

Rogny les sept écluses



L'ouvrage est ici depuis près de quatre siècles. C'est la partie ingénieuse du canal. Au point de partage des eaux entre la Loire et la Seine.

C'est le premier ouvrage de ce type construit en France. Les constructeurs qui l'ont imaginé ont dû résoudre un immense problème : celui de joindre deux cours d'eau, coulant dans deux bassins différents et séparés par un seuil important.



C'est **Henri IV** et son premier ministre **Sully** qui en **1597** fondèrent le projet de développer sur une grande échelle les voies de navigation alors inexistantes.

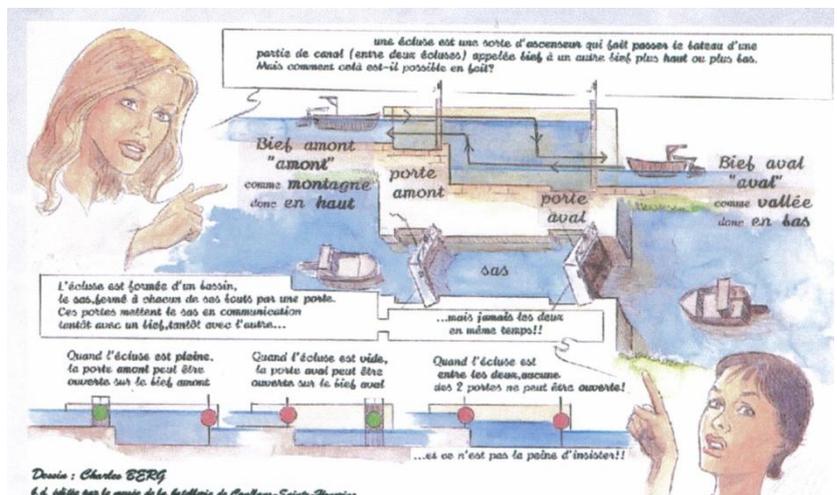
Le projet était ambitieux puisqu'il s'agissait d'unir la **Méditerranée** à l'**Océan Atlantique** et la **Manche**.

Ces travaux furent commencés en **1604** sous la direction de l'Architecte **Hugues COSNIER** qui obtint l'entreprise.

A l'origine six écluses alimentées en eau par les étangs de la Puisaye. Elles permettaient aux bateaux de franchir une dénivellation de 25 mètres.

Les premières ébauches d'écluses à sas furent dessinées par **Léonard DE VINCI**.

Le principe de l'écluse consiste à faire entrer le bateau dans le sas, puis amener celui-ci au même niveau que le bief par lequel le bateau doit continuer sa route.



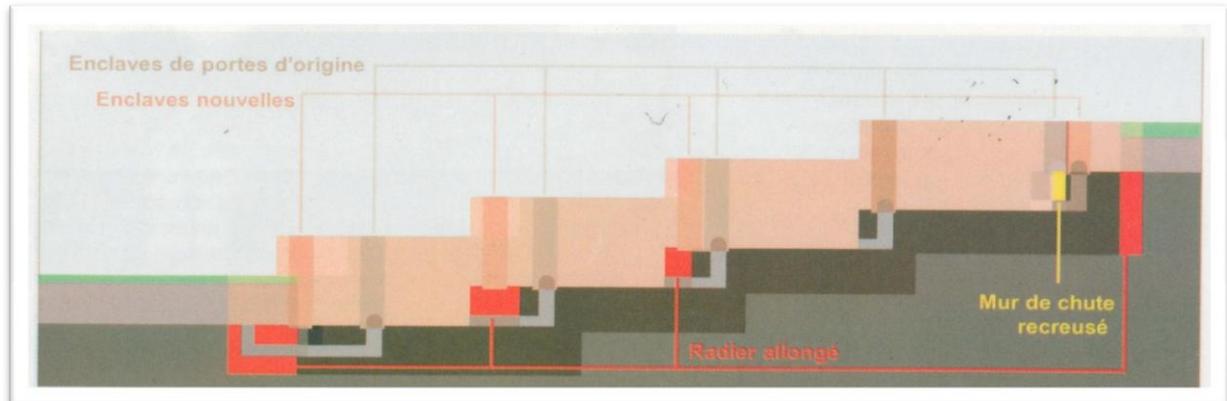
Dimensions du Monument des 7 écluses : 24 m de hauteur et 250 m de longueur

Dimensions initiales des sas en 1609 (6 écluses) : 28,00 m de longueur, 4,80 m de largeur et 0,80 m d'enfoncement

Dimensions des sas après leur allongement suite à la mise au Gabarit Becquey : 31,00 m de longueur, 5,20 m de largeur et 1,20 m d'enfoncement.

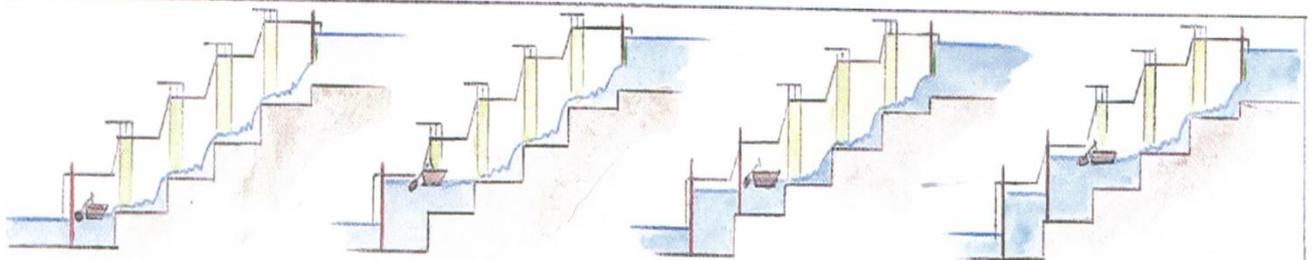
En 1882, la mise en place du gabarit Freycinet (écluses de 39 m de long et 5,20 m de large) rend trop complexe une nouvelle transformation.

Principe de l'allongement d'une écluse multiple



Hugues COSNIER proposa de construire à ROGNY des écluses en maçonnerie avec des murs de soutènement d'un mètre quatre vingt quinze d'épaisseur. Le Principe de la construction d'écluses accolées était fondé sur l'économie de l'entreprise, en effet, huit mécanismes de portes au lieu de

Les travaux étaient en voie d'achèvement en 1608 lorsque le roi, accompagné de la reine, vint visiter les écluses. Malheureusement en 1610 le poignard de RAVAILLAC puis les difficultés financières du pays interrompent les travaux au désespoir de



Principe de fonctionnement d'une échelle d'écluse

quatorze, un volume de maçonnerie nettement moins élevé et une tranchée plus courte à creuser. Un autre avantage et pas des moindres, l'ouvrage était beaucoup plus solide, les parois s'épaulaient les unes aux autres.

Tout a été construit à main d'hommes. Les tranchées furent creusées à la pelle et à la pioche, les rochers brisés à la poudre de mine, les pierres taillées au ciseau, les terres enlevées au panier ou au tombereau.

La population de Rogny fut augmentée de **12 000 ouvriers** et **6 000 hommes** de troupe. Ces derniers étaient affectés à la protection du site et des matériaux face aux propriétaires expulsés.

l'ingénieur **Hugues COSNIER**, qui se battit le restant de sa vie pour que les travaux soient repris. La Guerre de Trente Ans et les objectifs du roi Louis XIII laissèrent tout le temps aux vandales pour voler des matériaux.

Hugues COSNIER mourut vers la fin de l'année 1629 terrassé par la maladie juste avant de se mettre à l'ouvrage pour la poursuite des travaux auxquels il avait consacré vingt cinq années de son existence. Le Maréchal d'Effiat qui venait de se rendre acquéreur de la " Seigneurie de Briare" avait un intérêt personnel à la mise en service de ce projet, la maladie malheureusement l'emporta lui aussi et l'œuvre géniale d'Hugues COSNIER était sur le grand point d'être définitivement abandonnée.

Grâce aux **Frères BOUTHEROUE**, descendants d'une vieille famille Orléanaise et à **Jacques GUYON** d'ascendance noble, qui se mirent en campagne dès **1635**, des capitaux furent réunis. La **Compagnie des Seigneurs du Canal** fut fondée en **juin 1638** et devint en **1639** propriétaire des installations, par lettres patentes du **Roi** en date de **septembre 1638**.

Les concessionnaires prirent l'engagement d'achever le canal dans un délai de quatre ans, " à leurs frais et dépens " sous peine de déchéance. Ils devaient aussi indemniser les propriétaires, en conséquence le canal leur fut abandonné en toute propriété, avec le droit de péage sur toutes marchandises qui passeraient sur le canal en raison de cinq sols par bateau, bascule ou train de bois à l'ouverture de chacune des portes des écluses. Il était aussi ajouté qu'un coche d'eau desservirait chaque semaine à heure fixe, toutes les villes de **Briare** à **Paris**.

Louis XIII précisa son intérêt en accordant à **Guillaume BOUTHEROUE** et **Jacques GUYON** des lettres de noblesses, pour eux et leurs descendants.

En **Octobre 1641**, les frères **GAILLARD** marchands de bois à Paris ont fait parvenir à Paris des trains de bois, mais le premier bateau ayant officiellement passé de **Loire en Seine** navigua en **Septembre 1642**. Par la suite, le grand escalier d'eau fonctionnera sans grande interruption pendant plus de deux siècles, n'exigeant tout au plus que quelques améliorations de détails mais permit surtout la prospérité de la Compagnie et le développement de la navigation de commerce en général.

Le gouvernement de **Napoléon III** décide par la loi du **1^{er} Août 1860** de racheter le Canal de Briare, le prix est de **6 264 839 Francs** soit **208 827** par actions. Certaines formalités traînantes, l'Etat n'entre en possession, du canal qu'en **1867** et exploite les Sept Ecluses jusqu'en **1880**.

Elles ont permis le passage d'embarcations de **32 mètres** de long, **5 mètres** de large et d'un tirant d'eau de **1 mètre 80**. Le trafic annuel allait de trois à quatre mille bateaux.

Toutefois ces écluses accolées présentaient deux inconvénients que **Hugues COSNIER** ne paraît pas avoir prévus : le croisement des bateaux était impossible en raison de la faible largeur de écluses, lorsqu'un chaland franchissait la colline de Rogny la navigation en sens inverse se trouvait bloquée durant de longues heures, la consommation excessive d'eau était une autre raison, en effet il pouvait couler jusqu'à **750 litres** à la seconde.

L'éclusage à Rogny, tel qu'à pu le voir le **Cardinal de Richelieu**, durait près d'une demi-journée à un train de chalands suivant la même direction, temps nécessaire pour acheminer l'eau.

Les hommes chargés de tirer les bateaux dans les écluses empruntaient les marches latérales. Ils passaient autour d'eux des sangles de toile appelées « las » ou « bricoles » attachées à des cordes de **80 m** nouées aux péniches. Une lignée d'arbres de chaque côté devait les protéger du soleil. Les mariniers sur leur embarcation aidés de perche veillaient à ne pas approcher de trop près les murs, manœuvres souvent délicates.



Le halage

Pour des raisons économiques et sociales, le halage était le plus répandu jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle. La distance parcourue était de 1 à 2 kilomètre par heure selon la charge du bateau. Les haleurs, embauchés à Briare, ne retrouvant pas de halage en retour, revenaient souvent à pied de Paris pour reprendre un nouveau contrat. Le halage animal est apparu avec l'augmentation du tonnage au XIX^{ème} siècle.

Dix ans après le passage du premier bateau c'est la **Fronde des Princes** qui menace la navigation et fait redouter un grand péril pour tous les employés du canal. L'issue de cette rébellion s'est d'ailleurs déroulée à Bléneau, à une dizaine de kilomètres d'ici.

Les hommes veillaient à ce que la précieuse cargaison, le plus souvent composée de céréales, de bois de chauffage, de poteries et de charbon gagne rapidement et sûrement la capitale.

Une grande fierté se ressentait parmi les habitants qui acheminaient leur production, mais également de grande souffrance, au moment des famines et des épidémies sous **Louis XIV** que de voir partir les vivres encadrés de gardes.

Le choix de Rogny pour y faire passer le canal était le vœu de **COSNIER** qui voyait dans les étangs de la Puisaye le moyen suffisant d'approvisionner en eau le bief de partage. Ce n'est que lorsque le canal fut livré à la circulation que cette alimentation s'avéra insuffisante. Pour remédier à ce problème la Compagnie fit creuser la rigole de **ST PRIVE**, petit canal de dérivation où circulent les eaux du Loing après un parcours sinueux de **20 km 843**.

Le 30 mai 1743, les propriétaires achetaient le domaine de la **Grande-Rue** pour y établir un nouveau réservoir. **Hugues COSNIER** avait compté sans la sécheresse, l'évaporation naturelle, les infiltrations dans les berges ainsi que l'eau perdue à chaque écluse.

Les étangs du **Chesnoy** et de la **Gazonne**, accolés au bief de partage, ne constituent pas une réserve d'alimentation, mais seulement une masse de manœuvre pour le bief de partage, limitant les fluctuations de niveau lors du passage des bateaux.

Les autres étangs sont soit situés dans la vallée même de la rivière, comme pour le **BOURDON**, **MOUTIERS** sur le Loing, le **château sur la Trézée**, soit situés dans les vallées ou dépressions secondaires et alimentés par de rigoles non revêtues qui collectent les eaux de ruissellement, comme la **Grande-Rue** et la **Tuilerie**.

L'eau en provenance des étangs du **Bourdon**, de **Moutiers** et de **Breteau** est acheminée jusqu'au bief de partage par des rigoles généralement bétonnées. Il y a vingt cinq kilomètres de rigoles revêtues de béton.

Qui dit retenu dit aussi souvent inondations....En 1802 se produisit la rupture de la digue de l'étang de **Moutiers**, elle engendra d'immenses dégâts.

Les eaux, déferlant en torrent dans les campagnes, submergèrent tout et emportèrent le grand pont de Rogny. Pour empêcher le renouvellement de telle catastrophe, des déversoirs furent créés en différents endroits du canal. En cas de danger, les vannes sont ouvertes par les éclusiers qui, jour et nuit sont tenus en alerte. Il y a un déversoir à Rogny, placé près du Pont-aux – Anes.

En 1880 les Sept Ecluses furent remplacées par six autres séparées de biefs sur un tracé contournant la colline. Elles répondent aux exigences du gabarit **Freycinet**. **Freycinet** fut ministre des Travaux Publics, il programma de 1877 à 1879 un ensemble de grands chantiers de standardisation.

Les Sept Ecluses furent définitivement abandonnées en 1887, tant à cause de leur consommation en eau que par leur taille qui ne répondait plus aux besoins des péniches modernes.

L'Ensemble des portes et mécanisme n'a pas survécu à la désaffectation des Sept Ecluses. Il nous reste cependant les traces d'un immense chantier.

Une autre œuvre d'art sur le même canal est le Pont-Canal de Briare, le plus long pont canal métallique du monde il enjambe la Loire, une traversée de 660 mètres de long. L'ingénieur **Gustave EIFFEL** participa aux travaux de maçonnerie. Il y a encore le port de **Mantelot** à **Châtillon sur Loire** avec son écluse et le pont avec son colimaçon à cheval.

Les Sept Ecluses furent classées **Monument Historique** le 19 décembre 1983.

Ce site est maintenant visité par des milliers de touristes chaque année notamment le dernier samedi de juillet, lorsqu' est tiré le grand feu d'artifice de Rogny au cours duquel les Sept marches ou les Sept cratères sont littéralement inondées de lumière.



Source : dessins de Charles BERG, extrait de Kévin et Gwendo, BD éditée par le Musée de la Bataillerie de Conflans Ste Honorine.