombreux pour les voyageurs, surtout en hiver :*

*1° les châssis ouvrants des portières, manœuvrés à la guise des occupants, établissent des courants d'air qui se répercutent dans l'ensemble des wagons ;*

*2° des voyageurs sont incommodés par les fumeurs, le manque de séparation permettant à la fumée de se propager dans tous les compartiments ;*

*3° aucun confort n'existe dans ces voitures. Cependant les tarifs, considérablement augmentés, sont les mêmes, que le véhicule soit bien ou mal aménagé.*

*L'amélioration proposée s'impose. La compagnie ne peut invoquer le manque de matériel, car il existe dans plusieurs gares des rames entières de wagons allemands qui pourraient dans les voies de garage et que l'on pourrait utiliser »*

Le 19 février 1940, le passage à niveau n°76 à Wiry, placé au km 58.590 sur le chemin vicinal n°3 de Wiry au Mont à Wiry au Val (ainsi que le passage à niveau n°70 au km 53.527 situé à Allery sur le chemin vicinal d'Allery à Airaines) est classé en 2<sup>ème</sup> catégorie ; ainsi en vue d'appeler l'attention du public, il est installé, à proximité immédiate des traversées à niveau et de chaque côté de la voie ferrée un signal de position à croix de Saint André à bras simple. Les passages restent ouverts le jour et la nuit ; ils n'ont pas de barrières. La traversée de la voie se fait sans surveillance spéciale aux risques et périls des passants. Les passages ne sont pas éclairés la nuit.





*Section patrimoine des Amis du CIS  
vendredi 3 juin 2005 – salle de répétition de musique d'Allery*



Cantonniers rechargeant la route à Hallencourt, à l'angle des rues Saint Louis et de Citernes