

FOCUS

LE PONT-CANAL DE LA SAULDRE ET LE CANAL DE BERRY



**PAYS DE LA VALLÉE DU CHER
ET DU ROMORANTINAIS**

**VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE**

SOMMAIRE

5 LA NAVIGATION SUR LE CHER

1. Navigué dès l'Antiquité
2. Les marchandises transportées avant la canalisation
3. Des pertuis et des projets de canalisation

6 L'AMÉNAGEMENT DU CANAL DE BERRY

1. Trente ans de travaux
2. Un canal à trois branches
3. Un aménagement paysager
4. Le pont-canal de la Sauldre

9 NAVIGUER SUR LE CANAL DE BERRY

1. Des bateaux de transport spécifiques
2. Le halage des péniches
3. Apogée et déclin du canal

BIBLIOGRAPHIE

Recherches et texte de visite : Madame Amandine Gazeaud, guide-conférencière pour le Pays d'art et d'histoire de la vallée du Cher et du Romorantinais.

Valérie Mauret-Cribellier, *Le canal de Berry, Centre, Auvergne*, Publication du Service Régional de l'Inventaire Centre-Val de Loire, coll. *Itinéraires du Patrimoine*, Orléans, 2001.

Couverture :

Le pont-canal de la Sauldre, vue aval. Châtillon-sur-Cher

Photos :

Pays de la vallée du Cher et du Romorantinais

(sauf mentions contraires)

Maquette et texte :

Valérie Chapeau, d'après DES SIGNES

(Studio Muchir Desclouds 2015)

LE PONT-CANAL DE LA SAULDRE ET LE CANAL DE BERRY

Parmi les patrimoines liés à l'eau, qui caractérisent notre territoire, le canal de Berry tient une place majeure. Il fut l'un des chantiers les plus importants du XIX^e siècle pour le centre de la France. Son aménagement a été une source de croissance décisive pour la navigation marchande. Il a permis de développer l'industrie de nombreuses villes qu'il a traversées. La branche située dans notre actuel Pays de la vallée du Cher et du Romorantinais a notamment augmenté le trafic des matériaux de construction, en particulier, du bois et des pierres. S'il ne sert plus à la navigation aujourd'hui, il représente, avec ses nombreux ouvrages d'art, un témoignage unique de la volonté de créer un réseau de canaux navigables au XIX^e siècle.

Le pont-canal de la Sauldre, tout particulièrement illustré dans cette brochure, tient une place de choix dans les ouvrages présents sur le canal. La qualité de sa construction a été saluée dès son achèvement. Le souci d'esthétisme qui a présidé à sa création en fait l'un des ouvrages les plus élégants du canal de Berry. Je vous invite donc à le découvrir à l'occasion d'une promenade sur les berges du canal, à l'aide de cette brochure.

CLAUDE CHANAL

Président du Syndicat Mixte du Pays de la vallée du Cher et du Romorantinais.

Inscrit au titre des monuments historiques, le pont-canal de la Sauldre est un édifice incontournable de notre commune de Châtillon-sur-Cher.

Je vous invite à vous y arrêter, le temps d'une promenade à pied ou à vélo, le long du canal de Berry, afin de profiter d'un moment de quiétude, et d'apprécier la nature qui nous entoure.

ALAIN POMA

Maire de Châtillon-sur-Cher

«Grâce à la qualité de ses mortiers,
le pont-canal de la Sauldre est
considéré comme l'ouvrage
le plus étanche du canal de Berry.»

Pont-canal de la Sauldre, vue amont.



LA NAVIGATION SUR LE CHER

NAVIGUÉ DÈS L'ANTIQUITÉ

Le nom « Cher » vient du mot celte « Car » qui désigne un cours d'eau roulant sur des cailloux. Ce mot rend bien compte de la réalité : le lit du Cher, large et peu profond, est souvent formé de rochers. La navigation sur cette rivière existe depuis le V^e siècle avant J.-C. Si on n'a pas retrouvé d'embarcations remontant à cette époque, des pirogues fossilisées datant des X^e ou XI^e siècles ont été découvertes à Villefranche-sur-Cher, Saint-Georges-sur-la-Prée et Massay (près de Vierzon). Elles étaient taillées dans un seul tronc d'arbre. Ces embarcations ne possédaient pas de voile. Leur maniement s'effectuait au moyen de pagaies, de perches et par le halage.

LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES AVANT LA CANALISATION

La navigation s'est surtout développée du XIV^e au XVIII^e siècle. Un inventaire des marchandises transportées au XVIII^e siècle nous indique les marchandises transportées, sel (pour la consommation et la conservation des aliments) ; vins d'Orléans, de Saumur ; denrées alimentaires ; verres à boire ; matières premières (craie, marne, bois, acier, cuivre) ; drap de laine, tapis, feutre. Certaines marchandises sont exemptes de péage, déclarées seulement, et devaient faire l'objet d'une prière et de cérémonies : la moutarde en graine et le vinaigre, l'ardoise.

DES PERTUIS ET DES PROJETS DE CANALISATION

Il semble que des pertuis* aient été aménagés sur le Cher au XVI^e siècle, entre Montluçon et Tours, mais sans précision sur leur position géographique. Ils ont été entretenus jusqu'au milieu du XIX^e siècle. En dépit de ces ouvrages, la navigation sur le Cher est possible seulement 4 mois par an. Elle est bloquée le reste de l'année par des épisodes de sécheresse, d'inondation ou de glaciation. La descente, de la Creuse à la Loire, se fait en suivant le sens du courant. La remonte s'effectue par le halage ou à la voile, si le bateau en est équipé. Afin d'améliorer la navigabilité de la rivière, pour rendre le trafic plus régulier, des projets d'aménagements et de canalisation sont envisagés dès le XV^e siècle. Ils atteignent un pic au XVIII^e siècle avec une dizaine de projets présentés. Ils n'aboutissent pas, faute de financement. Il faut attendre la première moitié du XIX^e siècle pour voir se réaliser le projet du canal de Berry et du Cher canalisé.

L'AMÉNAGEMENT DU CANAL DE BERRY

TRENTE ANS DE TRAVAUX

Un décret impérial du 16 novembre 1807 décide : le « Cher sera rendu navigable en suivant son cours actuel au moyen d'une ou plusieurs dérivations depuis Montluçon jusqu'à son embouchure dans la Loire ». En 1808, le directeur général des Ponts-et-Chaussées désigne l'ingénieur en chef Joseph-Michel Dutens pour faire l'étude du projet. Il rend son étude en février 1809 en proposant deux solutions : une navigation en rivière entre Montluçon et Vierzon ou un canal latéral au Cher. Dutens indique que l'importance et la fréquence des crues et les périodes de sécheresse lui font préférer la seconde option. Le directeur général des Ponts-et-Chaussées fait le choix de cette solution entre Montluçon et Vierzon. La construction du canal est confiée à Joseph-Michel Dutens. Les travaux s'étendent de 1809 à 1840, en utilisant notamment comme premiers ouvriers des prisonniers autrichiens et espagnols.

Après la chute de l'Empire, les besoins d'économie amènent Dutens à proposer, après avoir visité les canaux anglais en 1818, de limiter le gabarit en s'inspirant de ce qui se faisait en Angleterre. Au lieu d'écluses de 5,20 mètres de large, il propose des écluses de 2,60 mètres. Il pense que le coût des travaux avec ce nouveau gabarit devrait être réduit d'un tiers. Finalement le canal possède des écluses avec des sas de 2,70 mètres par 34 mètres. En dehors des écluses, sa largeur est de 7 mètres et sa profondeur de 1,25 mètre.

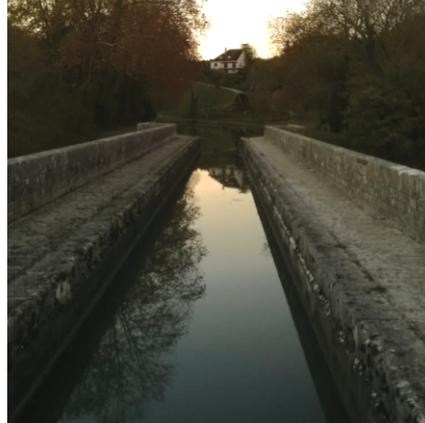
D'abord appelé « canal du Cher », l'ordonnance royale du 9 décembre 1814 substitue à ce nom celui de « canal du duc de Berry » en hommage au neveu de Louis XVIII, héritier du trône. Le nouveau projet est adopté en décembre 1819 par ordonnance royale. Les financements étant faibles, les travaux avançaient lentement. La loi du 14 août 1822 permet d'achever le canal grâce à un emprunt d'État auprès d'une compagnie financière, la « Société anonyme des quatre canaux » (canaux de Bretagne, canal du Nivernais, canal de Berry, canal latéral à la Loire). En 1830, l'ingénieur en chef, directeur du canal, Hippolyte d'Haranguier de Quincey, propose d'appeler le canal « canal de Berry ». C'est le nom finalement adopté. La liaison Vierzon/Noyers-sur-Cher ouvre à la navigation en 1839. La liaison Saint-Avertin/Noyers-sur-Cher ouvre en 1841, via le Cher canalisé.

UN CANAL À TROIS BRANCHES

Le canal se compose de trois branches qui se rejoignent à l'écluse de Fontblisse, sur la commune de Bannegon, dans le Cher. La première branche, au nord, s'étend de Bannegon jusqu'à Marseilles-lès-Aubigny (Cher). Elle relie le canal de Berry au canal latéral à la Loire, ce qui ouvre des débouchés vers la région parisienne, le nord-est et le sud de la France. Grâce à sa position stratégique, le port de Marseilles-lès-Aubigny est très fréquenté. La seconde branche s'achève sur la commune de Montluçon (Allier) ; la troisième branche va de Bannegon jusqu'à Noyers-sur-Cher. Elle se poursuit jusqu'à



Tracé du canal de Berry et de ses trois branches. À partir de Bannegon et du bassin de Fontblisse, la branche nord rejoint la Loire à Marseilles-lès-Aubigny, la branche sud relie le Cher à Saint-Amand-Montrond et la branche ouest suit le tracé du Cher avant s'achever dans le Cher canalisé à Noyers-sur-Cher.



Intérieur du pont-canal.

Tours via le Cher canalisé. Au final, le canal de Berry s'étend sur trois départements. La branche partant de Fontblisse jusqu'à Montluçon était en lien avec le développement industriel de la région. Elle permettait d'acheminer le charbon du secteur de Commentry, près de Montluçon, vers les usines sidérurgiques berrichonnes. Elle est d'ailleurs la première branche à avoir été aménagée.

Par la suite, le canal joue un rôle important dans l'implantation de nouvelles usines le long de ses berges : tuileries, briqueteries, usines de chaux hydrauliques, de ciment naturel, usines métallurgiques, entrepôts aussi comme l'entrepôt des céramiques Perrusson à Villefranche-sur-Cher.

UN AMÉNAGEMENT PAYSAGER

L'aménagement paysager a été d'emblée inclus dans le projet du canal, en raison de son utilité. L'ombre des arbres diminue l'évaporation et apporte de la fraîcheur aux haleurs. Le bois est aussi une source importante de revenus. Les plantations délimitent la propriété du canal et les arbres signalent le canal dans le paysage.

Avec l'ouverture progressive du canal, les chemins de halage sont engazonnés et plantés d'arbres. Le choix des essences est confié aux ingénieurs. En 1820, 8000 arbres sont en pépinière entre Montluçon et la Perche. 20 000 sont plantés sur cette même section. Parmi les essences, on trouve le platane, le peuplier, l'orme et le sycomore. Les plantations sont régulièrement renouvelées, ce qui permet de constater la variété des essences.

En 1902, on propose des peupliers suisses, des acacias, des ormes et des platanes. En 1950, la majorité des arbres sont des peupliers et des ormes, mais trouve aussi des noyers, des frênes, marronniers, sycomores, acacias...

LE PONT-CANAL DE LA SAULDRE

Le pont-canal a été aménagé entre 1833, date de son premier projet, et 1839. Il a été conçu par l'ingénieur Camille Bailloud. En 1833, l'ingénieur propose deux projets : un pont-canal avec bache en fonte (deux arches de 16 mètres) ou un pont-canal en maçonnerie. C'est ce deuxième projet qui est retenu. Le pont-canal comprend cinq arches en plein-cintre de 7 mètres d'ouverture. En 1842, ce pont-canal est considéré par l'ingénieur Eugène Flachet comme l'ouvrage le plus étanche du canal de Berry grâce à la qualité des mortiers employés. D'après le cadastre napoléonien, il semble que le tracé du lit de la Sauldre ait été un peu modifié au moment des travaux.

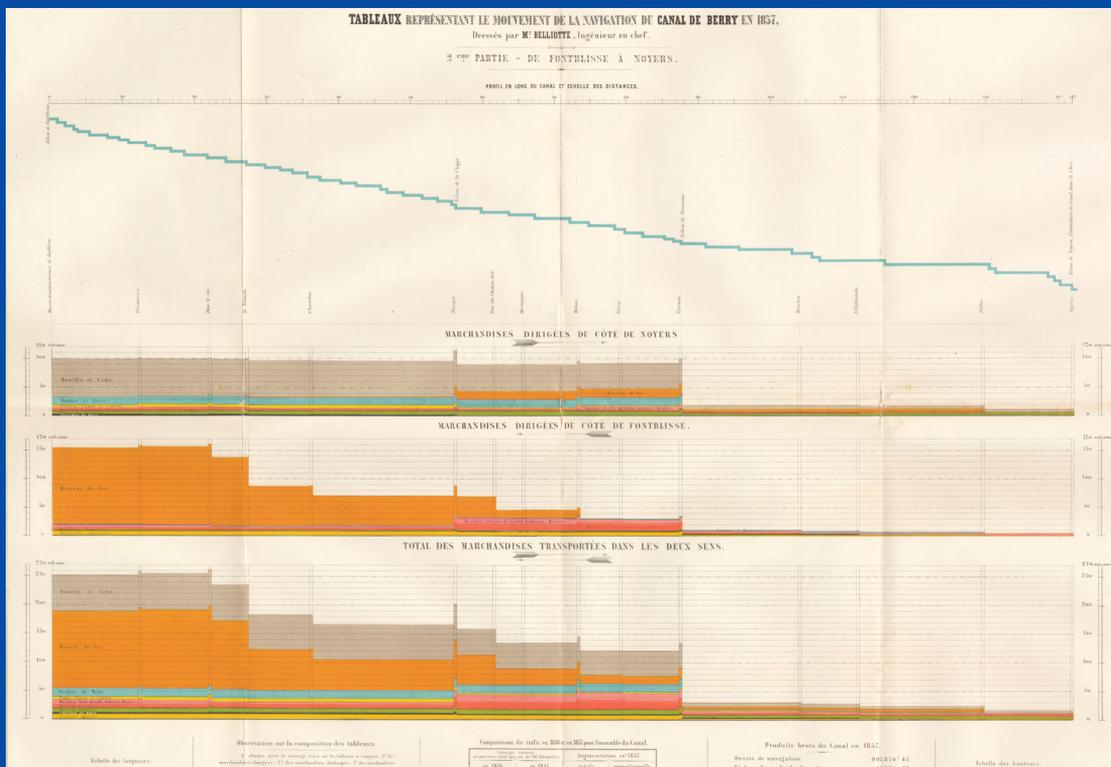


Extrait du cadastre ancien de Châtillon-sur-Cher (AD 41 3P2 43/1). Le canal de Berry est déjà représenté sur la partie ouest. En amont du futur pont-canal, un pont, disparu depuis, permettait de franchir la Sauldre.



Le canal de Berry a fait l'objet dès son aménagement d'une volonté d'intégration dans le paysage. Aussi, des arbres de différentes espèces locales ont été plantés le long du tracé pour ombrager le chemin de halage et maintenir les berges. Ils représentent aujourd'hui un réservoir de biodiversité.

«Tableau représentant le mouvement de la navigation du canal de Berry en 1857, de Fontblisse à Noyers » (AD 41 3579). Les marchandises acheminées sont différenciées par un code couleur. La principale activité sur cette branche du canal se concentre entre Vierzon et Fontblisse, ce que confirment les tableaux ultérieurs. Les marchandises circulant entre Noyers-sur-Cher et Vierzon étaient des matières premières, de la pierre, des produits agricoles, etc.



NAVIGUER SUR

LE CANAL DE BERRY

DES BATEAUX DE TRANSPORT SPÉCIFIQUES

La cuvette mesure 3 mètres de large et 64,40 mètres de long, les chemins de halage présentent une largeur de 1,60 mètre. Le gabarit du canal, plus petit que la plupart des canaux, a amené la création de bateaux de transports spécifiques. On les appelle « flûtes », « Berry » ou « Molusson ».

LE HALAGE DES PÉNICHES

La navigation a aussi encouragé l'élevage de l'âne noir du Berry pour haler les péniches. Avant l'invention des moteurs, la traction des péniches et des embarcations se faisait à l'aide de la force humaine ou animale. Les stries horizontales profondément gravées dans les parapets du pont-canal attestent de cette activité de halage.

Les équadés tirent le bateau depuis la berge à l'aide d'une corde. Elle doit être assez longue pour éviter que les animaux, entraînés par le poids de l'embarcation, ne tombent à l'eau. Ils doivent donner un coup de collier énergétique au départ puis tirer le bateau par un effort de traction régulier ensuite. Ce mouvement est facilité par le glissement du bateau sur l'eau. Les équadés tirent leur charge au pas. Ce travail impose une traction à l'oblique, très éprouvante pour leurs jambes et leurs épaules. Il n'est pas rare qu'après trois années de travail, les mariniers renouvellent leurs attelages. En plus des efforts de traction, les animaux doivent se déplacer sur des sols mal entretenus, souvent sur des pierres, ce qui exige une ferrure spéciale, néanmoins sans crampons malgré la difficulté du terrain,

pour ne pas risquer d'accrocher les cordages, ni d'abîmer les ponts des bateaux. Les mariniers, surtout ceux qui ont un petit nombre d'équadés, ont intérêt à prendre soin de leurs animaux. Il arrive parfois que l'un des mariniers s'attèle avec eux pour les soulager un peu. Les chevaux, ânes ou mulets effectuant le travail de halage sont parfois logés dans une écurie placée au milieu du pont du bateau. La réserve de foin est nichée dans le toit de cette écurie flottante. Afin de ne pas gêner les cordages qui tirent les bateaux, les rives ne doivent abriter aucun arbre, ni arbuste entre le chemin et la voie d'eau. Toutefois, pour éviter les risques de noyade de leurs animaux, au cas où la corde accroche sur un obstacle, les mariniers prévoient toujours un couteau fixé aux colliers de cuir, permettant de couper rapidement le lien. Le halage des bateaux par les équadés est la forme de déplacement la plus courante. Cependant, les mariniers les plus pauvres, qui ne pouvaient pas se permettre d'acheter un âne ou un cheval, utilisaient la force de leurs bras et celle de leur famille. Les documents qui parlent de la navigation sur le canal de Berry évoquent notamment le travail des enfants.



Péniche berrichonne franchissant l'écluse de Menetou-sur-Cher. Les dimensions très étroites du canal de Berry et de ses écluses ont conditionné la fabrication d'embarcations de transport spécifiques. Cette particularité s'est révélée être un handicap à long terme pour le développement de la navigation sur le canal (www.delcampe.fr).

APOGÉE ET DÉCLIN DU CANAL

Vers 1850, le trafic peut être évalué à 125 000 ou 130 000 tonnes annuelles. Le chiffre augmente rapidement jusqu'aux années 1890-1910 pour atteindre plus de 1 600 000 tonnes en 1896.

Les marchandises transportées varient en fonction des branches du canal. Le coke, la houille et le minerai de fer sont les marchandises dominantes. Elles transitent surtout entre Montluçon, Marseilles-lès-Aubigny, Bourges et Vierzon. On trouve aussi les matériaux de construction (pierre de taille, bois, ciment, chaux, tuiles, briques et sable), des produits agricoles (engrais) et industriels ainsi que des produits alimentaires. La branche allant de Bannegon à Noyers-sur-Cher dessert Bourges et Vierzon et a contribué à faire de ces deux villes des centres industriels importants. Après Vierzon, la densité du trafic est plus faible. Néanmoins, au moment de l'ouverture à la navigation du canal, le port de Noyers-sur-Cher est considéré comme l'endroit où se rechargent la majeure partie des marchandises pour le transbordement des bateaux du canal dans les bateaux du Cher et réciproquement. Ce port est d'ailleurs choisi en 1843 pour établir un bureau de perception des droits de la navigation. Le bâtiment est construit en 1864. Le port de Noyers-sur-Cher semble être très actif jusqu'au début des années 20. À cette période, il est surtout considéré comme un cul de sac, en raison de la navigation insignifiante sur le Cher. À partir de 1924, presque plus aucun bateau ne transite par l'écluse de Noyers.

Les deux guerres mondiales affectent en

effet durablement le trafic, qui tombe à 730 000 tonnes en 1925, puis à 153 000 tonnes en 1945. En 1949, 6 ans avant son déclassement, le canal ne transporte plus que 93 000 tonnes.

En fait, le canal est à la fois victime d'un défaut structurel et de la concurrence des chemins de fer. Le choix de réduire la largeur du canal s'est révélé une mauvaise idée sur le long terme. Ses dimensions réduites empêchent la navigation des péniches de fort tonnage, de type gabarit Freycinet. Ces péniches se développent au cours du XIX^e siècle et la plupart des canaux ont adapté leurs dimensions à ces nouveaux transporteurs ou ont été aménagés en tenant compte de ces contraintes.

Ces différences de gabarit ont pour effet que les marchandises transitant, par exemple, du canal latéral à la Loire vers Vierzon doivent être obligatoirement déchargées au port de Marseilles-lès-Aubigny pour être rechargées sur les « flûtes » du canal de Berry. L'opération prenait du temps et représentait un certain coût.

Le chemin de fer s'est développé dans les années 1840-1850. Le tracé de ses lignes en région Centre longe souvent le canal car il emprunte aussi les fonds de vallées et dessert également les usines. La ligne Bourges/Nevers est ouverte en 1849-1850. En 1861, c'est la ligne Montluçon/Bourges puis celle de Vierzon à Tours en 1869.

Les sidérurgistes et les producteurs de charbon soutiennent le chemin de fer car, contrairement au canal, il représente pour eux un débouché. Ils fabriquent les rails, les



Halage d'une péniche sur le canal de Berry. Les premières embarcations qui ont navigué sur le canal de Berry n'utilisaient pas la voile, à l'inverse des bateaux voguant sur le Cher sauvage. Un chemin de halage a donc été aménagé et les péniches ont été tirées, soit par des hommes, soit, comme ici, par des ânes. Cette activité a d'ailleurs stimulé l'élevage de l'âne noir du Berry. Cette activité périclité toutefois au début du XX^e siècle, avec l'arrivée des péniches à moteur (www.delcampe.fr).

coussinets et le charbon est indispensable au fonctionnement des locomotives. En comparaison, le transport sur le canal de Berry est beaucoup plus lent et reste soumis aux aléas climatiques. Les sécheresses ou les hivers trop rigoureux provoquent des périodes de chômage.

Pourtant, le canal de Berry résiste beaucoup mieux à cette concurrence qu'on ne l'aurait cru, notamment en baissant considérablement ses prix. En 1946, une tonne de ciment transférée de Marseilles-lès-Aubigny à Vierzon coûte encore 2,4 fois plus cher par voie ferrée que par le canal.

Malgré tout, devant la baisse inexorable du trafic, un déclassement du canal de Berry est envisagé au début des années 50. La branche Bannegon/Noyers-sur-Cher a le trafic le plus faible mais la branche de Montluçon connaît les problèmes d'alimentation en eau les plus importants. Finalement, le canal est déclassé par décret le 03 janvier 1955. Les ouvrages sont remis au service des Domaines. L'État vend le canal par tronçons pour un franc symbolique aux communes qu'il traverse. Beaucoup de communes décident alors de le combler. Mais dans les années 90, l'association ARECABE (Association pour la Réouverture du Canal de Berry) décide d'en rouvrir des tronçons pour les proposer à la navigation. La portion entre Langon-sur-Cher et Noyers est remise en eau à cette période.



Marques de cordages sur le parapet du pont-canal de la Sauldre.

Tous les ouvrages d'art du canal portent ces marques.

L'écluse du Val de Cher, en amont du pont-canal de la Sauldre. Son sas mesure 34 mètres de long et 2,70 mètres de large.



«SAVOIR ÉCOUTER, C'EST POSSÉDER, OUTRE LE SIEN, LE CERVEAU DES AUTRES.»

Léonard de Vinci (15 avril 1452 - 2 mai 1519).

Le label "**Ville ou Pays d'art et d'histoire**" est attribué par le ministre de la Culture après avis du Conseil national des Villes et Pays d'art et d'histoire.

Le service animation de l'architecture et du patrimoine, piloté par l'animateur de l'architecture et du patrimoine, organise de nombreuses actions pour permettre la découverte des richesses architecturales et patrimoniales de la Ville/du Pays par ses habitants, jeunes et adultes, et par ses visiteurs avec le concours de guides-conférencier professionnels.

Renseignements Pays d'art et d'histoire de la vallée du Cher et du Romorantinais

1 quai Soubeyran
41130 Selles-sur-Cher
Tél : 02 54 97 78 08
E-mail: pah.vcr@gmail.com
www.valdecherromorantinais.fr

À proximité

Blois, Bourges, Chinon, Loches, Orléans, Tours, Vendôme ont le label Ville d'art et d'histoire. Le Pays Loire Touraine et le Pays Loire Val d'Aubois ont le label Pays d'art et d'histoire.



Direction régionale
des affaires culturelles
du Centre-Val de Loire

