

# *Un obstacle à la navigation sur l'Aisne à Rethondes au XIX<sup>e</sup> siècle :*

## **L'écueil d'Hérant**

Jean-Yves BONNARD (\*)

Depuis des temps immémoriaux, le terroir de Rethondes trouve comme limite sud le cours de la rivière Aisne. Juridiquement, la commune se partage longitudinalement le fond du cours d'eau avec, d'est en ouest, les communes de Trosly-Breuil, Vieux-Moulin et Compiègne. La limite orientale, quant à elle, qui la sépare de Berneuil-sur-Aisne, trouve sa justification par un sentier descendant du Carrefour-de-Sainte-Claire (près du Beau-Mont, 53,2mètres d'altitude) et rejoignant la rivière au lieu-dit Hérant (35,2m). A cet endroit, une anomalie géologique a donné naissance à un rocher à fleur d'eau dont la navigation sur l'Aisne dut souffrir la présence jusqu'aux travaux de canalisation du cours d'eau.

### **Un obstacle à la navigation**

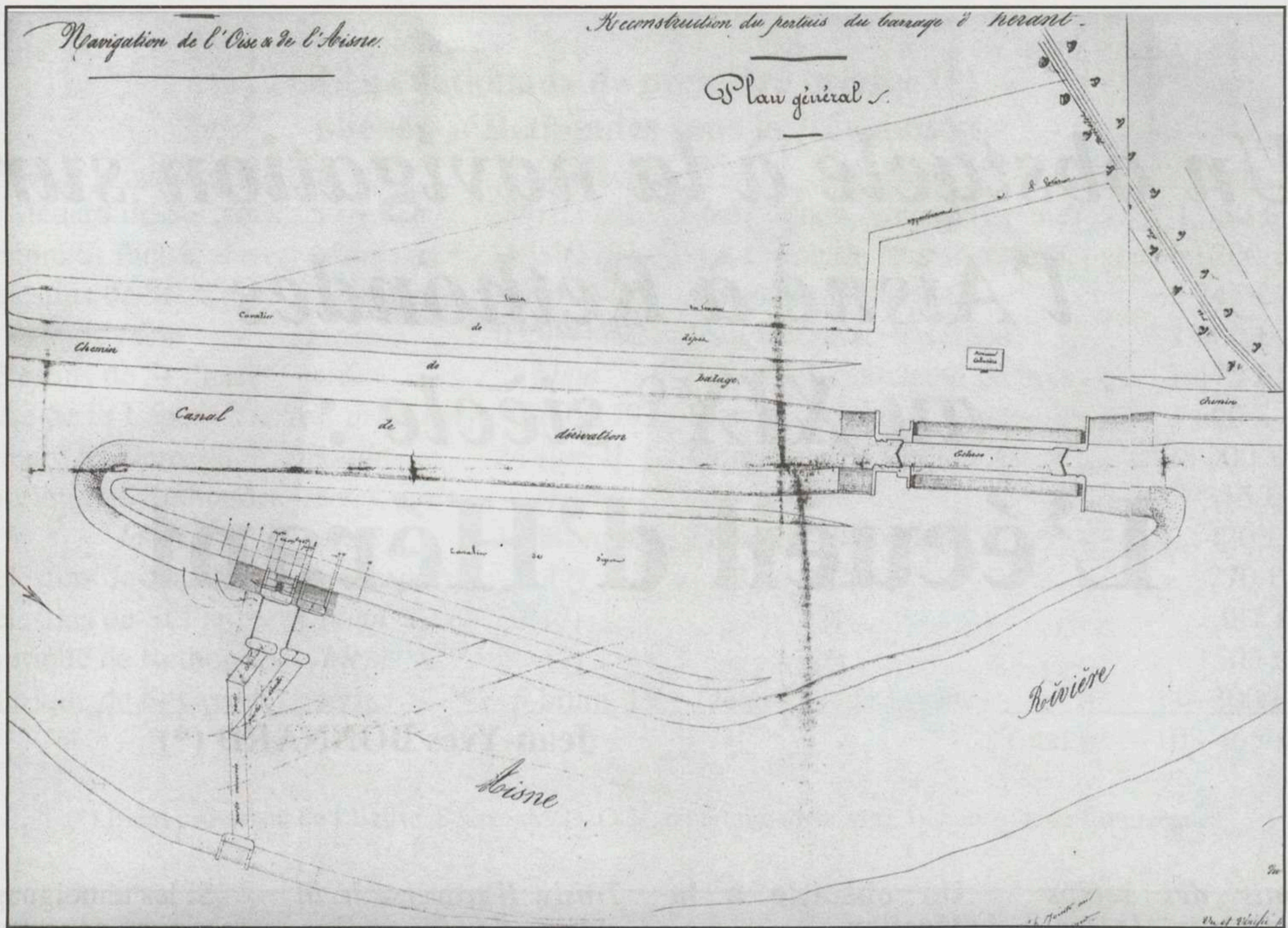
Eloigné du village de Rethondes et barrant le cours de l'Aisne, le rocher d'Hérant doit sa triste réputation aux contraintes qu'il occasionnait à la navigation. Dans son *Précis statistique sur le canton d'Attichy*, édité en 1834, Louis Graves en fit une description détaillée laissant deviner le danger d'un tel écueil :

"Le lit [de l'Aisne dans le canton d'Attichy] présente des hauts-fonds venant, la plupart, de rochers qui retardent le cours de l'eau. On en voit plusieurs entre la Borne-Trouée et le Port-Lorrain. Les plus considérables forment un barrage connu sous le nom d'écueil ou glaciais d'Hérant, à mille mètres environ au nord-ouest du village de

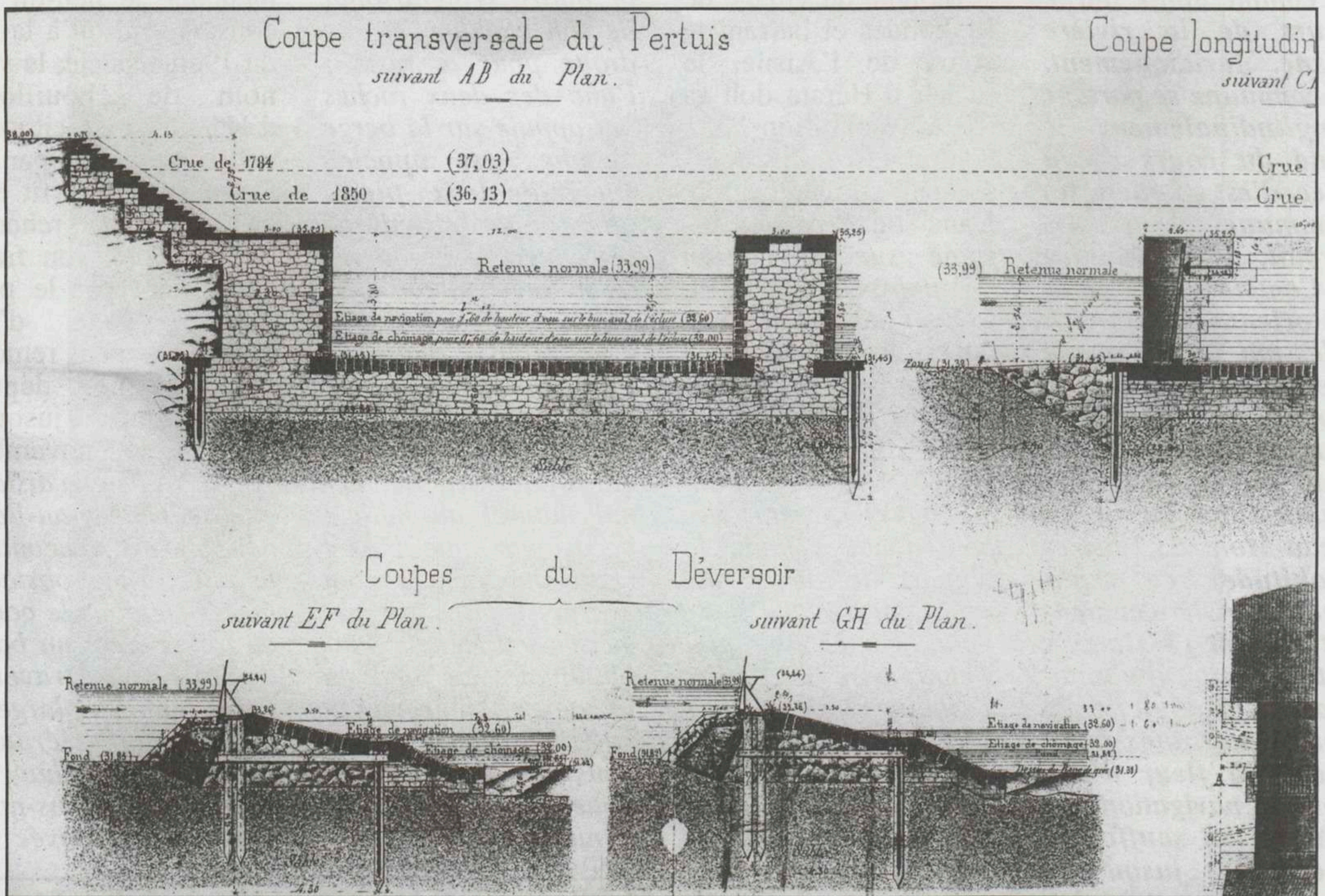
Trosly. Il traverse le lit entier de la rivière, décrit une courbe dans le quart septentrional de son étendue, et une droite pour le reste ; l'une des deux roches qui appuie sur la berge gauche, est appelée *Pierre-de-deux pieds*, parce qu'elle indique cette hauteur d'eau sur le barrage, lorsqu'elle-même est au niveau. On n'en trouve guère, à l'époque de l'étiage, que vingt-cinq à trente centimètres. Cet écueil qui a une sorte de chenal naturel au milieu, occasionne une légère chute ou cascade ; on évalue à deux cents mètres son étendue longitudinale. Le fond du lit consiste en gravier et terrain de transport pris dans les argiles plastiques et les sables à lignite" (1).

Si les témoignages de marinières concernant ce haut-fond manquent, bien que le lieu-dit ait conservé, jusqu'à la fin du 19<sup>e</sup> siècle, le surnom de "bouilloire d'Hérant", un récit journalistique publié par *La Revue de l'Oise* fit état des difficultés rencontrées lors de son franchissement par le premier voyage d'un bateau à vapeur remontant l'Aisne, depuis Compiègne jusqu'à Soissons, le 3 novembre 1834 : "A peu de distance [de Choisy-au-Bac] nous devons rencontrer le plus grand obstacle qui existe dans le cours de la rivière ; un banc de roche la traverse dans toute sa largeur, au lieu dit Hérant ; aussi, en approchant de cet écueil, avons-nous remarqué l'arrivée de

(\*) Laboratoire Henri Elhai,  
Université de Paris 10 Nanterre



**Projet de reconstruction des pertuis du barrage d'Héran, 1848.**



**Projet de reconstruction du barrage d'Héran, 1878 : coupes du pertuis et du déversoir**

trois cents personnes environ accourues des communes voisines sur la berge, pour voir comment le nouveau bateau franchira ce vieux et dangereux passage. On a signalé le banc d'Héran dont la présence se fait sentir jusqu'à la surface de la rivière sur laquelle elle produit une ride que l'on pourrait comparer aux légers brisants de mer. Au moment de passer, le bateau a touché, puis il hésite, il recule, une vive inquiétude se manifeste au milieu des spectateurs groupés sur les deux rives. Cependant la machine qu'on avait arrêtée est remise en mouvement, on allège l'avant du bateau qui s'engage sur le banc ; puis, par une manœuvre adroite, on soulage l'arrière ; le bateau avance, il passe... En dix secondes le banc d'Héran est franchi au milieu des applaudissements des spectateurs, et des félicitations que les voyageurs adressent à M. de Conti» (2).

La réputation dangereuse du passage d'Héran avait attiré une foule de curieux, plus sensibles au défi qu'à la prouesse technologique. Si le voyage se termina à Soissons sans avarie, la publicité faite autour de cet événement contribua à faire entendre aux pouvoirs publics la nécessité d'améliorer la navigation sur cet affluent de l'Oise.

Cinq années plus tard, le 19 juillet 1837, un décret loi promulgué par Louis-Philippe attribuait la somme de neuf

millions pour "le perfectionnement de la navigation de l'Aisne depuis l'embouchure du canal des Ardennes jusqu'au confluent de l'Aisne dans l'Oise".

### Un contournement urgent

Envisagée depuis plusieurs décennies, la canalisation de l'Aisne ne trouva d'écho favorable qu'au cours du premier tiers du 19<sup>ème</sup> siècle avec, comme avant-projet, la réalisation d'un canal latéral au cours d'eau depuis Vieux-lès-Asfeld jusqu'à Celles, sur lequel seraient construites huit écluses, et la régularisation de la rivière par sept barrages éclusés depuis Celles jusqu'à la confluence avec l'Oise.

Handicapée par l'irrégularité du débit, la navigation sur l'Aisne dans le département de l'Oise serait rendue possible toute l'année par la construction des barrages éclusés de Couloisy, Héran et Carandeuau permettant de garantir un tirant d'eau d'au moins un mètre soixante aux bateaux. Les forts étiages et l'irrégularité du fond du cours d'eau seraient ainsi effacés.

Lorsque les études sur la canalisation de l'Aisne furent lancées, l'écueil d'Héran devint l'objet de toutes les préoccupations, le cours d'eau ne pouvant être facilement navigable qu'après suppression de ce passage délicat. Dans un rapport adressé le 21 février 1839 à sa hiérar-

chie, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, M. Onfroy de Bréville, justifia de la manière suivante le projet de travaux à faire pour ouvrir un canal de dérivation, construire une écluse et un barrage fixe avec pertuis au droit de l'écueil d'Héran, sur la rivière d'Aisne :

"L'écueil d'Héran, situé à un myriamètre environ au-dessus de l'embouchure de l'Aisne dans l'Oise, est le principal obstacle à la navigation entre Compiègne et Soissons ; on n'y trouve au 0m30c de hauteur d'eau à l'époque de l'étiage ; c'est un barrage naturel en grès qui ne livre passage, durant la plus grande partie de l'année, qu'à de faibles chargements et impose aux bateaux à vapeur des transbordements difficiles et dispendieux qui suppriment presque tous les avantages.

Il y a donc, et depuis bien longtemps, urgence de travailler sur ce point ; c'est là que l'opinion publique appelle la première amélioration du régime de l'Aisne, et l'on doit, dans ce cas, considérer ces vœux, comme l'expression de besoin très réel" (3).

L'ingénieur indiqua encore : "(...) on propose de commencer par Héran la canalisation de l'Aisne ; cet emplacement n'est, en remontant la rivière à partir de l'Oise, que celui de la seconde retenue à créer ; la première doit être, d'après l'avant-projet, placée à 7 kilomètres en aval, au

Carandeuau. Mais là, on rencontre d'autres circonstances que celles qui viennent d'être indiquées et qui servent à fixer rapidement les idées sur ce qu'il convient de faire ; il n'y a pas ce banc de grès si élevé qui interrompt le passage (...) lorsqu'il y a urgence d'y mettre les ouvriers à l'œuvre, il est naturel de les installer d'abord dans l'emplacement où le système des ouvrages peut être facilement déterminé et où, d'ailleurs, la pressante nécessité d'améliorer est incontestable (...)"

S'appuyant sur les prescriptions faites par le Conseil Général des Ponts et Chaussées en janvier 1837 (4), l'ingénieur proposa le creusement d'un canal de dérivation de 400 mètres de longueur pour 16 mètres de largeur, en rive gauche du cours d'eau (sur le territoire de Trosly-Breuil), permettant non seulement de contourner l'obstacle du banc de grès mais aussi de supprimer un coude inutile, tout en ayant l'avantage de se raccorder en amont et en aval au chenal de navigation naturel. Si l'idée du "redressement" du chenal navigable allait faciliter le passage des bateaux à Héran, sa concrétisation était avant tout dépendante de la nature du substrat rencontré, dont le volume extrait était estimé de 50.000 à 60.000 m<sup>3</sup>.

Les études géologiques préliminaires justifiaient la proposition : "Il y avait lieu de

*craindre que le banc de grès formant écueil en travers du lit de la rivière ne se prolongeât sur le terrain riverain et ne donnât lieu à de grandes dépenses ; les sondes faites sur l'axe du canal de dérivation, et qui ont été fort rapprochées les unes des autres vers l'endroit où l'on devait supposer l'existence du banc, ne l'ont pas rencontré".*

### **La solution d'un barrage fixe éclusé**

Si la construction du canal de dérivation devait permettre de contourner l'obstacle d'Hérant, la mise en place d'un barrage régulariserait le débit de l'Aisne et permettre une navigation toute l'année.

Dans cette perspective, le Conseil Général des Ponts et Chaussées avait prescrit l'installation d'un couronnement mobile constitué de fermettes à charnières, afin de limiter les risques d'inondation des terrains riverains en évacuant le trop plein et permettre une navigation en temps de crue dans le lit de l'Aisne.

Après études, l'ingénieur concepteur du projet proposa la construction d'un barrage fixe sans fermettes à charnières ni hausses mobiles, affirmant que les rives situées en amont du barrage étaient suffisamment hautes pour ne pas être inquiétées par les débordements : "*Les profils en travers pris sur les rives situées en*

*amont font connaître que la retenue ne pourra point causer de dommages ; le Conseil, dans de précédentes discussions, avait prescrit de conserver 1m00, au moins, de différence entre le niveau de terres riveraines et celui du plan d'eau ; on peut se convaincre que le bief d'Hérant n'atteindra pas cette limite".*

En outre, la hauteur de l'écueil ne permettrait pas une navigation libre, même en période de crue. La solution du barrage fixe devenait alors techniquement imparable et économiquement intéressante, puisque sa construction pouvait se faire à pied sec durant l'étiage.

Restait à prévoir la réalisation d'une écluse sur le canal de dérivation. Là encore, les études géologiques donnèrent satisfaction : "*(...) à la profondeur où la fondation de l'écluse serait établi, on trouvera un tuf très solide qui paraît devoir préserver la maçonnerie de tout terrassement".*

Ainsi, le coût du creusement du canal serait en partie compensé par celui de la réalisation d'une écluse sur la terre ferme et non pas en lit de rivière. L'ingénieur proposa donc l'ouverture d'un canal de dérivation bordé de deux digues insubmersibles et terminé à son extrémité aval par une écluse à sas longue de 51 mètres pour 8 mètres de large.

Consulté sur l'ensemble du dossier, le Préfet de l'Aisne

approuva le projet présenté par l'ingénieur en chef de la navigation, préconisant "*que l'on ne saurait trop hâter la mise en adjudication des travaux".*

Le 23 mars suivant, le ministre des Travaux Publics de l'Agriculture et du Commerce fit sien le projet soumis par le conseil des Ponts et Chaussées. Quatre jours plus tard, le 27 mars 1839, le Directeur-Général des Ponts-et-Chaussées et des Mines approuva le devis estimatif de 290.000 F. donnant lieu à une adjudication de travaux de "*terrassement, maçonnerie, charpente, serrurerie et autres pour l'ouverture d'un canal de dérivation et la construction d'une écluse à sas, d'un barrage avec pertuis et d'une maison d'éclusier".* Le 8 mai 1839, le Lillois Henry-François-Joseph Braems remporta l'adjudication et exécuta les travaux dans les délais imposés.

### **Les aléas d'un barrage**

La précipitation avec laquelle furent menés, décidés puis exécutés les travaux de canalisation de l'Aisne à Hérant conduisit, quelques années plus tard, le Service de la Navigation à revoir largement sa copie.

L'écueil d'Hérant et son barrage furent le sujet de nouvelles études en raison des perturbations qu'ils engendraient dans l'écoulement des eaux

de l'Aisne. Construit suivant la forme d'un chevron brisé aux branches longues de 30 mètres, le barrage d'Hérant rejoignait l'ancienne rive gauche de l'Aisne (devenue une île par le canal de dérivation) par un pertuis (passage étroit) large de 12m entre ses bajoyers (murs) destiné à évacuer les hautes eaux et à livrer accidentellement passage à la navigation.

Neuf ans après sa construction, le dysfonctionnement de ce système imposa la reconstruction de l'aménagement hydraulique. Le 5 décembre 1848, l'ingénieur de la navigation adressa à son supérieur un projet de reconstruction du pertuis du barrage d'Hérant. Il s'agissait de mieux l'adapter au cours de l'Aisne, en démolissant une branche du chevron pour la reconstruire plus en amont. Validé cinq jours plus tard par l'ingénieur en chef de la navigation de l'Aisne et de l'Oise, le projet fut approuvé par le ministre des Travaux Publics le 26 janvier 1849 (5).

Si la démolition d'une partie de l'ouvrage fut réalisée, la reconstruction du chevron et du pertuis ne fut pas menée à terme, en raison des difficultés à asseoir de solides fondations dans le lit de la rivière : "*(...) la direction du barrage dans lequel doit être ouvert le nouveau pertuis est inclinée sur le courant, et (...) à l'époque des débâcles, les parties fixes de ce pertuis pour-*

raient être prises en travers et enlevées par les glaces", indiquera dans un rapport le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées. Ce dernier préconisa d'établir un barrage à fermettes dont toutes les parties seraient mobiles. Aussi, le 19 mars 1853, un projet de construction d'un barrage mobile fut dessiné par l'ingénieur ordinaire Evrard en remplacement du pertuis du barrage d'Hérant. Visé par l'ingénieur en chef Soleau, il reçut l'approbation du Ministère des Travaux Publics, le 17 juin 1853, mais ne fut pas réalisé.

Enfin, le 5 février 1878, un nouveau projet de reconstruction du barrage d'Hérant vit le jour sous la plume de l'ingénieur ordinaire de la navigation Rigaux. Celui-ci proposa la construction d'un nouveau barrage en aval du précédent devenu inefficace, suivant les nouvelles normes établies pour l'Aisne canalisée. Vérifié le 8 février 1878 par l'ingénieur en chef Sugot, le projet fut modifié par décision ministérielle en date du 3 avril 1878, notamment au niveau des fondations. Les nouveaux plans, dressés le 18 août 1878, furent vérifiés par l'ingénieur en chef Boeswillwab le 28 avril 1879 (6), avant d'être approuvés par le Ministère des Travaux Publics le 13 août 1879. Ce barrage fut exécuté en 1880 (7). L'ancien, quant à lui, sert encore de limite territoriale à la commune et conserve, par les remous qu'il

produit, l'antique souvenir de l'écueil d'Hérant.

### Conclusion

Les 54 km de parcours de l'Aisne canalisée placent cette voie d'eau dans le gabarit intermédiaire de classe 2. Plus que centenaire, cette liaison fluviale apparaît aujourd'hui inappropriée à l'évolution des transports : son tirant d'eau fixé à 2 mètres pour 3,70 mètres de tirant d'air et ses sept écluses aux dimensions utiles de 45,30 mètres de longueur pour 7,80 de largeur, ne permettent que le transit de bateaux de 400 t à 650 t (de type Campinois). Aussi, un projet Seine-Est, mis à l'étude en 1967 et suspendu depuis 1975, prévoit de remplacer les sept écluses de l'Aisne canalisée par trois écluses

plus grandes (longues de 185 mètres et larges de 12), en l'occurrence Hérant, Fontenoy et Villeneuve. Ainsi, un jour, l'écueil d'Hérant pourrait se rappeler à notre souvenir autour de la construction d'un nouveau barrage, permettant de donner une profondeur minimal de 3,50 mètres au chenal d'écoulement de l'Aisne.

### NOTES :

(1) Louis GRAVES, *Précis statistique sur le canton d'Attichy*, Beauvais, 1834, p. 5.

(2) *La Revue de l'Oise*, article cité par Emile COET, «Premier bateau à vapeur sur l'Aisne», p. 270-280.

(3) SNS, 14° / 215 / 215-49-27 / 344.

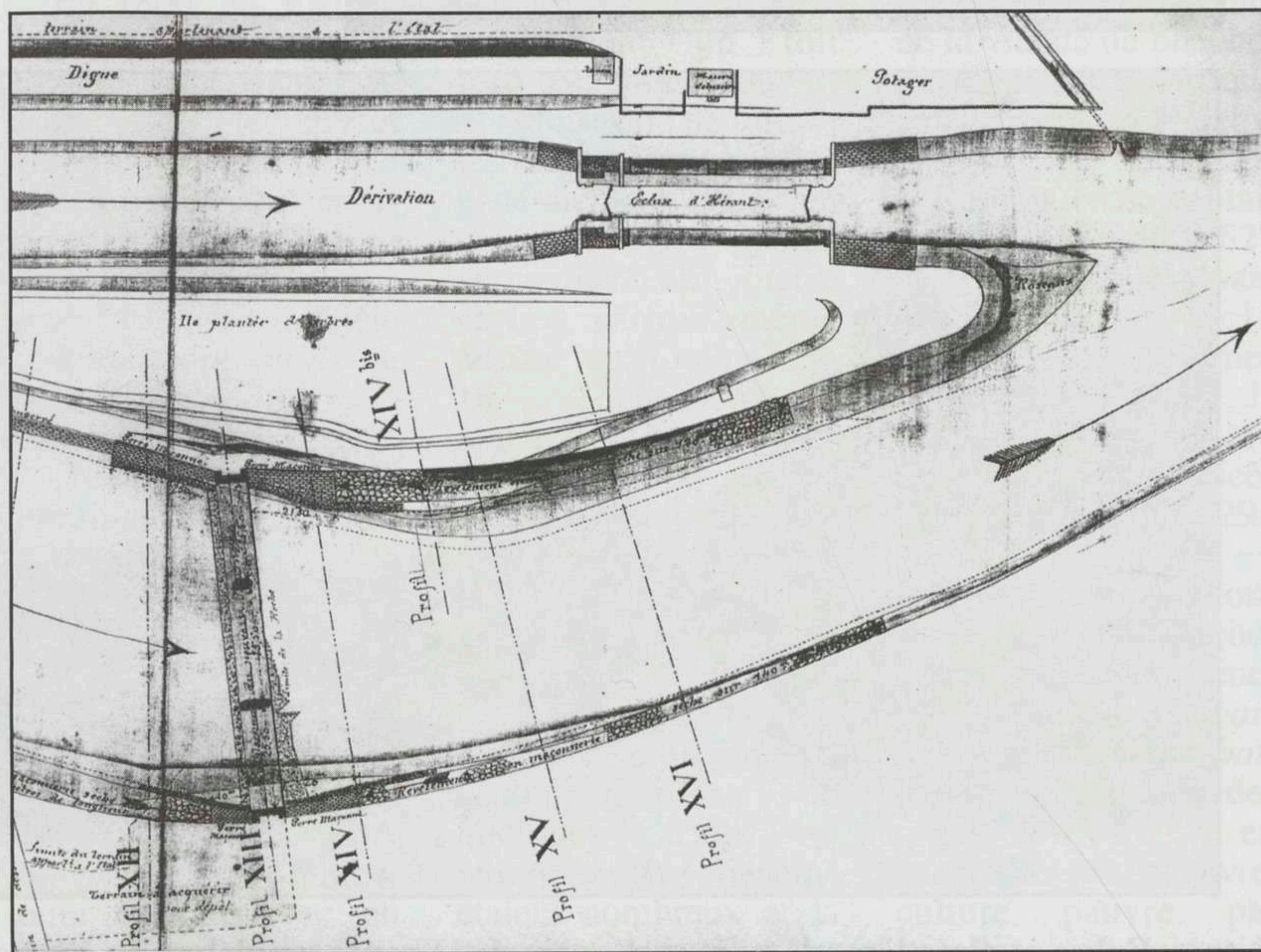
(4) «1° que des dérives seraient ouvertes partout où le gisement des rives

permettaient de suivre cette disposition sans de trop grands sacrifices. 2° qu'il ne sera point établi de portes de garde en tête de ces dérives, et que l'on se contente de rendre insubmersible les portes d'amont des écluses qui les termineront à l'aval. 3° que l'on devra étudier pour le barrage l'addition d'un couronnement mobile, composé de fermette à charnière ou de tous autres mécanismes analogues, l'espace occupé par ce couronnement étant dévasé à peu de hauteur au dessus de l'étiage naturel de la rivière». Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, janvier 1837.

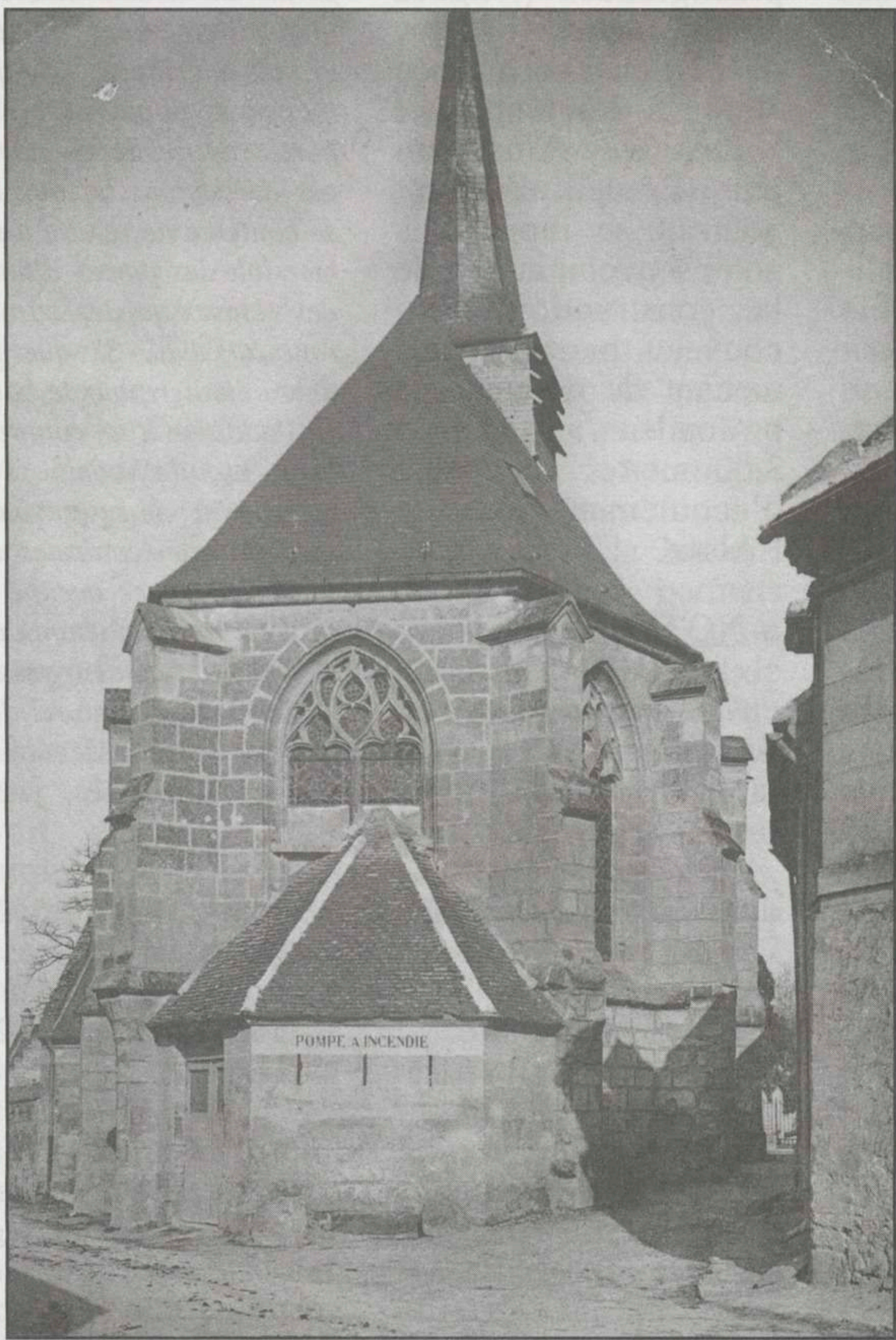
(5) SNS, 14° / 215 / 215-49-27 / 341.

(6) SNS, 14° / 215 / 213-49-27 / 343.

(7) H. CAULLIER, «Les rivières d'Oise et d'Aisne», *Bull. Soc. Hist. Compiègne*, T. 24, 1952, p. 195.



Projet de construction du nouveau barrage d'Hérant, 1879



Local  
de la  
pompe à  
incendie  
derrière  
l'église,  
en 1894  
(Coll.  
J. Ch. Béjot)



23 RETHONDES. — L'Église et le Bureau de Poste. — LL.

Eglise et cimetière, de part et d'autre de la route, au début du XX<sup>e</sup> siècle  
(coll. J. Ch. Béjot)