Le canal latéral à la Loire

Après la construction du canal de Briare (entre Loire et Seine) et celle du canal du Centre (Châlon /S à Digoin), il manque un lien sécurisé entre Digoin et Briare. Après une dizaine d'années d'études, la décision de creuser la canal latéral à la Loire aboutit enfin. Finalement, il sera creusé sur la rive gauche du fleuve. Les travaux sont confiés, pour la partie amont, à l'ingénieur Vigoureux. Le canal répondra aux exigences du gabarit Becquey (30,40 m de long, 5,20 m de large, 3m d'hauteur libre sous ouvrage, 1,60 m de mouillage, ...). La réalisation est confiée à la compagnie des quatre canaux (les trois autres étant le Nivernais, le Berry et les canaux bretons). A l'origine, ce canal longe le canal du centre sur la traversée de Digoin. Mais, dans les années 1860, ces deux canaux sont réunis, ce qui raccourcit désormais notre canal de 4 km. Le bornage actuel reste cependant celui d'origine.

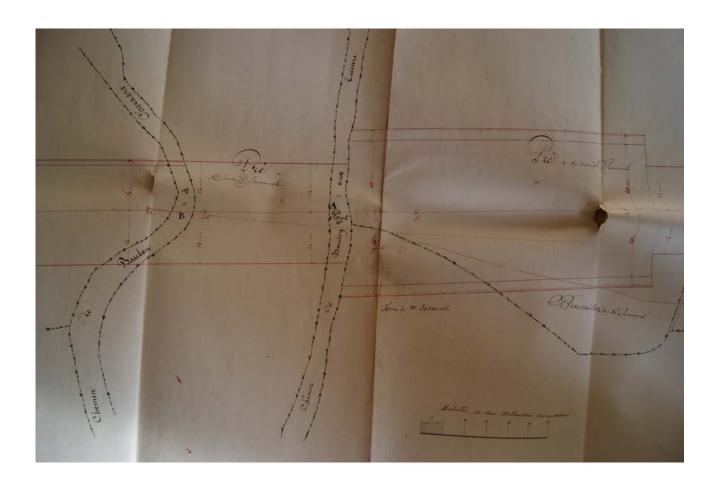


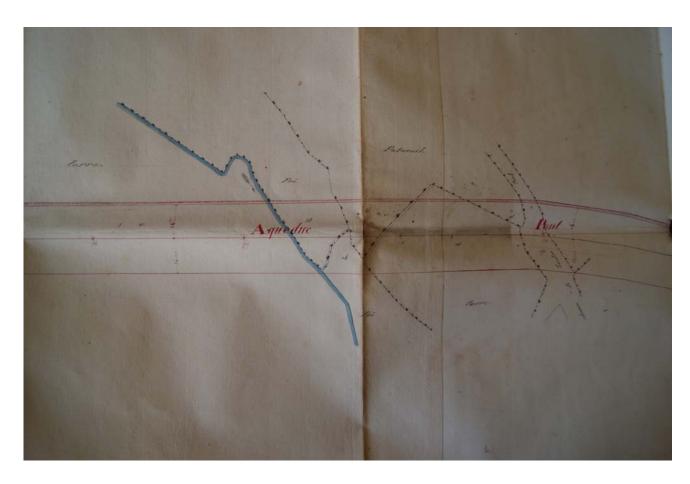


En savoir plus : http://www.amis-canal-loire.org/

A l'échelle de notre commune, les travaux commencent en 1825. Il n'y a plus qu'à suivre les plans du projet dont voici quelques extraits.







Le chantier est entièrement manuel. Il faut remuer des millions de m3 de terre, construire les aqueducs au niveau des rivières et ruisseaux, fabriquer les écluses et les « maisons de garde », les ponts avec leurs talus. Pour cela, on fait venir des pierres de la carrière du Montet, près de Palinges. Le canal suit la base de la colline, d'où on extrait la terre pour surélever les berges. C'est ainsi que l'on découvre la veine d'argile de l'Haut Moucheron. Ceci débouchera sur l'ouverture de la carrière en 1910. En creusant, on découvre aussi des ancres de bateaux et autres vestiges rappelant qu'il fut un temps où La Loire passait par là.

Des ouvriers arrivent de partout : du Puy de Dôme, du Nord mais aussi d'Italie et de Belgique. On trouve des terrassiers, des tailleurs de pierre, des scieurs de long (principalement employés à fabriquer les ponts beaucoup plus rudimentaires que ceux que nous utilisons actuellement) ... mais aussi des « piqueurs » chargés de surveiller les travaux et de « marquer les présences » des ouvriers.



En dehors du travail, tous ces gens animent nos villages. Ils se retrouvent dans les cabarets et les auberges pour passer leurs soirées, entraînant parfois quelques incidents : bagarres, nuisance sonore. Certaines communes créent alors des postes de garde-champêtre pour ramener l'ordre.

Parmi ces travailleurs, tous ne vont pas repartir. Malheureusement, certains meurent avant la fin du chantier, d'autres au contraire, s'intègrent à la population locale en se mariant avec des « filles du pays ».

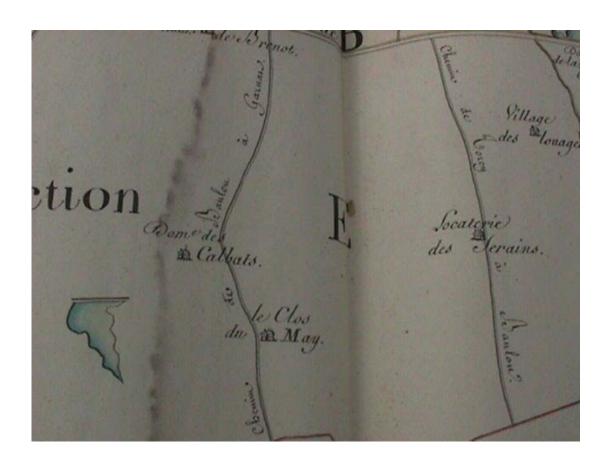
Les travaux se prolongent pendant une quinzaine d'années mais la voie d'eau est mise en service en 1838.

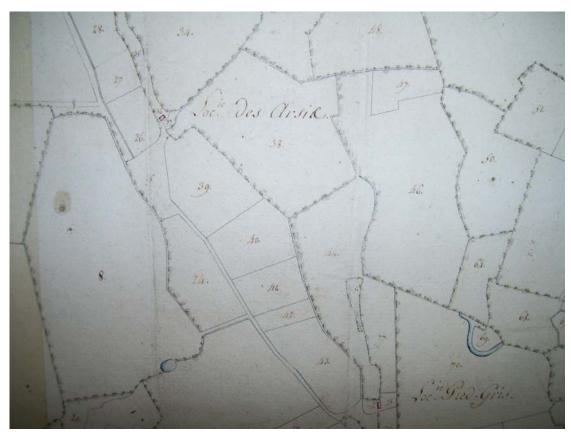
Le projet entraîne la traversée de notre commune sur pratiquement 7 km, ce qui représente environ 34 ha de terrain prélevés à 17 propriétaires différents, dont la commune. Inutile de préciser que le dossier consacré aux indemnités accumule une multitude de contestations, de contre-expertises, etc, etc...

De nombreux chemins sont supprimés ou déplacés. Tout a été prévu. Voici, par exemple, un extrait du plan effectué concernant « les abords du moulin Peterot »

Département de l'Allier Canal lateral à la doire. Commune de Beaulon. Plan des abords du Moutin pritérat (prilute par Mr. debarteur pour être amirie à fou rappoudu (ministée par Mr. debarteur pour être amirie de chat laure line. She par l'Ingini un en chet four figue pour este affig aquient à fou avis en date de ce jour les (infin' à la faite du Augeon du Montin Peterot louge de long organeme du Montin Peterot never 23 juny 1833 Yuiourans

- comme on l'a vu dans le chapitre consacré aux voies romaines, le chemin de «Beaulon à Garnat » passait par le Pied Gris, les Arsis puis Les Calbats avant de rejoindre la Brérote. Au niveau des Arcis, un autre montait sur La Bessaie. La route actuelle vire désormais à droite puis longe le canal, en direction du Clos du May, qui a changé de place. La locaterie des Arcis et le chemin de la Bessaie ont disparus au cours du XXème siècle.



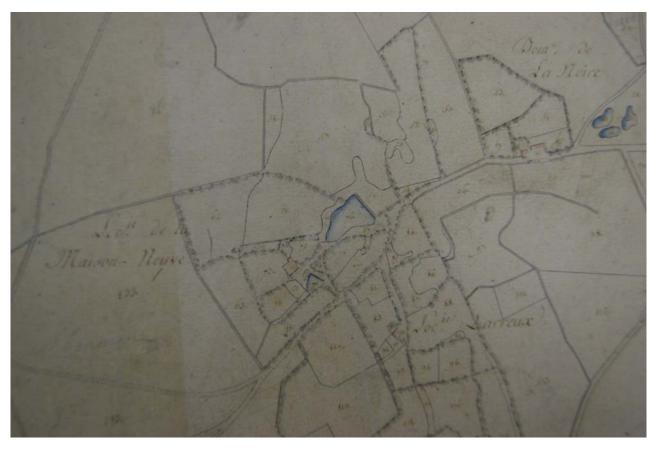


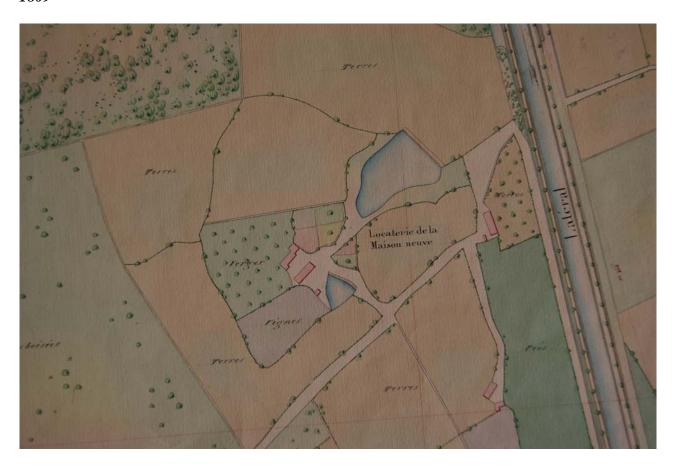
- un autre chemin partait lui aussi du Pied Gris pour rejoindre la Curesse, il a complètement disparu aujourd'hui.
- le chemin de Chevagnes est dévié pour utiliser le même pont que celui des Thuriers.
- du bourg on rejoignait directement Vacherot, par le chemin qui passe maintenant devant le château et qui longeait autrefois la maillerie et l'Engièvre sur sa rive gauche. Il est dévié en direction du Pont de Petro, nouvellement construit sur le chemin « de Montbeugny à Beaulon » (ce dernier est jugé prioritaire en raison du moulin tout proche).





- le chemin de La Noire à la Maison neuve et à la Reue est lui aussi coupé. Pour rejoindre ces deux localités il faudra désormais emprunter le chemin partant du nouveau pont construit sur le chemin de Beaulon à Thiel, puis longer le canal sur la rive gauche.

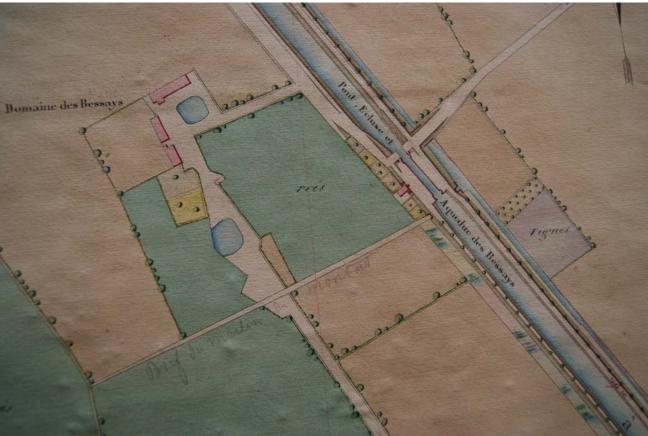




Sonts et Chaussées Départeme de l'allier Canal la l'allier de l'allier Flan à joindre au rapport sur la pétition de la dame ve Corterat. Chelle est de 0.001 pour 5 mètres. Chemin de thier a bailon Departement de l'allie Canal lateral à la Loise Commune de Baulon Extrait on Plan Copographique Morriela 2 yanin 1800.

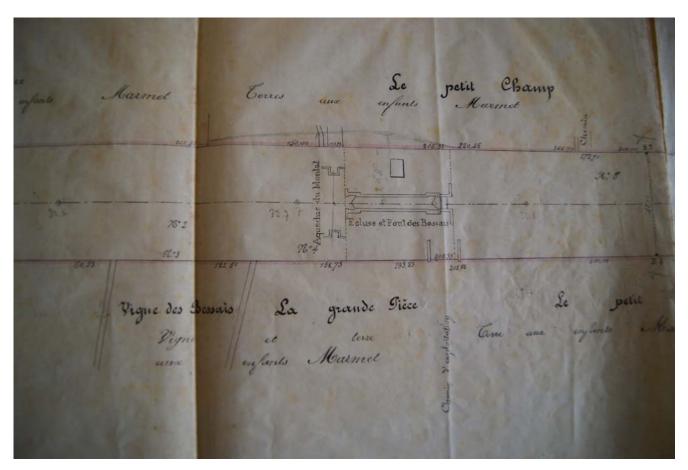
- le chemin n°14, de Moulins à Saint-Aubin (dont la portion qui nous intéresse prendra le nom de « chemin rural de l'Hautmoucheron aux Bessaies » puis « Chemin du Roulier ») aboutissait directement au carrefour de la future ferme des Henrys. Dès 1836, il faudra désormais emprunter un chemin prévu et aménagé par l'état, sur les terres dépendant du canal, jusqu'aux Bessays puis rejoindre la route n° 15, de « Decize à Saint Martin d'Estréaux » (future D15).

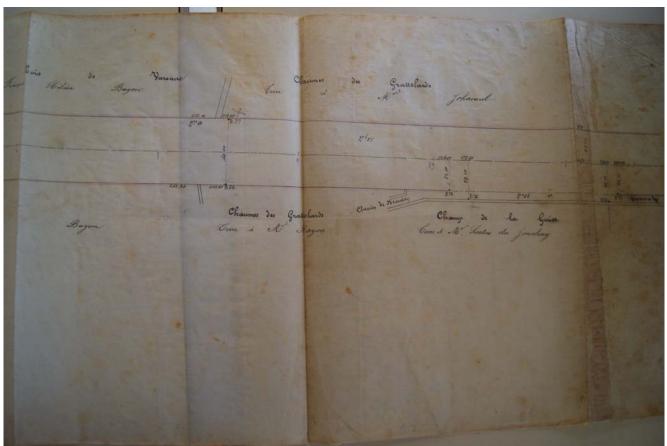




Pour financer toutes ces modifications, chaque commune concernée demande des indemnités à l'Etat. Mais, bien souvent, l'état refuse tout versement, jugeant suffisant le fait qu'il ait déjà financé le rachat des terres concernées et l'aménagement des nouveaux chemins.

Le plan de bornage définitif ne sera réalisé qu'après la fin des travaux principaux. En voici là encore quelques extraits.





Les habitudes changent et d'après la rumeur, même la vouivre est concernée. Elle s'abreuve désormais au canal. Ainsi, afin de protéger les habitants de La Petite Noire, deux moulures représentant des visages de femmes, censées effrayer le monstre, seront accrochées au pignon de la maison nouvellement construite au bord de l'eau.

Durant ses premières années d'existence, les mariniers boudent ce canal à cause des péages. Ainsi, malgré les difficultés, la Loire continue d'être utilisée pour le transport du charbon, du bois et de la chaux, vers l'aval, jusqu'à la fin du XIXème siècle, moment où elle est à son tour soumise aux droits de navigation.

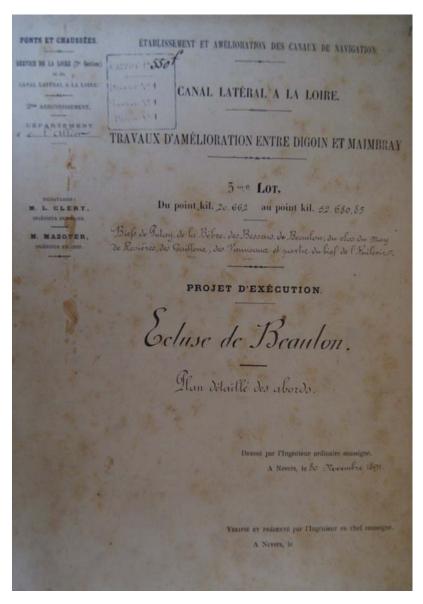
Le halage des bateaux se fait à la « cordelle » par des hommes, à raison de 14-15 km par jour. En cas de guerre, ce sont souvent les femmes qui prennent le relais. A partir de 1870, les ânes et les mulets remplacent peu à peu les hommes. Ces animaux ont une écurie à bord, qu'ils partagent avec des poules et des lapins.

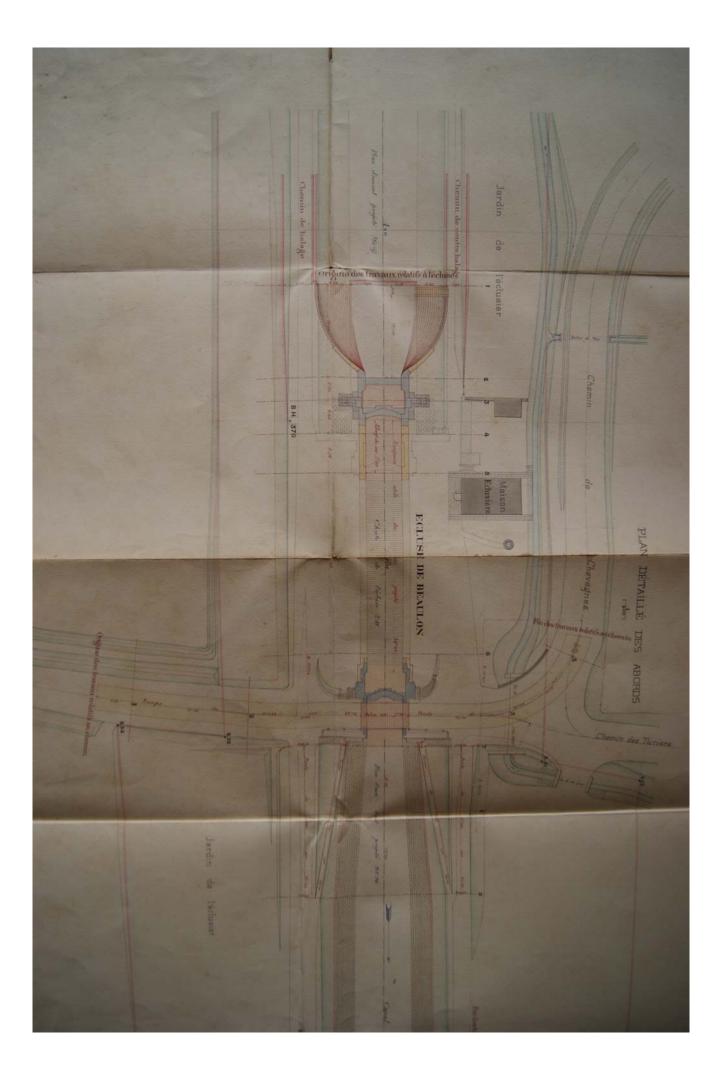
La « gare avec port de chargement, sur la rive gauche, vis-à-vis le bourg de Beaulon » n'est creusée qu'au cour des années 1842, 1843. Celle-ci va permettre à la commune de Beaulon de profiter pleinement de la nouvelle voie de transport. (Voir chapitre consacré à la construction de cette gare)

En 1860, le gouvernement rachète le canal, qui a du mal à résister à la concurrence acharnée du chemin de fer. Pour équilibrer le marché et rétablir une saine concurrence, l'Etat décide de moderniser les voies d'eau. C'est l'objet de la loi Freycinet du 5 Août 1879. Cette loi impose des dimensions plus importantes pour les écluses (38,50 m de long x 5,20 m de large), l'hauteur libre sous ouvrage est portée à 3,50 m et le mouillage à 2,20 m, ...

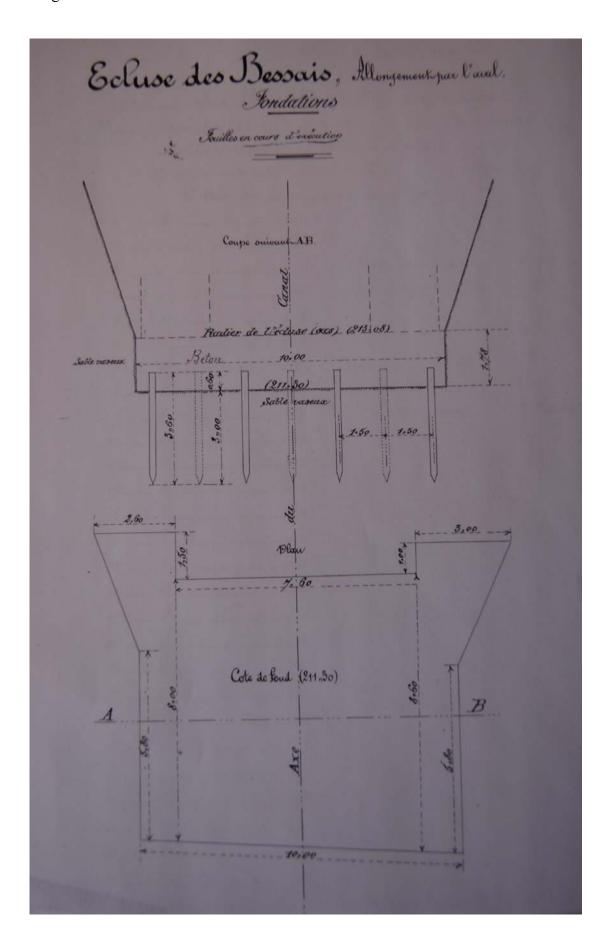
De 1890 à 1896, les écluses sont allongées et les ponts remplacés.

Le plan suivant, daté du 30 novembre 1891, nous montre le projet d'allongement de l'écluse de la Curesse. La partie en rose correspond à la partie rajoutée, soit 7m80.





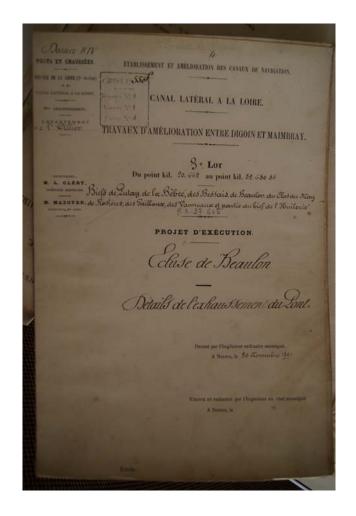
Pour anecdote, en 1893, au cours de l'allongement de l'écluse des Bessais, les terrassiers se trouvent bloqués par la présence d'une veine de « sable vaseux » rendant toute construction impossible. Tenus de respecter les délais, l'ingénieur des ponts et chaussées décide de planter une série de pieux qui permettront de stabiliser l'ensemble de l'ouvrage. Voici le plan de cette réalisation qu'il adresse à l'ingénieur en chef de Nevers.

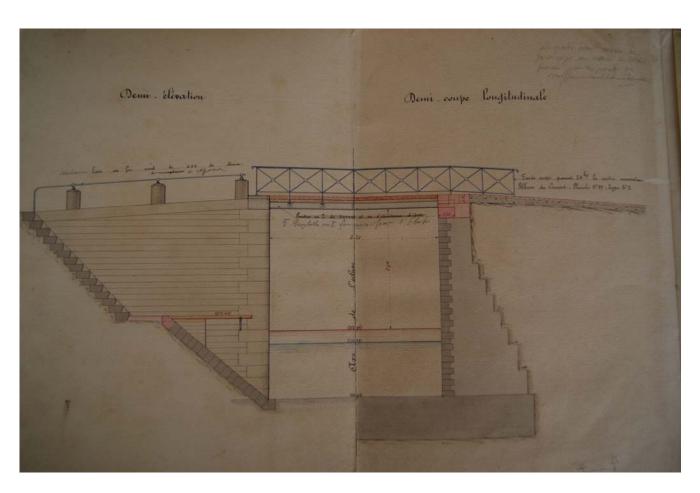


Dès 1889, l'ingénieur ordinaire du canal propose d'installer un pont-levis à l'écluse de la Curesse. Comme le montre l'extrait de compte rendu du conseil municipal du 29 août, la commune rejette cette proposition jugée inadaptée à l'attente des utilisateurs et notamment des soixante écoliers qui empruntent quotidiennement ce chemin.

Mile Marie a ouvert la séance et a donné annaipana d. une lettre du 17 Juillet dernier de my. l'Ingénieur ordinaire du Camel, ayant pour but, d. Sablir un pout levis l'écluse de la lourèce, on le chemin, vicipal ordinaire Mel lettre m. l. Gudenieur soutient que les passages des et bandes de bourfs ableignent, en cet endroit, une moyour journalière, de 70; de 5 houres du matin à 8 houres du soir, et que, d'un autre cole, les bisleaux enigeant la manaure du pont-levi ne dépasseraient par le nombre Ainsi que m. le maire l'a déjà exprime à m I Ingenieur, dans so lettre du 14 Juin dernier, il passe au moins cent voitures par jour. Aussi al-il à craindre que la circulation ne se houve fort entravee por stablissement d'un front-levist. le Comeil, après en avoir délibére, voit gervir protester contre l'établissement de ce pour levis per of it general singulierement la circulation, en ce ves voilures, atteliages et bandes de bashi le passage des piétous sur les passanet ecluse offre hop de dunger les nombreux enfants du se rendent por le chamin de l'écaulon à liheragnes

Le Conseil propose alors d'élever les rampes actuelles du pont. Celui-ci sera finalement construit en structures métalliques à poutres droites, d'un style semblable à ceux que l'on retrouve encore aujourd'hui. Ce pont sera utilisé durant tout le XXème siècle.





A Petro et à la Noire, on se contentera de ponts très rudimentaires à poutres métalliques et tabliers en bois. Les ouvrages en béton, de type « bow string », ne seront construits que dans les années 1950, par une entreprise locale.



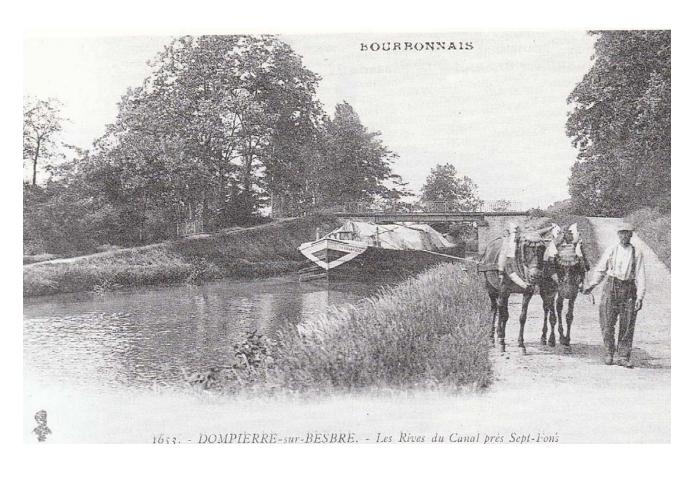
Ce nouvel outil de transport permet à notre région de se développer. Le trafic augmente tout au long du XIXe et de la première moitié du XXe siècle.

Dans les années 1850, le transport de la houille représente plus de la moitié des marchandises. Celle-ci provient de Saint-Etienne (par le canal de Roanne), de Blanzy (par le canal du Centre), de Montcombroux (via la ligne du tacot). En aval, on trouve également des charbons de Decize et de Brassac. Une partie est consommée par les utilisateurs riverains comme les fours à chaux et surtout les usines ; le reste transite vers la capitale. En 1866, la compagnie des mines de Blanzy établit un service régulier Paris-Roanne-Montceau. Peu de temps après, une compagnie instaure un service régulier Paris-Roanne.

Le reste du trafic est fourni par les matériaux de construction, le bois de chauffage, les minerais, le fer, la fonte, les charbons de bois, etc...

En 1868, un bateau à vapeur avec hélice relie Le Creusot à Paris. Mais cette époque est surtout marquée par « les Bérichons » surnommés « bec de canne », halés par des chevaux ou parfois des ânes.





On voit apparaître de nouveaux matériaux : tuiles, ciment, pierres, ...De nouveaux métiers se développent comme celui de tailleur de pierres. A Garnat, le port travaille essentiellement avec l'usine Puzenat de Bourbon Lancy. Plus tard, c'est l'usine de Sept Fons qui va profiter de cette opportunité pour s'implanter.

Le canal permet à l'agriculture de faire un grand pas en avant. A l'initiative de Mr Bayon, puis d'autres propriétaires, le calcaire est acheminé vers les fours à chaux (voir chapitre consacré à ces fours). Celui construit en amont de l'écluse de La Curesse est encore visible, avec sa rampe d'accès et le bollard servant à arrimer les bateaux, celui situé à La Chaume a donné son nom à l'emplacement. La chaux obtenue est épandue sur les terres. Additionné au drainage, le résultat est spectaculaire. Nos terres, tout juste capables de produire du seigle et de maigres pâturages, deviennent fertiles et permettent de nouvelles cultures, telles que le blé et les prairies artificielles. La race charollaise, déjà essayée sans succès, peut désormais s'implanter. On peut expédier nos productions, et notamment les céréales.

Le maniement des marchandises se fait à quai, sur pilotis. Le temps est compté, au risque de payer des « surestaries » (surplus de taxes). Les péniches de 300 tonnes sont déchargées à la brouette, ceci permettant aux garçons du pays de trouver du travail.

Dès le début du XXème, le tonnage de houille diminue, concurrencé par le transport ferroviaire. En 1928, il ne représente plus que 24% du trafic total, qui atteint, lui, 1535383 tonnes (906910 à la descente et 628473 à la montée).

A partir de 1910, le canal permet aussi l'expédition de l'argile. On peut encore observer les restes des rails mis en place le long du chemin du Roulier. Ceci provoqua d'ailleurs quelques conflits comme le montre cet extrait du compte rendu du conseil municipal du 25 mars 1911.

(he tartel as date du 4 Mai 1910 approuré par M's wift be I Alling to 18 du Mone Mois, par legisl M. M. I. Masson & C= investiel : Dion out it autorisées à installer our l'accordencent gamelse da Chamin Meinal orinais hos bis de Dougiero à Beauty, y du Chaning revol de & Hantmonchery aux Bessaies, und soie De camville, Estime au hausport des terres refractaires, provenant d'une Carrière situe our le domaine des Facands, en face de le Mantinoucheron, os devant the Lipoteed sur les Dépendances du Coural lahial à la Loire, en attendant Lew experition par 6 Cateau . la les plaintes qui se port produites relativement an Manvais that distits Chamines & aux difficultes Causees à la Circulation, Considerant que le prassage Continu des Cheaux servont au toulage des Magonneto est une Cause de débieration Constante, de la chaussee desorts Chemins, rend difficiled tous charrois & tout Circulation, & de ce fait porte prejutice non sombuent aux laboureurs Charges de S'exploitation des terres elitués en Cordere de Co Chemines Parsencore à toute personne Circulant aves un attelage quelconque. Dernande à ce que d'assète sus relats soit Composte unes fu'il puit: of Chevaux roulant les vougonnets mot Maintennes le toug des haits or ne s'oy écasteront pas i plus de 1 m 10 c 2º Contes les défrierations Causees aux dits Chemins, du Sait de Ce Vervice Seport immédiatouent réparées par 11 - 11 L. Masson & Cie à la réquisition de 11 le Maire, & de la façon unique par a dernier. 3°t Indépondamment des frais d'entretien à lan Clourge In In I Matton & Ca Sevront pager à la Commune à litre d'inservailé à partir lu 1º Janvis draise, une domme annuelle de Cart Cinquante france 1 & ce. pendant but le temps fue duveront les poulages.

Les bateaux à moteur n'apparaissent vraiment que dans les années 1920. Ils circulent jour et nuit. On voit aussi des « tracteurs-chenilles » tirer les bateaux.

Dans les années 1930, c'est au tour des hydrocarbures de circuler sur les péniches, entrainant la création des dépôts de Sept-Fons et Diou, situés stratégiquement entre le canal, le chemin de fer et la route nationale 79.

Le bateau-théâtre, le musée Grévin, le bateau-vaisselle font ensuite leur apparition et animent les villages.

Quelques commerçants locaux tentent même leur chance en ouvrant des magasins de proximité, visant cette clientèle de passage. C'est ainsi que les bateliers peuvent se procurer de la viande au niveau de notre « gare » de Beaulon.

Mais, après la deuxième guerre mondiale, l'activité décline brutalement, concurrencée par le chemin de fer et le transport routier. Depuis quelques années, le commerce a laissé la place au tourisme fluvial.



