

Une sortie pleine d'enseignements pour conclure l'année

Comme toujours nous clôturons la saison par une sortie alliant l'évasion et l'exploration d'un domaine culturel en rapport avec nos préoccupations patrimoniales. Pour 2018 en raison du choix de la destination assez éloignée nous ne pouvions pas bloquer cette sortie sur une seule journée aussi nous sommes enquis de trouver à proximité un autre pôle d'intérêt qui puisse répondre aux attentes de chacun. D'un simple regard sur la carte une évidence nous est apparue : Briare, petite ville située juste à côté, nous offre l'opportunité d'associer à notre première thématique la construction des châteaux forts et un second thème l'évolution de la navigation et de la batellerie sur les rivières intérieures au fil des siècles.

C'est ainsi qu'un matin de septembre, nous nous sommes retrouvés, pour une première journée à Briare. Une cité connue pour sa céramique mais aussi et surtout pour son canal et son pont canal mais n'anticipons pas.



Dès notre arrivée nous plongeons dans l'atmosphère de la navigation en nous rendant au musée des deux marines. Certes, il est essentiellement consacré à la marine fluviale de la Loire et de ses canaux, d'où son nom, mais, bien que ce soit à une échelle différente de celle de l'Eure, c'est pour nous une façon d'approcher et de comprendre comment les hommes ont su maîtriser et utiliser les rivières depuis le moyen-âge pour favoriser les échanges et le développement économique.

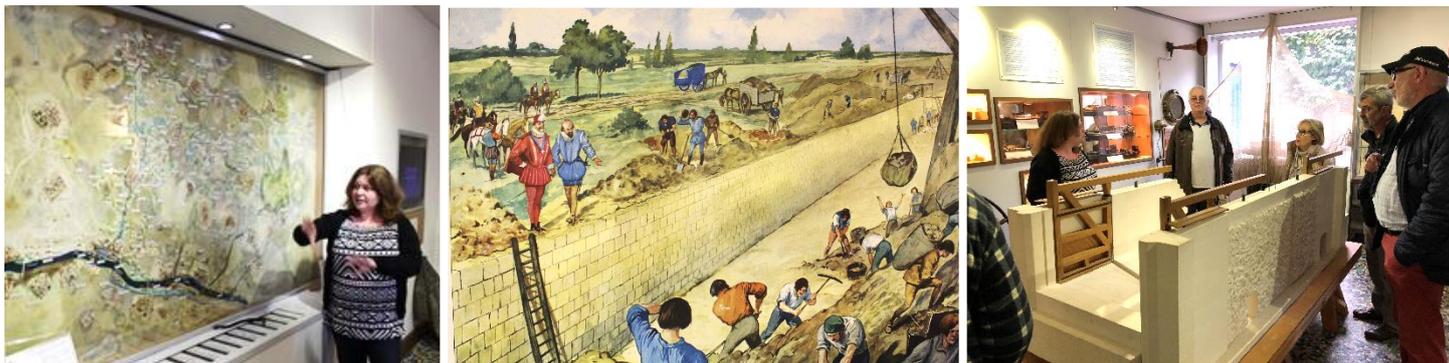
Nous commençons notre visite par le visionnage d'un petit film « Ambiance Loire » qui sert d'introduction aux différentes thématiques présentées au sein du musée en posant le décor : spécificités du fleuve, paysages aquatiques et aménagements structurels et touristiques faisant notoriété aujourd'hui.



Nous suivons ensuite notre guide dans une salle dite « des métiers » où sont exposés de façon théâtralisée avec des mannequins en costume en situation, les nombreux métiers développés autour de l'eau : charpentiers de marine, scieurs de long, cloutiers, cordeliers, calfateurs qui construisent et réparent les bateaux, mais aussi tous ceux qui tirent profit du fleuve : pêcheurs, tireurs de sables, meuniers, rouisseurs de chanvre, lavandières, tonneliers, verriers. La plupart, sauf rare exception, n'existent plus. Certains nous étant méconnus ou oubliés suscitent quelques questions de notre part qui sont aussitôt largement renseignées par notre hôte qui ne se tarit pas d'explications. Nous dirigeant dans la pièce suivante nous traversons un espace dans lequel trône un vieux moteur de péniche qui attire notre curiosité. Au mur quelques dessins, peintures et photographies anciennes illustrent l'épopée marine. Au fond une barque, de nombreux filets de pêches de formes diverses et divers objets (fourches, épuisettes, tamis, etc.) nous rappellent que la Loire est un fleuve aux ressources piscicoles inépuisables qui ont permis l'expérimentation et l'adoption de plusieurs techniques de pêche dont certaines sont encore pratiquées.



En pénétrant dans les salles suivantes nous ne réalisons pas encore que nous remontrions le temps et pourrions suivre pas à pas les travaux et progrès technologiques qui ont permis d'aboutir bien des siècles plus tard à la réalisation d'un grand projet voulu par d'Henri IV : unir par voie navigable la Méditerranée à l'Océan Atlantique et à la Manche en permettant le franchissement de la ligne des eaux entre la Loire et la Seine.

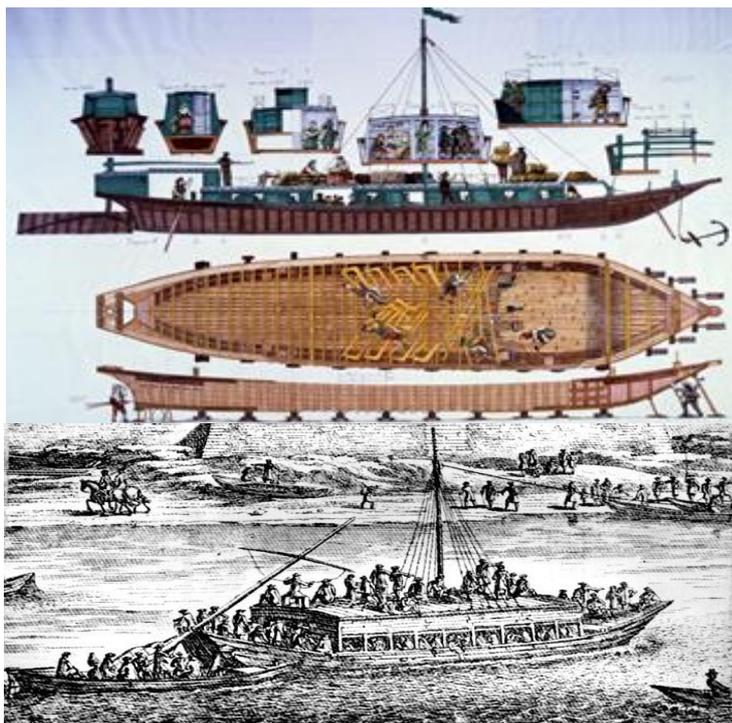


Tous positionnés devant une grande carte notre guide nous apprend que l'aboutissement de ce projet est la résultante de plusieurs phases parfois très distantes les unes des autres.

La première d'entre elle intervient en 1597 lorsqu'Henri IV et son premier ministre Sully fondent le projet et confient l'exécution des travaux à l'Architecte Hugues Cosnier qui commencera les travaux en 1604. L'objectif est de creuser un canal et construire des écluses alimentées en eau par les étangs de la Puisaye (au Nord-Ouest de Briare) afin de permettre le franchissement d'une dénivellation de 25 mètres. Pour cela il s'appuie sur des études de Léonard de Vinci qu'il adapte pour des raisons économiques* et techniques** et fait construire à partir de Rogny des écluses accolées en maçonnerie avec des murs de soutènement d'un mètre quatre-vingt-quinze d'épaisseur. Mais voilà, en 1610 le geste de Ravailiac et les difficultés financières du pays sonnent le glas du projet alors qu'il était en voie d'achèvement. Il faut attendre la fin de la guerre de trente ans et qu'un certain Jacques GUYON se mette en campagne pour réunir des capitaux et relancer les travaux. Ayant fondé en 1638 La Compagnie des Seigneurs du Canal, il en devient propriétaire des installations par lettres patentes du Roi en septembre 1639. Dès cet instant, il s'engage aussitôt à finir les travaux en quatre ans aux frais et dépens des concessionnaires qui prenaient également l'engagement d'indemniser les propriétaires touchés par la réalisation du projet. En Octobre 1641, les frères Gaillard marchands de bois font parvenir à Paris les premiers trains de bois, mais le moyen d'approvisionnement en eau du bief de partage s'avère insuffisant pour assurer une viabilité constante. Aussi la compagnie fait creuser ce que l'on nomme « la rigole de St Prive » : un petit canal de dérivation où circulent les eaux du Loing après un parcours sinueux de 20kms. Ce qui reporte officiellement à septembre 1642 la navigation du premier bateau étant passé de Loire en Seine.

Dès cette date, en respect des engagements pris quatre ans plus tôt, le canal fut abandonné, en toute propriété, aux concessionnaires avec droit de péage sur toutes les marchandises qui passaient à raison de cinq sols par bateau, bascule ou train de bois à l'ouverture de chacune des portes des écluses. C'est aussi à ce moment-là que fut instauré un service coche d'eau desservant chaque semaine à heure fixe, toutes les villes de Briare à Paris et que Louis XIII précisa son intérêt en accordant à Jacques GUYON et Guillaume Bouterouie son associé des lettres de noblesses pour eux et leurs descendants. Aussitôt cette mise en service effectuée et durant plus deux siècles « le grand escalier » comme on le nommera, permet la prospérité de la Compagnie et le développement de la navigation de commerce en général.

Afin d'illustrer son récit, notre hôte nous désigne sur l'un des murs, une illustration montrant le Roi Henri IV et son épouse visitant en compagnie de Sully les travaux en 1608 puis nous entraîne vers une imposante maquette représentant un fragment des sept écluses en cascade précédemment évoquées.



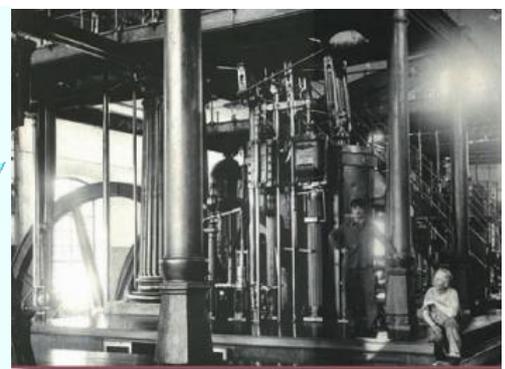
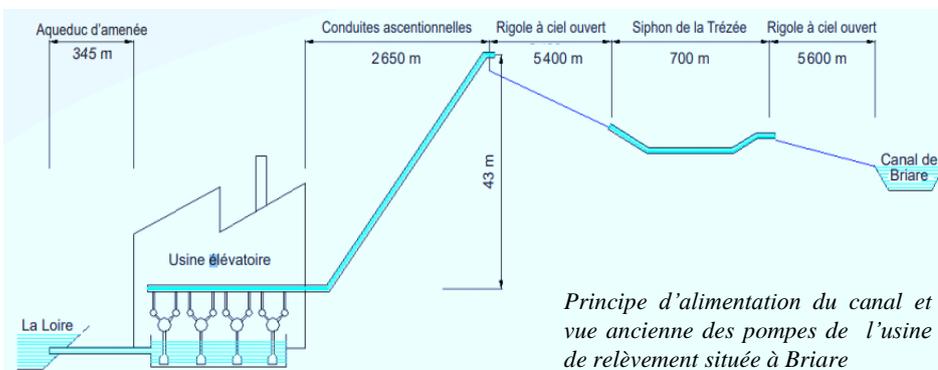
Plan de conception et gravure d'un coche d'eau tels qu'ils existaient

De retour devant la carte notre guide reprend son récit avec la seconde phase de travaux. Elle débute en 1860 lorsque le gouvernement de Napoléon III décide de racheter le canal de Briare et d'en assumer l'exploitation jusqu'en 1880. Les sept écluses permettaient alors un trafic annuel de trois à quatre mille embarcations de 32m de long et 5m de large avec un tirant de 1m80. Toutefois les écluses accolées présentaient trois inconvénients : le croisement de deux bateaux est impossible, la consommation d'eau (750 litres à la seconde) est excessive et l'éclusage par halage selon un principe inchangé depuis sa mise en vigueur à l'époque du Cardinal Richelieu est trop long (1/2journée par train de chaland). Il est donc décidé de modifier le système. En 1880 les sept écluses sont remplacées par six autres répondant aux exigences du gabarit Freyssinet et séparées de biefs sur un tracé contournant la colline. Mais une nouvelle fois à cause de leur consommation en eau et de leur taille qui ne correspondaient plus aux besoins des péniches modernes, les écluses furent abandonnées en 1887. Un peu en aval de Briare, les mariniers qui empruntaient le canal latéral à la Loire étaient contraints d'emprunter le lit même du fleuve pour gagner l'autre rive afin de poursuivre leur voyage. La traversée se faisant au niveau de Châtillon par un système d'écluses et de levées submersibles exigeait des manœuvres délicates à un moment où plus de 4000 bateaux transitaient chaque année par les ports de Mantelot et des Combles.



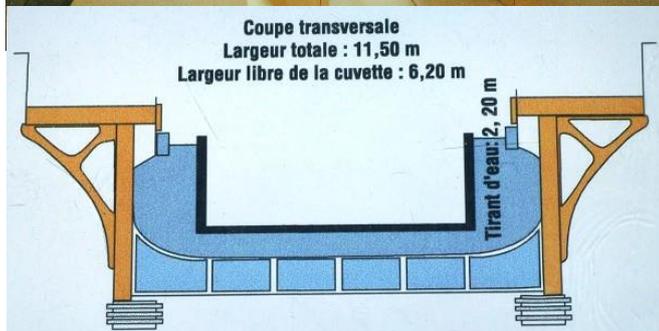
C'est alors que l'idée d'un pont-canal s'est rapidement imposée, mais le débit de la Loire grossi par les eaux de l'Allier constituait un obstacle technique insurmontable. Des arches maçonnées de 16 mètres ou 18 mètres d'ouverture comme on savait les faire n'auraient pas résisté aux crues. Il aurait fallu des arches de 40 mètres et un tablier à 20 ou 25 mètres au-dessus de la surface de la Loire et le coût aurait été exorbitant. Ce n'est qu'à la fin du siècle au moment où les progrès de l'acier permettaient des réalisations d'envergures que la solution fut trouvée : la réalisation d'un pont métallique à 8 ou 9 mètres au-dessus du fleuve.

Mais pour que le projet réponde totalement aux attentes, il fallut résoudre le problème d'alimentation constante et régulière en eau du Pont canal. Pour cela il était nécessaire d'apporter une réponse au problème de partage des eaux qui s'effectue dans le bief de la Gazonne entre le versant Loire (en direction d'Ouzouer-sur-Trézée) et le versant Seine (en direction de Rogny) en trouvant un système de construction qui permette de franchir le relief naturel de ce secteur. La solution fut trouvée par la construction entre 1894 et 1895 d'une usine élévatrice qui assure l'alimentation du canal via la rivière Trézée et un système alimentaire complexe composé de 15 étangs-réservoirs que notre guide nous désigne sur la carte.



Nous ayant précisé que les barrages-réservoirs situés sur le plateau de la Puisaye fonctionnent comme des vases communicants par l'intermédiaire d'un réseau de rigoles long de 72 km, le guide attire notre attention sur le fait que le débit constant est assuré lui par le principe de l'usine élévatrice construite à Briare. Principe qui : « consiste à prélever l'eau dans la Loire, grâce à quatre pompes d'une puissance de 400cv à 750 tr/mn produisant un débit de 450l/seconde et un tunnel en maçonnerie de 345 m de long. L'eau prélevée emprunte une double file de conduites en fonte de 90 cm de diamètre et est propulsée sur une distance d'environ 2,650 km. Après quoi elle suit la rigole

à ciel ouvert pour arriver au niveau d'un siphon qui la filtre et élimine le sable du fleuve. A sa sortie du siphon, l'eau retourne dans une cuvette en maçonnerie et repart dans une autre rigole à ciel ouvert dans le bief de la Gazonne au-delà d'Ouzouer-sur-Trézée. Les premières machines à vapeur furent vite remplacées par des moteurs électriques mais des coupures de courant intervenant, le système fut équipé de ballon anti-retour afin d'éviter les retours d'eau et d'air et d'inévitables coups de bélier qui avaient tendance à faire éclater les conduites enterrées».



Refermant la parenthèse, notre guide nous entraîne dans la salle suivante uniquement consacrée aux solutions apportées pour répondre aux difficultés de navigation et au pont canal. Sur notre gauche une maquette animée illustre les difficultés de traversée de la Loire et sur notre droite nous découvrons une immense maquette du pont canal réalisée il y a 20 ans par les élèves de métallerie du lycée professionnel de Gien qui sert de support au discours de notre hôte.

Déclaré d'utilité publique en 1889, le projet d'un pont métallique à 8 ou 9 mètres au-dessus du fleuve reposant sur des piles suffisamment fines et espacées pour laisser l'eau s'écouler est confié à deux ingénieurs Léonce-Abel Mazoyer et Charles Sigault chargés de la mise au gabarit Freycinet de toute la ligne fluviale Roanne-Briare tandis que la maçonnerie (piles et culées) est confiée à Gustave Eiffel et la cuvette métallique à l'entreprise Daydé & Pillé de Creil. Les travaux débutent en 1890 et durent six ans.

Inauguré en septembre 1896 le pont canal est enrichi d'un nouveau tronçon de près de 14 km de long entre l'amont de son écluse de l'Étang et l'amont de celle de la Cognardière pour permettre son accès depuis le canal latéral à la Loire. L'ouvrage fait une longueur totale de 662,69 m, repose sur quatorze piles maçonnées, dont la huitième est un point fixe qui permet au tablier de se dilater. L'ossature est constituée de deux poutres maîtresses raccordées par une bache en acier doux formant cuvette et assemblée par rivetage. L'étanchéité entre le tablier métallique et la maçonnerie des culées est réalisée par un joint de caoutchouc. Avec les deux trottoirs, jalonnés de candélabres et bornés de deux colonnes rostrales ornementées de chaque côté, la largeur totale de l'ouvrage est de 11,50 mètres et sa largeur utile de 6,20 mètres, pour un tirant d'eau de 2,20 mètres.

Bien qu'impressionnés par ces chiffres qui lui conféreront la notoriété de pont canal le plus long du monde jusqu'en 2003, nous restons admiratifs devant la beauté de la réalisation qui nous évoque le pont Alexandre III à Paris. Naturellement chacun s'attarde à scruter chaque détail de l'ouvrage reproduit avec minutie sur la maquette. Tandis que nous prenons quelques photos notre guide finit son propos en nous précisant que :

- durant toute son exploitation commerciale, de 1900 à 1980, le pont canal a accueilli 10 000 bateaux par ans servant fidèlement sa vocation initiale ayant pour précurseur un souverain qui nous est familier Henri IV.
- depuis l'ouvrage s'est reconverti sans peine dans le tourisme. Il fait désormais les beaux jours des amateurs de navigation fluviale, avec plus de 1500 bateaux par an.

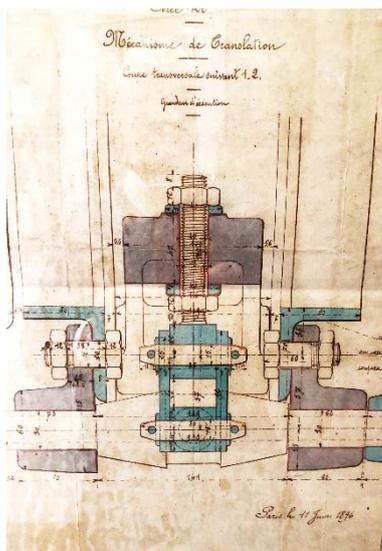
Arrivés au terme de notre visite nous prenons congé de notre hôte qui s'est formidablement prêtée à toutes nos questions et bien que très impatient de voir de visu et d'emprunter le fameux pont canal nous ouvrons une parenthèse dans notre périple fluviale pour aller à la rencontre d'une autre activité qui a fait la notoriété de la ville en visitant: le musée de la mosaïque et des émaux situé juste en face.

Retrouvez tous les articles et toutes les photos des sorties patrimoines de l'association sur
<http://ivry-lesvieillespierres.fr/>

Installé dans l'ancienne maison de maître de la manufacture de Briare, le musée retrace les 180 ans d'activité industrielle qui a fait la renommée de la ville. A l'inverse de notre précédente visite nous n'avons pu obtenir de guide aussi c'est par nous-même et en suivant les directives fournies par la personne à l'accueil que nous avons explorés méthodiquement toutes les salles. Chacune de ces dernières retrace une partie de l'épopée de la manufacture de son origine à nos jours et présente une collection d'objets caractéristiques de la production réalisée durant période évoquée.



Du hall d'accueil où préside une aquarelle représentant la manufacture en 1875 ainsi que son développement au tournant du XXe siècle, nous empruntons un couloir qui nous conduit dans une suite de pièces illustrant la période des débuts en 1837 jusqu'à son épanouissement sous l'ère de JF Bapterosses à la fin XIXe siècle. La manufacture ne produit à ce moment-là que des boutons et des perles qui connaissent très vite un grand succès commercial grâce à leur mode de production : une machine inventée par JF Bapterosses qui permet de frapper 500 boutons en une fois et met à mal l'industrie anglaise qui ne fait que de l'unitaire. Les collections de boutons présentées sur des encartages montrent une très grande variété de formes (boutons à trous, à queues, en « T ») et une palette de coloris incroyable qui nous laisse admiratif. Dans une partie de cette zone des plans mécaniques, des dessins techniques et des documents photographiques d'ouvriers sont affichés aux murs qui environnent différents modèles de machines usités alors. Avant de quitter cet espace nos yeux sont attirés par un ensemble de parures de toutes les couleurs. Un panneau nous informe que parallèlement à la fabrication des boutons largement diffusés en Europe un marché important s'est développé avec l'Afrique grâce aux perles produites avec un procédé de fabrication qui permet d'imiter de nombreuses matières (corail, corne, nacre, ivoire, ambre, etc.) et que ces perles sont très prisées par diverses ethnies qui les utilisent comme éléments de parure.



La zone suivante est consacrée aux émaux de Briare dont la production lancée en 1885 connaîtra un vif succès aux cours de la période Art Nouveau mais perdurera jusqu'aux années 1970 en passant par tous les courants artistiques. Le musée propose à nos regards une large exposition de mosaïques en émaux rattachée au Moderne Style. Parmi elles, des œuvres de Eugène Grasset ornamentaliste français (1845-1917) qui collabora avec la manufacture et réalisa les mosaïques ornant l'église Saint Etienne de Briare. Une autre partie est-elle dédiée au courant d'art optique qui se développa en 1970 avec les œuvres de Victor Vasarely (1908-1997) dont nous pouvons voir quelques compositions.



Une dernière partie concerne l'après-guerre et l'époque moderne qui montre que l'activité de fabrication de perles et surtout de boutons est en perte de vitesse du fait de l'arrivée du plastique sur le marché. De ce fait, la manufacture se concentre sur la mosaïque et devient l'un des leaders de la céramique de revêtement française. Sa renommée étant grandissante, la direction crée en 1965 un service décoration qui fait évoluer le produit et notamment lancer la gamme «Gemmes» qui va permettre la réalisation de grands projets au niveau national et international comme la décoration de stations des métropolitains (Paris, Bruxelles et Montréal, etc.) ou des aéroports (Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Caracas, etc.).

Fort de son succès la manufacture devenue entreprise ouvre à la même époque des filiales dans le monde entier et une série de boutiques en France ce qui lui vaudra l'attribution de la mention d'excellence par le *Nouvel Économiste* dans son concours « Oscar de l'exportation » en 1977 et d'être récompensée par le label « Beauté Industrie » décerné par l'institut français d'esthétique industrielle.

Nous achevons ce passionnant itinéraire d'un succès artistique et industriel par une dernière salle où nous visionnons un petit film qui nous dévoile les secrets de fabrication des émaux de Briare.



La matinée est plus qu'avancée aussi nous nous retrouvons tous à L'Auberge du Grand Canal dans une halte bien méritée. Située face au port de Briare juste à côté de l'usine élévatrice et à proximité du pont canal le lieu est d'une grande sobriété, offre un cadre typique et nous prépare aisément à l'ambiance que nous allons vivre l'après-midi. Autour d'un déjeuner simple et copieux dans un climat marinier nos conversations bien qu'abondamment nourries par nos impressions consécutives à nos deux visites matinales, reviennent sur l'impatience de chacun de découvrir et parcourir le pont canal dont on parle tant. A peine le repas fini, c'est à pied que nous rejoignons le port situé sur l'autre rive. L'itinéraire emprunte un pont qui surplombe de loin le fameux canal et autorise déjà quelques photos en perspectives très intéressantes.

Arrivés sur le port, nous faisons connaissance avec l'embarcation qui va nous servir durant près de deux heures. Par chance c'est un petit bateau, sorte de radeau aménagé, qui a été réservé pour notre groupe. Nous ne sommes donc pas contraints à suivre une croisière type avec d'autres groupes plus nombreux. Notre capitaine est tout aussi simple et s'avèrera très sympathique. Après nous avoir fait part des consignes élémentaires, il largue les amarres et prend la direction du pont canal en nous faisant un bref historique de sa construction.



A l'approche du pont canal et durant toute sa traversée il nous décrit l'ouvrage : « 662 mètres de long, soutenus par 15 travées de 40 m de long et 11,50 m de large, le tout suspendu à 11 m au-dessus du fleuve et pesant 13 680 tonnes soit 30% plus lourd que la Tour Eiffel. Il est éclairé dès la fin du XIX^e siècle à l'électricité par 62 candélabres et quatre obélisques porte-lanternes qui, selon notre guide, tracent dans la nuit un chemin lumineux se reflétant dans l'eau. ». *Au passage nous pouvons voir l'immense étendue du lit de la Loire, ses bancs de sables, ses alluvions qui forment des îles où se réfugient plusieurs espèces d'oiseaux ainsi que les nombreux bras de son cours d'eau qui bien qu'ils soient faibles en débit à cette période restent dangereux. Le pont franchit nous parcourons encore quelques centaines de mètres puis nous rebroussons chemin.*



Bien que le trajet soit le même mais à l'envers le panorama est différent avec en toile de fond le port et les nombreuses embarcations qui y sont accostées. C'est l'occasion pour notre capitaine de nous dire que tout le monde peut louer un bateau. Le permis n'est pas obligatoire seules sont exigées une caution et l'obligation de suivre une heure de formation pour pouvoir s'improviser marinier et remonter les cours d'eau et revenir. Plus nous nous éloignons au-delà du port plus la nature est sauvage. Le long des rives nous voyons, ici ou là, quelques vieilles embarcations qui date des débuts de l'ère touristique et apercevons au travers des feuillages de vieilles bâtisses où vieux moulins qui font l'objet de restauration. Plus nous avançons un sentiment de quiétude s'empare de nous. Au détour d'un virage nous voyons sur notre gauche un bras de rivière et une écluse. C'est l'accès au canal primitif dont nous avons vu la maquette le matin.



Opérant un demi-tour complet notre bateau se dirige lentement dessus avant de s'immobiliser entre les deux portes. Quelques mots de bienvenue sont échangés avec le gardien de l'écluse puis la porte de l'écluse située à l'arrière se referme. A peine close, nous sentons l'embarcation qui descend de 5 à 6 mètres dans ce puits formé de murailles de pierres impressionnantes

L'eau suinte le long des parois et lorsque nous sommes au fond, le ciel n'est plus qu'un petit rectangle d'azur. Le temps pour que la porte se trouvant devant nous s'ouvre libérant le bateau de son enclavement. Nous naviguons alors quelques minutes puis faisons demi-tour pour revivre l'expérience à l'envers. Dès la porte refermée l'eau émerge des vannes de l'autre porte provoquant un bouillonnement. Doucement le bateau

remonte au niveau initial où nous restons à quai le temps d'échanger avec l'éclusier qui nous explique qu'aujourd'hui tout est automatisé et qu'il gère depuis ce poste les 6 autres écluses de façon numérique. Ayant quitté le site, nous poursuivons encore un peu notre progression du fleuve et nous nous laissons à nouveau envahir par la douceur de l'environnement. Hélas la fin de la journée s'annonce et c'est avec regret que nous rentrons quittant trop vite ces lieux magnifiques. De retour sur la terre ferme, nous prenons la direction de notre hôtel situé à Belleville sur Loire un petit village à quelques kilomètres. Une fois en possession de nos chambres et confortablement installés, nous prenons le temps de parcourir la petite cité et les rives du Canal Latéral à la Loire qui la traverse. C'est l'occasion de franchir à pied cette fois une nouvelle écluse et de pouvoir discuter avec son gardien qui s'afférait à manœuvrer les portes afin de réguler le flux pour la nuit. Le soir venu c'est dans un excellent restaurant gastronomique que nous avons terminé cette première journée en échangeant abondamment sur nos ressentis de la journée.

