

PARTAGE de LECTURE

Comme un décollage, lire est une autre manière de s'évader !



L'AXE de VOLTIGE appelé aussi « CANAL de ROMPSAY ! »



*Le projet fut lancé en 1806 sur décision de Napoléon 1er !
Les ingénieurs avaient prévu une belle ligne droite, repère au sol pour qu'un jour les nommés Sébastien et Jean-Michel, entre-autres, puissent faire de la voltige aérienne, 135 ans plus tard après sa finition en 1888.*

À l'origine, le projet est de relier Niort à La Rochelle sur 42 kilomètres. Il fallait prévoir une liaison navigable Nord-Sud, de la Loire à l'estuaire de la Gironde.

Lorsque Napoléon 1er ordonne sa construction vers 1806, seules quatre années de travaux sont prévues !

Mais le chantier devient titanesque et le programme est revu à la baisse pour une liaison de 24 km entre Marans et La Rochelle.

Avant d'en venir à bout, il faudra attendre l'année 1884, soit presque un siècle plus tard !

Le canal sera mis partiellement en service en 1875. C'est seulement en 1888 qu'il sera relié au bassin extérieur ou bassin à flot du vieux port de La Rochelle via le bastion Saint-Nicolas. Le port du canal servira de piscine d'été et de lieux aux exercices militaires, mais il a été comblé.

Le canal est toujours connecté au vieux port de La Rochelle via le canal Maubec.

Les délais prévisionnels furent largement dépassés principalement pour des difficultés techniques et judiciaires :

Le percement du tunnel Saint-Léonard, long de 842m X 8m de large, avec un chemin de halage, a duré plus longtemps que prévu, à cause de la rencontre d'un calcaire très dur. Il fut achevé après 1850.

Ces travaux ont été réalisés par des prisonniers de guerre et des forçats espagnols et napolitains, dont le nombre a varié de 500 à 800, casernés dans le château Milan acquis à cet effet.



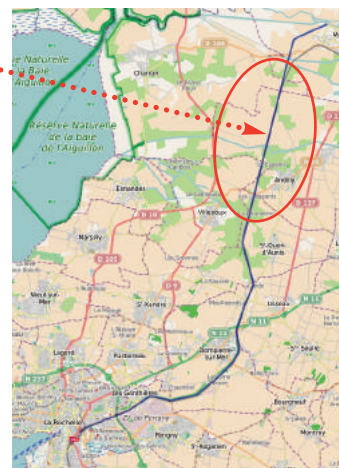
Une partie des pierres retirées en tréfonds de l'excavation a fournie après broyage, une poudre bleu particulière, qui a été utilisée dans la fabrication du mortier de chaux destinée aux travaux de fondations du fort Boyard.

(Rappel : commencé en 1804 et terminé en ... 1857)

La partie Nord du canal (un tiers de sa longueur) traverse des marais. Il a donc fallu construire de nombreux ouvrages (ponts-siphons) qui permettaient un libre écoulement des eaux du marais et rendaient le canal indépendant.



Entrée nord du tunnel



Autour de Dompierre-sur-Mer, le creusement du canal a provoqué l'assèchement de nombreux puits (déblais importants à cet endroit). La colère des habitants aboutit à un procès, obligeant le concessionnaire à approfondir les puits !

La prévision du trafic sur le canal, basée à 50 000 tonnes de marchandises transportées annuellement, ne fut jamais atteinte. Ainsi en 1887, 5 700 tonnes furent transportées par des gabares, en 1898, 3 200 tonnes. Mais les années qui suivirent le trafic s'établit à environ 3 000 tonnes annuelles. Le trajet s'effectuait sur une durée de 8 heures, soit une moyenne horaire de 3 km/h. Le Brioux, un bateau-vapeur, y navigua quelques années.

La largeur et la profondeur du canal n'ont pas permis d'adapter le trafic à l'augmentation des dimensions des barges.

De plus, la construction et création de la liaison ferroviaire de La Rochelle à Nantes dès 1871, construite parallèlement sur le remblai constitué par des déblais de terres extraites du canal, entre en concurrence directe avec le canal et va provoquer son déclin. L'exploitation de ce dernier va baisser et cesser peu à peu après la Seconde Guerre mondiale. Durant cette dernière, le canal servira de fossé antichars infranchissable. Des restes d'implantations bétonnées sont visibles sur le chemin haut entre Dompierre-sur-Mer et le canal.

Il sera radié de la nomenclature des voies navigables par un décret du 27 juillet 1957, le canal n'est plus utilisé pour la navigation commerciale.

Par arrêté Ministériel du 14 mai 1970, le canal est protégé en site naturel classé du pont de Mouillepieds à l'écluse de Rompsay, soit sur 8 km 860 ce qui représente plus du tiers de sa longueur, offrant aux promeneurs des chemins aménagés et des paysages préservés.

Concédé au département de la Charente-Maritime le 14 février 1978, le canal est aujourd'hui un itinéraire sécurisé et balisé, spécialement aménagé pour les balades à pied ou en vélo.

Ce tronçon est appelé Voie Verte du canal de Marans.

Et c'est aussi l'axe de voltige préféré de quelques aviateurs qui vont faire le spectacle pour les habitants locaux.

Merci M'sieur Napoléon Premier !

Sources : WIKIPEDIA

Partage de lectures
Break Break n°295 - mars 2023
Jean-Marie Terrasson