

## - Le canal du Berry : historique -



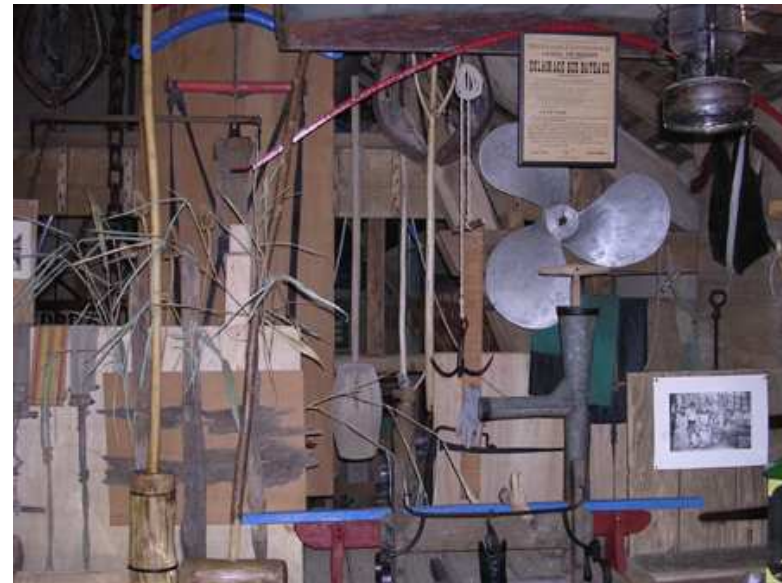
**Le Canal de Berry : le canal le plus étroit de France**

- **1484** - L'idée de construction d'un canal de Berry est évoquée pour la première fois lors des Etats Généraux de Tours tenus par Louis XI ; celle-ci n'aboutira pas.
- **1780** - Le duc de Béthune présente à l'Assemblée Provinciale un « Mémoire sur la navigation intérieure du Berry ».
- **1807** - Un décret impérial décide la construction du canal de Berry. L'empereur Napoléon I<sup>er</sup> veut constituer un réseau navigable de dimension européenne entre la vallée du Cher et le bassin de la Loire.
- **1811** - Les travaux débutent à Montluçon. Les terrassements extrêmement durs sont réalisés par des ouvriers locaux mais aussi par des bagnards, des déserteurs et des prisonniers espagnols aidés parfois par des enfants de 16 ans payés 1,50 francs par jour.
- **1819** - Le tracé définitif est fixé. Ce canal a trois branches dont le croisement se trouve à l'écluse de Fontblisse. Il relie Montluçon, Marseilles-Aubigny, Noyers-sur-Cher en passant par Bourges et Vierzon.

- **1839** - Le canal est achevé. Sa longueur totale est de 320 kilomètres avec une pente de 245 mètres, 115 écluses (une tous les 3 kilomètres), 81 pont-levis, 75 aqueducs et 5 ponts canaux.
- **De 1840 à 1865** - Le trafic sur le canal est multiplié par 3. 890 péniches pour le transport du grain, du fourrage, du bois de chauffage et du minerai de fer circulent sur le canal. La principale utilisation est le transport du charbon de Commentry vers les forges du Berry situées entre St-Amand-Montrond et Vierzon. En sens inverse, le minerai de fer du Berry est transformé à Montluçon, agglomération en pleine prospérité industrielle.

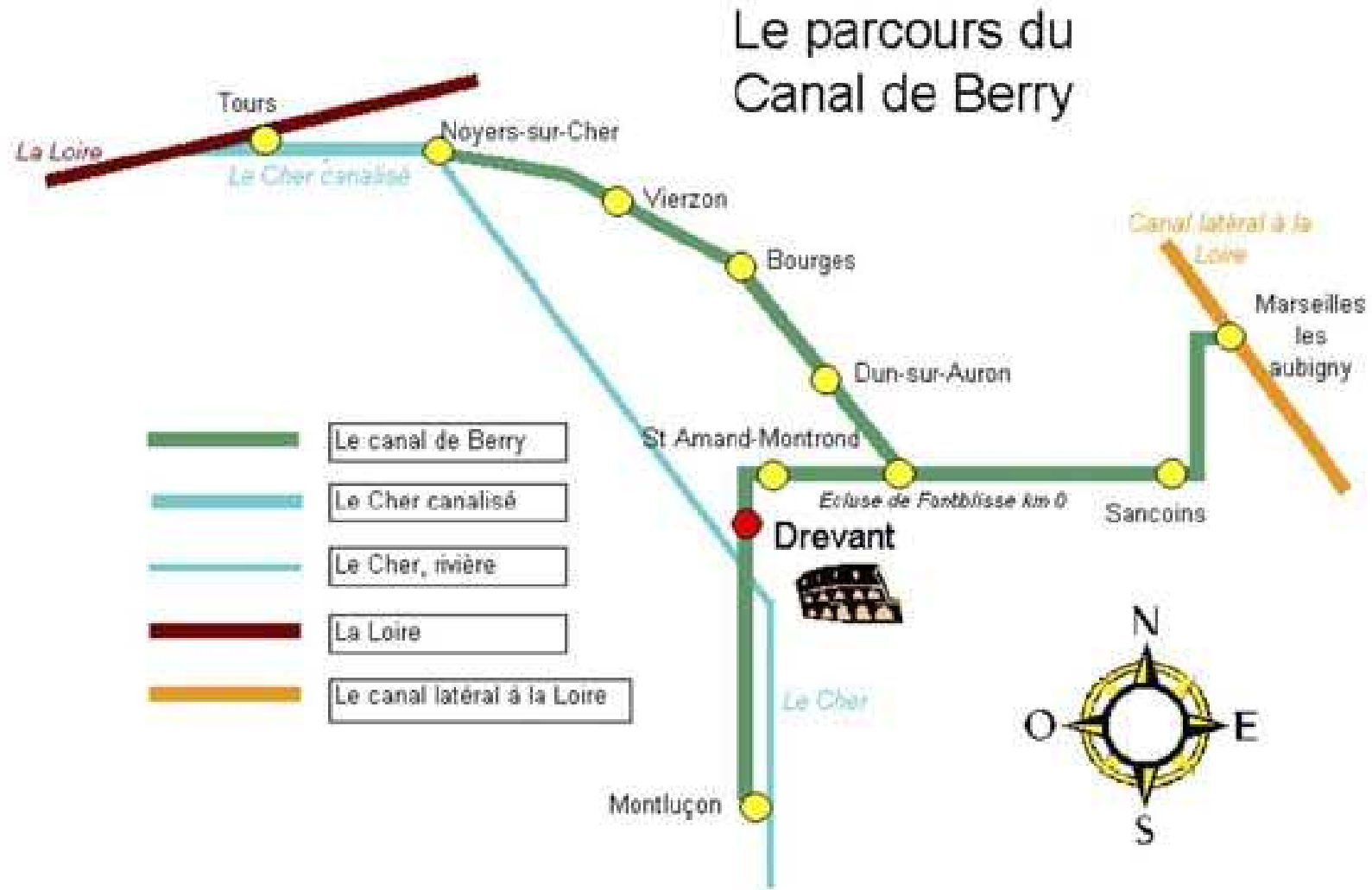
- **De 1865 à 1950** - Le trafic décline en raison de problèmes techniques puis économiques avec l'accroissement du trafic par le train et la route. Le premier problème est celui de l'alimentation en eau : il faudra construire des réservoirs, comme l'étang de Sault à Montluçon, pour éviter que les marinières ne soient à sec l'été. L'hiver, il est souvent impraticable, pris dans les glaces à cause de sa faible profondeur. Enfin, sa section de petit gabarit et le franchissement des écluses de 2,70 mètres de largeur limite la circulation à des péniches étroites de faible capacité. On les appelle les « berrichonnes », elles sont longues de 27,50 m et larges de 2,60 m pour un tonnage de 60 tonnes, elles sont halées par des mulets ou à bras par les marinières eux-mêmes. Les péniches ne sont que 165 en 1939 et quelques dizaines après guerre.
- **1<sup>er</sup> Janvier 1955** - Un décret de déclassement est signé par Pierre Mendès France : « le canal de Berry est fermé à la navigation et déclassé sur la totalité de son parcours, avec effet au 1<sup>er</sup> Février 1955. Les ouvrages déclassés seront remis au service des domaines ». Peu à peu, le canal sera laissé à l'abandon ou comblé par endroit.

- **1962** - Le canal est comblé à Montluçon jusqu'à la première écluse pour faire un parking.
- **De nos jours** - Des municipalités ont pris conscience de ce lieu très écologique. Des projets fleurissent pour faire du canal de Berry un lieu de promenades à bateau, à pied ou à vélo, malgré d'importants et coûteux travaux de désenvasement et d'amélioration des rives.



**Le Musée au bord du Canal du Berry en plein cœur du Val de Cher créé en 1978 sur le site d'anciens fours à chaux**

- Le canal du Berry en photos -





**Le canal du Berry à Montluçon près des usines**



**Vue sur le canal du Berry**



**Une péniche à l'approche d'une écluse**

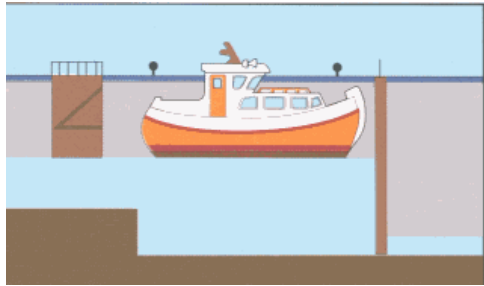
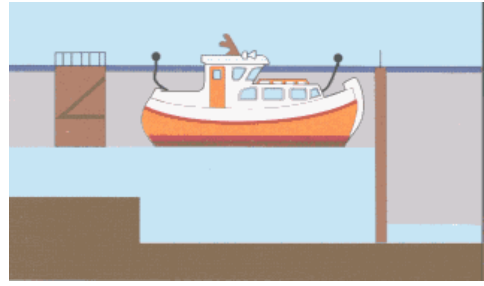
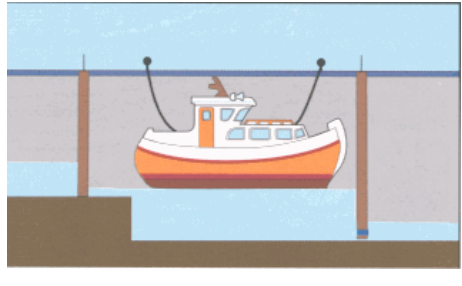
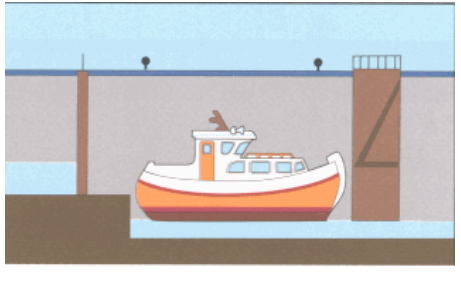


**Le canal du Berry à Saincoins**

## - Le fonctionnement d'une écluse -

- Une écluse sert à changer le niveau d'eau et fonctionne sur le principe des vases communicants.
- Quand les péniches arrivent, les éclusiers ouvrent les portes grâce à une manivelle. Puis, la péniche entre dans l'écluse, ils tournent la manivelle et l'eau monte pour que la péniche passe. Les portes s'ouvrent et se ferment les unes après les autres ; le bassin central se vide ou se remplit lorsque toutes les portes sont fermées.
- Aujourd'hui, de nombreuses écluses sont automatisées avec un système de feux.

Le franchissement d'une écluse contient un certain nombre d'opérations qui se suivent dans un ordre invariable.

①	②	③	④
			
<p><b><u>L'entrée :</u></b> La porte amont de l'écluse est ouverte. Je prépare mes défenses flottantes pour protéger la coque de mon bateau. Le feu est vert. J'entre dans l'écluse à vitesse réduite et je stationne à distance des portes.</p>	<p><b><u>L'amarrage :</u></b> Je passe mes amarres aux bollards de l'écluse, sans jamais faire de nœuds. Pour les bateaux avalants, laisser filer les amarres lors de l'abaissement du niveau d'eau. Pour les bateaux montants, tendre progressivement les amarres pour maintenir le bateau contre le bajoyer de l'écluse. Attention aux remous !</p>	<p><b><u>Les manœuvres :</u></b> Je ferme dans un premier temps la porte amont puis ses vantelles. J'ouvre les vantelles de la porte aval pour procéder à la vidange du sas. Une fois le sas à niveau avec la partie aval, j'ouvre la porte aval.</p>	<p><b><u>La sortie :</u></b> Je ne lâche pas les amarres avant la fin du cycle d'éclusage et sort à vitesse réduite.</p>
<p>Tout ceci peut s'effectuer sous la surveillance d'un éclusier ou dans le cas d'une écluse automatisée (système de feux).</p>			