

Sur le canal, coulent les souvenirs

La nouvelle voie verte créée par le Conseil général entre Barberey-Saint-Sulpice et Saint-Oulph fait du canal de la Haute-Seine un but de promenade très prisé. On en oublierait presque le rôle essentiel qu'il joua dans les transports au XIX^e siècle. Texte: Marie-Pierre Moyot. Images: Archives de l'Aube.

Merci à Martine Demessemacker, guide conférencière et spécialiste du canal de la Haute-Seine.

Voulu par Napoléon I^{er} dès 1805, le canal de la Haute-Seine s'ouvre à la navigation 41 ans plus tard, le 25 octobre 1846, entre Méry-sur-Seine et Troyes.

Aucun faste ne marque l'événement, la fête ayant été annulée en solidarité avec les victimes d'inondations survenues une semaine plus tôt dans la Nièvre. Pourtant, le canal fonde de grands espoirs. « Il doit nous donner le moyen de refaire en pierre notre ville de bois, lorsque son prolongement le conduira jusqu'en Bourgogne », peut-on lire dans le journal *l'Aube*. Dès sa mise en service, le canal connaît un trafic important. À la descente, vers Marcilly, les bateaux transportent des produits agricoles, des matériaux de construction, du fer de Lorraine, des machines et des produits manufacturés, précise l'historien local Albert Willocx. Quant aux bois de construction et de chauffage, leurs grumes sont assemblées en quatre "brelles" formant un train de flottage.

À la remonte, vers Troyes, le tonnage est moindre. Sont acheminés denrées alimentaires, charbons, coton, matériaux de construction, matériel ferroviaire (pour la construction de la ligne Troyes-Montreuil) et même des locomotives, ainsi que des conduites pour l'adduction d'eau de la ville de Troyes.

GARDES-PORTS, MARINIERS, HALEURS

La Compagnie générale de navigation HPLM, qui a fait construire une halle de 120 m² au port de Troyes, propose deux départs par semaine dans les deux sens, entre Troyes et Paris. Elle assure le chargement, le déchargement et même le magasinage des marchandises de détail. Outre les receveurs des droits (perçus dans cinq bureaux en fonction de la nature des marchandises et

LE DIXIT
Chargé d'une cargaison de sucre, ce vapeur fut le dernier bateau à descendre le canal depuis le port de Troyes, le 13 juin 1940.

de la distance parcourue), la navigation emploie deux gardes-ports (à Troyes et à Méry-sur-Seine) et 14 éclusiers. Travaillant sept jours sur sept, ces derniers sont logés dans de petites maisons, toutes bâties sur le même modèle. Étroites et hautes, elles comportent un séjour, une cuisine, deux chambres, une cave, un four à pain et un petit jardin dans lequel se trouve un puits. L'entretien de la voie d'eau et de ses abords occupe sept cantonniers qui pratiquent, entre autres, trois faucardages par an. Sur l'eau, la vie est dure pour les marinières. Le trajet Troyes-Paris dure quatre à cinq jours. La remontée s'effectue, elle, en sept jours. Tandis que le batelier est au gouvernail, l'embarcation est halée depuis la berge à col d'homme, "à la bricole" (harnais) ou par des chevaux. Quant aux brelleurs, il leur faut 20 à 25 jours pour convoier un train de bois jusqu'à la capitale; le voyage de retour s'effectue à pied.

LA CONCURRENCE DU RAIL

Alors que le trafic bat son plein pendant un quart de siècle, il chute brutalement après la guerre de 1870. Le canal s'est envasé, la connexion vers le canal de Bourgogne n'aboutit pas. Aussi le rail prend vite le pas sur la voie d'eau. Il faut dire que « notre canal de la Haute-Seine est entaché d'un vice originel difficile à guérir », comme le rappelle en 1898 le président de la chambre de commerce, Félix Fontaine. Allant à l'encontre des préconisations de l'ingénieur Lebasteur, les Ponts et Chaussées ont en effet opté pour des écluses de 34 m de long – dimension insuffisante pour permettre le passage des grands bateaux charbonniers du

« Je veux qu'avant six ans, les coches et bateaux puissent remonter et descendre la Seine depuis Paris à Bar-sur-Seine et au-delà. »

NAPOLÉON I^{er}, à Troyes, le 3 avril 1805.



MÉRY-SUR-SEINE. Moyennant redevance, les riverains pouvaient amarrer leur barque. Quant au public, il pouvait passer à pied seulement sur les chemins de halage et de contre-halage.

23 000 000 francs

C'est la somme investie par l'État pour canaliser la Seine, dont 5,6 millions de francs dépensés en pure perte pour une section sans eau entre Troyes et Bar-sur-Seine.

REPÈRES

1805

Napoléon décide de rétablir la navigation sur la Seine de Marcilly-sur-Seine, dans la Marne, à Bar-sur-Seine.

1808-1812

Les premiers terrassements sont réalisés entre Marcilly-sur-Seine et Troyes.

1840-1846

Aménagement d'un canal latéral à la Seine, de Marcilly-sur-Seine à Troyes, selon le projet de l'ingénieur Lebasteur. Le 25 octobre 1846, la navigation est ouverte jusqu'à Troyes.

1848-1882

Terrassements et construction des ouvrages d'art entre Troyes et Bar-sur-Seine. Le projet est abandonné en 1882, le terrain étant perméable. Dès lors, cette section sera baptisée "canal sans eau".

1957

La section de Méry-sur-Seine à Troyes est rayée du domaine fluvial. Intense jusqu'en 1870, la navigation était devenue presque nulle dès 1931, soit 85 ans seulement après l'ouverture du canal.



TROYES. Le concours de pêche de 1906 réunissait 1 700 concurrents, 200 commissaires et 15 000 spectateurs.



TROYES. Le port aux bois, où les trains de flottage étaient assemblés avant d'être acheminés vers Paris.

Nord. « C'est là une privation et un dommage très graves pour nos industries », déplore Félix Fontaine. La houille, qui « ne peut souffrir aucun transbordement sans que sa qualité en soit notablement altérée », voyage donc par wagons. La Compagnie de l'Est en amène ainsi 82 000 tonnes par an. De sorte qu'en 1898, le chemin de fer achemine dans le département 471 000 tonnes de fret, alors que le canal n'en voit passer que 26 000 tonnes.

PARADIS DES PÊCHEURS

Si le canal n'apporte pas la prospérité escomptée, les Aulois en tirent d'autres avantages. Les riverains irriguent leurs terres, alimentent leurs pièces d'eau ou leurs viviers et établissent des lavoirs sur ses bords. Contre redevance, les particuliers peuvent amarrer leur barque. Interdite au début, la pêche est finalement autorisée, bien que réglementée et assujettie à une cotisation.

Le canal s'avère d'une grande richesse piscicole: brochets, carpes, tanches, anguilles... D'où l'organisation, à Troyes, par les sociétés de pêche, de concours qui donnent lieu à de grandes fêtes entre le pont du boulevard Danton et celui du chemin de fer de Châlons. Gaule sur l'épaule, les concurrents – dont de nombreuses dames – défilent de l'hôtel de ville jusqu'au canal. Sur le

bassin de la préfecture ont lieu des feux d'artifice, des matches de water-polo et des épreuves de natation – sans oublier la traversée de Troyes à la nage. Quant au bassin de Barberey-Saint-Sulpice, s'y tiennent des régates. Des excursions sont même organisées depuis Troyes, avec un banquet dans une petite auberge des bords du canal à La Chapelle-Saint-Luc...



MÉRY-SUR-SEINE. Travaillant 7 jours sur 7 et de nuit, pour le passage du "service accéléré", les éclusiers devaient aussi faire respecter la circulation sur les chemins de halage et de contre-halage.

FICHE TECHNIQUE

Le grand équipement conçu par l'ingénieur Lebasteur

- **Longueur:** 44 km de Marcilly-sur-Seine à Troyes, dont 33 km dans l'Aube.
- **Largeur:** 14,50 m.
- **Tirant d'eau:** 1,70 m.
- **Dénivellation:** 38 m, franchis par le biais de 15 écluses.
- **Six gares principales:** Troyes et Méry-sur-Seine (les ports les plus importants), mais aussi Barberey-Saint-Sulpice, Saint-Mesmin, Droupt-Sainte-Marie et Saron (Marne).
- **22 ponts,** dont trois ponts tournants à Troyes.
- **7 aqueducs,** dont le pont-canal de Droupt-Sainte-Marie, qui permet au canal de franchir le Beuregard, celui de Chauchigny au-dessus du Melda, celui au-dessus du Riancé à Saint-Lyé et celui de Barberey-Saint-Sulpice, qui enjambe la Seine.
- **4 prises d'eau:** Saint-Oulph, Saint-Mesmin, Barberey et Troyes.
- **Plantations:** 20 000 peupliers, ormes, frênes, sycomores et platanes le long des chemins de halage et de contre-halage.