

Les moyens de communication.

vendredi 3 juin 2005 – salle de répétition de musique d'Allery

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 Pacquets 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 Enfans 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 soûs pretexte 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 Maistres 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 Maistres en Tour qui feront les Voyages, lesquels seront tenûs 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 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 haleurs 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 haleurs.

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

*Le marais de l'Eauette se situe sur le territoire de Condé folie et de Longpré Les Corps Saints.

Dans une étude sur l'origine de l'appellation Pont-Rémy, le chanoine Le Sueur écrit en 1950 :

***L**a 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 haleurs 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'Érondelle 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. »*

Depuis quelques années, le tourisme fluvial se développant, ce sont les pénichettes qui empruntent la Somme que l'on peut voir passer et profiter de la quiétude du fleuve. Le chemin de halage, emprunté par les randonneurs, cyclistes ou piétons, fait l'objet d'un projet du Conseil Général : l'aménagement d'un véloroute. Soit une piste cyclable de 120 km de long, de Péronne à Saint-Valéry sur Somme. Le public appréciera les richesses touristiques naturelles et culturelles de la vallée de Somme.



*La rivière Somme et le chemin
du halage pendant l'hiver
2010/2011 entre PontRémy et
Érondelle.*



*La rivière Somme : vue de Pont-
Rémy.
L'entrée des écluses
Photo prise en 2010.*

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 chacune des dites barrières .

En 1900, la Commune alerte les pouvoirs publics et demande que les passages à niveaux soient sécurisés.

les trains se dirigeant sur Amiens ;
Que par suite il y a lieu de rechercher les
moyens pour arriver à rendre ces passages
à peu près sûrs, tant pour les piétons que pour
les attelages circulant sur ces chemins.
Le Conseil, à l'unanimité des Membres présents,
sollicite avec instance la mise immédiate de
signaux perfectionnés prévenant les voyageurs de
l'arrivée des trains, et prie l'Administration
supérieure d'appuyer au près de qui de droit
pour que satisfaction soit donnée aux habitants
d'Éronnelle dans le plus bref délai possible.
Fait et délibéré en séance les jour, mois et
an Indits. G. Reilly
Francières
Bailleul

Passages à niveau
Considérant qu'un grand nombre d'accidents
ont failli arriver, faute de tout indicateur
annonçant l'arrivée des trains ;
Considérant qu'au passage à niveau du
chemin conduisant à Pont Rémy, la ligne,
sur Abbeville, décrit une courbe très pronon-
cée qui empêche complètement de voir arriver

Le 28 mars 1903, le conseiller d'état écrit au préfet de la Somme

« Vous m'avez transmis une délibération du conseil municipal d'Érondelle 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 manoeuvres 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 ligne 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 ».

Dans la même séance, le Conseil,
Considérant qu'un certain nombre de commerçants d'Érondelle se rendent régulièrement à tous les marchés d'Abbeville, et que fréquemment ils se trouvent attendus par leurs affaires, qui les empêche de prendre le train.
Pour ces motifs et d'autres qui ne seraient trop long d'énumérer ici, le Conseil municipal demande avec instance que le train partant d'Abbeville vers 11h.1/2 du soir s'arrête à la gare de Pont.

En 1959.

Maisonnets du P.N. 84 Km 168.
Le Conseil
Vu les réclamations présentées périodiquement par les habitants de l'lieu dit "Le Billoy", au sujet de la mauvaise visibilité au P.N. 84 due à la maissonette de la SNCF,
Etant donné le nombre d'enfant en bas âge franchissant journellement cet.
Émet l'avis que la visibilité au P.N. 84 soit améliorée au maximum (les habitants sollicitant même la destruction de la dite maissonette).

Cette maissonette, propriété de la SNCF fut détruite dans les années 2000.

Robot au P.N. Picard. Le Conseil, vu le danger que présente le P.N. du - 84 - Billoy, considérant qu'un accident s'y est déjà produit (qu'un autre ne faille se produire dorénavant (sous les yeux des ouvriers SNCF de la voie) Demande qu'un Robot soit installé au sit P.N. Picard (n° 84)

En 1964

LE TÉLÉPHONE

Si la commune, le secrétariat de mairie et l'école, peuvent s'enorgueillir aujourd'hui d'avoir adopté les nouvelles technologies, il n'en fut pas toujours le cas, preuve cette délibération du Conseil Municipal, soucieux sans nul doute des deniers de la commune, à moins qu'il n'ait considéré cette technologie sans avenir.

Délibération du 22 mai 1903.

Service téléphonique — Le Conseil n'est pas d'avis de créer à Erondelle le service téléphonique.

1930

Cabine téléphonique — Après avoir donné lecture d'une note de l'Administration des P.T.T. le Conseil donne son avis sur l'opportunité qu'il y avait à installer une cabine téléphonique dans la commune d'Erondelle.
Le Conseil municipal est d'avis d'installer une cabine téléphonique.
Fait & délibéré en séance les jour, mois et an que dessus

Finalement, le téléphone est enfin arrivé chez nous, sous la forme d'une cabine téléphonique !

Rappelons-nous qu'en 1903, le Conseil se montrait hostile à cette installation. Les mentalités évoluent.

Le 29 août 1931, le Conseil choisit entre 2 candidates, M^{me} Masse et Tirmont pour occuper le poste de gérante de la cabine téléphonique, finalement, Mme Tirmont est élue.

Allo! Je voudrais le 22 à Erondelle

La gérante de la cabine téléphonique était employée par la commune, au même titre que le secrétaire de mairie ou le cantonnier garde champêtre.

Délibération du 1/07/1954.

Emploi	Nom de l'Agent	Né le ..	Durée des serv ^s	Durée hebdomadaire
Personnel permanent (temps complet)				
Cantonnier garde chs	Beauvais Albert	5 août 23	1	18 heures
S.M. I	Dovergne François	19.1.06	26	(temps incomplet) 18 heures
Gérante Téléphone	Jacob Relly	16.5.13	8	50

A charge pour la commune de trouver des personnes intéressées. Ci-dessous, délibération du 27 mars 1946 qui confiait la gérance à Mme Nelly Jacob.

Délibération du 27 mars 1946..

Telephone . Transfert de la Cabine

M. le Maire donne lecture de la démission présentée par Madame Rimont-Dordel et exprime le désir de voir maintenir à Broudele une cabine téléphonique publique.

Il explique qu'aucune des personnes sollicitées n'ayant voulu accepter cette charge, Madame Jacob a préféré donner sa démission de Conseiller municipal et prendre la gérance du téléphone plutôt que de voir enlever la cabine par l'administration du P.T.T.

Dans ces conditions, le Conseil décide, à l'unanimité des Membres présents, de confier la gérance de la cabine téléphonique publique à Madame Jacob, rue Verte à Broudele ; et sollicite l'approbation préfectorale.

one. Transfert de la cabine.

Monsieur le Maire donne lecture d'une lettre de Monsieur le Directeur des P.T.T. indiquant que le montant des frais de transfert de la cabine publique du domicile de M^{me} Biemont au domicile de M^{me} Jacob s'élèvera à 3.300 francs.

Il est à noter que ces personnes étaient les épouses des Maires.

Mme Jacob habitait une maison, rue André Mauduit dont il ne reste aujourd'hui que le porche, vestiges d'une ancienne ferme picarde avec une maison neuve dans le fond. Dans les années 60, M et Mme Jacob René habitèrent la maison en briques jouxtant la salle des fêtes, pratiquement en face de leur ancienne habitation. Ces habitations étaient des :café tabac épicerie et cabine téléphonique.

D'ailleurs, la salle des fêtes actuelle est un achat par la commune, une rénovation et agrandissement de l'ancienne salle qui appartenait à ce café.

Dans les années 1970, cet établissement fut tenu par M et Mme Clercq puis par M et Mme Hembert qui furent les derniers tenanciers..Les plus anciens se souviendront des matinées dansantes du dimanche.

En octobre 1979, était installée une cabine téléphonique à proximité de l'arrêt de bus.

Circulation automobile.

La Municipalité veillait à la sécurité de ses concitoyens, nombre d'animaux devaient vagabonder ou emprunter les routes et chemins. C'était en 1948.

3° Vitesse des véhicules automobiles.

Monsieur le Maire expose, qu'il va devoir, prendre un arrêté réglementant la vitesse des véhicules automobiles dans la commune, et sollicite l'avis des conseillers municipaux. L'assemblée se met d'accord pour les vitesses maximum suivantes.

- 1° Véhicules - 3 Tonnes de poids total 40 Km H.
- 2° Véhicules + 3 Tonnes — d° — 20 Km H.

Février 1913

Le code de la route.

Nous avons failli rouler à l'anglaise. Les prémices du code de la route, les véhicules motorisés ne devaient pas être légions dans nos campagnes et ne passaient pas inaperçus. Le Conseil donne son avis.

M. le Maire donne au Conseil lecture d'une lettre que M. le Président de l'Automobile Club de Picardie et de l'Alsace lui a adressée concernant la réglementation nouvelle de la police du roulage.

Après en avoir pris connaissance le Conseil se déclare être partisan de maintenir la règle actuellement en vigueur pour le croisement et le dépassement des voitures c'est à dire de continuer à prendre la droite pour croiser et la gauche pour dépasser.

En France, la réglementation routière est antérieure à la naissance de l'automobile : en 1804, Napoléon I^{er} rendit ainsi obligatoire la circulation à droite de la chaussée. Initialement, les Romains roulaient à gauche. La notion de code de la route et de roulage a été considérée dès 1828.

En 1852, un décret limite à deux mètres et demi la longueur des essieux.

L'obligation de posséder une autorisation de conduire un véhicule motorisé (aujourd'hui le permis de conduire) date d'une ordonnance d'août 1893 pour le département de la Seine. Le certificat donnant le droit de posséder un véhicule à moteur (aujourd'hui la carte grise) et le permis en tant que tel sont créés en 1896. Ce dernier est vérifié par un ingénieur du services des Mines (conduite et connaissance du véhicule). C'est de là que viendra l'appellation plaques minéralogiques pour désigner les plaques d'immatriculations des automobiles.

Au début du XX^{ème} siècle, les quatre premiers panneaux en France ont été plantés sur la route entre Paris et Trouville-sur-Mer, lieu de villégiature balnéaire en Normandie. Ces panneaux étaient l'annonce d'un croisement, d'un virage, d'un passage à niveau et d'un cassis.

Le Décret concernant la réglementation de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique, que le public appela rapidement Code de la Route, est promulgué le 27 mai 1921. Ce Code de la route français est remanié par le décret du 31 décembre 1922 qui donne notamment au « certificat de capacité » son nom définitif de permis de conduire et fixe une limite d'âge de 18 ans pour la conduite des automobiles, de 16 ans pour les motocyclettes.

1932

Entretien des chemins : Cylindrage

Monsieur le Maire ayant fait ressortir les avantages qui résulteraient d'un cylindrage à vapeur, des pierres dures sur les ch de la commune, le conseil décide que ce travail sera exécuté cette année sur le chemin n° 14 dit Grande rue.

Outre le cylindrage, la commune achetait régulièrement des cailloux afin que routes et chemins soient praticables.

mai 1894

La boîte aux lettres.

Toute une histoire pour déplacer la boîte aux lettres, une délibération, l'avis du préfet qui transmettra à qui de droit. La bureaucratie française ! Placée sur le portail de l'école, elle est maintenant sur le mur de la sacristie, a-t-il fallu l'autorisation de l'évêché !

Le Conseil,
Considérant que la boîte aux lettres se trouve actuellement dans un lieu écarté de la Commune,
Considérant que l'école communale est au centre du village,
Demande que la boîte aux lettres soit déplacée et fixée à l'un des piliers du mur de clôture de ladite école. —

S'il est fait droit à sa demande, le conseil municipal s'empressera de demander à M^r le Préfet l'autorisation de prélever sa part des frais sur les dépenses comprises de l'exercice courant. —
Le Conseil prie M^r le Préfet de vouloir bien donner suite à la présente délibération à qui de droit avec un avis favorable. Fait et délibéré en séance le jour, mois et an susdits.

Guillo^t Guilbert
Y. Leclercq J. Boulay
Président
Secrétaire

