

La petite histoire du « petit canal » de Berry

Lors de la dernière conférence organisée par le Cercle d'archéologie de Montluçon et sa région, Alain Gourbet est revenu sur l'histoire de « Montluçon industriel », et celle du canal de Berry.

Le destin de ce dernier se conjugue avec celui de l'industrie sidérurgique locale. Lever l'ancre aux abords du canal de Berry permet de voyager dans le sillage des « canalous », nom donné aux mariniers du canal de Berry par les mariniers des grands canaux.

C'est en 1807 que Napoléon I^{er} décide de rendre le Cher navigable pour le transport des marchandises en suivant son cours de Montluçon jusqu'à son embouchure dans la Loire. L'ingénieur Dutens rend son projet et met en garde contre les crues et les sécheresses qui arrêteraient la navigation ; il propose de creuser un canal et les travaux débutent en 1809. Le manque de ressource en eau pour l'alimenter impose la réduction des dimensions, limitant le gabarit des péniches et le tonnage transporté, d'où le

surnom de « petit canal » ou encore « canal jouet » comme le nommait Georges Simenon.

Le canal compte 97 écluses, cinq ponts-canaux et 65 ponts-levis. Il est alimenté par des rivières et des étangs réservoirs dont l'étang de Sault, à Montluçon.

Essor puis déclin

Ouvert en 1845, le canal de Berry devient la colonne vertébrale de l'industrie du bassin montluçonnais, il est le trait d'union entre le charbon du bassin de Commeny et les industries de la région. Avec ses trois branches (Vierzon, Bourges et Nevers), sur une longueur totale de 261 kilomètres, il rayonne pendant près d'un siècle. Cependant, sa taille réduite et l'essor du transport ferroviaire, plus rapide et moins coûteux, conduisent à sa fermeture et il est déclassé en 1955.

Comblé à Montluçon, il demeure un jardin humide sur son tracé, une voie verte ouverte aux touristes, un musée du canal à Reugny et quelques souvenirs : quais de la ville et noms de rues. ■