

CANAL DE BRIARE

Représenté par le FCB :

Fluvial club de Briare

Présidente : Cathy BOUGUEREAU

Siège social : Capitainerie du port, Quai de la Trézée, 45250 Briare.

Contact : fluvialclubbriare@yahoo.fr

Motivations :

Le **FC-Briare** organise toutes activités permettant l'animation et le développement culturel et promotionnel du port de Briare et du tourisme fluvial. Depuis 2018, le FCB a également décidé de promouvoir le patrimoine fluvial du canal, notamment par le biais des journées du patrimoine.

Présentation du Canal de Briare :

Le **canal de Briare** permet à la navigation de relier les fleuves de Loire et de Seine. Il est un des plus anciens canaux de France et le premier de type « canal à bief de partage », prototype de tous les canaux modernes.

Avec les 54 km de son parcours et ses 38 écluses, en suivant principalement les vallées du Loing côté Seine et de la Trézée côté Loire, il relie le canal du Loing, depuis le hameau de Buges dans le Loiret (non loin de Montargis), à la Loire et au canal latéral à la Loire à Briare. Le canal est géré par VNF.

Suite à plusieurs élargissements et nouveaux parcours, le canal est aujourd'hui au gabarit Freycinet de sa jonction avec le canal latéral à la Loire jusqu'à Buges. La section historique restée de classe CEMT 0, et reliant le canal à la Loire au niveau de l'écluse de Baraban à Briare, est communément appelée canal Henri IV.

Construction

Il fut commandé par Sully afin de développer le commerce entre provinces, réduire les disettes (« labourage et pâturage »), et par là ramener la paix dans le royaume. Sa construction commença en juin 1605 et ne fut achevée qu'en 1642. Entre 6 et 12 000 ouvriers travaillèrent sur ce chantier qui liait les bassins de la Loire et de la Seine et qui s'achevait dans le Loing à Montargis.

L'adjudication du chantier se fit en février 1604, par une mise aux enchères à la chandelle. Hugues Cosnier, ingénieur tourangeau, obtint de construire le premier canal franchissant une ligne de partage des eaux, ici entre les bassins de la Loire et de

la Seine. Il fut donc nécessaire d'utiliser des écluses à sas, inventées progressivement dès la fin du Moyen Âge et mises au point par Léonard de Vinci. Cosnier se fit aider d'ingénieurs hollandais, spécialistes en hydraulique. Une échelle d'écluses fut construite à Rogny-les-Sept-Écluses : Elle aligne sept écluses jointives pour rattraper un dénivelé de 24 m. Une autre échelle semblable, au Moulin-Brûlé (Dammarie-sur-Loing) aligne de même quatre sas jointifs. Une troisième échelle se situait au Chesnoy, et comportait trois sas. Les travaux commencèrent en juin 1605 et avancèrent vite, malgré l'opposition vive de seigneurs locaux, notamment le seigneur de Coligny, petit-fils de l'amiral protestant assassiné lors de la Saint-Barthélémy. Mais le roi Henri IV assassiné en 1610 et Sully disgracié, il n'y eut plus de soutien aux travaux et aux nécessaires expropriations. Hugues Cosnier dut abandonner les travaux en 1611. Vers 1628, le marquis Antoine Coëffier de Ruzé d'Effiat, ami de Richelieu, s'intéressa au canal et voulut redémarrer les travaux avec Cosnier, mais leurs décès successifs, en 1629 et 1632, ajournèrent encore l'achèvement des travaux. Il ne manquait alors au canal plus qu'une dizaine de kilomètres au sud de Montargis. Le plus dur, le passage de la ligne de partage des eaux, était fait.

En 1638, François et Guillaume Boutheroüe-Desmarais (dont les frères Gabriel et Hector Boutheroüe-Desmarais étaient tous deux copropriétaires du canal, le second sera plus tard chargé par Louis XIV des travaux de navigation du futur canal du Midi), ainsi que Jacques Guyon, proposèrent de reprendre les travaux et reçurent pour ce faire des lettres patentes de Louis XIII. Ils créèrent avec d'autres nobles la « Compagnie des Seigneurs du canal de Loyre en Seine », une des premières sociétés de capitaux en France¹. Les travaux furent achevés en septembre 1642. Richelieu, bien que gravement malade, en fut le premier passager illustre. Il venait de faire décapiter, à Lyon, le propre fils de son ami Ruzé d'Effiat, le jeune conspirateur Cinq-Mars.

Alimentation à bief de partage

Ce canal assurant la jonction de deux bassins différents, il fallut construire des écluses, mais aussi un bief particulier sur la ligne de partage des eaux, par où se ferait l'alimentation principale du canal, en collectant l'eau d'étangs situés plus haut. Un canal à bief de partage est comparable à une route qui franchit un col, à cette différence que la route n'a pas besoin d'être alimentée en eau. En effet, à chaque passage de bateau, il faut réalimenter les écluses d'environ 500 à 1 000 mètres cubes d'eau selon la hauteur des ouvrages. Des étangs furent donc creusés ou agrandis et reliés au bief de la Gazonne (le bief supérieur du canal de Briare, sur la commune d'Ouzouer-sur-Trézée) par tout un réseau de plusieurs dizaines de kilomètres de rigoles à travers bois et champs :

- les étangs de la Gazonne, de la Boussicauderie et du Chesnoy qui sont au niveau du bief de partage et l'alimentent directement ;
- l'étang de la Grand-rue à Ouzouer-sur-Trézée ;
- les étangs de la Tuilerie, du Château, de la Cahauderie et des Beurois à Champoulet ;

- le grand réservoir du Bourdon à Saint-Fargeau, sur le Bourdon, un affluent du Loing, agrandi en 1904 ;
- le réservoir de Moutiers, sur le Loing ;
- et plusieurs autres étangs de moindre importance.

Pour accroître la capacité de cette alimentation à la suite du passage du canal à un gabarit supérieur, une usine élévatoire fut installée à Briare en 1895 pour refouler l'eau de la Loire 45 m plus haut, dans le bief de partage tout près de l'écluse de la Gazonne. De 1894 à 1933, la force est produite par quatre puissantes machines à vapeur de type « Wolf » dite compound. Elles ont été réalisées par les ateliers de construction rouennais dirigés par E-W Windsor.

En 1720, le canal fut prolongé de Montargis à Buges pour se raccorder aux canaux d'Orléans et du Loing. Cette portion fut nommée « Canal Neuf ».

Le canal fut racheté par l'État en 1860.

Impact de la loi Freycinet

Au cours des années 1880, le canal, qui avait été racheté par l'État en 1860, fut à nouveau modernisé conformément à la loi Freycinet de 1879. Le gabarit fut une nouvelle fois accru avec des écluses de 39 m sur 5,20 m, et le mouillage du canal passa à 2,20 m pour des bateaux s'enfonçant de 1,80 m. Lors de cette modernisation, des tronçons entiers du canal furent abandonnés et remplacés par de nouveaux, moins sinueux. Ainsi les écluses multiples de Rogny, de Moulin-Brûlé et du Chesnoy furent-elles abandonnées au profit d'écluses séparées sur un nouveau tracé. Par endroits, l'ancien canal est encore visible (Le Rondeau, Moulin-Brûlé à Dammarie-sur-Loing, Venon, Briquemault, Notre-Dame, Moulin-Neuf...).

Dans l'esprit de la loi Freycinet de 1879 pour améliorer la navigation (et augmenter le trafic) sur les canaux français, dont la grande ligne ligérienne de Digoin à Briare et son prolongement vers le bassin parisien par les canaux de Briare et du Loing, un pont-canal en acier doux fut construit à partir de 1890 et ouvert en 1896. Il permet au canal latéral à la Loire (réalisé entre 1822 et 1838) de traverser la Loire sans passer dans le lit du fleuve, une manœuvre rarement aisée qui avant la construction du pont se faisait en remontant la Loire vers l'amont sur un kilomètre jusqu'au passage en Loire de Mantelot sur la commune de Châtillon-sur-Loire. Ce pont-canal établi à Briare permet dans le même mouvement une connexion plus facile du canal latéral avec le canal de Briare à la Cognardière, à 3 kilomètres de la Loire. Il est l'œuvre de l'ingénieur-en-chef Léonce-Abel Mazoyer (1846-1910).

Le pont-canal de Briare, qui appartient au canal latéral à la Loire (et non au canal de Briare), est établi sur quatorze piles, construites sur des caissons profonds de 5 à 8 mètres. Sur ces piles est posée une poutre métallique unique qui supporte une cuvette en U qui contient plus de 13 000 tonnes d'eau (2,20 mètres de profondeur). La largeur du pont, chemins de halage compris, est de 11,50 mètres ; sa longueur de 662,70 mètres.

En plus de franchir la Loire, le pont-canal franchit l'ancien canal latéral de 1838.

Huit vannes permettent de vider le pont-canal en cas de gel sévère.

Le pont canal.

Le **pont-canal de Briare** est un pont-canal portant le canal latéral à la Loire au-dessus de la Loire. L'ouvrage est situé sur le territoire des communes de Briare et de Saint-Firmin-sur-Loire situées dans le département du Loiret et la région Centre-Val de Loire. Le pont-canal n'est pas situé sur le cours du canal de Briare. Les bateaux descendant le canal latéral à la Loire devaient traverser cette dernière pour rejoindre le canal de Briare. Ce passage s'effectuait par le chenal endigué de Mantelot long d'un kilomètre en travers du fleuve, entre les écluses de Mantelot (rive gauche) et des Combles (rive droite), sur les communes de Châtillon-sur-Loire et Ousson-sur-Loire, à 5 km en amont de Briare. Le canal Latéral continuait ensuite son trajet jusqu'à cette ville dans laquelle il rejoignait le canal de Briare juste à l'amont de son écluse de Baraban. Cette traversée était soumise aux aléas du débit du fleuve et était assez dangereuse, motivant la construction du pont-canal.

Lors de la construction du canal latéral à la Loire de 1827 à 1838, un pont-canal avait déjà été envisagé sur la commune de Châtillon pour franchir la Loire, sur le modèle de celui du Guétin par lequel le canal latéral à la Loire franchit l'Allier. Mais un tel ouvrage en maçonnerie à cet endroit aurait constitué un véritable barrage en cas de crue importante : avec des arches en plein cintre, plus l'eau monte, et moins elle passe. Il fallut attendre que la technologie du métal, et en particulier celle de l'acier doux, soit suffisamment avancée pour permettre d'envisager un pont-canal métallique qui seul pouvait laisser une très large ouverture pour la Loire en crue. La déclivité entre Châtillon et Briare permettant de gagner encore un peu de hauteur libre, c'est dans cette dernière ville qu'il fut choisi d'implanter l'ouvrage.

Pour emprunter le pont-canal, le canal latéral à la Loire fut enrichi d'un nouveau tronçon de près de 14 km de long entre l'amont de son écluse de l'Étang (no 39) et l'amont de celle de la Cognardière, la quatrième du canal de Briare où il rejoint celui-ci.

À défaut d'être le premier, le pont-canal de Briare fut longtemps, avec ses 662 mètres, le plus long pont-canal métallique du monde. Il n'a été détrôné qu'en 2003 par le pont-canal de Magdebourg, sur l'Elbe, qui mesure 918 mètres.

Le projet fut déclaré d'utilité publique par le Journal officiel en 1889 pour un coût estimé à 6 500 000 francs². Sa conception est due aux ingénieurs Léonce-Abel Mazoyer et Charles Sigault. Mazoyer était alors chargé de la mise au gabarit Freycinet de toute la ligne fluviale Roanne-Briare et d'une partie du canal du Nivernais, et le pont-canal de Briare s'inscrivait dans ce programme. La maçonnerie (piles et culées) fut confiée à Gustave Eiffel entre 1890 et 1896 et la cuvette métallique à l'entreprise Daydé & Pillé de Creil. Inauguré en catimini, les Briarois l'accusant de tous les maux, le 16 septembre 1896 par le bateau « Aristide » d'Ernest Guingamp, il a permis le développement du transport Loire-Seine avec la mise au gabarit Freycinet du réseau fluvial. Il fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques depuis le 12 mai 1976.