

## Les RIVIÈRES d'OISE et d' AISNE

---

L'aspect sous lequel se présentent actuellement les deux jolies rivières que Compiègne classe, à juste titre, parmi ses beautés naturelles, témoigne bien, ainsi que le dit très justement M. Jean Bruhès, professeur au Collège de France, dans sa Géographie humaine, de l'effort persévérant accompli par le génie humain pour discipliner les eaux en vue de les faire servir à des fins utiles.

L'Oise doit, en effet, aux travaux de canalisation dont elle a été l'objet, d'être devenue, après le Rhin et la Seine, la troisième voie navigable de France par l'importance du tonnage transporté reçu des régions du Nord et de la Belgique et acheminé sur Paris, Rouen, Le Havre et la Loire.

Cette canalisation de l'Oise a été le dernier stade de l'œuvre entreprise pour assurer la liaison par la voie fluviale des bassins de l'Escaut et de la Seine. C'est l'historique de cette œuvre que je me suis proposé de faire aujourd'hui très brièvement, en ce qui concerne tout au moins la vallée de l'Oise. Mais, comme en matière de navigation, tout se tient et qu'au surplus l'Oise dans son cours supérieur, et l'un de ses affluents jouent dans l'alimentation des canaux qui assurent cette liaison un rôle prépondérant, je devrai sortir quelque peu du cadre de l'histoire locale pour faire apprécier toute l'importance de ce rôle.

Les hommes, dès leur apparition sur la terre, ont trouvé dans les cours d'eau des voies de communication toutes faites qu'ils n'ont toutefois su utiliser pour la navigation, jusqu'au début du XVI<sup>e</sup> siècle de notre ère, que dans des limites très restreintes, marquées par les séparations des bassins de nos fleuves entre lesquels aucune communication n'était jugée possible.

L'invention des écluses attribuée à Léonard de Vinci, à la fois peintre, sculpteur et ingénieur, fit concevoir la possibilité d'ouvrir des canaux artificiels permettant d'atteindre et de franchir par les points les plus bas les lignes de partage des eaux. Léonard de Vinci y intéressa François I<sup>er</sup>, mais les guerres que ce roi et son successeur eurent à soutenir contre Charles-Quint, bientôt suivies des guerres de religion, firent tout ajourner des projets qui avaient été mis à l'étude. Il faut attendre Henri IV et Sully pour voir entreprendre le canal de Briare qui reliera la Loire à la Seine et plus tard Louis XIV et Colbert qui donneront à Riquet les premiers subsides pour ouvrir son canal du Midi à l'achèvement duquel cet Ingénieur finalement sacrifiera sa fortune.

Pour ne parler que de la région du Nord sur Paris, c'est Vauban qui vers 1688, après la réunion de Cambrai et Valenciennes à la France s'attaquera à la jonction de toutes les voies navigables du Nord, Scarpe, Deule, Lys et Aa; les dernières guerres du règne de Louis XIV, les difficultés financières de la Régence font interrompre ces derniers travaux, lesquels ne seront repris qu'en 1753 et s'accompliront grâce à l'extension du système de la corvée. On note en 1775 la jonction effective de Cambrai à Dunkerque.

Au début du règne de Louis XV, le financier Crozat fait construire à ses frais un canal qui portera longtemps son nom entre Saint-Quentin et Saint-Simon pour joindre la Somme et gagner par cette rivière Amiens et Saint-Valéry. Crozat meurt en 1738; le ministre Choiseul cède à la requête des héritiers et poursuit le canal de Saint-Simon à Chauny. Les travaux, commencés en 1767, sont terminés en 1776.

La jonction Cambrai-Saint-Quentin est mise à l'étude dès le début du 18<sup>e</sup> siècle; les difficultés ne tiennent pas tant à l'altitude, d'ailleurs relativement faible, à laquelle il faudra s'élever qu'à l'alimentation du canal que l'on devra assurer. Un premier projet, dû à l'ingénieur Devic et qui date de 1727, prévoit le percement de deux souterrains, l'un de 1.100 m., l'autre de 5.670 mètres. Devic est depuis longtemps décédé qu'un deuxième projet élaboré en 1766 par l'ingénieur Laurent voit le jour, comportant un seul souterrain de 14 kilomètres de longueur; il est presque aussitôt mis à exécution, les travaux sont activement poussés, des galeries sont ouvertes, mais Laurent meurt en 1772, des oppositions s'élèvent contre son entreprise et Turgot, après consultation des Directeurs de la navigation, l'interrompt définitivement en 1775.

Pendant 25 ans, on ne fait rien. L'époque révolutionnaire est d'ailleurs peu propice à la reprise des travaux à laquelle le premier Consul s'attache passionnément à son retour de Marengo. Mais on a retrouvé le projet Devic. M. Macaigne, ancien ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a fait tout l'historique du canal de Saint-Quentin, s'étend longuement sur la discussion, qui s'élève dans les commissions et à l'assemblée des Ponts et Chaussées pour faire le choix entre les deux projets. Finalement, sur l'avis de son ministre Crétet, Bonaparte arrête que les travaux de jonction de la Somme à l'Escaut seront incessamment commencés sur le tracé proposé par Devic et qu'à l'avenir les différents canaux qui forment la réunion de l'Oise à l'Escaut porteront le seul nom de canal de Saint-Quentin.

Les travaux commencés en 1802 sont terminés en 1809; l'Empereur procède à l'inauguration au cours de son voyage de noces. M. Macaigne a tiré de la tradition locale un récit humoristique que je ne peux me dispenser de reproduire.

Parti de Compiègne le 27 avril 1810, à 7 heures du matin, Napoléon passe l'après-midi et la soirée à Saint-Quentin où il décide, à la grande satisfaction du Maire, de la démolition des fortifications qui, étant donné le recul des frontières de l'Empire, n'ont plus dit-il, de raisons d'être.

Le lendemain, il se rend avec toute sa suite en bateau jusqu'à l'origine du bief de partage; ce bief est à sec; l'Empereur seul s'engage dans le petit souterrain, mais à cheval; quelques cavaliers le suivent. Le souterrain devait être illuminé mais le signal donné au départ de Saint-Quentin ayant été mal compris on s'empressait seulement d'allumer les lampes quand lui-même se présenta. Il n'attend pas, selon son habitude, et au bout d'une vingtaine de mètres, il se trouve naturellement dans l'obscurité. Son cheval bute sans doute contre une échelle oubliée; il croit à un attentat contre sa personne et pousse son cheval à vive allure en criant : « A moi, ma garde ». Cet incident le met de mauvaise humeur pour toute la journée. Pendant la traversée du grand souterrain qui, lui, était en eau et cette fois brillamment éclairé, on s'arrête dans une excavation appelée encore aujourd'hui Chambre de l'Empereur; il y déjeune d'un œuf à la coque et, revenu à l'air libre, continue le voyage, partie en bateau, partie en voiture.

Arrivé à Cambrai où l'on s'était mis en frais pour l'accueillir, il reçoit les autorités, écoute le compliment du Maire auquel il répond en disant à brûle-pourpoint : « M. le Maire, je vous débarrasserai de vos fortifications ». Le Maire, pris à l'improviste, répond : « Sire, cela nous coûtera beaucoup d'argent ». L'Empereur ne comprenant pas que sa proposition ne soit pas mieux accueillie, tourne le dos et manifeste bientôt après son mécontentement devant le feu d'artifice, en apostrophant à nouveau le Maire par ces mots : « Il n'y a donc pas de pauvres ici que l'on dépense tant d'argent pour un feu d'artifice ».

La conclusion du voyage est qu'après avoir laissé à Saint-Quentin 10.000 francs et cinq brevets de la Légion d'Honneur, dont un pour le Maire, Napoléon ne donne à Cambrai que 2.000 francs et garde les croix qu'il s'était proposé de distribuer.

Inutile de dire que la relation officielle du voyage a été tout autre.

Voici donc enfin la liaison établie par eau entre le Nord de la France et le bassin de la Seine. Mais l'alimentation donne lieu à de sérieux déboires; les auteurs du projet avaient compté sur les sources du grand souterrain, mais comme celles-ci n'arrivent pas à compenser les pertes à travers la craie fendillée dans laquelle une partie du bief avait été creusée en surélévation de la nappe souterraine, on organise une navigation intermittente dont sans en faire la technique, je dirai qu'elle mettait la batellerie dans l'obligation de limiter ses chargements à l'enfoncement de 1 m.; cet état de choses qui était loin de répondre à la destination de la voie navigable qui sur les deux versants du canal avait été pleinement réalisée, devait durer pendant quinze ans, de 1810 à 1825 et c'est finalement l'un des affluents de l'Oise, le Noirrieu, et plus tard en surplus l'Oise elle-même qui sauveront la situation.

Les deux rivières coulant aux environs de Guise à une altitude de 8 à 10 mètres supérieure à celle prévue pour le canal, il a suffi de percer une rigole de section réduite, de 25 km. de longueur dont

13 en souterrain, pour amener l'eau par le seul jeu de gravité au point du canal judicieusement choisi.

Mais, dans le même temps, des difficultés se rencontraient plus loin, au débouché dans l'Oise du canal Crozat.

Bien que depuis longtemps classée navigable depuis Chauny, l'Oise, jusqu'à son confluent avec l'Aisne, en temps de sécheresse et d'étiage, n'avait jamais pu être accessible qu'à des bateaux faiblement chargés. Déjà à Chauny même, on avait établi un barrage de retenue des eaux dont l'ouverture provoquait des crues artificielles permettant aux bateaux de trouver temporairement à l'aval des possibilités de naviguer.

A la fin du règne de Louis XV, l'ingénieur Laurent de Lyone, neveu de l'auteur du projet abandonné du grand souterrain, avait imaginé de renouveler à Sempigny ce même système de navigation intermittente. Antérieurement à cette époque, l'Oise entre Varesnes et Sempigny, se divisait en deux bras : l'un, le plus important, qui est resté le lit actuel, décrivait à gauche vers Pontoise, une grande boucle semi-circulaire parsemée de méandres pour se redresser aux approches du village de Sempigny; l'autre longeait le village de Morlincourt, recevait l'affluent La Verse et allait rejoindre le bras principal au delà de Pont-l'Evêque; Pont-l'Evêque avait un port où étaient chargés principalement les blés de la région de Noyon.

Le projet consistait donc à combler le petit bras, tout au moins dans sa partie amont, et de construire sur le bras principal, à Sempigny même, un barrage dont la chute devait être rachetée par une écluse placée sur une dérivation de la rivière d'une longueur d'environ 800 mètres.

Les travaux n'avaient reçu au début de la Révolution qu'un commencement d'exécution. Les chroniqueurs locaux précisent toutefois que la première pierre de l'écluse a été posée le 24 août 1774 et que les travaux ont été suspendus au bout de quelques semaines. Il est à remarquer que cet arrêt coïncide avec celui imposé en 1775 des travaux du Grand Souterrain du canal de Saint-Quentin.

On s'était livré en 1792 à des études complémentaires remises au point sous l'Empire. Toujours est-il qu'au moment de la reprise de ces travaux en 1811, le bras de Morlincourt était déjà comblé jusqu'à l'embouchure de la Verse, laquelle empruntait alors sous son propre nom la partie conservée de ce bras pour rejoindre l'Oise.

Dès 1813, la construction de l'écluse était achevée avec débouché en rivière immédiatement à l'aval, mais la mise en service de ce groupe d'ouvrages ne pouvait dispenser d'avoir recours aux crues artificielles, la navigation restait intermittente; la descente ne s'effectuait pas sans danger; la remonte était pénible sinon impossible.

Aussi l'insuffisance bientôt reconnue de canalisations partielles même rapprochées sur une rivière aussi sinueuse et de fond aussi variable que l'Oise dans son cours supérieur devait faire bientôt décider de l'ouverture d'un canal latéral, tout au moins sur une certaine partie de son parcours. Et cette ouverture se fit par étapes.



La première étape a donné lieu au prolongement jusqu'à Manicamp du canal Crozat. Le projet date de 1819, il comportait l'ouverture de la cuvette sur une longueur de 5 km. et, à son extrémité, la construction d'une écluse au delà de laquelle ce tronçon de canal débouchait directement dans la rivière qui devait être encore empruntée pendant quelques années jusque Varesnes, soit sur environ 8 kilomètres.

La deuxième étape a été mise à l'étude en 1822 pour prolonger la dérivation éclusée de Sempigny, d'une part vers l'amont jusque Varesnes dans le but d'éviter la grande courbe de Pontoise; d'autre part, vers l'aval, jusque Bellerive-les-Cambronnes. Sur ce dernier parcours, l'Oise qui, par un coude à droite, venait baigner le pied du contrefort de Pimprez, a dû être rejetée sur la gauche pour faire place au canal qui, de ce fait, emprunte sur 500 mètres environ l'ancien lit de la rivière; l'écluse de Bellerive, édifiée à l'extrémité de ce tronçon, une fois terminée, toute communication avec l'Oise fut supprimée à l'aval de l'écluse de Sempigny et la Verse déviée à l'entrée de Pont-l'Évêque pour passer sous le canal à l'amont de l'écluse et se jeter en rivière à l'aval du barrage.

Le port de Pont-l'Évêque était maintenu, mais en cul de sac et mis en communication avec le canal, tel qu'il est encore aujourd'hui.

Le débouché en rivière était ainsi reporté à la sortie de l'écluse de Bellerive.

La troisième étape entre Bellerive et Janville mise à l'étude en 1826 a été achevée en 1829. A la sortie de l'écluse de Bellerive, la rivière qui longeait sur la droite le contrefort de Béthancourt a dû, comme à Pimprez, être rejetée sur la gauche pour faire également place au canal qui, sur environ 800 mètres de longueur, a été calibré dans l'ancien lit de l'Oise. Le canal, immédiatement à la sortie de l'écluse de Janville, dite alors écluse de Pintrelle (1) prenait définitivement fin en venant déboucher au sommet de la dernière grande sinuosité de l'Oise; ce débouché devait toutefois, vers 1888, être reporté à 1500 m. plus à l'aval par l'ouverture d'une dernière dérivation de la rivière, ce qui a permis de constituer en eau morte par des rectifications appropriées, l'important garage de Janville, tel qu'on peut le voir actuellement du chemin de fer, entre les stations de Choisy-au-Bac et de Longueil-Annel.

Le site, en cet endroit, ne manque pas de pittoresque. La vue, par une matinée de beau soleil, est très belle de l'écluse sur le mont Ganelon dont on se rapproche en suivant le chemin de halage dit « Avenue de la Canonnière » en souvenir de celle qui tirait sur les Allemands en direction de Ribécourt pendant la guerre 1914-1918. Longueil-Annel est le port d'attache des remorqueurs en atten-

(1) C'est de 1826 que date la réunion à Longueil de la commune d'Annel. Le lieu dit Pintrelle qui faisait partie de la commune d'Annel fut à la suite revendiqué par les deux communes de Longueil et de Janville. Lors de la construction de l'écluse, Janville s'en attribuait la propriété; de là cette appellation de Janville donnée à l'origine à cette écluse, appellation qui lui est restée, malgré toutes les réclamations de la commune de Longueil-Annel.

te de formation de convois vers Paris et Rouen; de vieux mariniers sont venus s'y retirer dans de coquettes petites maisons bâties au bord de l'eau comme il convient à d'anciens navigateurs et ceci donne à ce petit bourg un aspect particulier qui n'est pas dénué d'un certain charme.

#### POPULATION

En 1839 : Longueil et Annel : 269 habitants.

En 1950 : Longueil-Annel : 1467 habitants.

La quatrième étape a fait revenir à l'amont pour relier Manicamp à Varesnes par un dernier tronçon sur lequel a été édifiée l'écluse de Saint-Hubert, à 1500 m. d'Appilly.

La rivière entre Chauny et Janville n'avait plus désormais d'autres communications avec son canal latéral que des ouvrages spécialement destinés, à Chauny et Sempigny, à compléter l'alimentation de la voie navigable. Le barrage de Sempigny, démoli au cours de la guerre 1914-1918, n'a pas été reconstruit.

Toutes les petites rivières de la rive droite de l'Oise, y compris les deux plus importantes, la Verse et le Matz, passent en aqueducs sous le canal dont les digues sont partout arasées au-dessus du niveau des plus grandes inondations connues. Des déversoirs ont été aménagés à Manicamp, Varesnes, Sempigny, Pimprez et au Matz pour mettre éventuellement le canal en vidange et assurer l'évacuation des glaces.

De nombreux ponts ont dû être édifiés pour rétablir les communications.

Enfin, en 1855, la surélévation de l'écluse de Saint-Hubert et des digues entre Saint-Hubert et Manicamp au niveau des berges de Chauny a permis de démolir l'écluse de Manicamp.

En 1861, la dénomination de canal de Manicamp a été supprimée. Celle de canal latéral à l'Oise s'étendait désormais de Chauny à Janville. Mais ces noms de Crozat à l'amont de Chauny et de Manicamp à l'aval sont restés longtemps dans le public et ont prêté, par la suite, à bien des confusions.

Du fait de la construction du canal, la distance entre Chauny et Janville se trouvait raccourcie de 20 kilomètres. 54 par la rivière, 34 par le canal.

Au cours de l'année 1829, le service de la navigation procédait à l'expropriation des terrains en vue de la construction d'un barrage à Venette dont la mise en service peut être placée en 1831-1832. Cet ouvrage consistait en un déversoir fixe établi en chevron auquel était accolé un pertuis destiné à évacuer les crues et les glaces et une écluse qui existe encore actuellement et qui peut donner passage à des chalands de 7 m. 50 de largeur.

Cinq autres barrages du même type avaient déjà été édifiés deux années auparavant à Verberie, Sarron, Creil, Boran, L'Isle-Adam. Le septième, à Pontoise, ne fut établi que vers 1842.

Quelques années plus tard, de 1838 à 1842, la canalisation était entreprise sur l'Aisne. Chacun des barrages comportait également un déversoir fixe mais dont le seuil était aménagé pour recevoir des fermettes pouvant s'effacer en temps de crues et se solidariser verticalement pour recevoir un jeu de planchettes destinées à maintenir les eaux à leur niveau normal de navigation. C'était une application réduite du système imaginé par M. Poirée, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, mis en service sur l'Yonne depuis 1834.

Les écluses de l'Aisne ont été placées en dérivation.

Sept barrages du même type ont été construits sur cette rivière, à Villeneuve-Saint-Germain, Soissons, Fontenoy, Vic-sur-Aisne, Couloisy, Hérant et Le Carondeau. Ces ouvrages existent encore aujourd'hui, sauf celui d'Hérant qui, fondé dans des conditions défectueuses, a été reconstruit à un autre emplacement, sur le même type, mais non en chevron, en 1880.

Ainsi, au voisinage des années 1831-1832, l'achèvement de la canalisation de l'Oise coïncidait heureusement avec la mise au point de l'alimentation du bief de partage du canal de Saint-Quentin. La navigation allait pouvoir se développer, s'intensifier, malgré la concurrence que devait lui faire les chemins de fer naissants.

Il est un fait que les immenses avantages qui devaient résulter de l'ouverture des relations fluviales entre la Belgique, le Nord de la France et Paris ne furent pas sur l'heure réalisés comme il convenait par cette génération de 1830 à 1840 à laquelle déjà l'apparition des chemins de fer laissait entrevoir une rapidité et à première vue une facilité plus appréciable dans les échanges.

Et c'est ainsi qu'à cette époque la mise en service de toute ligne ferroviaire donnait lieu à des cérémonies officielles d'inauguration suivies par un public enthousiaste alors qu'à de rares exceptions près, les voies navigables n'étaient l'objet d'aucune manifestation de ce genre.

Mais si, sur terre, la diligence était appelée à complètement disparaître, le rapide développement des besoins domestiques et industriels devait bientôt faire reconnaître la nécessité d'y pourvoir par une exploitation parallèle des deux voies de communication nouvellement créées.

Et c'est ainsi que modestement et sans bruit comme il convient à tout ce qui flotte sur l'eau, la navigation ne restait pas inactive; elle poursuivait son petit bonhomme de chemin et bientôt des améliorations allaient être demandées, exigées même par la batellerie; une nouvelle période de grands travaux allait commencer, sous le couvert du plan Freycinet.

J'énumérerai rapidement les principaux de ces travaux exécutés sur l'Oise et son canal latéral de 1880 à 1914.

Tout d'abord, un nouveau canal, dit de l'Oise à l'Aisne, partant du canal latéral à l'Oise à Abbecourt pour joindre le canal latéral à l'Aisne, à Bourg-et-Comin, a été ouvert en 1892 dans le but d'assurer des relations plus directes entre le Nord et l'Est. Ce canal

affluents de l'Oise, lesquels passages ne laissaient qu'une largeur libre de 6 m. 50 au maximum. Il en résultait aux abords des ouvrages des attentes prolongées et de sérieux embouteillages; mariniers et charretiers s'énervaient et s'invectivaient dans un langage qui n'avait rien d'académique.

Dans les souterrains du canal de Saint-Quentin, la fumée des toueurs qui remorquaient les convois rendait la traversée des plus pénible.

Les bateliers astreints ainsi à un travail continu et se comparant à des forçats avaient baptisé la voie navigable de canal de Cayenne.

L'allongement des écluses primitives, commandé par un type de bateaux de plus grande longueur, le doublement de ces écluses, le dégagement de leurs abords, l'aménagement d'estacades, et l'ouverture de garages pour en faciliter les accès, la construction de nouveaux ponts de plus grande portée, l'allongement des aqueducs, la substitution du touage électrique au touage à vapeur dans les souterrains, constituent l'ensemble des principales améliorations réalisées en canal de 1898 à 1907, lesquelles ont eu pour effet de donner à l'exploitation plus d'aisance et de souplesse et d'accélérer la rotation des bateaux, alors que le nombre de ceux-ci journellement éclusés a pu s'élever jusqu'à 120.

Par ailleurs, si la navigation de nuit continuait à être autorisée, elle n'était plus obligatoire que dans des circonstances exceptionnelles.

Enfin, grâce à la construction sur l'Oise des barrages mobiles dont on peut voir le type à Venette, les eaux de crues, libérées des obstacles que constituaient encore les anciens ouvrages, peuvent aujourd'hui s'écouler librement sur des fonds régulièrement calibrés.

Doit-on regretter au point de vue pittoresque de ne plus voir, comme nos arrière-grands-pères, notre rivière s'écouler librement dans la traversée de Compiègne. Je ne le pense pas.

Ses eaux se heurtaient déjà à des obstacles naturels constitués par deux gués, l'un dit de la Baraque Blanche à l'aval du confluent, l'autre au Moulin Coquerel, face à Venette, que nos miliciens ont rendu célèbre lors de la défense de 1814 et sur lesquels on pouvait se hasarder en périodes d'étiage, certain de ne pas être mouillé plus haut que la ceinture.

La rive gauche n'offrait comme passage qu'un étroit marche-pied pour piétons le long des fortifications et même encore jusqu'en 1860, le long de la propriété de Songeons, les eaux n'abordaient les rives qu'en se dispersant autour de petits îlots qui ne devaient avoir rien de salubre.

Une rivière à courant libre n'ajoute à la beauté d'un site que lorsqu'elle coule sur une pente assez accentuée, dans des vallons resserrés ou des gorges profondes. Autrement, si le régime est tranquille, elle gagne beaucoup à être maintenue entre des rives dont il faut autant que possible respecter les sinuosités; il serait à souhai-



ter que ces rives soient, à Compiègne, comme à Paris et dans d'autres grandes villes, Lyon, Grenoble, revêtues partout de perrés maçonnés et bordées de jolies constructions le long de magnifiques boulevards. L'avenir nous réserve, paraît-il, d'offrir aux touristes autre chose que cette affreuse vue de la rive gauche immédiatement à l'aval du pont.

Aujourd'hui, les eaux débitées par l'Oise dont, à certains jours d'été et pour peu qu'une légère brise souffle du Sud-Ouest, on ne saurait discerner le sens du courant, descendent, en quelque sorte de barrage en barrage, les marches d'un escalier hydraulique dont ces mêmes barrages sont les contre-marches.

Lorsqu'à la suite des périodes de pluies et de fonte de neige, le débit vient à augmenter, les arêtes supérieures de ces contre-marches s'abaissent progressivement dans la limite où la lame d'eau qu'elles laissent se déverser peut se maintenir à un niveau déterminé pour les besoins de la navigation et ceci jusqu'à complet effacement. La rivière est alors rendue à son état naturel et les eaux toujours grossissantes s'écoulent librement en pente continue.

Les convois de bateaux peuvent même s'affranchir des passages aux écluses et vous pouvez alors les voir, à la descente, traverser à toute allure les passes entièrement ouvertes. La navigation n'est pratiquement suspendue que lorsque la hauteur des eaux s'oppose au passage sous les ponts.

On a pu observer qu'un remorqueur de 250 chevaux navigant à blanc, parti de Janville à 7 heures, est arrivé dans la même journée à 14 heures à Conflans-Sainte-Honorine après avoir ainsi parcouru 105 kilomètres en 7 heures, soit à la vitesse moyenne de 15 kilomètres à l'heure.

En se rendant ainsi utiles, nos deux rivières n'ont donc rien perdu de ce que leur cours offre de particulièrement agréable dans une région dont le charme est si justement apprécié et on ne peut que regretter de ne plus les voir fréquentées autrement que par la batellerie.

Je m'arrête à 1914. Au cours de la première guerre mondiale, les voies navigables du Nord de la France, particulièrement celles se rapprochant du front maintenu entre Noyon et Cambrai, ont subi de très sérieux dégâts; mais ceux-ci, à quelques exceptions près, n'ont atteint que la superstructure des ouvrages et ont été rapidement réparés; les fondations n'ont généralement pas été touchées.

Or ce sont les fondations qui, dans la construction des ouvrages de navigation, donnent le plus de soucis. Le public ignore généralement quelles luttes le maître de l'œuvre a à entreprendre pour se garantir des perturbations que le creusement des fouilles apporte dans l'équilibre des terres; il lui faut dompter, détourner les eaux qui, par sous-pressions ou infiltrations, désagrègent tout ce qu'elles rencontrent sur leur passage. L'Ingénieur à chaque ouvrage qu'il entreprend, est aux prises avec de nouvelles et inédites difficultés; il se trouve constamment placé devant l'imprévu.

Si ces difficultés sont aujourd'hui plus rapidement surmontées grâce à l'emploi des engins de plus en plus perfectionnés que la

science moderne met à la disposition des constructions, il n'est pas sans intérêt de s'imaginer ce qu'elles ont dû être au début du siècle dernier lorsqu'il fallait tout demander à la main-d'œuvre des efforts à accomplir.

Aussi l'ouverture de nos canaux, la canalisation de nos rivières ne pouvaient-elles être que des œuvres de temps de paix.

Si Napoléon I<sup>er</sup>, malgré toutes ses guerres, a pu assurer pendant les années glorieuses de son règne, la continuité des travaux qu'il avait conçus et mis en chantier, c'est qu'il y a affecté tous ses prisonniers de guerre. Il a fallu, par la suite, cette longue période de paix que nous a procuré le XIX<sup>e</sup> siècle pour que le service spécial de navigation dont le siège est depuis longtemps à Compiègne puisse, en toute tranquillité et en dépit de tous les bouleversements politiques, mener à bien la tâche si profitable à l'économie nationale qui lui était dévolue.

Les chroniqueurs locaux ont bien retenu le nom de M. Brière de Montdétour, Ingénieur en Chef attaché à la construction du canal et à la canalisation primitive de l'Oise. Egalement celui de M. Onfroy de Bréville, Ingénieur en Chef à qui l'on doit la construction des barrages de l'Aisne.

Quelques-uns d'entre vous, Messieurs, ne sont pas encore assez âgés pour n'avoir pas connu ou gardé le souvenir de M. Derome, Ingénieur en Chef à Compiègne de 1880 à 1901, dont le nom reste attaché au type de ces barrages mobiles qu'il a conçu pour la rivière d'Oise.

Enfin, sous l'énergique impulsion de M. Dusuzeau, Ingénieur en Chef du service de 1903 à 1912, le programme d'amélioration dont je viens de faire un trop rapide résumé et à l'élaboration duquel il avait déjà collaboré comme Ingénieur ordinaire de 1883 à 1896 était, à la veille de la guerre 1914-1918, entièrement réalisé.

M. Dusuzeau était un enfant de Compiègne. Né à Compiègne, il est resté toute sa vie profondément attaché à sa ville natale où il est décédé en 1937. Je répondrai certainement au souci si souvent exprimé par la Société Historique de perpétuer le souvenir des éminents personnages que notre cité s'honore d'avoir donné à la nation en vous donnant lecture des quelques lignes parues en novembre 1937 dans la publication « Navigation du Rhin », sous la signature de M. Haelling, alors Directeur du Port autonome de Strasbourg (1).

H. CAULLIER

Secrétaire adjoint

de la Société Historique de Compiègne

(1) Voir page suivante.