

JOURNAL de la Reconnaissance faite des Ouvrages du Canal de l'Ourcq,

par MM. TARBÉ et BÉRIGNY,

Membres de la Commission chargée de faire un rapport sur la situation générale des travaux.

La Commission du canal de l'Ourcq, ayant souvent éprouvé le besoin de connaître la situation exacte des travaux, nous avait désignés depuis longtemps pour en faire la visite sur toute la longueur de la dérivation, depuis Paris jusqu'à Mareuil. La saison était peu favorable pour une opération de ce genre: les bords du canal et des ruisseaux ne pouvaient être praticables que pendant la gelée. En conséquence, nous sommes convenus de profiter des premiers jours froids qui se présenteraient ; et afin de pouvoir mieux observer le terrain, nous nous sommes déterminés à suivre toute la ligne à pied.

Le 10 février 1816, nous sommes partis du bassin de la Villette, accompagnés de M. Girard, directeur des travaux du canal. À l'origine de la branche navigable de Saint-Denis, nous avons trouvé un petit atelier de charité occupé à dresser la banquette d'enceinte de la gare formée à la jonction des deux canaux. Nous avons observé qu'entre cette gare et le bassin de la Villette, le bief du canal de l'Ourcq sera plus étroit que le canal de Saint-Denis. Nous avons demandé à M. Girard si, dans l'intérêt de la navigation du canal de la Seine à la Seine, il se proposait d'élargir par la suite la portion du canal de l'Ourcq qui lui sera commune, et s'il faudra reconstruire le pont à double bascule situé à l'entrée du bassin de la Villette: il nous a répondu que ce pont avait 5 m 50 d'ouverture entre les culées, et que les écluses du canal Saint-Denis auraient probablement 7 m 80 de largeur entre les bajoyers ; qu'ainsi, il serait indispensable d'élargir le pont, ce qui se ferait en reculant de 1 m 15 le parement de chaque culée. Quant au canal, il a le projet de supprimer les talus intérieurs en terre, et de les remplacer par des murs de revêtement, en prolongement de ceux qui sont aux abords du pont. Par ce moyen, le canal aura entre la gare et le bassin de la Villette, 11 mètres de largeur; mais comme deux bateaux du canal de Saint-Denis ne pourront pas se croiser dans ce trajet de 12 à 1500 mètres, un règlement de police sera nécessaire pour fixer les jours et heures d'aller et de retour. Il en résultera peu d'inconvénients, parce que cette partie est courte et d'un seul alignement

Après avoir bien examiné les lieux, nous avons regretté, sous plus d'un rapport, que d'autres considérations aient empêché de faire déboucher le canal de Saint-Denis immédiatement dans le bassin de la Villette; mais, d'après l'état actuel des choses, nous avons reconnu que le parti indiqué par M. l'ingénieur en chef, directeur, semble d'autant plus convenable, que le canal, dans cet emplacement, est en tranchée, et qu'une augmentation de largeur du profil en travers occasionnerait de grandes dépenses en

mouvements de terre et en indemnités, à cause du clos Bernier et des autres propriétés qu'il faudrait troubler et envahir de nouveau, sur les deux bords du canal.

Dans la plaine de Pantin, les digues sont déformées, d'épaisseur inégale au sommet, et affaissées sur quelques points, particulièrement le long du village de ce nom. On nous a dit que le canal en remblai, dans cette partie, est assis sur un sol de pierres gypseuses et marneuses, parsemées de fentes et de crevasses, dans lesquelles les eaux se précipitent en entonnoir, et entraînent quelquefois assez de terre avec elles pour faire brèche dans les digues. Quand on peut s'en apercevoir à temps, on s'empresse de verser des terres grasses sur les points menacés; mais quelquefois les secours arrivent trop tard. Cette portion du canal exigera, pendant longtemps encore, la plus grande surveillance et de forts entretiens. Il serait à désirer qu'on pût faire bientôt les frais nécessaires pour rendre aux berges de Pantin leurs profils primitif afin de pouvoir mieux reconnaître les mouvements qui auront lieu par la suite.

Les eaux qui se perdent par la rive droite peuvent recevoir un écoulement naturel; il suffira d'ouvrir et d'entretenir dans la plaine quelques fossés de dessèchement. Il n'en est pas de même sur la rive gauche: les eaux d'infiltration n'ont aucune issue; cela donne lieu à des plaintes et à des réclamations qui ne sont que trop bien fondées. On a proposé de faire acheter par le Gouvernement tous les terrains submergés; mais cette opération, d'ailleurs dispendieuse, ne détruirait pas le mal, et les voisins ne manqueraient pas de reproduire les mêmes plaintes, sous le rapport des fièvres et de l'insalubrité. Il faut de toute nécessité faire écouler ces eaux par un ou deux aqueducs sous le canal, dussent-ils être à siphon. Ces travaux nous ont paru de la première urgence.

C'est ici le cas de faire remarquer que, si l'on eût donné au canal la ligne de pente uniforme, le remblai des digues de Pantin serait plus élevé de 0 m 25, ainsi que la ligne d'eau; ce qui aurait sensiblement accru les vices inhérents à cette localité, et dont on ne pouvait se défendre à cause du village et de la route, qui n'auraient pas permis de serrer de plus près le flanc du coteau.

Parvenus à la tranchée de la Folie, nous avons trouvé un atelier de charité occupé à démolir des murs de revêtement qui avaient été construits sur chaque rive, dans le même système que ceux du bassin de la Villette, mais avec moins de soin. Les murs de la Folie avaient pour objet de diminuer les infiltrations qui avaient lieu par les parois verticales du canal. Le fond avait été défendu par un corroi en terre argileuse, de deux mètres d'épaisseur; mais, soit que les travaux aient été mal exécutés, soit que les moyens adoptés fussent insuffisants, les mêmes effets ont continué de se manifester. Il s'est formé des gouffres et des courants souterrains assez considérables pour dolliier de l'inquiétude au propriétaire du moulin à vent situé sur le bord du canal,

au sommet de la butte: Les fondations de ce moulin étaient tellement attaquées, que le Gouvernement a accordé 8 000 francs d'indemnités au propriétaire.

On nous a assuré que les caves du village de Baubigny (1), situées à plus de 700 mètres de la digue de droite du canal, ont été remplies d'eau. Des experts sont nommés pour évaluer contradictoirement les indemnités qui peuvent être dues aux habitants des communes de Baubigny, Bondy et Pantin, pour les dommages attribués aux pertes d'eau du canal. Mais, ces sortes d'indemnités seront réclamées tous les ans, si l'on ne détruit pas la cause du mal, ou du moins si l'on ne procure pas un libre écoulement aux eaux d'infiltration, en attendant que le fond du canal et ses digues aient été rendus parfaitement étanches.

La ligne de pente uniforme aurait diminué de 0 m 40 la profondeur de la tranchée de la Folie; et si on l'eût évitée tout à fait en contournant la butte, ainsi que quelques ingénieurs l'avaient indiqué, peut-être n'aurait-on pas éventé les bancs de pierre entre lesquels les eaux se perdent après avoir délavé le pied des murs de revêtement. Ces murs s'étant affaissés ou déversés sur la plus grande partie de leur longueur, M. le directeur du canal les fait démolir jusqu'à la ligne d'eau, à l'exception d'une longueur de 100 mètres à l'aval du pont de Baubigny; il se propose de rétablir ensuite le profil des talus du canal, mais avec une terre grasse et argileuse, dont la grande épaisseur à la base lui paraît propre à diminuer considérablement les filtrations. Ce projet sera probablement soumis au conseil général des ponts et chaussées.

Déjà on approvisionne sur les chemins de halage, la terre qui sera jetée dans le canal pour former les talus; c'est une espèce de cran marneux qu'on ne peut trop purger des blocs de terre et gazon gelés qui s'y trouvent mêlés, et des débris de démolition sur lesquels on les dépose.

Le pont de Baubigny est du nombre de ceux qui ont été plus ou moins dégradés pendant les dernières hostilités. Nous n'entrerons dans aucun détail sur les réparations à faire à ces ponts, parce que nous savons qu'on doit incessamment en adresser le projet à M. le directeur général. Nous nous abstiendrons également de parler des différents ponts et autres ouvrages d'art projetés entre Claye et Mareuil; nous supposons qu'ils ne seront entrepris qu'après avoir été approuvés; mais nous indiquerons les observations que feront naître les ouvrages d'art exécutés.

Entre le pont de Baubigny et le parc de Bondy, on remarque que la plaine est inondée du côté de la grande route. A la droite du canal, les dommages sont moindres, et peut-être seraient-ils nuls si l'on ouvrait des fossés pour l'écoulement des eaux. Cette portion du canal est d'abord en remblai; puis elle entre en pleine terre à mesure qu'on approche de la gare et du pont à bascule de Bondy.

Le parc de Bondy a été coupé par le canal; mais le passage sur les chemins de halage a été interdit au public et aux ingénieurs en tournée. Des murs y ont été construits en travers des chemins, et l'on a fraisé et palissadé les talus jusqu'au bord de l'eau.

Depuis le parc de Bondy jusqu'au pont-levis construit à l'entrée de la forêt, le canal est en remblai. Dans cette partie, on a eu la sage précaution de donner aux talus extérieurs un et demi de base sur un de hauteur. Aussi les talus sont-ils bien conservés. Les pertes d'eau qui ont lieu dans la plaine de Bondy, sont bien moins dangereuses que celles de la butte de la Folie et de la plaine de Pantin.

Sous le canal est un aqueduc pour l'écoulement des eaux qui descendent de la grande route. Cet aqueduc, quoique bien construit, laisse filtrer quelques gouttes d'eau du canal. On fera bien d'arrêter le mal à sa naissance.

En entrant dans les bois de Bondy, on remarque avec plaisir que le canal y conserve bien l'eau, jusqu'au pont de Sévran. On trouve d'abord une petite tranchée, et ensuite une plus forte, mais de beaucoup inférieure à celle des bois de Saint-Denis. Peut-être eût-il été possible d'éviter les tranchées des bois de Bondy en contournant le canal sur la droite.

Quelques buses en bois ont été placées provisoirement pour verser dans le canal deux ou trois petit cours d'eau qui cessent de couler en été.

À la sortie du bois, on trouve, sur la digue de droite, les restes d'un empellement ou vannage, en mauvais état, et en arrière duquel on a fait un batardeau en terre, pour suppléer au vannage qu'on ne peut plus manœuvrer. Lorsqu'il est nécessaire de mettre le canal à sec, on fait une tranchée dans le chemin de halage, et on la comble quand on veut remettre l'eau dans le canal. Il vaudrait mieux exécuter tout de suite une vanne de fond, avec radier et bajoyer, en maçonnerie de pierre de taille, si toutefois ce moyen d'écoulement doit servir fréquemment.

A partir de l'empellement, le canal rentre en tranchée pour atteindre la hauteur du pont de Sévran ; et, un peu avant ce pont il a été pratiqué une gare sur la rive gauche. Nous avons vu avec satisfaction que, depuis le pont de Baubigny jusqu'au pont de Sévran, les talus et banquettes du canal ont conservé leurs profils, et sont bien gazonnés.

A mesure qu'on s'éloigne du pont de Sévran pour entrer dans les bois de Saint-Denis, la profondeur de la tranchée, augmente jusqu'au pont de Villepinte. Dans cette partie les glaises ont occasionné de très grands éboulis. Le premier profil de la tranchée avait un de base sur un de hauteur; mais, les terres ne pouvant se soutenir avec cette inclinaison,

on a doublé la base. Ce remède n'a pas suffi partout ; les terres ont continué de couler sur plusieurs points: alors on a pris le parti d'extirper les glaises à la surface, sur une profondeur moyenne de 2 à 3 mètres; ensuite on a rempli les vide en terre franche, et, de plus, on a fait un très grand nombre de pierrées ou conduits à pierre sèche, destinés à égoutter les eaux, à leur sortie du banc de glaise, et à les déverser dans le canal. Nous avons remarqué que la plus grande partie de ces pierrées ne rendait plus d'eau; ce qui prouve qu'à la longue, les terres de la tranchée s'assèchent, et il est probable qu'on finira par obtenir une entière consolidation. Dans une partie où les éboulis avaient été plus considérables, on a mieux aimé ne pas rapporter de terre et reculer le profil de la tranchée, pour former une gare sur la rive gauche. En général, nous avons trouvé cette grande longueur du canal en bon état d'entretien.

M. Girard nous a quittés au pont de Villepinte pour retourner à Paris, où ses affaires l'appelaient.

Sauf de légers éboulis, nous n'avons rien remarqué sur la partie comprise entre le pont de Villepinte, et une seconde gare construite, par les mêmes motifs, sur la gauche du canal ; mais entre cette gare et le pont de Mitry, on rencontre de très grands éboulis, dont la longueur, pour les deux rives, est d'environ 1000 mètres.

On nous a assuré que celle partie n'a jamais été réparée avec autant de soins que les précédentes. On se propose, avec raison, de la rétablir plus attentivement, et de profiter des observations faites sur les portions où le travail a été couronné du plus grand succès. La réparation coûtera, dit-on, 150.000 francs; mais cette somme nous paraît insuffisante.

Il faudra probablement, et par économie, former de nouvelles gares, ou élargir les chemins de halage, afin de reculer le pied des escarpements, et de diminuer la pression sur les berges du canal, pression telle que, sur une assez grande longueur, elle a fait boursouffler ou exhausser le fond de près de deux mètres, en sorte que c'est un batardeau véritable qui empêcherait l'arrivée des eaux de la Beuvronne, si l'on n'y eût ouvert une cunette, que la charge des glaises tend toujours à remplir, et qui renverse les étrésillonnements faits pour lui résister. Cet obstacle au libre écoulement des eaux de la Beuvronne, est un grand mal, en ce qu'il intercepte la petite navigation qui pourrait avoir lieu jusqu'à Claye. Il diminue le volume des eaux qui arriveraient à Paris, et dont l'excédant ne doit pas inquiéter, puisqu'en attendant la confection des distributions, on pourra facilement jeter le trop plein dans le canal de Saint-Denis. Nous pensons que par toutes ces raisons, et par respect pour l'opinion publique, on doit s'empresse de terminer, à quelque prix que ce soit, cette portion de la grande tranchée des bois de Saint-Denis. Nous avons tout lieu d'espérer que cette forte réparation sera la dernière, que les entretiens annuels ne seront pas très considérables, et qu'ils iront toujours en diminuant.

On a ouvert sur les deux crêtes de la tranchée, en arrière des cavaliers ou dépôts de déblais, de larges fossés destinés à empêcher les eaux de la forêt de pénétrer au travers des talus d'escarpements, et à les diriger, d'une part, sur le versant de la Seine, et de l'autre sur celui de la Marne. Quelques personnes ont pensé que ces fossés devraient encore être approfondis; mais il nous semble qu'ils ont rempli leur première destination, en coopérant à l'assèchement du sol, et qu'il serait désormais inutile de leur donner d'autres fonctions: cependant il est important de ne pas les laisser intercepter par les chemins de traverse, et pour cela il faut entretenir, sous ces chemins, de petits ponceaux, des buses, ou tous autres moyens d'écouler les eaux de pluie et d'orage.

Si l'on eût adopté pour le fond du canal un système de pente uniforme, on aurait diminué d'un mètre la profondeur de la tranchée des bois de Saint-Denis.

Du pont de Mitry au pont de Compan, on suit une tranchée qui va toujours en décroissant, et qui a été ouverte dans la vallée de l'Arneuse, sur un fond généralement tourbeux. Toute cette longueur du canal est en bon état; mais les chemins de halage étant en grande partie composés de Tourbe, le trajet en est incommode pendant les temps humides...

(1) Nous gardons pour les noms propres l'orthographe originale du rapport.

Au terme de leur randonnée, les Ingénieurs missionnés se prononcent en faveur de l'achèvement de l'ouvrage.