

Un siècle de grands travaux sur l'Aisne selon l'ingénieur Trouvelot

Les archives de la ville de Soissons conservent une intéressante notice historique concernant les travaux d'amélioration de la navigation sur l'Aisne, d'Asfeld (Ardennes) à Choisy-au-Bac (Oise). Ce document dactylographié de 67 pages, bien que non daté, semble avoir été établi en 1896¹. On lit qu'il a été conçu en vue de l'exposition de 1900. Il est probablement l'œuvre de l'ingénieur de la navigation Trouvelot, ou a été rédigé sous son autorité.

Félix Trouvelot était né à Coucy-le-Château en 1856. Après des études à l'école des Ponts et Chaussées (1889-1892), en 1896 il est attaché au service de la Navigation de l'Aisne comme responsable de l'arrondissement sud. Il cumule cette fonction avec le service des chemins de fer pour la ligne d'Armentières à Bazoche.

C'est durant son séjour à Soissons que Félix Trouvelot eut un fils, Jean, qui fut l'un des grands architectes des Monuments historiques de notre époque².

L'intérêt de ce document est que son rédacteur a eu en main des documents qui ont aujourd'hui disparu, probablement durant la guerre de 1914-1918, et dont il subsiste des épaves dans les archives du service de la navigation de Soissons.

Le but de ce rapport est affiché dans son sous-titre : « Notice historique dressée en vue de l'exposition universelle de 1900 ». Il s'agit donc de valoriser les travaux engagés par l'État au cours du XIX^e siècle pour améliorer la navigation sur l'Aisne. Les dates des principales lois, décrets et rapports sont rappelées. Le document fournit de nombreux détails techniques qui permettent d'apprécier la modernité des travaux exécutés : dimensions des écluses et des ponts, constitution des ouvrages. L'amélioration du trafic fluvial est évidemment mise en exergue. Le hasard des recherches nous a fait découvrir des plans et des documents antérieurs conservés dans les archives du service de la navigation de Soissons, qui complètent cette notice³.

1. Archives de la ville de Soissons, carton n° 303, Rivière d'Aisne canalisée et canal latéral à l'Aisne – Notice historique dressée en vue de l'exposition de 1900.

2. En 1920, Jean Trouvelot est nommé architecte pour les départements de l'Aisne, de l'Eure-et-Loir et de l'Yonne. Il a également en charge l'aménagement du musée de Cluny à Paris. En 1936, il est nommé adjoint à l'inspection générale, puis inspecteur général en 1962. Au cours de sa carrière Jean Trouvelot restaure et met en valeur des monuments tels que le Louvre et les Tuileries, le château de Vincennes, le château et l'église de la Madeleine à Châteaudun. Après sa retraite, l'architecte reste chargé jusqu'en 1971 de la Rotonde de La Villette, et jusqu'en 1980 du Louvre et de Vincennes.

3. Très ponctuellement nous avons aussi utilisé les ouvrages du préfet Daussy (*Statistiques du département de l'Aisne*, Imprimerie des sourds-muets, Paris, an X, p. 35) et de Jean Baptiste Louis Brayer (*Statistique du département de l'Aisne : topographie, population, histoire, administration*, 1824, t. 2, p. 359).

La navigation ancienne sur l'Aisne

«L'origine de la navigation sur l'Aisne, écrit l'auteur, est très ancienne, mais pendant une longue période cette navigation ne semble avoir comporté que des trains de bois et des bateaux de faibles dimensions servant au commerce local et probablement à recueillir des denrées pour l'approvisionnement des grandes villes et notamment de Paris.

Le document le plus ancien qui parle de cette navigation, et que nous avons en notre possession, date de 1717. C'est un devis se rapportant à différents travaux d'amélioration de la navigation entre Pontavert et Mouron, localité du département des Ardennes. Il s'agissait d'aménagements de pertuis de moulins et d'établissements de petites écluses à sas.

En 1796, on signale les difficultés de halage par suite de la présence d'arbres sur les bords du cours d'eau et de l'absence de ponts sur les affluents.

Le premier programme de travaux qui semble apporter une sérieuse amélioration de la navigation date de 1799. Il comprenait l'enlèvement d'atterrissements⁴ et obstacles existants dans le lit de la rivière, la création de barrages en terre pour supprimer des bras de rivière secondaires, le dégagement du halage dont certains passages étaient dangereux, la coupe d'arbres existants sur les berges de l'Aisne, la construction de ponts sous halage, l'amélioration du passage au moulin de Vailly, la reconstruction du port de Soissons, la création d'une fausse rivière contournant le faubourg Saint-Vaast et devant servir d'évacuateur de crues, l'enlèvement d'un banc de grès haussier appelé 'quatre âges', situé près du bac de Fontenoy. Ces travaux s'étendaient à la partie comprise entre Neuchâtel et Vic-sur-Aisne. En fait, tous ces travaux ne furent pas exécutés, on se contenta de quelques aménagements secondaires qui firent l'objet d'un marché de travaux adjudé en 1807.»

L'Empire et la Restauration : tâtonnements

En 1811 une étude détaillée complète, dit Trouvelot, rend compte des conditions de navigation sur la rivière.

La largeur du lit est de 35 à 40 m entre la Vesles et Soissons, de 45 à 50 m ensuite jusqu'à Choisy-au-Bac. La hauteur des berges est de 3 à 4 m, la profondeur de 1 m à 1,50 m. Les restes d'anciens ponts à Vailly et Pontarcy, le passage rocheux de Pasly rendaient difficile la navigation en période de basses eaux. Mais les obstacles les plus gênants étaient «le banc des quatre âges» à Fontenoy qui ne laissait que 50 à 60 cm de tirant d'eau sur 200 m. Le seuil du Hérant en amont de Rethondes ne donnait que 40 à 50 cm de passage. Les éboulements des berges,

4. Dépôt d'alluvions au fond de la rivière.

les contours brusques du cours de la rivière obligeaient à changer plusieurs fois de côté le halage. Les digues construites pour l'établissement des moulins de Berry-au-Bac, Pontavert et Vailly contraignaient les bateaux à passer dans des pertuis⁵. Les nombreux îlots qui parsemaient la rivière étaient autant d'obstacles.

Les bateaux avaient 35 à 40 m de longueur, 5, 6 voire 7 m de largeur et 1,50 à 1,80 m de hauteur. On le voit, il s'agissait de chalands qui permettaient de naviguer dans des eaux peu profondes. Leur chargement pouvait atteindre 4 300 quintaux. Au-delà de Soissons ou de Pontavert, selon la hauteur des eaux il fallait utiliser des embarcations plus petites dont le tonnage était limité à 1 225 quintaux⁶.

En 1821 une loi approuva une convention signée avec M. de Sartous, banquier représentant une compagnie, pour la construction du canal des Ardenes depuis Soissons jusqu'à Neufchâtel et les études jusqu'au confluent de l'Oise. L'avant-projet proposé en 1823 par M. de Sartous comprenait une canalisation de la rivière avec barrages et écluses. Après plusieurs modifications du projet, M. de Sartous, « invité à garantir que ses évaluations ne seraient pas dépassées, s'y étant refusé, ses propositions furent abandonnées ».

C'est à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Marcilly que l'on doit le rapport du 7 février 1834 « sur la nécessité d'améliorer la navigation sur l'Aisne et les moyens d'y parvenir ». À quelques détails près cette étude définissait les travaux à entreprendre pour permettre la navigation sur tout le cours de l'Aisne, avec 1,60 m de mouillage entre Neufchâtel et Choisy. Il reprenait l'idée d'un canal latéral à l'Aisne imaginée en 1829. Il permettait d'éviter tous les redressements de la rivière nécessités par ses nombreux méandres. Entre Neufchâtel et Vailly, cinq écluses permettaient de compenser la déclivité. Le cours de la rivière était ensuite canalisé grâce à cinq barrages avec écluses. Dans sa version finale, le canal latéral fut prolongé jusqu'à Vieux-les-Asfeld avec deux écluses supplémentaires.

Les lois du 18 juillet (canal latéral) et du 22 septembre 1837 (Aisne canalisée) approuvèrent ce projet qui fut immédiatement mis en œuvre.

Le canal latéral à l'Aisne

La construction du canal latéral, estimée à 4 millions de francs pour 51,5 kilomètres, fut terminée en 1841. Nous n'entrons pas dans le détail des ouvrages qui ont accompagné sa réalisation : chemin de halage de 6 m de large, aqueduc de la Retourne, déversoirs de Pignicourt et de Maizy, maisons éclusières, etc.

L'apport fut considérable pour le développement de l'économie locale, car 31 ponts furent construits pour le passage des chemins : 24 ponts suspendus et

5. J. B. L. Brayer, *op. cit.*, p. 359.

6. Daussy, *op. cit.* p. 39.

7 ponts en charpente sur écluse. L'Aisne devenait donc une artère économique importante et n'était plus cette barrière qui concentrait les franchissements aux bacs de la rivière.

La modernisation de 1879

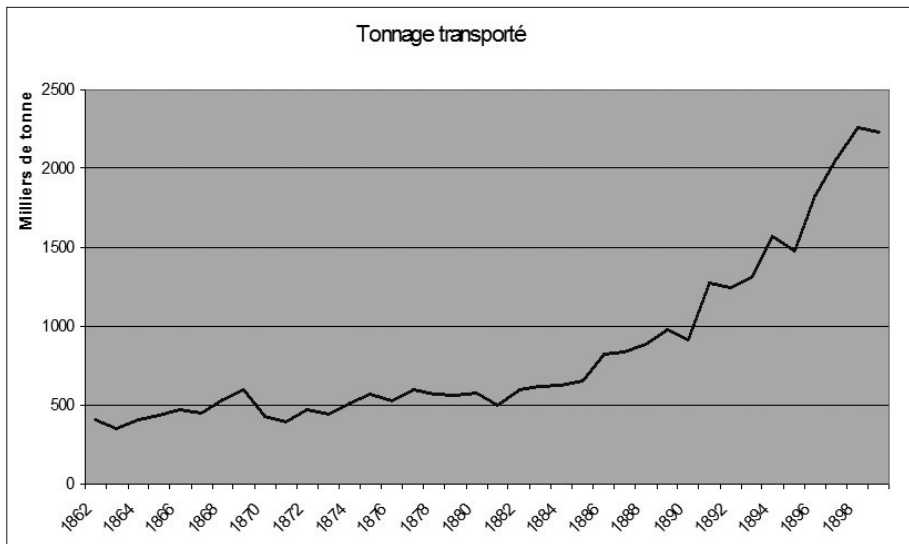
Le canal avait évidemment été dimensionné en fonction des bateaux de l'époque. À partir de 1865 des études sont entreprises pour porter le tirant d'eau des bateaux à deux mètres. Les travaux engagés à partir de 1869 se limitèrent à des dragages. Il faut attendre la loi du 5 août 1879 pour que soit mis en place un programme de modernisation d'ampleur. Il prévoyait :

- l'augmentation du tirant d'eau pour le porter à 2,20 m ;
- l'allongement des écluses de 34,50 à 38,50 m ;
- la réfection et le relèvement des ponts ; les ponts suspendus à tablier bois furent remplacés par des ouvrages à poutres à treillis métallique et chaussée pavée ;
- l'exécution de travaux d'étanchement dans les biefs de Cys, Saint-Audebert et dans le bief de la Cendrière ;
- la réfection du chemin de halage et de différents ouvrages, et la construction d'une ligne télégraphique.

Ces travaux, terminés en 1890, permirent au canal de l'Aisne d'accueillir en permanence des péniches d'une capacité de 300 tonnes, le classant ainsi dans la 1^{re} catégorie. L'investissement total fut d'environ huit millions de francs, près du double du budget initial.

En moins de 40 ans le tonnage a été multiplié par 5,5. Néanmoins, on constate que la progression a surtout augmenté après les travaux programmés en 1879.

Jusqu'en 1865, date de leur disparition, 120 à 180 trains de bois de six à huit tonnes étaient acheminés annuellement sur la rivière



Canal latéral à l'Aisne : évolution du tonnage transporté (d'après les chiffres du rapport Trouvelot).

L'Aisne canalisée

Les travaux furent entrepris à partir de 1840 et terminés en 1845. Le projet initial comportait huit barrages avec écluses : Villeneuve, Vauxrot, Rochemont, Fontenoy, Couloizy, Hérant et Crandeaup. Celui de Rochemont ne fut pas réalisé.

Tous ces ouvrages étaient constitués de la même façon : un barrage en rivière et une dérivation latérale de longueur variable à l'extrémité aval de laquelle était établie l'écluse de communication avec la rivière. Néanmoins celui de Villeneuve était plus considérable car il avait pour but de couper une boucle importante de la rivière connue sous le nom de « Bosse du Berlet ». Il permettait ainsi d'améliorer le débit de la rivière en période de crue.

Comme pour le canal latéral, le projet comprenait également le remplacement des bacs par des ponts. Toutefois, dans cette partie de l'Aisne ils ne furent pas pris en charge par le service de la navigation, sauf le pont de Soissons. Tous ces ponts ont été financés grâce à des concessions privées.

À partir de 1850, différents travaux d'amélioration sont entrepris afin d'augmenter le tirant d'eau.

Le port de Soissons

Le passage du port de Soissons était délicat. En amont, le chemin de halage se trouvait sur la rive gauche, mais à partir de l'écluse de Villeneuve il se trouvait sur la rive droite. Les chevaux devaient donc franchir le canal sur le pont de l'écluse et l'Aisne sur un bac. Arrivés au pont de Soissons ils reprenaient la rive gauche.

L'arche marinière du pont de Soissons était étroite et ne laissait qu'une faible hauteur de passage. Un pilote, assisté de trois aides, était chargé de faire passer les bateaux sous le pont. La difficulté de passage s'était accrue depuis 1843 en raison de la construction du barrage du génie, à 60 m en amont. Ce barrage, constitué par huit grosses piles et neuf pertuis, devait servir à la défense de la place en permettant une inondation artificielle des environs. Le pertuis de navigation avait 10 m de large. On pouvait obstruer les autres pertuis en glissant des poutrelles de bois dans les rainures pratiquées à cet effet.

En période de hautes eaux, le passage de Soissons était si difficile qu'il fallait mobiliser jusqu'à huit ou dix chevaux.

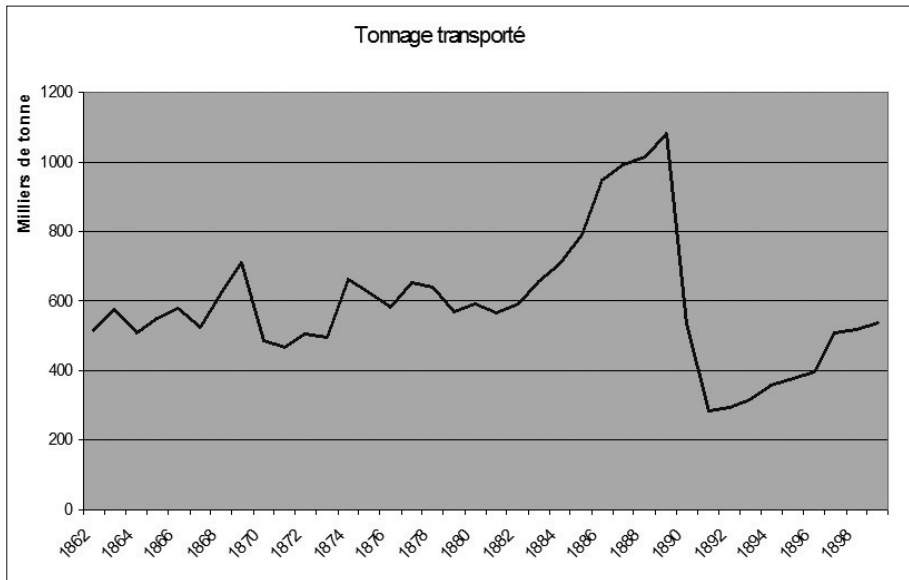
La loi du 5 août 1879 permit la modernisation du tronçon de l'Aisne canalisée en engageant des travaux importants, à savoir :

- l'augmentation du tirant d'eau, ce qui nécessita des travaux de dragage de la rivière, la modification des barrages et la reconstruction de celui du Carandeaup ;
- la création d'un chemin de halage sur la rive gauche entre Villeneuve et Soissons, ce qui obligea à construire des estacades dans le port de Soissons ;
- la suppression d'un coude brusque de la rivière au Francport ;
- la démolition des piles du barrage du génie (la place de Soissons étant déclassée) ;
- l'agrandissement de l'arche marinière du pont de Soissons ;

- la suppression d'un bras secondaire et la coupure du coude de la rivière à Venizel;
- l'amélioration d'un étranglement de la rivière à Condé.
- divers travaux d'amélioration concernant le chemin de halage, les berges, les bâtiments, la ligne télégraphique, etc.

Au cours de cette période, les ponts suspendus à tablier bois furent remplacés par des ouvrages à poutres à treillis métallique et chaussée pavée. Tous ces travaux furent terminés en 1884 pour une dépense finale de près de cinq millions de francs, soit deux fois et demie l'estimation initiale pour un trajet de 57 km.

L'augmentation du tonnage transporté fut beaucoup moins spectaculaire que sur le canal latéral à l'Aisne. Après une augmentation de 100 %, l'ouverture du canal de l'Oise à l'Aisne provoqua une chute considérable du trafic, qui retomba au-dessous du niveau de 1862. La construction de la ligne de chemin de fer Soissons Compiègne, mise en service en 1885, contribua aussi à faire décroître le trafic sur la rivière.



L'Aisne canalisée : évolution du tonnage transporté (d'après les chiffres du rapport Trouvelot).

Conséquences sur la navigation entre Compiègne et Soissons

« Avant la construction des barrages, écrit Trouvelot, on voyait circuler beaucoup de bateaux 'chalands' de 40 à 42 m de longueur et de 7,75 à 8 m de largeur, l'enfoncement minimum était de 0,50; ils avaient un tonnage de 200 à 300 tonnes. On remarquait aussi les margotta, les toues, les flettes, les bachots normands, les nacelles cabotières, les marnois.

Dès cette époque il existait des services réguliers, notamment entre Compiègne et Soissons, entre Creil et Soissons, entre Paris et Soissons, et, plus tard, entre Soissons et Rouen.

En 1840-1842, viennent les bateaux picards, de 30 m de longueur et 6 m de largeur, les péniches de Charleroi et de Mons, les bateaux flamands, les bateaux champenois (longueur 30 à 35 m, largeur 4 à 6 m).

Entre 1840 et 1850, le transport des pierres de taille ou parpaings se faisait dans des petits bateaux de 20 à 25 m de longueur sur 3 à 4 m de largeur portant 30 à 40 tonnes. Après 1850, ces bateaux disparaissent et le service de cabotage commence ; c'était un service régulier fait spécialement par les marinières du pays avec des flottes de 80 à 100 tonnes ; on chargeait notamment des denrées alimentaires pour desservir les villages situés entre Compiègne et Soissons. Ce service a disparu devant la concurrence des voies ferrées.

En 1885, les gros chalands faisant le transport des pierres de taille commencent à apparaître.

Vers 1838-1840 paraît le premier bateau à vapeur à voyageurs allant de Compiègne à Soissons.

Après la construction des barrages on trouve les bateaux à vapeur pour marchandises. En 1847 des services réguliers étaient organisés.

Les bateaux pour voyageurs s'arrêtaient à l'écluse du Carandeu, au Francport, à Rethondes, à La Motte, Attichy, Vic, Osly, Pernant, Pommiers et Soissons.»

Les trains de bois ont disparu en 1865. Jusqu'à cette date, 54 trains de six à huit tonnes descendaient le cours de l'Aisne. Ils étaient constitués aux ports de Pontarcher et La Motte.

Denis ROLLAND

