

LES CANAUX AUTOUR du MORVAN

PAR DENISE LEMOINE ET PHILIPPE LANDRY

Trois canaux autour du Morvan

Trois grands canaux encadrant le Morvan ont servi à exporter ses produits, y compris le bois puisqu'il a fini par apparaître que le flottage sur l'Yonne et ses affluents était économiquement moins rentable que le transport par train et par péniche :

- le canal du Centre, dont le point le plus proche du Morvan est, mettons, Saint-Léger-sur-Dheûne (assez loin, donc);
- le canal de Bourgogne, dont le point le plus proche est Pouilly-en-Auxois;
- le canal du Nivernais, qui longe la « frontière » naturelle entre le Morvan et le Nivernais.

Deux de ces canaux ont été commencés avant la Révolution de 1789 : celui de Bourgogne en 1784, celui du Nivernais vers 1785-1786. Quant à la construction du troisième, elle a débuté en 1809. Mais les travaux ont plus ou moins traîné partout : ainsi, ce n'est qu'en 1835 que la navigation a été ouverte à Châtillon-en-Bazois, où pourtant trônait le magnifique pont surmonté de sa croix depuis presque cinquante ans (il avait été réalisé dès le début des travaux).

Ces canaux ont surtout servi à la navigation des péniches à fond plat, qui a longtemps suscité une animation intense tout au long du réseau. Elle se perpétue aussi bien que possible côté Bourgogne et Centre, tandis que, côté Nivernais, le canal ne sert plus qu'à la navigation de plaisance.

La batellerie

Au siècle dernier, les péniches étaient tirées « à la bricole » par les hommes ou les chevaux (ou les ânes, voire les bœufs; le mulet étant, en fait, l'animal idéal), puis tractées par des toueurs et des remorqueurs. Après 1914, la batellerie entre dans l'ère du pétrole : chalands ou freycinet (péniches au gabarit des canaux construits sous l'impulsion du ministre Freycinet après 1880), automoteurs de fer puis d'acier, remplacent peu à peu les bateaux de bois. Des bateaux ont aussi été tirés par des tracteurs, voire des locomotives montées sur rail (il est possible que les deux locomotives abandonnées sur le canal du Nivernais non loin de Picampoix aient servi à cela). Désormais, sur les grandes voies navigables, les « barges » sont poussées.

Le métier de marinier se transmet de père en fils. Le marinier est imprégné de ce milieu avant même de naître. Ainsi pourra-t-on lire sur sa fiche d'état civil : « X..., né à Louviers »; mais il n'aura pas eu le temps d'être normand car, peu de temps après, il repartira avec toute sa famille pour d'autres régions et d'autre pays. Dès son plus jeune âge, il vit un continuel voyage. Avec sa famille, son domaine c'est la péniche. La cabine du freycinet est spacieuse. La vie à bord demande une organisation parfaite.

Chaque journée commence par la vérification, voire la réparation du moteur avant la mise en marche. L'entretien du bateau prend beaucoup de temps : peinture, verniss'effectuant sur trois ans. La conduite du bateau s'effectue du lever du jour au coucher du soleil; à tour de rôle le capitaine et le matelot (en fait, son épouse) se succèdent à la barre. En général, monsieur s'occupe de la mécanique et madame des enfants, du ménage, de la cuisine.

Pendant longtemps, le marinier a plutôt bien gagné sa vie. Dans les années soixante, il préparait quatre ou cinq ans à

l'avance son départ à la retraite : ayant fait des économies, il achetait une maison, bien entendu toujours près d'un cours d'eau; cela lui permettait de s'habituer doucement à son débarquement, dont il savait qu'il allait être un déchirement pour lui, et au dernier moment... il vendait le bateau qui avait été toute sa vie. Valeur actuelle du bateau : de 800000 francs à 1 million de francs.

Depuis plusieurs années maintenant, le marinier revient trop souvent bredouille de la bourse d'affrètement (sorte de bureau dans les grands ports où se présentent les mariniers à la recherche de marchandises à convoyer). Une grande partie de ce que transportaient les péniches ne leur est plus confiée, ne serait-ce que pour cause de disparition : par exemple à cause de la fermeture des mines de charbon et de fer, voire des usines sidérurgiques. Autre motif, les usines ne stockent plus de matière première à travailler; lorsque celle-ci arrive, elle est immédiatement traitée : on compte donc sur le camion qui va arriver vite, et non sur un bateau qui mettra plusieurs jours. Depuis le plus fort de la crise, étant donné qu'un bateau peut rester plusieurs mois à quai sans voyager, la plupart des mariniers ne gagnent même pas l'équivalent du SMIC par mois et par bateau (le travail du capitaine et celui de son épouse confondus). Ainsi, si le marinier décroche deux ou trois

voyages à l'année d'une valeur globale de 48000 francs net, cela représentera un « salaire » de 4000 francs par mois. Peu à peu, une idée prend forme : débarquer! Les mariniers sont désormais si nombreux à le faire que cela ressemble à un exode. Ce métier va disparaître si le gouvernement ne fait rien pour remédier à cette situation. Aidée par leurs dirigeants, la batellerie des pays de l'Est ne connaît pas de difficulté. Ne pourrions-nous pas prendre exemple sur eux?

La péniche Freycinet

La péniche type, telle celle conservée au musée de la Batellerie, à Conflans-Sainte-Honorine, dans les Yvelines, se présente ainsi :

– 38,50 m de long, 5,05 m de large, et une hauteur qui ne peut dépasser 3,50 m (c'est le tirant d'air officiel des vieux canaux). Cette hauteur explique que les cabines de pilotage (les « marquises »), qui dépassent souvent les 4 mètres, doivent être démontées pour passer sous les ponts lorsque la péniche circule à vide sans chargement.



– charge : sur les canaux dits « Freycinet », où l'enfoncement dans l'eau du bateau est limité à 1,80 m, la moyenne est de 250 tonnes¹; mais sur la Seine par exemple, le « grand tonnage » va de 380 à 400 tonnes. Cette moyenne de 250 tonnes équivaut à la charge de sept camions semi-remorques, ce qui est intéressant. La capacité de chargement de la cale (ou « magasin ») est de 400 à 440 mètres cubes. Le poids d'une telle péniche est de 60 à 70 tonnes.

– vitesse : bien entendu, une péniche ne va pas très vite par rapport au transport automobile : 10 à 12 km/h sur les grandes voies larges et profondes. Une vitesse qui peut chuter à 3 ou 4 km/h sur les vieux canaux où le fond de la coque traîne dans la vase. D'un autre côté, à vide, une péniche peut atteindre près de 20 km/h sur les grandes voies.

1. En fait, sur le canal du Nivernais, selon Christian Décamps, on n'a jamais pu utiliser des péniches capables de porter plus de 120 tonnes. Pour de plus grosses péniches, donc plus rentables, il faudrait élargir et approfondir le canal.

Le passage des souterrains

Quand on se promène du côté de La Collancelle, où le canal du Nivernais emprunte des souterrains, on remarque l'étroitesse des trottoirs : un cheval ne pouvait passer là, ni même un âne. De toute façon, l'animal aurait refusé d'entrer dans le tunnel, en raison de l'obscurité d'abord, mais aussi à cause de l'étrangeté des échos. A l'origine, il semble qu'un homme ait dû tirer lui-même le bateau, tandis qu'un autre amenait les animaux à l'autre bout du tunnel par un chemin au-dessus.

Plus tard a dû apparaître cette technique : le bateau était remorqué par un « toueur » sur lequel des chevaux (ou autres) faisaient tourner un cabestan, sous lequel s'enroulait un câble.

Dès que possible, ce « moteur » animal a dû, ici comme ailleurs, être remplacé par une machine à vapeur, mais celle-ci provoquait d'autres problèmes, liés à l'aération, même si les tunnels du canal du Nivernais sont relativement courts.

Le canal du Nivernais vecteur touristique

Le canal du Nivernais est très sympathique à parcourir. Les belles villes, les jolis villages, les méandres, les châteaux, les vieux ponts – généralement ponts-levis (sauf celui de Villiers, tournant) –, les tunnels et les tranchées de Port-Brûlé, le beau vert de la contrée, et cette eau si calme... tout concourt à une sensation de bonheur infini.

Certes, le maintien en activité du canal du Nivernais a un coût, peut-être relativement élevé : l'entretien des berges, le nettoyage des fonds, la réparation des écluses, tout cela mobilise du personnel et des moyens techniques, donc des crédits. Cela posé, le conseil général de la Nièvre a raison de faire face : il est bon qu'une vie active se maintienne tout le long du canal à la belle saison; un bourg comme Châtillon-en-Bazois serait-il si attirant sans son port, ses méandres, et le fossé qu'ils font à son château? D'ailleurs, il doit sûrement arriver que des plaisanciers profitent d'un arrêt à Châtillon, comme à Clamecy, ou Cercy, ou Châtel-Censoir, pour faire des courses, participant ainsi au maintien du tissu commercial. Sans compter que le canal permet

l'existence d'entreprises de location et de réparation de bateaux. Hélas! le nombre des éclusiers diminue : l'électrification des écluses permet aux plaisanciers de les manœuvrer de plus en plus souvent eux-mêmes. Déjà les derniers temps avant que ne commence l'électrification, il n'y avait plus qu'un éclusier pour deux, voire trois écluses : il devait aller à vélo de l'une à l'autre pour accomplir ses manœuvres! Au surplus, on se souvient peut-être du « mouvement social » qu'avait connu le canal il y a une quinzaine d'années : il est vrai que, ne travaillant pas un grand nombre d'heures, les éclusiers ne gagnaient pas grand-chose. Et de toute façon, peut-on échapper à la modernisation? Il est bien que, symboliquement, on ait choisi pour la Maison du Bazois la forme d'une écluse.



Un grand témoin : Jules Renard

D'une famille des Vaux-d'Yonne, maire de Chaumot puis de Chitry-les-Mines, communes sises de part et d'autre du canal du Nivernais, Jules Renard a parfois évoqué les travailleurs du canal :

● Dans son *Journal* :

8 août 1898 : « L'éclusier connaît les habitudes des perdrix. Le matin, elles viennent boire au canal. Elles restent dans les prés pendant la chaleur. Venues le soir, elles regagnent le plateau où elles picorent et se cachent. Les mariniers sont les meilleurs braconniers. Sur leur bateau, ils ont des perdrix comme oiseaux d'agrément : par leur chant, elles attirent les autres. »

3 septembre 1905 : « L'éclusier se plaint de son isolement. Pas de congé, pas d'argent. Il faut être là dix-huit heures par jour, que les bateaux passent ou ne passent pas. Et qu'est-ce que c'est donc, un petit éclusier ? Personne ne le regarde. S'il rencontre un instituteur (un instituteur, c'est pourtant un petit fonctionnaire comme lui), l'instituteur ne perçoit pas qu'il croise un éclusier. »

● Dans *Nos frères farouches* :

« Il y a sur ce bateau qu'on voit glisser doucement au bord du canal, un homme, sa femme et leur fils sourd-muet. Le père boit et se conduit mal. Le fils n'est pas bête. On prétend qu'il sait écrire. Mais il déteste son père. Il trépigne, grogne, glousse, hurle et s'étrangle chaque fois que le père fait une fausse manœuvre. Il le jetterait dans le canal si sa mère, qu'il craint, ne le contenait. Elle les sépare habilement. Elle met le fils à l'arrière du bateau, au gouvernail, et le père reste à l'autre bout, avec l'âne qui tire. Elle, au milieu, s'occupe du ménage, lave le linge, surveille la soupe. Le père peut, sans regarder le fils, lui crier tout son saoul des injures et le traiter d'enfant de putain !

« Elle est seule à l'entendre, et rien ne lui fait, pourvu que les deux hommes ne puissent pas se battre. »

Roger Semet et *Le Temps des Canalous*

En 1972, peu avant sa mort, Roger Semet publia cet excellent roman chez Calmann-Lévy : *Le Temps des Canalous*.

Concernant surtout le canal du Centre (le point principal du récit, c'est Digoin), il est très intéressant pour sa partie purement historique, et pour maints détails de la vie des gens, par exemple l'épouvantable misère des contrebandiers d'allumettes : malgré le monopole que s'était arrogé l'Etat, ils fabriquaient, clandestinement, des allumettes, profitant de l'abondant passage dans les ports pour les écouler.

Le principal personnage part du plus bas de l'échelle : on le voit au début tirer son bateau à l'épaule, ce qui devrait être terriblement épuisant. Heureusement il parvient peu à peu à s'équiper... Peu de vocabulaire local :

« T'en verras, cor des choses, mon gars ! Attends seul'ment qu' te fasses un jour le canal du Morvan... »

– L' canal du Morvan ?

– Du Nivernais, si t'aimes mieux ; nous, dans la marine, on l'appell' : le Morvan. Hé ben, t'en ouvriras, des quinquets. quant' c'est qu' te pass'ras sous les "voûtes de Baye"... trois tunnels, mon gars, quasiment à la que-leu-leu : çu d' La Collancelle qu'a huit cents mètres de long. çu de Monas qu'en a trois cents et çu des Breuilles qu'en a deux cents... Parole ! »

Semet a préféré insister sur l'aspect social. Voyez comme on embêtait à l'époque le pauvre monde : les mariniers auraient pu assez bien vivre de la pêche, mais on n'en usait « qu'avec circonspection, la loi scélérate du 15 avril 1829 n'ayant jamais été abrogée, qui stipulait que "les mariniers fréquentant les fleuves, rivières et canaux navigables ou flottables ne doivent avoir dans leur bateau ou équipage aucun filet ou engin de pêche même non prohibé". »

■ *Le Temps des Canalous* est disponible auprès de l'éditeur de Gênelard (71750) Le Caractère en Marche.

« De Decize à Auxerre la grande flâne »

Tel est le sous-titre du très beau livre de Christian Décamps : *Canal du Nivernais*. Christian Décamps est photographe ; il propose d'ailleurs une exposition montrant en très agrandi la plupart des photos de son livre.

Œuvre de photographe donc, mais magistrale, car Christian Décamps a beaucoup de goût, et des idées à revendre. J'aime beaucoup son travail sur les brumes, le jeu des teintes dans les photos en couleurs, et son jeu avec les ombres dans les noir et blanc. On remarque aussi de magnifiques dessins de 1790 du pont de Châtillon-en-Bazois... quoique sans belle croix (!).

Le texte historique, de Marie-France Billet, est suf-

fisant, avec notamment les dates de mise en service de chacun des tronçons. Elle explique aussi pourquoi, finalement, le canal du Nivernais n'a pas conservé sa vocation commerciale : en 1879, Freycinet a ordonné l'élargissement de tous les canaux et des écluses pour les rendre capables de contenir une péniche de 38,50 m ; or « la partie centrale du canal (Cercy-la-Tour-Sardy-lès-Epiry) ne sera jamais modifiée. Le trafic commercial se trouve condamné », donc d'avance, quatre-vingt-dix ans avant sa quasi-extinction officielle (1972).

Au passage, on apprend qu'à la veille de la Révolution un important personnage de l'époque est venu à La Collancelle inspecter les projets de travaux : Condorcet. Mais ce n'est pas pour cela que le centre culturel de Château-Chinon lui a été dédié.

Quelques poèmes agrémentent l'ouvrage, ainsi que de sympathiques portraits d'éclusiers, et diverses anecdotes.

Le Canal de Bourgogne, par Christine Baron Languet

Voici encore un très beau livre sur un canal de la région. Il a un aspect moins luxueux, et il est moins gros que celui de Christian Décamps sur le canal du Nivernais, mais il est beaucoup plus historique, avec une incontestable primauté du texte sur la photo.

Les renseignements historiques sont beaucoup plus poussés : plus de plans d'origine, plus de statistiques et, à la fin de l'ouvrage, une mise en perspective...

En passant, j'ai étudié avec intérêt les photos d'un vieux « tracteur » : il s'agit d'un engin comme ceux qui, à partir de 1923, ont remplacé les bêtes de somme pour tirer les péniches. On peut penser que ce genre d'engin a aussi fonctionné sur les deux autres canaux. Le plus curieux est qu'il était temps que ce genre de camion arrive, puisque, en 1926 encore, un « responsable des Ponts et Chaussées » écrit :

« Qui n'a vu des femmes et des enfants tirant à la bricole ne peut se rendre compte du travail demandé à une catégorie d'individus qui n'a fréquenté de près que le chantier de halage, qui jamais, pour ainsi dire, ne couche dans son lit, qui traîne une existence misérable sur la berge ou dans son écurie, qui partage la vie de la courbe de chevaux qu'il mène, au point de ne s'en différencier que par le genre de nourriture et surtout de boisson, ne connaît pas les dessous pénibles de la traction animale. » Un témoignage qui prouve que Roger Semet, dans son roman, n'a pas exagéré.

On trouve aussi dans le livre de Christine Baron Languet comment les mariniers du canal de Bourgogne faisaient franchir les tunnels à leur bateau. L'auteur évoque également l'hostilité qu'a rencontrée la « modernisation » du touage, quand une machine à vapeur a été installée : déjà, elle supprimait des emplois...

