



## **DE LOIRE EN SEINE ET DE LOIRE EN SAÔNE**

### **COMPTE RENDU DU VOYAGE ORGANISE PAR L'ALLIANCE DES RHODANIENS ET PROMOFLUVIA DU 3 AU 7 JUIN 2015**

#### **1<sup>er</sup> jour, mercredi 3 juin : LYON, ROANNE, BRIENNON, DIGOIN, PARAY-LE-MONIAL.**

Le 3 juin 2015, sous un soleil rayonnant, dès 7 heures, nous voici tous réunis, adhérents ADR et Promofluvia devant notre siège au port Édouard Herriot pour un voyage au plus près des canaux du Centre.

Dès le départ, les horaires sont tenus et le car prend la route pour Roanne. À cette heure-là, les embarras de Lyon pas encore commencés, rapidement l'autoroute A89 nous ouvre les bras. À Balbigny (42) nous retrouvons vite la voie express Neulise-Roanne et à 8h30 nous avons rejoint la maison du barragiste au port de Roanne entre Loire et canal.

Roland MIGNARD, adjoint à l'urbanisme du maire de Roanne, nous souhaite la bienvenue.

René FESSY invite à découvrir la Loire : le barrage dit « de la navigation » permet l'alimentation du canal latéral, jusqu'au Bec d'Allier par Le Linquet (3m<sup>3</sup>/s) ; il offre aussi un plan d'eau pour le canoë-cayak et l'aviron. Le second robinet est assuré par le barrage des Lorrains sur l'Allier. Roanne se situe à 5 km en aval du barrage de Villeret, dernier contrefort du Massif Central.

Roanne est le 1<sup>er</sup> port de la « Loire haute » aux XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles pour le transport du charbon du bassin stéphanois et aussi du vin de la Côte Roannaise. Les rambertes (ou sapines), bateaux à fond plat de 30 mètres (30 tonnes) naviguaient en période de crue soit une soixantaine de jours par an seulement. L'avènement de la vapeur a permis l'acheminement de la houille par le chemin de fer jusqu'au Coteau où a été construite une gare d'eau permettant ainsi aux mariniers d'éviter la dangerosité des gorges de la Loire entre Balbigny et Villerest. Les bateaux pouvaient alors descendre le courant à couple.

Il ne reste plus de cette époque que la chapelle Saint-Nicolas-du-Port (1630), l'un des 3 édifices les plus anciens de la ville et l'Auberge des Voyageurs qui a accueilli des

personnalités comme le Duc de RICHELIEU ou Mme de SEVIGNE... Aujourd'hui cet immeuble a été vendu en 6 lots.

Le canal prendra le relais pour le transport fluvial en 1838. Il a été construit dans le lit principal du fleuve ; les perrés édifiés au début du XIX<sup>ème</sup> siècle ont permis alors à la Loire d'emprunter son bras secondaire situé plus à l'Est (côté Le Coteau).

René FESSY insiste sur l'importance des remblais qui séparent le fleuve de son canal en amont du Bassin et jusqu'au-delà de son aval.

M. MIGNARD adjoint à Roanne demande la parole car notre guide René FESSY est intarissable ! Il nous explique que le port de Roanne, longtemps uniquement port de commerce, a fait que les roannais s'en détournent. La municipalité en réaménageant la place de la Loire (Place Aristide BRIAND) face au port devenu surtout port de plaisance, voudrait qu'enfin ceux-ci reviennent vers son port, son canal et son fleuve. Ce projet pourrait voir le jour vers la fin 2017.

M. MIGNARD nous quitte et M. FESSY reprend la parole.

A la fin des années 1980, l'activité marchande cesse sur la voie d'eau battue en brèche par le routier et encore un peu le ferré... La municipalité d'Auroux qui a hérité de cette friche industrielle d'une superficie de plus de 4 terrains de football devra le transformer en port de plaisance. Aujourd'hui le port, le plus intérieur de France, accueille plus de 100 bateaux dont 40 sont habités pendant la période d'hivernage, soit les ressortissants de 14 nationalités.

Notre route reprend en direction de Briennon.

René Fessy évoque sa passion pour la Loire dont il est un fervent défenseur depuis plus de 20 ans. Ce roannais, ligérien pure souche, a fondé le Liger-Club de Roanne en 2007 afin de contribuer au développement de la culture fluviale. Il profite du déplacement pour servir de « guide touristique » faisant ainsi découvrir le bassin de l'Oudan, l'usine Michelin, l'ancien arsenal (Nexter et autres entreprises) et aussi son quai de chargement.

Dans l'attente de Christiane LONGERE, maire de Briennon, les lyonnais découvrent le petit port de Briennon, le 2<sup>ème</sup> du canal entre Roanne et Digoin, les autres escales étant des haltes fluviales, comme à Melay, à Artaix (71) ou à Chassenard (03) dont celle de la Croix-Rouge a été complètement rénovée cette année. A part en période estivale, la vingtaine d'anneaux s'offre essentiellement aux plaisanciers locaux.

Madame le Maire évoque la mutation de sa commune après la fermeture de sa tuilerie (1986). Le canal avait beaucoup contribué à son développement et elle rend hommage à ses prédécesseurs qui ont su immédiatement réagir en réaménageant le port pour la plaisance. En tant que présidente de l'association du canal Roanne-Digoin (3 départements), elle nous dit toute l'attention qu'elle porte aux voies navigables mais aussi combien est grande la difficulté à se faire entendre sur ce sujet. VNF a donc à nouveau porté un intérêt à ce canal qui a failli disparaître.

René FESSY milite aussi pour le retour du transport marchand sur le réseau des canaux de petit gabarit. Le porte-parole du « comité des plaisanciers de Briennon et de Roanne pour le retour du fret fluvial », devenu depuis peu « l'Association Roanne-Fluvial » estime que cette alternative pour un mode de transport doux a toute sa place, mais il est bien difficile de changer ses habitudes ; c'est le cas aussi dans les entreprises ! Acheminer des bateaux

de 250 tonnes (= 10 semi-remorques) jusqu'à Roanne, c'est possible nous dit VNF. Il est évident que nous ne connaissons pas le pic de 2500 péniches par an au port de Roanne !

Sur la route Briennon-Digoin.

Le poids du car (19 t) ne permet pas à son chauffeur d'emprunter le pont métallique réservé aux moins de 8 T qui traverse le canal et prive les visiteurs de la découverte des travaux réalisés par VNF sur 561 m du bief d'Artaix (coût : 1 000 000 €)

A midi et demie, arrivée à Digoin.

### suite texte par Michel Raffin

Le déjeuner est pris à Digoin à l'hôtel des Canalous où nous rejoignons plusieurs invités : Françoise BRANGET, vice-présidente du Conseil Départemental du Doubs, Philippe CAYLA et son épouse venus d'Anjou en qualité d'experts et Philippe MÉNAGER, professeur d'histoire à Dijon qui nous accompagnera jusqu'au samedi soir.

Digoin est entourée d'eau, au cœur d'un système fluvial à la fois naturel (Loire et ses affluents) et artificiel, à la jonction du Canal du Centre, du Canal Latéral à la Loire et du Canal de Roanne à Digoin.

Si le Canal du Centre a été ouvert en 1782 à l'instigation des États de Bourgogne, c'est en 1838 qu'a été mis en service le pont-canal de ... qui surplombe la Loire et qui relie le Canal du Centre aux canaux dits « Latéral à la Loire » et « de Roanne à Digoin » ouverts en 1838 également.

Près du pont-canal, la ville de Digoin a aménagé un centre d'interprétation du fleuve, « l'Observatoire » où le groupe est accueilli par son directeur Jérôme GUILLEMET. Après une visite au pont-canal, qu'un bateau traversait justement pour le plus grand plaisir du groupe, nous pénétrons dans « l'Observatoire ». M. GUILLEMET introduit le propos par une visite rapide de l'exposition permanente : les poissons de la Loire, les crues du fleuve, les écosystèmes, les marines de Loire. À noter des maquettes de bateaux tels que la toue cabanée.

Le groupe s'installe ensuite dans l'auditorium pour bénéficier de trois interventions successives :

- Celle de M. Philippe CAYLA, professeur émérite de géographie à l'Université d'Angers, pour une approche archéologique des marines de Loire
- Celle de Mme Patricia GAUDET, directrice du Tourisme et des Canaux au Conseil Régional de Bourgogne, sur la politique générale relative à cet espace
- Celle de Bernard LESUEUR, président d'Hommes et Cours d'eau, avec lequel nous dialoguons par écran interposé en direct de Lille.

M. Philippe CAYLA développe l'approche archéologique sur les marines de Loire.

Il rappelle l'ancienneté de la navigation sur la Loire, génératrice d'une large part de l'économie française. Après les Celtes, les Vikings l'utilisèrent comme axe de pénétration, malgré le caractère très saisonnier et aléatoire des « crues marchandes », entre étiages sévères et crues. On navigue sans se poser la question de savoir si le fleuve est navigable. On adapte les bateaux et les méthodes (fond plat, voiles à l'aval d'Orléans pour profiter des vents d'ouest, halage humain à l'amont).

Le fleuve a été un axe majeur du négoce (cf communauté des **Marchands fréquentants**).

Les trouvailles archéologiques sont nombreuses pour ce qui concerne les bateaux ou les épis, montrant un aménagement du fleuve intense au milieu du 12<sup>ème</sup> siècle. Des ouvrages de pêche ont subsisté également.

Les levées, édifiées pour contenir la crue, et souvent emportées, sont des **monuments** de civilisation : les crues de 1846 et 1856 ont particulièrement marqué la mémoire.

À Montjean-sur-Loire, près d'Angers, un chaland moulin nef a été trouvé en 1952 : c'était un site important de meunerie et pêche.

Si de nombreux témoins des marines de Loire existent, M. CAYLA souligne combien le travail de valorisation est en panne, faute de démarches d'ensemble pour traiter les bois, sans utiliser le laboratoire **Ara nucléaire** de Grenoble, trop cher. Il cite en exemple la démarche polonaise sur la Vistule pour valoriser le patrimoine fluvial et appelle de ses vœux une directive européenne à prendre en compte.

Mme Patricia GAUDET présente l'action de la Région Bourgogne.

La loi du 30/07/2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels avait ouvert la possibilité pour les Régions d'expérimenter la gestion des canaux à petit gabarit. C'est ce que la Région Bourgogne a décidé pour une période limitée à 3 ans, du 01/01/2010 au 31/12/2012 sur 574 km de la Seille et de 3 canaux (canal de Bourgogne, du Centre et du Nivernais). A noter que c'est un millier de km de voies navigables qui sont présentes en Bourgogne.

Durant ces 3 ans, la Région a géré 390 écluses, 15 barrages-réservoirs, 410 maisons éclusières, 7 ponts-canaux, 21 ports ; mais l'expérimentation de compensation par l'État, d'implication des Départements n'a pas été poursuivie, en raison d'un déficit de personnel.

Pour la Bourgogne, le tourisme fluvial représente un enjeu majeur : 1 million de passagers par an, 47 M€ de retombées économiques en 2009. Le tourisme à vélo (Tour de Bourgogne à vélo) génère par ailleurs 34 M€ de dépenses (65 €/jour et par touriste).

Parmi les atouts du tourisme fluvial bourguignon, on relève la forte présence éclusière ; les points négatifs sont l'entretien des berges, l'absence de commerces et de services.

En s'engageant, la Région souhaite valoriser l'économie, le sauvetage du patrimoine, la ressource en eau. Malgré l'échec de l'expérimentation du transfert de compétences sur une partie de son réseau, la Région Bourgogne a engagé en 2012 une stratégie globale de valorisation sur l'ensemble de son linéaire fluvial. Ceci se décline notamment à travers des travaux (ex : écluse de Branges sur la Seille, rigole d'alimentation sur le Nivernais, à Pannessières). À ce titre, la Région vient de signer un contrat cadre de 3 ans avec l'État et VNF, la Région s'engageant à hauteur de 1M€ au titre de son rôle de chef de file du développement....

La Région a signé aussi un contrat d'objectifs avec le Comité Régional du Tourisme pour promouvoir les destinations touristiques. Enfin, pour le réseau à petit gabarit entièrement bourguignon, cette stratégie prévoit des « contrats de canal » de 5 ans par voie d'eau, portés par une structure spécifique de gouvernance. C'est ce qui a été signé en juin 2015 avec le syndicat mixte du canal du Nivernais.

Par ailleurs, la région Bourgogne est cosignataire du contrat de plan interrégional Rhône – Saône 2014-2020.

Bernard LESUEUR souligne en préalable la qualité du document du service de l'inventaire de la Région Bourgogne venant de paraître et révolutionnant l'approche du patrimoine fluvial. Il vient pour sa part de publier une histoire du domaine public des rivières et canaux (Éd. L'Harmattan) et en esquisse les grandes étapes.

Il importe selon lui de s'inscrire dans la longue durée :

- 1) La période des batelleries traditionnelles, de -10000 à - 15000 ans jusqu'au 18<sup>ème</sup> siècle

Le bateau a été inventé en même temps que l'agriculture, au néolithique.

L'aménagement des cours d'eau ne fut longtemps qu'un rêve militaire (empereurs romains, Charlemagne). Puis on édifie des canaux à simple pente (Nord de la France).

C'est au milieu du 17<sup>ème</sup> siècle que sont nés les canaux à biefs de partage en France, pour des raisons économiques et politiques. Le capitalisme marchand et le commerce triangulaire avec l'Amérique stimulent l'achat de produits coloniaux pour Paris. Ainsi naît l'idée de lien Seine-Loire par le canal de Briare ouvert en 1642. De même le canal du Midi ouvert en 1681 est un ouvrage à dimension politique : il est la seule œuvre pacifique de Louis XIV figurant dans la galerie des glaces à Versailles.

Jusqu'en 1750, la France est loin de la navigation sur toutes les rivières ; la Loire entraînant l'essentiel.

- 2) La période industrielle

Fin 18<sup>ème</sup> siècle, naît l'idée d'un système général de canaux. Ce sera l'œuvre de travaux en 40 ans, de 1820 à 1860 ; le chemin de fer perturbera l'agencement, mais les canaux ont joué un rôle fondamental après l'invention de Poirée sur l'Yonne (Besseville près de Clamecy) du barrage à aiguilles. Les canaux ont permis le développement de la France et notamment de Paris qui a pu conserver l'activité économique en important le charbon du Nord. Sans cela, peut-être Lille serait-elle la capitale économique de la France ?

La réunion à Digoin s'achève sur les... de la culture fluviale.

Elle est indispensable pour le développement touristique et économique ; or, cette culture fluviale régresse, comme le montrent les fermetures du Naviscope à Strasbourg et la Maison du Fleuve Rhône à Givors, l'abandon du toueur Ardèche à Valence, des bateaux en cours de désagrégation... Il importe de rassembler les énergies pour peser ensemble. Hommes et Cours d'Eau peut y contribuer au plan national. Il est proposé de créer un atelier spécifique d'Hommes et Cours d'Eau pour procéder à un état de lieux.

De plus, il faut agir à l'échelle européenne. Il faut prendre modèle sur la pub muséographique de patrimoine maritime et fluvial initié à Gdansk en Pologne. Un colloque européen est prévu en Allemagne, à alimenter par les analyses françaises, pour lesquelles M. CAYLA exprime sa motivation. L'inventaire du patrimoine fluvial bourguignon et le livre sur le Cher réalisé autour de Virginie SERNA sont des encouragements à agir.

A 17h30 environ, le car nous attend en gare de Digoin et nous partons pour Paray-Le-Monial pour notre installation à l'hôtel, une courte (1 h) mais très agréable visite de la ville et de la basilique grâce à un nouveau guide, Philippe MÉNAGER.

Entre 19h30 et 20 h, retour à l'hôtel pour le repas du soir.

## **2<sup>ème</sup> jour, jeudi 4 juin : PARAY-LE-MONIAL, SAINT-LÉGER-DES-VIGNES, LE GUÉTIN, COURS-LES-BARRES, SANCERRE.**

Canal latéral à la Loire de Digoin à Briare :

Longueur totale du canal : 196Km

Ecluses : 36

Gabarit : Freycinet

Après une nuit dans un hôtel confortable (les trois pigeons) au centre-ville de Paray le Monial départ en car à 8h 30 pour Saint Léger des vignes près de Decize via Digoin. Commentaire de Philippe Ménager tout le long du parcours.

La journée est sous le signe des renoncules aquatiques.

**(Mettre photo des renoncules aquatiques.)**

Saint Léger des vignes.

Commentaires nombreux sur le lieu : jonction du canal du Nivernais, de la Loire et du Canal Latéral,

Barrage moderne et usine hydro électrique, musée avec un Toueur à chaine l'AMPERE V.

Marques de crues historiques de 1846 et 1866.

**Voir les photos.**

10h 45 pont canal du Guétin qui permet au canal latéral de franchir l'Allier.

Plusieurs bateaux de plaisances nous permettent de voir le passage d'écluse et du pont canal.

Notons un bouchon de cyclistes qui doivent mettre pied à terre en ce lieu.

Une ancienne plaque sur une maison d'éclusier rappelle que la mendicité est interdite dans le Cher.

La chaleur étant déjà au rendez-vous, l'apéritif en attendant le repas est apprécié c'est un des rares mais courts moments de repos du voyage !

Cela nous permet de commenter qu'à cet endroit il est passé en 2014 environ 2000 bateaux de plaisance et seulement 10 bateaux de commerce.

La vitesse autorisée sur les canaux est de 6 Km/h en fait pour les plaisanciers elle serait plutôt de 4 et pour les Freycinet à vide de 4 mais en charge pour 1,8 de tirant d'eau selon l'envasement entre 2,2 et 2,7 Km/h.

Un piéton marche aussi vite qu'un bateau par contre les cyclistes nombreux sont 2 à 4 fois plus rapides.

Pour la promenade digestive, après le repas, visite du bassin circulaire des Lorrains (lieu-dit).

Pour comprendre le fonctionnement d'un canal nous devons raisonner en « bassin versant » alors nous apprenons que le canal latéral à la Loire est alimenté principalement par le barrage de Roanne et par l'allier...description détaillée nous est faite de l'histoire avec le retournement des bateaux de petits gabarits dans le bassin circulaire et de la situation actuelle ou seule la fonction " amenée d'eau" est conservée. Notons avec satisfaction que les investissements se poursuivent car un magnifique barrage sur l'Allier, en fin de construction, pérennisera ce détournement des eaux de l'Allier dans le canal latéral.

**Voir photos.**

15h visite du site de Cours les Barres, quai de chargement de péniches, fraîchement réalisé et déjà opérationnel au carrefour du Canal latéral et du canal de Givry.

Nous avons eu la chance d'avoir les commentaires de quatre personnes compétentes mais aussi impliquées :

Le patron de la société Agrégats du Centre Gilles MORINI.

Le responsable de la Batellerie Artisanale Bruno COSSIAUX

Le chargé de mission transport à VNF Michel SCHREFHEERE

Et notre géographe historien spécialiste de la Bourgogne Philippe MENAGER.

Voir le site: [www.agregats-du-centre.com](http://www.agregats-du-centre.com)

Et la plaquette qui décrit le projet:

[http://www.agregats-du-centre.fr/medias/doc/ADC\\_plaquette\\_3%20volets\\_web.pdf](http://www.agregats-du-centre.fr/medias/doc/ADC_plaquette_3%20volets_web.pdf)

En résumé, 35 bateaux pourraient être utilisés à plein temps pour amener de Paris les matériaux extraits et remonter des agrégats nécessaires au Grand Paris.

Une deuxième chance! Nous avons pu voir le Freycinet "SUNNY" chargé d'agrégats à 1,82m à l'avant et 1,78m à l'arrière de tirant d'eau, qui expérimente la faisabilité de ce projet, écluser vers Beffes(?) ou Argenvières(?).

Peu après 18h dégustation chez un producteur de Sancerre, avant 20h installation à l'hôtel Le Panoramic, vue inoubliable à 180° sur le vignoble de Sancerre repas au restaurant chez le frère du viticulteur.

<http://www.panoramicotel.com/>

Pour les plus courageux visite de Sancerre "by night"; bel éclairage de la place centrale (Nouvelle Place). Nuit confortable.





### **3<sup>ème</sup> jour, vendredi 5 juin : SANCERRE, LES COMBES, BRIARE, ROGNY-LES-SEPT-ÉCLUSES, SAINT-FARGEAU, AUXERRE.**

En quittant Sancerre, le groupe traverse Saint-Thibaud, célèbre par l'écrivain Georges SIMENON. En face, Saint-Satur dispose d'une superbe Chapelle des Mariniers. La route emprunte ensuite la digue plantée de peupliers longtemps exploités par la SEITA. Apparaît plus loin la centrale nucléaire de Belleville-sur-Loire dont l'eau est essentielle au refroidissement ; le car parvient alors auprès de Brière où débute une nouvelle journée d'études consacrée pour l'essentiel au « passage en Loire », à Briare, au canal de Briare, au château de Saint-Fargeau et à un aperçu sur la ville d'Auxerre au bord de l'Yonne.

Le « passage en Loire » à Briare (arrêt aux Combles en rive droite et promenade sur le bord de Loire jusqu'au bassin des Matelots en rive gauche).

Il faut distinguer plusieurs séquences :

- 1) Jusqu'au 17<sup>ème</sup> siècle, navigation sur la Loire, avec ses aléas, sans jonction avec le bassin de la Seine.
- 2) 1642 : ouverture du canal de Briare, premier canal français à bief de partage, un projet commencé en 1604 par Hugues COSNIER et encouragé par Henri IV et Sully puis interrompu en 1611, puis repris par G. BOUTHEROUÉ en 1635. Le canal, utilisé en premier lieu pour le flottage des bois vers Paris, sera concurrencé en 1720 par le canal d'Orléans qui raccourcissait la distance Orléans-Paris. Mais le canal de Briare sera conforté en 1731 par l'ouverture du canal du Loing qui le prolonge au Nord. Le débouché du canal de Briare en Loire est au Nord de la ville jusqu'à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle (écluse du Martinet).
- 3) 1838-1886 Mise en service du canal latéral à la Loire en rive gauche moins urbanisée et plu aisée à exproprier ; pour rejoindre les deux canaux, il faut traverser le lit de rivière de 1838 à 1886. Cette traversée sera réalisée au moyen de deux techniques successives :
  - de 1838 à 1843 , le halage en utilisant le relais du pont de Chatillon et sa pile avec chemin de halage en colimaçon la pile de l'escargot pour descendre les animaux ou les hommes
  - de 1843 à 1896 , un treuil à vapeur.

Le groupe est frappé par la beauté du lieu de cet historique « passage en Loire », regrettant que l'immense bassin des Matelots, utilisé par la plaisance, dragué dans les années 80, soit aujourd'hui abandonné et envasé.

- 4) 1896 Ouverture du magnifique pont-canal qui remplace l'ancien système de « passage en Loire » en prolongeant le canal latéral à la Loire jusqu'à l'Est de Briare (écluse de la **Cognardière**). 7 écluses de l'ancien canal de Briare sont court-circuitées. Le pont-canal est l'œuvre de MAZOYER, EIFFEL étant responsable de la maçonnerie. On y verra passer 28 bateaux par jour jusqu'à la guerre de 1914. L'étape de Briare est marquée aussi par la découverte :
  - Du canal de Briare en centre-ville qui...aujourd'hui à la gare d'eau, du Pré Gris, ancien port de l'usine des émaux devenu port de plaisance de 80 anneaux dont

nous parle la charmante « capitaine » Dorothee HAAS lors du déjeuner. A noter qu'elle habite le bateau « La Poule d'Eau ». Ce port dépend aujourd'hui de la Lyonnaise des Eaux.

- De l'église Saint-Étienne inaugurée en 1835. De style néo byzantin, elle est remarquable par ses mosaïques et ses émaux fabriqués sur place et disposés au sol, sur les murs, sur les cadrans des horloges. Le fleuve y est souvent représenté (médaillons, autels, chapiteaux avec l'écusson de Briare encadré par des bateaux). Le travail des émaux est représenté devant notre chapiteau. Des ouvriers venaient de Murano, près de Venise ou visitèrent Sainte Sophie à Istanbul pour s'inspirer.
- De la mairie, ancien château des Seigneurs du Canal qui géraient la société en charge du canal de Briare en percevant des droits de péage et de navigation ; On y rencontre fortuitement le maire sur le pas de la porte.
- Philippe MÉNAGER rappelle l'épopée de la construction du canal employant plusieurs milliers d'hommes, pour laquelle on utilise une monnaie spéciale, les « Méraux » et pour laquelle les difficultés et oppositions ne manquèrent pas, notamment après l'assassinat d'Henri IV en 1611 puis la mort de COSNIER en 1628. La question de l'alimentation en eau fut cruciale avec des évolutions multiples. À noter la période du comte de BURON au début du 18 ème siècle qui modernise les réserves d'eau développe le coche d'eau. Briare était alors devenue le carrefour des voituriers de la Loire.
- Un arrêt au plus ancien bief de partage de France, à l'échelle d'écluses de Rogny-les-sept-écluses s'imposait. La perspective sur les écluses est spectaculaire, avec une hauteur de 24 m sur une distance de 250 m. L'ensemble est classé monument historique.
- Aujourd'hui désaffecté, il a fonctionné durant 2 siècles et demi ; ces écluses de 27.70 m x 4,70m ont été allongées à 30.40m x 5.20m au 18eme siècle avant qu'un canal Freycinet ne les contourne en 1882. Le car entre ensuite dans la Puisaye, territoire de Colette, et marque un arrêt pour la visite du château de Saint-Fargeau.

Suite et fin journée du 5 juin St FARGEAU et AUXERRE

Le château de St Fargeau est l'un des douze plus grands châteaux français, avec 21 pièces et 60 ha de forêt.

Commencé autour de l'an 1000, il devient célèbre en 1450 avec Jacques CŒUR, l'argentier de Charles VII, puis avec l'un de ceux qui condamneront Jacques CŒUR : Antoine de Chabannes , capitaine des Ecorcheurs vivant de pillages et rapines. Celui-ci reçoit le château et la Puisaye en fief , fait fortifier l'édifice avec les six grosses tours actuelles, peut-être pour s'y faire oublier.

Au XVIIe siècle c'est Anne-Marie Louise d'Orléans, la Grande Mademoiselle, princesse de Dombes, cousine de LOUIS XIV, une des plus riches princesses

d' Europe, qui y est installée en « exil doré » après avoir participé à la Fronde. Elle y fait intervenir Le Vau sur les façades intérieures. Un tableau l' y représente. Jean Baptiste LULLY enfant y a été garçon de chambre avant d' être repéré pour ses talents de musicien.

En 1713 , le château passe à Michel Robert Lepeletier des Forts , ministre d' Etat de LOUIS XV. Son arrière petit fils Louis Michel sera président de la Constituante puis conventionnel votant la mort de Louis XVI, avant d' être assassiné quelques heures avant la mort du roi. A noter un incendie en 1752 qui détruit le château aux ¾. La descendance de Lepeletier est la famille Lefévre d' Ormesson . Ainsi, Jean D' Ormesson enfant y a passé ses vacances dans cette bâtisse appartenant à sa mère. Il le raconte dans son roman « au plaisir de Dieu » qui donnera lieu à une série télévisée en 1976. Puis le château a été vendu à M GUYOT en 1979. Le château est le lieu de spectacles historiques avec 600 acteurs bénévoles.

Parmi les meubles, à noter un billard français d' une tonne. La bibliothèque du 19<sup>e</sup> en chêne de Hongrie est remarquable avec ses 2000 livres et ses volets escamotables. Le plus admirable demeure la charpente , particulièrement sophistiquée.

De St Fargeau , le car prend la direction d' Auxerre via TOUCY où est né Pierre LAROUSSE, puis traverse de superbes forêts traversées par une route rectiligne en « montagnes russes ». Le groupe parvient à AUXERRE pour y dormir en banlieue et y dîner au centre ville sur les quais de l' YONNE, dont on peut se demander s' il n' est pas en fait le fleuve dont la Seine devrait être l' affluent, au vu des comparaisons de débit.

AUXERRE , ville de 35 000 habitants et agglomération de 60 000 habitants est fort intéressante. On peut noter , par exemple :

- son vignoble , dont le célèbre clos de la chaînette de 6 ha plus grand enclos vinicole intramuros de France, dans l' hopital psychiatrique
- son église St Germain , siège d' une ancienne abbaye carolingienne puis bénédictine d' importance majeure en Europe(cf St Germain l' Auxerrois à PARIS) et dont le clos occupait toute la vieille ville à l' intérieur des boulevards
- la cathédrale St Etienne du 13<sup>e</sup> rénovée au 19<sup>e</sup> par Viollet le Duc

Après le repas, pris dans une chaleur étouffante, une partie du groupe rentre à l' hôtel en taxi et la plupart préfère une petite marche de 3km via la vieille ville. Les bords de l' Yonne fleuris et illuminés rayonnent, vus de la passerelle. Et les vieilles

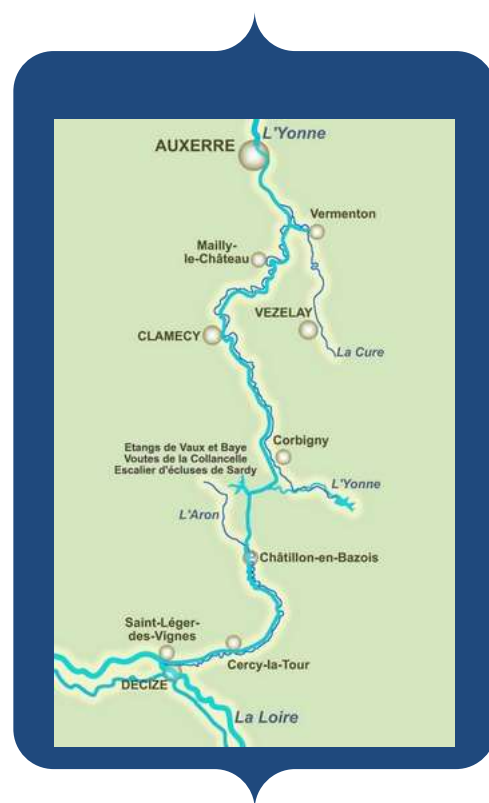
ruelles permettent des découvertes telles que la statue de la poétesse Marie Noel, devant laquelle notre Marie-Noëlle pose.

## 4<sup>ème</sup> jour, samedi 6 juin : AUXERRE, CLAMECY, ÉTANG DE BAYE, SARDY, DIGOIN.

Samedi 6 juin - Jour 4

### LE CANAL DU NIVERNAIS

- Longueur 174,118 km d'Auxerre à St Léger des Vignes pour un total de 110 écluses dont 1 écluse triple et plusieurs écluses doubles.
- Dénivelé :
  - ◆ Côté Seine : 165,20 m pour 83 écluses
  - ◆ Coté Loire : 74,16 m pour 35 écluses
- Le canal a été construit de 1785 à 1842 ; seules les écluses à chaque extrémité du canal bénéficient dans la continuité du gabarit Freycinet. Le tirant d'eau est au maximum de 1,4 m de Clamecy à Auxerre et de 1,6 m de Cercy La Tour à St Léger des Vignes. Le Tirant d'air de Sardy à Cercy la Tour est de 2,7 m. Il est de 3,25 m d'Auxerre à Clamecy et de 3,7 m de Cercy La tour à St Léger de Vignes
- Le canal construit pour assurer l'approvisionnement de Paris en bois de chauffage (versant Seine) doit sa mise en continuité sur le versant Loire à Condorcet et aux abbés Bossut et Rochon
- Il est alimenté par le barrage réservoir de Pannessière
- Il a été déclassé par l'O.N.N. dans les années 1960 et racheté en 1972, pour la partie hors gabarit Freycinet, par le Conseil Général de La Nièvre présidé par F. Mitterrand.
- A l'instar de bien des voies d'eau telles que le Canal du Midi ou plus près de nous de La Seille ou du Canal de Pont de Vaux, ce canal ne doit sa survie qu'à la plaisance. Il est notoirement fort apprécié des britanniques dont un fort contingent de narrowboats habitent les ports.
- 2eme canal le plus fréquenté après le Canal du Midi



## Départ Auxerre en direction CLAMECY

9 h : Arrivée à CLAMECY accueil par M. VIEUDE de l'Ecomusée du Flottage, Confrérie St Nicolas.

*Présentation du contrat de canal par Mr Olivier GEORGES*

### Le CONTRAT DE CANAL

- ❖ Regroupe les différentes parties prenantes du canal à savoir :
  - Les départements propriétaire (Nièvre) ou limitrophes
  - V.N.F.
  - Les communes riveraines
  - Les associations intéressées
  - Les loueurs...
- ❖ Il est conclu pour 5 ans
- ❖ Il a pour but de :
  - coordonner les activités
  - sélectionner les investissements
  - unifier les politiques (navigation, vélo route)
- ❖ Le budget d'investissement est de : 1m€ par an pour 5 ans doit permettre de garantir l'infrastructure
- ❖ Forces et faiblesses du canal :
  - + le canal est l'un des plus attractif de France
  - + il assure une grande variété d'offres
  - + il bénéficie de la proximité d'importants lieux touristiques
  
  - - il est géré par trop d'acteurs, donc trop d'interlocuteurs aux motivations différentes
  - - seules les extrémités du canal bénéficient du gabarit Freycinet dans leur continuité et le tirant d'air réduit sans la partie centrale du canal diminue la possibilité de péniches hôte
  - - la location de bateaux a subi des concentrations fortes au cours des dernières années. Il est dominé en France





par deux grandes compagnies transnationales (LE BOAT et LOCABOAT) ; demeurent sur le bassin une entreprise de taille moyenne (LES CANALOUS) et un artisan AQUAFLUVIAL basé sur l'étang de Baye. Les transnationales déplacent leurs bases en fonction des avantages obtenus ou de la qualité des services offerts

▪ - le vélo route n'offre pas encore une continuité de trajet (25000 touristes par an)

### LE FLOTTAGE

Dès le XVIème siècle le Morvan a concouru à l'approvisionnement en bois de la ville de Paris. Le flottage est né de ce besoin. C'est ainsi que le flottage à bûches perdues a été l'activité principale du Morvan et que Clamecy en devint la capitale.

L'abattage du bois confié à l'automne à des bucherons paysans ou aux ouvriers flotteurs s'étale jusqu'au printemps. Les bûches sont calibrées à 1,14 m et marquées au fer du sceau du propriétaire forestier.

Les bûches sont triées en fonction de leur propriétaire et empilées sur les quais des ports

Au printemps suivant sont constitués des trains de bois de 72 m x 4,5 m (avec la construction du canal et des écluses on assemblera 2 ½ trains de 36 m) . Chaque bûche est liée au train selon une technique propre aux flotteurs du Morvan. Le lien est réalisé par des branches de charme délinées.

Chaque train de bois représente environ 200 stères.

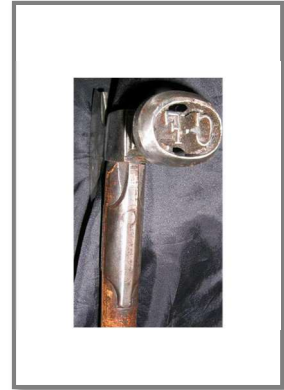
Le bois est acheminé vers Paris par les flotteurs ; c'est le « grand flot ». Le périple dure 11 jours.

### Philippe BERNARD Les Amis du Canal du Nivernais

Avec forces anecdotes Philippe Bernard nous a fait participer à ce qu'était la vie sur le Nivernais dans les années 80/90.

A cette époque, d'accortes éclusières assuraient le passage des bateaux. Il faut dire que les lourdes portes en chêne nécessitaient une certaine force pour ne pas dire un certain poids. L'administration refusant de financer des abonnements téléphoniques aucune ne communiquait avec l'autre si bien que les bateaux devaient attendre la bonne volonté de chacune pour voir s'ouvrir le passage attendu. L'inconvénient c'est que chaque écluse ne pouvait s'éloigner des margelles de son écluse sous risque de faire attendre longuement un bateau et d'encourir un blâme du chef de district. De plus l'entente n'était pas de mise entre ces braves dames.

C'est ce moment que choisit Philippe Bernard pour devenir éclusier. Arrivé avec des idées, il va rapidement faire évoluer ce monde clos. Par exemple il arrivera à organiser les fameux passages de bateaux. Le système est simple : il suffit que l'écluse aval fasse sonner 1 fois le téléphone de sa collègue du dessus pour signaler un bateau montant. Inversement l'écluse amont fera sonner 2 fois le téléphone de l'écluse aval et le bateau descendant sera annoncé. C'est simple mais il fallut beaucoup de diplomatie à notre homme pour faire admettre cette procédure. Ceci fut tellement





novateur que le magazine Fluvial rédigea plusieurs articles et petit à petit elle s'étendit à d'autres canaux. Elle est encore pratiquée aujourd'hui là où restent encore des éclusiers.

Autre anecdote plus légère que nous a raconté Philippe :

« Fin 80, début 90, la mode amenait les touristes fluviales à se dénuder. Beaucoup enlevaient le haut, ce qui ne plaisait pas, mais alors pas du tout aux éclusières. Ces dernières refusaient systématiquement le passage aux indécentes qui devaient bon gré, mal gré, renfiler le morceau de tissu manquant. Récupérant un panneau routier adéquat, notre brave Philippe installa à l'entrée de son écluse une fin d'interdiction. » Mais de cela Fluvial n'a jamais parlé.

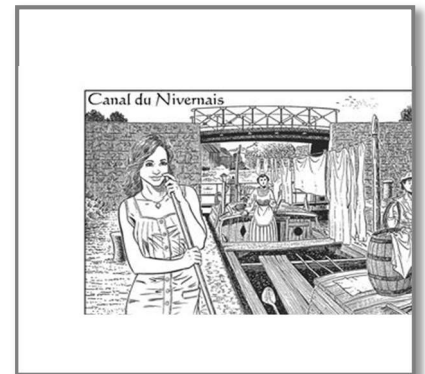


## 12 h - ETANG DE BAYE et VOUTES de LA COLANCELLE

### Visite en Bateau AQUAFLUVIA « L'AIR DU TEMPS »



- ❖ Le bief de partage du Canal du Nivernais :
  - mesure 6 km, il est alimenté par les étangs de Vaux et de Baye.
  - traverse trois tunnels longs respectivement de 768 m, 268 m, 212 m, D'une Largeur totale de 7,15 m pour 5,6 m navigables, une hauteur totale de 6 m dont 2,28 m de tirant d'eau
  - débouche côté Yonne sur l'échelle d'écluses de SARDY LES EPIRY soit 16 écluses en 3,5 km.
  - Côté Loire l'écluse N°1 est au gabarit Freycinet, et nous a permis d'apprécier Léonie une éclusière tout droit sortie des dessins de Charles Berg
- ❖ Le passage sous les voutes de La Collancelle restera un fort souvenir pour beaucoup d'entre nous.



## 18 h - DIGOIN promenade sur le Bateau « Ville de Digoin »

Une croisière-repas nous a permis de franchir la Loire par le Pont Canal, puis d'atteindre l'embouchure du Canal de Roanne à Digoin. Nous avons ensuite franchi le pont canal pour atteindre la Rigole de l'Arroux (hors gabarit). Cette dernière avait pour fonction le transport de certains produits tels que charbon ou pièces de forge depuis Gueugnon. Mais surtout elle alimente le canal en eaux de l'Arroux.

- ❖ La ville de Digoin devait sa richesse aux nombreuses faïenceries telles que Sarreguemines ou Idéal standard. La ville est aussi le lieu de production des Bateaux RECLA dont les chantiers ont produit les « Espade », « Tarpon », « Triton ». La Société vient d'acquérir les moules de la célèbre

« *Pénichette* » jusqu'alors construite par LOCABOAT. A noter que RECLA et la Société de location Les CANALOUS font partie Du même consortium

**5<sup>ème</sup> jour, dimanche 7 juin : DIGOIN, MONTCEAU-LES-MINES, ÉCUISSSES, CHALON-SUR-SAÔNE, LYON.**

**Texte JP Dumontier**

## ANNEXES