

ISLE-ADAM – BARRAGES ET ECLUSES

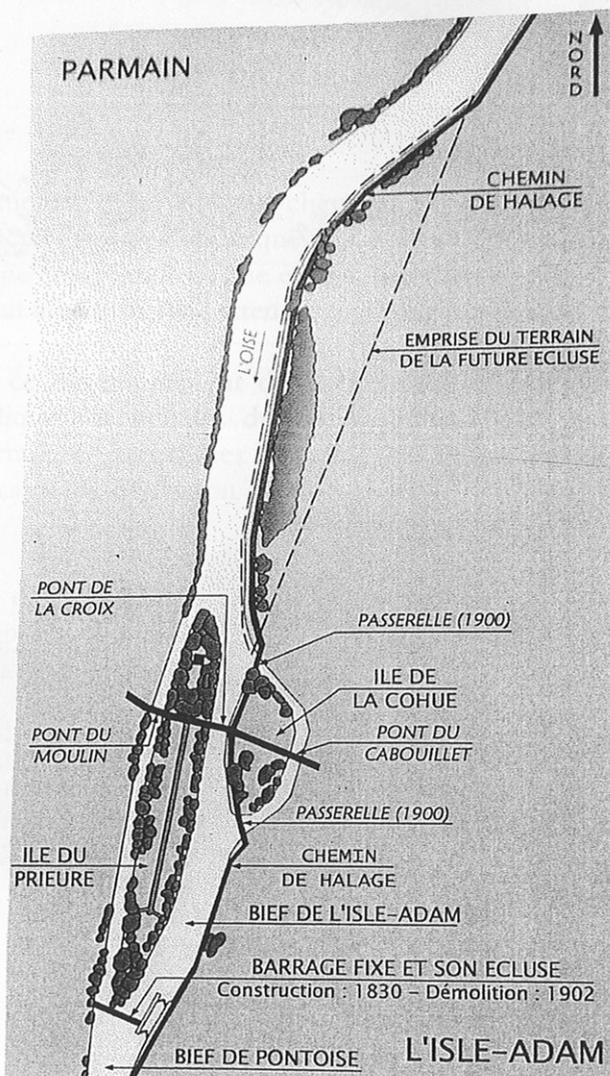
Autrefois, lorsque les chemins de fer et les véhicules automobiles n'existaient pas, une part importante du transport de marchandises s'effectuait sur les cours d'eau, voies de communication naturelles.

L'utilisation du courant, la voile et les rames furent les premiers moyens de navigation. On utilisa ensuite l'énergie humaine et animale. Le marinier pouvait haler lui-même son bateau ou recourir à la traction animale (le halage à l'aide des chevaux a subsisté jusqu'à la première partie du 20^{ème} siècle). Plus tard s'est développée la traction mécanique, un remorqueur traînant derrière lui un certain nombre de péniches.

Sur l'Oise, avant tout aménagement, la navigation était difficile à certaines périodes en raison soit des crues soit des très basses eaux. Avec le développement industriel et l'exploitation de la houille, la canalisation de l'Oise devint une nécessité afin de permettre la circulation des péniches toute l'année. Barrages et écluses furent construits en plusieurs endroits sur le cours d'eau, notamment à l'Isle-Adam.

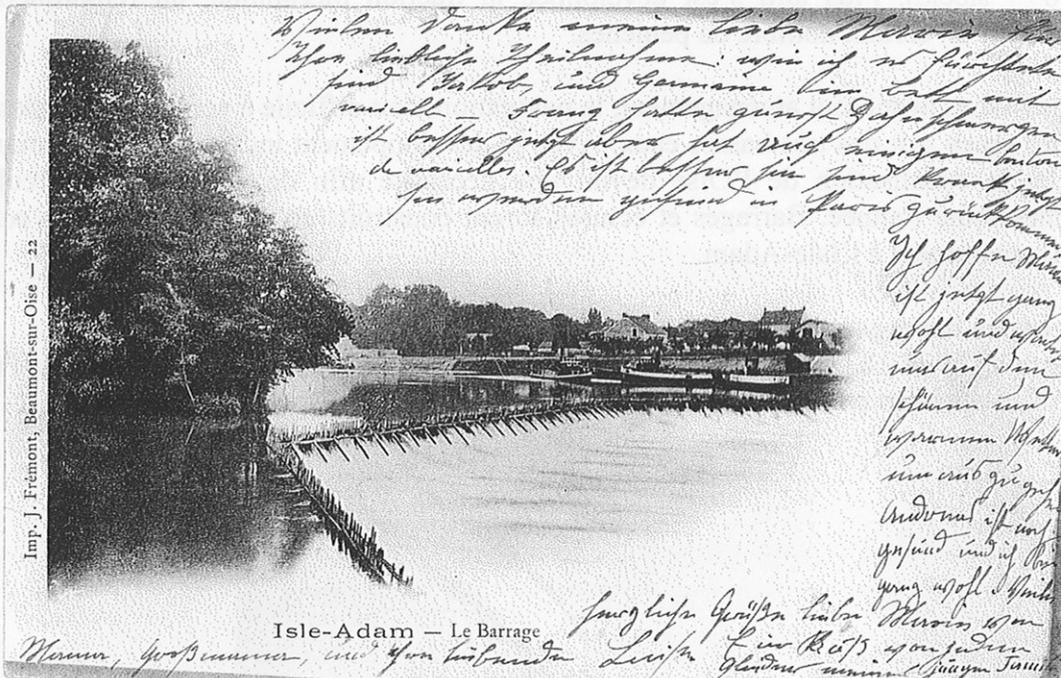
Premier barrage – Année 1832

Entre 1829 et 1832, un barrage et une écluse furent édifiés en aval de l'île du Prieuré. Le schéma ci-après en précise le lieu d'implantation.



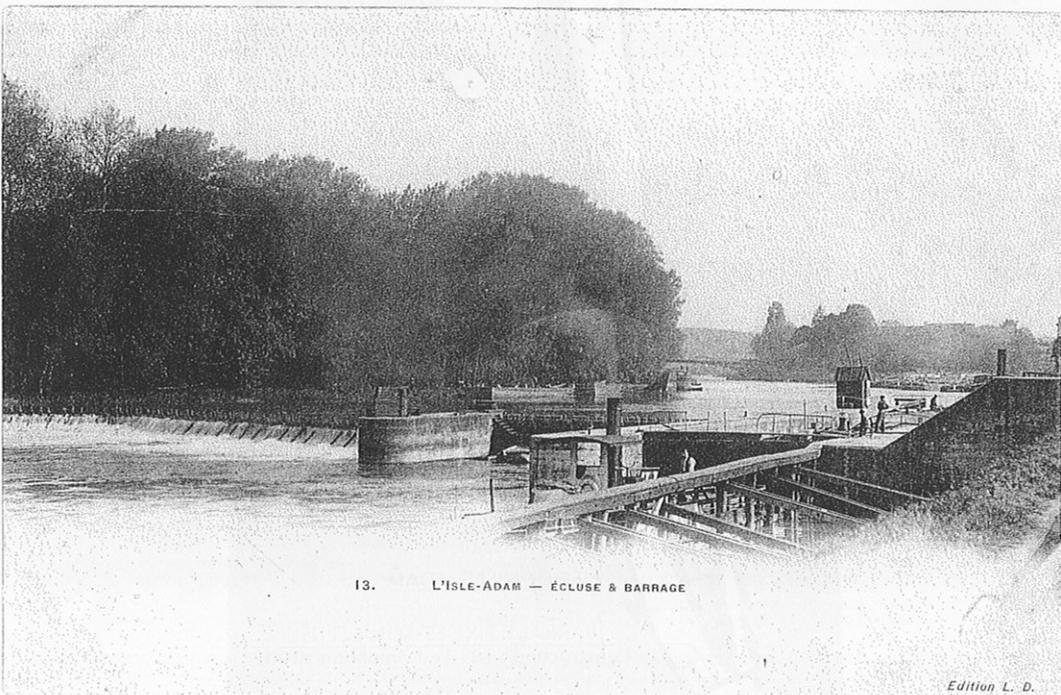
Le barrage était fixe et mesurait 109,75 mètres d'une rive à l'autre. Sur un fort massif d'enrochement, s'enfonçaient 800 pieux de bois reliés entre eux par des moïses et des arbalétriers ; son avant-radier avait une largeur de 6 mètres et était formé de moëllons dégrossis posés à la main.

Le passage des bateaux s'effectuait par une écluse mesurant 40 mètres de longueur et 8 mètres de largeur. Rappelons qu'une écluse est un ouvrage d'art hydraulique destiné à permettre aux bateaux de franchir des dénivellations. L'écluse comprend un sas dans lequel on peut faire varier le niveau de l'eau ; il est isolé des biefs amont et aval par des portes munies de vannes. Dans le cas des cours d'eau navigables, les écluses sont implantées au droit d'un barrage qui crée un plan d'eau en amont.



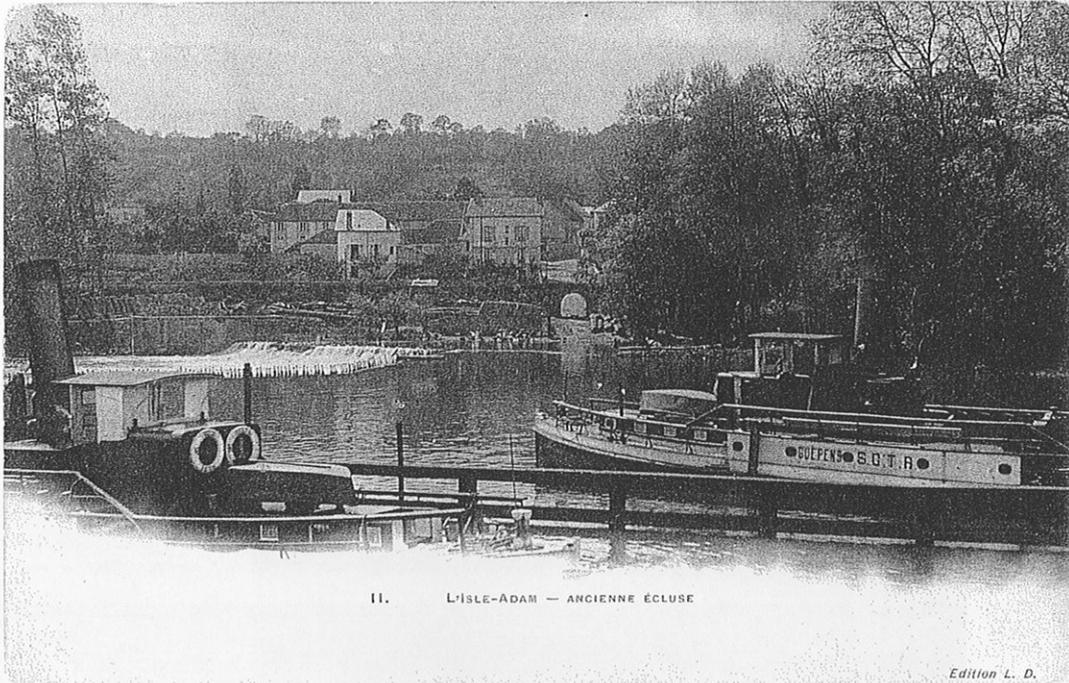
Imp. J. Frémont, Beaumont-sur-Oise — 22

Isle-Adam — Le Barrage



13. L'ISLE-ADAM — ÉCLUSE & BARRAGE

Edition L. D.



Second barrage - 1902

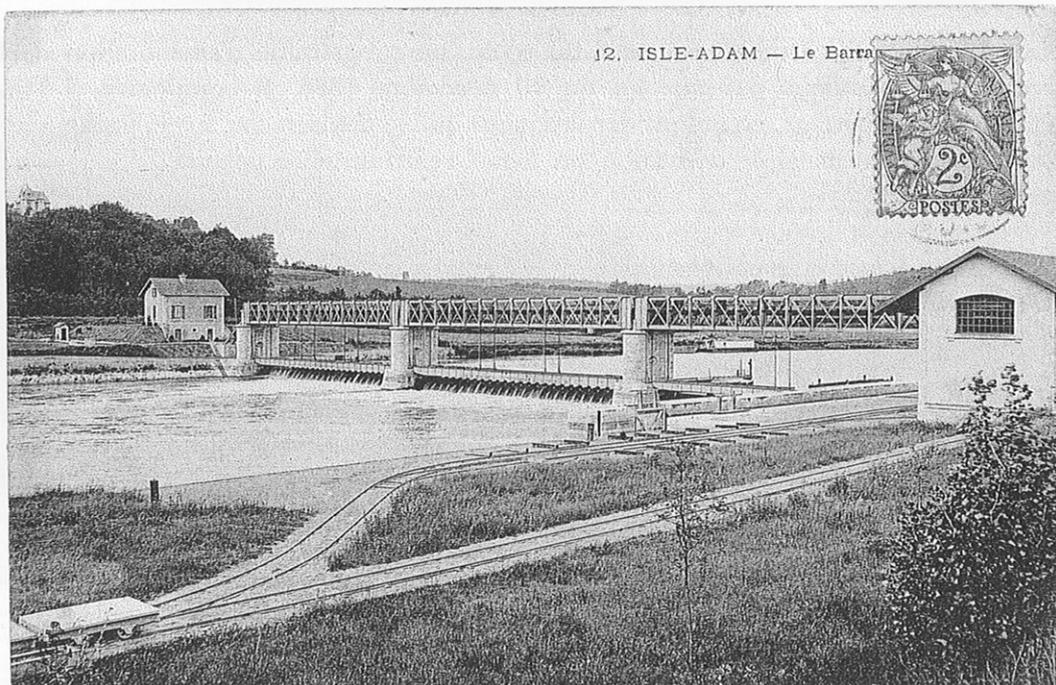
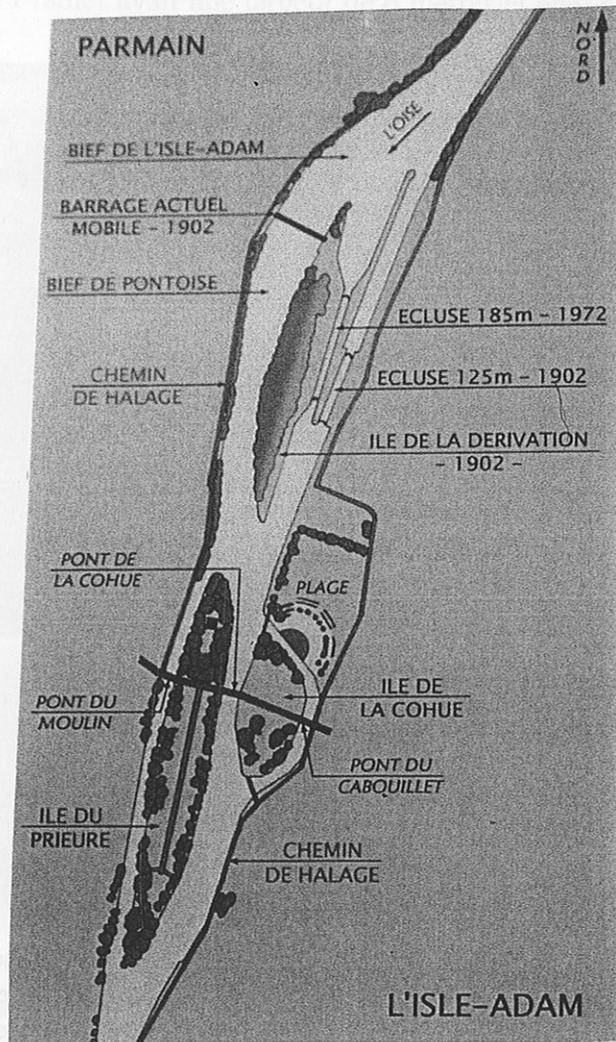
Les anciennes péniches, tirées par des chevaux, ont été progressivement remplacées par des trains de péniches tractées par des remorqueurs à vapeur. Or, au niveau de l'Isle-Adam, le barrage situé en aval des îles ne comportait qu'une écluse, laquelle ne pouvait écluser qu'un seul bateau à la fois, ce qui contraignait les mariniers à attendre leur tour parfois fort longtemps.

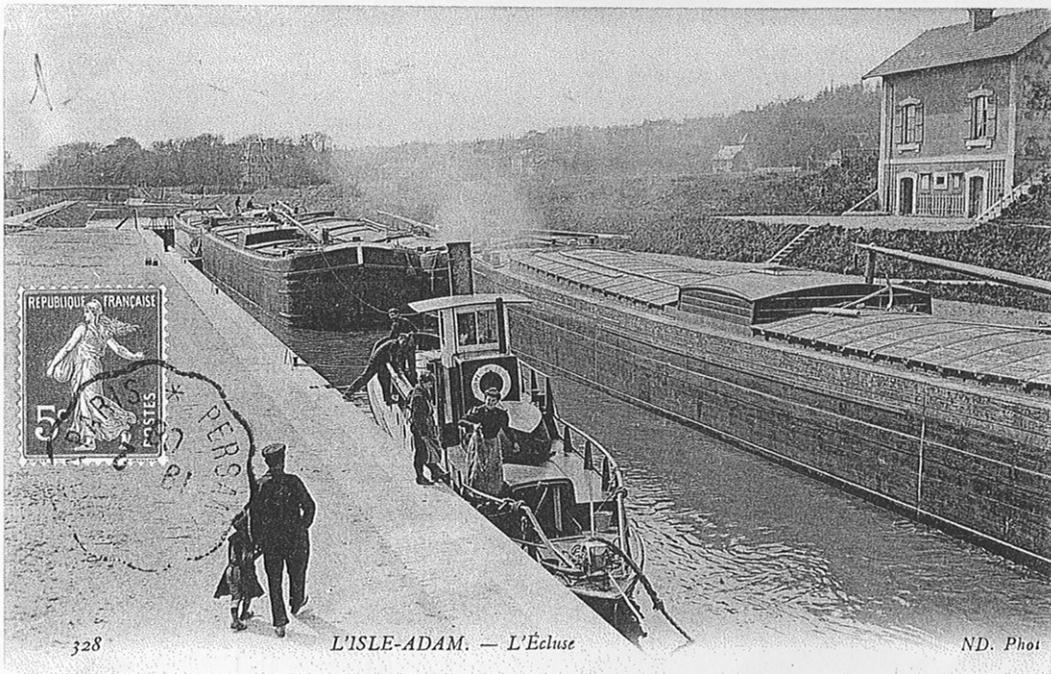
Pour faire face à ce développement du trafic, un programme d'amélioration de l'Oise a été déclaré d'utilité publique par une loi du 10 décembre 1886. Il comportait, à l'Isle-Adam, la construction d'un barrage, en amont des îles, ainsi que le creusement, sur le prolongement de l'axe du grand bras, d'un canal de dérivation sur lequel serait installée une écluse pouvant contenir six bateaux à la fois.

La nouvelle écluse et le nouveau barrage ont été terminés en 1901 et mis en service en 1902. La démolition de l'ancien barrage et les dragages nécessaires pour approfondir les trois bras de la rivière ont été achevés dans le courant de l'année 1903.

Le nouveau barrage était mobile, type Derome. Il s'appuyait sur quatre piliers en pierre. Il était composé d'une passerelle supérieure où étaient situés les treuils servant à relever les tronçons de la passerelle inférieure, en cas de nécessité (périodes d'inondation).

Ce barrage est encore en fonctionnement ainsi que la première écluse, qui mesurait 125 mètres de longueur et 12 mètres de largeur. Le schéma ci-après en précise le lieu d'implantation.

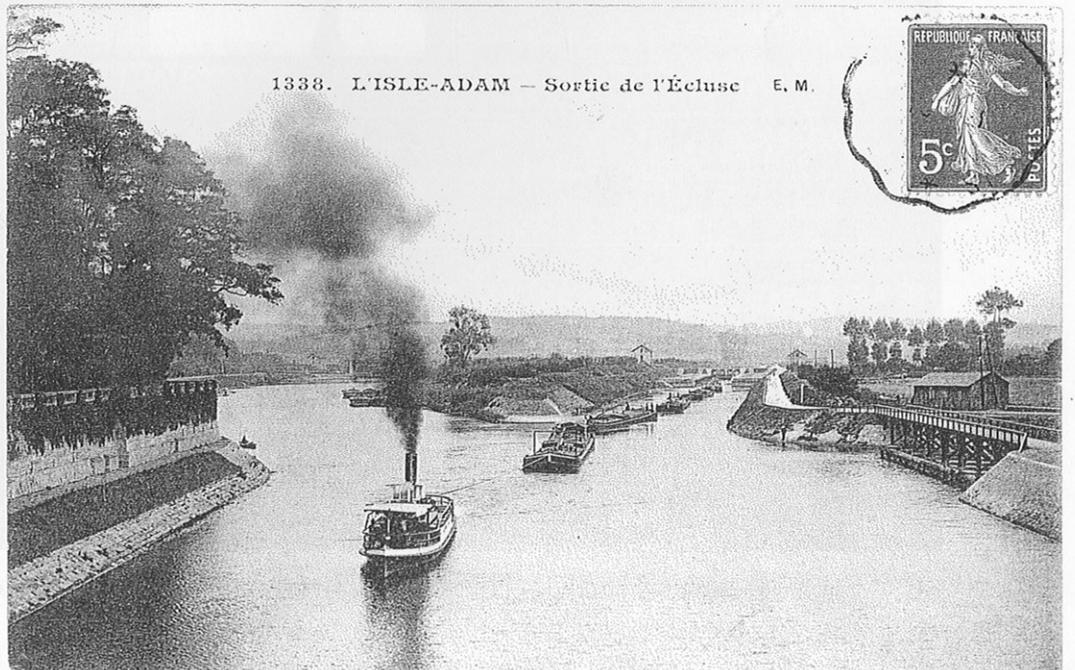




L'ISLE-ADAM. — L'Écluse

ND. Phot

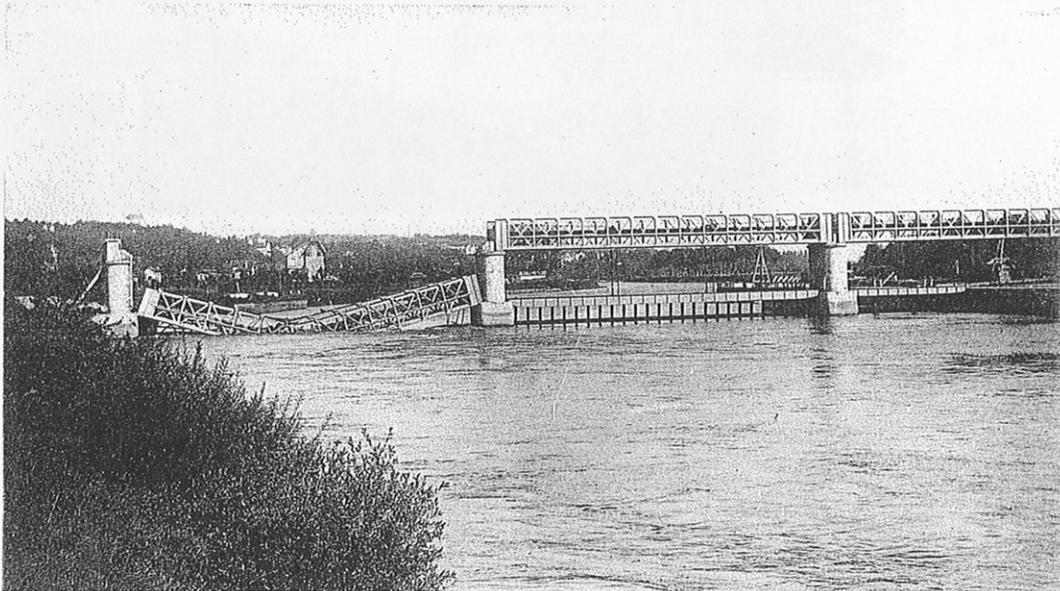
1338. L'ISLE-ADAM — Sortie de l'Écluse E. M.



A noter qu'une seconde écluse a été inaugurée en 1972. Il s'agit d'une écluse dite de grand gabarit ou de gabarit européen ; elle mesure 185 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur ; l'enfoncement est de 3,50 mètres et permet le passage de convois de 4.000 tonnes. Les portes busquées métalliques sont actionnées par des vérins hydrauliques.

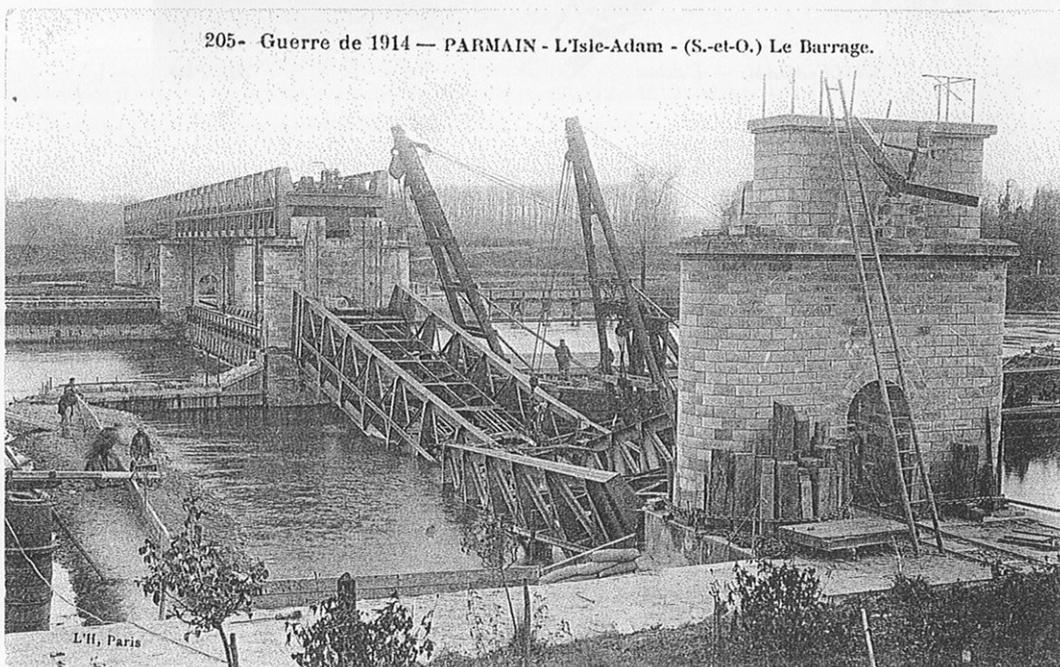
La guerre de 1914

Le barrage a été partiellement détruit en 1914 et réparé à l'identique en 1916.



1914... L'ISLE-ADAM-PARMAIN (S.-&-O.)
13^{me} Serie Le barrage de l'Isle-Adam sur l'Oise

1914... L'ISLE ADAM-PARMAIN S.-&-O.
Isle-Adam-Parmain dam on the Oise



Aménagements prévus

Au cours des années récentes, les Voies Navigables de France avaient conçu un projet destiné à améliorer la navigation sur l'Oise. Dans l'esprit de ses concepteurs, il s'agissait de soulager, par la voie d'eau, le rail et la route surchargés par la circulation des marchandises. Le projet était très ambitieux car il prévoyait la surélévation de tous les ponts existant sur le cours d'eau, ceci pour permettre le passage de péniches à grand gabarit, en particulier celles qui peuvent porter trois étages de containers.

L'accueil des riverains a été plus que mitigé, ceux-ci craignant de voir transformer, en banlieue industrielle, les sites qui ont inspiré les peintres impressionnistes et qui contribuent encore au plaisir des touristes.

Devant cette levée de boucliers, un projet plus modeste a été adopté : on a renoncé aux péniches à trois étages de containers au profit des péniches à deux étages. Ce sont donc simplement des améliorations et modernisations qui vont être apportées aux installations existantes et en particulier aux écluses et barrages ; de même un dragage sera pratiqué sur l'ensemble du lit de la rivière (recueil de déchets pollués et approfondissement permettant de retrouver un tirant d'eau de 4 mètres).

En ce qui concerne l'Isle-Adam, le vieux barrage de 1902 va être démoli et un autre plus moderne et automatisé va être reconstruit sur place. Cela permettra de gérer, plus facilement et avec plus de sécurité pour le personnel, le débit de la rivière, ce qui est très important dans la lutte contre les inondations. Les travaux ont commencé courant août 2005, le nouvel ouvrage ne devant être mis en service qu'à la fin de l'hiver 2006.

Satisfaction est ainsi donnée aux riverains, même si ceux-ci conservent la crainte de voir le projet initial resurgir ultérieurement. En tout état de cause, il ne paraît pas anormal de moderniser des équipements qui sont en fonctionnement depuis plus d'un siècle.



Le barrage en début de travaux – Août 2005 – Cliché Solange Contour



En premier plan, la petite écluse – Au fond à gauche, on distingue la grande écluse – Août 2005 – Cliché Solange Contour

Pour en savoir plus :

- L'Isle-Adam en 1900, par France Lannes de Montebello, Editions Cofimag, 1986
- Document Voies Navigables de France – Subdivision mixte polyvalente SNS,UNF,PAP de Pontoise-Andrésey – Renseignements généraux
- L'aménagement de l'Oise : un pas vers l'axe fluvial Seine-Nord ? in « Vivre en Val d'Oise », N° 66, février-mars 2001
- Articles parus dans la « Gazette du Val d'Oise » les 15 juin et 24 août 2005

Solange CONTOUR