

# Le canal de la Haute-Seine

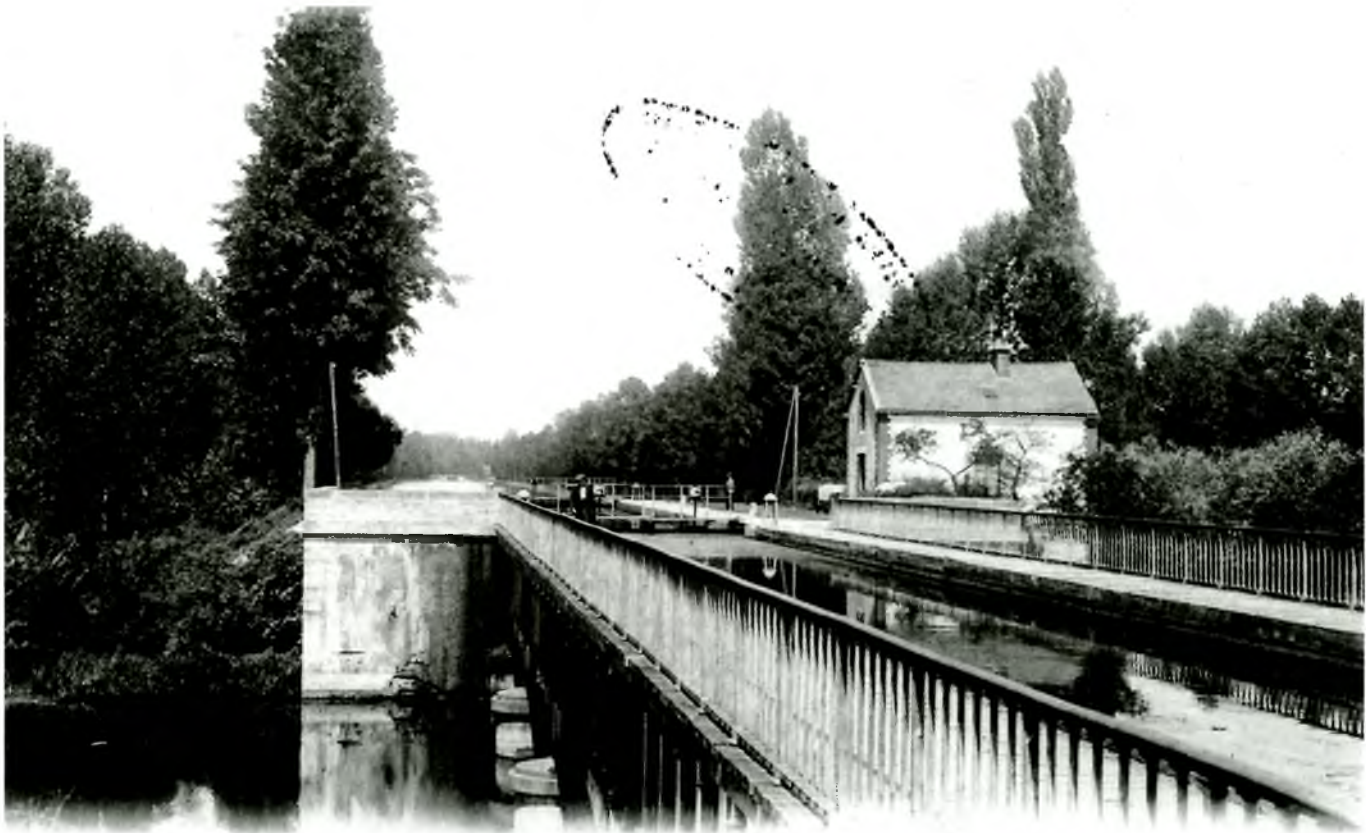
**Le canal de la Haute-Seine, est présent dans le paysage de l'Aube depuis plus de 200 ans. Aujourd'hui, redécouvert par la population grâce aux aménagements entrepris par le Conseil général, son histoire est mal ou peu connue des Aubois. Nous allons donc retracer ici son passé, depuis la décision de sa construction jusqu'à sa réhabilitation actuelle.**

## Le département de l'Aube avant le canal

La question de la navigation des principaux cours d'eau de l'Aube, la Seine et l'Aube, est posée par les autorités locales depuis toujours. En effet, dès le Moyen Âge, la

mauvaise qualité des voies de communication terrestres, peu sûres et peu développées, semble être problématique pour le développement économique de cet espace. Elles sont cependant les seules à même de transporter les très nombreuses marchandises commercées, notamment grâce aux foires de Champagne, et fabriquées sur place, pour rejoindre la capitale. Afin de pallier ces difficultés, on pense alors à l'alternative des voies fluviales.

De nombreux documents d'archives font état de la volonté de mettre en œuvre des travaux favorisant ces voies d'eau. On remarque que chacune de ces entreprises s'est soldée par un échec à cause de problèmes techniques. Le manque de régularité du flux hydraulique, ainsi que les nombreux obstacles que les bateliers doivent franchir – bancs de sable, dénivelés, roches, méandres – sont les principaux empêchements. On tente souvent de remédier



148 ENVIRONS DE TROYES. — Barberey-Saint-Sulpice — Pont-Canal traversant la Seine. — LL

< Écluse Freycinet de Saint-Just-Sauvage.  
(Cl. Julian Grollinger).

Le pont-canal de Barberey, carte postale.  
(Arch. dép. Aube).

à ces problèmes en réalisant des dérivations ou des pertuis au niveau des obstacles.

Malgré toutes ces tentatives, aucun projet ne parviendra à rendre ces deux cours d'eau navigables à long terme. Il faut attendre l'arrivée de Napoléon Bonaparte pour voir la réalisation d'un projet qui mettra fin, non sans mal, à toutes ces difficultés.

## Un projet napoléonien

Bonaparte a pour volonté, dès son arrivée au pouvoir, de mettre la France au rang des premiers pays industriels d'Europe, voire du monde. Pour ce faire, il souhaite développer les voies de communication afin de faciliter le déplacement des marchandises. Il porte de grands espoirs sur la modernisation des voies d'eau, qui sont alors en plein essor, notamment au Royaume-Uni.

Napoléon voit, dans la liaison de la Seine avec le canal de Bourgogne à Châtillon, un bon moyen d'accélérer le transport des marchandises produites dans ces régions vers la région parisienne. Parmi ces produits, on trouve la bonneterie à Troyes, les vins de Champagne et de Bourgogne, la production agricole de la Champagne, ainsi que les produits de la métallurgie baralbaine et haut-marnaise, et de la sylviculture.

Alors qu'il se rend à Milan au printemps 1805, Napoléon passe quelques jours à Troyes en compagnie de l'Impératrice Joséphine. Comme le relate Jean-Pierre Finot dans un court texte, la visite de l'empereur et de l'impératrice dure trois jours<sup>1</sup>. Napoléon profite de sa présence à Troyes, entre les 2 et 5 avril 1805, pour inspecter la Seine et discuter avec son Inspecteur général et directeur des Ponts-et-Chaussées, Gaspard de Prony, des possibilités de sa navigabilité. À son retour en ville, il exprime son souhait de rendre la Seine navigable de Paris à Bar-sur-Seine : « Je veux qu'avant six ans les coches et les bateaux puissent remonter la Seine depuis Paris jusqu'à Bar-sur-Seine et au-delà »<sup>2</sup>. Pour ce faire, des travaux doivent être entrepris entre Nogent-sur-Seine – limite de la navigabilité de la Seine en amont – et Bar-sur-Seine. Le visage de la ville de Troyes doit également être modifié pour permettre la traversée de la ville et l'installation d'un port en son centre.

Le jour de son départ, grâce au rapport établi par Prony lors de leur séjour, il rédige un décret en douze articles. Ce décret demande le prolongement de la navigation jusqu'à Châtillon, afin d'étendre le territoire susceptible

d'alimenter le transport. D'autres articles précisent les modalités de construction des différents ouvrages d'art, le tracé de la traversée de Troyes ainsi que l'emplacement du port, place du Préau.

## La lente construction du canal

Afin de suivre l'évolution des travaux du canal, il faut se référer aux différents documents produits par les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées et des Mines, aujourd'hui conservés aux Archives départementales de l'Aube.

Le premier projet de construction fait état d'un canal de dérivation au gabarit Becquey<sup>3</sup>. C'est-à-dire que les biefs – portions du canal se situant entre deux ouvrages d'art – permettent aux embarcations d'éviter des portions non

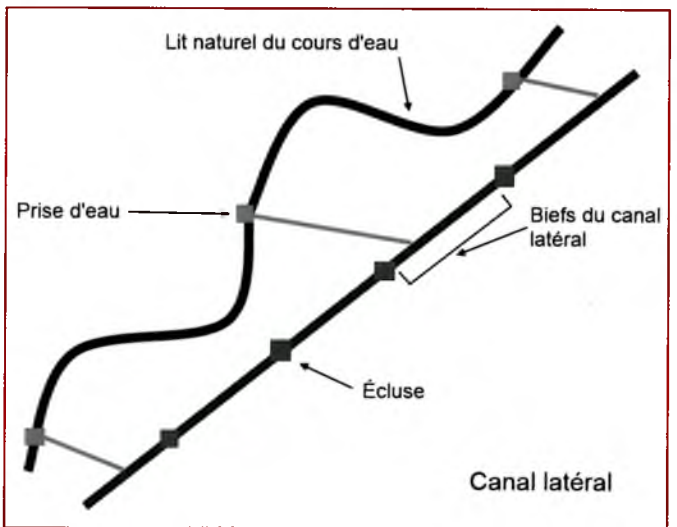
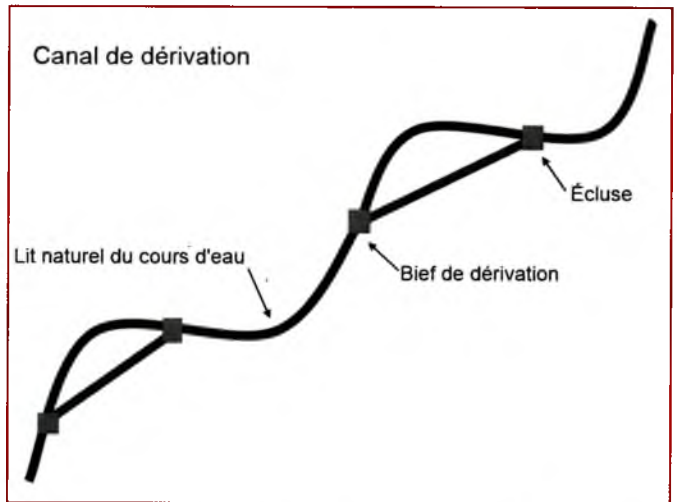


Schéma d'un canal de dérivation.

Schéma d'un canal latéral.

(Croquis de l'auteur).

<sup>1</sup> Jean-Pierre FINOT, *Passage et séjour de Napoléon-le-Grand à Troyes en 1805*, Troyes, Imprimerie Dufour-Bouquot, 1863.

<sup>2</sup> Jean-Pierre FINOT, *op. cit.*

<sup>3</sup> Le gabarit Becquey : du nom de Louis-Marie Becquey de Beauprès. Royaliste convaincu, il est directeur général des Ponts-et-Chaussées et des Mines sous la Restauration, entre 1817 et 1830. Il redéfinit l'ensemble des normes de la navigation avec un gabarit unique pour toutes les voies via le plan Becquey. Ce gabarit a une longueur de 30,40 mètres, une largeur de 5,20 mètres et un tirant d'eau de 1,60 mètre.

navigables du cours d'eau. Les travaux du canal de la Haute-Seine débutent dès 1806 par le creusement des dérivations allant de Troyes jusqu'à Marcilly-sur-Seine. Les biefs situés dans les faubourgs de Troyes sont également entrepris durant cette phase. Ainsi, en 1814, sept dérivations et la majeure partie des ouvrages d'art sont achevées. Malheureusement les difficultés économiques, notamment dues aux campagnes militaires de Napoléon, et les invasions successives du territoire par des troupes étrangères font que les travaux doivent être suspendus.

Il faut attendre 1840, et le combat mené par des élus locaux, pour que des fonds soient alloués à la poursuite des travaux du canal. Un nouvel ingénieur, Pierre-Olivier Lebasteur, prend la direction du chantier. L'évolution des techniques de canalisation lui permet de mettre en œuvre un nouveau projet. Le canal de dérivation étant un trop grand consommateur d'eau, il décide de transformer les parties du canal déjà construites en canal latéral. Ce type d'ouvrage permet de doubler un cours d'eau non navigable en suivant son tracé de façon plus ou moins linéaire. L'alimentation en eau se fait par des prises d'eau dans le lit du fleuve et les dénivelés sont franchis par le biais d'écluses. Le projet de Lebasteur va demander la modification de certaines dérivations déjà construites. Les biefs sont alors portés à 14 mètres de large et à 1,70 mètre de profondeur – c'est ce que l'on appelle le tirant d'eau –, permettant ainsi le croisement de deux embarcations de gabarit Becquey. De nombreuses structures doivent être ajoutées au plan afin d'alimenter le canal en eau et de franchir certains cours d'eau. Cinq ponts-canaux sont alors ajoutés aux plans.

### Le pont-canal de Barberey

Parmi ceux-ci, on retrouve le pont-canal de Barberey. Cet ouvrage est sans conteste la construction la plus remarquable du canal. Ses travaux débutent en 1843 et s'achèvent en 1847. Il a été à tort surnommé le pont

Eiffel, l'ingénieur-constructeur d'origine dijonnaise n'ayant que 11 ans au début des travaux. Le pont, mesurant près de 50 mètres de long, permet au canal de franchir une boucle de la Seine à la sortie de Troyes sur la commune de Barberey-Saint-Sulpice. Il repose sur cinq arches positionnées sur trois piles maçonnées et deux culées – parties maçonnées sur les berges. Le tablier est fait de quatre travées en fonte de 8,40 mètres constituées de six fermes – structures métalliques permettant de rigidifier la cuvette du pont – qui relient des panneaux en fonte de 1,25 mètre. La structure est consolidée à l'aide de tirants sur lesquels est positionnée la voie de halage. Le pont-canal de Barberey est considéré comme le premier ouvrage de ce type construit en France. Il a très certainement servi de modèle au pont-canal de Briare, réalisé 50 ans plus tard.

Le tracé du canal dans le cœur de Troyes va mener à la modification de la composition de la ville. On fait le choix de creuser les biefs en suivant le tracé d'un petit ru qui sépare la tête et le corps du bouchon : le ru Cordé. L'espace qui borde ce ru n'est pas suffisant pour accueillir un canal, sa voie de halage et de contre-halage. Les autorités vont donc devoir, comme cela a été le cas pour la partie rurale du canal, exproprier des habitants pour réaliser ces travaux. Certaines façades de maisons sont alors démontées pour être reconstruites plus en retrait le long du canal. On crée un bassin qui accueille le port – aujourd'hui bassin de la Préfecture. L'espace de stockage de ce port est situé sur l'actuelle place du Préau. Pour construire les quais, on utilise les pierres de l'ancien palais des comtes de Champagne et de la collégiale Saint-Étienne, qui avaient été vandalisés durant la Révolution. Le chantier de terrassement prend deux ans, entre 1840 et 1842.

L'achèvement de cette deuxième phase des travaux permet la mise en eau d'une première partie du canal. Le tronçon qui relie Troyes à Marcilly est ouvert à la navigation en août 1846, 40 ans après le début des travaux.



Le pont-canal de Barberey, carte postale.  
(Arch. dép. Aube).



Bassin de la Préfecture et port au bois.  
(Coll. privée).



## « Le canal sans eau »

Les travaux du dernier tronçon, Bar-sur-Seine/Troyes, lancés en 1848 ne donneront malheureusement jamais lieu à une activité. En effet, si l'ensemble des biefs et des ouvrages d'art a été construit en deux ans, leur mauvaise étanchéité entraîne de gros retards. Après de nombreuses tentatives de relance des travaux par le Conseil général, le projet de mise en eau est définitivement abandonné en 1882. L'emplacement de cette partie du canal, surnommée « canal sans eau » par les habitants, est toujours visible dans la morphologie du territoire urbain et rural de l'Aube. Ces réminiscences se retrouvent le long du boulevard Jules-Guesde à Troyes, ainsi que dans la rocade encaissée, allant de Saint-Julien à Saint-Thibault. Lorsqu'on emprunte la route départementale D671, reliant Troyes à Bar-sur-Seine, on peut aujourd'hui encore apercevoir à quelques centaines de mètres de la route des maisons éclusières juchées sur un terre-plein, ainsi que d'autres ouvrages d'art comme l'écluse de Villebertin, dans la zone industrielle de Saint-Thibault.

## Les ouvriers du canal

Durant les 76 ans qu'ont duré les travaux, de nombreuses personnes se sont relayées pour creuser les biefs et

maçonner les ouvrages d'art. On retrouve dans les archives de nombreuses informations sur ces personnes.

Les travaux des premières phases (1806-1814) ont été en partie réalisés par des manouvriers. Ces hommes et ces femmes sont généralement issus du monde paysan. Leur rémunération est basse – environ 2 francs par jour –, mais elle leur permet de compenser le manque de travail dans les champs durant les saisons les plus froides. En 1809, on dénombre 500 manouvriers sur l'ensemble du tracé. L'effectif de ces derniers est renforcé par des travailleurs forcés : les prisonniers de guerre des campagnes napoléoniennes et des condamnés aux travaux forcés. En 1810, ce sont environ 300 prisonniers, essentiellement des Espagnols, qui sont détachés aux travaux du canal. Les condamnés aux travaux forcés, eux, sont généralement des déserteurs ou des insubordonnés de l'armée impériale. La durée de leur présence sur le chantier varie en fonction de leur délit. Cette force de travail, plus ou moins docile, numériquement forte et peu coûteuse était une aubaine pour l'avancement de la construction du canal de la Haute-Seine.

Enfin, le terrassement des biefs du « canal sans eau » est réalisé par les ouvriers des ateliers nationaux. Cette organisation de travail est mise en place à Paris puis en province à la suite de la révolution de février 1848



Écluse de Villebertin, 2014.  
(Cl. Morgane Le Coadou).

et permet aux ouvriers, désœuvrés du fait de la crise économique, de trouver un emploi et de limiter ainsi les révoltes populaires. Même si ce système n'a pas perduré, il a permis le terrassement rapide de cette partie du canal. Comme pour les travailleurs forcés, les ateliers nationaux sont organisés de façon quasi militaire, en escouades, brigades... Ils regroupent près de 1 500 hommes sur le chantier de terrassement du canal en amont de Troyes. Leur salaire journalier se situe entre 2 et 4 francs, en fonction de leur statut dans la hiérarchie des ateliers.



SAVIÈRES (Aube) — Le Pont du Canal

### Une activité insuffisante

L'activité de transport du canal ne débute donc que réellement en 1846, après la seconde phase de travaux. La bonne circulation des marchandises est assurée grâce au personnel en charge du fonctionnement de cette « machine hydraulique »<sup>4</sup>. On retrouve parmi ces fonctionnaires des ingénieurs, des « chargés du règlement et de la police des eaux », des gardes, des préposés aux ponts-tournants et pas moins de 14 éclusiers vivant en autonomie dans leur maison éclusière<sup>5</sup>. Les fonctions et prérogatives de ces employés sont définies par le *Règlement pour le service des gardes, éclusiers, cantonniers et autres agents de la navigation*<sup>6</sup> qui comprend 55 articles.

Une des missions des agents du canal est d'enregistrer le passage des bateaux et de leurs marchandises. Grâce à ces données, nous pouvons dresser un tableau de la navigation sur le canal durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Tout au long de cette période, l'activité a été inégale d'une année à l'autre. On dénombre en 1846, la première année de fonctionnement, 20 650 tonnes de marchandises transportées, alors qu'en 1848 le tonnage n'est plus que de 11 748 tonnes et de 8 681 tonnes en 1881. Un rebond de l'activité est à noter dans les



114 TROYES. — Le Pont, le Collège de Jeunes Filles et le Bassin. — LL.

**Pont routier de Savières, carte postale.**

(Arch. dép. Aube).

**Bassin de la Préfecture et bureau de la HPLM, carte postale.**

(Coll. privée).

<sup>4</sup> Pierre PINON, « CANAUX », *Encyclopædia Universalis* [en ligne], consulté le 17 octobre 2014. URL : <http://www.universalis.fr/encyclopedie/canaux/>

<sup>5</sup> *Annuaire administratif et statistique du département de l'Aube pour 1841-1853*, publié sous les auspices et la direction de la Société d'agriculture, des sciences, arts et belles-lettres du département, Troyes, Bouquoy libraire, rue Notre-Dame.

<sup>6</sup> Arch. dép. Aube, S 685.



années 1868-1869. Il peut être dû aux politiques de développement du commerce sous le Second Empire ou à l'essor de la production textile troyenne.

Le transit est essentiellement réalisé par la Compagnie Générale de la Navigation, Le Havre-Paris, Lyon-Méditerranée (HPLM). Les bureaux de cette dernière sont installés à proximité du port de Troyes, quai la Fontaine. La compagnie utilise des embarcations de type « flûte de Bourgogne »<sup>7</sup> pour transporter jusqu'à 250 tonnes de fret à la fois. Les marchandises sont de plusieurs types. Pierre-Olivier Lebasteur les énumère dans un rapport : « Les marchandises transportées par le canal de la Haute-Seine consistent principalement en charbon de terre, charpente, sciages, écorces, tan, coton brut, moellons, foin, farines, céréales, sucres, acides et autres denrées employées au blanchiment ou à la teinture du coton »<sup>8</sup>. En résumé, ce sont essentiellement des produits de la sylviculture, de l'agriculture et de l'industrie locale qui sont transportés.

Malheureusement l'activité de transit de marchandises n'atteindra jamais les espoirs des concepteurs du canal. À cela, trois raisons se combinent en un cercle vicieux.

La première est la concurrence d'un nouveau moyen de transport qui connaît un fort essor à la fin de la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : le chemin de fer. Il permet de réduire les temps de trajet et leur coût. Troyes est reliée à Montereau, à proximité de la région parisienne, par une voie de chemin de fer dès 1843, avant même la mise en service du canal.

La seconde raison qui a pu limiter l'activité du canal est la dégradation de son état. Son manque d'entretien a entraîné son envasement et a, par conséquent, diminué son tirant d'eau, ne permettant plus aux embarcations de circuler sur la totalité du canal. Certains biefs connaissent des filtrations importantes entraînant une trop forte consommation d'eau. C'est ce mauvais état qui ne permet pas son utilisation durant la Première Guerre mondiale, alors qu'il aurait pu pallier l'encombrement des chemins de fer provoqué par le transport des troupes vers le front.

La dernière raison de cette baisse d'activité est sa non-conformité avec le gabarit Freycinet en vigueur. Ce gabarit, initié par Charles-Louis de Saulces de Freycinet, ministre des Travaux publics de 1877 à 1879, aligne le gabarit français sur les autres gabarits européens pour permettre la continuité de la navigation sur l'ensemble du continent. Les écluses au gabarit Freycinet mesurent 39 mètres de long et 5,20 mètres de large, soit 9 mètres de plus que le gabarit Becquey. Mais seuls les ouvrages d'art situés entre Marcilly et Méry-sur-Seine ont été portés à ce gabarit.

La combinaison de ces trois facteurs a largement contribué à la diminution du trafic sur le canal. On considère qu'à partir de 1931 le trafic est quasi nul. Le dernier bateau à franchir l'écluse de Troyes, sera le « Dixit » en 1940. En 1957, le tronçon Troyes-Méry est déclassé des Voies Navigables de France (VNF). La partie entre Méry et Marcilly est quant à elle toujours inscrite sur la liste des VNF, mais n'est techniquement plus navigable puisque l'envasement des biefs et le non-entretien des mécanismes des écluses empêchent le passage des bateaux.

## Histoire sociale du canal

En dehors de la technique et du commerce, le canal de la Haute-Seine a également une histoire sociale. En effet,



<sup>7</sup> Flûte de Bourgogne : comme son nom l'indique, ce style d'embarcation provient de la région bourguignonne. Descendante du marnois, elle apparaît dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle est longue de 30 à 35 mètres et large de 5,05 mètres au maximum. Contrairement à de nombreuses autres embarcations, elle ne connaît pas d'évolution en métal et disparaît de la circulation dans la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

<sup>8</sup> Arch. dép. Aube, S 685 : rapport de l'ingénieur en chef, 7 août 1871.

**Écluse Freycinet de Saint-Just-Sauvage.**

(Cl. Julain Grollinger).

**Véhicule accidenté au niveau de l'écluse du boulevard Danton.**

(Coll. privée).

en plus de modifier les paysages et de relier le territoire de l'Aube à Paris, il a également touché le quotidien de milliers d'Aubois. Cet impact a parfois été négatif, mais aussi positif.

La création du canal a été négative pour les propriétaires de terrains empiétant sur l'emprise du projet. Au nom de l'intérêt public, ils se sont vus dépossédés de leur bien. En échange de leur propriété, on leur a remis une somme d'argent estimée par rapport à la valeur des bâtiments ou plantations qui s'y trouvaient. Les éleveurs et agriculteurs ont dû s'organiser pour contourner cet obstacle, afin de faire passer leurs bêtes et leur matériel d'une rive à l'autre. Le canal est également un obstacle à la circulation des piétons et des véhicules dans sa partie urbaine. Les accidents de la circulation, pour cause de chute dans le canal, sont monnaie courante au début du XX<sup>e</sup> siècle<sup>9</sup>. Pour remédier au problème de circulation, on installe des passerelles piétonnes, comme celles du Pont-Vert et du Pont de Châlons, ainsi que des ponts-tournants. Le premier de ces ponts se situait entre la place d'Armes (actuelle place de la Libération) et la rue de la Cave percée (actuelle rue Roger-Salengro), le second reliait la rue de la Cité à la Grande rue (actuelle rue Georges-Clemenceau) et enfin un dernier pont était situé entre la place des Prisons et la place du Marché-aux-Trapans. Enfin le danger vient

de l'eau en elle-même. La population du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> siècle sait très peu nager. Les noyades, plus ou moins accidentelles, sont donc très nombreuses. La chute est régulièrement due à l'ivresse notoire ou passagère de l'accidenté, ou à sa volonté d'en finir avec la vie<sup>10</sup>. Un dernier point négatif est l'odeur qui s'échappe de la vase du canal lors des chaleurs estivales, amenant des légions de moustiques.

La création du canal a cependant des aspects positifs. Il peut être perçu comme un moyen d'améliorer le quotidien de ses riverains qui ont pu, en s'exonérant d'une légère taxe, couper le bois et les herbes hautes des francs-bords et ainsi améliorer leur ordinaire tout en participant à l'entretien du canal.

De nombreuses activités de loisirs sont pratiquées sur le canal. Parmi celles-ci, on trouve les concours de pêche proposés à la population. Les citoyens, notamment ouvriers, voient dans cette activité un bon moyen de se distraire. Des cartes postales illustrant le concours du 7 juin 1906 nous sont ainsi parvenues. On y voit des femmes en train de pêcher entre la rue Largentier et le boulevard Danton tandis que les hommes, qui ont laissé les biefs les plus proches du centre-ville aux dames, se sont installés entre le boulevard Danton et le Pont de Châlons.



TROYES. - Promenade du Canal  
La Passerelle du Pont de Châlons

Passerelle du Pont de Châlons, carte postale.  
(Arch. dép. Aube).

<sup>9</sup> Jean-Louis HUMBERT, « Faits divers et société à Troyes en 1908 », *La Vie en Champagne*, n° 60, 2009, p. 35-49.

<sup>10</sup> Jean-Louis HUMBERT, *op. cit.*





100. - TROYES. - Le Canal - Concours de Pêche du 17 Juin 1906

Collection T. G.

La Société nautique troyenne propose de son côté des régates annuelles sur le bassin de Barberey. On retrouve des traces de ces régates jusqu'aux années 1980<sup>11</sup>. Cette même société nautique va affréter le bateau le « Soleil-Levant » en 1906 pour fêter son deux-millième adhérent et ainsi réaliser l'unique voyage de passagers sur le canal. Les archives font également état de demandes de navigation à bord de petites embarcations privées sur le canal.

### Un canal à l'abandon

Déjà en mauvais état au moment de son déclassement en 1957, la période de quasi-abandon que le canal va connaître jusqu'aux années 2000 ne va faire qu'accentuer sa dégradation. Les biefs situés dans les faubourgs de Troyes sont, petit à petit, comblés par le dépôt de vase et d'immondices, et un bon nombre des maisons éclésières inoccupées sont visitées et saccagées. C'est le cas de la maison éclésièrre située juste après le pont-canal de Barberey qui a été réduite à l'état de ruine au début des années 2000<sup>12</sup>. Aujourd'hui, seules 6 des 13 maisons éclésières du tracé avalant subsistent dans le paysage

aubois et seules deux d'entre elles sont toujours habitées. Ces nombreuses dégradations vont conduire les autorités à se soucier d'un des ouvrages d'art de ce canal : le pont-canal de Barberey. Sa position de premier ouvrage d'art de ce type en France va permettre son intégration à la liste des Monuments historiques en décembre 1984. Il



<sup>11</sup> <http://www.avirontroyes.net/> (consulté le 15 juin 2014).

<sup>12</sup> C. BERG, « Barbarie à Barberey », *Fluvial*, n° 137, novembre 2003.

**Concours de pêche du 7 juin 1906, carte postale.**  
(Arch. dép. Aube).

**La future avenue Chomedey de Maisonneuve avant le comblement du canal.**  
(Coll. privée).



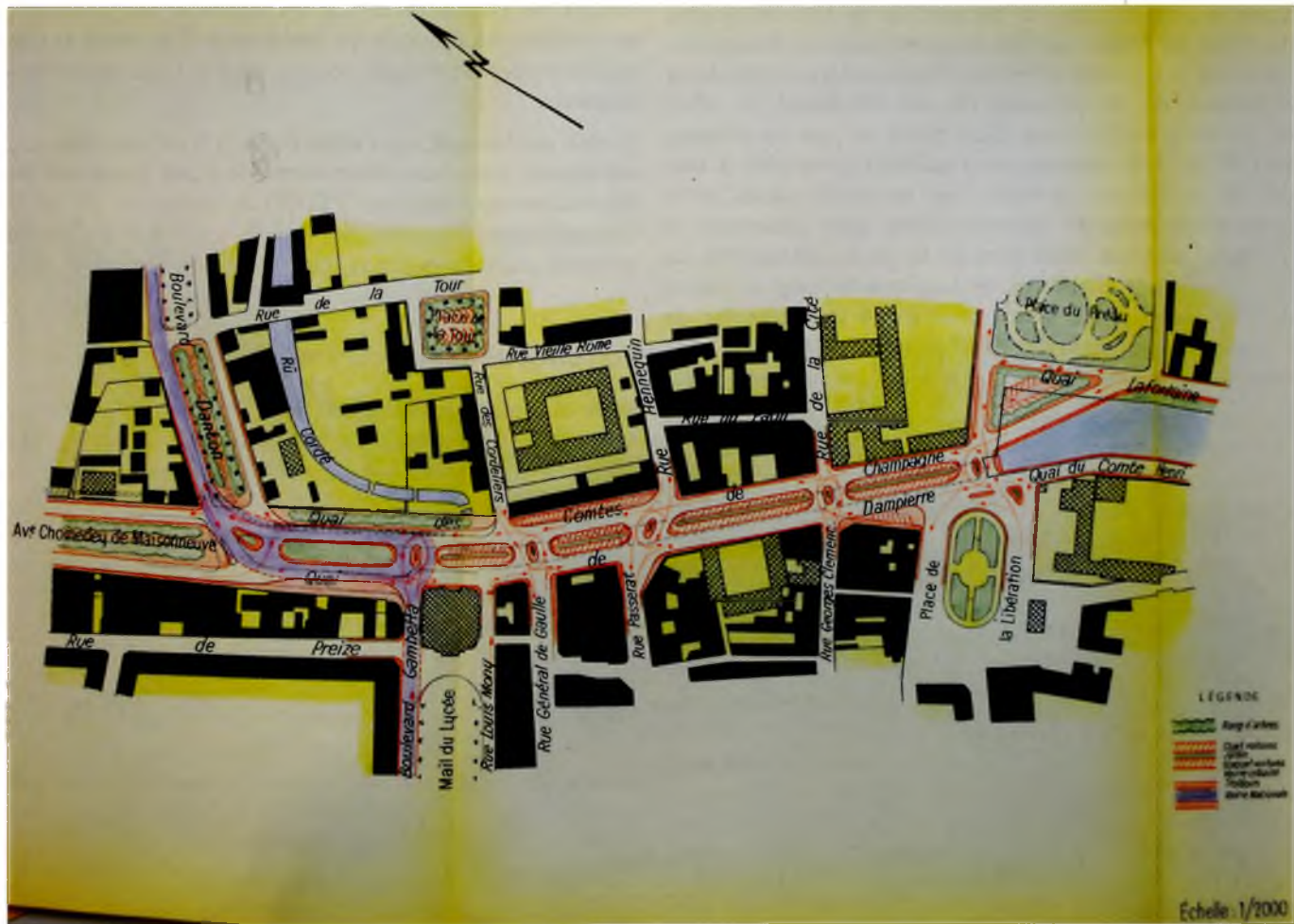
sera également le premier ouvrage issu de la Révolution industrielle à être classé dans l'Aube.

La partie urbaine du canal va, elle aussi, connaître de très grands changements. Ces biefs qui ont été comblés petit à petit, vont définitivement disparaître sous le goudron dans les années 1960-1970. À l'ère de la révolution automobile, les grandes percées que représente le canal se révèlent être des espaces parfaits pour accueillir les centaines de véhicules qui doivent bientôt circuler dans la ville et dans son agglomération. Vont alors être créés le boulevard Jules-Guesde sur l'emplacement des biefs du « canal sans eau » et l'avenue Chomedey au nord de la ville. Les autorités profitent de ces travaux pour installer sous les futures pénétrantes des conduites et collecteurs d'eau ainsi que le tout-à-l'égout pour desservir les anciens faubourgs de la ville, qui en étaient jusque-là dépourvus.

Lors des études de projet, certains ont la volonté de reboucher le canal dans son intégralité et notamment de remployer l'espace du bassin de la préfecture en parking à ciel ouvert. L'association de Sauvegarde du Vieux Troyes (ASVT), ancêtre de Sauvegarde et Avenir de Troyes, s'émue de ce projet dans une lettre adressée au sénateur-

maire de Troyes, Henri Terré : « Monsieur le Sénateur-Maire, peu de villes ont le privilège de posséder un miroir d'eau comme celui que nous avons au bassin de la Préfecture. [...] C'est pourquoi, notre association alertée par les travaux récemment envisagés émet le vœu que le bassin de la Préfecture ne soit en aucun cas supprimé ou diminué à l'occasion de travaux de voirie ou de construction d'un parc à voitures »<sup>13</sup>. Comme pour appuyer cette alerte, en 1964, la Ville reçoit les délimitations de son Secteur sauvegardé, dans lequel le bassin et une partie des biefs sont intégrés. Les autorités se rendent alors compte de l'intérêt de ce bassin et décident de le conserver en eau.

Pour des raisons techniques, l'eau doit continuer à circuler dans ce bassin et les biefs situés en aval doivent être conservés jusqu'au début de la nouvelle pénétrante nord. On dérive l'eau du canal dans le canal des Trévois. Cependant, la fluidité du trafic dans la traversée de Troyes est toujours primordiale pour les autorités. Elles font alors recouvrir les biefs allant de la place de la Libération au Palais des Congrès – actuel Théâtre de Champagne – afin de créer des voies de circulation, ainsi que des places de stationnement sur leur tracé. Pour ce faire, on installe



Plan de recouvrement du canal.  
(Arch. mun. Troyes, cl. Morgane Le Coadou).

<sup>13</sup> Arch. mun. Troyes, 367 W 2.

deux structures en béton qui permettent l'évacuation de l'eau et la consolidation du sol. Les espaces les plus fragiles accueillent les places de stationnement ainsi que des bacs pour la végétation. Le bassin de la Préfecture est, quant à lui, aménagé avec des jets d'eau et un espace de déambulation sur le quai La Fontaine.

Ces travaux vont clore à jamais le passé de port fluvial de Troyes et comme nous le verrons plus tard, limiter le développement de la ville et du département en termes de tourisme fluvial.

### Vers un nouveau canal

Après cette phase de plusieurs décennies d'abandon et de méconnaissance, les autorités locales vont profiter d'un nouvel intérêt porté aux canaux en Europe et en France pour mettre en œuvre des travaux, afin de donner au canal de la Haute-Seine une nouvelle vie.

Le Conseil général voit dans le canal de la Haute-Seine un espace au fort potentiel de loisirs. Il va donc lancer, au début des années 2000, la réalisation d'un diagnostic sur l'état du canal et sur l'attractivité des territoires qu'il traverse. Rapidement, la perspective de remise en eau du canal est freinée par les conclusions de ce diagnostic. Les travaux que cela entraînerait seraient trop importants et coûteux en comparaison de son attractivité. En effet, on se rend compte que d'un point de vue touristique, seul le nord du département pourrait prétendre à une activité touristique rentable. Les territoires situés entre Nogent-sur-Seine et Méry-sur-Seine sont seulement à quelques dizaines kilomètres de la région parisienne. Le développement d'activités de tourisme le long du canal pourrait donc attirer des Franciliens à la recherche de résidences secondaires ou d'espaces agréables pour passer quelques jours durant des pontons ou des week-ends.

Au-delà de cet espace, le paysage considéré comme trop monotone et le faible intérêt patrimonial des villages qui bordent le canal ne seraient pas à mêmes d'attirer des visiteurs. Une dernière raison pourrait limiter l'attractivité du canal s'il devait être remis en eau : sa situation en cul-de-sac. En effet, la navigation sur le canal ne permet pas de rejoindre un autre canal ou cours d'eau navigable. De plus, elle se termine à Barberey-Saint-Sulpice et non pas à Troyes, ville la plus attractive du département.

Malgré ces conclusions, le Conseil général décide d'acquérir le canal de la Haute-Seine par un transfert de propriété avec l'État en 2006. Le but ne sera pas forcément d'attirer des usagers extérieurs, mais bien de permettre aux habitants du département de se réapproprier cet espace, qui avait accueilli les générations passées pour des parties de pêche et des régates.

Les travaux nécessaires à l'accueil des usagers débutent dès juillet 2009. Ils s'articulent autour de cinq grands principes : la valorisation touristique et économique du canal, la qualité de ses aménagements et de son intégration

dans le territoire, la continuité du tracé entre Barberey et Saint-Oulph, l'accessibilité des aménagements à tous les types d'usagers non motorisés, l'amélioration de la qualité de vie des Aubeois et de l'attractivité du département. On voit bien par ces principes que le Conseil général vise prioritairement la population locale.

### La réhabilitation rurale

De nombreux aménagements sont entrepris afin de permettre l'accès à tous les usagers. Parmi les travaux les plus importants se trouve la réalisation d'une piste cyclable goudronnée sur le chemin de halage. Elle permet d'accueillir cyclistes, rollers et autres engins à roues. Le chemin de contre-halage est enherbé pour l'accueil des piétons et des cavaliers.

Les pontons qui avaient été busés sont rouverts et on homogénéise leur architecture sur l'ensemble du tracé. On élargit leur tablier et on crée des voies sous les pontons pour permettre la continuité de la voie verte. Des parkings sont créés au niveau des accès routiers pour permettre le stationnement des usagers. Enfin, afin de faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite et aux pêcheurs, on installe des pontons qui surplombent le canal et des escaliers sont aménagés pour la mise à l'eau de canoë-kayaks.

Le coût des travaux, qui s'élève à plus 5,5 millions d'euros, est réparti entre trois financeurs : le Fond Européen de Développement Régional (FEDER) à hauteur de 25 %, le Conseil régional pour 37,50 % de la somme et le Conseil général, maître d'ouvrage, pour la même part.

### La réhabilitation urbaine

Fort de son nouvel intérêt porté au canal, la Ville de Troyes fait également le choix de le mettre en valeur. Tout du moins le peu qu'il en reste. Afin de redonner toute sa place au canal, qui n'était plus visible que dans le bassin de la Préfecture, la Ville rouvre les biefs qui avaient été recouverts dans les années 1970. La voie de contre-halage, voie la plus ensoleillée, est retirée à la circulation pour être mise à la disposition des piétons et des cyclistes. Des bancs et des espaces en contrebas de la voie permettent aux pêcheurs et aux flâneurs de s'installer au plus près de l'eau. On veut donner à cet espace un rôle de lien entre la tête du bouchon de Champagne et son corps. On installe sur cet espace des œuvres d'art, dont une symbolise cette notion d'espace central : le Cœur en dentelle d'inox réalisé par les époux Kayo-Houël.

### Une attractivité renouvelée

L'ensemble de ces travaux, et la création d'animations sur les quais du canal à Troyes, ont permis de redonner un



rôle au canal. Il retrouve son statut d'espace de loisirs que lui donnait la population de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. Ainsi, une programmation culturelle (installations artistiques et animations de rue) a permis à la population de se réappropriier les lieux et le Cœur est devenu un des points de rendez-vous plébiscité par les Troyens.

La réhabilitation de la partie rurale du canal a également été un succès. Des relevés de fréquentations des engins à deux roues ont été réalisés sur cette partie du canal durant plusieurs mois en 2011 et 2013. Malgré les limites de ce relevé, on peut remarquer que la fréquentation est au rendez-vous. Le canal est donc devenu un espace de loisirs où l'on pratique toutes sortes d'activités comme le vélo, le roller, la trottinette, la course à pied, la randonnée, la pêche, la photographie... et la liste est longue.

Le Conseil général poursuit la mise en valeur de cet espace puisqu'il est actuellement en train de réaliser la jonction de la piste cyclable avec le centre-ville et la vélo-voie des lacs. Pour ce faire, il installe une structure métallique dans

le tablier du pont-canal de Barberey, ce qui permettra aux usagers de découvrir ou redécouvrir ce remarquable ouvrage d'art.

L'histoire du canal, riche de 200 ans, est pleine de rebondissements. Entre problèmes techniques, fait divers et vie quotidienne du département, le canal a façonné, bien malgré lui, le territoire, la vie sociale et économique de l'Aube. Mais les autorités locales actuelles ont su faire de cet espace, devenu gênant au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, un nouvel espace de vie pour la population. Souhaitons un futur tout aussi riche et actif au canal de la Haute-Seine qui, espérons-le, saura attirer encore des générations d'Aubois mais aussi de touristes extérieurs sur ses voies de halage.

L'auteure : étudiante en Master Patrimoine à Troyes, Morgane Le Coadou a consacré son mémoire de fin d'études au canal de la Haute-Seine, *Le canal de la Haute-Seine (Aube), du système hydraulique à l'objet patrimonial*, Université de Reims Champagne-Ardenne, 2014.

Remerciements à Martine et Jean-Pierre Demessemacker.



Travaux de réouverture du Canal à Troyes en 2011.

(Cl. J.P. Demessemacker).