

## 1 - LE CANAL DE HENRI IV <sup>(1)</sup>

### SOMMAIRE

	Page
1 — Le Canal de Henri IV .....	3
2 — Le canal latéral à la Loire .....	10
3 — Le pont-canal et les dérivations .....	14
Le pont-canal .....	14
La dérivation du canal .....	18
L'alimentation du canal .....	19
L'usine élévatrice .....	20
4 — Le port de plaisance .....	21

Le 11 mars 1604, Henri IV signa des lettres patentes dont le préambule constitue l'acte de naissance officiel du Canal de Briare :

« Henri, par la grâce de Dieu, Roi de France et de Navarre,

« A tous ceux qui ces présentes liront, salut !

Avant ci-devant reconnu que pour faciliter la communication des commodités de plusieurs provinces de notre royaume, les unes envers les autres, et le trafic qui s'en faict entre nos subjects, il seroit grandement utile de joindre les rivières de Loyre et de Seine par le moyen d'un canal tiré de la dicte rivière de Loyre, auprès de Briare, en celle de Loing et de la dicte rivière de Loing en celle de Seine, nous avons résolu, en nostre conseil de faire le dict canal, et à cest effect, faict visiter et toiser les lieux plus commodes et faciles, par expertz à ce cognoissant qui ont dressé le devis... »

« La mise en adjudication fut annoncée au son de trompe, cry public et affiches aux lieux accoustumés. »

Le 5 février 1604, Hugues Cosnier l'emportait sur trois autres concurrents avec une offre de 505 000 livres « à l'extinction de la chandelle et sans qu'il se soit trouvé quelqu'un qui ait voulu moins dire ».

\*  
\* \*

Hugues Cosnier entreprit, non sans difficultés, le creusement du canal. C'était un projet hardi, car le canal de Loyre en Seine est le premier canal à point de partage qui ait été établi. Entendez qu'entre deux bassins se trouve une série de vallonements qui constituent la ligne de partage des eaux.

(1) Beaucoup de passages de cette brochure ont été empruntés au livre de M. Louis Martin : **Briare-le-Canal**, ou **Mémoire sur le Pont-Canal de Briare** par M. Mazoyer, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées (Editions Durand, Paris, 1898), et au travail de M. Durand, ingénieur de la navigation.

On ne pouvait franchir cette dénivellation qu'en utilisant, pour la première fois, les écluses à sas dont le principe avait été étudié par Léonard de Vinci.

Cosnier eut beaucoup de déboires :

Le tracé fut d'abord remanié et raccourci.

Puis les riverains s'insurgèrent et exigèrent d'exorbitantes indemnités d'expropriation. Les travaux commencèrent cependant et employèrent jusqu'à 12 000 travailleurs.

Sully monta tout l'intérêt qu'il portait à l'entreprise en se rendant à plusieurs reprises sur les lieux. Henri IV, accompagné de la Reine, vint en 1608, passer trois jours à Montargis et inspecta les chantiers.

Le coup de poignard de Ravalliac faillit être fatal à l'oeuvre.

En effet, après la disgrâce de Sully, Cosnier dut abandonner ses chantiers en 1611.

Pendant plus de vingt ans, le canal de Briare resta à l'abandon.

Deux receveurs de aides, tailles et payeurs de rentes, Guillaume Boutheroüe et Jacques Guyon, conseillés par François Boutheroüe, s'intéressèrent à l'entreprise.

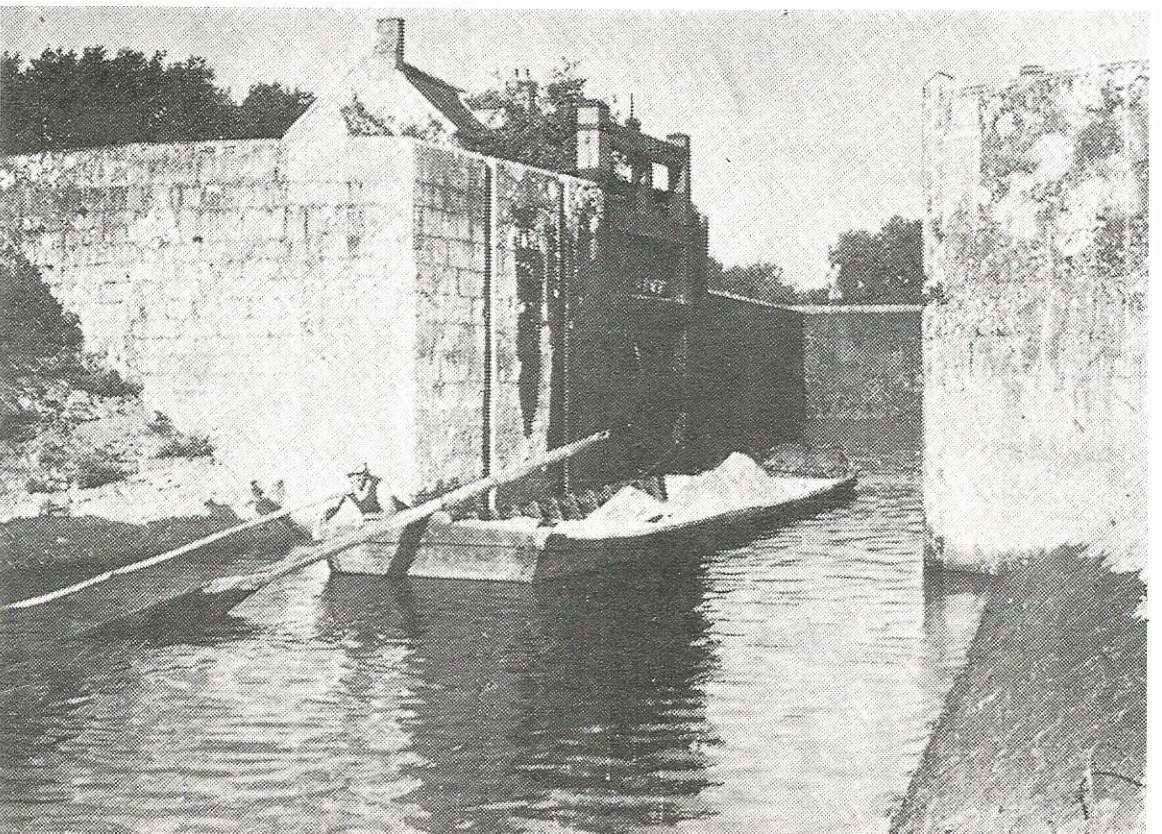
Ils offrirent à Louis XIII de « terminer le canal de Briare à leurs frais et dépens, tant à ce qui restait à creuser et achever qu'en ce qu'il fallait réparer de ce qui avait été anciennement commencé ».

Par lettres patentes des 30 juin et 4 septembre 1638, le roi décidait, en son conseil, d'accepter les propositions qui lui étaient faites.

Les trois associés « devenaient propriétaires du canal et de toutes ses dépendances et acquéraient la faculté de l'exploiter à leur bénéfice exclusif » et avec le privilège de « faire naviguer des bateaux leur appartenant ».

En même temps, Louis XIII leur accordait des lettres de noblesse « pour eux et leurs descendants, en considération des services qu'ils promettaient de rendre au royaume ».

Cependant, ce privilège était sans doute trop exclusif pour être rentable. Il fut, à la demande des concessionnaires, remplacé (lettres patentes de décembre 1642), par le droit de percevoir un péage sur les marchandises que tous les particuliers étaient admis désormais à transporter par eux-mêmes sur le canal.



L'ancienne écluse du Barbant, qui servait, il y a quelques années encore, aux dragueurs de sable.

Pour financer l'entreprise, les trois hommes s'associèrent à un certain nombre de gentilshommes et de bourgeois et formèrent une société qui prit le nom de :

**COMPAGNIE DES SEIGNEURS DU CANAL DE LOYRE  
EN SEINE**

Ce fut la première société anonyme d'économie mixte créée en France.

Malgré des difficultés dues surtout aux exigences des riverains, les travaux furent conduits avec célérité.

En 1642, une borne édifiée à Montargis et portant l'inscription :

« Concordia Crescent  
Utisque Junctio »

marqua l'endroit où les eaux du canal rejoignaient celles du Loing. (Elle existe encore près de l'hôtel de ville).

Quand Louis XIII mourut, en 1643, plus de mille bateaux étaient montés de Briare à Paris.

La Compagnie des Seigneurs du Canal conserva sa concession jusqu'en 1860, époque où le canal fut racheté par l'Etat. Pendant toute cette longue période, elle améliorera constamment le canal.

Telle est l'histoire sommaire du premier canal de jonction construit en France : le Canal de Briare.

C'est lui que vous rencontrez au centre de la ville, où il suit l'ancien lit de la Tézée.

C'est par lui que, pendant plus d'un siècle, le coche d'eau qui partait du quai Saint-Paul amenait, jusqu'à Briare, les Parisiens en voyage.

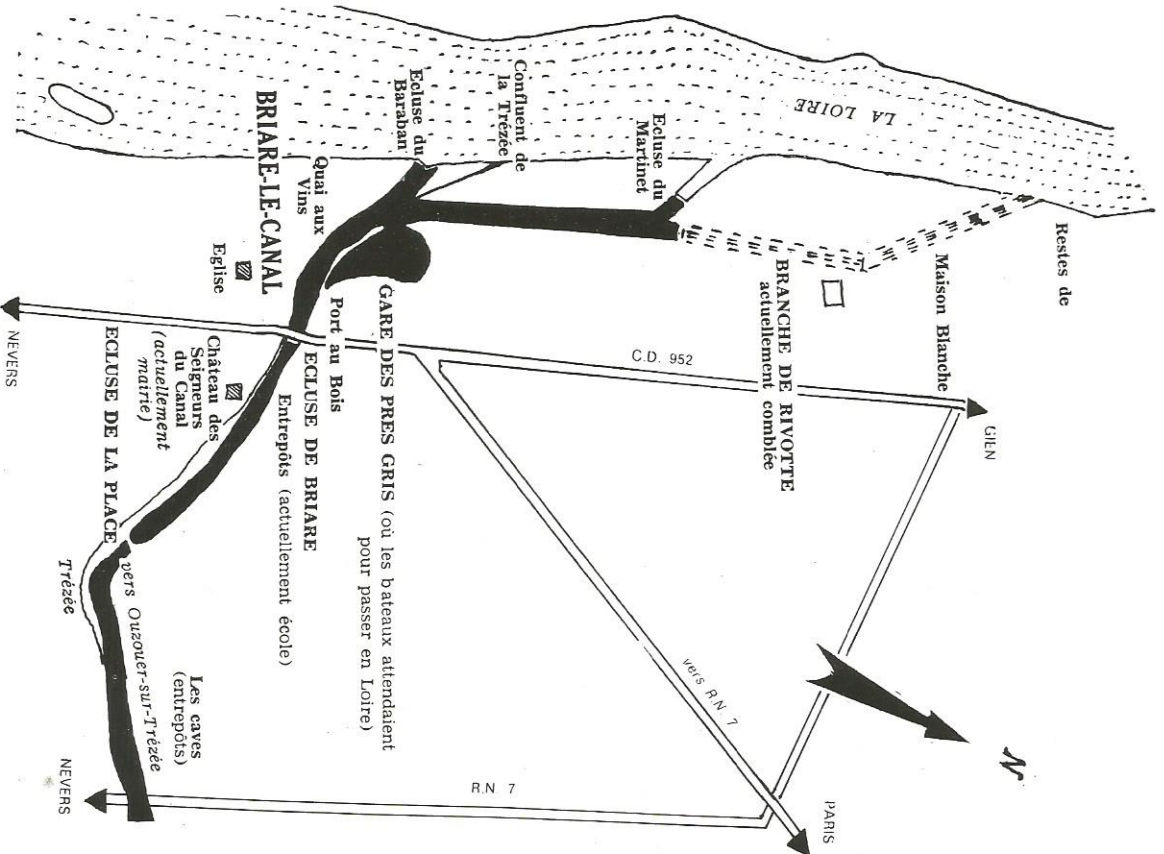
Il aboutissait en Loire par trois bras terminés chacun par une écluse :

Au Baraban, où l'écluse subsiste mais ne sert plus;

Au Martinet, où l'écluse est murée;

A Rivotte, où ne subsistent, au bout du lit comblé du canal, que quelques vestiges et l'imposante maison de l'éclusier, qui servait d'auberge aux mariniens et qu'on appelle la Maison Blanche.

PLAN DU CANAL HENRI IV A PARTIR DE LA COGNARDIERE



Le vieux canal de Henri IV ou de Loyre en Seine, de 1642 à 1835, permettait aux bateaux de gagner la Loire et d'y naviguer vers Nevers ou Orléans et Nantes. Il aboutissait en Loire par 3 écluses.

Il reste encore de l'œuvre de Cosnier, Boulherouë et Guyon, de vieilles écluses, comme celles de la Cognardière, de la Place, ou les sept écluses de Rogny qu'il faut visiter.

Ensuite furent construites les anciennes gares d'eau où les bateaux attendaient parfois longtemps, le moment propice pour passer en Loire, dont le cours est si capricieux.

Car on naviguait sur la Loire, jusqu'à Nevers en amont et jusqu'à Nantes en aval. Jusqu'en 1850, elle fut sillonnée par des bateaux à fond plat, jaugeant parfois 70 tonnes.

Entre 1815 et 1820, on a pu compter une moyenne annuelle de 2 076 bateaux entre Briare et Orléans (1).

Le château de la ville, restauré, devint le siège social de la Compagnie des Seigneurs du Canal. C'est l'actuel hôtel de ville de Briare. De la même époque, datent les entrepôts qui abritent aujourd'hui un groupe scolaire.

---

(1) Il existe à Châteauneuf-sur-Loire, un musée de la Marine de Loire.



L'ancien château des Seigneurs du Canal, actuelle mairie Photo C.C.I.

## 2 - LE CANAL LATÉRAL A LA LOIRE

D'autres canaux furent construits par la suite et notamment le Canal du Centre, réunissant la Loire à la Saône entre Digoin et Chalon-sur-Saône, et desservant la région industrielle de Montceau-les-Mines.

Pour faire communiquer Paris et la région du Nord avec la vallée du Rhône, avant la construction des canaux de Bourgogne et du Nivernais, on pensa à raccorder le canal de Briare au canal du Centre.

Ce fut le projet du canal latéral à la Loire, de Briare à Digoin qui fut ensuite prolongé jusqu'à Roanne.

Le projet fut déposé le 14 août 1822 et les travaux exécutés de 1827 à 1838.

Le tracé présentait certaines difficultés du fait que les villes de Nevers, de La Charité et de Cosne s'élevaient sur les coteaux de la rive droite depuis les bords mêmes du fleuve jusque sur le plateau, et qu'il n'y avait aucune place pour le passage d'un canal latéral entre ces villes et le fleuve. Elles se seraient d'ailleurs opposées à ce qu'on les séparât du fleuve qui faisait alors leur prospérité.

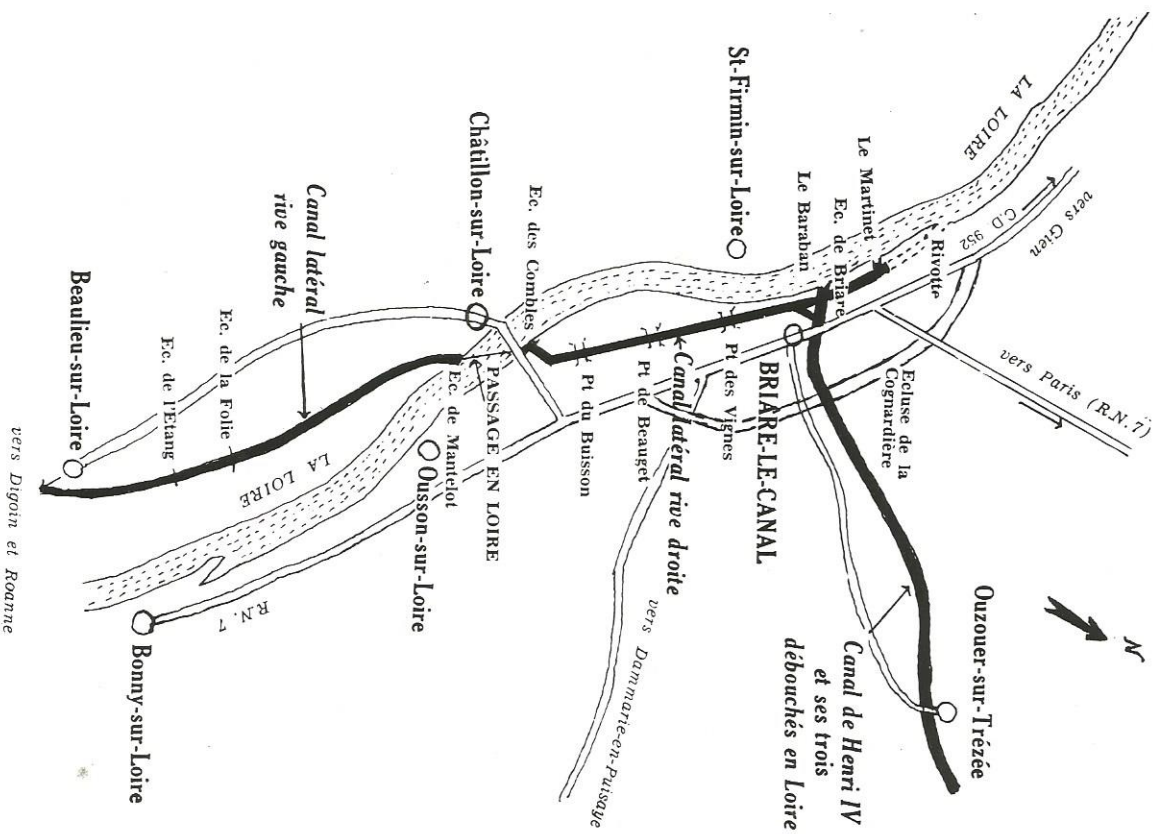
Force était donc de faire passer le canal sur la rive gauche.

Mais pour relier ce nouveau canal à ceux existants, celui de Briare et celui du Centre, il fallait franchir deux fois la Loire, à Briare et Digoin, ainsi que l'Allier au Guétin.

A Digoin, la solution du passage du fleuve par un pont-canal en maçonnerie d'environ 200 mètres de longueur fut adoptée et réalisée avec un plein succès.

Il en fut de même au Guétin où l'Allier fut franchi sur un autre pont-canal en maçonnerie de 343 mètres de long.

PLAN DU CANAL LATÉRAL DE VENON A MAIMBRAY  
AVEC LE PASSAGE EN LOIRE



Après 1835, on ne navigue plus guère en Loire. Le canal latéral permet d'amener à Paris les marchandises du centre de la France et de faire communiquer la Seine avec la Loire et le Rhône.

Cette solution n'a pas été adoptée en même temps dans la région Briare-Châtillon-sur-Loire pour plusieurs raisons :

— Le débit du fleuve qui imposait en grand nombre des points d'appui de dimensions importantes.

— La hauteur disponible.

— Le fait, qu'en 1838, on ne concevait pas l'idée d'une bêche métallique.

On a donc adopté la solution du passage à niveau du canal latéral dans la Loire à Châtillon-sur-Loire.

Le canal latéral, partant du Baraban, suivait la rive droite de la Loire jusqu'à l'écluse des Combles. (C'est lui, désaffecté, que vous voyez sous le début du Pont-Canal).

Le passage en Loire s'effectuait ensuite, entre cette écluse et celle des Mantelots, située à Châtillon-sur-Loire sur la rive gauche.

Il se faisait par un chenal de 55 mètres de largeur, que connaissent bien les pêcheurs de carpes, situé entre deux digues basses, l'une dite d'Ousson à 0,50 mètre au-dessus de l'étiage, l'autre dite de Châtillon à 1,20 mètre au-dessus de l'étiage et qui servait de chemin de halage.

Le chenal, tracé obliquement par rapport à l'axe du fleuve, avait 1 020 mètres de longueur.

Son entretien nécessitait de fréquents dragages (Annexe n° 1).

Mais, malgré tous ces soins, le mouillage était irrégulier et insuffisant par rapport au mouillage normal qui était alors de 1,60 mètre.

Quand il fut question, vers 1880, d'augmenter le mouillage et de modifier la longueur et la largeur des écluses, afin de permettre le passage des péniches de 38 mètres, on se trouva devant la nécessité de supprimer le passage en Loire. Comment ? C'est ce que nous allons voir.



Les bords du Vieux-Canal, du Baraban au Marinet (Site classé)  
Photo Michel Charasse

### 3 - LE PONT-CANAL ET LES DERIVATIONS

#### Le pont-canal :

#### CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Le pont-canal de Briare mesure 662,69 mètres de long pour une largeur totale (chemins de halage compris) de 11 mètres.

Le canal lui-même mesure 6 mètres de large et possède un tirant d'eau de 2,20 mètres. (Annexe 2).

Le poids de l'ossature métallique est de 3 076,647 tonnes.

La traversée de la Loire au moyen d'un nouveau pont-canal fut d'abord étudiée à Châtillon-sur-Loire, au voisinage immédiat du passage en Loire.

Mais au droit de Briare, on bénéficiait de la pente de la Loire (0,50 mètre par kilomètre, soit 2,50 mètres par la distance Châtillon-Briare), ce qui diminuait le niveau de l'ouvrage sans engager la cote des plus hautes crues connues du fleuve.

Un avant-projet fut dressé en 1881 avec bêche en fer.

L'approbation vint, en date du 22 avril 1886. L'ingénieur en chef Mazoyer fut chargé de dresser les plans définitifs et une enquête d'utilité publique eut lieu du 9 avril au 9 septembre 1886.

La commission d'enquête tomba d'accord avec l'administration sous réserve de certaines conditions, et notamment de l'accrolement d'un pont-route au pont-canal (Voir annexe n° 3).

Le pont-canal repose sur 14 piles en maçonnerie dont la forme en proue offre moins de résistance au passage des grandes crues. Les piles reposent elles-mêmes sur des caissons qui ont été

descendus à des profondeurs variables selon la nature du terrain. Le plus profond est celui de la 12<sup>e</sup> pile en partant de Saint-Firmin (8,54 mètres), le moins profond celui de la 2<sup>e</sup> pile (5,23 mètres). Le projet, approuvé le 24 mars 1890, fut adjugé le 16 mai à la Société Eiffel (les constructeurs de la Tour). Il comprenait aussi les 4 piliers d'angles. (Annexe n° 4).

Les 15 travées sont de 40 mètres. A ces 600 mètres, s'ajoute la longueur des culées et de la cuvette maçonnée au-dessus de l'ancien canal latéral. La longueur totale de l'ouvrage est de 662,69 mètres. (Annexe n° 5).

L'ossature métallique donna lieu à de longues et vives discussions. Deux nouveautés : la travée de 40 mètres et l'emploi de l'acier doux.

Dans un ouvrage métallique de cette importance, une grosse question est celle de la dilatation. Voilà comment elle a été résolue :

La poutre continue de 600 mètres est fixée sur la pile n° 8 (en venant de Saint-Firmin). De chaque côté, les tronçons peuvent se dilater librement en pénétrant dans la chambre réservée à cet effet à chaque culée.

La course des deux tronçons pour des limites de température allant de  $-20^{\circ}$  à  $+50^{\circ}$  est de 0,216 mètre pour les 7 travées de la rive droite et de 0,246 mètre pour les 8 travées de la rive gauche.

Pour permettre ces mouvements, la bêche mobile peut plonger comme un piston dans une bêche fixée aux culées. Ces deux bèches sont séparées par des étoupes comprimées. Elles sont reliées par une bande de caoutchouc en forme d'U formant soufflet et empêchant le passage de l'eau. Enfin, ce joint de caoutchouc est protégé par deux tôles à frottement serré.

L'étanchéité est absolue.

Pour vider le pont-canal, en cas d'accident ou en cas de gel, on a placé des portes de garde à chaque extrémité et 8 vannes de vidange permettent à l'eau de se déverser dans la Loire ou dans l'ancien canal latéral.

Ces travaux d'ossature métallique, approuvés le 25 novembre 1890, ont été adjugés le 28 février 1891 à MM. Dayde et Pille, constructeur à Creil.





## La dérivation du canal :

La construction du pont-canal dont la partie inférieure est à 8 mètres du niveau de l'étiage et le plan d'eau à 11 mètres de ce même niveau, a nécessité l'établissement de deux dériviations.

Celle de la rive droite mesure 2 573 mètres depuis l'extrémité nord du pont-canal jusqu'au raccordement avec l'ancien tracé à 204 mètres en amont de la Cognardière. (Annexe n° 5).

Celle de la rive gauche mesure 14 kilomètres depuis l'extrémité sud du pont-canal jusqu'à l'écluse de Maimbray.

Dans ce nouveau tracé, le « canal neuf » est souvent en remblai, ce qui a nécessité, en de nombreux points, le bétonnage du fond et des perrés.

De nombreux ouvrages d'art ont été nécessaires pour permettre le passage en dessous de quelques ruisseaux et le passage en dessus des routes et chemins.

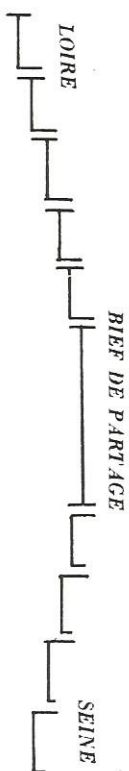
La protection du village de Saint-Firmin a demandé la construction d'une digue ainsi que d'un petit pont-canal sur la route Glen-Châtillon-sur-Loire (CD 951). Sous le passage de ce dernier des portes, busquées en sens inverse, permettent de protéger le bourg de Saint-Firmin contre les crues importantes de la Loire.

Commencés le 16 mai 1890, les travaux de construction du pont-canal furent achevés le 1<sup>er</sup> octobre 1897 avec le mouillage à 2,20 mètres du nouveau bief de Briare, ce « canal neuf » que franchit l'ancienne RN 7 près du cimetière communal. (Annexe n° 6).

Infrastructure stratégique par excellence, le pont-canal a subi des outrages pendant la deuxième guerre mondiale. En 1940, le Génie français fit sauter une travée du pont-canal qui fut réparée par les Allemands. Enfin en 1944, une bombe fit un trou dans la bêche métallique.

## L'alimentation du canal :

Pour tout canal de jonction devant franchir la ligne de partage, le problème le plus délicat est celui de l'alimentation en eau. Voici le schéma du profil du canal de Briare.



Il est évident qu'à chaque écluse, dans un sens ou dans l'autre, le bief supérieur, dit bief de partage, se vide d'un certain volume d'eau, environ 2 000 m<sup>3</sup>. Si on ajoute les pertes diverses — un canal n'est jamais absolument étanche — c'est une alimentation d'environ 400 litres/seconde qui est nécessaire au bief de partage.

C'est pour cela qu'on a aménagé ou créé, à proximité, une série d'étangs-réservoirs, communiquant entre eux par des rigoles et aboutissant au bief de partage.

Sur le canal de Briare, le bief de partage ou de la Gazonne s'étend entre Uzouer-sur-Trézée et Rogny. Outre les étangs de la Gazonne et du Chesnoy qui, au niveau du bief de partage, servent de capacité à ce bief, les étangs qui l'alimentent sont : Grand'Rû à Uzouer-sur-Trézée; la Tuilerie, le Château, la Cahauderie et les Beurois à Champoulet; le grand réservoir du Bourdon à Saint-Fargeau, aménagé en 1904; et enfin le réservoir de Moutiers, sur le Loing.

Réunis, ils constituent une réserve d'eau de 18 millions de m<sup>3</sup>, de quoi faire face à tous les besoins, même ceux d'une navigation accrue.

Les étangs sont, soit situés sur la vallée même des rivières Loing et Trézée, soit alimentés par des rigoles en terre qui collectent les eaux de ruissellement.

L'eau en provenance des étangs est acheminée jusqu'au bief de partage par des rigoles, généralement bétonnées, telles la rigole de Saint-Privé pour les eaux du Bourdon et de Moutiers et la rigole de Breteau pour les étangs du bassin de la Trézée.

## L'usine élévatoire :

Ces étangs d'alimentation qui ne reçoivent que les eaux pluviales, pourraient baisser dangereusement lors des grandes périodes de sécheresse.

Pour pallier cet inconvénient, on a construit, au cours des années 1894 et 1895, l'usine élévatoire.

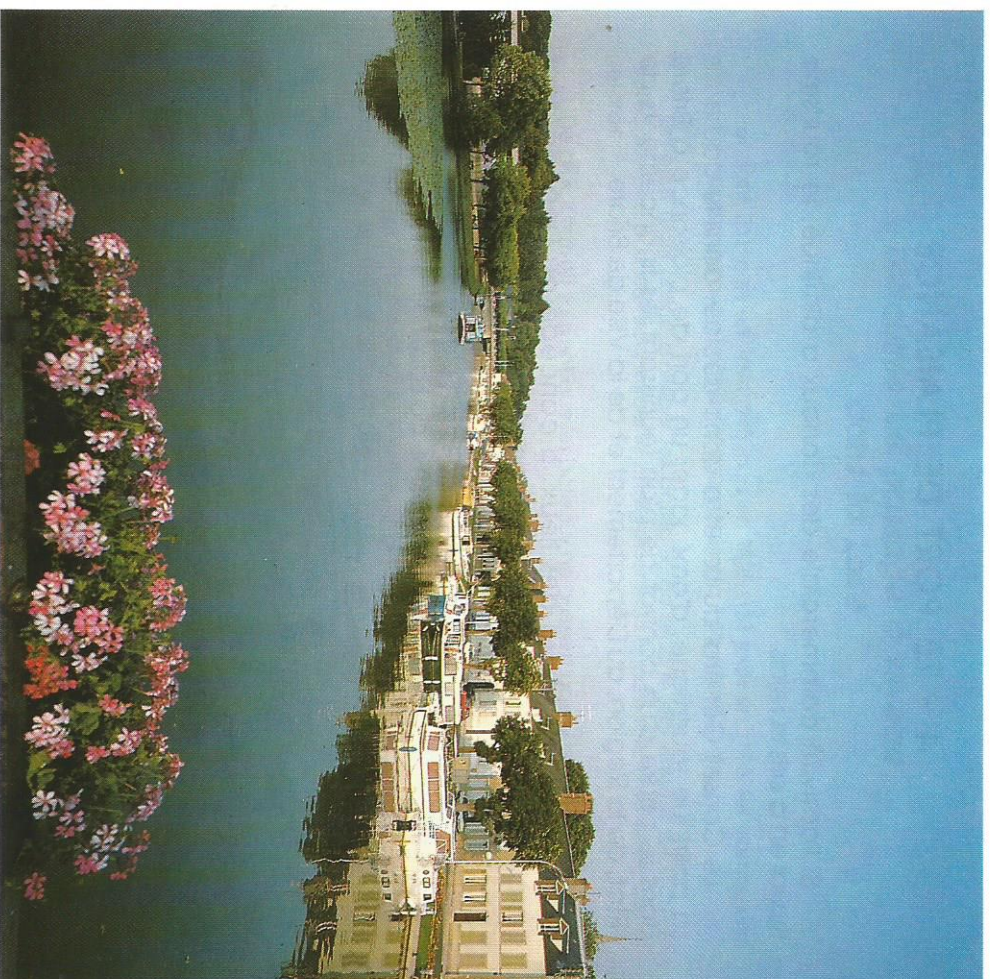
C'est elle qui est située face à l'actuel port de commerce, à proximité du port-canal.

Comme son nom l'indique, elle prend l'eau en Loire, à 200 mètres environ du port-canal (cette prise d'eau est protégée par deux enrochements en gabions) et l'élève par une rigole de 12 kilomètres, tantôt souterraine, tantôt à ciel ouvert, jusqu'aux étangs du bief de partage.

En 24 heures, l'usine élévatoire peut ainsi refouler 74 000 m<sup>3</sup> d'eau.

A l'origine, elle fonctionnait à la vapeur. Puis elle a été équipée de quatre groupes électro-pompes de 400 chevaux-vapeur chacun.

Dans le cas d'une éventuelle désaffectation de l'usine, celle-ci pourrait être transformée en musée selon un projet existant.



*Le port de plaisance de Briare*

Photo B. Voisin

## 4 - LE PORT DE PLAISANCE

Si l'activité commerciale des canaux a diminué, le tourisme fluvial en a pris le relais.

Le Conseil Général du Loiret a donc décidé, dans le cadre de sa politique touristique, d'aménager un port de plaisance à Briare dans le cadre d'un contrat de plan réunissant les financements de l'Etat, de la Région, du Département et de la Ville de Briare.

L'Etat, propriétaire des lieux, a concédé au Département l'ancien port de Briare devenu port de plaisance.

Le Conseil Général a confié la gestion de cet équipement à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Loiret.

Les travaux ont consisté à :

- Draguer le canal.
- Remettre en état et automatiser les écluses de la Cognardière, de la Place et de Briare.
- Restaurer et aménager le quai Tchékoff.
- Construire une rampe de mise à l'eau.
- Réhabiliter la maison éclusière et ses abords pour en faire la Capitainerie du port.

Ce nouvel équipement permet aux plaisanciers de trouver sur place des possibilités d'accueil, de location de house-boats, de croisières-repas, de location d'anneaux longue durée avec des services comme la fourniture d'eau, d'électricité et de carburants, des sanitaires avec douches et une boutique de vente de produits locaux.

ANNEXE N° 1

### Difficultés du passage à niveau dans la Loire

Pendant 261 jours en 1894, 245 jours en 1895, 131 jours en 1896, les bateaux ne pouvaient passer qu'avec un tirant d'eau inférieur à 1,60 mètre.

On était alors obligé d'alléger les bateaux, de répartir leur charge sur d'autres bateaux vides, puis de reconstituer le chargement après passage, d'où dépenses et retards.

De plus, il arrivait souvent que les bateaux ne puissent passer seuls.

Ils avaient alors recours aux services d'un **toueur**. Le touage ne se faisait pas à l'aide d'une chaîne noyée, exposée aux ensabllements, mais au moyen d'une chaîne qui s'enroulait, à la remontée, autour d'un cabestan fixé sur une plate-forme, près de l'écluse des Martelois, et qui se déroulait à la descente.

En 1892, sur 9 104 bateaux, 7 948 ont été passés avec l'aide du toueur, en 1893, 8 444 sur 9 814, en 1895, 7 585 sur 8 514.

Voici quelques prix perçus par le toueur :

A la descente :

Grand bateau chargé .....	17 F
« vide .....	5 F
Petit bateau chargé .....	11 F
« vide .....	4 F
Train ou radeau .....	20 F

A la remonte :

Grand bateau vide .....	6 F
« chargé .....	2 F
+ 0,30 par cm d'enfoncement	
Petit bateau vide .....	3 F
« chargé .....	1 F
+ 0,15 par cm d'enfoncement	
Train ou radeau .....	0,50 par cm d'enfoncement

De grosses charges pesaient donc sur la batellerie, militant ainsi en faveur de la construction d'un port-canal.

### Les conditions de navigabilité qui ont amené la construction du pont-canal

	Avant 1880	Après 1897
Longueur des écluses .....	30,00 m	38,50 m
Largeur .....	5,20 m	5,20 m
Mouillage normal .....	1,60 m	2,20 m
Hauteur libre sous les ponts .....	3,00 m	3,70 m

## ANNEXE N° 3

### Le pont-route

Compris dans le projet du 16 février 1887, le pont-route, accolé au pont-canal, comportait une chaussée de 8 mètres entre un trottoir de 1 mètre de côté extérieur et un contre-trottoir de 0,50 mètre du côté de la cuvette métallique du pont-canal. Ce dernier trottoir était entièrement séparé du chemin de halage par un garde-corps.

Les dépenses avaient alors été évaluées à 764 500 F.

Pour que l'ouvrage soit exécuté, il aurait fallu que l'Etat prenne à sa charge une partie de la dépense, le reste étant à la charge du Département et des communes intéressées, mais l'Etat ne consentit aucune subvention.

C'est ce qui ressort de la décision du Ministère des Travaux publics adressée le 7 décembre 1888 à M. le Préfet du Loiret et dont voici des extraits :

« Au cours de l'enquête d'utilité publique, le Conseil municipal de Briare et la Commission d'enquête ont demandé que les travaux du pont-canal comprennent l'installation d'un passage pour voitures destiné à relier la route Nationale n° 7 et la route Départementale n° 2.

« Dans sa séance du 18 avril 1886, le Conseil Général de votre Département a émis un vœu dans le même sens... »

L'étude faite par MM. les Ingénieurs a donné les résultats ci-après :

L'ossature métallique du pont-route doit, dans tous les cas, rester complètement indépendant de celle du pont-canal. Le seul avantage qu'on obtiendrait en les accolant serait que les musoirs des piles serviraient à la fois pour l'un et l'autre pont.

On ne saurait en effet, ni utiliser le pont-route pour la traction des bateaux... ni faire reposer les pièces du pont-route sur la bache du pont-canal... Ces combinaisons qui, au premier abord, paraissent rationnelles, sont absolument impraticables, la première parce que la sécurité publique exige l'établissement d'un garde-corps... la seconde à cause des différences de dilatation.

Dans cette situation, M. l'ingénieur en Chef a étudié trois avant-projets distincts :

1. Pont-canal sans pont-route accolé.
2. Pont-route seul.
3. Pont-canal avec pont-route accolé (1).

Le pont-route seul reviendrait à 766 000 F de l'époque.

Le pont-route accolé à 764 000 F.

Et le ministre poursuit :

« La conclusion qui se dégage de cette étude, c'est qu'il n'y a aucun intérêt sérieux à lier la question du pont-route à celle du pont-canal... »

J'ai l'intention, Monsieur le Préfet, de soumettre prochainement aux Chambres, un projet de loi en vue de faire déclarer d'utilité publique la construction du pont-canal de Briare et son raccordement avec le canal latéral à la Loire et le canal de Briare.

Je suis tout disposé à comprendre, dans cette déclaration d'utilité publique, l'établissement d'un pont-route accolé au pont-canal... Mais il m'est indispensable de connaître préalablement si le Conseil Général du Loiret et les communes intéressées entendent prendre à leur charge la totalité du supplément, soit 764 000 F.

La création du pont à voitures projeté ne présente, en effet, qu'un intérêt purement local et il n'y a pas de motif pour faire supporter une part quelconque de la dépense par le budget des Travaux publics... »

Le Ministre des Travaux publics :

D. MONTAUD.

Le Département et les communes intéressées ayant refusé d'assumer la totalité de la dépense, le projet fut abandonné.

## ANNEXE N° 4

### Les pilastres

Les pilastres d'angle, dessinés par M. l'ingénieur en Chef MAZoyer, présentent, en venant de Paris :

— Sur le pilastre de droite, les armes de Nevers et les inscriptions : Saint-Satur, Givry, Nevers, Decize.

— Sur le pilastre de gauche, les armes de Roanne et les inscriptions : Digoin, Roanne, Lyon, Chalon-sur-Saône.

A l'autre extrémité et en venant de Nevers :

— Sur le pilastre de droite, les armes de Montargis et les inscriptions : Montargis, Nemours, Melun, Saint-Mammès.

— Sur le pilastre de gauche, les armes de Paris et les inscriptions : Villeneuve-Saint-Georges, Corbell, Paris, Port à l'Anglais.

## Les ponts-canaux en France

Le pont-canal de Briare, entièrement métallique, est le plus long du monde : 662,69 mètres.

Avant lui, on comptait en France trois ponts-canaux en maçonnerie :

Celui d'Agen, sur la Garonne (580 mètres), celui du Guélin, sur l'Allier (346 mètres), celui de Digoin, sur la Loire (200 mètres).

ANNEXE N° 6

## La dérivation rive droite

Elle empiéta sur une partie du cimetière et nécessita le déplacement de 70 tombes, principalement de militaires allemands de la guerre de 1870.

Cinquante-cinq jours après sa mise en eau, le 29 octobre 1896, toutes les caves de la partie basse de la ville de Briare étaient brusquement inondées.

Comme l'écrit dans son rapport l'ingénieur en Chef MAZoyer, « Il n'est rien moins que prouvé que la nouvelle dérivation fut la cause unique du mal ».

En effet, l'automne et l'été 1896 avaient été particulièrement pluvieux.

L'Administration, en présence de l'émotion populaire, prit le parti de drainer le sous-sol de la ville, à partir de l'hôtel de ville, pour rétablir un cours d'eau dans le Thalweg.

Mais l'effervescence des esprits fut longue à se calmer et l'inauguration du pont-canal fut faite « à la sauvette », sans personnalités officielles, ni locales, ni départementales, ni nationales.



Briare, vu du Vieux-Canal Photo C.C.I.