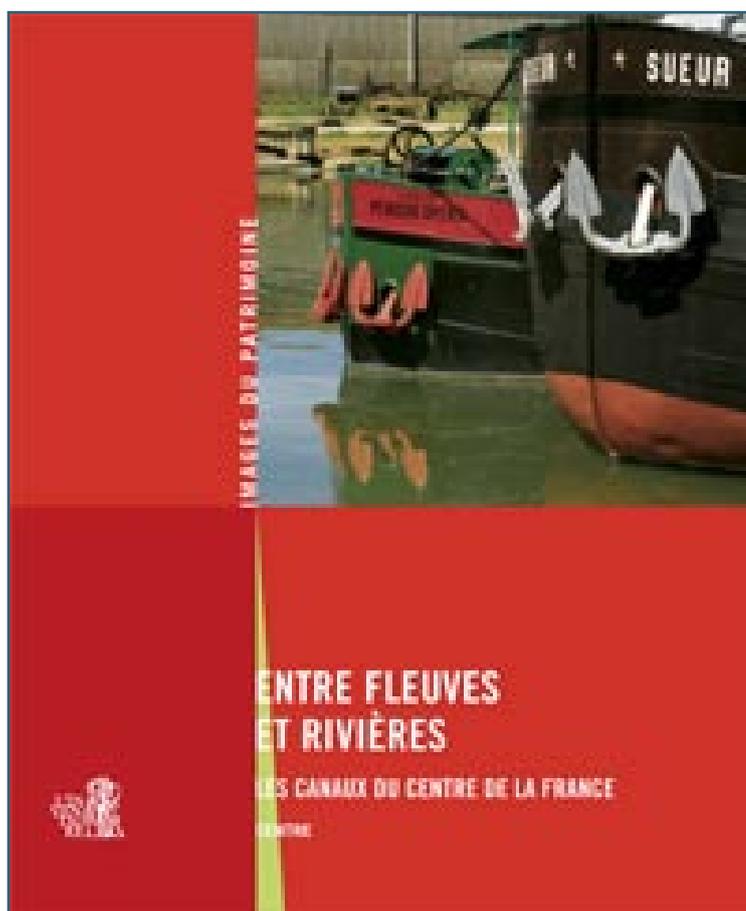


Entre fleuves et rivières, Les canaux du centre de la France

Inventaire du patrimoine, région Centre



Parution le 25 mars 2008

Sommaire :

Quatre exemples de pages intérieures p 2 à 5

Fiche technique p 6

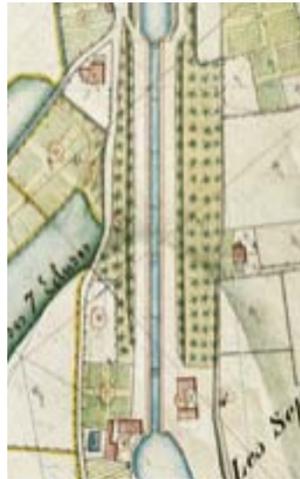
Communiqué de presse p 7

Sommaire de l'ouvrage p 8

Les éditions Lieux Dits p 9

L'écluse, ouvrage emblématique du canal : les écluses accolées

Pour racheter des chutes importantes, l'ingénieur du canal de Briare (1605-1642), Hugues Cosnier, invente l'échelle d'écluses en accolant une série de sas de manière à ce que la tête aval de chacun constitue la tête amont du suivant. Selon lui, « les escluzes jointes sont de moindre fraiz et s'entre-fortifient les unes les autres ». Les échelles d'écluses les plus connues sont celles de Rogny-les-sept-écluses (Yonne) sur le canal de Briare et de Fonserannes (huit écluses) à Béziers (Hérault) sur le canal du Midi mais il existe d'autres exemples d'écluses accolées, notamment à Dammarie-sur-Loing (Loiret) sur le canal de Briare (quatre écluses au Moulin Brûlé) et à Montargis (Loiret) sur le canal de Briare (deux écluses à la Marolle).



L'échelle de Rogny (canal de Briare) rachetait une dénivellation de plus de 23 mètres au moyen de sept écluses. On estime en 1834 qu'un bateau franchissait ces ouvrages en deux heures. Extrait du cadastre napoléonien (a), 1841. Photographie anonyme, Ecole nationale des Ponts-et-Chaussées (b) et vue actuelle (c).



A partir du milieu du XIX^e siècle, les échelles d'écluses sont remplacées par des écluses séparées par un bief permettant le croisement des bateaux entre chacune d'elles, limitant ainsi les pertes de temps au passage de ces ouvrages. Au Moulin Brûlé, à Dammarie-sur-Loing (Loiret) sur le canal de Briare, l'ancien tracé comprenant quatre écluses est encore visible près du nouveau bief creusé à l'extrême fin du XIX^e siècle. Photographie aérienne de Michel Berger.

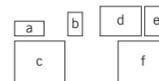
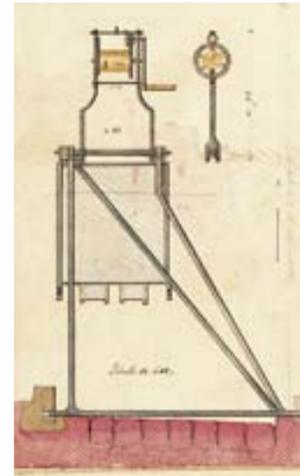
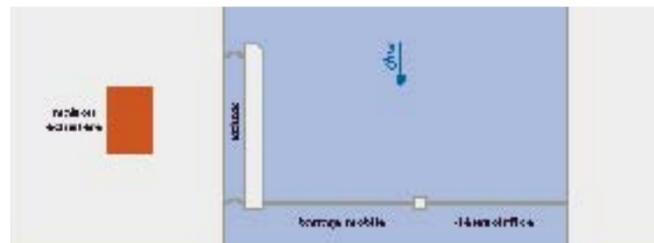


L'ancienne écluse double de la Marolle à Montargis (Loiret, canal de Briare) a été remplacée par une écluse simple durant la seconde moitié du XIX^e siècle. Lithographie de Danicourt-Huet, Orléans, Musée de la Marine de Loire de Châteauneuf-sur-Loire.

Les barrages éclusés du Cher canalisé

Dans le cadre de la réalisation du canal de Berry (1809-1841), l'ingénieur Dutens estime qu'il n'est pas nécessaire de creuser un canal latéral au Cher en aval de Vierzon en raison de la largeur et de la profondeur suffisantes de la rivière. Par la suite, cette section aménagée est réduite à la partie située entre Noyers-sur-Cher (Cher) et Saint-Avertin (Indre-et-Loire) près de Tours et est appelée le Cher canalisé.

La canalisation d'une rivière consiste à modifier le régime de ses basses eaux par la mise en place d'ouvrages destinés à améliorer les conditions de navigabilité. La rivière du Cher est aménagée entre 1836 et 1841 par l'ingénieur Camille Bailloud qui fait construire seize barrages* à fermettes mobiles inspirés du système inventé par Charles Poirée en 1834.



a. Chaque site de barrage éclusé* est constitué d'une passe navigable sur laquelle est établi un barrage mobile, d'un déversoir* fixe pour l'écoulement des eaux surabondantes, d'une écluse en maçonnerie et d'une maison éclusière.

b. Les fermettes qui composent les barrages sont des cadres métalliques placés parallèlement au courant. Mobiles autour de leur base, elles peuvent se coucher au fond de la rivière au moment des fortes eaux. Lorsqu'elles sont relevées, elles servent de support à de longues pièces de bois, les aiguilles. Ces dernières sont plaquées par le courant en amont de l'ouvrage. On règle le débit de l'eau en enlevant et en ajoutant des aiguilles*.
Élévation d'une fermette d'un barrage du Cher canalisé vers 1838. AN.

c. Barrage éclusé dit de Bléré à la Croix-en-Touraine (Indre-et-Loire).

d. et e. Chaque hiver, les barrages mobiles sont couchés au fond de la rivière afin d'assurer un passage continu durant les grandes eaux. Le relevage des derniers barrages s'effectue aujourd'hui dans des conditions identiques à celles du XIX^e siècle : barragiste en 1998 à Thésée (Loir-et-Cher) et en 1868. AD Indre-et-Loire.

f. Détail du barrage à aiguilles* de Larçay (Indre-et-Loire).

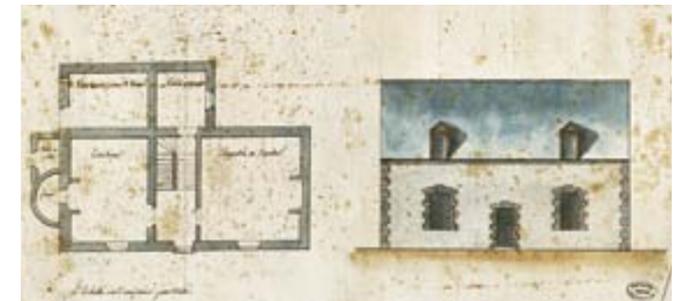


Les maisons éclusières

Près de chaque écluse, une maison permet de loger l'éclusier qui doit surveiller le passage des bateaux et intervenir rapidement aux manœuvres des portes. Le bas salaire des éclusiers était compensé par la mise à disposition gratuite de leur logement. Pour subvenir à leurs besoins, ils cultivaient un petit jardin et élevaient quelques animaux de basse-cour. Des plaques, indiquant les noms et numéros des écluses et les distances les séparant, sont généralement fixées sur la façade principale des maisons éclusières.

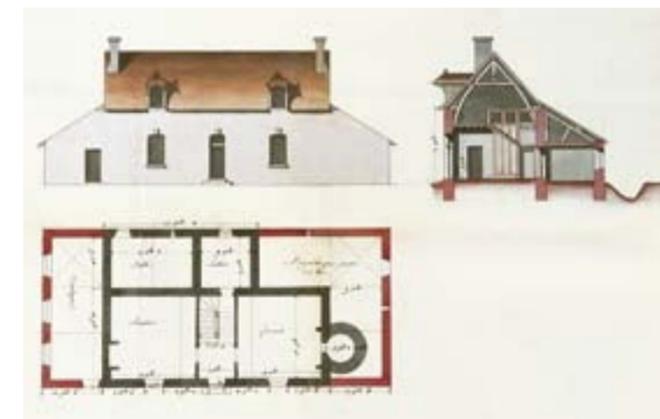


Jusqu'au début du XVIII^e siècle, les maisons éclusières s'apparentent à l'architecture rurale. Des matériaux locaux sont utilisés pour leur construction et, en principe, il n'existe pas de modèles pour leur réalisation. La maison de Retourné à Nargis (Loiret) sur le canal du Loing, datée de 1744, en est un exemple.



A partir du milieu du XVIII^e siècle, des modèles commencent à apparaître. Plusieurs maisons éclusières réalisées sur le canal du Loing entre 1760 et 1770 présentent en effet des caractéristiques communes : un plan rectangulaire jouté d'un appentis à l'arrière et d'un four, une cheminée sur chaque pignon, une façade composée d'une porte flanquée de deux fenêtres au-dessus desquelles s'ouvrent deux lucarnes. Ces maisons ont probablement été conçues par l'ingénieur Noël de Régemortes. Plan et élévation d'une maison éclusière du canal du Loing, seconde moitié du XVIII^e siècle. AN. Maison éclusière des Bordes à La Genevraye (Seine-et-Marne) construite en 1763 sur le canal du Loing.

Un modèle de maison éclusière du canal de Briare envoyé en 1775 à l'ingénieur Perronet (AN) montre que certains logements sont bien construits suivant des normes pré-établies : ces maisons composées d'une chambre, d'une étable, d'une laiterie et d'un fournil peuvent être complétées d'un atelier destiné aux éclusiers chargés de travaux spécifiques (charronnage, menuiserie, forge). Le plan de base est très proche du plan proposé pour les maisons du canal du Loing (AN) à la même période.



Les ponts-canaux métalliques : Briare

En 1879, la loi Freycinet prescrit pour les voies d'eau principales un mouillage* de 2,20 m minimum, or celui de la traversée à niveau de la Loire à Châtillon-sur-Loire n'est que de 1,50 m en moyenne. Ce passage constitue une rupture sur la grande ligne de navigation reliant Paris à Lyon, c'est pourquoi on décide de construire un pont-canal* pour s'affranchir du fleuve. L'apparition de nouvelles techniques permet d'envisager plusieurs solutions parmi lesquelles un pont-canal en maçonnerie, un pont-canal doublé d'un pont routier et un pont-canal métallique. Pour des raisons techniques et financières, le ministre des Travaux Publics approuve le 25 novembre 1890 le projet d'un pont-canal avec bête à poutres continues en acier de 15 travées de 40 m d'ouverture. Les techniques nouvelles qui ont été mises en œuvre pour son élaboration et l'attention toute particulière que les ingénieurs ont porté à sa monumentalité en font un ouvrage majeur.



Photographie aérienne de Michel Berger.
Le pont-canal côté Briare. L'usine élévatrice et la gare d'eau sont également visibles.

Les ingénieurs préfèrent implanter l'ouvrage à Briare, à quelques kilomètres en aval du site de Châtillon-sur-Loire. Les travaux sont réalisés de 1890 à 1896 sous la conduite de Léon-Abel Mazoyer, ingénieur des Ponts-et-Chaussées. Des travaux considérables accompagnent la construction du pont-canal, notamment un bief de 17 kilomètres de long creusé pour relier le canal de Briare à l'ancien canal latéral à la Loire.

On a dit à tort que l'ouvrage avait été construit par les établissements Eiffel ; en réalité, seules les fondations et la mise en place des piles leur sont adjugées. L'ossature en acier, très novatrice, est exécutée par les ateliers Daydé et Pillé à Creil (Oise), spécialisés dans la réalisation des grands ouvrages d'art métalliques.

Soucieux de réaliser un ouvrage harmonieux dont le décor mette en valeur le parti architectural, les ingénieurs font installer des pilastres d'entrée supportant des lampes au moyen de rostres porte-



lanternes. Ces pilastres sont ornés de plaques de marbre et d'éléments en fonte réalisés par les fonderies Magnard et compagnie à Fourchambault (Allier).

Vers 1900, près de 10 000 bateaux empruntent le pont-canal chaque année, soit environ 25 par jour. Grâce

à la circulation alternée de trois heures en trois heures (le pont-canal ne présente qu'une voie d'eau) et à la suppression de sept écluses par rapport à l'ancien tracé de la traversée à niveau de Châtillon-sur-Loire, le pont-canal fait gagner une journée et demie de voyage aux mariners.



Entre fleuves et rivières, les canaux du centre de la France

Parution

28 mars 2008.

Auteurs

Service de l'Inventaire du patrimoine, région Centre
Textes : *Valérie Mauret-Cribelier*
Photographies : *Robert Malnoury, Marius Hermanowicz*
Dessins : *Anne-Marie Bonnard, Myriam Guérid*

Fiche technique

*Entre fleuves et rivières,
Les canaux du centre de la France*
Une édition Lieux Dits
Collection *Images du patrimoine*, n° 245
104 pages
Format 24 x 30 cm
Couverture souple à rabats
Prix de vente 25 euros TTC
ISBN 978-2-914528-45-0

Maison d'édition

Lieux Dits
17 rue René Leynaud 69001 Lyon
Tél : 04 72 00 94 20 ; Fax : 04 72 07 97 64
lieux.dits@free.fr / www.lieuxdits.fr

Diffusion

Librairies françaises :
Rando Diffusion
4, rue Maye Lane 65420 Ibos
Tél : 05 62 90 09 90 ; Fax : 05 62 90 09 91
accueil@rando-diffusion.com
Librairies étrangères et particuliers :
Comme l'air
17 rue René Leynaud 69001 Lyon
Tél & Fax : 04 72 07 97 64 ; comlair@free.fr

Contact presse

Isabelle Vincensini, Éditions Lieux Dits
Tél & Fax : 04 72 07 97 64 ; lieux.dits@free.fr

Entre 1994 et 2004, le service de l'Inventaire du patrimoine culturel a étudié les canaux du centre de la France, soit 800 kilomètres d'un réseau de six voies d'eau : les canaux de Briare, d'Orléans, du Loing, de Berry, de la Sauldre et latéral à la Loire. Ces voies navigables traversent dix départements répartis dans cinq régions : le Centre (Cher, Loiret, Loir et Cher, Indre et Loire), la Bourgogne (Yonne, Nièvre, Saône et Loire), l'Auvergne (Allier), Rhône-Alpes (Loire) et l'Île-de-France (Seine et Marne).

Il s'agissait d'aborder les ouvrages de ces canaux pour aboutir à une mise en valeur et à la protection raisonnée, au titre des Monuments historiques, de certains sites caractéristiques ou exceptionnels. Révélation d'un patrimoine méconnu, ce travail a également permis de considérer le canal sous différents aspects : élément formateur d'un réseau, vecteur économique et commercial, initiateur d'innovations techniques et créateur de paysages.

Fruit de cette enquête approfondie et largement documentée, ce volume de la collection nationale des *Images du patrimoine* retrace d'abord de manière chronologique, de la fin du XV^e siècle à nos jours, la formation de ce réseau artificiel navigable au cœur du bassin de la Loire. La seconde partie, *un patrimoine en images*, présente une sélection commentée des plus beaux ouvrages architecturaux liés aux canaux.

Les canaux du centre de la France (800 kilomètres de linéaire) constituent une bonne partie du bassin navigable de la Loire. L'ouverture des premiers canaux de ce bassin, ceux de Briare, d'Orléans et du Loing aux XVII^e et XVIII^e siècles, est due à la volonté d'unification politique du pays par la navigation intérieure et à la nécessité d'approvisionner la capitale. Ces réalisations s'inscrivent dans l'hypothèse d'une Loire navigable, ce qui n'est plus vraiment le cas au début du XIX^e siècle. Les ingénieurs proposent alors de creuser un canal latéral au fleuve et, à la même époque, le canal de Berry pallie également les difficultés de navigation sur le Cher. La volonté de densification du réseau navigable est très forte et certains canaux d'intérêt très local, le canal de la Sauldre notamment, sont encore réalisés durant le troisième quart du XIX^e siècle. Pendant longtemps on n'a guère prêté attention au patrimoine que constituent les canaux, peut-être parce qu'aujourd'hui ils appartiennent au paysage et qu'ils semblent avoir toujours existé. Pourtant, les ouvrages qui les composent témoignent d'une grande qualité tant architecturale que technique : écluses, déversoirs, ponts, ponts-canaux, système d'alimentation en eau, maisons éclusières, tous attestent de la capacité des ingénieurs des XVII^e, XVIII^e et XIX^e siècles à allier patrimoine naturel et patrimoine bâti. Le tourisme fluvial, en plein essor, ne s'y est pas trompé : les canaux montrent à celui qui sait voguer ou cheminer le long de leurs cours qu'ils méritent qu'on s'y arrête.

L'Inventaire recense, étudie et fait connaître le patrimoine artistique de la France. Les Images du patrimoine présentent une sélection des plus beaux monuments et œuvres de la région.

Introduction

La formation d'un réseau artificiel navigable au coeur du bassin de la Loire

Un patrimoine en images

La navigation avant les canaux

Le canal comme substitut aux cours d'eau naturels

La construction d'un canal

Une contrainte fondamentale : l'alimentation en eau

L'écluse, ouvrage emblématique du canal

Les barrages éclusés du Cher canalisé

Les bâtiments administratifs

Les maisons éclusières

Les ponts

Les aqueducs

La traversée à niveau de Châtillon-sur-Loire

Les ponts-canaux

Les ports

La concurrence du chemin de fer

Les bateaux

Le paysage modelé par les canaux

Annexe

Bibliographie - glossaire

Index

L'agence Lieux Dits offre depuis sa création un ensemble de prestations de service liées au traitement de l'image et à la publication.

Animée par le désir de concevoir et réaliser ses propres ouvrages, Lieux Dits crée en 2002 une structure d'édition qu'elle inaugure avec la collection photo de poche 24 images.

L'activité éditoriale s'est aujourd'hui largement diversifiée, avec un catalogue d'une quarantaine de titres dédiés au patrimoine, aux arts et à la photographie.

La diffusion-distribution des ouvrages en librairies, maisons de la presse et magasins spécialisés est assurée depuis 2007 par Rando-Diffusion, sur l'ensemble du territoire français.

Nos ouvrages sur le patrimoine de la région Centre :

Dans la collection «Images du patrimoine»

L'île Bouchard et la vallée de la Vienne, Inventaire du patrimoine, région Centre

L'usine d'aviation Marcel Bloch à Déols, Inventaire du patrimoine, région Centre

Décor et mobilier, cathédrale Notre Dame de Chartres, Inventaire du patrimoine, Région Centre (à paraître, avril 2008)

Dans la collection «Parcours du patrimoine» (à paraître)

Crissay-sur-Manse, Inventaire du patrimoine, région Centre.

Hors-collection (à paraître)

Objectif patrimoine, 35 ans d'Inventaire en région Centre, Inventaire du patrimoine, région Centre.

Ouvrages d'art : dernières parutions

La photo-carte, Portrait de la France du XIXe siècle. François Boisjoly.

Vitrail, peinture de lumière, M. Callias Bey, V. David et M. Héroid.

D'Intimité, d'Eternité, la peinture monumentale en Anjou au temps du roi René, Christine Leduc-Gueye et Bruno Rousseau.

1400, L'Alsace dans l'Europe gothique, Inventaire du patrimoine, région Alsace

Retrouvez notre catalogue complet sur le site

www.lieuxdits.fr