La rivière du canal de Loire en Seine

Sous l'Ancien Régime, l'économie du royaume de France est avant tout une économie agricole, employant près de 80 % de la population. La culture de base est celle des grains. Quelques régions, comme l'Ouest ou le Limousin, tendent à se spécialiser dans l'élevage. Cependant, aucune n'est à l'abri des disettes et famines récurrentes qui frappent le pays tout au long de la période. De plus, facteur aggravant, les provinces sont véritablement cloisonnées : le transport de marchandises de l'une à l'autre est gêné par de nombreux péages.

La jonction des trois mers : unifier économiquement le royaume

1. Carte des fleuves, rivières et canaux de France par Dupain-Triel père, 1781, Service historique de la marine, recueil 5 carte 9.

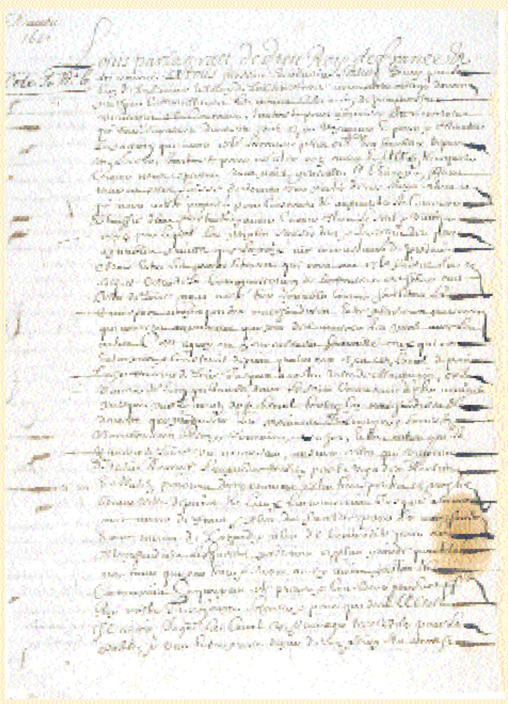
Les crises alimentaires qui découlent de ces contraintes ont de nombreuses conséquences, dont les principales sont une augmentation de la mortalité, la cherté des produits et des révoltes populaires. Tous ces événements vont à l'encontre des volontés du pouvoir royal qui a besoin de régner sur une population prospère pour financer la construction de l'État. Rien d'étonnant donc à voir plusieurs rois et ministres chercher des solutions permettant d'acheminer les subsistances des provinces riches aux provinces pauvres mais surtout à Paris, où l'agitation populaire est particulièrement redoutée. Déjà, Charles V avait imaginé la création d'un canal qui permettrait d'acheminer des vivres depuis le Bourbonnais et le Nivernais jusqu'à Paris, mais le sage roi mourut avant le commencement des travaux et le projet fut enterré avec lui.

Il faut attendre le règne d'Henri IV, dont le début est marqué par la grande famine de 1594, pour que des mesures énergiques soient prises. Les techniques agricoles n'ayant pas évolué depuis le XIII^e^ siècle, il faut augmenter les surfaces cultivables pour accroître la production. Nombre de marais sont donc asséchés, des forêts défrichées... Cependant, comme les routes sont très mauvaises, voire impraticables en hiver, il faut envisager un autre mode de transport des marchandises. Le transport fluvial s'impose par lui-même, car la voie d'eau dessert une bonne partie du royaume (***document 1***). Ainsi, Montargis, à partir de laquelle le Loing est navigable, est doté d'un port en 1595 (***document 2***). Ce dernier permet d'acheminer des marchandises jusqu'à Paris via la Seine à Moret.

L'aire de chalandise de Paris reste tout de même limitée aux provinces proches. La création d'un canal joignant la Seine à la Loire ouvre de nouvelles perspectives. En effet, il permet l'acheminement rapide des marchandises du centre et du sud de la France (***document 3***). Le canal permet également de faire remonter à Paris toutes les marchandises collectées le long des rives de la Loire, mais aussi celles provenant du large et transitant par Nantes. De même, le commerce de la Méditerranée via Lyon et le Rhône est dorénavant possible. Le canal de Briare devient un véritable trait d'union entre ces différentes régions et contribue à unifier économiquement le royaume.

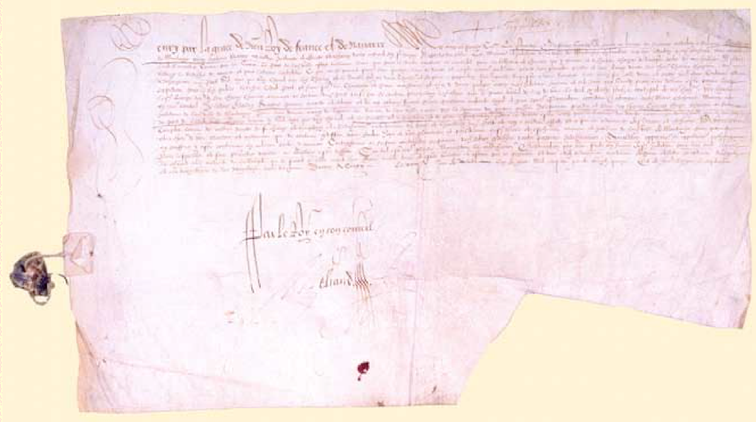
Des marchandises privilégiées : approvisionner Paris

Dorénavant, les marchandises les plus variées peuvent transiter par le canal. Cependant, de nombreuses contraintes apparaissent dès son ouverture. Le canal n'est pas navigable à certaines périodes de l'année. De plus, son faible tirant d'eau limite la capacité de chargement des embarcations. Ces éléments entraînent donc la multiplication des bateaux et l'encombrement aux différents points de passage. Il n'est pas rare de trouver des récits de bagarres entre mariniers soucieux de faire passer leurs marchandises. Un système de marchandises privilégiées est donc mis en place (***document 4***). Il consiste à attribuer une priorité de passage aux bateaux en fonction de leur chargement. D'une manière générale, les produits alimentaires et certains produits manufacturés comme le papier sont prioritaires sur les produits bruts tel le bois, pour les passages d'écluses et l'entrée dans le canal.

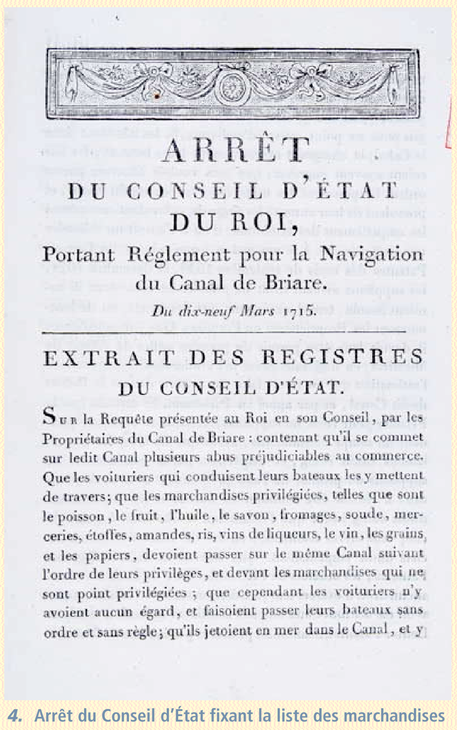


3. Lettres patentes de Louis XIII autorisant toute personne à voiturer des marchandises sur le canal pour approvisionner Paris,1642, arch. dép. du Loiret, C suppl. 243.

La liste des marchandises privilégiées reflète celle des produits les plus essentiels à la vie quotidienne. Il est donc assez logique qu'elle évolue en fonction des événements et des époques. Ainsi, durant les guerres révolutionnaires, ce sont « les charbons de terre et les fers de la République », les deux matières premières principales pour la confection de canons qui sont considérées comme prioritaires (***document 5***).



2. Lettres patentes du roi Henri IV portant création d'un port sur le Loing à Montargis, 1595, arch. comm. de Montargis, DD 5.

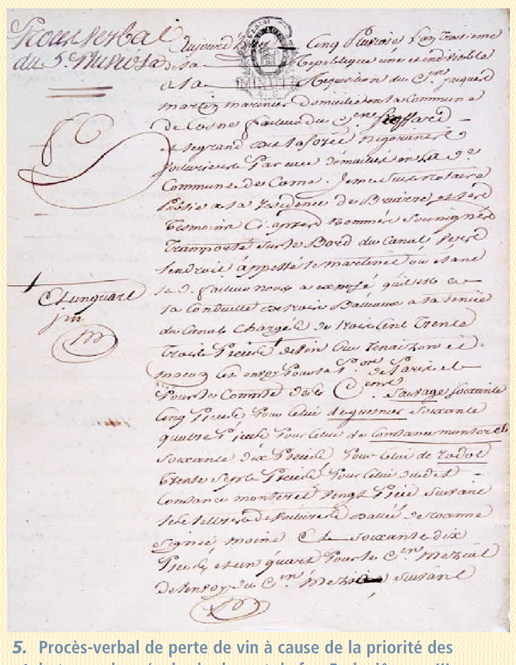


ARRÊT
DU CONSEIL D'ÉTAT
DU ROI,
Portant Réglement pour la Navigation du Canal de Briare.
Du dix-neuf Mars 1715.

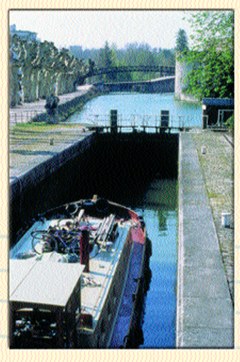
EXTRAIT DES REGISTRES
DU CONSEIL D'ÉTAT.

Sur la Requête présentée au Roi en son Conseil, par les Propriétaires du Canal de Briare : contenant qu'il se commet sur ledit Canal plusieurs abus préjudiciables au commerce. Que les voituriers qui conduisent leurs bateaux les y mettent de travers; que les marchandises privilégiées, telles que sont le poisson, le fruit, l'huile, le savon, fromages, soude, merceries, étoffes, amandes, ris, vins de liqueurs, le vin, les grains, et les papiers, devoient passer sur le même Canal suivant l'ordre de leurs privilèges, et devant les marchandises qui ne sont point privilégiées ; que cependant les voituriers n'y avoient aucun égard, et faisoient passer leurs bateaux sans ordre et sans règle; qu'ils jetoient en mer dans le Canal, et y

4. Arrêt du Conseil d'État fixant la liste des marchandises privilégiées, 19 mars 1715, arch. dép. du Loiret, C suppl. 243.

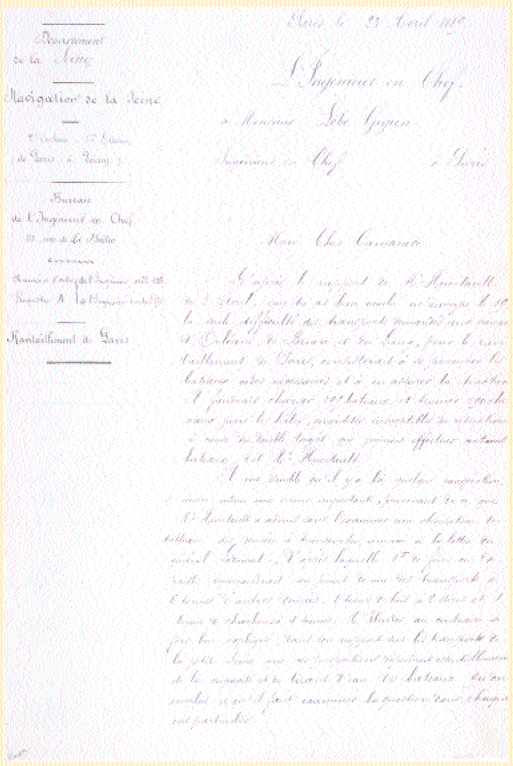


5. Procès-verbal de perte de vin à cause de la priorité des bateaux chargés de charbon et de fer, 5 pluviôse an III, arch. dép. du Loiret, 3 E 24272.



le Loiret
Conseil Général

▶ Des marchandises privilégiées : approvisionner Paris



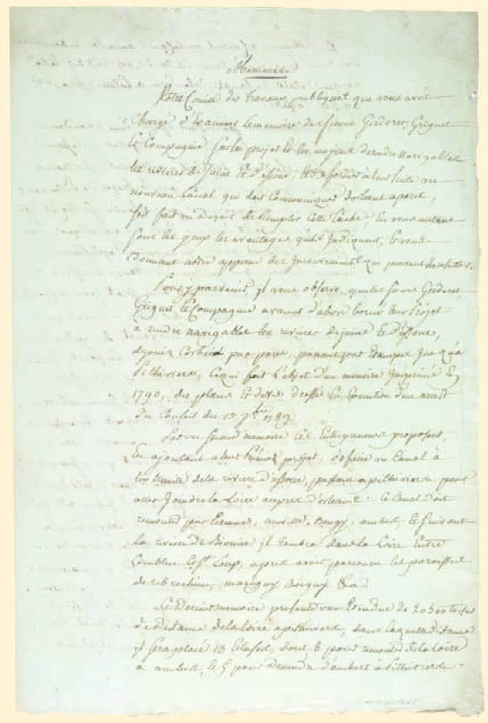
1. Consignes pour l'approvisionnement de Paris en cas de conflit, 1886, arch. dép. du Loiret, 3 S 65360

Conçu dès son origine pour l'approvisionnement de Paris, le canal de Briare remplit cette fonction jusqu'au début du xx[e] siècle. En 1886 encore, les plans du ministère de la Guerre en font un moyen d'acheminement du ravitaillement de Paris en cas de conflit (***document 1***). Cependant, dans les faits, son rôle s'est amoindri depuis longtemps.

Le canal va à l'industrie : du plan Becquey au programme Freycinet

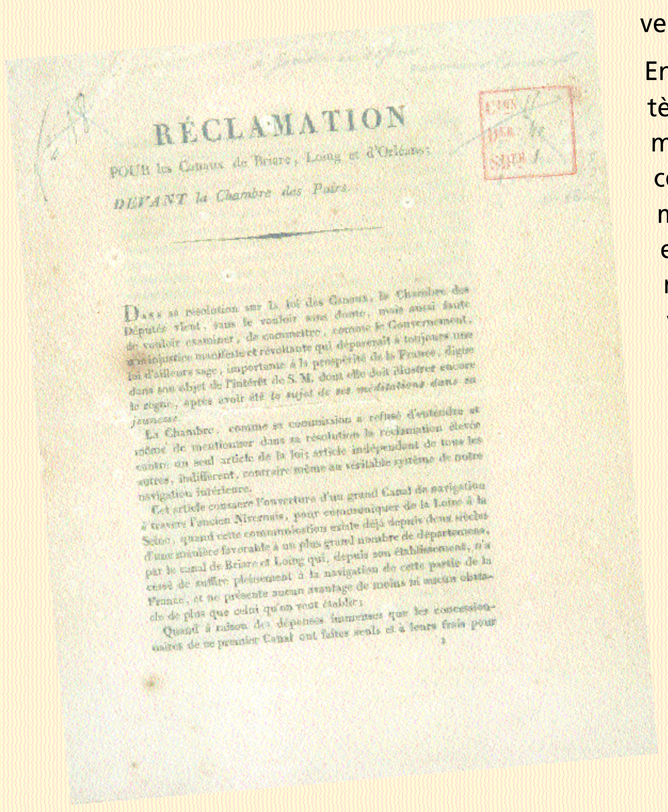
Ainsi, dès la fin du xvii[e] siècle, le canal de Briare subit une première attaque : la concurrence résultant de la construction du canal d'Orléans qui relie Orléans à Montargis. Grâce à sa position plus en aval, il intercepte dorénavant toutes les marchandises qui ont navigué sur la Loire depuis Nantes. Les seigneurs du canal de Briare tentent de s'y opposer en produisant les privilèges accordés par Henri IV. La volonté du duc d'Orléans est cependant la plus forte : le nouveau canal est ouvert en 1691.

D'autres projets voient le jour, souvent menaçants pour le canal de Briare. Ainsi, en 1792, l'on envisage de construire un canal de Juine et d'Essonne qui réunirait Orléans à Corbeil (***document 2***). Ce projet aurait rendu l'accès à Paris encore plus court et plus rapide. De plus, il permettait d'offrir un meilleur débouché aux bois de la forêt d'Orléans. Les propriétaires du canal de Briare, aidés par les habitants de Montargis, s'opposèrent une nouvelle fois à un projet qui aurait pu leur être fatal : les troubles de la Révolution suffirent à le faire échouer.



2. Mémoire contre le projet de canal de Juine et d'Essonne, vers 1792, arch. dép. du Loiret, L suppl. 733.

En 1822, une attaque plus sérieuse vient de Décize, dans la Nièvre. L'on y construit le canal du Nivernais qui réunit la Loire à la Seine via l'Yonne. Malgré de nombreuses protestations, le rappel des lettres patentes de 1638 et d'un arrêt du Parlement de 1719, le canal est creusé (***document 3***) et est ouvert en 1834. Désormais, toutes les marchandises en provenance de l'amont de la Loire échappent au canal de Briare.



RÉCLAMATION

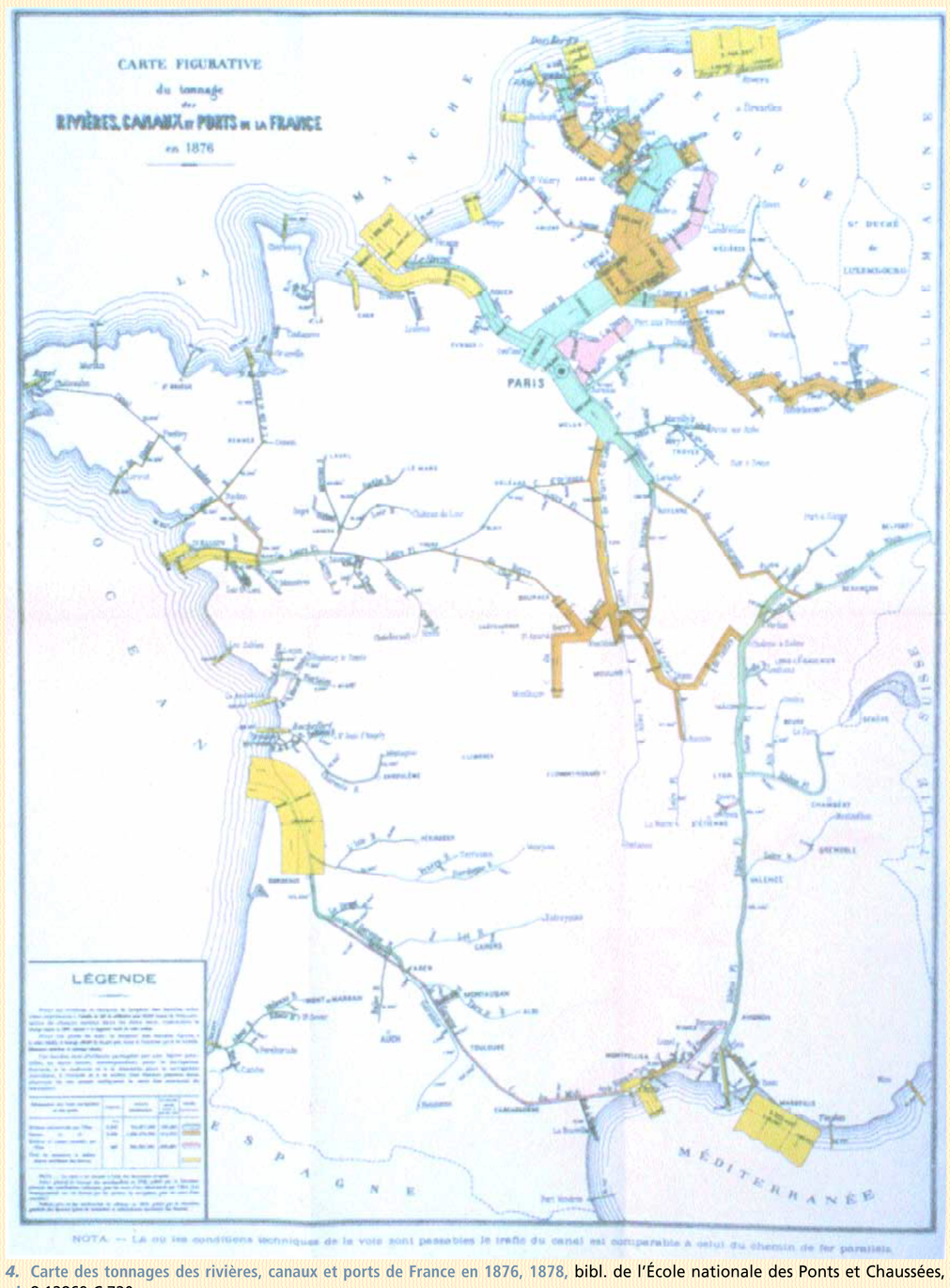
POUR les Canaux de Briare, Loing et d'Orléans;

DEVANT la Chambre des Pairs.

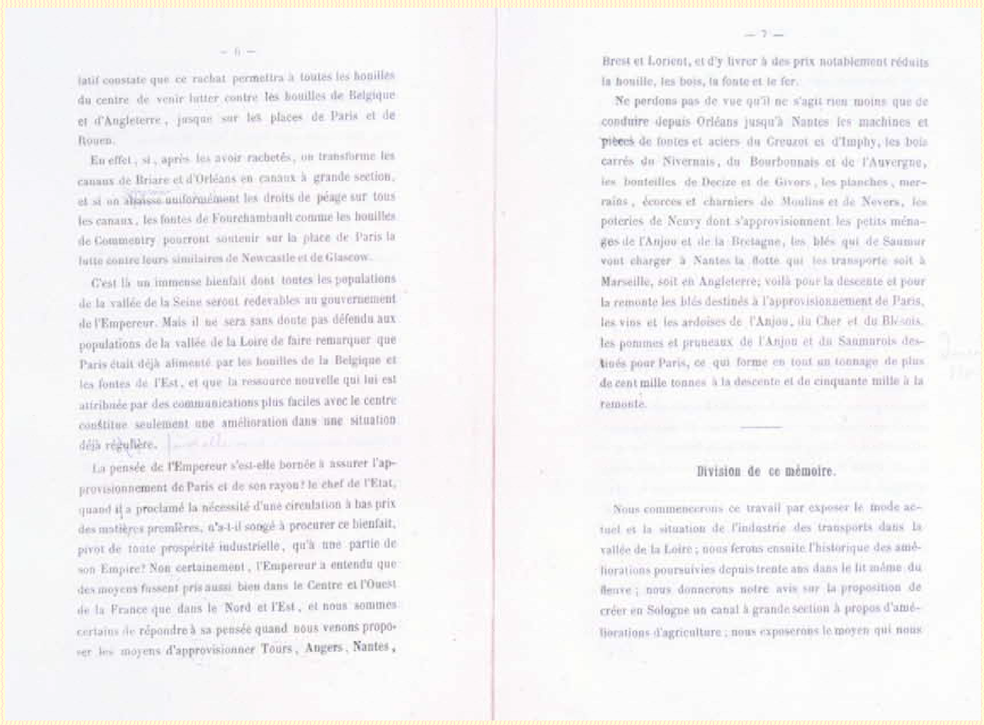
3. Protestation contre la construction du canal du Nivernais, vers 1822, arch. dép. du Loiret, 3 S 64132a.

En vérité, la véritable concurrence vient des canaux du nord et de l'est de la France, voire de l'Europe du Nord. Si les systèmes généraux de navigation de Neufchâteau, Dutens, Brisson ou Becquey centraient encore le réseau sur Paris, désormais les principaux canaux neufs se situent dans les régions minières et sidérurgiques. Dans le même temps, les mines du centre de la France sont progressivement abandonnées au profit de celles du Pas-de-Calais et du Nord, plus riches en matière et d'extraction plus aisée. Le développement du transport fluvial en France y connaît logiquement une forte expansion. Là sont les plus forts tonnages : le canal va à l'industrie (***document 4***). L'échec des tentatives issues des milieux économiques locaux pour promouvoir la prolongation avale du canal latéral à la Loire fournit une autre preuve de ce changement de perspectives (***document 5***).

Dans ces conditions, l'inscription du canal de Briare dans le programme de modernisation dit Freycinet en 1879, comme l'ouverture du pont canal en 1897, font plus figure d'achèvement ou d'ultimes perfectionnements que de solutions d'avenir.



4. Carte des tonnages des rivières, canaux et ports de France en 1876, 1878, bibl. de l'École nationale des Ponts et Chaussées, 8.12869 C 720.



— 6 —

latif constate que ce rachat permettra à toutes les houilles du centre de venir lutter contre les houilles de Belgique et d'Angleterre, jusque sur les places de Paris et de Rouen.

En effet, si, après les avoir rachetés, on transforme les canaux de Briare et d'Orléans en canaux à grande section, et si on abaisse uniformément les droits de péage sur tous les canaux, les fontes de Fourchambault comme les houilles de Commentry pourront soutenir sur la place de Paris la lutte contre leurs similaires de Newcastle et de Glascow.

C'est là un immense bienfait dont toutes les populations de la vallée de la Seine seront redevables au gouvernement de l'Empereur. Mais il ne sera sans doute pas défendu aux populations de la vallée de la Loire de faire remarquer que Paris était déjà alimenté par les houilles de la Belgique et les fontes de l'Est, et que la ressource nouvelle qui lui est attribuée par des communications plus faciles avec le centre constitue seulement une amélioration dans une situation déjà régulière.

La pensée de l'Empereur s'est-elle bornée à assurer l'approvisionnement de Paris et de son rayon? le chef de l'Etat, quand il a proclamé la nécessité d'une circulation à bas prix des matières premières, n'a-t-il songé à procurer ce bienfait, pivot de toute prospérité industrielle, qu'à une partie de son Empire? Non certainement, l'Empereur a entendu que des moyens fussent pris aussi bien dans le Centre et l'Ouest de la France que dans le Nord et l'Est, et nous sommes certains de répondre à sa pensée quand nous venons proposer les moyens d'approvisionner Tours, Angers, Nantes,

— 7 —

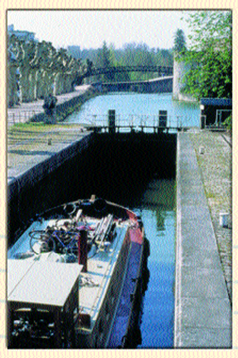
Brest et Lorient, et d'y livrer à des prix notablement réduits la houille, les bois, la fonte et le fer.

Ne perdons pas de vue qu'il ne s'agit rien moins que de conduire depuis Orléans jusqu'à Nantes les machines et pièces de fontes et aciers du Creuzot et d'Imphy, les bois carrés du Nivernais, du Bourbonnais et de l'Auvergne, les bouteilles de Decize et de Givors, les planches, merrains, écorces et charniers de Moulins et de Nevers, les poteries de Nevy dont s'approvisionnent les petits ménages de l'Anjou et de la Bretagne, les blés qui de Saumur vont charger à Nantes la flotte qui les transporte soit à Marseille, soit en Angleterre; voilà pour la descente et pour la remonte les blés destinés à l'approvisionnement de Paris, les vins et les ardoises de l'Anjou, du Cher et du Blésois, les pommes et pruneaux de l'Anjou et du Saumurois destinés pour Paris, ce qui forme en tout un tonnage de plus de cent mille tonnes à la descente et de cinquante mille à la remonte.

Division de ce mémoire.

Nous commencerons ce travail par exposer le mode actuel et la situation de l'industrie des transports dans la vallée de la Loire; nous ferons ensuite l'historique des améliorations poursuivies depuis trente ans dans le lit même du fleuve; nous donnerons notre avis sur la proposition de créer en Sologne un canal à grande section à propos d'améliorations d'agriculture; nous exposerons le moyen qui nous

5. Projet de délibération de la chambre de commerce d'Orléans pour le prolongement du canal latéral à la Loire jusqu'à Angers, juin 1860, arch. dép. du Loiret, 24 J 76811.

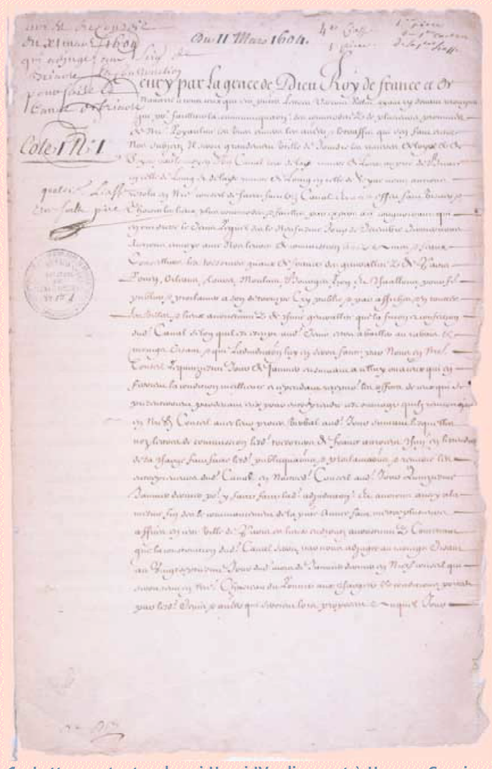


le Loiret Conseil Général

Utriusque junctio : un canal à point de partage

Joindre les rivières de Loyre et de Seyne par le moyen d'un canal, tel est le projet que le roi Henri IV et son ministre Sully entendent réaliser pour améliorer l'approvisionnement de la capitale. Au prix de travaux qui n'apparaissent pas excessifs, cet ouvrage doit permettre d'acheminer vers Paris, sans rupture de charge, les marchandises du centre et du sud de la France : il suffit, semble-t-il, d'utiliser le cours de la Trézée depuis Briare et celui du Loing à partir de Rogny et de creuser une tranchée de 3 km de long pour opérer la jonction.

Accourcir et rendre le chemin plus facile à la navigation : l'œuvre d'Hugues Cosnier



1. Lettres patentes du roi Henri IV adjugeant à Hugues Cosnier " la façon et construction " du canal de Loire en Seine, 11 mars 1604, arch. dép. du Loiret, C suppl. 239.

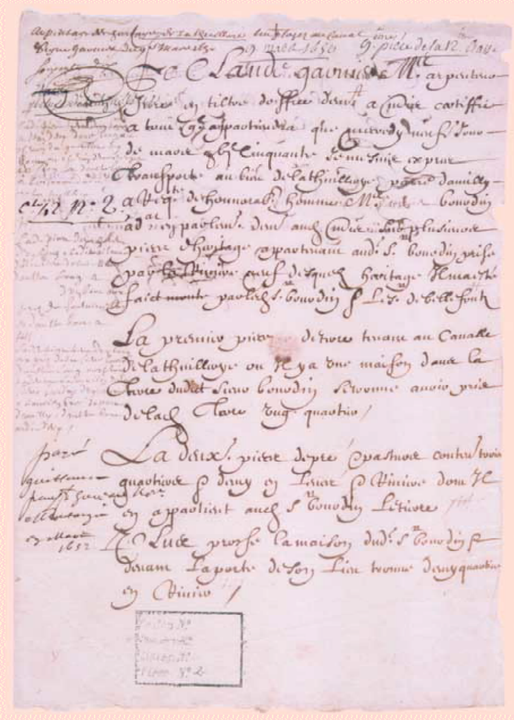
Préparée par les experts de l'époque, la décision de commencer la construction est prise au tout début du XVII^e^ siècle et l'adjudication des travaux, le 5 février 1604, voit l'attribution du marché à Hugues Cosnier, tourangeau à la fois ingénieur et entrepreneur, qui s'engage à *construire le canal de Loyre en Seyne* dans un délai de trois ans, moyennant 505 000 livres (***document 1***).

Avant la réalisation du canal de Briare, il y a eu en France des travaux de régulation et de dérivation de cours d'eau d'un même bassin, mais jamais de tentative pour joindre deux bassins versants. Cosnier qui a déjà fait ses preuves dans des travaux de canalisation, se met à l'ouvrage. Rencontrant une difficulté majeure, le franchissement d'une ligne de crête entre les bassins des fleuves à réunir, il doit innover. Pour faire passer la colline aux bateaux, il invente l'échelle d'écluses et pour amener de l'eau au point culminant, il établit des retenues. À cette fin, il modifie le tracé imposé et s'affranchit du cours des rivières. Ce faisant, Hugues Cosnier transforme une entreprise hasardeuse en une prouesse technique vouée à un bel avenir : le canal à point de partage.

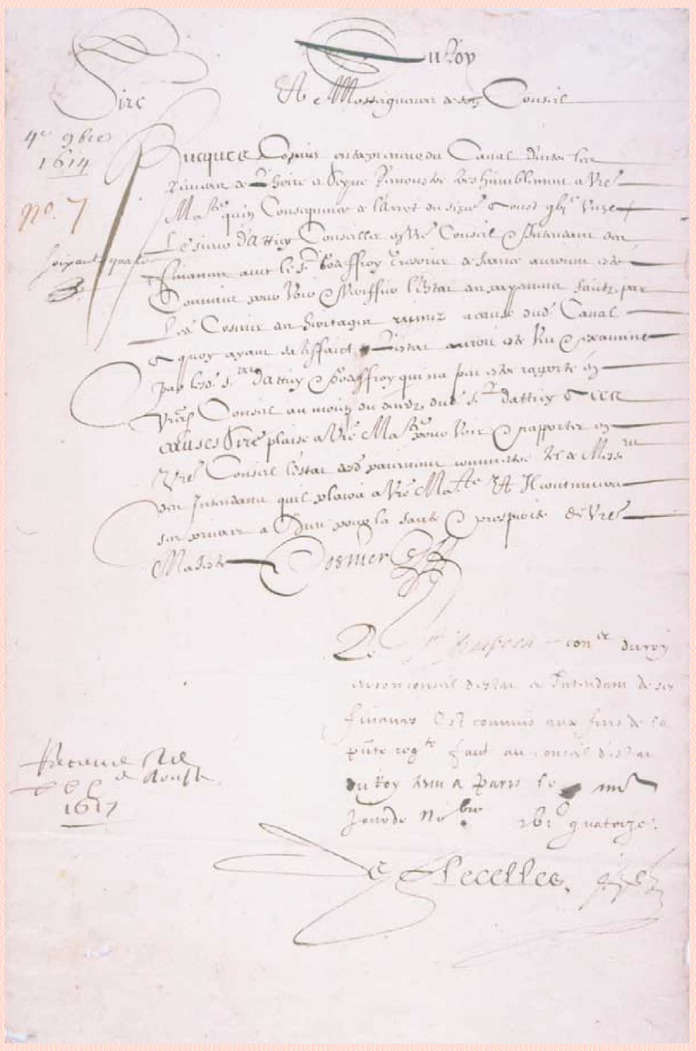
2. Méreaux utilisés lors de la construction du canal, 1 606. Détail de la carte de Nicolas de Fer, XVIII^e^ siècle, musée des Beaux-Arts d'Orléans, inv. 17575.

De 1605 à 1611, le canal est creusé sur 41 km et 36 écluses sont construites grâce à l'activité de plusieurs milliers d'ouvriers qui sont en partie payés avec une monnaie de convention : les méreaux au décor parlant (***document 2***).

En plus d'importants travaux de terrassement et de maçonnerie, Cosnier doit mener à bien de très nombreuses acquisitions de terrains (***document 3***). Les difficultés ne manquent pas, mais le soutien personnel de Sully et un financement assuré par des impositions extraordinaires permettent de les surmonter. Le travail se fait parfois sous la protection des troupes royales pour éviter les déprédations.



3. Procès-verbal d'arpentage de plusieurs pièces de terre prises pour la construction du canal sur la paroisse d'Amilly, 9 mars 1650, arch. dép. du Loiret, C suppl. 181.

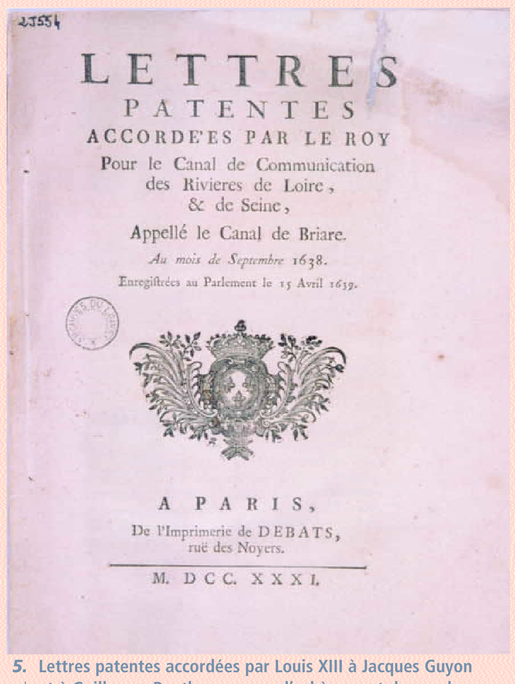


4. Requête d'Hugues Cosnier au roi pour accélérer le règlement de sa situation financière, 1614, arch. dép. du Loiret, C suppl. 230.

L'assassinat du roi en 1610 porte un coup d'arrêt à l'entreprise et les troubles de la régence ne permettent pas la poursuite du chantier. À partir de 1611, ce ne sont qu'enquêtes sur l'état des lieux et l'opportunité de terminer l'ouvrage, ainsi que des tentatives de règlement des comptes (***document 4***).

C'est seulement en 1628 qu'Hugues Cosnier réussit à intéresser au canal le nouveau surintendant des finances, le marquis d'Effiat. Le chantier va reprendre vie quand l'ingénieur meurt en 1629, suivi par le ministre. Trois personnages œuvrent ensuite avec succès pour l'achèvement du canal : François Boutheroue, bourgeois d'Orléans, son frère Guillaume et Jacques Guyon, ces deux derniers receveurs des tailles, l'un à Beaugency, l'autre à Montargis. Persuadés de l'importance économique de l'ouvrage, d'ailleurs presque achevé, ils offrent au roi de le terminer à leurs frais. Louis XIII agrée leur proposition et, par lettres patentes de septembre 1638 (***document 5***), leur abandonne la propriété du canal, y ajoutant le droit de percevoir un péage et les anoblissant en considération des services rendus au royaume.

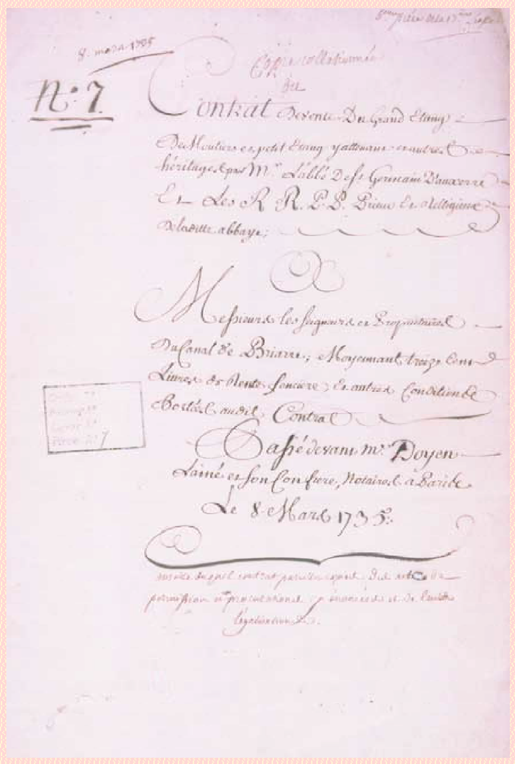
En quatre ans, les nouveaux « promoteurs » construisent le dernier bief, quatre écluses et perfectionnent l'alimentation en eau. En août 1642, soit trente-huit ans après le début des travaux, le premier bateau circule entre Briare et Montargis où il retrouve le Loing puis la Seine : le canal de Loyre en Seyne est achevé. Toutefois, ce qui, dans l'ambitieux projet politique d'Henri IV et de Sully, ne devait être que le premier maillon d'un vaste réseau de voies navigables, resta une œuvre unique et exemplaire, jusqu'à la construction du canal du Languedoc à partir de 1666.



5. Lettres patentes accordées par Louis XIII à Jacques Guyon et à Guillaume Boutheroue pour l'achèvement du canal, septembre 1638, arch. dép. du Loiret, 2 J 554.

Utriusque junctio : un canal à point de partage

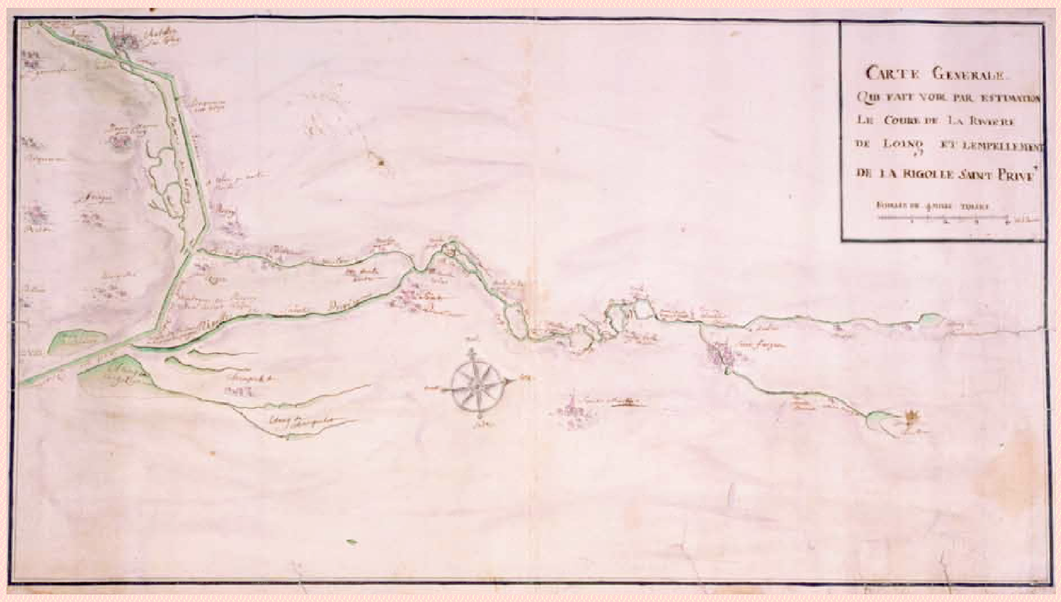
Rigoles et usine élévatoire : l'alimentation en eau



1. Contrat de vente de l'étang de Moutiers à la compagnie des seigneurs du canal par l'abbé de Saint-Germain d'Auxerre, 8 mars 1735, arch. dép. du Loiret, C suppl. 198.

La construction du canal de Briare pose la question, jusque là non résolue, de l'alimentation en eau de la ligne de crête entre deux bassins culminant ici à 173 m, soit 45 mètres au-dessus de la Loire et 25 au-dessus du Loing. Hugues Cosnier utilise les nombreux étangs qui se trouvent sur le plateau du Rondeau, les relie entre eux et amène l'eau dans le bief supérieur, appelé bief de partage. Tout au long des XVIIe et XVIIIe siècles, les responsables du canal pratiquent une politique d'acquisition d'étangs de plus en plus éloignés : ainsi en 1735, le vaste étang de Moutiers, situé près de Saint-Sauveur en Puisaye, d'une contenance de 938 000 m³, est-il acheté à l'abbaye de Saint-Germain d'Auxerre (***document 1***).

L'apport des étangs étant néanmoins insuffisant, Hugues Cosnier construit une rigole qui canalise les eaux de la Trézée à sa source, et envisage la construction d'une seconde rigole, réalisée après sa mort par la compagniedes seigneurs du canal. Remarquable par sa faible pente (8 cm par km), cette rigole dite de Saint-Privé capte les eaux du Loing au village de ce nom et les conduit, après un parcours de 21 km, au bief de partage (***document 2***). Sa réalisation illustre les difficultés rencontrées auprès de propriétaires hostiles au projet : comme l'ouvrage traverse ses terres de Saint-Fargeau, la Grande Mademoiselle, nièce de Louis XIV, le fait démolir à plusieurs reprises par ses gens ameutés au son du tocsin… Ce n'est qu'en 1658, au terme de dix-huit ans de procédure, que la compagnie du canal peut enfin " tirer " de l'eau du Loing, huit jours par mois, en indemnisant les meuniers alors mis au chômage.



2. Plan de la rigole de Saint-Privé, XVIIIe siècle, arch. dép. du Loiret, 12 Fi 8-76.

Pour améliorer encore ce système hydraulique, Hugues Cosnier imagine d'utiliser le bief de partage comme réservoir, l'enfermant entre deux écluses sans chute pour maintenir le niveau à près de 3 mètres au-dessus de celui nécessaire à la navigation.

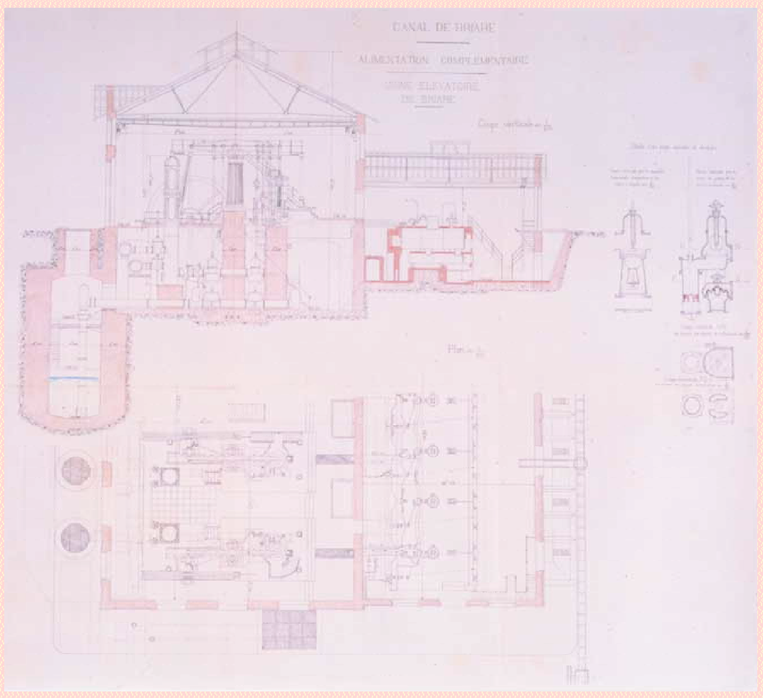
Certains contemporains furent émerveillés par ce canal indépendant, pour son alimentation, de la Seine et de la Loire. Ainsi Jean-Baptiste Le Grain, dès 1614, peut-il écrire : Ce canal sera rempli d'eaux empruntées de sources, fontaines et ruisseaux, et dans iceluy n'entreront les eaux ni de la Loire ni de la Seine. Si bien que l'entreprise ne sera périlleuse ; car bien que ces rivières s'entre-communiquent leurs commoditez, elles n'auront aucune participation des eaux l'une de l'autre… Par ce canal, Loire est faite Seine, Seine est faite Loire, sans se toucher.

3. Plan général du système d'alimentation du bief de partage, vers 1890, arch. dép. du Loiret, 3 S 65521.

À la fin du XIXe siècle, l'alimentation du bief de partage n'a pas changé : elle est toujours obtenue par huit rigoles et quinze étangs situés, à l'exception de celui de Moutiers, sur le versant Loire, et qui constituent une réserve de près de douze millions de m³ (***document 3***).

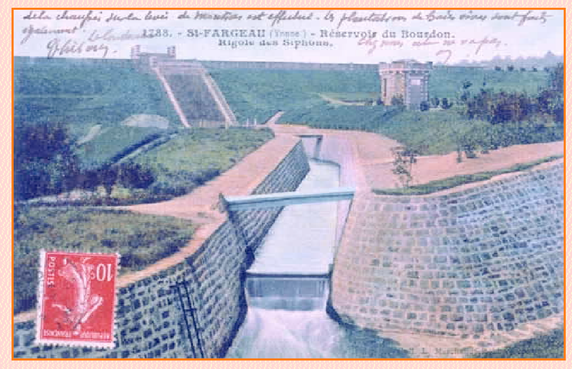
Pourtant, des défauts sont de plus en plus visibles : d'une part, les pertes sont importantes à chaque éclusée ; d'autre part, l'évaporation et les infiltrations sont considérables. Il en résulte des périodes de "chômage" forcé. Jusqu'en 1880, les réserves permettent de faire passer 8 000 bateaux par an. Toutefois l'agrandissement des sas des écluses, portés à 38,50 mètres par la loi Freycinet de 1879, entraîne une augmentation de la consommation d'eau, multipliée par l'accroissement du trafic. Aux mesures ponctuelles d'interdiction ou de restriction de navigation viennent s'ajouter des remèdes techniques, comme l'installation de pompes à chaque écluse qui, en 1882, remontent l'eau de bief en bief jusqu'au point de partage. En 1895, une usine élévatoire est mise en service à Briare : ses quatre groupes de machines à vapeur peuvent élever en vingt-quatre heures plus de 69 000 m³ d'eau à une hauteur de 43 mètres. Ces eaux, prises dans la Loire, sont conduites par une canalisation longue de 14 km à l'écluse de la Gazonne à Ouzouer-sur-Trézée.

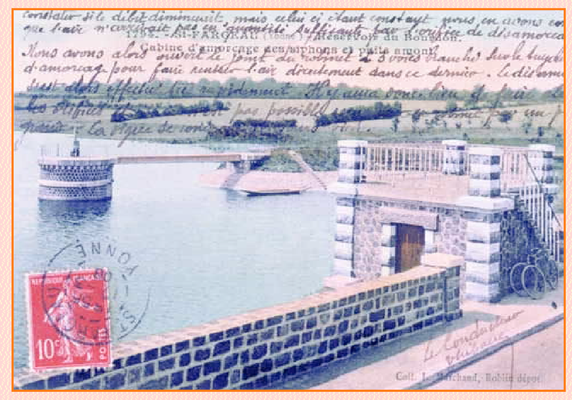
L'usine améliore encore ses performances grâce à son électrification en 1932 (***document 4***).



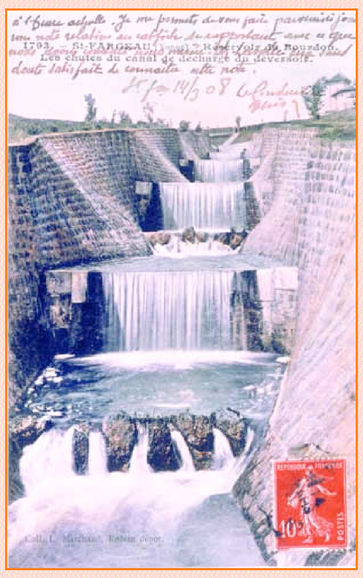
4. Usine élévatoire de Briare, coupe et plan, 1920, arch. dép. du Loiret, 3 S 65525

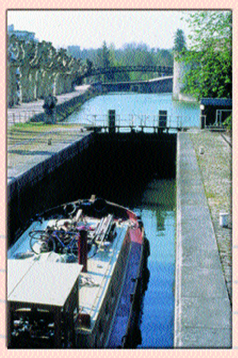
Malgré cet apport considérable, l'eau peut encore manquer dans le canal et, en 1901, est entreprise la construction d'un immense réservoir supplémentaire dans la vallée du Bourdon, affluent du Loing. L'ouvrage, opérationnel en 1905, comporte une digue de 350 mètres de long, large de 80 mètres à la base et de 14 au sommet, capable de retenir jusqu'à huit millions de m³ (***document 5***). Trois siècles après le début de sa construction, le canal de Briare dispose enfin d'un réseau d'alimentation capable d'assurer le passage de 1 000 bateaux de 38 mètres de long par an.





5. Vues du réservoir du Bourdon vers 1908, arch. dép. du Loiret, 3 S 65591.

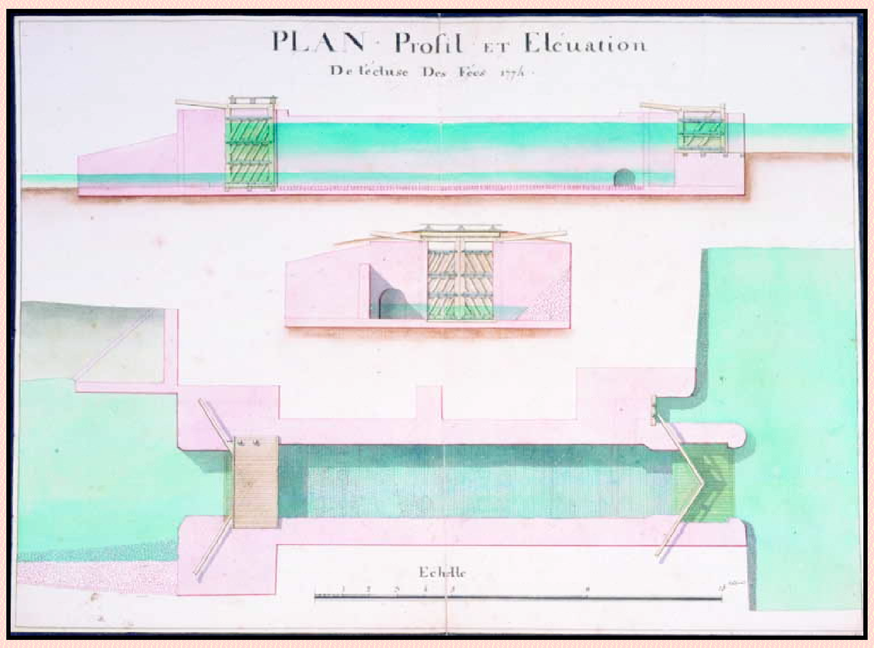




Loire faite Seine, Seine faite Loire

Utriusque junctio : un canal à point de partage

Une route liquide : ouvrages d'art, magasins et entrepôts



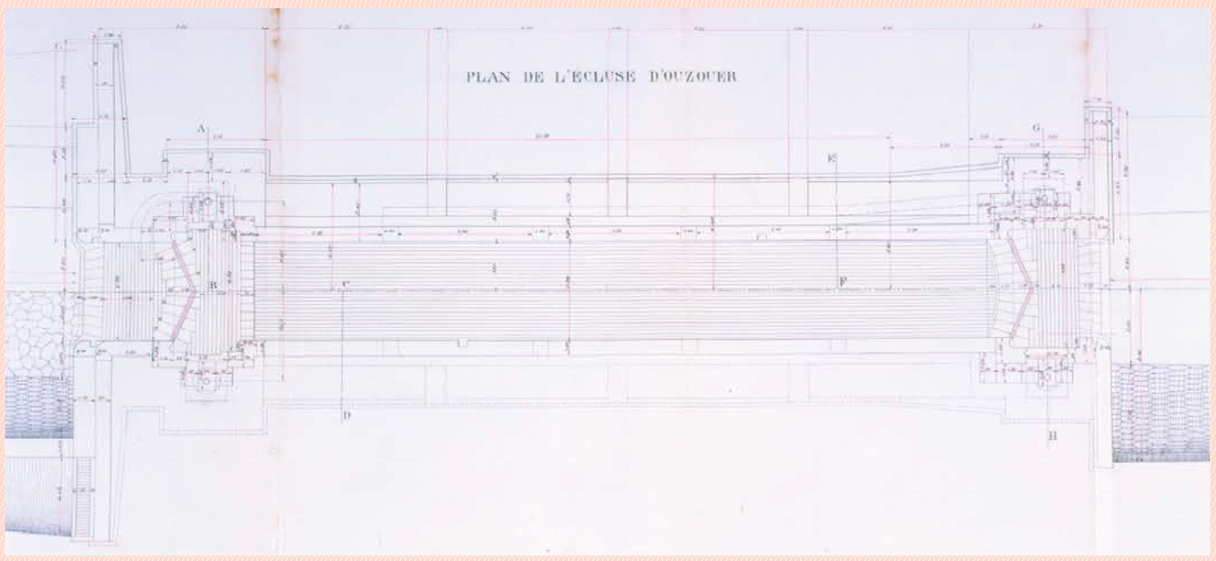
1. Plan, profil et élévation de l'écluse des Fées, 1774, arch. dép. du Loiret, C suppl. 207.

Si les écluses sont apparues en Chine au xe siècle, leur utilisation en Occident ne se répand qu'à la Renaissance. Léonard de Vinci s'y intéresse et invente, sur le papier, l'essentiel des caractéristiques des écluses modernes. Mais c'est sur le canal de Briare qu'Hugues Cosnier réalise les premières écluses à sas dont le principe est toujours en vigueur. Il renonce aux traditionnelles écluses en bois, trop peu solides et les fait faire de bonne et forte maçonnerye, garnye de bonnes chemises de cyment et tuilleaux de chaux, et opte pour des bajoyers (murs latéraux) verticaux et non courbes. Pour faire sortir et entrer l'eau, il a recours à des aqueducs qu'il nomme deschargeoirs, aménagés à l'intérieur des bajoyers, système qui limite les remous au pied des portes et permet de vider et de remplir l'écluse rapidement. Toutes ses écluses sont dotées de deux paires de portes, modèle qu'il copie sur les canaux hollandais tout en l'améliorant. L'écluse des Fées présente toutes ces caractéristiques, appliquées aux quelque trente-six construites par Cosnier de 1605 à 1611 (***document 1***).

2. Vue des sept écluses accolées de Rogny (Yonne) vers 1870, École nationale des Ponts et Chaussées, Ph 391 G 5.

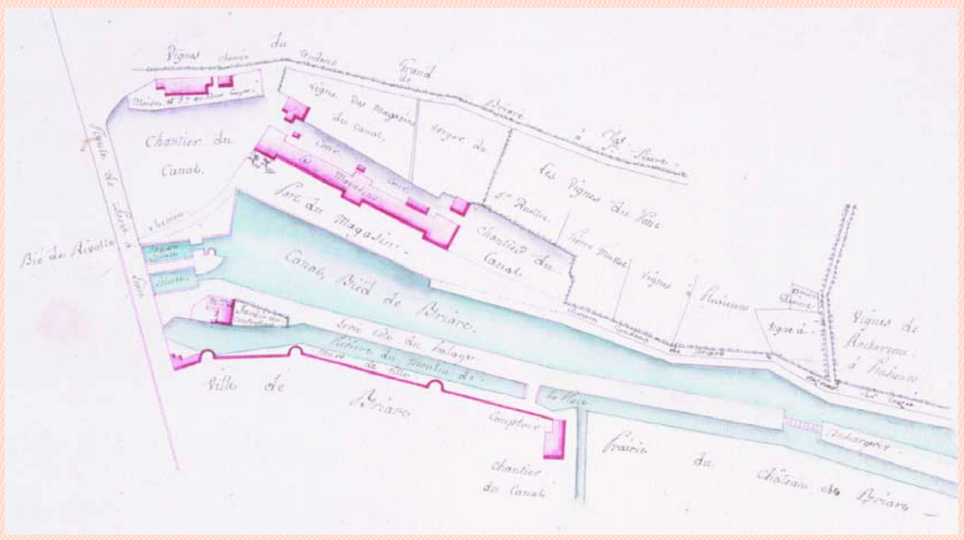
Hugues Cosnier invente aussi l'échelle d'écluses pour franchir des dénivelés trop raides. Plutôt que de construire des écluses proches mais indépendantes, il les accole par deux, trois, quatre ou six, les dotant de portes communes. L'ensemble forme comme un escalier où les basteaux montent ou descendent d'eux-mêmes. Ces écluses sont utilisées par Cosnier en quatre points du canal. Le plus bel exemple est celui de Rogny où six écluses accolées permettent la descente vers le Loing (la septième est postérieure) (***document 2***). Prouesse technique, ces échelles d'écluses ont le défaut de consommer beaucoup d'eau. Aussi, au prix d'un nouveau tracé du canal contournant la colline, sont-elles abandonnées en 1882. Les échelles d'écluses du canal de Briare seront imitées par Riquet sur le canal du Midi.

La loi du 5 août 1879, due au ministre des Travaux publics Freycinet, organise les canaux, comme les chemins de fer, en lignes principales et en lignes secondaires. Briare qui, avec les canaux du Loing et d'Orléans, constitue la ligne XIV (jonction de la Seine à la Loire) est classé dans la première catégorie. À ce titre, il doit être mis aux nouvelles normes : profondeur d'eau 2 m, largeur des écluses 5,20 m, longueur des écluses 38,50 m, hauteur libre sous le pont 3,70 m. Les écluses anciennes, longues de 28 m, avaient été portées à 30,40 m par la loi Becquey (1822) et les biefs élargis à 15 m. Quelques décennies plus tard, les écluses avaient été une seconde fois allongées à 33 m. Les travaux reprennent donc et durent une douzaine d'années ; en 1893, la quarantaine d'écluses entre la Loire et Montargis est au gabarit Freycinet. Certaines ont dû être entièrement reconstruites, comme celle d'Ouzouer (***document 3***).



3. Plan de la nouvelle écluse d'Ouzouer par Heurtault, ingénieur, 12 mai 1890, arch. dép. du Loiret, 3 S 65443.

Parmi les ports aménagés le long du canal, deux sont particulièrement importants : Briare au débouché en Loire et Montargis à la jonction avec le canal du Loing. À Briare, l'on construit des magasins monumentaux, réaménagés vers 1730. Ce bâtiment, bien visible sur le plan, sera transformé en école en 1889 (***document 4***). Au milieu du xxe siècle, Briare, avec ses 432 ares d'eau, ses 254 ares de terre-pleins et ses 830 mètres de quais est le 290e port de France (trafic annuel : 80 000 tonnes). Viennent ensuite Rogny, spécialisé dans l'entrepôt des bois, puis Châtillon-Coligny.



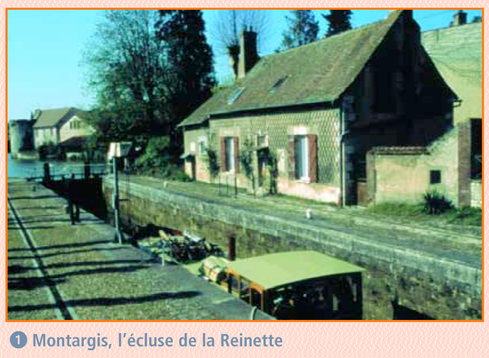
4. Plan du port de Briare, fin du xviiie siècle, arch. dép. du Loiret, C suppl. 206.

Toute écluse est confiée à la garde d'un éclusier qui se doit de demeurer à proximité. À l'origine, les maisons éclusières ne se différencient pas des habitations rurales voisines, comme celle de la Reinette à Montargis. Ce n'est qu'au xixe siècle qu'elles sont conçues selon un plan-type, telle celle de Montbouy (1893).

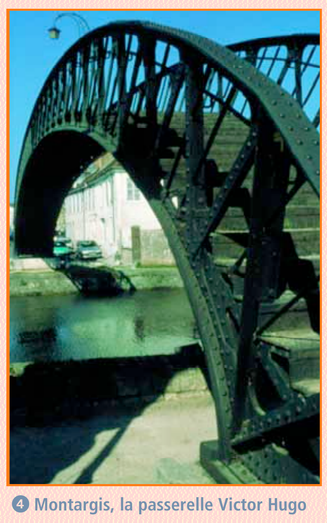
De Briare à Montargis, pas moins d'une quarantaine de ponts ou de passerelles franchissent le canal. Pour ne pas interrompre le halage, il faut, en certains endroits, construire des ponts-levis à flèche dont le tablier pivote pour laisser passer la corde, comme à l'écluse de Briquemault. Les aménagements liés au plan Freycinet rendent indispensables la transformation de plusieurs ouvrages. Ainsi, à Montargis, une passerelle métallique en arc elliptique inscrit-elle sa gracieuse silhouette depuis 1891 à côté de l'écluse de la Marolle (***documents 5***).

❷ Montbouy, l'écluse de Tours.

❸ Châtillon-Coligny : le pont-levis de Briquemault

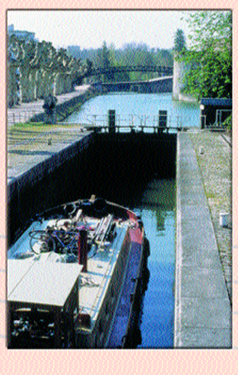


❶ Montargis, l'écluse de la Reinette



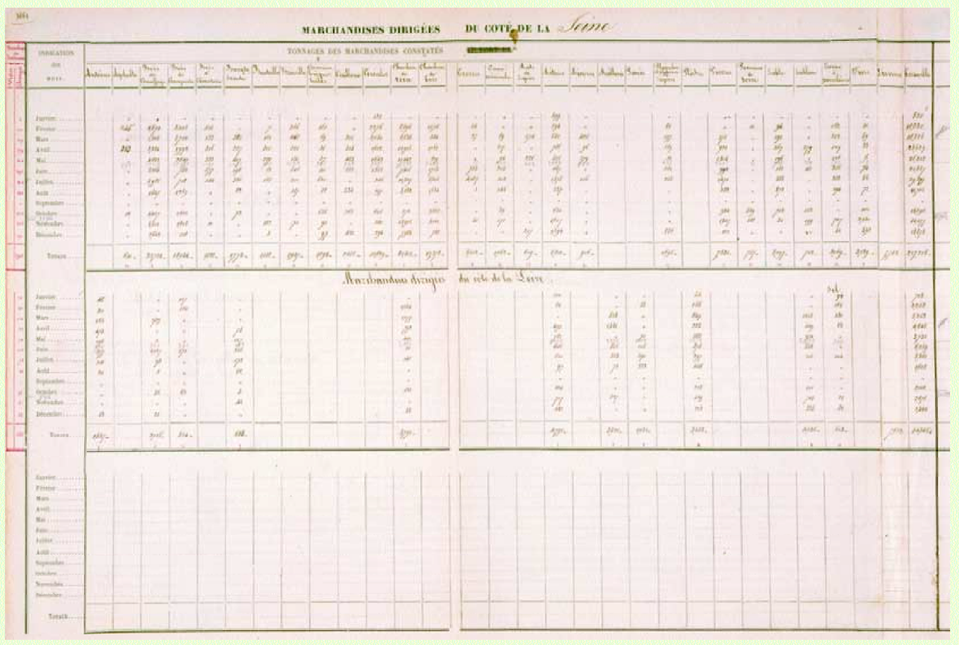
❹ Montargis, la passerelle Victor Hugo

5. Maisons éclusières :
❶ l'écluse de la Reinette à Montargis
❷ l'écluse de Tours à Montbouy
Ponts et passerelles :
❸ le pont-levis de Briquemault à Châtillon-Coligny
❹ la passerelle Victor Hugo à Montargis
2004, **arch. dép. du Loiret, 12 Ph 1584, 1610, 1674 et 1591.**



Des chalands aux péniches flamandes

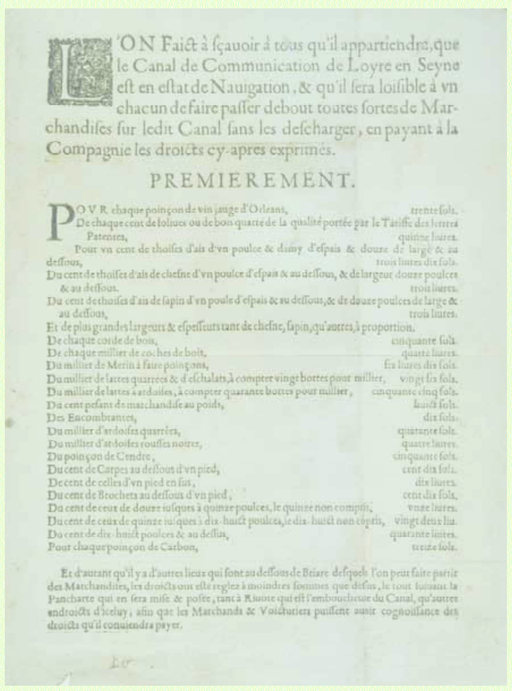
Sur le canal de Briare, le trafic commercial est important au XVIIe siècle, avant que le canal d'Orléans, puis ceux de l'est et du nord ne viennent le concurrencer. En effet, de plus de 6 000 par an, le nombre de bateaux qui transitent par le canal stagne puis décline peu à peu au XIXe siècle (***document 1***), avant de s'effondrer. Au cours des XIXe et XXe siècles, l'État étudie la possibilité de l'utiliser de façon intensive pour les convois militaires, mais c'est finalement la batellerie de tourisme qui lui redonne un nouveau souffle.



1. Mouvement des marchandises sur le canal de Briare pendant l'année 1861, arch. dép. du Loiret, 3 S 65171a.

Charbon de terre et privilège des vins : marchandises et trafics

Sous l'Ancien Régime, l'approvisionnement de Paris représente la majeure partie de la circulation : du Val de Loire arrivent poissons, fruits et légumes, d'Auvergne, du Bourbonnais et du Forez, le charbon de terre et le bois, de Bourgogne, le vin. On fait venir aussi du marbre de Bourgogne, de la faïence du Nivernais, de l'huile de régions plus méridionales. Si la compagnie des seigneurs du canal a l'intention d'assurer à l'origine le transport de toutes ces denrées avec sa propre flotte, elle voit rapidement l'intérêt de laisser transiter les bateliers indépendants, moyennant le paiement de droits de péage (***document 2***).


ON Faict à ſçauoir à tous qu'il appartiendra, que le Canal de Communication de Loyre en Seyne eſt en eſtat de Nauigation, & qu'il ſera loiſible à vn chacun de faire paſſer debout toutes ſortes de Marchandiſes ſur ledit Canal ſans les deſcharger, en payant à la Compagnie les droicts cy-apres exprimés.

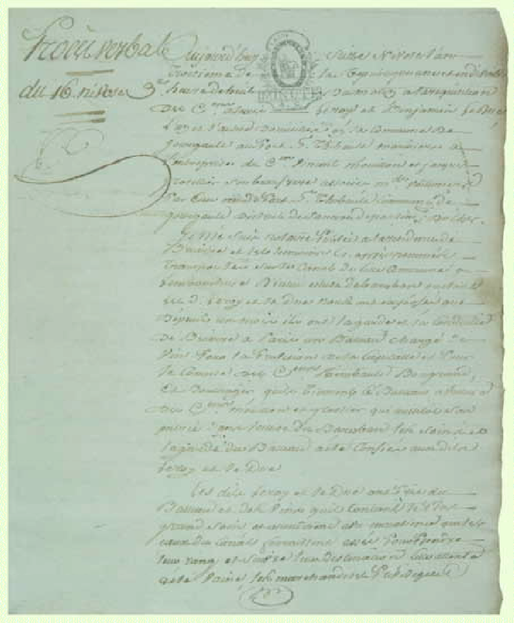
PREMIEREMENT.

POVR chaque poinçon de vin iauge d'Orleans, trente ſols.
De chaque cent de lolues ou de bois quarré de la qualité portée par le Tarifle des lettres Patentes, quinze liures.
Pour vn cent de thoiſes d'ais d'vn poulce & demy d'eſpais & douze de large & au deſſous, trois liures dix ſols.
Du cent de thoiſes d'ais de chaſne d'vn poulce d'eſpais & au deſſous, & de largeur douze poulces & au deſſous, trois liures.
Du cent de thoiſes d'ais de ſapin d'vn poulce d'eſpais & au deſſous, & de douze poulces de large & au deſſous, trois liures.
Et de plus grandes largeurs & eſpaiſſeurs tant de chaſne, ſapin, qu'autres, à proportion.
De chaque corde de bois, cinquante ſols.
De chaque millier de coches de boit, quatre liures.
Du millier de Merrin à faire poinçons, ſix liures dix ſols.
Du millier de lattes quarrees & d'eſchalats, à compter vingt bottes pour millier, vingt ſix ſols.
Du millier de lattes à ardoiſes, à compter quarante bottes pour millier, cinquante cinq ſols.
Du cent peſant de marchandiſe au poids, huict ſols.
Des Encombrantes, dix ſols.
Du millier d'ardoiſes quarrées, quarante ſols.
Du millier d'ardoiſes rouſſies noires, quatre liures.
Du poinçon de Cendre, cinquante ſols.
Du cent de Carpes au deſſous d'vn pied, cent dix ſols.
De cent de celles d'vn pied en ſus, dix liures.
Du cent de Brochets au deſſous d'vn pied, cent dix ſols.
Du cent de ceux de douze iuſques à quinze poulces, le quinze non compris, vingt liures.
Du cent de ceux de quinze iuſques à dix-huict poulces, le dix-huict non compris, vingt deux liu.
Du cent de dix-huict poulces & au deſſus, quarante liures.
Pour chaque poinçon de Carbon, treize ſols.

Et d'autant qu'il y a d'autres lieux qui ſont au deſſous de Briare deſquels l'on peut faire partir des Marchandiſes, les droicts tant eſdits reglez à moindres ſommes que deſſus, le tout ſuiuant la Pancharte qui en ſera miſe & poſée, tant à Briare qui eſt l'embouchure du Canal, qu'autres endroicts d'iceluy ; afin que les Marchands & Voicturiers puiſſent auoir cognoiſſance des droicts qu'il conuiendra payer.

2. Tarif des droits à payer pour le passage des marchandises, vers 1642, arch. dép. du Loiret, C 360.

S'il suffit théoriquement de quatre à cinq jours pour parcourir la cinquantaine de kilomètres qui sépare Briare de Montargis, nombreux sont les obstacles susceptibles de ralentir la navigation. Outre les règlements de circulation qui déterminent les chargements prioritaires ou interdisent la circulation de nuit, d'autres facteurs, tels que la faiblesse de l'alimentation en eau, le climat, les périodes de guerre, interviennent : embâcles de la Loire et du canal, semaines de sécheresse, chavirage de bateaux lors de tempêtes. Jusqu'en 1670, on ne peut naviguer dans de bonnes conditions que trois mois, au printemps, puis cinq à six mois sans interruption après le creusement de la rigole de Saint-Privé et de façon presque permanente après 1735 avec l'alimentation supplémentaire de l'étang de Moutiers. Cependant, avant la construction de l'usine élévatoire de Briare, les fermetures estivales subsistent. Pendant l'hiver 1793-1794, la sécheresse puis la prise des eaux par les glaces immobilisent de nombreux bateaux et provoquent des avaries dont on trouve trace dans les procès-verbaux rédigés par les notaires (***document 3***).


Procès verbal du 16 nivôse 3e Année

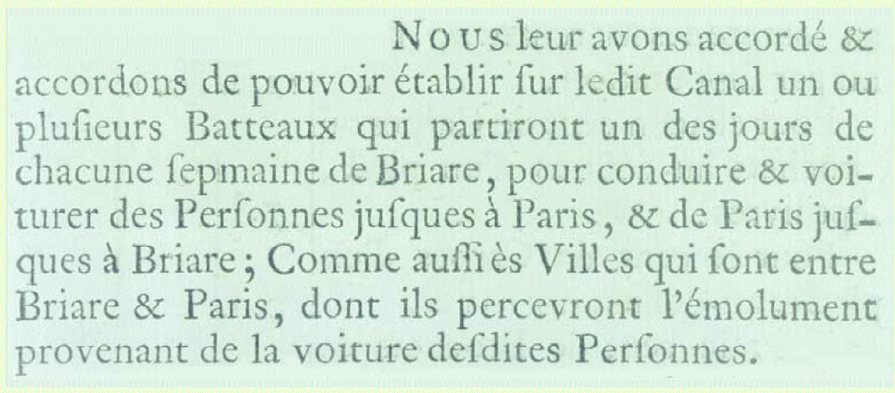
3. Procès-verbal de constatation d'immobilisation puis de naufrage de bateau à cause du manque d'eau puis de l'embâcle, 16 nivôse an III, arch. dép. du Loiret, 3 E 24272.

Les bateaux qui circulent sont d'abord les mêmes que ceux qui fréquentent la Loire, ce qui évite généralement le transbordement des marchandises. Mais entre les toues effilées de l'amont du fleuve et les gros chalands de l'aval, la capacité de charge n'est pas toujours rentable et le gabarit n'est pas forcément adapté. Dès le dernier quart du XVIIe siècle sont construits, notamment dans l'atelier du Martinet, quelques précurseurs de ce que l'on nommera péniches au début du XIXe siècle : des chalands en bois mieux adaptés à la largeur des écluses, à fond plat pour pouvoir circuler en période de basses eaux. On y aménage des abris pour l'équipage et pour les bêtes de halage. D'autres types de bateaux sont utilisés, car peu onéreux. Ainsi, la sapine (***document 4***), ou salembarde (nom dérivé de Saint-Rambert, sur la haute Loire), à l'architecture très rudimentaire, est-elle destinée à n'effectuer qu'un voyage, sans remonte, pour transporter le charbon de terre des mines d'Auvergne. À l'arrivée à Paris, elle est « déchirée » et son bois est vendu. Une réelle normalisation intervient avec l'adaptation au gabarit Freycinet : les péniches sont alors plus grandes (38,50 m) et plus larges (5,10 m).

4. L'écluse de la Reinette à Montargis, par Philibert-Louis Fortin, 1855, musée Girodet de Montargis, inv. 874.177 (Cliché Le Goff).

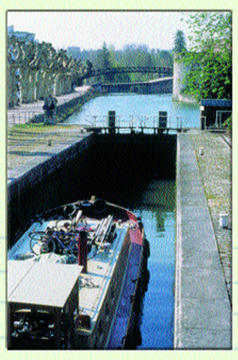
Le coche de Briare

Mais le canal de Briare n'est pas exclusivement consacré au transport de marchandises. Le trafic lié au déplacement des hommes existe, la voie d'eau offrant les avantages d'un relatif confort et d'une meilleure sécurité par rapport aux infrastructures routières de l'époque. En France, c'est au XVIe siècle qu'apparaissent les coches d'eau, bateaux destinés à transporter des voyageurs : des lignes régulières se mettent ensuite progressivement en place dans le courant du XVIIe siècle. Les lettres patentes de septembre 1638 accordent à la compagnie des seigneurs du canal de Briare le privilège d'établir un coche d'eau sur le canal « pour conduire et voiturer des personnes jusques à Paris et de Paris jusques à Briare » (***document 5***).

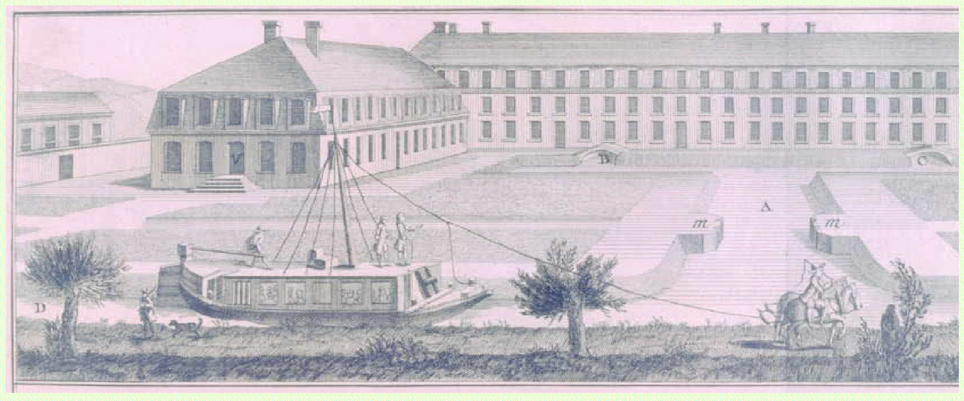

Nous leur avons accordé & accordons de pouvoir établir ſur ledit Canal un ou pluſieurs Batteaux qui partiront un des jours de chacune ſepmaine de Briare, pour conduire & voiturer des Perſonnes juſques à Paris, & de Paris juſques à Briare ; Comme auſſi ès Villes qui ſont entre Briare & Paris, dont ils percevront l'émolument provenant de la voiture deſdites Perſonnes.

5. Extrait des lettres patentes accordées par le roi en septembre 1638, 1731, arch. dép. du Loiret, 2 J 554.

Le coche de Briare ▶▶▶



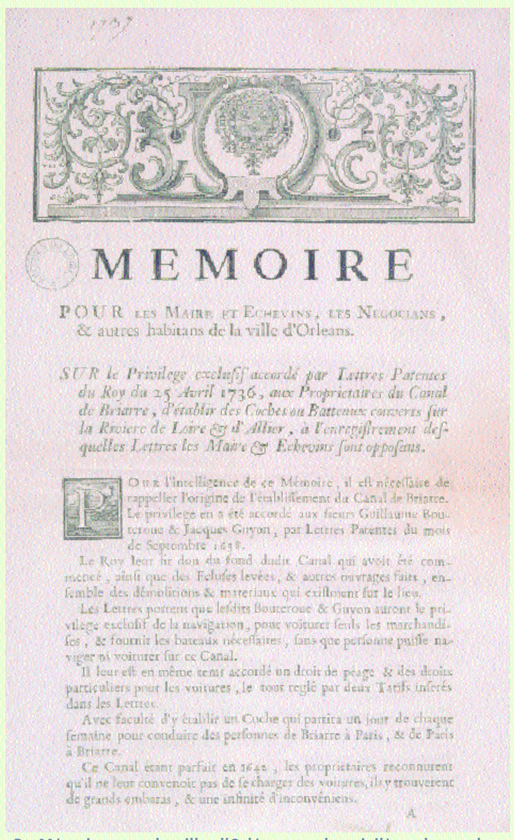
Des chalands aux péniches flamandes



1. Galiote halée par deux chevaux devant la papeterie de Langlée près de Montargis, Recueil de planches de l'Encyclopédie, par ordre de matières, t. IV, 1785, **arch. dép. du Loiret, bibl. hist., M 1259.**

▶ Le coche de Briare

Le coche fonctionne d'abord de façon intermittente en raison des difficultés de navigation sur la rivière du Loing. Après l'ouverture du canal du Loing en 1724, un service régulier vers Paris peut s'instaurer. Le coche bénéficie d'une priorité de passage absolue. Un homme à pied, appelé " coureur ", précède le coche pour avertir les éclusiers de son arrivée. Peu à peu l'inconfort primitif fait place à une relative aisance : les " coches nus " où les passagers n'étaient pas abrités des intempéries sont remplacés par des " coches à cabane " (***document 1***).



MEMOIRE
POUR LES MAIRE ET ECHEVINS, LES NEGOCIANS, & autres habitans de la ville d'Orleans.

SUR le Privilege exclusif accordé par Lettres Patentes du Roy du 25 Avril 1736, aux Proprietaires du Canal de Briarre, d'établir des Coches ou Batteaux couverts sur la Riviere de Loire & d'Allier, à l'enregistrement desquelles Lettres les Maire & Echevins sont opposans.

POUR l'intelligence de ce Mémoire, il eſt néceſſaire de rappeller l'origine de l'établiſſement du Canal de Briarre. Le privilege en a été accordé aux ſieurs Guillaume Boutcroue & Jacques Guyon, par Lettres Patentes du mois de Septembre 1638.

Le Roy leur fit don du fond dudit Canal qui avoit été commencé, ainſi que des Ecluſes levées, & autres ouvrages faits, enſemble des démolitions & materiaux qui exiſtoient ſur le lieu.

Les Lettres portent que leſdits Boutcroue & Guyon auront le privilege excluſif de la navigation, pour voiturer ſeuls les marchandiſes, & fourni les bateaux néceſſaires, ſans que perſonne puiſſe naviger ni voiturer ſur ce Canal.

Il leur eſt en même tems accordé un droit de péage & des droits particuliers pour les voitures, le tout reglé par deux Tarifs inſerés dans les Lettres.

Avec faculté d'y établir un Coche qui partira un jour de chaque ſemaine pour conduire des perſonnes de Briarre à Paris, & de Paris à Briarre.

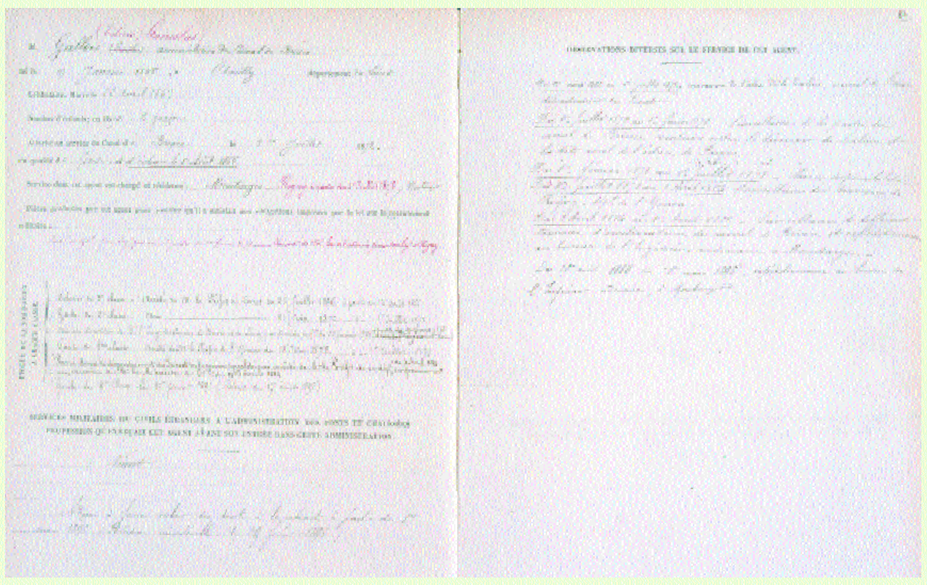
Ce Canal étant parfait en 1642, les proprietaires reconnurent qu'il ne leur convenoit pas de ſe charger des voitures, ils y trouverent de grands embaras, & une infinité d'inconvéniens.

A

2. Mémoire pour la ville d'Orléans sur le privilège des coches d'eau octroyé à la compagnie du canal, 1737, **arch. dép. du Loiret, 2 J 554.**

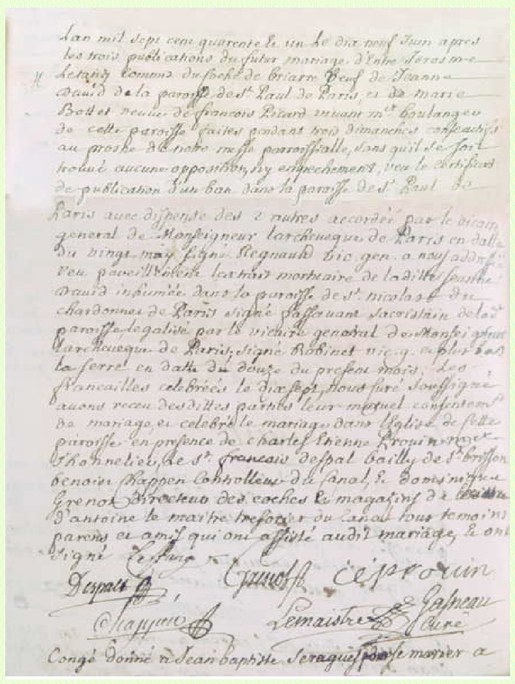
Haleurs, mariniers et éclusiers

La vie du canal est assurée par un personnel varié : commis et agents de bureau, trésoriers et comptables, ingénieurs, charpentiers de marine, gardes, éclusiers. Les gardes et éclusiers (***document 3***), à qui incombent la surveillance et la police des biefs, ainsi que le bon fonctionnement matériel des écluses, sont ceux qui ont le plus de contacts avec les utilisateurs du canal : agents de l'administration des coches, voituriers, mariniers, compagnons de rivière, haleurs, manœuvres chargeant et déchargeant les marchandises. Ils sont nombreux à faire carrière au sein de la compagnie, grâce à laquelle ils peuvent se hausser dans la hiérarchie sociale. Dans la première moitié du XVIII^e^ siècle, Antoine Lemaître illustre parfaitement les liens tissés entre la compagnie et son personnel, entre ce dernier et les utilisateurs du canal. Charpentier et fils de charpentier au Martinet, nommé garde écluse de Rivotte, puis commis et enfin trésorier du canal, il est témoin du mariage de Jérôme Létang, commis du coche, en 1741 (***document 4***).



3. Registre matricule des gardes et éclusiers du service spécial des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, 1863-1896, arch. dép. du Loiret, 3 S 65142.

Les agents du canal ou du coche sont généralement implantés à Briare ou dans les localités traversées par le canal. Il en est de même pour ceux qui louent leurs bras dans les gares d'eau. En revanche, ceux qui voyagent sur le canal sont d'abord des représentants de la batellerie ligérienne, venant à 80 % de l'amont. Il faut attendre le milieu du XVIII^e^ siècle pour que Briare devienne une véritable cité marinière où les voituriers peuvent enrôler mariniers et haleurs. Nombreux sont ceux qui ont un métier antérieur à celui qui les lie au canal : tel éclusier est meunier ou tailleur de pierre, tel voiturier est vigneron, tel haleur est laboureur. Dangereux et difficiles, les métiers de l'eau bénéficient cependant de progrès techniques. Ainsi la traction animale par chevaux et mulets (***document 5***) allège-t-elle le halage humain, même si l'on peut encore constater en 1870 que ce dernier est majoritaire. La navigation à moteur le fait disparaître dans la première moitié du XX^e^ siècle. Quant au marinier, la régulation du régime des rivières et canaux qui rendent les voyages moins périlleux et l'amélioration du confort des bateaux, l'amènent à la fin du XIX^e^ siècle à vivre sur sa péniche, avec sa famille.



4. Acte de mariage de Jérôme Létang, commis du coche de Briare et de Marie Bottet, 19 juin 1741, **arch. comm. de Briare, GG 8.**

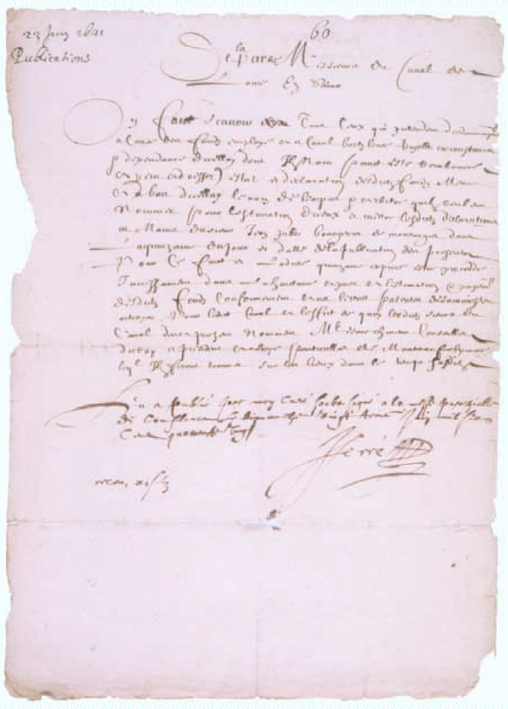
5. Le haleur et ses deux chevaux, début XX^e^ siècle, collection Muguette Rigaud, CP 5021. Traces de cordes sur le pont des Salles, à Montbouy, 2004, **arch. dép. du Loiret, 12 Ph 1615.**

Flexible droit : administration et justice

« *O*n constate que les fluides, tantôt oubliés par notre droit, tantôt inconsciemment soumis par lui à des règles communes, tantôt objet de dispositions légales particulières, n'y possèdent pas de statut. […] Les divers fluides obéissent à des solutions juridiques d'occasion, sporadiquement et empiriquement nées de circonstances et consacrées, au hasard de celles-ci, par la loi ou la jurisprudence. »

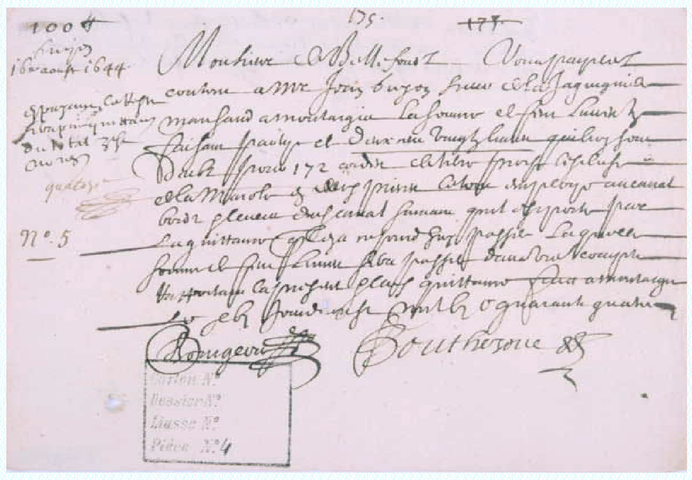
Le canal de Briare – l'eau qu'il contient, ses parois, ses bords, ses usagers – n'échappe pas à cette remarque générale. Bien au contraire, avant comme après la Révolution, et même après son rachat par l'État, il concentre les solutions juridiques et les pratiques administratives particulières ou originales.

Exproprier et indemniser

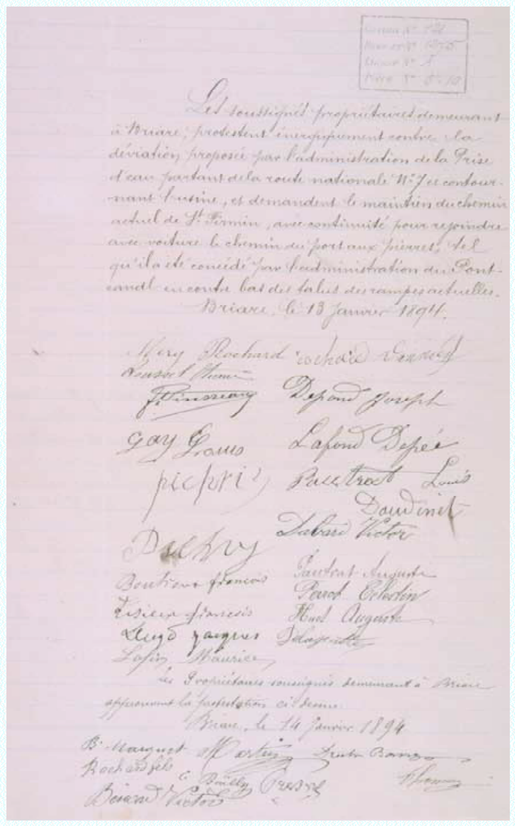


1. Avis de messieurs du canal pour l'indemnisation, 23 juin 1641, **arch. dép. du Loiret, C suppl. 166.**

Dès les deux campagnes initiales de travaux se trouve posée la question des prérogatives de l'État permettant de contraindre une personne privée à céder un immeuble dans un but d'utilité publique. Hugues Cosnier passe pour s'être montré négligeant dans le dédommagement des propriétaires lésés par ses entreprises. N'oublions pas que les jurisconsultes de l'Ancien Régime considèrent que le roi est le maître du sol de son royaume sur lequel il possède un droit éminent (*jus eminens*). Il lui est toujours loisible de reprendre un bien à l'un de ses sujets, exerçant pour ce faire son droit de « retrait ». Le principe d'une indemnité est admis, mais souvent illusoire. Surtout, le propriétaire atteint n'a aucune autorité devant laquelle se pourvoir pour obtenir dédommagement et en contester le montant. Cosnier se montre novateur en sollicitant du roi la désignation d'experts chargés de fixer les indemnités (arrêt du Conseil du 30 décembre 1604). Après 1638, les frères Boutheroue et Jacques Guyon préfèrent, pour apurer les contentieux, multiplier les transactions et se contentent d'une procédure déclarative (***documents 1 et 2***).



2. Mandat de payer 100 livres à Jean Guyon en indemnisation d'une terre près de l'écluse de la Marolle, 16 août 1644, arch. dép. du Loiret, C suppl. 182.

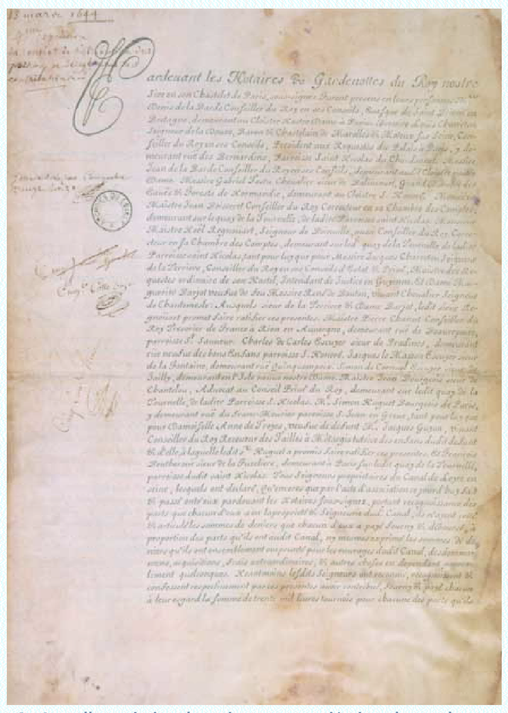


3. Protestations des habitants de Briare contre le projet d'usine élévatoire, 14 janvier 1894, arch. dép. du Loiret, 3 S 65547.

Les travaux du XIXe siècle se situent dans un tout autre contexte : la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen a affirmé le caractère inviolable et sacré de la propriété ; des lois (1810, 1833, 1841) prévoient une enquête préalable à la déclaration publique et confient à un jury de propriétaires le soin de fixer le montant de l'indemnisation.

De tout temps, les travaux publics de quelque ampleur suscitent protestations et contentieux. Les constructeurs du canal doivent affronter l'opposition résolue de plusieurs grands seigneurs. Gaspard III de Coligny, duc de Châtillon, maréchal de France et petit-fils de l'amiral de Coligny, s'estimant lésé dans ses prérogatives de haute justice, les harcèle d'une multitude de procédures judiciaires. Il faut, en 1643, lui céder une part dans la compagnie du canal pour s'assurer de sa bienveillance. En 1894, encore, la construction de l'usine élévatoire suscite de vives inquiétudes (***document 3***).

Des messieurs du canal aux services de l'État : administrer le canal



4. Acte d'association des seigneurs propriétaires du canal, 18 mars 1644, **arch. dép. du Loiret; 2 J 554.**

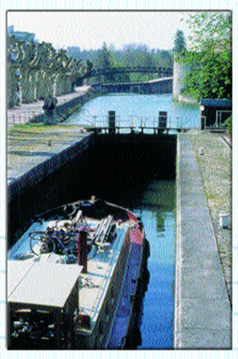
Simples receveurs des aides et des tailles à Beaugency et Montargis, Guillaume Boutheroue et Jacques Guyon ne possèdent évidemment pas les capitaux nécessaires à l'achèvement du canal. Ils décident donc d'associer à leur entreprise des personnes fortunées : l'article 24 des lettres patentes de septembre 1638 les y autorise expressément. Dès le 28 juin 1638, un règlement est adopté par les nouveaux associés détenteurs d'un capital divisé en trente parts de 30 000 livres. En 1644, les associés, soucieux de consolider leurs liens et de tenir compte des décès ou des défections intervenus pendant les travaux, officialisent la répartition des actions du canal devant notaires, à Paris (***document 4***).

Jusqu'en 1860, c'est donc la compagnie formée par les détenteurs d'actions du canal qui administre le canal. Au sommet, l'assemblée des associés est l'organe de direction. Un directeur et trois contrôleurs assurent la conduite générale de l'entreprise et commandent à un personnel d'exécution composé de commis, gardes, éclusiers et autres ouvriers.

Au cours des siècles, la compagnie investit une part de ses bénéfices dans des acquisitions foncières destinées à résoudre par avance les conflits avec les riverains. En 1653 notamment, elle achète la seigneurie de Briare et installe ses services dans le château. Dressé dans les années 1850, peu avant le rachat par l'État, un atlas témoigne de l'ampleur de l'assise terrienne de la compagnie, qui s'étend, à son apogée, sur près de 4 000 hectares (***document 5***).

5. Atlas des propriétés de la compagnie, vers 1850, arch. dép. du Loiret, 3 S GF 7160.

Des messieurs du canal aux services de l'État : administrer le canal ▶▶▶



▶ Des messieurs du canal aux services de l'État : administrer le canal

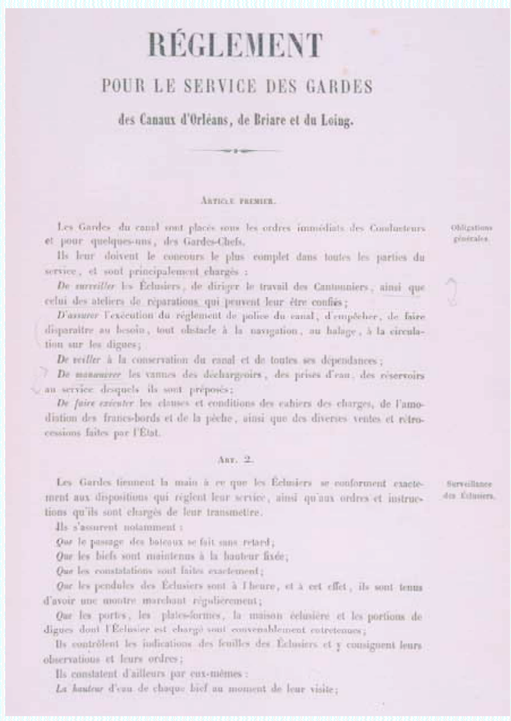
La compagnie des seigneurs du canal traverse la Révolution sans être sérieusement inquiétée. Certes, elle perd tous ses privilèges féodaux, mais elle demeure propriétaire du canal. Malgré l'opposition du Conseil d'État et l'affirmation de la théorie du domaine public, le droit de propriété de la compagnie sur le canal est solennellement reconnu par la Cour de cassation en 1837. C'est de l'intérêt convergeant d'une compagnie, inquiète de la concurrence du chemin de fer et de la chute de ses profits, et d'un État désireux d'alléger les charges pesant sur la batellerie que naît le projet de rachat. Il est décidé par une loi du 1er août 1860 moyennant le prix de 6 264 839 francs. La prise de possession effective par l'État n'intervient qu'en 1867, à l'issue de longues et difficiles opérations de transfert de propriété.

1. Les cadres du service des canaux en tournée d'inspection, vers 1900, arch. dép. du Loiret, 20 Fi 3-007.

2. Plaque de ceinturon du garde général du canal, XVIIIe siècle, musée historique et archéologique de l'Orléanais, inv. A 6417.

Désormais, le canal dépend administrativement du ministère des Travaux publics et des Ponts et Chaussées. Un service spécial des canaux d'Orléans, Briare et du Loing est constitué, avec un ingénieur en chef à Nevers, un ingénieur ordinaire à Montargis, des ingénieurs subdivisionnaires se partageant le cours des canaux (***document 1***). La nouvelle administration tire profit des clarifications juridiques permises par le transfert de propriété et fait jouer le régime de domanialité publique des voies d'eau navigables et flottables, réaffirmé par la loi du 8 avril 1898. En témoignent les conditions de location après enchères publiques du produit des francs-bords. Avec le service spécial des canaux, l'on a affaire à l'un des rares cas de structures administratives s'affranchissant des limites départementales, puisque son ressort s'étend sur trois départements, le Loiret, l'Yonne et la Seine-et-Marne. La création en 1991 de l'établissement public à caractère industriel et commercial Voies navigables de France (VNF), chargé de la gestion, de l'exploitation et de la valorisation des rivières et canaux inscrits à la nomenclature des voies navigables, consacre cette prise en considération des conditions propres à l'administration de la voie d'eau. Le canal de Briare dépend dès lors de la direction interrégionale Centre-Est sise à Nevers.

Comme l'administration générale du canal, sa surveillance incombe entièrement à la compagnie jusqu'au rachat par l'État. Les lettres patentes de 1638 autorisent la nomination de douze gardes, chiffre porté à 21 dès 1648. À leur tête, se trouve un garde général aux appointements annuels de 600 livres (***document 2***). Après 1860, l'activité des gardes est fixée par un règlement à caractère national promulgué par le ministre des Ponts et Chaussées et rendu exécutoire par les préfets des départements traversés par le canal (***document 3***).



RÉGLEMENT

POUR LE SERVICE DES GARDES

des Canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.

ARTICLE PREMIER.

Les Gardes du canal sont placés sous les ordres immédiats des Conducteurs et pour quelques-uns, des Gardes-Chefs. Obligations générales.

Ils leur doivent le concours le plus complet dans toutes les parties du service, et sont principalement chargés :

De surveiller les Éclusiers, de diriger le travail des Canonniers, ainsi que celui des ateliers de réparations qui peuvent leur être confiés ;

D'assurer l'exécution du règlement de police du canal, d'empêcher, de faire disparaître au besoin, tout obstacle à la navigation, au halage, à la circulation sur les digues ;

De veiller à la conservation du canal et de toutes ses dépendances ;

De mesurer les vannes des déchargeoirs, des prises d'eau, des réservoirs au service desquels ils sont préposés ;

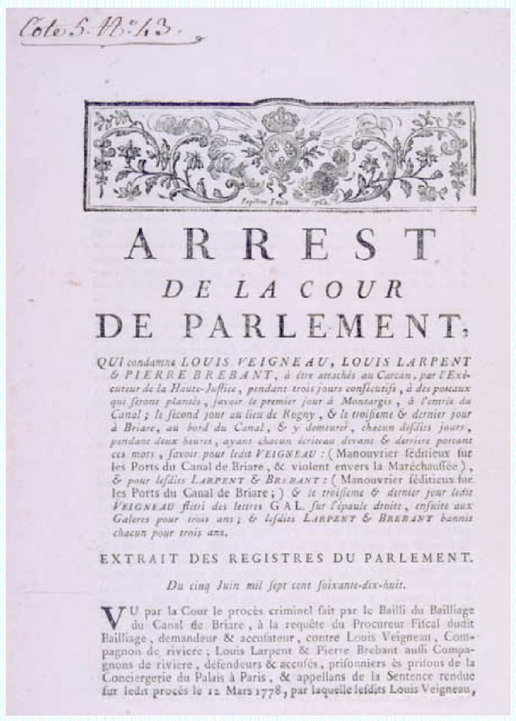
De faire exécuter les clauses et conditions des cahiers des charges, de l'amodiation des francs-bords et de la pêche, ainsi que des diverses ventes et rétrocessions faites par l'État.

ART. 2.

Les Gardes tiennent la main à ce que les Éclusiers se conforment exactement aux dispositions qui règlent leur service, ainsi qu'aux ordres et instructions qu'ils sont chargés de leur transmettre. Surveillance des Éclusiers.

3. Règlement pour le service des gardes des canaux d'Orléans, de Briare et du Loing, 1865, arch. dép. du Loiret, 3 S 65132.

De la justice concédée à la justice administrative : juger



Cote 5. N°13.

ARREST
DE LA COUR
DE PARLEMENT,

QUI condamne LOUIS VEIGNEAU, LOUIS LARPENT & PIERRE BREBANT, à être attachés au Carcan, par l'Exécuteur de la Haute-Justice, pendant trois jours consécutifs, à des poteaux qui seront plantés, savoir le premier jour à Montargis, à l'entrée du Canal ; le second jour au lieu de Rogny, & le troisième & dernier jour à Briare, au bord du Canal, & y demeurer, chacun desdits jours, pendant deux heures, ayant chacun écriteau devant & derriere portant ces mots, savoir pour ledit VEIGNEAU : (Manouvrier séditieux sur les Ports du Canal de Briare, & violent envers la Maréchaussée), & pour lesdits LARPENT & BREBANT : (Manouvrier séditieux sur les Ports du Canal de Briare ;) & le troisième & dernier jour ledit VEIGNEAU flétri des lettres G A L. sur l'épaule droite, ensuite aux Galeres pour trois ans ; & lesdits LARPENT & BREBANT bannis chacun pour trois ans.

EXTRAIT DES REGISTRES DU PARLEMENT.

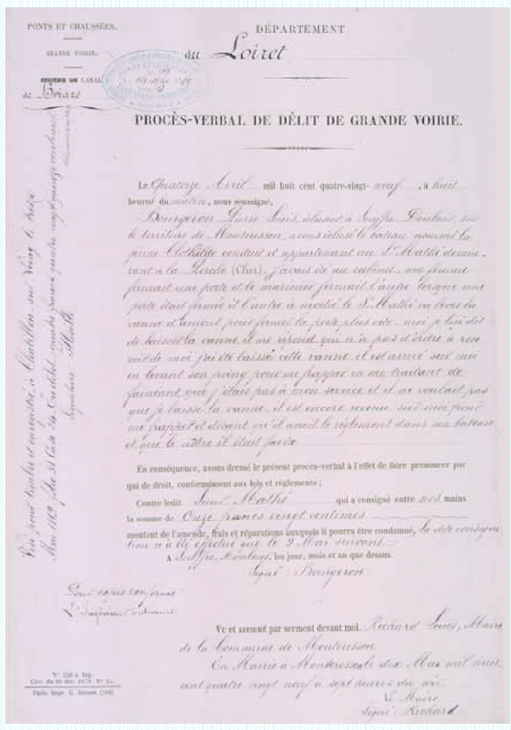
Du cinq Juin mil sept cent soixante-dix-huit.

VU par la Cour le procès criminel fait par le Bailli du Bailliage du Canal de Briare, à la requête du Procureur Fiscal dudit Bailliage, demandeur & accusateur, contre Louis Veigneau, Compagnon de riviere ; Louis Larpent & Pierre Brebant aussi Compagnons de riviere, défendeurs & accusés, prisonniers ès prisons de la Conciergerie du Palais à Paris, & appellans de la Sentence rendue sur ledit procès le 12 Mars 1778, par laquelle lesdits Louis Veigneau,

4. Arrêt du Parlement de Paris confirmant une sentence du juge du canal, 5 juin 1778, arch. dép. du Loiret, C suppl. 248.

Sous l'Ancien Régime, justice et administration sont toujours étroitement liées. « Il répugne qu'une juridiction administre ce qu'elle ne juge pas et qu'une autre juge ce qu'elle n'administre pas », avait-on coutume de dire. Il ne faut donc pas s'étonner de voir les lettres patentes de 1638 concéder aux associés la justice haute, moyenne et basse sur toute l'étendue du canal. Cette concession de justice se traduit par un tribunal siégeant à Briare et placé sous la présidence d'un juge du canal, généralement choisi parmi les magistrats des juridictions royales voisines. La compétence est à la fois civile et criminelle. Au civil, le juge du canal se prononce en dernier ressort jusqu'à vingt livres, à charge d'appel au-delà. Au pénal, le juge est compétent pour toutes les infractions aux règlements et ordonnances ; sa compétence s'étend au grand criminel et donc à la peine de mort. Les appels, initialement dévolus au bureau de la ville de Paris, sont revendiqués par le Parlement de Paris (***document 4***).

Comme toutes les justices particulières ou seigneuriales, la justice du canal est supprimée dans la nuit du 4 août 1789. Dès lors, les contraventions, constatées par les gardes de la compagnie puis par ceux du service des canaux, sont portées soit devant une juridiction administrative soit devant le tribunal de simple police (***document 5***). Le conseil de préfecture, puis le tribunal administratif, sont compétents pour toutes les contraventions de grande voirie qu'elles découlent de la police de la conservation (préservation du domaine public) ou de la police de la navigation.



PONTS ET CHAUSSÉES. — DÉPARTEMENT du Loiret

PROCÈS-VERBAL DE DÉLIT DE GRANDE VOIRIE.

5. Procès-verbal de délit de grande voirie, 14 avril 1889, arch. dép. du Loiret, 3 S 65621.

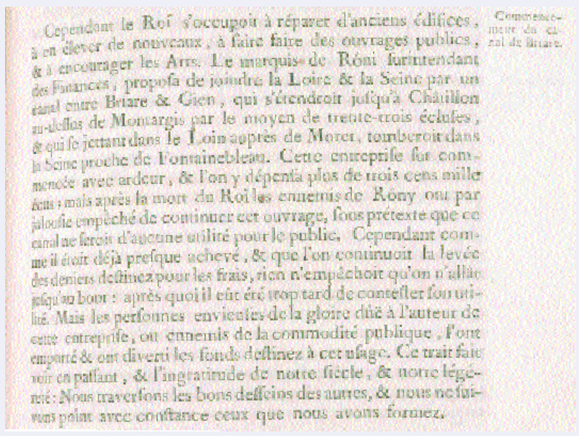
Le génie et le labeur français

La décision de construire le canal de Briare est un acte à la fois exceptionnel et fondateur. Exceptionnel car il émane du pouvoir royal et non d'intérêts privés. Fondateur ensuite, car sa réussite permet d'envisager tous les projets ultérieurs, jusqu'à l'obtention d'un dense réseau navigable unifiant économiquement un État fortement centralisé. On a pu écrire que « la construction systématique de cet immense équipement de canaux de jonction au cours de trois siècles est la plus étonnante, la plus ample et la plus savante entreprise de canalisation qui soit au monde ». Parce qu'il occupe dans cette histoire une place pionnière, le canal de Briare est un véritable lieu de mémoire des canaux français.

1. Harangue de Lhoste au roi Henri IV en 1608, détail de la carte de Nicolas de Fer, XVIII^e siècle, musée des Beaux-Arts d'Orléans, inv. 17575.

La première lettre de votre nom glorieux : la légende d'Henri IV et de Sully

Lieu de mémoire, le canal de Briare l'est en premier lieu comme élément constitutif de la légende du bon roi Henri et de son fidèle ministre. Il est certain que sans l'appui personnel du roi, sans l'influence de Sully, l'opposition des propriétaires privés aurait suffi à arrêter définitivement le chantier. Henri IV se rend lui-même à Montargis en 1608, accompagné de la reine, dans le but de « voir travailler à l'entreprise ». Grâce à la relation qu'en a donnée l'historien du Gâtinais dom Morin, on connaît la harangue prononcée par le lieutenant général Lhoste. Comparant la jonction de la Loire et de la Seine par le canal à l'initiale du prénom du roi, cette « grande figure de la première lettre de votre nom glorieux », il souligne la hardiesse de l'entreprise. Cette formule imagée plaît : le célèbre géographe du roi, Nicolas de Fer, en fait encore mention sur une carte gravée quelque soixante-dix ans plus tard (***document 1***).


Cependant le Roi s'occupoit à réparer d'anciens édifices, à en élever de nouveaux, à faire faire des ouvrages publics, & à encourager les Arts. Le marquis de Rôni surintendant des Finances, proposa de joindre la Loire & la Seine par un canal entre Briare & Gien, qui s'étendroit jusqu'à Châtillon au-dessus de Montargis par le moyen de trente-trois écluses, & qui se jettant dans le Loin auprès de Moret, tomberoit dans la Seine proche de Fontainebleau. Cette entreprise fut commencée avec ardeur, & l'on y dépensa plus de trois cens mille écus; mais après la mort du Roi les ennemis de Rôny ou par jalousie empêché de continuer cet ouvrage, sous prétexte que ce canal ne seroit d'aucune utilité pour le public. Cependant comme il étoit déjà presque achevé, & que l'on continuoit la levée des deniers destinez pour les frais, rien n'empêchoit qu'on n'allât jusqu'au bout : après quoi il eût été trop tard de conseiller son inutilité. Mais les personnes envieuses de la gloire dûë à l'auteur de cette entreprise, ou ennemis de la commodité publique, l'ont emporté & ont diverti les fonds destinez à cet usage. Ce trait fait voir en passant, & l'ingratitude de notre siécle, & notre légereté : Nous traversons les bons desseins des autres, & nous ne fournissons point avec constance ceux que nous avons formez.
Commencement du canal de Briare.

2. Présentation de l'œuvre d'Henri IV par Auguste de Thou, *Histoire universelle […] depuis 1543 jusqu'en 1607*, 1734, t. XIV (détail de la p. 317), médiathèque d'Orléans, E 2744.

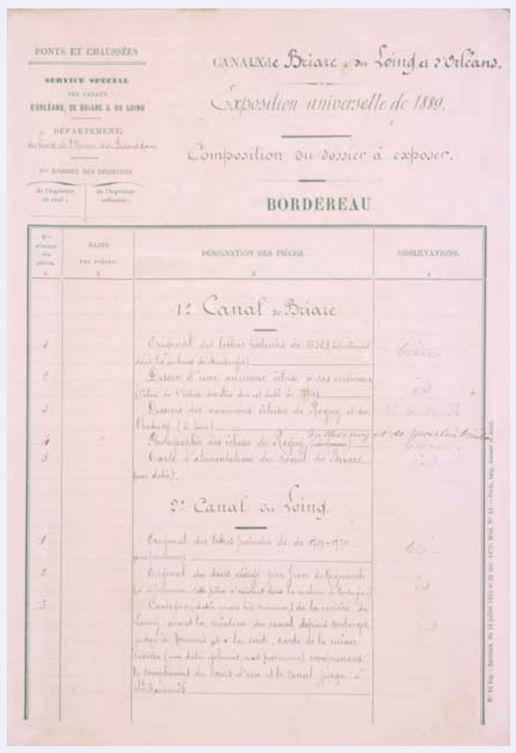
Les historiographes du XVII^e siècle prennent le relais. Plus ou moins favorables à Sully, mais tous théoriciens de la supériorité de la monarchie française, ils convoquent le canal au profit de la plus grande gloire de la royauté : ainsi, Auguste de Thou dans son *Histoire universelle* (***document 2***).

Au XVIII^e siècle, dans le contexte des Lumières et de la diffusion des idées physiocratiques, l'apport du canal au commerce est exalté. L'abbé d'Expilly, dans son *dictionnaire de géographie de la France*, rend un hommage appuyé à Sully, ministre « éclairé ». En 1778, Joseph-Jérôme de Lalande n'hésite pas à étendre à l'Europe les conséquences de l'ouverture du canal de Briare.

Durant tout le XIX^e siècle, et encore dans les années 1950, les manuels de l'enseignement primaire diffusent largement une image aisément consensuelle qui célèbre la continuité de dessein entre la monarchie et la république.

Cette élaboration mémorielle finit par se matérialiser dans un monument : Boucher de La Rupelle, directeur du canal, fait édifier en 1817 à Montargis une borne marquant la jonction des canaux de Briare et du Loing (***document 3***).

3. Borne de jonction des canaux de Briare et du Loing élevée en 1817, arch. dép. du Loiret, 12 Ph 1579.


PONTS ET CHAUSSÉES
SERVICE SPÉCIAL
DES CANAUX
D'ORLÉANS, DE BRIARE & DU LOING
DÉPARTEMENT
CANAL de Briare à la Loing et à Orléans.
Exposition universelle de 1889.
Composition du dossier à exposer.
BORDEREAU
DÉSIGNATION DES PIÈCES.
OBSERVATIONS.
1.er Canal de Briare
2.e Canal du Loing.

4. Liste de documents à présenter à l'exposition universelle de 1889, arch. dép. du Loiret, 3 S 65132^e.

Célébrations et anniversaires

Ce syncrétisme si caractéristique du système républicain à son apogée trouve son expression la plus achevée dans l'exposition universelle de 1889, célébrant le centenaire de la Révolution française. Au moment où les canaux de Suez et de Panama témoignent de la permanence du savoir-faire français en la matière, les organisateurs de l'exposition réservent une place de choix au canal de Briare. Assurément, il fait partie du patrimoine national (***document 4***).

Les anniversaires de la date d'ouverture du canal à la navigation (1642) sont l'occasion de commémorations, d'ampleur variable. Les médailles en sont le support privilégié. En 1742, au terme d'un long procès qui éloigne la menace de construction d'un canal concurrent, les seigneurs du canal font frapper une médaille commémorative. On y voit à l'avers deux hommes appuyés sur une urne personnifiant deux fleuves et une femme dans la même position évoquant le canal ou le Loing. L'eau s'échappant des urnes se mêle, illustrant la légende CONCORDIA CRESCENT : ils croîtront dans la concorde. Au revers, se trouvent les armoiries de la compagnie, d'argent à trois fasces de gueules, entouré de la légende CANAL DE BRIARE, 1742. L'an X voit la réédition de cette médaille mais les armoiries, rappelant l'Ancien Régime, sont remplacées par une corne d'abondance (***document 5***).

En 1875, quinze ans après la dissolution de la compagnie, la ville de Briare s'en déclare « la légitime héritière » et en reprend officiellement les armes ainsi que la devise CONCORDIA CRESCENT, dans une traduction adaptée aux mentalités de la III^e République : « le progrès par l'union ».

5. Médaille commémorative du canal, an X, musée historique et archéologique de l'Orléanais, inv. 80.2.57.

Célébrations et anniversaires ▶▶▶

▶ Célébrations et anniversaires

Il est remarquable, qu'en des circonstances difficiles de l'histoire de France, le canal de Briare joue le rôle de refuge d'un orgueil national blessé. En 1942, année du tricentenaire de l'ouverture du canal à la navigation, paraît dans une France occupée l'ouvrage de Pierre Pinsseau, somme des connaissances sur la question. Un article publié dans la revue *L'Illustration* célèbre la grandeur passée du pays et attache définitivement le nom du roi Henri à l'entreprise, sous le titre « Le canal Henri IV ou le canal de Briare » (***document 1***). En des heures sombres, le canal permet de chanter le génie français avec nostalgie.

LE CANAL HENRI-IV OU CANAL DE BRIARE

1. « Le canal Henri IV ou canal de Briare », article de Pierre Pinsseau, ***L'Illustration***, 19 septembre 1942, p. 197-198, arch. dép. du Loiret, non coté.

Translation mémorielle : du canal au pont-canal

Mais un canal peut en cacher un autre : à la fin du XIXe siècle, la notoriété du premier canal à point de partage tend à disparaître derrière celle d'un spectaculaire ouvrage d'art, le superbe pont-canal, qui raccorde à partir de 1896 le canal de Briare au canal latéral à la Loire. Long de 662 mètres, le pont canal, dû à la maîtrise de l'ingénieur Léonce Abel Mazoyer, est une incontestable prouesse technique. Au lieu d'une construction de pierre dont les trop nombreuses piles auraient dangereusement barré le courant, l'ingénieur préconise l'utilisation d'un acier doux. Ce matériau souple autorise l'allongement des portées jusqu'à quarante mètres, alors même qu'elles soutiendront le double poids de l'eau et des embarcations. L'ouvrage est pourtant accueilli avec beaucoup de réserves par la population locale. Pour le construire, il a fallu exproprier, déplacer des tombes, subir un long chantier. Pour finir, des remontées d'eau par les caves et les fosses septiques exaspèrent la population, qui envoie une pétition au préfet et somme « MM. les ingénieurs des Ponts et Chaussées » de réparer les dégâts ou de vidanger le bief ! Les passions sont telles qu'aucun personnage officiel ne se hasarde à venir inaugurer ce qui fait, aujourd'hui, la gloire de la ville. Bravant l'opinion de ces concitoyens, le marchand de bois Ernest Guingant, futur député et sénateur du Loiret, y passe fièrement le premier à bord de sa flûte *Aristide*, en compagnie de quelques amis et de notables citoyens de Briare (***document 2***).

La célébration du cinquantenaire du Pont-canal de Briare a donné lieu à de belles manifestations

Le pont-canal de Brjare, une merveille du monde ! C'est ainsi que s'exprimait il y a quelques années avant la guerre le journaliste André Delhay, dans les lignes qui vont suitre : « Je n'arrive pas à comprendre pourquoi l'on n'amène pas les enfants de Paris voir cette stupéfiante construction et comment la plupart des étrangers quittent la France sans l'avoir admirée ».

Les fêtes, à l'occasion de son cinquantenaire ont commencé le samedi 23 août par une grande retraite aux flambeaux avec le concours de la fanfare du 2e Régiment de Hussards chaleureusement ovationnée par l'assistance, par la clique de la « Concordia » et la fanfare de Briare.

Cette retraite a parcouru la ville au milieu d'une foule comparable à la foule de nos comices agricoles d'avant guerre. Elle se termina sur les lieux mêmes du pont-canal. Il fut tiré un feu d'artifice avec fusées éclairantes, flammes de bengale, pluie d'étoiles multicolores, le tout du plus bel effet.

La foule se retrouva place de la République où la fête foraine battait son plein jusqu'à une heure avancée de la nuit. Il y eut dans la salle du Tivoli un grand bal qui groupa toute la jeunesse dont les couples dansèrent au son d'une belle musique. Le dimanche 24 août, à 6 heures du matin, on entendit des salves d'artillerie, le réveil en fanfare par les clairons de la « Concordia ». C'était le prélude de la fête.

Tous les magasins de l'artère principale de la ville ont reçu des décorations magnifiques de feuillages et de fleurs.

LA RECEPTION DES AUTORITES A LA MAIRIE

Dans la salle de l'Hôtel de Ville, M. le Maire de Briare, assisté de son conseil municipal, reçoit les personnalités présentes à la manifestation. M. René Blain souhaita la bienvenue à M. le Sous-Préfet de Montargis et à tous les parlementaires du Loiret : MM. Dézarnauld, Chevallier, Gabelle et à MM. les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Il parle du charme séduisant de la ville et fait l'historique du pays d'après le livre de notre compatriote M. Pierre Pinsseau. En quelques mots, il cite les personnages illustres qui sont venus à Briare : le pape Pie VII, Napoléon Ier, Cambronne et plus près de nous les chefs alliés en juin 1940 alors que Briare abritait le G.Q.G. français.

En terminant, M. le Maire assure le sous-préfet que les habitants resteront fidèles aux institutions républicaines.

M. Bouilhagnet répond en disant toute sa satisfaction d'être parmi la population briaroise en ce jour du cinquantenaire du pont-canal.

LE DEFILE EN VILLE

Précédé des trompettes du 2e Hussards, de la clique de la Concordia, et de la fanfare de Briare, le cortège s'est formé à la mairie avec les personnalités officielles, les drapeaux des Associations d'anciens combattants, mutilés, réformés, réfractaires, maquisards, prisonniers de guerre, les porteurs de gerbes de fleurs, et, passant sous un arc de triomphe orné rue du Cheval-Blanc, le deuil gagne la Loire.

Là, sur un bateau aménagé spécialement, les personnalités officielles prennent place et alors que l'embarcation traînée par un tracteur automobile, file en direction de St-Firmin, M. le Sous-Préfet, muni de ciseaux, coupe le ruban tricolore symbolique.

Le cortège passe devant l'usine élévatoire, la Grande-Rue, le quai Alexis-Tchékoff, le boulevard Buyser où deux haltes sont faites pour glorifier ces deux héros de la Résistance.

Des fleurs sont déposées aux monuments 1870-71 et 1914-18 où un discours est prononcé par le président régional du G.N.R.M., discours que nous publierons dans un prochain numéro.

Une minute de silence est observée et la « Marseillaise » est jouée par la fanfare et le défilé se disloque place de l'Hôtel-de-Ville.

(Suite en chronique de Briare).

3. La célébration du cinquantenaire du pont-canal d'après le *Journal de Gien*, 30 août 1947, arch. dép. du Loiret, PR 1.

La nouvelle voie est un réel succès (près de 1 657 700 tonnes transportées à la veille de la première guerre mondiale) et, rapidement, les Briarois adoptent leur pont-canal. Cinquante ans plus tard, c'est au son des fanfares, dont la clique « Concordia », que le pont-canal est enfin officiellement inauguré par une retraite au flambeau, des feux d'artifice, une fête foraine et un banquet (***document 3***).

Dès lors le mouvement est irréversible. Symbole achevé d'un XIXe siècle confiant dans un progrès technique conquérant, le pont-canal l'emporte définitivement. Une véritable translation mémorielle s'opère à son avantage. La ville se met à communiquer sous le nom de « Briare-le-canal ». Son image est désormais principalement associée au pont-canal, qui attire de 200 000 à 300 000 visiteurs par an. Les dimensions de l'ouvrage, qui le rendent unique au monde, les compétences techniques qui en ont rendu la construction possible, le nom prestigieux d'Eiffel qui lui est un peu abusivement associé, l'élégance de ses lignes, ont fait finalement passer au second plan l'exploit qu'avait représenté en son temps la construction du premier canal à point de partage. Il devient l'emblème de la ville, reproduit sur les célèbres faïences de Gien ou commémoré en timbre poste (***documents 4 et 5***).

ARISTIDE

L'an mil huit cent quatre-vingt-seize, le 16 Septembre, à 8 heures du matin, le Bateau « ARISTIDE » jaugeant 330 tonnes, appartenant à Monsieur GUINGAND Ernest, Marchand de bois à Briare, passa le premier sur le Pont-Canal de Briare.

Messieurs BOISSET ancien Maire de Briare, POUPARD ancien Conseiller Municipal, PINSSEAU Victor, GAIME, B. BESSON Fils, CHABIN Conseillers Municipaux ; DEBAUCHEY Commissaire de Police de Briare, DROCHE Entrepreneur de Maçonnerie, MARQUET-PINSSEAU dit GIRAUD, BOUGEARD Cafetiers ; G. LAMOTTE négociant, JOFFARD marinier, MAUDET chef monteur du Pont-Canal, SERVEAU Amédée, CHEVALIER Octave, PIPOT Fils, Marius MARQUET, DROCHE Fils, SAUVARD, Amis de M. GUINGAND, étaient présents et, malgré l'absence de tout personnage officiel, célébrèrent par une fête amicale, l'inauguration du Pont-Canal.

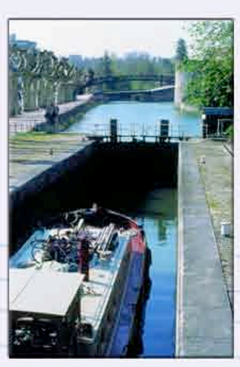
Cette photographie en perpétuera le Souvenir.

2. Le bateau Aristide traverse le pont-canal, 1896, maison des deux marines de Briare.

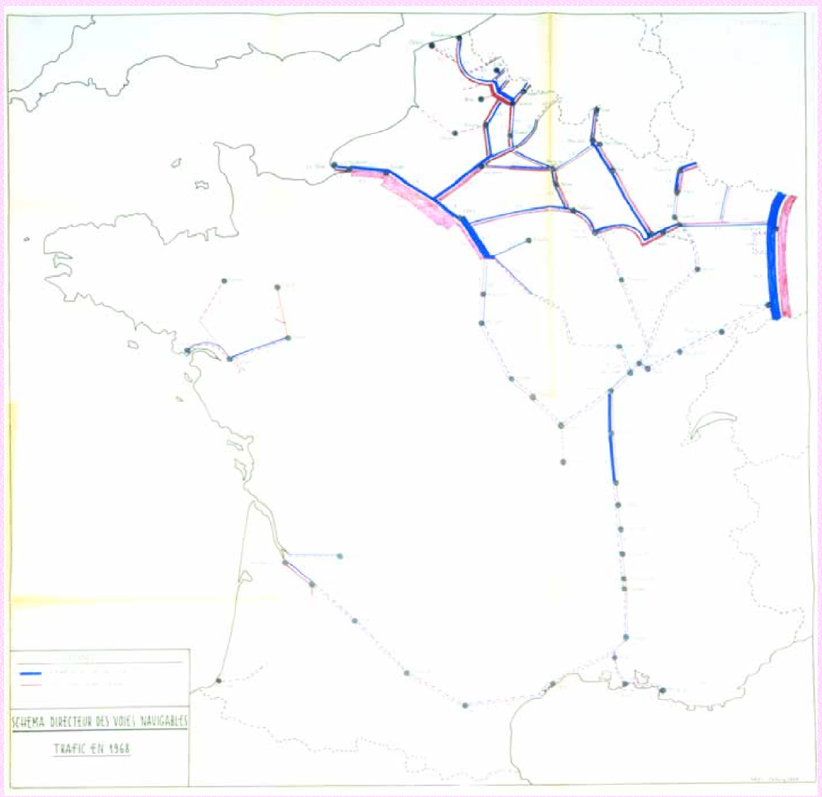
Le Pont-Canal de BRIARE
1896 - 1996

5. Assiette en faïence de Gien au motif du pont-canal, musée de la faïencerie de Gien.

4. Timbre à l'effigie du pont-canal, 7 juillet 1990, collection particulière.



Traces et usages



1. Carte du trafic commercial par les voies navigables en France en 1968, arch. dép. du Loiret, cote prov. 1262 W 104.

Le rôle économique du canal de Briare décline fortement à partir des années 1960. Le trafic commercial y devient faible, surtout si on le compare à celui que conservent les canaux de l'Est et du Nord (***document 1***). Dans les années 1980 la situation atteint un point de non-retour : la batellerie traditionnelle se meurt, il faut rechercher de nouveaux usages.

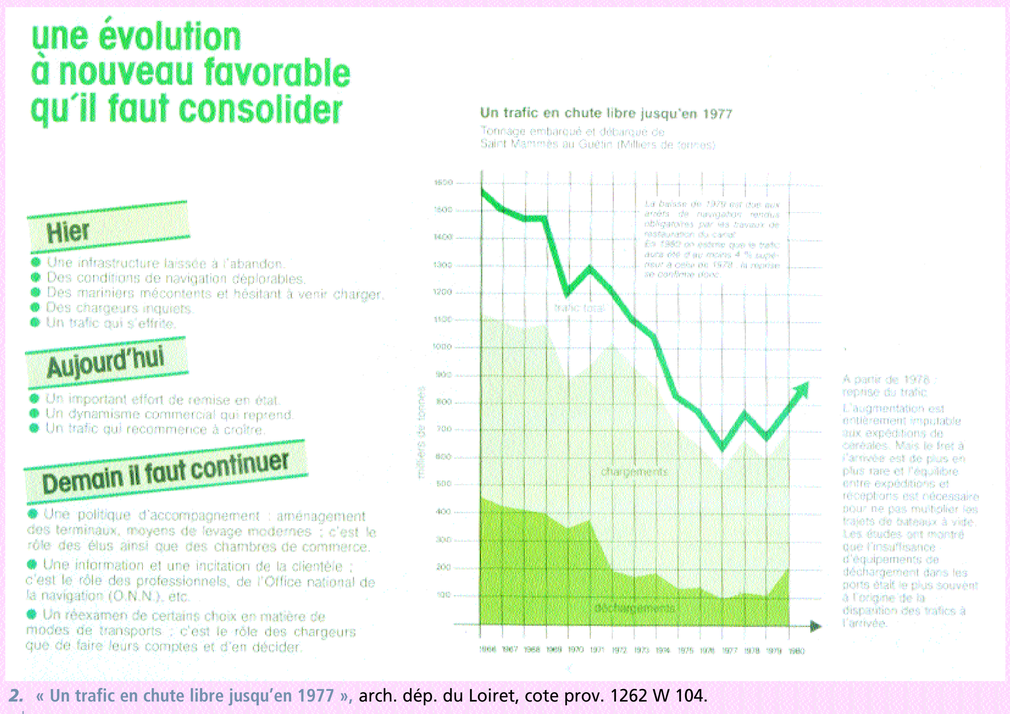
Une fonction commerciale déclinante

Trois facteurs expliquent ce recul de la fonction commerciale. Le gabarit Freycinet, correspondant à des péniches de 38,50 mètres de long, 5,10 mètres de large et un enfoncement de 2,10 mètres pour 350 tonnes est devenu insuffisant. Les convois poussés de grand gabarit, allant de 1 000 à 5 000 tonnes, ne peuvent évidemment pas l'emprunter. Encore le gabarit Freycinet est-il en bien des endroits théorique à cause du mauvais entretien. En 1974, le mouillage ne dépasse parfois pas les 1,60 mètres : les bateaux raclent le fond et s'abîment, tandis que les mariniers multiplient les lettres de protestation auprès des autorités compétentes et refusent de plus en plus souvent d'emprunter le canal. D'indispensables modernisations n'ont pas été faites et les écluses ne sont toujours pas automatisées.

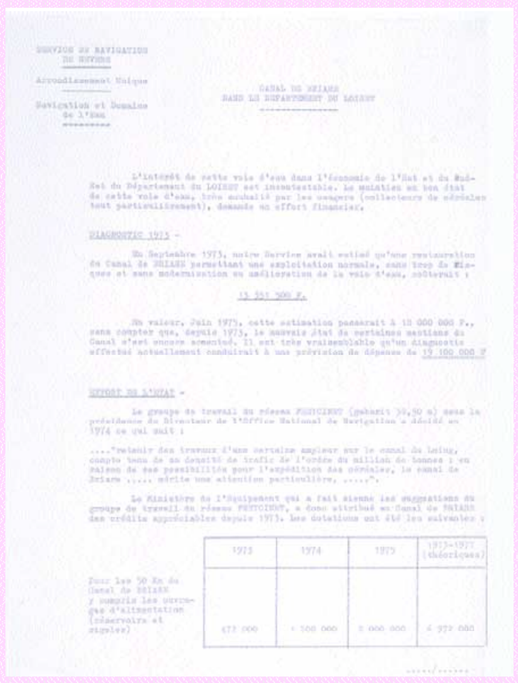
La situation géographique du canal est elle-même devenue défavorable. La concurrence du canal de Bourgogne existe plus que jamais. Reliant la Saône à la Seine, il permet une liaison Manche-Méditerranée plus courte, quoique grevée d'un plus grand nombre d'écluses (212 contre 150). En 1852 déjà, le canal de Bourgogne transportait 30 millions de tonnes quand le canal de Briare n'en recevait pas 3 000. Ici comme ailleurs la concurrence du chemin de fer puis de la route, jugée plus rapide et plus souple, se fait sentir. Rappelons qu'au plan national le tonnage transporté par rail dépasse celui sur eau dès 1857.

Enfin le trafic commercial du canal de Briare pâtit d'un fort déséquilibre avec, en volume, cinq fois plus de départs vers les ports de la basse Seine et le Bénélux que d'arrivées de marchandises. Il en résulte des voyages à vide qui sont pénalisants pour les artisans bateliers. Il faut dire que le transport de céréales, dans le sens du départ, est majoritaire : plus de 50 % des produits transportés en 1972, soit 369 500 tonnes sur un total de 717 900 tonnes.

Au total, la chute des volumes transportés comme du nombre des bateaux, générale sur tous les canaux Freycinet, prend ici un accent particulier (***document 2***).



2. « Un trafic en chute libre jusqu'en 1977 », arch. dép. du Loiret, cote prov. 1262 W 104.

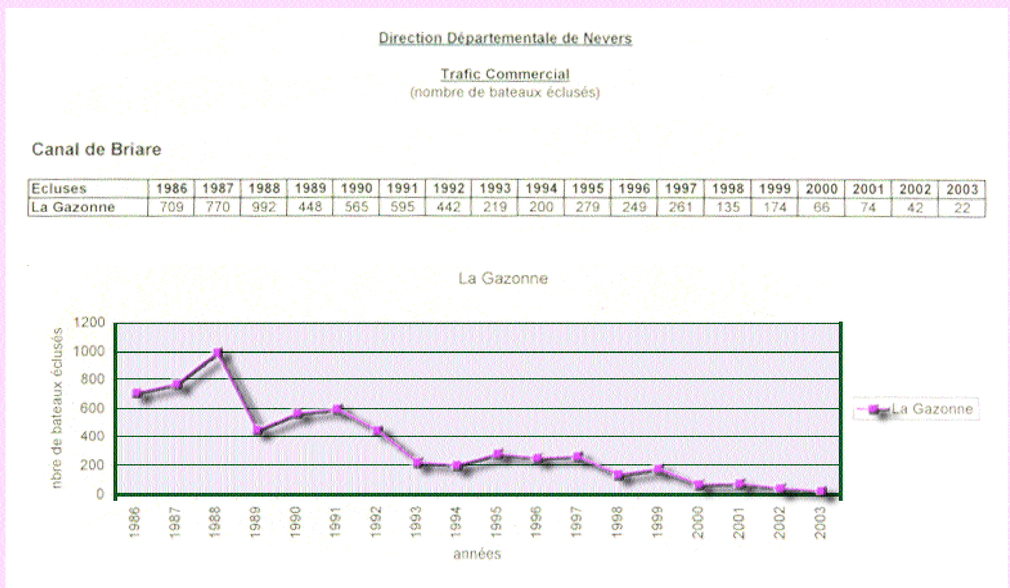


3. Rapport du service de la navigation de Nevers, 1975, arch. dép. du Loiret, cote prov. 1262 W 104.

Néanmoins à partir du début des années 1970, des tentatives de relance de la voie d'eau ont lieu et le mouvement semble pouvoir être inversé. La priorité est de restaurer le canal pour qu'il redevienne facilement navigable. Des programmes de travaux sont décidés à la faveur des contrats de plan État-région, réunissant les contributions financières de l'État et des collectivités locales (***document 3***). Ils portent sur la remise en état des écluses, des maisons éclusières et des ponts, l'installation de matériels de sécurité, l'étanchement et le renforcement des berges, le dragage du canal et la restauration des ouvrages d'alimentation (réservoirs, rigoles et usine élévatoire). Le contexte semble plus favorable : la flambée des prix du pétrole en 1973 et 1979 redonne au transport fluvial une forme de compétitivité (***document 4***).

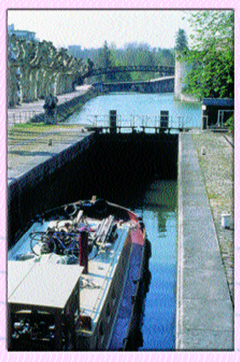
4. Programme triennal des restaurations des canaux du Loing, de Briare et latéral à la Loire, vers 1975, arch. dép. du Loiret, cote prov. 1261 W 532[b].

Malgré quelques sursauts, ces efforts échouent (***document 5***). Une reprise marquée a lieu entre 1977 et 1980, le tonnage transporté augmentant de 295 375 à 406 097 tonnes tandis que le nombre de bateaux éclusés à la Gazonne (commune d'Ouzouer-sur-Trézée) passe de 1 024 à 1 420. Un redressement plus modeste est observé entre 1986 et 1988 : 992 bateaux éclusés au lieu de 709. Mais la tendance lourde est à la baisse irrémédiable. Les estimations officielles qui, en 1990 encore, tablent sur 1 000 passages par an se révèlent irréalistes. Aujourd'hui l'usage commercial est devenu résiduel : en 2003, 22 bateaux commerciaux seulement se sont présentés à l'écluse de la Gazonne.



Ecluses	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
La Gazonne	709	770	992	448	565	595	442	219	200	279	249	261	135	174	66	74	42	22

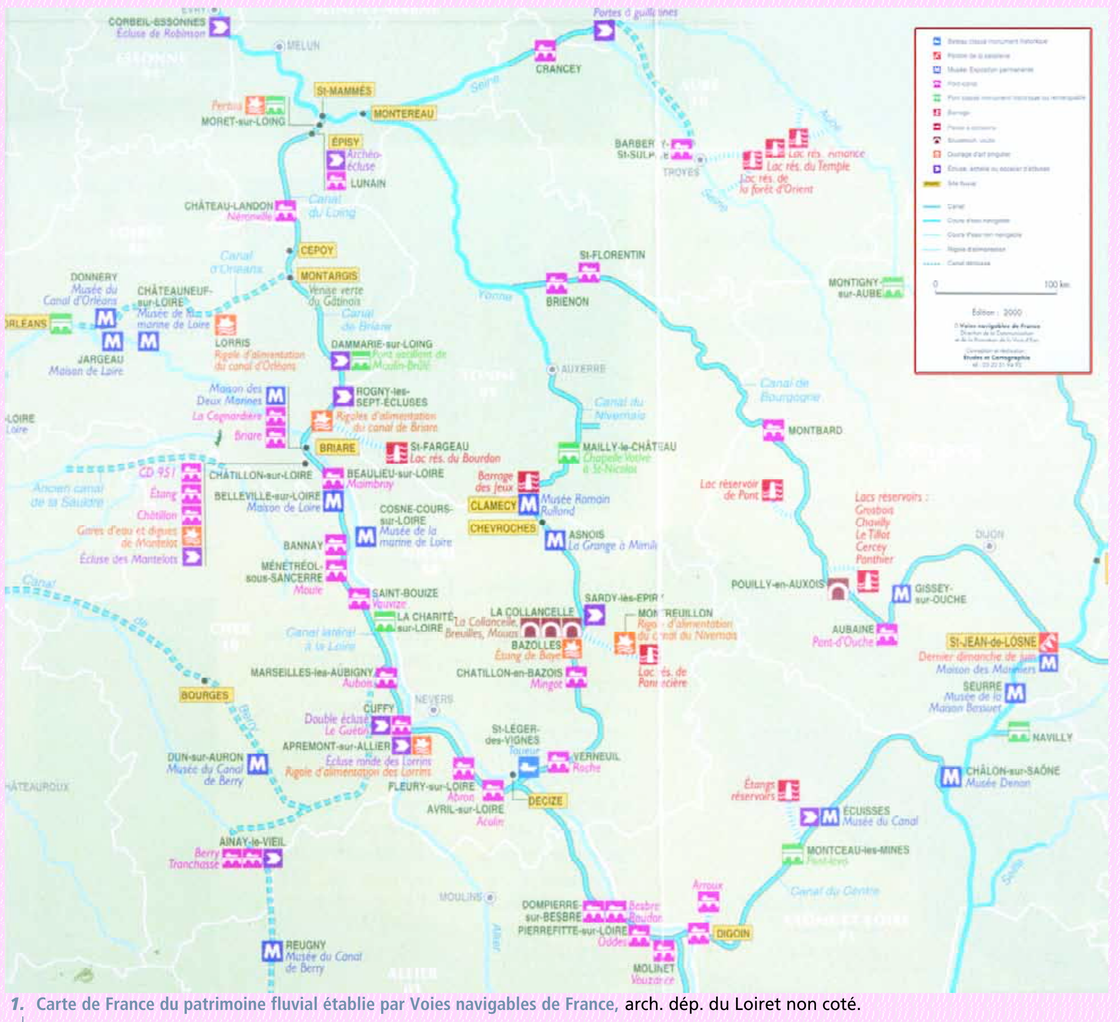
5. Évolution du nombre de bateaux de commerce passant par l'écluse de la Gazonne à Ouzouer-sur-Trézée entre 1986 et 2003, 2004, don Voies navigables de France (direction interrégionale Centre-Est).

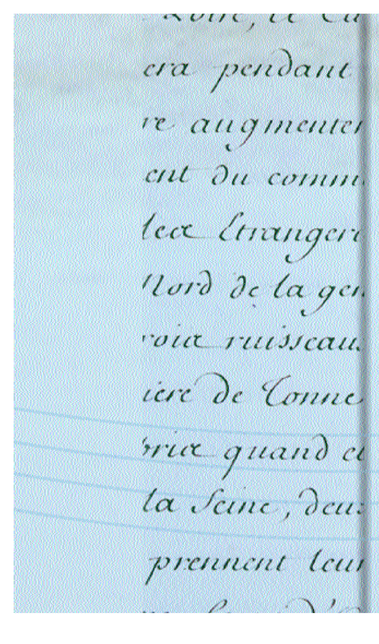


Trouver et permettre de nouveaux usages

Le commerce est mort, vive le tourisme ! Les années 1980 sont celles de l'émergence du tourisme fluvial. 1982 est une année charnière pour le canal de Briare. Pour la première fois, le nombre des bateaux de tourisme dépasse celui des bateaux de commerce : 1 095 contre 938 à l'écluse de la Gazonne. Le phénomène n'est pas entièrement nouveau et s'est progressivement affirmé depuis les années 1960 : 22 passages plaisanciers en 1960, une centaine en 1970, 800 en 1980, 2 000 en 1991.

Derrière ces chiffres, se cache un profond changement dans la perception de la voie d'eau, rendu possible par un étonnant enrichissement de la représentation collective du canal. Autrefois purement utilitaire, il devient non seulement un support de loisirs, mais se pare de valeurs nouvelles, patrimoniales, technologiques ou environnementales. La patrimonialisation est générale et touche aussi bien les éléments remarquables comme l'échelle d'écluses de Rogny que les ouvrages plus modestes comme des maisons éclusières, des ponts, des passerelles, parfois inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Le goût pour la culture scientifique trouve aussi matière à s'investir : écluses, systèmes d'alimentation en eau, usine élévatoire constituent d'incontestables prouesses susceptibles de retenir l'attention du public. Plus récente, l'exigence environnementale est également mobilisable : préservé, le milieu autour du canal se signale par sa biodiversité.


CORBEIL-ESSONNES
Écluse de Robinson
MELUN
CRANCEY
St-MAMMÈS
MONTEREAU
MORET-sur-LOING
ÉPISY
LUNAIN
CHÂTEAU-LANDON
CEPOY
MONTARGIS
Verrue verte du Gâtinais
DONNERY
CHÂTEAUNEUF-sur-LOIRE
JARGEAU
LORRIS
DAMMARIE-sur-LOING
ROGNY-les-SEPT-ÉCLUSES
BRIARE
CHÂTILLON-sur-LOIRE
BELLEVILLE-sur-LOIRE
BEAULIEU-sur-LOIRE
Maimbray
SI-FARGEAU
Lac rés. du Bourdon
COSNE-COURS-sur-LOIRE
BANNAY
MÉNÉTRÉOL-sous-SANCERRE
SAINT-BOUIZE
LA CHARITÉ-sur-LOIRE
MARSEILLES-les-AUBIGNY
BOURGES
CUFFY
APREMONT-sur-ALLIER
DUN-sur-AURON
FLEURY-sur-LOIRE
AVRIL-sur-LOIRE
AINAY-le-VIEIL
REUGNY
Musée du Canal de Berry
NEVERS
ST-LÉGER-des-VIGNES
VERNEUIL
DECIZE
MOULINS
DOMPIERRE-sur-BESBRE
PIERREFITTE-sur-LOIRE
MOLINET
DIGOIN
SI-FLORENTIN
BRIENON
AUXERRE
TROYES
MONTIGNY-sur-AUBE
MONTBARD
MAILLY-le-CHÂTEAU
CLAMECY
CHEVROCHES
ASNOIS
SARDY-les-ÉPIRY
LA COLLANCELLE
BAZOLLES
CHÂTILLON-en-BAZOIS
POUILLY-en-AUXOIS
AUBAINE
GISSEY-sur-OUCHE
DIJON
ST-JEAN-de-LOSNE
SEURRE
NAVILLY
CHÂLON-sur-SAÔNE
ÉCUISSES
MONTCEAU-les-MINES
Canal du Centre
Canal de Bourgogne
Canal du Nivernais
Canal de Briare
Canal latéral à la Loire
Canal d'Orléans
Canal du Loing
Lac rés. du Temple
Lac rés. de la forêt d'Orient
Lac réservoir de Pont
Lacs réservoirs : Grosbois, Chaumy, Le Tillot, Cercey, Panthier
Étangs réservoirs
Barrage des Jeux
Rigole d'alimentation du canal de Briare
Rigole d'alimentation du canal d'Orléans
Rigole d'alimentation des Lorrains
Écluse ronde des Lorrains
Écluse de la Gazonne
Écluse de la Folie
Écluse des Mantelots
Écluse des Trois Canaux
Écluse de Buges
Écluse de la Cognardière
Écluse de la Langlée
Écluse de la Garenne
Écluse de la Ste-Catherine
Écluse de la Rue
Écluse de la Rue Basse
Écluse de la Rue Haute
Écluse de la Rue Neuve
Écluse de la Rue Neuve Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute
Écluse de la Rue Neuve Haute Basse
Écluse de la Rue Neuve Haute



Cette exposition a été conçue par le Conseil général du Loiret (Archives départementales) à l'occasion du quatrième centenaire au début de la construction du canal de Briare.

Remerciements :

Musée des Beaux-Arts d'Orléans, musée historique et archéologique de l'Orléanais, médiathèque d'Orléans, archives municipales et musée Girodet de Montargis, archives communales et Maison des deux marines de Briare, musée de la faïencerie de Gien, École nationale des Ponts et Chaussées, Service historique de la Marine, Voies navigables de France, Mme Muguette Rigaud.

Loire faite Seine, Seine faite Loire

le Loiret
Conseil Général