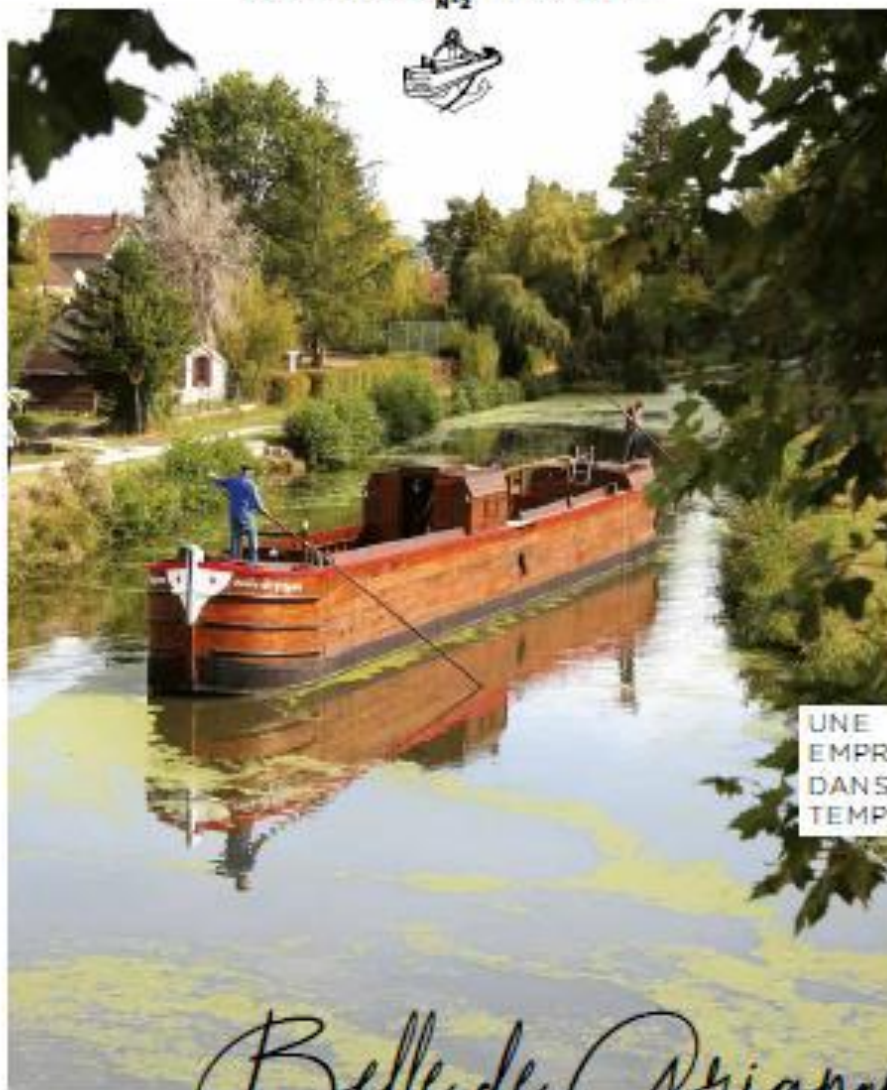


VEILLES-MAISONS-SUR-JOURDY
MAISON DES LOISIRS ET DE LA CULTURE
N°2



UNE
EMPREINTE
DANS LE
TEMPS

Belle de Grignon

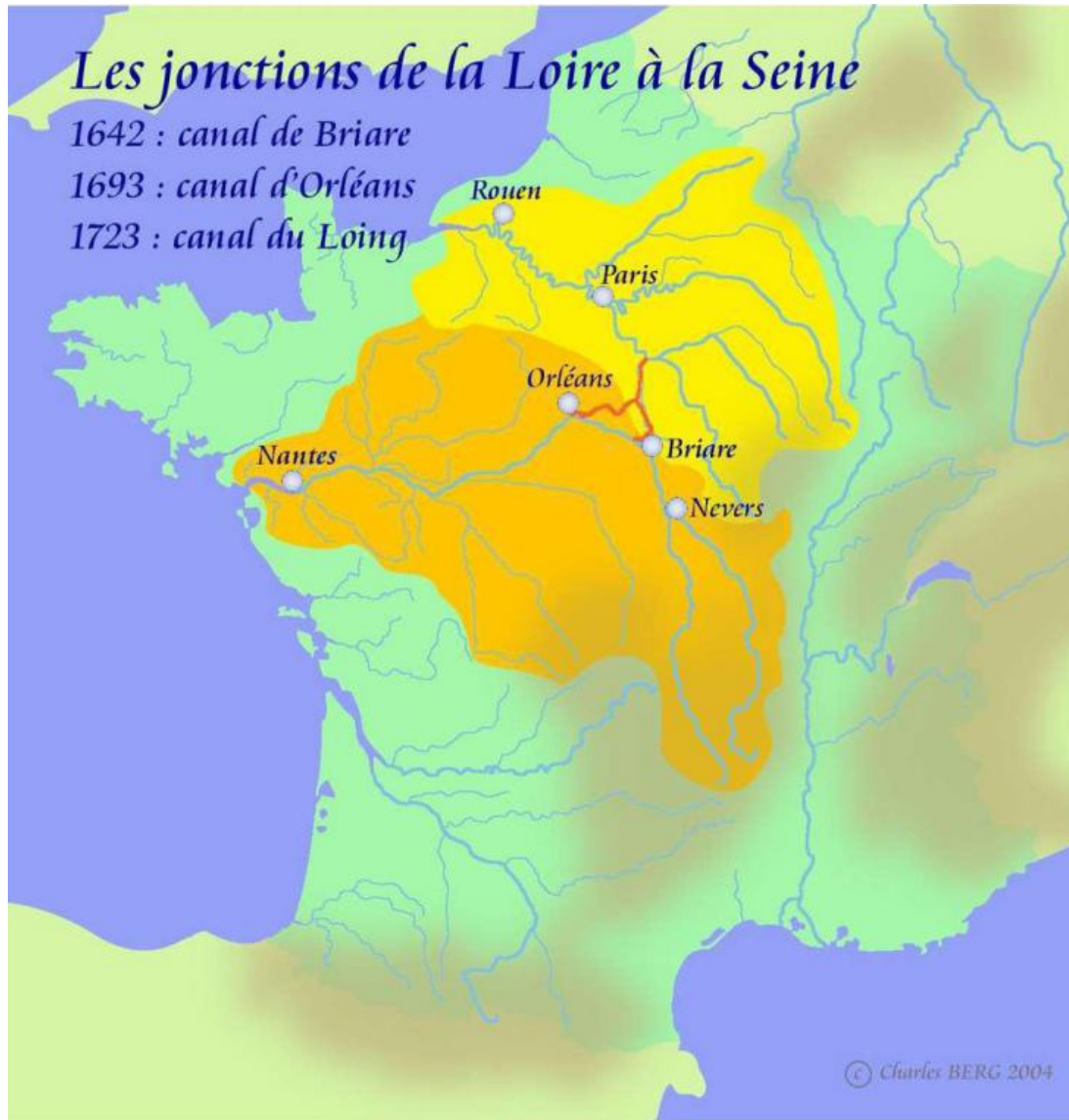
Belle de Grignon

Les jonctions de la Loire à la Seine

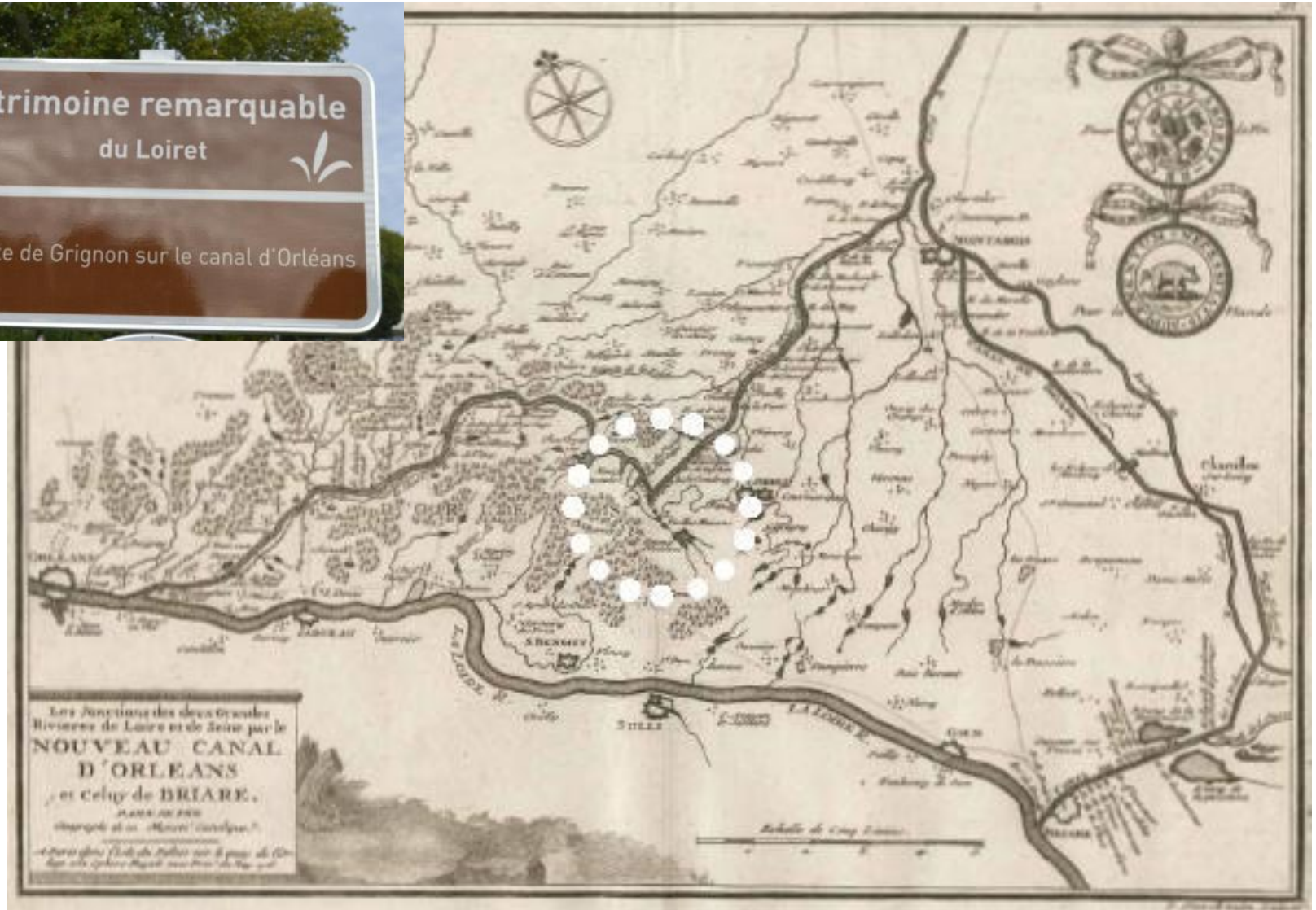
1642 : canal de Briare

1693 : canal d'Orléans

1723 : canal du Loing



Belle de Grignon



Belle de Grignon

GRIGNON
AU TEMPS
des Mariniers

LES BATEAUX DU CANAL



Bateaux du canal à la fin du XVII^e siècle : Allège, Sapine.
Pendant un siècle et demi, 8 bateaux sur 10 étaient vendus et "déchirés"
au terme de leur premier voyage, pour en récupérer le bois.



La Bonne Nouvelle

Le bateau de la Mission Evangélique
au début du XX^e siècle, appelé à faire
« flotter » la bonne parole.



Une flûte berrichonne XIX^e siècle.

Péniche souvent halée
par de petits ânes d'Algérie
qui logeaient la nuit dans l'écurie
du bateau.
Belle de Grignon est une réplique
de ce type de bateau.



Un bâtard

Utilisé pour le transport du bois de chauffage jusqu'à 120 tonnes.



Le COCHE D'EAU

Bateau à passagers,
pour emmener les voyageurs,
fin XVIII^e siècle, de Paris vers
Montargis, Briare, Combleux,
puis Orléans.



Belle de Grignon

1197. Environs de Lorris — GRIGNON (Loiret)
Les bords du canal — Le Port



Belle de Grignon



Port de Grignon

Vieilles-Maisons sur Joué

Belle de Grignon



LES MARCHANDISES TRANSPORTÉES LE TRAFIC



300 marchandises transportées
Prépondérance du bois de chauffage

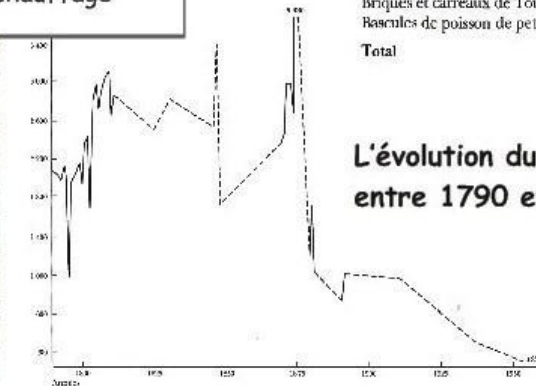


Les marchandises transportées sur le canal (vers 1825)

Marchandises transportées	Nombre de bateaux
Vin, eau de vie, vinaigre	1 170
Bois de chauffage	804
Ardoises (35 tonnes)	156
Fruits (bateaux de petites dimensions)	143
Sel (45 tonnes l'un)	82
Bateaux ou trains de bois de charpente	100
Planches de chêne ou chevrons	28
Fer (10 000 kg l'un)	2
Poteries de terre ou de grès	12
Blé (60 à 65 tonnes)	8
Briques et carreaux de Touraine	2
Rascles de poisson de petites dimensions	6
Total	2 513



Au cours du 18ème siècle, le bois de chauffage était aussi acheminé vers Paris par des trains de bois flottés.



L'évolution du tonnage estimé
entre 1790 et 1954

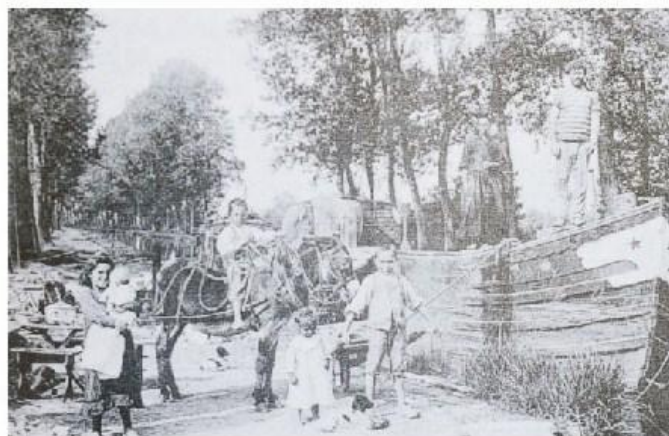
- Forte chute dès 1847 due en partie à la concurrence naissante du chemin de fer
- Déclin de 1890 à 1954 à cause des problèmes d'approvisionnement en eau, de la concurrence automobile et du chemin de fer



Belle de Grignon



MARINIERS ET GENS DU CANAL



LES MARINIERS

Le marinier, son épouse et leurs enfants, forment l'équipage. A l'époque du halage à la bricole, la vie sur les canaux s'écoule à raison d'une dizaine de kilomètres par jour.



Grignon par Lorriz — Les Bords du Canal - L'Ecluse



L. DERNY — Canal du Berry, Levens des Mariniers. — ND Plac.

LES ECLUSIERS

Les éclusiers facilitent le passage des bateaux et contrôlent leur priorité. C'est souvent la femme qui se charge des manoeuvres d'éclusement, alors que le mari est cantonnier. Il s'occupe des chemins de halage et du faucardage, assure le colmatage des brèches et entretient les mécanismes.



Belle de Grignon

GRIGNON
AU TEMPS
des Mariniers

LES ECLUSES DU MILIEU DE GRIGNON ET DU GUÉ DES CENS



La maison éclusière occupée en 1864 par l'adjoint à l'ingénieur comme l'atteste le document du Ministère de l'Agriculture daté du 1er avril 1864 faisant état des bâtiments cédés par la Compagnie.

Observez la girouette sur le toit, entre les 2 cheminées.
Grâce à elle et au pluviomètre, l'ingénieur faisait un "point météo" aux responsables du canal qui régulaient le débit de l'eau.



Un batardeau s'engage dans l'écluse du milieu de Grignon.



Image du concours de pêche organisé lors de la traditionnelle fête de Grignon, le 1er Dimanche d'août.



Ecluse du milieu de Grignon

Le petit « lac » entre l'écluse du milieu de Grignon et l'écluse du Gué des Cens (haut de Grignon).



Belle de Grignon



ANCIENNE MAISON DE DIRECTION DES CANAUX D'ORLEANS ET DU LOING



- Avant la Révolution, cette maison était le logement du directeur des deux canaux
- Vers 1830 elle est la résidence de l'ingénieur en chef
- En 1866 elle est le logement du receveur des droits de navigation
- Sa dernière affectation au service du canal sera uniquement administrative.
- Maison inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 1999.

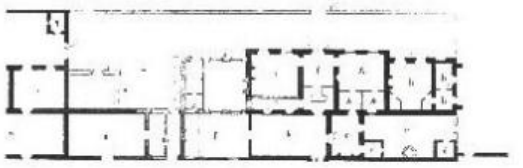
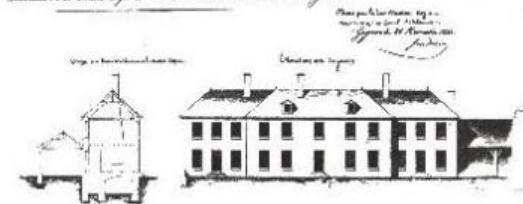
On s'aperçoit que bien peu de choses ont changé depuis le XVIII^e siècle : les communs sont en place, ainsi que le curieux colombier carré. L'aile droite du bâtiment n'a jamais été construite.



Magnifique pigeonnier à tour carrée



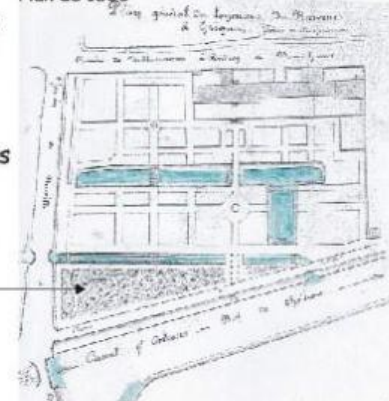
Plan de la Maison de Direction des Canaux d'Orléans et du Loing, par M. de la Roche, 1789.



- a Entrée principale
- b Cour sur la rue
- c Cuisine et lavoir
- d Petit garde-manger
- e 2nd cour avec puits
- f Vestibule et escalier
- g Salle à manger et offices
- h Appartement de Mr l'Administrateur
- i Salon de compagnie
- j Corridor du bureau
- k Descente des caves
- l Nouveau bureau
- m Porte-charretière
- n Mangiers et remises
- o Bûcher et Magasin
- p Salle des archives
- q Colombier et lènerie
- r Cour et bûche-cour
- s Serre
- t Linaie
- u Fruitier
- v Courtil et buanderie
- x Ancienne écurie
- y Nouvelle écurie
- z Cour à fumier

Le jardin était un des meilleurs exemples de ceux qui ornaient les canaux anciens, avec de nombreux bassins d'eau, fontaines et allées en contrebas de la terrasse.

Plan de 1863



Jardin anglais





Belle de Grignon

UNE
EMPREINTE
DANS LE
TEMPS

Un pari fou, titanesque
et organisé a été réussi



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Des chiffres

MAI 2016

LE SAVIEZ-VOUS

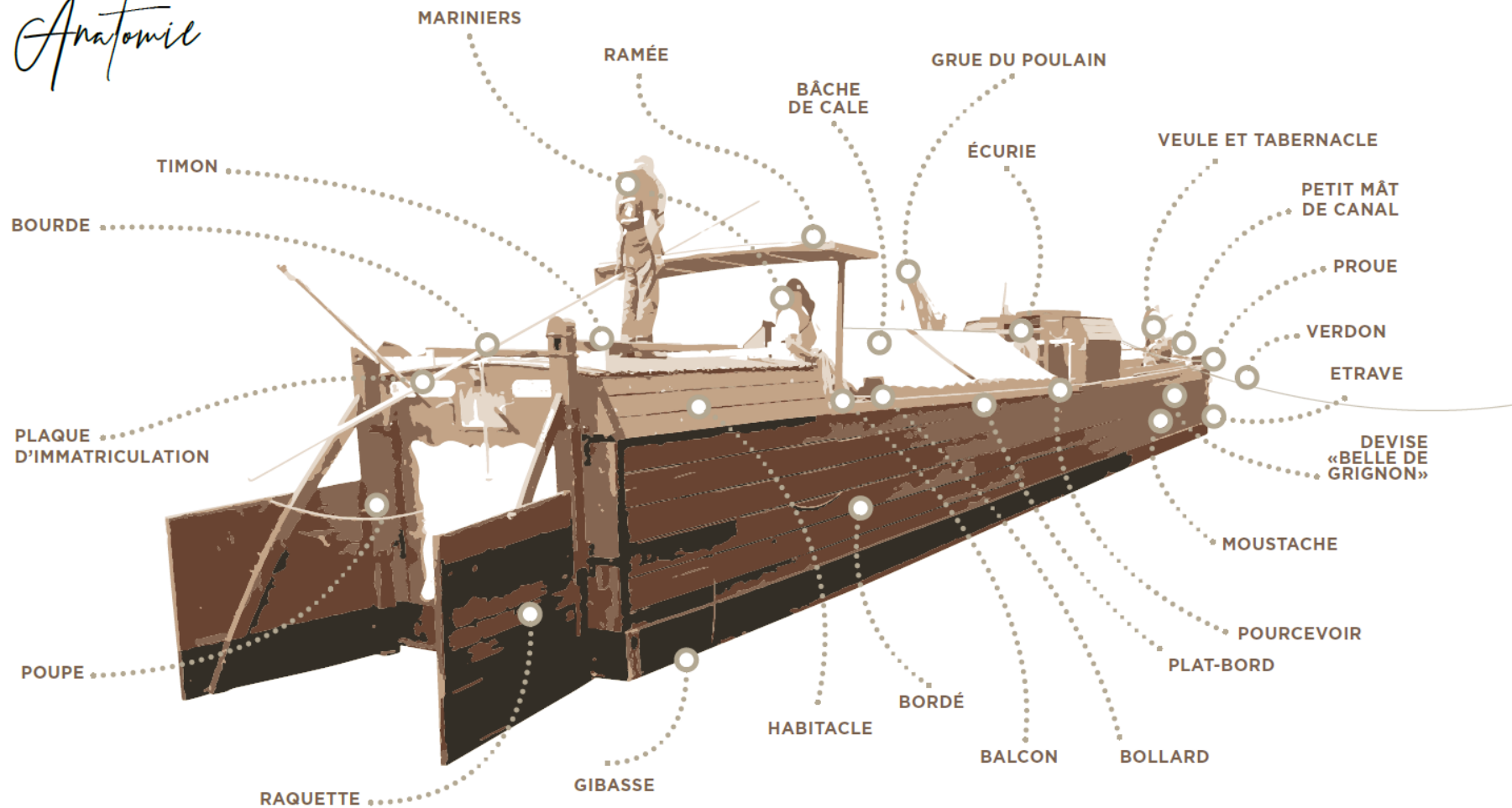
1900	20	56	1690	2,70m
boulons	tonnes poids à vide	planches de bordés	tirefonds	de large

685	730	51000	23m³	27m
mètres de bandes de zinc	mètres de calfatage	pointes de 2.4 x 25	de chêne assemblés	de long



Belle de Grignon

Anatomie



Belle de Grignon

9.2018



9.2019



Belle de Grignon



LES OPÉRATIONS VONT SE SUIVRE :

- Sélection minutieuse des planches
- Mise en place des planches de chêne dans le caisson « étanche »
- Préparation de la vapeur dans le « spoutnik local »
- Injection de la vapeur dans le caisson pour saturer le bois en humidité pendant quelques heures afin de le rendre plus souple
- Cintrage manuel à l'aide du gabarit en bois, à la forme de **la proue**
- Orientation des planches suivant le fil du bois
- Maintien en forme avec des serre-joints pendant quelques jours
- Et, pour finir, positionnement, ajustement et assemblage des planches sur les courbes.

Après quelques suées et de bonnes **éclusettes**, l'opération sera réussie.

Venez nous voir, et à toute vapeur si vous voulez !

A toute vapeur

2014-2016

LA POSE DES BORDÉS ET LE CINTRAGE « MADE IN GRIGNON »

Les **membrures** constituant la charpente principale de la péniche ont été terminées en 2013.

Le travail de nos charpentiers deviendrait presque de la routine. Mais il ne faut pas minimiser la tâche, car il y a de nombreuses planches de **bordés** à poser sur les **courbes**. Les opérations d'ajustement, de pose de bandes métalliques, de pose de clous, de **caïfatage** et de protection pour l'étanchéité par la suite seront nécessaires et fastidieuses.

Pour la réalisation de la proue de la péniche, des planches de bordés cintrées sont à réaliser. Nos charpentiers ont fait à nouveau preuve d'ingéniosité. Le chêne de forte épaisseur doit être travaillé de manière à s'adapter à la forme de **l'étrave**. Nous choisissons le formage à la vapeur, bien que le formage à chaud, comme pour les douilles d'un tonneau, aurait pu être choisi, mais il est plus délicat à mettre en œuvre.

DERRIÈRE LES BORDÉS SE CACHENT DE NOMBREUX CLOUS !

L'opération de pose de clous aura rarement été faite en grand public et, pourtant, 51 000 pointes de 2,4 mm de diamètre et de 25mm de long, ça ne passe pas inaperçu. Derrière chaque bordé, afin de masquer l'espace réservé au caïfatage et retenir le joint qui sera bourré dans celui-ci, nous alignerons à la manière du **palatrago**, pas moins de 685 mètres de bande de zinc. Chacune de ses bandes étant fixée par des petits clous, positionnés au pas régulier grâce à l'outil de frappe maison, « une sorte de hérissin métallique », et ensuite tapotés minutieusement, avec des gestes plus propres à l'horloger qu'au marinier. Le son du rythme saccadé des marteaux pouvait nous rappeler étrangement celui du pic-vert de la forêt voisine ou la complainte des mariniers, quand de temps en temps, un coup maladroit était porté sur un des doigts qui tenaient le clou.

Belle de Grignon

Belle de Grignon



Belle de Grignon

La forge

2016-2017

POUR SAVOIR FORGER, DIRONT NOS ANCIENS, IL FAUT ÊTRE FORGERON... OU BIEN MARINIER DE GRIGNON !

Ce ne sont pas moins de **1900 boulons** et **1690 tirefonds** qui serviront à l'assemblage de notre charpente.

À l'origine, les assemblages pouvaient être réalisés par des chevilles en bois fendues et écartées par des **épites** ou des clous de type **carvelle**. La carvelle est une sorte de gros clou de section carrée ou rectangulaire, et de forme pyramidale très allongée; elle est généralement utilisée en construction navale pour l'assemblage des bords sur les membrures. Les carvelles de section rectangulaire sont utilisées pour mieux s'insérer entre les fils du bois en limitant les risques d'éclatement des pièces à assembler. La longueur de ces clous forgés varie de 30 mm à 200 mm. Généralement la carvelle est en acier galvanisé à chaud, mais elle peut aussi être en cuivre.

Nos marinières, sous la houlette de Patrice, pour assurer la qualité de l'assemblage et éviter de passer trop de temps à la fabrication, ont choisi de forger simplement les têtes de boulons « standards » pour les aplanir. Assez simple, pensez-vous, mais il faut, là aussi, apprendre à chauffer l'acier et à le marteler à chaud. Le bruit de l'enclume de fortune nous rappela quelques instants le rythme de la frappe du marteau de notre dernier forgeron à Vieilles-Maisons, Jean-Marie Coeur. Son ancien atelier dans le bourg est maintenant fermé, sans doute à jamais, et laissera à ceux qui l'ont connu bien des souvenirs et de la nostalgie.

Nous avons aussi une pensée pour notre forgeron et marinier de Glen, Robert Faisy, dit « le bourru », qui, décédé en juillet 2018, animait nos fêtes batelières, avec toujours une grande complaisance et une incroyable résistance, avec sa forge mobile.

Belle de Grignon

Belle de Grignon



La paire de raquettes

2017-2018

Indissociables de la silhouette des péniches berrichonnes, elles interpellent tous les visiteurs. Les raquettes, au nombre de deux, à l'arrière du bateau, font office de gouvernail. Et, bien sûr, nous n'échappons jamais à la question : pourquoi deux ?

Ce duo de raquettes est apparu sur les premières péniches très étroites de type **bé de cane**, de largeur de 2,60 mètres, construites pour le canal de Berry. Les marins que nous avons rencontrés affirmeront que ce principe était nécessaire pour se diriger convenablement en prenant en compte la faible largeur de la péniche, le remous créé à l'arrière du tableau qui, à l'origine, était plat et la faible vitesse de déplacement sur l'eau, du fait du halage humain ou animal. En effet, la raquette positionnée à l'angle de la péniche offrait ainsi plus de résistance à l'eau en position ouverte et facilitait la manœuvre. Ce duo de raquettes disparaîtra au profit d'un grand gouvernail central, dès l'instant où les largeurs des péniches seront adaptées aux gabarits Becquet et Freyssinet avec des largeurs pouvant aller jusqu'à 5 mètres. Les raquettes sont manœuvrées par le marinier, positionné sur le **balcon** ou la **timonière** ou encore le **navilage** à l'aide de grandes barres franches : les **timons**. La position haute du marinier lui permettait tout en manœuvrant les raquettes de pouvoir observer l'avant de la péniche, par-dessus l'écurie, si elle en était pourvue, ou au travers des portes ouvertes de celle-ci. Les raquettes agissent uniquement par leur face extérieure, celle de gauche pour tourner à gauche (bâbord) et celle de droite pour tourner à droite (tribord). Elles sont repliées sur elles-mêmes, comme en portefeuille, pour le passage des écluses, cette position permettant de gagner de la place.

La fabrication de ces belles pièces de bois, très ouvragées aura permis d'associer le travail du bois et le travail du métal, en fabriquant notamment toutes les pièces destinées à la fixation sur la péniche et aux articulations. Pour cette réalisation, Patrice et Baptiste (père et fils) auront mis à profit leur savoir-faire de charbons. N'oublions pas que les raquettes et le mulet ou le haleur, sont à la péniche ce que le volant et le moteur sont à la voiture. Néanmoins faute d'une bonne démultiplication et de bons freins, la **bourde** longue perche d'au moins 6 mètres, de bois de châtaignier en général, sera une des pièces maîtresses pour assurer une navigation sécurisée. Par la suite, la pratique nous amènera à avoir notre propre jugement sur l'intérêt de l'utilisation de tel ou tel accessoire, la manière de l'utiliser et, surtout aussi, l'importance de bien savoir positionner l'attache du **verdon** en fonction du chargement du bateau et du vent. Pas fou le marinier !

Belle de Grignon

Belle de Grignon

Bollard, boulard, bitte

Le **bollard** est encore appelé, **boulard** ou **bitte d'amarrage**. Qu'il soit à terre ou sur le pont du bateau, sa fonction principale est la même : permettre l'accrochage et l'enroulement d'un cordage pour maintenir les bateaux à quai. Une de ses autres fonctions, et non la moindre, étant de pouvoir servir de siège au marinier pour se reposer ! Et laissons à chacun, en fonction de son utilisation, de sa région et de son humour, le choix de son appellation.

Si le travail du bois aura été la principale activité de notre chantier, il est à souligner que la maîtrise du travail du métal en aura été indissociable dans le déroulement de notre projet. Nous l'avons vu précédemment, la forge aura été utile pour la réalisation des boulons ou des pièces de raquettes.

Nous nous étions mis en quête de trouver sur d'anciens chantiers de construction de péniche, sur des sites de vente dédiés aux pièces de bateaux ou sur des brocantes, les fameux bollards. Nous en voulions six identiques, ce qui rendait la recherche presque impossible. Nous décidâmes donc de les fabriquer en achetant les matériaux nécessaires. Si, ordinairement, ces pièces sont réalisées en fonderie, voire en bois ou en pierre, en ce qui nous concerne nous optâmes pour une fabrication à partir de tubes d'acier tronçonnés, découpés et assemblés par soudure. Vous vous doutez bien qu'à nouveau nos charrons se sont fait un plaisir de suivre cette réalisation atypique qui n'était pas sans nous rappeler, par moments, quelques parties du roman d'Émile Zola « L'assommoir ».

Ces belles pièces en métal, noires, prirent place à l'avant et à l'arrière de la péniche, en lui apportant la touche complémentaire à sa beauté, et en y emportant aussi un petit secret non partagé.

Il est certain que, s'il y a bien quelque chose dont le temps ne viendra pas à bout, ce sont les bollards !



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Le calfatage

2017-2018

L'ART ET LA MANIÈRE DE CALFATER 730 MÈTRES DE BORDÉS !

C'est certainement l'opération la plus fastidieuse du chantier mais elle garantira l'étanchéité de la péniche et, donc, évitera d'avoir à la renflouer !

La technique utilisée depuis l'origine des bateaux assemblés avec des planches à franc bord (bord à bord) consiste à bourrer entre les planches de la filasse ou de l'étope. La première fonction du calfatage est d'assurer l'étanchéité du bateau. La deuxième fonction est de bloquer les bordés entre eux de façon à permettre à la coque de résister aux efforts de cisaillement. Le joint réalisé peut être recouvert par précaution de mastic ou de tout produit permettant de renforcer l'étanchéité. Ce ne sont pas moins de 730 mètres de calfatage qu'il faudra réaliser pour Belle de Grignon, sachant que, dans notre cas, seuls le fond et les cinquante premiers centimètres des planches de bordés basses doivent être calfatés avec le plus grand soin. En effet, il a été calculé par notre architecte naval que le tirant de notre péniche ne devrait pas excéder 30 centimètres. Ce qui ne veut pas dire que le reste devra être négligé, au cas où nous chargerions un jour 80 tonnes de matériaux. Après de nombreuses réflexions et essais, nous utiliserons des cordons de chanvre de type *butord* ou *merlin* à la place de l'étope, qui seront enduits de goudron de pin avant leur utilisation. Une fois l'opération terminée le mastic de vitrier viendra masquer toutes les fissures et trous apparents et assurer l'étanchéité finale.

Pour les planches de la sole, nous favoriserons la technique du *palâtrage* en ajoutant, côté intérieur, une bande de caoutchouc (élastomère) et une bande de métal (zinc) et, à l'extérieur, en contact avec l'eau, une baguette de bois qui recouvrira le joint. Il faudra évidemment, à la fin du chantier, arroser tout cet ouvrage abondamment avec de l'eau pour que le bois gonfle et finisse le travail, enfin presque ! L'avenir nous apprendra que notre choix pour les planches de bordés, hors eau, alors très sèches, n'aura pas été très adapté. En effet, le bois n'étant pas immergé ne gonflera pas et ne comprimera pas le joint qui, petit à petit, sortira de son logement. Pour notre prochain bateau nous retiendrons la leçon ! Pour calfater il faut également des outils spécifiques que nos « calfa-teurs » ont pris soin de fabriquer eux-mêmes. C'est le cas du maillet à calfat, un marteau qui a une forme particulière pour éviter la résonance qui cause des douleurs dans les poignets et les bras. Les formes des ciseaux ou fer à calfat ont été adaptées elles aussi au travail sur notre péniche. Sans oublier l'huile de coude et la bonne humeur !

Belle de Grignon

Belle de Grignon



Allez on se lance

« Quand un cordier cordant veut accorder sa corde, pour la corde à corder, 3 cordons il accorde ! Mais si l'un des cordons de la corde qu'il corde décorde, le cordon décordant fait décorder la corde ».

La corderie

LA FABRICATION DES CORDES, DE TOUT TEMPS, A ACCOMPAGNÉ LA BATELLERIE.

Dans le cas de notre chantier, nous n'aurons pas besoin d'un gréement comme celui de l'Hermione mais simplement de bons cordages : le verdon pour haler la péniche, les aussières pour assurer son amarrage et, enfin, la pomme de touline pour alourdir l'extrémité du cordage et faciliter son lancement à quai. Quelques uns de nos marinières ont accepté le challenge et, après s'être équipés de matériels adaptés, se sont lancés dans la fabrication de cordages. Jean-Claude et quelques compagnons se sont pris de passion pour cette activité et feront en public des démonstrations régulières.

Rappelons qu'à l'origine ces cordages sont réalisés avec le chanvre. Le chanvre est une plante assez répandue en France au XVIIIème siècle qui va permettre, avec ses fibres, de torsader des fils de caret. Tant qu'on n'a utilisé que des fibres naturelles pour les fabriquer, les cordages étaient tous du type toronné, c'est à dire réalisés en les tournant sur eux-mêmes. Que la matière première soit le chanvre, le sisal ou le coton, la méthode de fabrication était immuable : on partait du fil de caret, élément initial de tout cordage, obtenu par peignage et filage de la fibre naturelle. Sa grosseur variait, selon la section du cordage terminé, de 1 à 9 millimètres. Il était tordu de la gauche vers la droite. Ce détail a son importance, car l'étape suivante, appelée commettage, consistait à tourner ensemble, en sens inverse, plusieurs fils de caret. C'est là le secret des cordages toronnés : en effet, c'est parce que les éléments qui les composent sont tournés dans des sens inverses que le toronnage tient. En commettant deux fils de caret, on obtient un toron de type « bitord », trois fils de caret forment un toron de type « merlin ». En assemblant plusieurs torons on confectionne une aussière, le type de cordage que nous utiliserons notamment pour le verdon et les cordes d'amarrage. Ensuite, selon les besoins, avec plusieurs aussières, on fabrique un grelin plutôt destiné aux plus gros bateaux...

LA POMME DE TOULINE : le poing de singe est le noeud qui sert à confectionner la pomme de touline à partir d'une corde. Il s'agit d'une sorte de « boule » qui permet d'alourdir l'extrémité d'un cordage, le diamètre pouvant aller jusqu'à 20 cm, et ainsi de faciliter le lancement du cordage pour amarrer la péniche. Traditionnellement, il ne doit pas y avoir de lest dangereux à l'intérieur, seulement du chiffon, du liège... La personne qui reçoit la pomme mal lestée est autorisée à la couper et la jeter à l'eau. Pour notre boutique locale, nos cordiers ont fait preuve de dextérité et d'imagination et ont réalisé des pommes de toulins « miniatures » très décoratives et pouvant servir de porte-clés. Pour chacune d'entre elles, c'est environ 1,8 mètre de cordon qu'il faut utiliser. Ensuite, comme dirait notre cordier « tout l'art est dans le poignet du matelot ». Ne passez pas à côté du chantier sans emporter ce magnifique souvenir.

Belle de Grignon



Belle de Grignon

La grue du poulain

2016-2018

C'EST UN BEL OUVRAGE RÉALISÉ EN CHÊNE, SANS PLAN, SUIVANT LES INTUITIONS DE NOS CHARPENTIERS

Plantée et fière, au centre de la péniche, comme un héron au bord du plan d'eau, la grue du **poulain** attend son heure. Toutes les péniches n'en étaient pas pourvues. Cette petite grue est apparue sur des péniches berrichonnes de haut-bord, c'est-à-dire de 2 mètres, entre la sole et le plat-bord. L'écurie se trouvant de plus en plus encastrée dans la péniche, les manœuvres de chargement des animaux devenaient délicates.

Cette grue permet de manœuvrer une petite passerelle en bois qui servait tout simplement à monter à bord la mule ou l'âne qui halait la péniche. Elle pouvait aussi servir à embarquer du matériel parfois difficile à manier : fûts de vins, sacs de grains, ardoises, pierres...

Le poulain, c'est aussi le nom de la petite « échelle » incurvée, adaptée à la forme des tonneaux, qui permet de les faire rouler facilement. C'est ainsi que les fûts de vin de l'orléanais, de vinaigre*, étaient chargés et déchargés. Soulever et déplacer des barriques pour les mettre en cale nécessitait obligatoirement des moyens mécaniques pour faciliter le travail des charretiers.

D'où peut être le nom donné à cette petite grue pour laquelle Denis, de Gy-les-Nonnains, mit beaucoup de cœur à l'ouvrage.

**Le vinaigre ...n'est autre que du vin aigre...*

Du vin resté en attente sur des péniches bloquées dans le Port d'Orléans pendant les périodes impraticables du fleuve. C'est de cette vente que les fabriques de vinaigre s'installèrent à Orléans.

Les anciens orléanais disent que le vinaigre est bien né avec la marine de Loire. Les gosiers des marins étaient tellement en pente qu'ils se seraient allégrement servis dans les barriques et les auraient complétées avec de l'eau de Loire pour en garder le niveau à l'arrivée. C'est ce mélange entre eau de Loire et bon vin qui aurait donné naissance au fameux vinaigre.

Belle de Grignon



Belle de Grignon

La proue, un espace intime

2013-2017

Au fil du temps, la **proue** de notre péniche prend forme et annonce déjà les futures et belles lignes de Belle de Grignon.

Cet espace, appelé aussi **rheu**, inscrit entre l'**étrave** de la péniche et la **veule** avant, est une sorte de grenier intime, dédié au stockage de produits, mais aussi parfois un lieu de vie pour la famille des marinières. Nous y accédons par une belle petite échelle en bois, façonnée très joliment, à l'ancienne avec les outils du charpentier : **herminette**, **bédane**, **plane**...

Le **tabernacle**, coffre en bois, y prenait place pour protéger les denrées et objets les plus précieux.

La proue possède de belles pièces de bois ouvragées dans la masse, l'**étrave** et le **marsoûin**, qui garantissent la solidité de l'ensemble, surtout en cas de chocs. Quand nous sommes à l'intérieur, c'est comme être dans une petite chapelle mais, dans celle-ci, nous sommes plus proches de l'eau que du « bon dieu ». L'histoire ne nous dit pas quels sont les élixirs locaux qui pouvaient y séjourner, mais probablement un bon vin de l'orléanais plutôt que du vinaigre.

Mais nos marinières ont bien quelques bonnes intentions pour rendre par la suite l'endroit confortable et agréable à vivre. Peut-être y verrons-nous Saint Nicolas, le patron des marinières.



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Le basculement

SEPTEMBRE 2016

LES TRAVAUX D'HERCULE OU DE BELLE DE GRIGNON

On se prépare à finir le fond de la péniche et son calfatage.

Pour incliner Belle de Grignon il y avait le choix entre le cric utilisé sur les anciens chantiers de construction de péniche ou bien la chèvre utilisée plus souvent sur les chantiers de charpenterie ou forestiers. Eh bien ce seront les deux moyens qui seront utilisés.

Après de longues réflexions, esquisses et maquettes ce sont d'abord 5 chèvres qui seront construites par nos marinières. La charpente du hangar de construction va permettre la fixation des chèvres en supprimant les haubans et fixer le point haut sur les traverses supérieures.

Cela nous rappellera de bons souvenirs de la fête de la batellerie de 2013 où les jeunes forestiers de l'école des Barres avaient reconstruit une chèvre des ateliers du canal à Grignon utilisée à l'époque pour le basculement et la réparation de péniches.



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Le basculement

Les 5 anciens crics, plus souvent utilisés dans les fermes, sont positionnés afin de commencer le levage sur les 90 premiers centimètres.



Ce sera ensuite une succession de calages et de manoeuvres pour arriver à la cote souhaitée de 1.7 mètre !

Une nouvelle opération spectaculaire et réussie de notre équipe de mariniers sous la houlette de leur saint patron Jean-Jacques . Et maintenant place au calfatage !

Belle de Grignon



Belle de Grignon

Le basculement



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Préparation de la mise à l'eau

JUILLET 2018

POURQUOI FAIRE COMPLIQUÉ QUAND ON PEUT FAIRE SIMPLE !

Les discussions sur le sujet aboutirent après plusieurs mois de réflexion et de recherches. Plusieurs idées auront été partagées : grue, rails de chemin de fer et méthode d'antan en basculant la péniche directement dans l'eau. Il est certain qu'à l'origine, nous n'avions pas anticipé cette question, loin de savoir à l'époque si nous allions arriver au bout de notre aventure. Des photos d'anciens chantiers de construction, quelques témoignages et quelques discussions bien soutenues nous confortèrent pour suivre la méthode ancestrale qui, aux yeux de tous, semblait la meilleure pour éviter de casser la péniche. Quelques essais supplémentaires de flottaison d'une pièce de bois « proportionnelle » aux dimensions d'une section de la péniche nous rassura. Au cours de cette longue réflexion qui prit plusieurs jours, nous prîmes soin, avant de commencer l'opération, de mettre de l'eau dans la péniche pour vérifier son étanchéité. Jamais trop tard pour bien faire, mais nous n'étions pas très sereins sur le sujet. « Celui qui a inventé le bateau a aussi inventé le naufrage ». Quelle ne fut pas notre surprise quand nous vîmes en-dessous de la sole, la Belle pleurer à chaudes larmes. Je crois qu'il y avait là peut-être l'âme de la Belle qui souffrait de quitter son havre de paix où elle fut admirée et adorée pendant si longtemps. Le temps allait faire son ouvrage, le bois allait travailler. « On vous l'avait bien dit qu'il fallait travailler avec du bois humide ! » Facile à dire après 10 ans de séchage. Tout l'équipage et son patron, après quelques sueurs froides, furent rassurés. Bon, presque, car il fallait quand même penser à démonter les poteaux de la charpente et approcher la péniche en bord de bâtiment. Facile, me direz-vous, pour des charpentiers ! A nouveau, les « grands cerveaux » de l'opération se concertèrent pour trouver la solution idéale pour faire glisser la péniche. La marge de manœuvre en hauteur n'étant que de quelques centimètres. Un treuil unique en son genre - étudié et fabriqué à nouveau par nos soins -, attaché aux poteaux de la charpente, des rails et des glissières - des anciens rubans métalliques de la scierie Greuin - sous la péniche, quelques crics de batteuse et la machinerie infernale était prête. Impressionnant à voir et à utiliser, tant les risques étaient réels. De mémoire de président et certainement de celle de tous les compagnons, jamais une telle expérience n'avait été réalisée. Seul Jean Jacques, à aucun moment, n'aura douté. Centimètre après centimètre, un beau matin d'août, le colosse commença sa longue descente vers sa future base de vie : l'étang de Grignon. La péniche bascula, non sans quelques grosses manœuvres, dans un silence de cathédrale. Nous étions rassurés. La fête tant attendue allait pouvoir commencer. Ce que Denis nous cacha longtemps c'est qu'il programmera la mise à l'eau de nuit, dans le cadre d'un son et lumières, pour que le moment reste historique et gravé dans les mémoires. Un challenge de plus et peut-être aussi le risque de décevoir les milliers de spectateurs attendus.



Belle de Grignon





Le 8 septembre 2018, la péniche Belle de Grignon de type "Berrichon" du XIX^e siècle a été mise à l'eau au Port de Grignon situé sur la commune de Vieille-Maison sur Loire.

La péniche a été construite entièrement en chêne en provenance de la forêt d'Orléans. Le projet a commencé en 2008 et s'est achevé en septembre 2018. Il a nécessité 50000 heures de travail dont 30000 consacrées à la construction de la péniche.

Le 9 septembre 2018, Belle de Grignon a été baptisée par le Maire de Vieille-Maison de Loire et inaugurée en présence des personnalités :

Monsieur le Sous-Préfet de Loire et de l'Orléans, Paul Carille,
Monsieur le Député de Loire, Richard Cournon,
Monsieur le Président du Région Centre Val de Loire, François Bonneau,
Monsieur le Président du Département de Loire, Marc Gaudel,
Monsieur le Président de la Commune de Vieille-Maison et de Loire, Albert Béranger,
Monsieur le Président du Syndicat Intercommunal de la Vallée de la Loire, Bernard Vella,
Monsieur le Président du Syndicat Intercommunal de la Vallée de la Loire, Bernard Vella,
Monsieur le Maire de Vieille-Maison sur Loire, Daniel Gény,
Monsieur le Président de la Région Centre Val de Loire, François Bonneau,
et de la Belle de Grignon, René Gauthier.

et en présence de ses constructeurs :

Jean-Jacques Broye, Jean-Louis Rabat, Béatrice Bonillon,
Régis Bonillon, Jean-Louis Rabat, Michel Petit, Jean-Louis Bonillon,
Paul Bonillon, Jean-Louis Rabat, René Gauthier,
Jean-Louis Rabat, Michel Petit, René Gauthier, François Bonneau,
Robert Rabat, Jean-Louis Rabat, René Gauthier, François Bonneau.

à Vieille-Maison, le 9 septembre 2018



Belle de Grignon

Belle de jour,

BELLE DE NUIT ET BELLE POUR TOUJOURS !

8 & 9 SEPTEMBRE

Le rassemblement fluvial des 8 et 9 septembre 2018 aura tenu toutes ses promesses et bien au-delà !

Quand, en 2007, après avoir terminé la mémorable fête « Grignon au temps des marins », peu de personnes auraient parié sur la réussite du pari engagé : construire une péniche et qu'elle flotte !

Il aura fallu attendre 11 ans pour voir le résultat dans le cadre d'une fête gigantesque à la hauteur de ce qui a été réalisé. Il aura fallu aussi de la part des hommes et des femmes qui auront suivi cette aventure une force de caractère et de conviction extraordinaire.

Belle de Grignon a été la reine de ces 2 journées. Les 9000 personnes qui sont venues la découvrir de jour comme de nuit ont été impressionnées par son élégance. Le public était loin de penser que derrière des apparences robustes se cachait la silhouette d'une reine. La reine d'un soir, sans aucun doute, entourée de ses princes et serviteurs.

Le comité d'organisation avait promis aussi il y a un an que notre village et le canton vivraient une de ses plus belles fêtes. Une année de travail aura été nécessaire pour mobiliser les équipes des villages du canton et au-delà. Des dizaines de réunions de travail, des milliers d'emails et de kilomètres parcourus pour planifier un travail titanesque. Ce sont plus de 300 personnes qui se sont mobilisées pour la réussite de l'événement : 120 bénévoles, une centaine de marins et leurs embarcations, le collectif du Canal d'Orléans, une quarantaine de musiciens et chanteurs, les services de sécurité, la gendarmerie, les pompiers, les professionnels de la restauration, les artisans, les éclairagistes, les photographes, les journalistes, les exposants, les agriculteurs locaux, la municipalité et son personnel communal.

Sans oublier le soutien des collectivités et partenaires qui, à aucun moment, ne se sont découragés de nous accompagner. **Ils y ont cru et nous l'avons faite !**

La semaine qui précéda l'événement, le hameau de Grignon se transforma en véritable village de marins et retrouvait ainsi son image de cité batelière. Bateaux et fûtreaux de Loire et du Canal rejoignaient Grignon, les pontons s'installaient pour l'occasion, les guinguettes prenaient place sur les prairies merveilleusement fauchées, la végétation passait aussi chez le coiffeur... En soirée, sur les lieux, la légère

Belle de Grignon



Belle de Grignon

8 septembre 2018

MISE À L'EAU DE LA PÉNICHE

Belle de Grignon

Belle de Grignon



brise activait les guirouets des fûtreaux, les mouettes et notre fidèle cygne aussi décidèrent de participer... Comme le disait Emile Huet, écrivain et avocat dans les années 1900, en parlant de ses célèbres balades dans le Loiret : « En arrivant à Grignon, on se serait cru dans un port ... »

Il faut dire bien fort et le faire savoir : ce projet et cette réussite on les doit à des bénévoles, des personnes engagées pour leur village, leur canton et leur passion. Qu'ils aient abandonné, qu'ils aient été au bout de l'aventure, qu'ils aient contribué à l'aventure quelques heures, quelques jours ou quelques années, tous méritent d'être cités et remerciés et d'avoir le droit de dire « j'y étais » !

En ce mémorable 8 septembre 2018, à partir de 14 h le public arriva en masse. Chacun se dirigeait vers les nombreuses activités proposées notamment sur les plans d'eau. Dès 22h la rotonde dégorgeait ses 500 convives, installés et servis comme des rois par le restaurateur et nos dynamiques bénévoles. Chacun était prêt, marinières, artificiers, jusque dans la régie où le stress était monté au maximum pour jouer une de nos plus belles parties ! Les 3 coups furent tirés, que le spectacle commence.

Après avoir réussi l'exploit de construire la péniche l'équipe releva le défi de la mettre à l'eau en nocturne, même si il n'y avait pas forcément consensus sur le sujet. C'est donc le second exploit et pas des moindres que d'avoir réussi la mise à l'eau. Après des mois de réflexion sur la méthode et les risques encourus, le choix avait été fait de la faire glisser sur son flanc, en prenant un peu moins de risques que nos anciens. Mais, après 10 ans de labeur, était-il nécessaire d'en prendre et de voir toute une équipe déconsidérée par un échec ? Notre « saint patron » des marinières était là pour veiller et nous le remercions vivement !

Toujours est-il que, vers 23 heures 30 en soirée, Grignon accoucha de sa plus belle fille du canal, sans opération, dans une ambiance nerveuse. Nadine, la marraine, coupa à l'aide d'une hache, avec force et détermination, le cordon ombilical qui retenait Belle de Grignon au chantier. Pour les passionnés et érudits, l'émotion aura été à son comble après une longue attente. Après une longue glissade pour rejoindre l'étang, puis un léger mouvement de balancier, elle se dressa face au public ému, fière et brillante sous les mille feux des projecteurs. La belle flottait sur les eaux plates et noires comme dans l'air. Ses marinières à bord partageaient avec le public des applaudissements mérités et soutenus. Dix années de labeur étaient ainsi dévoilées au grand public.

Le moment tant attendu arriva pour couronner cette soirée avec un son et lumière et un spectacle pyrotechnique gigantesque, une mise en scène inédite et sans répétition. Le succès rencontré n'est pas dû au hasard. Il est le fruit de nos expériences

Belle de Grignon



Belle de Grignon

des années 2007 et 2013, mais aussi du travail passionnant d'équipes et de professionnels qui n'ont pas ménagé leurs efforts.

Pendant que les marinières construisaient, d'autres s'affairaient à préparer la fête et à en assurer la promotion. Une énorme logistique a été mise en place avec un budget alloué maîtrisé. Eh oui ! Ce soir là, le 8 septembre, nous n'étions qu'à Grignon, ce petit hameau, cet ancien port du canal qui depuis 1676, défie l'histoire et les chroniques. Nous n'avions pas les moyens du Puy du Fou ou des Nuits de Sologne, et pourtant ...

Le dimanche, après que la Belle ait passé sa première nuit au frais, cachée dans l'écluse du bas de Grignon avec quelques anges gardiens, elle fit sa première apparition officielle. Elle flottait toujours et c'était là le troisième exploit.

Halée par ses marinières elle accosta à son ponton. Le moment fut tout aussi intense que dans la soirée. Il faut dire que le dernier passage de l'écluse avec une péniche remonte à 1954. Un joli bouquet de fleurs cachait les quelques traits de fatigue de la soirée et les marinières pouvaient être fières de leur exploit.

Le prêtre Pierre Lethellieux baptisa Belle de Grignon, entouré de la marraine, Nadine, des marinières et de tous les élus. Que d'émotion, que de joie et quelle délivrance ! Dans ces instants-là, chaque moment est précieux et passe à une vitesse folle qui ne laisse pas beaucoup de latitude à l'improvisation. A défaut de casser la bouteille sur la péniche, c'est le champagne Belle de Grignon qui symbolisera l'événement. Ouf ! Tous les doutes, toutes les controverses ne sont pas venus à bout du projet. L'après midi qui suivra sera tout aussi festif avec notamment le halage de la péniche, sur le bief de Choiseau. Les manœuvres furent délicates mais réussies. Quel symbole, quelle joie de se retrouver deux siècles en arrière !

Les écrits, les messages d'encouragements, les films et les reportages photos, témoignent du succès pour lequel il fallait bien sûr être patient pour apprécier le moment symbolique. Je pense, au moment de l'écriture de cet article, à toutes les personnes que nous aurons rencontrées, à toutes les visites réalisées, à toutes les conférences, expositions ... pour convaincre les décideurs et le public de la légitimité de notre initiative. Notamment Monsieur Chambareau, Monsieur et Madame Vigier, Monsieur et Madame Thiais ainsi que Nadine leur fille, notre marraine, Monsieur et Madame Parmentier, ces anciens qui nous auront apporté tout leur savoir et générosité. Ce genre de projet dans la vie de bénévoles ou d'un village vous marque à jamais et vous poursuit toute une vie. Aujourd'hui, chaque rencontre dans la rue, chaque visite sur le chantier est l'occasion de fédérer et de transmettre des valeurs et aussi de répondre à la traditionnelle question : « alors elle flotte toujours ? », « alors elle n'a pas coulé ? » Et quel plaisir de répondre : « eh non ! »

Belle de Grignon



Belle de Grignon

Belle de Grignon n'est plus une illusion, elle est devenue le symbole d'un engagement associatif et la figure de proue d'une dynamique engagée pour le développement touristique et économique d'un territoire. Prochainement des aménagements seront réalisés au port de Grignon et sur le canal d'Orléans : voie verte, voie bleue, haltes fluviales... Déjà, gîtes et chambres d'hôtes sont prêts pour accueillir tous les visiteurs et randonneurs. Le chantier de Belle de Grignon va se développer pour recevoir les flots de touristes. Un espace sera aménagé pour accueillir du public, avec un espace de projection, des promenades en bateau sur les différents biefs... et, probablement, un nouveau chantier de construction d'un bateau du canal du 18ème siècle : « Le coche d'eau »

Alors MERCI à tous ceux qui ont cru à notre histoire. Elle a commencé en 1676 avec Louis XIV et Robert Mahieu, nous l'avons prolongée et elle n'est pas finie!

Extraits de l'ANCO (Association pour la valorisation du patrimoine, du tourisme et de la navigation sur le Canal d'Orléans)

« Grignon n'avait pas vu autant de monde pour le dernier passage du « Marche ou Crève » en 1954, année funeste du déclassement du Canal d'Orléans. Mais après une gestation d'une dizaine d'années, ces 8 et 9 septembre 2018, il y avait foule pour admirer les premiers ronds dans l'eau de la « Belle de Grignon », flûte berrichonne faite de chêne orléanais. La marine de Loire et les « gueules noires » du Canal d'Orléans ont accompagné la Belle, impressionnées par sa taille et sa prestance. Evidemment, « l'ANCO » et « La Belle Entente » ne pouvaient rater ça. Les 2 bateaux n'ont pas chômé, comme les autres bateaux des différentes associations. Le samedi soir, moment émouvant, nous avons assisté à la mise à l'eau tout en douceur de la « Belle de Grignon », dans une spectaculaire mise en scène, suivie d'un feu d'artifice époustouflant.

Dois-je dire, qu'embarqué sur la « Belle Entente », les fusées explosaient juste au-dessus de ma tête, ajoutant à la multitude d'étoiles leurs couleurs éphémères.

Place aux visiteurs officiels le dimanche matin, chacun félicitant les acteurs de ce projet un peu fou, promettant un bel avenir à la Belle de Grignon et au Canal d'Orléans. Puis toujours sous un ciel magnifique, nous avons embarqué, débarqué, embarqué, débarqué... les spectateurs pour une courte navigation sur les deux plans d'eau. Moment idéal pour donner quelques explications sur le canal, son histoire, son fonctionnement. Tous espèrent revoir des bateaux sur le canal.

Merci à vous gens de Grignon et alentours, nous sommes admiratifs du travail réalisé, de l'organisation de ces 2 jours. Quelle belle fête en un si bel endroit ! »

Belle de Grignon

MOT DE LA MARRAINE
DE BELLE DE GRIGNON



Quelle majesté au fil de l'eau

Il y a onze années, l'association Maison des Loisirs de Vieilles-Maisons m'invite à participer à une réunion pour parler d'un projet : construire une péniche en bois ! A cette occasion, elle m'offre une petite maquette de péniche en chêne ayant pour devise « Belle de Grignon » et me pose une question : « veux tu être sa Marraine ? » J'accepte, sans réfléchir, avec joie ! J'ai déjà une filleule, Le Suave, un automate berrichon en fer, mais je ne l'abandonne pas !

Fille de marins, mes parents m'ont donné cette soif pour aider, faire revivre et reconstruire comme au temps des marins qui naviguaient.

Le 8 septembre 2018, plus belle que jamais, elle se dresse devant moi... Belle de Grignon, sa devise lui va comme une Reine ! Les cordages la retiennent, bientôt elle sera dans son élément : l'eau ! Étant sa marraine, l'équipe me demande de couper la dernière corde à la hache pour la libérer d'à terre. Comme une naissance, je coupe son cordon ombilical ! Clac ! Elle descend, quelques vagues nous reviennent, l'émotion est au plus fort, nos souffles sont arrêtés... Elle flotte !! Vite à l'échelle de bordaille ! Et hop ! Nous voilà tous à son bord. Quelle majesté au fil de l'eau, éclairée et sublimée par les projecteurs sous le bruit des feux d'artifice et des applaudissements du public.

La marinière de cœur est émue et ravie par le travail accompli par l'Équipe de Grignon ! « Bel ouvrage » disent mes parents, présents à cet événement. Eux-mêmes ont vécu sur des péniches en bois, l'MR* et la Misère.

Mon souhait de Marraine pour mes deux « filleules » : Croiser le Bois contre le Fer dans le bief de Partage !

Vive le Canal d'Orléans !

Madame Thérèse Delamare

Belle de Grignon

Belle de Grignon

**GUY ET MARIETTE PARMENTIER.
HABITANTS DE GRIGNON,**

Témoins du passé et de l'avenir

La vie des marinières et de leur péniche a bercé ma jeunesse. Habitant le Port de Grignon depuis 1931, j'ai été témoin du dur labeur des marinières, des haleurs, des charretiers, des éclusiers... « Le sable et le bois étaient transportés et chargés à la brouette. Il fallait les voir, ces journaliers, manier la pelle ou empiler les rondins par temps de pluie ou en plein soleil : rien de bien doux ! Un vrai travail de forçat qui vous cassait les reins. Le Port de Grignon recevait en quantité des cailloux destinés à l'entretien des routes. Aux pauses, un peu de piquette désaltérait le gosier et permettait de reprendre des forces, du moins disait-on ! »

Mon épouse, arrivée à Grignon en 1956, a vu passer les 3 dernières péniches, dont la dernière en mai 1956. Nous nous souvenons des noms si jolis et évocateurs des péniches : Le « Bien Mérité », le « Colibri », le « Félicité », l'« Embusqué », le « Débrouillé », le « Marche ou Crève » qui a d'ailleurs fini ses jours ici-même, dans l'étang. C'est de son bois qu'est faite la croix dans l'église de Vieilles-Maisons. Il y avait des bals musette où l'on dansait au rythme de l'accordéon. Je dois vous dire, en confidence, que les berges du canal ont entendu bien des mots d'amour et que les feuillages ont quelquefois frémi du bruit des baisers. Avec Mariette, nous avons suivi depuis le premier jour la construction de la péniche. Nous savions que l'équipe de bénévoles s'attaquait à un très gros chantier. Nous les avons soutenus, sans faille, en leur mettant à disposition gratuitement des bâtiments : l'ancienne étable et l'ancienne laiterie. Mariette préparait de temps à autre de bonnes tartes « maison » dont elle garde précieusement le secret. J'apportais aux marinières, quand ils en avaient besoin, ma petite goutte locale. Que du plaisir, même si, de temps à autre, il fallait se faire entendre !

Si le bruit des battoirs des laveuses et l'ambiance des terrasses de cafés ont disparu, le bruit des marteaux, les voix et chansons des marinières, les guinguettes, les visiteurs... ont à nouveau animé le site pour notre plus grande joie.

En tant que Maire de Vieilles-Maisons de 1971 à 2008 et ancien Conseiller Général de 1996 à 2011, j'ai toujours défendu le projet de Belle de Grignon. En 2009 nous étions allés avec Jean-Jacques, Lucien et Denis défendre le projet devant les Elus du Département pour répondre à un appel à projet. Vous connaissez la suite !

Tant que nous entendrons le bruit du chantier ce sera bon signe ! Le signe que le projet continue avec son ambiance et sa vitalité.

Avec Mariette nous avons perdu une vue imprenable sur l'étang mais retrouvé notre cher port de Grignon, son ambiance et une partie de notre enfance.

Merci aux marinières pour avoir préservé Grignon.

Guy Parmentier.



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Les origines du logo et du blason

2018

Comme toutes les péniches, la nôtre se devait d'avoir sa devise. Bien avant son baptême, nous avions choisi, et sans hésitation « Belle de Grignon », en totale opposition avec la dernière péniche qui passera à Grignon en 1954, « Le marche ou crève ». Ainsi, notre péniche se sera forgée une identité et aura représenté notre commune et, plus particulièrement le port de Grignon, bien au-delà de nos frontières départementales. Ce nom aura, à tout instant, été porteur d'ambitions et évocateur de notre histoire.

Nous avons porté ses couleurs dans toute la région, au point d'être référencés dans de nombreux ouvrages et cartes touristiques. Nous ne citerons que quelques exemples récents mais qui, à nos yeux, ont contribué aux retombées médiatiques et touristiques : La longue histoire du Canal d'Orléans, La Loire et ses terroirs, 100 lieux pour les curieux, Le Guide du Routard - Pithiverais & Gâtinais, Belle de Grignon-Les péniches naissent en forêt. Sans oublier toutes les parutions dans la presse et dans les médias où Belle de Grignon était citée. Il nous fallait par la suite associer au nom de Belle de Grignon un dessin identitaire pour l'avant de la péniche. Les recherches de Joël Le Dréau, maquettiste et passionné de l'histoire du canal, nous permirent de mieux comprendre la signification de toutes les peintures de l'avant des berrichonnes.

Ces « dessins » n'étaient en fait que la représentation graphique des entreprises propriétaires des bateaux. Ils étaient les prémices de nos sigles d'entreprises modernes. Les marins n'étaient pas habituellement propriétaires de leur embarcation. Avec ces proues peintes, ils pouvaient ainsi reconnaître d'autres collègues dépendant de la même compagnie. Nous avons choisi le vert et le blanc pour la maquette. Après de nombreuses hésitations, nous avons opté pour les couleurs blanche et rouge, ces couleurs étant très tranchantes et très visibles sur la couleur du chêne. Le rouge est une couleur chaude qui a de nombreuses significations : triomphe, danger, haine, luxe... Mais elle est surtout connue pour représenter l'amour, la passion, la sensualité... Le blanc suggère la pureté, la propreté et la perfection. Considérée comme une couleur froide, il apporte brillance et éclat. Il est aussi symbole d'innocence et de virginité. Pourquoi une étoile à cinq branches ? L'étoile à cinq branches ou pentagramme est, depuis l'antiquité, signe de santé, de vitalité et d'énergie positive. Elle représente depuis toujours, la lumière, l'harmonie, la beauté et la perfection. Elle est aussi le symbole des cinq éléments vitaux (lumière, terre, eau, feu, air) ou des cinq sens de l'être humain.



Notre logo est composé de trois éléments indissociables de notre aventure :

La flûte berrichonne : dessin à l'origine basé sur la maquette réalisée à l'échelle 1/10 qui identifie rapidement le bateau symbolique du canal.

Une ancre : elle symbolise le lien entre la terre et l'eau.

Un cordage (le verdon) : il symbolise le lien entre le marinier et son bateau.

Les couleurs rouge et blanche identiques à celles de notre blason.

En finalité, bien que nos recherches à l'origine n'aient pas été aussi poussées, nos choix s'avéreront très judicieux. La marque et les logos de notre chantier sont nés et tous nos bateaux les porteront.

Belle de Grignon



Belle de Grignon

Belle d'Orléans

SEPTEMBRE 2019

Il y a des aventures comme celle que nous avons menée avec la construction de Belle de Grignon, qui ne s'improvisent pas. Celle de rejoindre Orléans pour participer au Festival de Loire était très loin de nos préoccupations et priorités au début de notre histoire. Le succès rencontré ces dix dernières années avec, n'oublions pas, plus de 50 000 visiteurs sur le site de Grignon, nous aura permis d'acquiescer quelques lettres de noblesse et d'être plus légitimes pour participer à de grands événements. Nous n'aurions par contre jamais imaginé que notre voyage fut aussi insolite et spectaculaire.

Il y a deux ans, alors que je me promenais sur les quais d'Orléans, lors du festival de Loire 2017, après une intervention sur France Bleu Orléans en compagnie de Jean-Louis, ami marinier et président des Chemins de l'Eau à Combleux, qui avec son association, avait entrepris la remise en état du Suave*, nous rêvions déjà d'une rencontre Belle de Grignon - Le Suave à Orléans en 2019 ! Jean-Louis, plus ancien que moi sur les quais de Loire et natif de Combleux, m'emmena voir Jeff et Nadège*, en charge de l'organisation de la fête fluviale et donc de la gestion des bateaux. Ils prêtèrent une oreille attentive à nos propos, nous laissant déjà entendre que tout serait question de moyens et de budget ; affaire à suivre pour une belle affiche en 2019.

Le temps passe. Belle de Grignon prépare sa mise à l'eau, Le Suave prépare sa métamorphose et nous voilà le 8 septembre 2018. La fête bat son plein, tous les mariniers de Loire et du canal sont là, dont Nadège et Jeff avec qui nous avions acté auparavant avec leur société EVT la mise à disposition des pontons pour la fête. Quelques discussions entre mariniers laisseront filtrer une possible participation de nos péniches adorées sous réserve qu'EVT soit retenue pour l'organisation des fêtes de Loire.

Nous sommes en janvier 2019. EVT* retenue par la ville d'Orléans commence à travailler sur l'organisation. Quelques appels téléphoniques, quelques réunions à Grignon au chantier et à la taverne de Paulo et le projet se met en route. En juin, pour le bouclage du programme, EVT nous contacte pour nous faire part du choix de la ville d'Orléans : une seule péniche sera présente au festival. Ce sera Belle de Grignon, Orléans ayant préféré un bateau du patrimoine et aussi parce que le Suave était réquisitionné par le Département pour le lancement du projet « Le Loiret au fil de l'eau ». Quelle surprise pour nous, d'autant plus que le financement sera pris

Belle de Grignon



Belle de Grignon

en charge par les organisateurs du festival. A ce moment là, bien sûr, quelques inquiétudes naissent : comment se fera le transport ? avec quels moyens ? la péniche supportera-t-elle le voyage ?

De nouvelles réunions avec les entreprises de transport et de grutage apportent toutes les réponses pour lever les inquiétudes. Néanmoins, nous sommes aussi allés en juin avec Jean Jacques et Paulo assister à la mise à l'eau de la petite sœur de Belle de Grignon, Espanola* à Vallon en Sully dans le Berry. Là, c'est sûr, nous aurons été à bonne école avec nos amis pour améliorer la future manœuvre. A partir de début septembre, nous sommes donc à nouveau dans une aventure hors du commun avec la préparation de la Belle pour, cette fois, le bal dans la capitale ! Calfatage, peinture... tout y passe pour que notre Belle soit la reine du festival, sans pour autant prendre la place de nos amis anglais invités d'honneur. Avant le jour J les organisateurs nous demandent de placer la péniche dans le bief de Choiseau, à proximité de la route, pour faciliter le levage.

Le 8 septembre 2019, Belle de Grignon passe la frontière communale de Coudroy pour la première fois. Pas le plus dur mais quand même ! Voilà déjà les marinières qui s'initient au halage... Un entraînement avant l'heure. Un peu anxieux, nous attendons le convoi. Et quel convoi ! A son arrivée, nous sommes ébahis devant tant de grosses mécaniques et les spectateurs, arrivés discrètement, aussi. Les organisateurs ont tout prévu pour garantir un voyage sans « bobos ». L'installation de deux grues pouvant soulever 200 tonnes chacune et de la remorque de 30 mètres durera près de trois heures. Dans une ambiance assez olympienne, nous sommes tous émerveillés. Notre Belle à 16 heures, quittera sa confortable position sur l'eau pour s'envoler un court instant vers une position moins enviable : c'est le spectacle avant l'heure ! La Belle est en l'air, sans souffrir, laissant quelques larmes s'échapper. Nous en profitons pour examiner la structure qui, à notre grande satisfaction, n'aura pas souffert depuis une année dans l'eau.

La Belle a mis sa ceinture direction Orléans en empruntant un circuit inédit, connu des seuls organisateurs, en passant par le pont de Grignon, Plateville et la forêt, pour rejoindre la DBB. Nous suivons le convoi jusqu'à Orléans en stressant à chaque carrefour, chaque rond point, que les chauffeurs et voitures pilotes franchissent avec une aisance extraordinaire. Le 8 septembre 2019 à 20 h, tout comme l'année précédente le 8 septembre 2018, la Belle est à son poste pour vivre de nouvelles heures historiques.

On prend les mêmes et on recommence. C'est donc le 9 septembre 2019 à 8h30 du matin, devant journalistes et badauds, que la belle prend son premier bain dans le canal latéral à la Loire, 55 ans après le passage du dernier berrichon. Et là, je peux vous assurer qu'une joie immense nous envahit après avoir vérifié qu'il n'y avait pas de fuites. Jean Jacques, Paulo, Jean Paul et moi-même, sur la péniche, sommes fiers de cet exploit tout en pensant à tous ceux qui y ont contribué.

Belle de Grignon



Belle de Grignon

A cet instant, alors que l'aventure avait débuté 10 années auparavant, que pouvions nous demander de mieux ? Le soleil bien sûr, le public et que la fête soit belle à Orléans pendant 3 semaines. Ce qui fut réussi, mis à part le dimanche pluvieux mais heureux. Et oui, trois semaines de logistique organisées par les membres de l'équipage : nuitées à bord, repas à bord, visites, halages... et le retour bien sûr, avec des souvenirs extraordinaires que chacun d'entre nous gardera de son vivant.

Que dire des démonstrations de halage où, costumés, nos haleurs, hommes et femmes, se remettaient en cause chaque jour, soit à cause du vent, soit à cause de la gêne des décorations sur les quais, soit par manque de consignes, soit du fait de la présence d'autres embarcations sur le plan d'eau ? Deux à quatre mariniers pour le halage, deux mariniers à la bourde, deux mariniers à la surveillance, là où il en fallait deux au total à la belle époque, avec de temps en temps un homme à la « mer ». Du plaisir en tout cas à chaque passage où le son de notre petite cloche de bord « Titanic » avait du mal à être entendue, couvert par les applaudissements des nombreux spectateurs.

Que dire des visites quotidiennes sous la houlette de nos guides qui auront accueilli avec un rythme effréné des milliers de visiteurs, dans la chaleur, l'allégresse et la bonne humeur et en y perdant parfois la tête ? Que dire de l'accueil et des repas préparés par nos marinières, chaque midi et soir, pour que nos mariniers survivent ? Les soirées, elles-aussi, étaient animées par les mariniers ou chanteurs de passage attirés par l'ambiance sur notre scène improvisée, où nous reprenions à tue-tête tous les classiques de chants de marins.

Que dire des mémorables nuitées dans l'habitable des mariniers, sur nos modestes lits superposés, mais agrémentées par les ronflements des uns ou des unes, des levers nocturnes des uns ou des autres et rythmées parfois aux sons des orchestres ou des chariots élévateurs ?

Une fois n'est pas coutume, pour 18 jours, Belle de Grignon aura été Belle d'Orléans, là où nous aurons fêté son premier anniversaire, couronné d'un splendide spectacle pyrotechnique qui n'était pas, toute modestie gardée, sans nous rappeler celui de Grignon le 8 septembre 2018. Mais là nous étions spectateurs et admiratifs.

Que dire de plus, si ce n'est que nous avons tous vécu des moments très forts et conviviaux pour cette sortie spectaculaire qui aura fait notre fierté, celle des Orléanais et de notre village ? Nous l'avons faite aussi pour naviguer ! Belle de Grignon est inscrite dans l'histoire pour durer, pour nous faire rêver et entreprendre de nouvelles aventures, dont la construction d'un nouveau bateau, encore plus ancien que notre flûte berrichonne : le coche d'eau d'Orléans. Alors, en avant toute ! au fil de l'eau, et nous l'espérons, vers une arrivée prochaine à Montargis mais, cette fois par le Canal rouvert à la navigation.

* Le Suave : berrichon à moteur métallique acquis par le Syndicat Mixte de Gestion du Canal d'Orléans en 1990 et repris par l'association Les Chemins de l'Eau de Combleux en 2017.

* EVT : Société Evénements - Voiles - Traditions dirigée par Nadège et Jeff

* ESPANOLA : flûte berrichonne, en bois, construite à Vallon en Sully par le CPIE de Tronçais et repris par l'association AVPF pour la fin de sa construction et sa gestion. Mis à l'eau en juin 2019.

Belle de Grignon

Belle de Grignon

AAMB-François Berenwenger - N°30



AAMB-François Berenwenger - N°30

La vie à bord

2017-2018

Les premiers mariniers étaient d'anciens agriculteurs, laboureurs ou commis de ferme. Les « chi dans l'eau » par opposition aux « gens d'à terre » pouvaient compter jusqu'à treize enfants : plusieurs générations vivaient sur la même péniche, qui était au centre de tous les événements familiaux : accouchements, décès. On se mariait presque toujours entre gens de même profession. Les épouses assuraient la navigation et l'entretien de la nombreuse famille. Les enfants en bas âge étaient attachés par une longue couliassant sur le fil à linge de la marinière, quand ils se promenaient sur le « plat bord ». Il n'existait pas d'écoles spécifiques pour les enfants. Ils allaient de temps à autre à l'école, quand la péniche était à quai dans un port, au gré des destinations. A bord les conditions de vie étaient très difficiles dans un espace réduit. La cabine arrière de 6 m² pouvait abriter des familles avec plusieurs enfants. On y trouvait des lits superposés, une petite table, des petites chaises et un petit poêle à bois pour se chauffer. Jean-Luc, ébéniste et menuisier, aidé par François, prit en charge la réalisation des meubles, afin qu'ils soient les plus représentatifs de l'époque. Cet espace chaleureux est un des lieux sur notre bateau où il fait bon vivre et où les visiteurs aimeraient bien passer quelques bons moments. Patience ! Mariette prit soin de réaliser quelques dessus de lits, faisant penser au **garriau**, et rideaux.

Les toiles de « fortune » à l'extérieur au dessus des cales, contre les intempéries, et la **ramée** au-dessus du balcon, agrandissaient légèrement l'espace vital. Les mariniers pouvaient aussi dormir dans les cales et la proue. Les familles se nourrissaient à la façon des nomades, de hérissons, de poissons braconnés dans le canal pendant la nuit... L'écurie, pour les ânes ou les mulets, se situait au centre de la péniche et permettait d'abriter les animaux et le foin pendant la pause et la nuit. Les animaux embarquaient par un petit pont. Un espace avec un lit en partie haute pouvait y être installé pour recevoir le charretier. Quelques volailles ou lapins et, parfois, une chèvre, partageaient l'écurie des ânes. On vendait parfois le crottin des ânes ou on l'échangeait contre les légumes de l'éclusier.

Il était fréquent de voir le linge sécher sur les péniches. Il était lavé en bord du canal dans les lavoirs, là, où lavandières et marinnières se retrouvaient agenouillées dans leur **cabasson** ou selles. Si la brosse frotte, si le battoir frappe, la langue n'est pas en reste et les laveuses profitent de l'instant pour cancaner.

Belle de Grignon



Belle de Grignon

Le halage

2018-2019

Pour tirer, les haleurs se passaient un harnais autour de la poitrine et par-dessus l'épaule : une bande de tissu tressé d'environ 10 cm de large, qui pouvaient être appelée, selon les régions, bricole, las, ... Les haleurs à la bricole tiraient penchés en avant et étaient pour cela surnommés « les ramasseurs de persil ». Ils pouvaient aussi tracter en s'arc-boutant sur le dos, alternant les deux positions pour atténuer les douleurs.

La bricole était liée à une « cordelle », cordelette elle-même reliée au long cordage « le verdon » appelé maillette ou fintrelle, de plusieurs dizaines de mètres de long et attaché à la péniche à déplacer. Le verdon à son extrémité peut être divisé en autant de cordages qu'il y a de haleurs.

Ce cordage partait du grand mât, haut parfois de 6 à 8 mètres, pour éviter que le verdon ne traîne dans l'eau et ne l'alourdisse ou pour éviter les branchages et arbres le long des berges, ou bien partait du petit mât à l'avant de la proue ou était tout simplement fixé à la galoche ou poupée installée sur l'écurie. Le point d'accrochage était aussi fonction du chargement de la péniche. Moins la péniche était chargée, plus la prise au vent était importante et moins les raquettes étaient enfoncées dans l'eau. La conduite de la péniche était alors difficile.

Il était d'usage de relier la cordelette de la bricole au verdon par l'intermédiaire d'un os de tibia de mouton ou un os de lapin, passé dans une boucle pour permettre au marinier de se défaire d'une situation d'urgence.

De ce travail surhumain ne nous restent que quelques photos et de rares témoignages. En premier lieu parce que ce fut probablement une des premières techniques de traction employée sur les voies d'eau. Si quelques auteurs de l'antiquité évoquent bien le halage par des animaux, il n'en reste pas moins vrai que ce travail fut avant tout exécuté par des humains. Il faut avoir à l'esprit que le halage à col d'homme fut utilisé pendant des siècles et qu'il représente le mode de propulsion le plus longtemps employé en navigation fluviale.

Les berrichons portaient 60 à 80 tonnes en canal. Un bon couple de haleurs pouvait parcourir 1 à 2 kilomètres par heure, mais à quel prix ! Les tirer était à la portée du halage humain mais ne pouvait pas rivaliser avec la traction animale qui avec de moindres efforts pouvait parcourir le double de kilomètres.

Belle de Grignon

HALAGE À COL D'HOMME

« Ils tractaient tête baissée, le regard vide, les épaules labourées par la bande de tissu de la bricole. Ils halaient, les dents serrées sur leur fatigue, gesticulant sans cesse pour tenter de chasser les mouches nombreuses qui voltigeaient sur le chemin de halage... »

René Descombes.

Le halage, d'après de nombreuses sources bibliographiques, mérite de bonnes explications. Il est indissociable de la vie des marinières, de la vie dans les ports des petits villages et de tous les métiers liés à la batellerie.



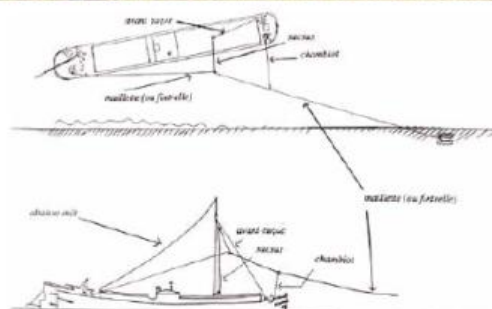
Le Canal d'Orléans au fil du temps - R. Rabartin



AAMB-François Berenwanger - N°30

TECHNIQUES DE HALAGE : D'APRÈS LE LIVRE HALAGE ET TRACTION DE FRANÇOIS BERENWANGER

Sans pour autant être suffisamment expérimenté pour donner quelques conseils, les règles esquissées ci-dessous mettent en avant que le halage est une science ! Si haleurs, marinières et charretiers n'allaient pas longtemps à l'école, ils apprirent sur le terrain tous les principes de la dynamique : les actions, les réactions et les résultantes des différentes forces exercées sur le péniche. Chapeau !



Dessin Hervé Chape

Belle de Grignon

Certains haleurs vendaient leur travail à la journée. Ce pouvaient être de pauvres hères qui vivaient près des canaux ou des rivières en espérant trouver un bateau à halier pour un salaire souvent dérisoire. Cette main-d'œuvre se recrutait surtout dans les ports des fleuves et canaux. Ils pouvaient eux-même être bateliers et travailler pour une entreprise de batellerie ou pour leur propre compte. D'autres, plus ou moins haleurs occasionnels, exerçaient diverses professions liées ou non à la batellerie (menuisier de marine, paysans...). En principe, les enfants étaient exclus de ce travail de halage. L'âge minimum pour le halage par exemple sur le canal d'Orléans était de quinze ans. Malheureusement, comme souvent, cette réglementation n'était pas respectée et les enfants halaient.

Il semble qu'il n'y ait de chemin de halage que sur un seul côté de la voie d'eau, mais parfois, comme sur le canal de Briare ou d'Orléans, la traction se faisait des deux côtés. Inutile dans ce cas d'avoir quelqu'un à bord pour guider le bateau.

Sur les canaux et rivières, l'introduction du gabarit Freycinet entraîna progressivement la disparition de la traction à col d'homme ou, du moins, sa rarefaction. Le préfet du Loiret en autorisant le halage animal en 1842, provoque la désuétude progressive du halage à col d'homme sur les voies d'eau du département. En principe la loi Freycinet de 1879 interdit le halage à col d'homme, mais celui-ci subsista encore longtemps. Ces interdictions se heurtèrent à l'hostilité des haleurs dont c'était le seul revenu. Ils se virent ainsi privés de leurs maigres ressources et s'en prirent parfois aux équipages et aux charretiers des bateaux halés par traction animale.

Malgré ces incidents et résistances, la transition vers la traction animale fut engagée et alla en se développant. Les écuries pour recevoir ânes et mulets sur les péniches berrichonnes firent leur apparition. Ces animaux deviendront alors les compagnons des équipages pour souvent le plus grand plaisir des enfants. Seul ou en couple les mulets et ânes étaient accompagnés par le marinier ou le charretier employé à cette tâche. L'âne berrichon, « le grand noir du Berry » en provenance d'Algérie, était plus couramment utilisé pour sa résistance et sa petite taille.

LES RUDESSES DE LA NAVIGATION

Fort de toutes ces pratiques et conseils nous nous sommes essayés au halage à la bricole pour la première fois le long du canal à Orléans lors des fêtes de Loire du 18 au 22 septembre 2019. Toutes les conditions les plus mauvaises étaient réunies pour apprendre le halage : fort vent, passage sous le pont Thinat, quai encombré et péniche non chargée. Le passage sous le pont s'apparentait les premières fois à glisser le fil dans le chas d'une aiguille ! Nous ne détaillerons pas trop nos aventures qui nous laisseront des souvenirs impérissables, voire humides. Et avouons que nous n'étions pas trop de six mariniers pour venir à bout de la Belle là où deux suffisaient à la belle époque !

Rendez vous à Grignon, pour les prochaines manœuvres dans le bief de Choiseau, où promis nous ferons honneur aux bateliers et haleurs d'antan.

Belle de Grignon

Belle de Grignon

Elles aussi y étaient

Il aurait été regrettable de ne pas parler du rôle que les épouses des marinières ou tout simplement les « femmes » de l'association ont eu pendant plus de 10 années. Bien loin du chantier dont elles entendaient parler au quotidien, bien loin de nous quand nous partions des journées entières pour travailler à Grignon ou recevoir les visiteurs le week-end ou durant les congés, mais proches de nous quand il fallait mettre la main à l'ouvrage.

Pour participer à la logistique des guinguettes et des randonnées, aux décors, aux costumes, à la couture, à l'animation... nos belles répondaient présentes. Et, je vous assure, pas plus facile à encadrer que nos marinières ! Le seul endroit où elles n'avaient pas le droit de rentrer, c'était dans la cambuse à Paulo ! Seule chose rassurante, elles savaient où nous trouver. Bon, il est vrai que l'ivresse de temps à autre pouvait aussi attiser les colères ou, qui sait, adoucir les mœurs !

Quelques unes d'entre elles ont pu goûter à la joie de passer une nuit à bord, dans le lit étagé, à Orléans. Maigre récompense mais quel merveilleux souvenir !

Elles ont participé à notre histoire et, après 10 années de patience, elles aussi, pourront dire qu'elles y étaient !

Dans notre C.D. joint à ce livret, écrit et interprété par Dan Gral, auteur, compositeur, vous comprendrez mieux notre histoire, celle des marinières du canal et de leurs épouses.



1 2 3 4 5

[illegible]

Oh le Bateau.
Vive l'eau vive. Lament.
du Son



Frignon, un lieu de vie

Le site de Grignon, certains jours, ne désespère pas et vit au rythme des grands sites touristiques. De là à être à la hauteur du port de Briare, il y a un grand « canal » à franchir...mais qui sait !

Les visiteurs d'horizons divers affluent de toute la France pour venir admirer Belle de Grignon et son joli port fleuri, à pied, à vélo, en bateau, en voitures anciennes... plus de 5000 personnes sur une année !

Nos guides sont toujours là pour les accueillir et nos visiteurs, comme en témoignent les messages du Livre d'Or, sont toujours très enthousiastes et reconnaissants.

Nos visiteurs, sous la houlette de Paulo, viennent aussi à notre rencontre pour nous faire partager leurs histoires, ce qu'ils ont appris de leurs parents ou de leurs grands parents. C'est dans cette ambiance que nous nous nourrissons d'énergie pour chaque étape à venir. Les moments passés sont magiques, inoubliables et souvent emprunts d'émotion. C'est une véritable mémoire collective !

Si le site de Grignon est synonyme de quiétude, il n'en reste pas moins qu'il demeure, depuis l'abandon du canal et la fermeture de ses cafés et restaurants, un lieu de vie apprécié et animé avec de nombreuses fêtes locales. Pas si loin que cela le temps de la célèbre chanteuse de cabaret « Patachou » qui aimait l'Auberge des 3 Ecluses, le temps du restaurant du « Pont de Grignon » anciennement « Assurance contre la soif » sans oublier les fêtes locales, les concours de pêche et les courses cyclistes.

Notre association depuis 2007, a régulièrement animé et donné vie au site en organisant de nombreux événements : Grignon au temps des marins en 2007, Caravane de Loire en 2008, Caravane de Loire en 2010, La fête de la batellerie en 2013, Belle de Grignon en 2018, ainsi que de nombreuses quinquettes et journées du patrimoine.

Les visites pédagogiques du chantier de construction et les fêtes locales ont été les deux composantes d'une nouvelle dynamique et réussite locale. Le nouveau challenge à relever, et pas des moindres, sera pour nous et les collectivités, de préserver le bien-vivre et le bien-être au Port de Grignon tout en conservant l'attractivité des lieux.



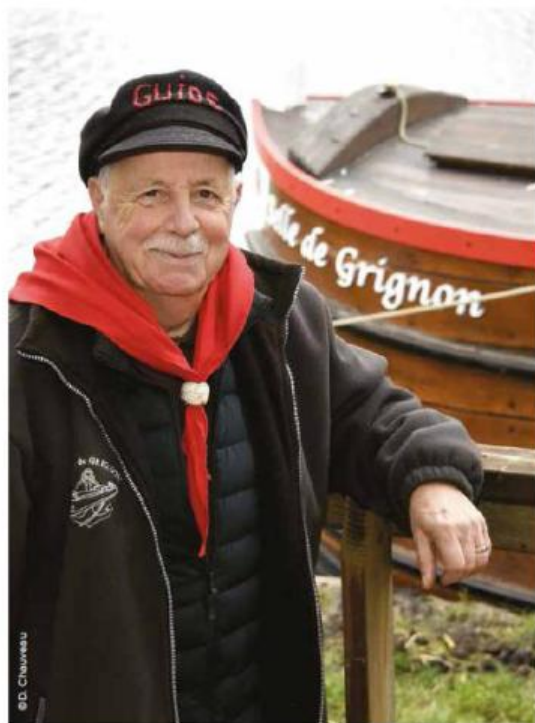
Belle de Grignon



Belle de Grignon



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Chez Paulo

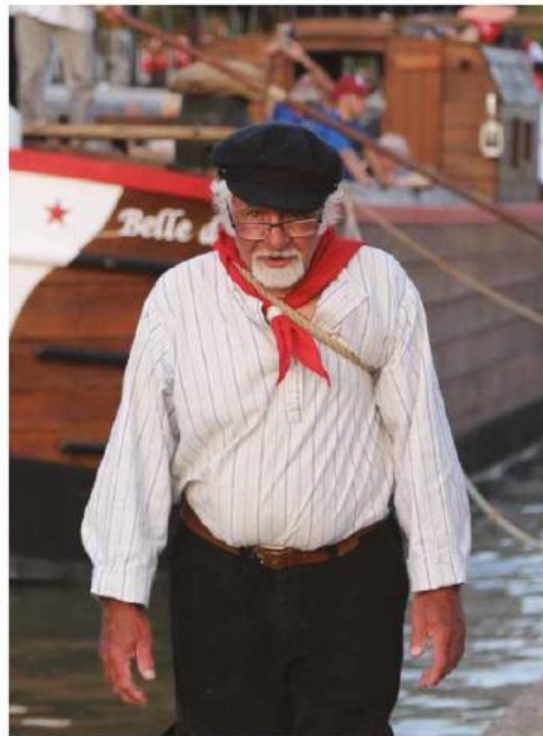
2013-2020

S'il y a un lieu mythique et indescriptible, c'est bien celui de la cambuse « chez Paulo ». Au début de notre aventure, Guy et Mariette Parmentier mirent à disposition leur ancienne étable pour faire un premier atelier. Rapidement, l'ancien local du tank à lait prit des allures de cuisine. Des petits équipements y furent installés et Paulo, notre « chef étoilé », y prit ses quartiers. Des bâches permirent de créer l'espace pour manger et de s'abriter du froid. Par la suite, des cloisons isolantes furent installées et le petit chauffage à gaz y trouva sa place. Rapidement devenue plus confortable, la cambuse devint lieu de toutes les histoires, de décisions, de discords, de fêtes... Qui pensait alors que Paulo y préparerait plusieurs centaines de repas? Modestes mais goûteux, tous les menus (à 5 euros par personne) étaient préparés avec soin et attendus. L'ambiance était au rendez-vous : histoires, chants, anniversaires... sans oublier toutes les galettes de Mariette et la goutte de Guy. Notre petite « éclu-sette », après chaque repas, réchauffa souvent les cœurs et les mains quand il fallait travailler dehors alors qu'il gelait. L'ambiance et l'atmosphère des lieux étaient parfois dignes du roman « Germinal » de Zola !

Aujourd'hui encore, cet espace reste comme un endroit indispensable à l'équipe. Il permet de fédérer, de communiquer, de prendre toutes les mauvaises ou bonnes décisions. Et heureusement que les murs ne peuvent pas parler !

Merci Paulo, dans ces lieux, d'avoir mis au service de tous, ton humour, ton caractère, ta bienveillance et ton savoir-faire.

Belle de Grignon



Jean Jacques est un passionné. Il fait partie de ces hommes humbles et talentueux qui forcent le respect. Merci Jean Jacques. La Belle te doit beaucoup et elle vivra toujours au rythme de ton cœur.



Belle de Grignon

Hommage au Patron

RENDRE HOMMAGE AU PATRON, À JEAN-JACQUES, N'EST PAS CHOSE SIMPLE. 4 MOTS POURRAIENT SUFFIRE :

RUDE, COURAGEUX, TALENTUEUX, HUMAIN.

Jean Jacques n'a jamais souhaité que les honneurs lui reviennent. Comme il l'a souvent dit, « quand j'ai dit OUI, à Denis je ne savais pas que j'en prenais pour 10 ans ». Et pourtant, la mission a été menée de main de maître. Un maître charpentier. Cet homme, vous ne l'avez pas souvent vu lors des visites car il a une autre passion la pétanque ! Dès sa retraite, Jean-Jacques a souhaité intégrer le groupe de la Maison des Loisirs et de la Culture, quand il a appris que nous allions mener un projet titanesque de travail du bois. Les choses ont vite accéléré quand nous sommes allés ensemble rendre visite à Monsieur Chambareau, sur le site de Magnette, à Audes, dans l'Allier, là où se trouvait une épave de flûte berrichonne : l'Aramis. La magie a fonctionné dès cet instant. Les opérations se sont enchaînées : maquette, visite de musée, chantier, épures... construction. Jean Jacques est connu pour son professionnalisme et son talent pour le travail du bois. Longtemps solitaire dans son travail, dans ce chantier de bénévoles pour la plupart sans connaissances du bois, Jean Jacques s'est transformé aussi en maître d'apprentissage et, avec beaucoup de pédagogie, il a enseigné à tous ses petits secrets. Nous savons bien qu'il en reste encore de cachés ! Il était repérable, en partant de Montereau puis en passant par Lorris, avec sa mythique voiture « postale » jaune, son atelier ambulant. On y trouvait tout ce qu'il fallait, du plus petit outil au plus gros, dont sa précieuse biseau et sans oublier ses boules de pétanque, tout aussi précieuses ! Fait du hasard un des outils le plus utilisé, le bédane, sorte de ciseau à bois, doit son nom à sa ressemblance avec un bec de canard qui, lui-même aura donné son nom à la péniche de type « bé de cane » à l'origine de la flûte berrichonne. Les journées étaient parfois épuisantes, parfois festives, mais le gaillard prenait le temps de repasser par Lorris pour une petite partie de pétanque bien méritée aux côtés de Françoise, son épouse. La voiture connaissait la route depuis plus de dix années, heureusement moins sinueuse que la rigole de Courpalet qui, elle aussi partant de Montereau, rejoint Grignon depuis la fin du 17ème siècle. Pas de loin de penser que tous les chemins mènent à Grignon !

À chaque étape, Jean-Jacques nous a impressionnés par son aptitude à relever tous les défis, avec sérénité. Il arrivait parfois fatigué au chantier, mais rarement le moral en berne. Chaque problème rencontré a trouvé une solution. Nous avons tous été impressionnés par sa force et les techniques pour déplacer la péniche, les poutres... Récemment il dirigea la réalisation du préau avec à nouveau des méthodes artisanales, l'emploi d'une chèvre... sans faiblir. Rien ne trahissait qu'il était heureux et soulagé. Le chantier était fini et sa Belle à fabri pour longtemps. Je n'ai pas peur de le redire et de le féliciter - à notre échelle et pour notre époque - Jean-Jacques restera pour moi un génie. J'avais pris soin de le comparer à Léonard de Vinci, bien sûr la comparaison était osée. Mais allez visiter le Musée Léonard de Vinci au Clos Lucé à Amboise, et vous comprendrez que bon nombre d'inventions naissent à partir d'idées, de croquis et de passions.

Belle de Grignon



Belle de Grignon

Les équipes de bénévoles

DEPUIS 2007

Depuis plus de treize années, de nombreux bénévoles se sont relayés sur le chantier et ont participé au succès de Belle de Grignon. Que toutes et tous en soient sincèrement remerciés.

Des personnes ont quitté le navire, de nouvelles personnes sont montées à bord et d'autres embarqueront. C'est la vie d'une association, dans notre cas et pour ce projet, d'une petite entreprise, où les objectifs, même s'ils n'auront pas toujours été partagés par tous, auront été discutés et respectés pour mener le bateau à bon port, contre vents et marées.

A Grignon il y a une âme, que nos marinières et bénévoles de l'association, tout comme une flamme, ont entretenue pour que le devoir de mémoire patrimonial ne s'éteigne jamais.

C'était là une belle manière de laisser notre empreinte dans le temps !



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Espanola, petite sœur du Berry

Faire référence à la flûte berrichonne Espanola, c'est évoquer une histoire d'hommes et de passionnés qui, en parallèle de la nôtre, avaient eux aussi envie de faire revivre l'histoire du Canal de Berry et encore plus redonner vie à leur cher canal.

Notre histoire est intimement et techniquement liée à la leur et à la péniche ARAMIS dont nous avons parlé dans notre livre de 2013. Des rencontres et visites successives avec Monsieur Chambareau*, le CPIE de Tronçais** et, pour finir, récemment, avec Jean-Claude Aumenier, Remy Fiaux, Pierre Lemercier et Jacques Lelièvre, membres de l'AVPF***, qui eurent à cœur de finir et de mener le projet au bout avec leur équipe.

Bravo aux équipes qui se sont succédé pour cette très belle réalisation depuis plus de dix années. Le nom de cette flûte berrichonne « Espanola » a été choisi pour rendre hommage à tous les ouvriers prisonniers espagnols qui participèrent à l'histoire de la construction du canal de Berry.

Vous l'avez découvert dans notre livre, l'histoire du canal de Berry, qui ne s'ouvrit à la navigation progressivement qu'à partir de 1831, est étroitement liée au canal d'Orléans. Le canal de Briare et le Canal latéral à la Loire nous séparent, mais qui sait, peut-être un jour nous retrouverons nous à Marseille-Les-Aubigny (18) pour une rencontre historique.

La vie de bénévoles est souvent nourrie de rêves, alors rêvons tous ensemble !

*René Chambareau : Décédé en 2010 et cofondateur du Musée du Canal de Berry. Cet ingénieur voulait une passion « chronophage » au plus étroit de nos canaux. Il ne se contentait pas d'en raconter l'histoire, il rêvait de le voir revivre et militait pour son reclassement.

**CPIE de Tronçais : Association qui avait initié le projet en 2010.

***AVPF : Association pour la Valorisation du Patrimoine Fluvial.

Belle de Grignon



Quelques étapes de la construction de 2012 à 2013



Assemblage des tables, douces et membrures



Belle de Grignon



Quelques étapes de la construction de 2014 à 2016



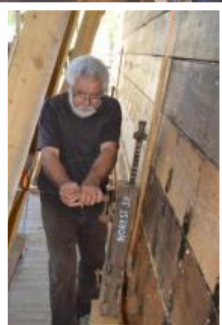
Assemblage des bordés et de la proue



Belle de Grignon



Quelques étapes de la construction en 2017



Basculement, étanchéité, gibasses et calfatage



Belle de Grignon

Quelques étapes de la construction de 2018



Ecurie, bollards, raquettes, proue,
cabine, membrures...



Belle de Grignon

Quelques étapes de la construction de 2018



22 août. Déplacement de la péniche



Belle de Grignon

Quelques étapes de la construction de 2018



31 août . Basculement de la péniche



Belle de Grignon

Quelques étapes de la construction de 2018



Début septembre. Les finitions et préparatifs



belledegrignon@orange.fr
www.belledegrignon.fr



Belle de Grignon



Belle de Grignon

Prêts pour l'avenir

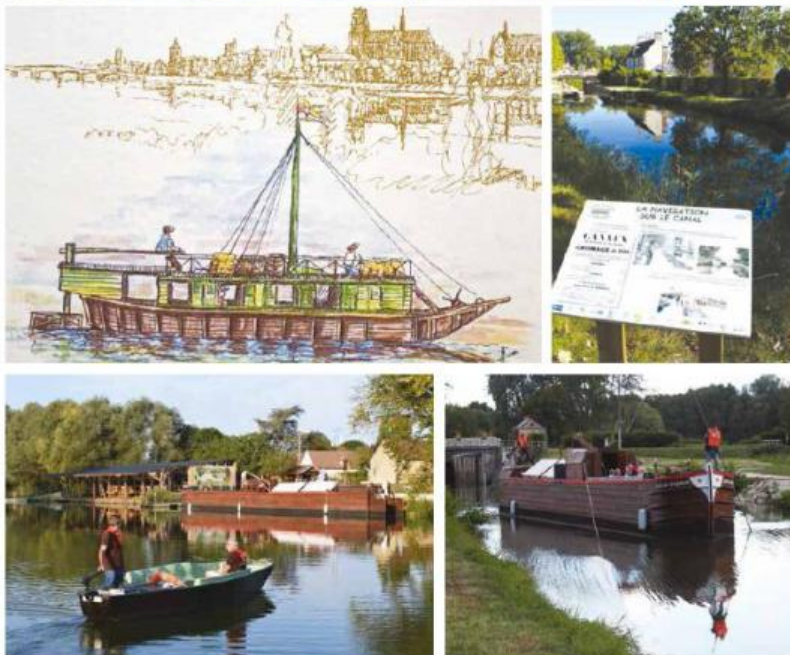
« Belle de Grignon » aura donné l'élan pour que Grignon, ancienne cité batelière, revive au cœur du Loiret, au fil de l'eau. D'autres projets locaux vont naître de cette initiative :

- La mise en place de bateaux de promenade électriques pour découvrir d'autres sites naturels et cachés du canal d'Orléans.
- Des parcours pédagogiques sur l'histoire du site, la faune et la flore, pour permettre aux nombreux touristes de passage de découvrir notre patrimoine.
- Des promenades à bord de Belle de Grignon où nos mariniers et nos haleurs, vous commenteront l'histoire de la batellerie du canal. Une découverte bucolique et unique en France !
- Des commerces et animations

L'espoir de rejoindre Montargis à très court terme se concrétisera prochainement avec la remise en état des écluses de Choiseau et de la Chaussée sur la commune de Coudroy. Quelques opérations de curage seront néanmoins nécessaires sans être insurmontables. La perspective de rejoindre Combleux puis Orléans en naviguant sur le canal restera toujours un des objectifs du Collectif « Canal d'Orléans ». Des solutions et des aménagements adaptés, tout en respectant l'environnement et le cadre de vie, existent et seront à reconsidérer en fonction du besoin.

Un nouveau projet, tout aussi emblématique que la construction de Belle de Grignon, devrait être lancé à partir de 2021 à Grignon : la construction d'un coche d'eau, bateau en bois de 18 mètres. Dans les années 1750 à 1850 cette sorte de gabarre ou de toue cabanée, aménagée avec des cabines, permettait le transport de voyageurs, par halage, au départ de Paris pour rejoindre Montargis, Briare ou Orléans. Cette construction nous permettra de découvrir un autre pan de l'histoire des canaux d'Orléans et de Briare, jusqu'alors assez méconnu mais tout aussi passionnant.

À Grignon, depuis 1676, l'histoire continue pour vous, avec nous.



Voyager sur les rivières et les canaux... Le Coche d'Eau



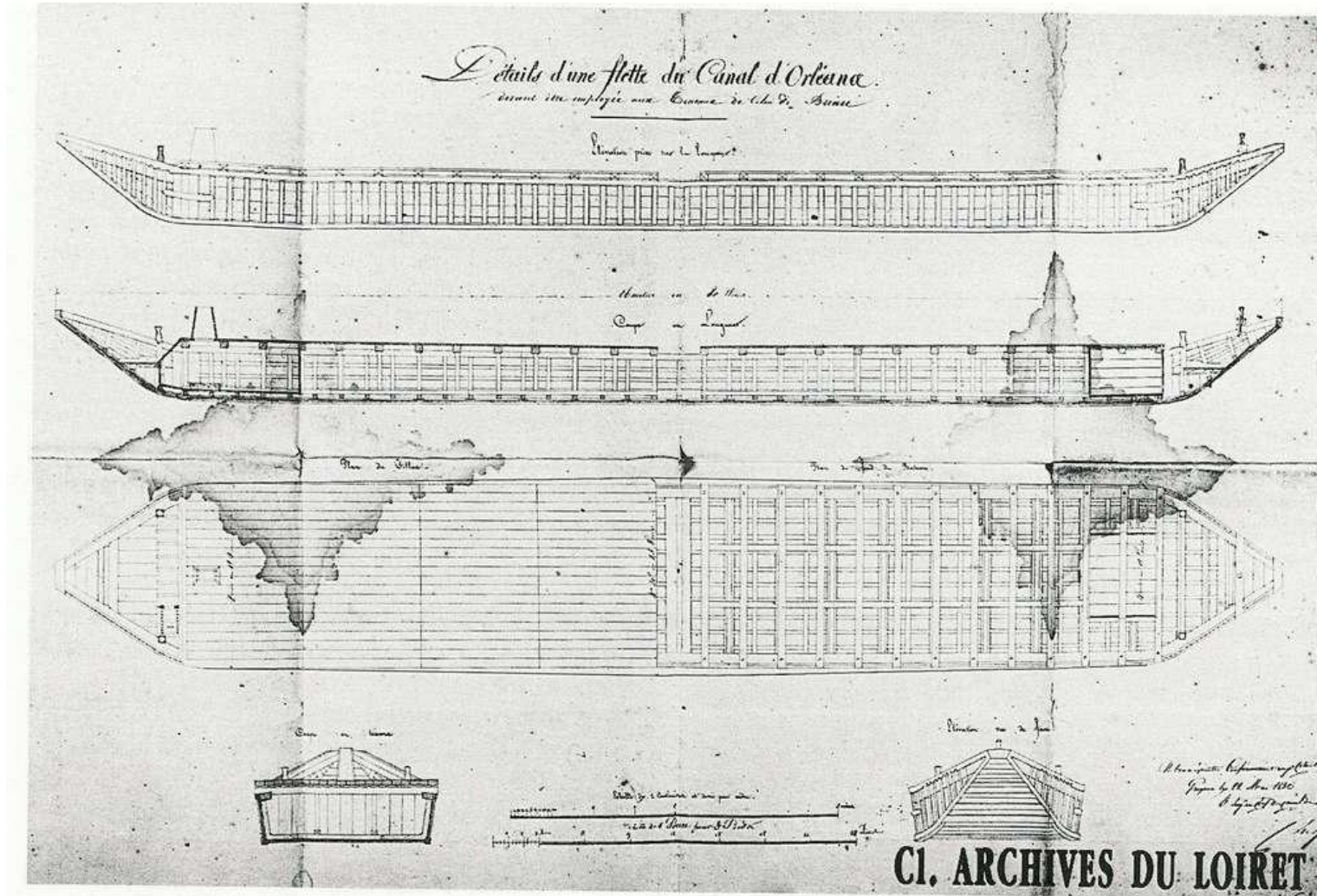
Voyager sur les rivières et les canaux

Le grand chaland de Loire (XIXe s.)



Voyager sur les rivières et les canaux

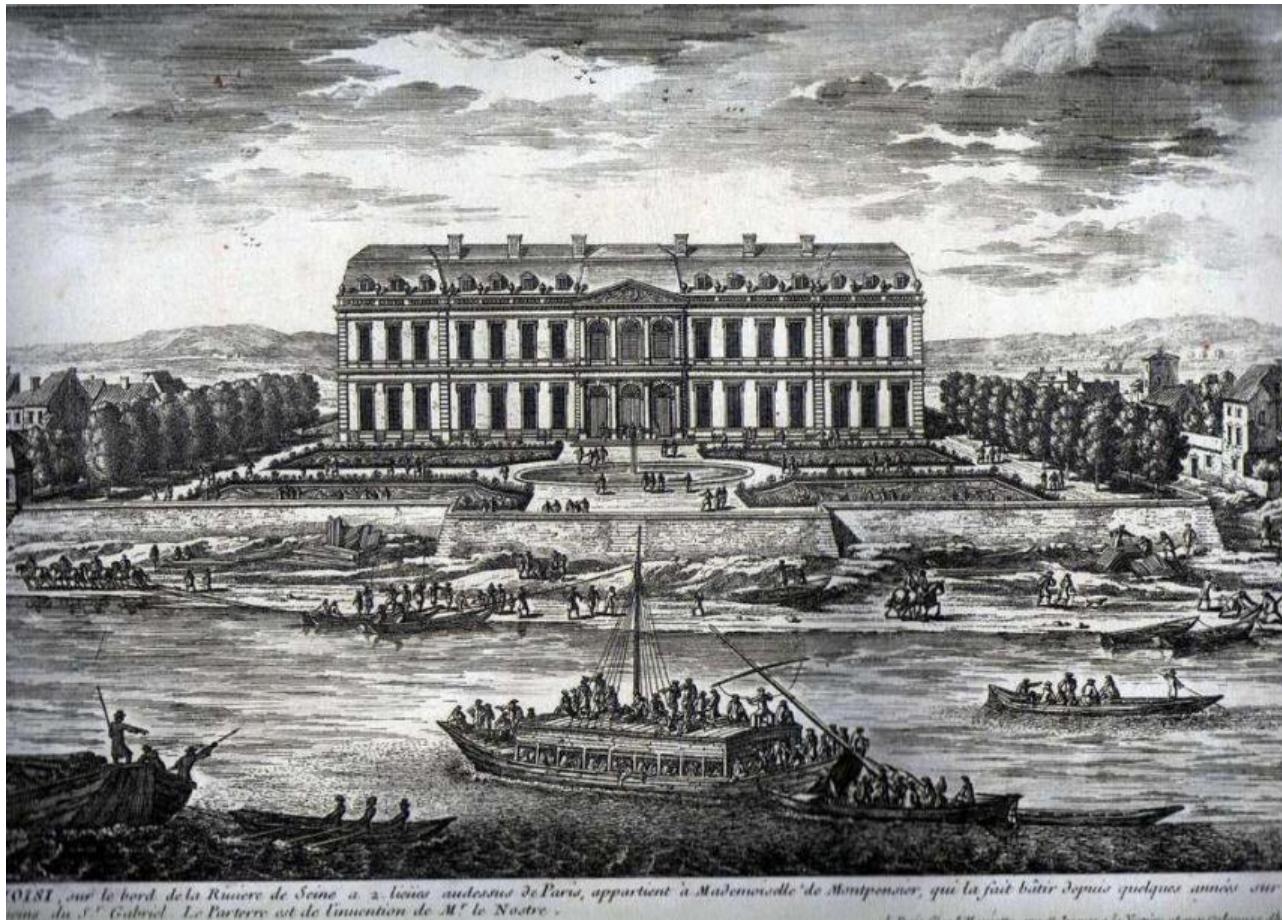
Flette du canal d'Orléans, 1880. La flette est un marnois étroit et long



Voyager sur les rivières et les canaux

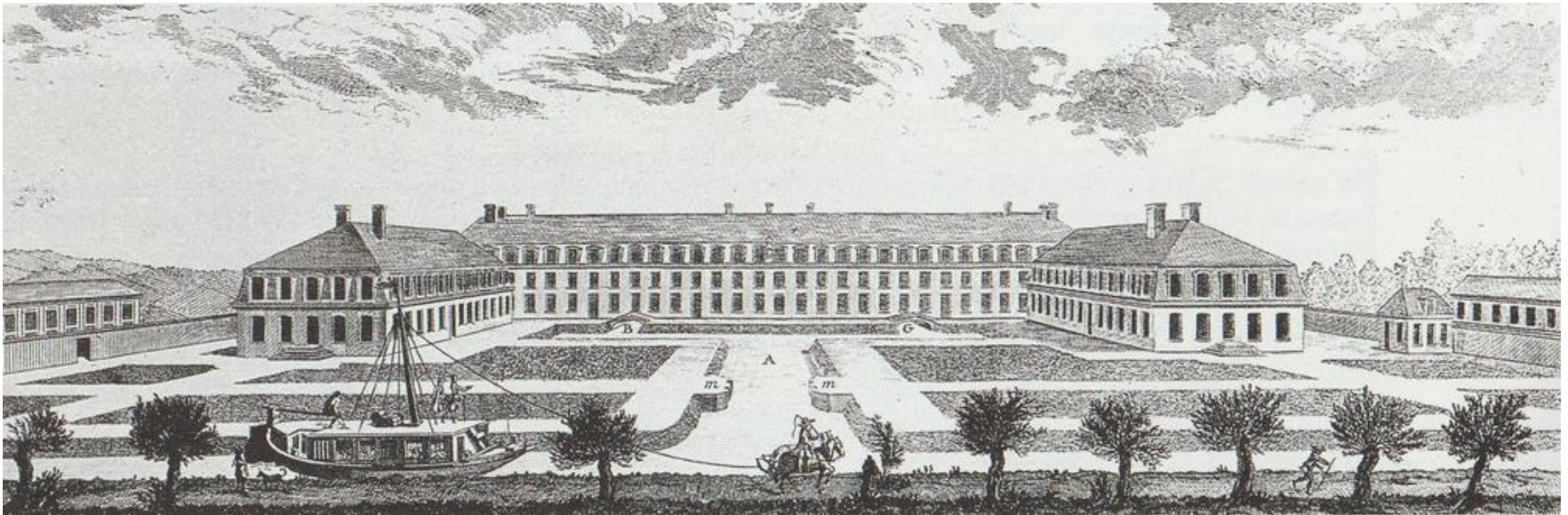
Là, nous sommes à Choisy-le-Roy, devant le château que Madame de Montpensier, cousine de Louis XIV, vient juste de se faire construire.

Nous sommes donc autour de 1700. Et on voit bien le coche qui remonte la Seine.



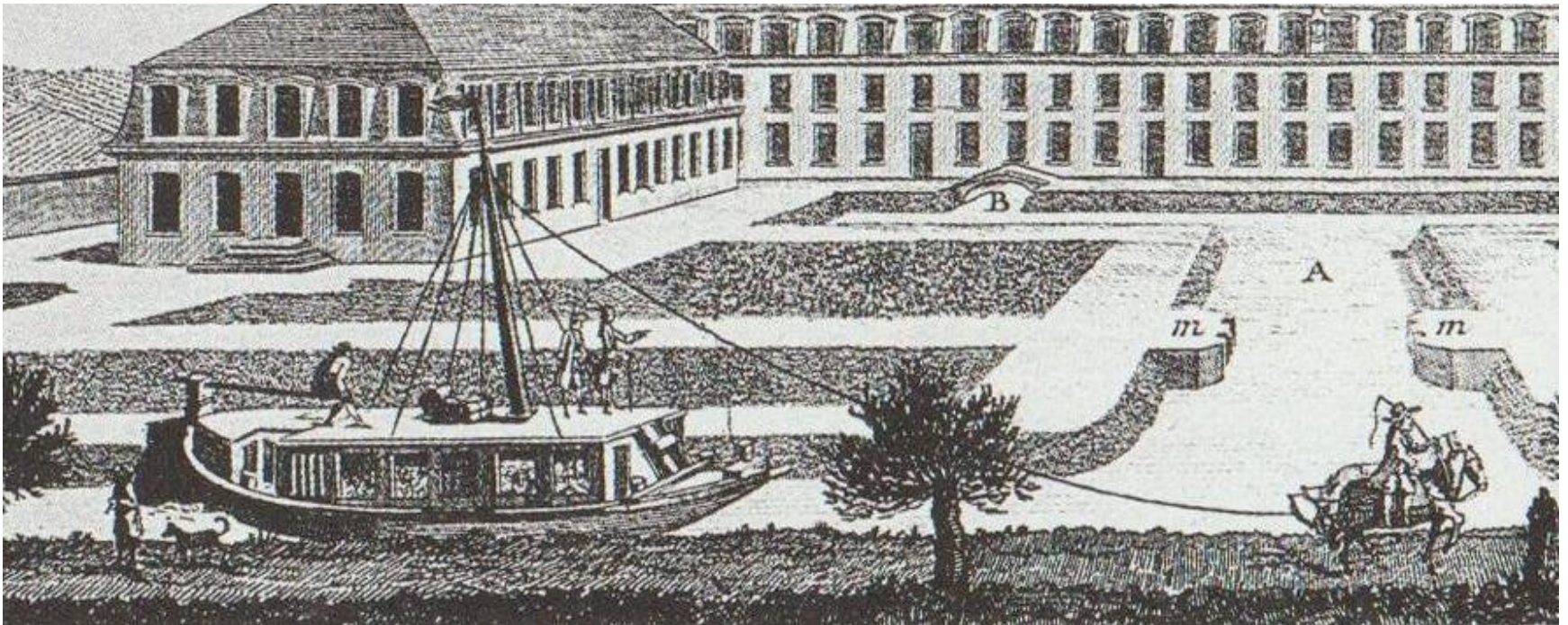
Voyager sur les rivières et les canaux

Sur cette image assez connue, nous voyons un coche passer devant la papeterie royale de l'Anglée, à Chalette-sur-Loing.....Aujourd'hui Hutchinson.
C'est le prolongement de 1720, dit « canal neuf », du canal de Briare.



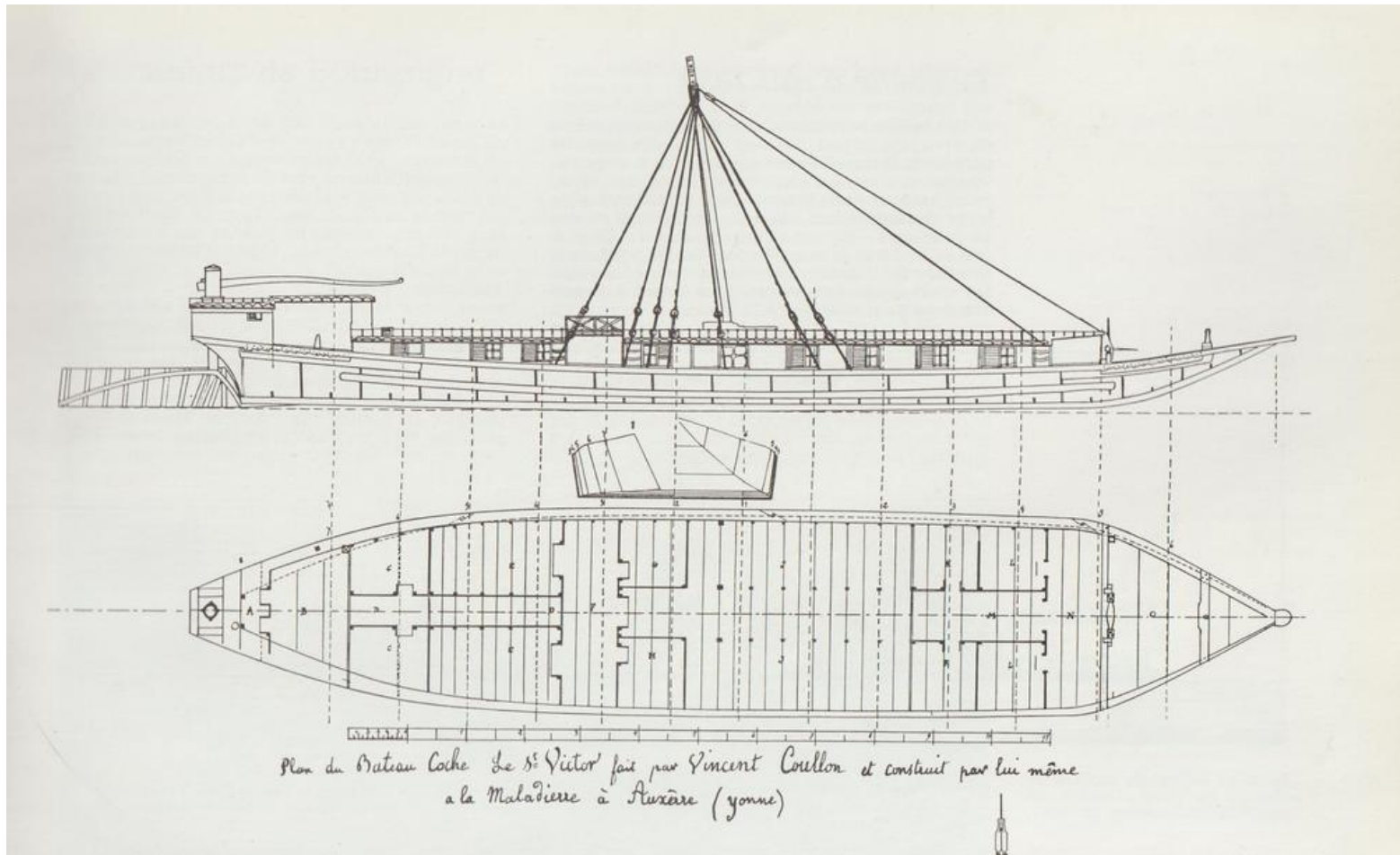
...Et c'est le coche de Briare. Peut-être celui du Duc de la Feuillade...

Comme il vient de Briare, nous sommes tentés d'y voir un coche de Loire...
..Sauf que des coches ne faisaient que le canal de Briare, le Loing (puis son canal à partir de 1723)...



...et la Seine jusqu'à Paris. L'architecture de ce coche n'apparaît ni clairement de Loire ni clairement de Seine. Il semble avoir été conçu spécialement pour les canaux..

C'est à Auxerre aussi que Vincent Coullon, au début du XIXe siècle, construira plusieurs coches dont il nous a laissé les plans précis.

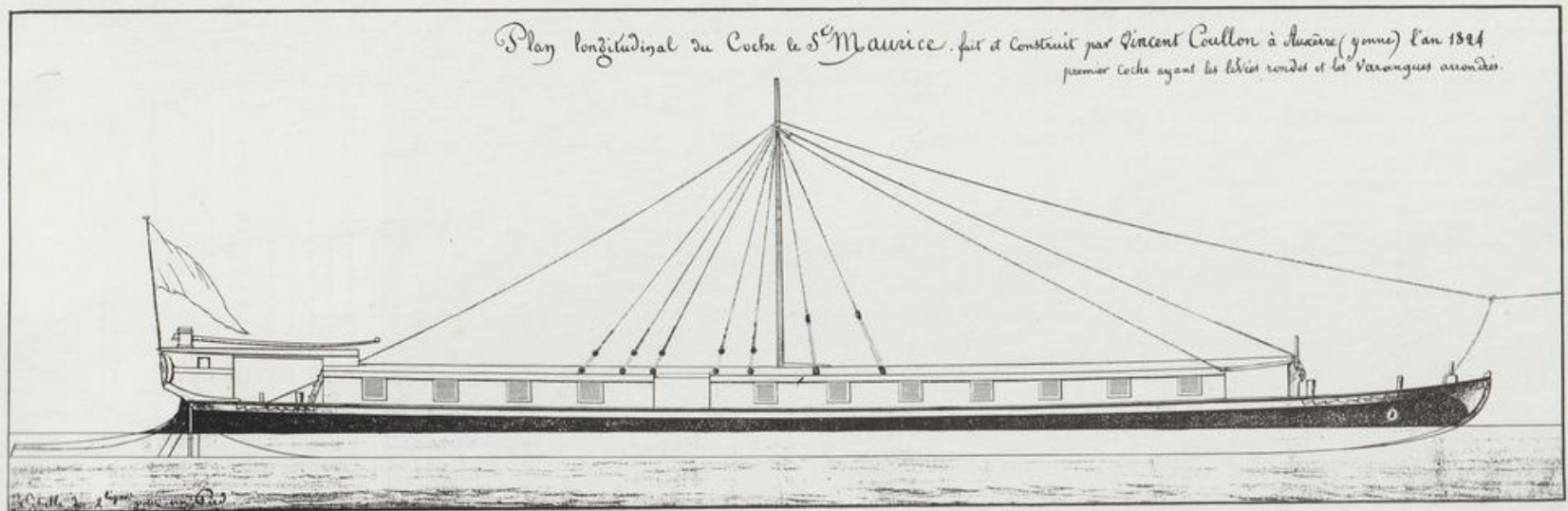


Voyager sur les rivières et les canaux

En 1824, notre Vincent Coullon d'Auxerre est même amené à concevoir un C.G.V. : un Coche à Grande Vitesse !

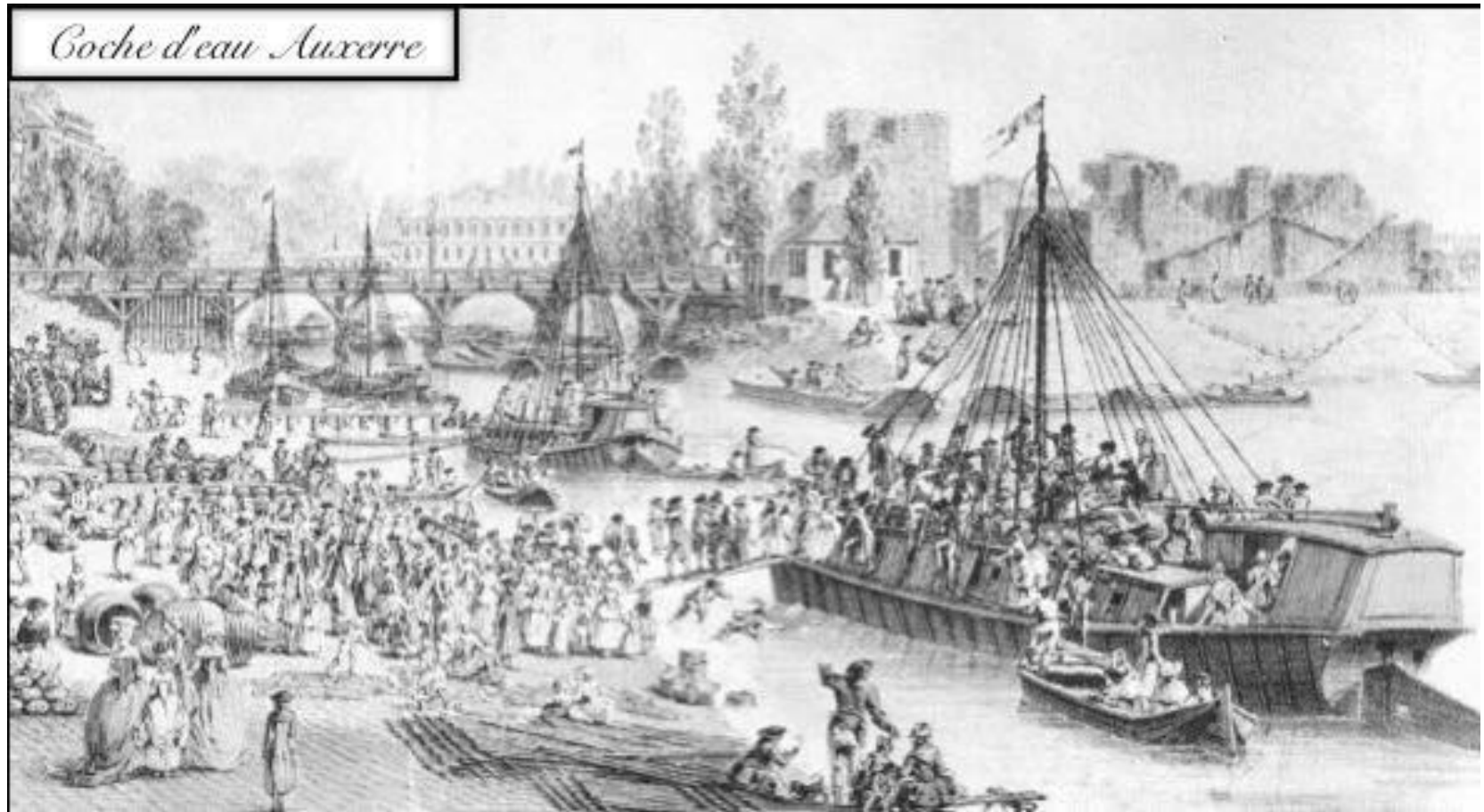
Le coche d'eau 1830

Dès la Restauration la concurrence des coches de terre puis un peu plus tard, celle des bateaux de passagers à roues à aubes, oblige les entreprises de coches d'eau à reconsidérer l'architecture de leurs bateaux dans le sens d'une amélioration de leurs performances, de leur rentabilité et des services qu'ils offrent à leurs passagers. C'est le très actif et très inventif Vincent Coullon qui, dans son chantier d'Auxerre, perfectionne le coche type fin XVIII^e siècle en inventant un avant à étrave arrondie qu'il substitue à la levée.



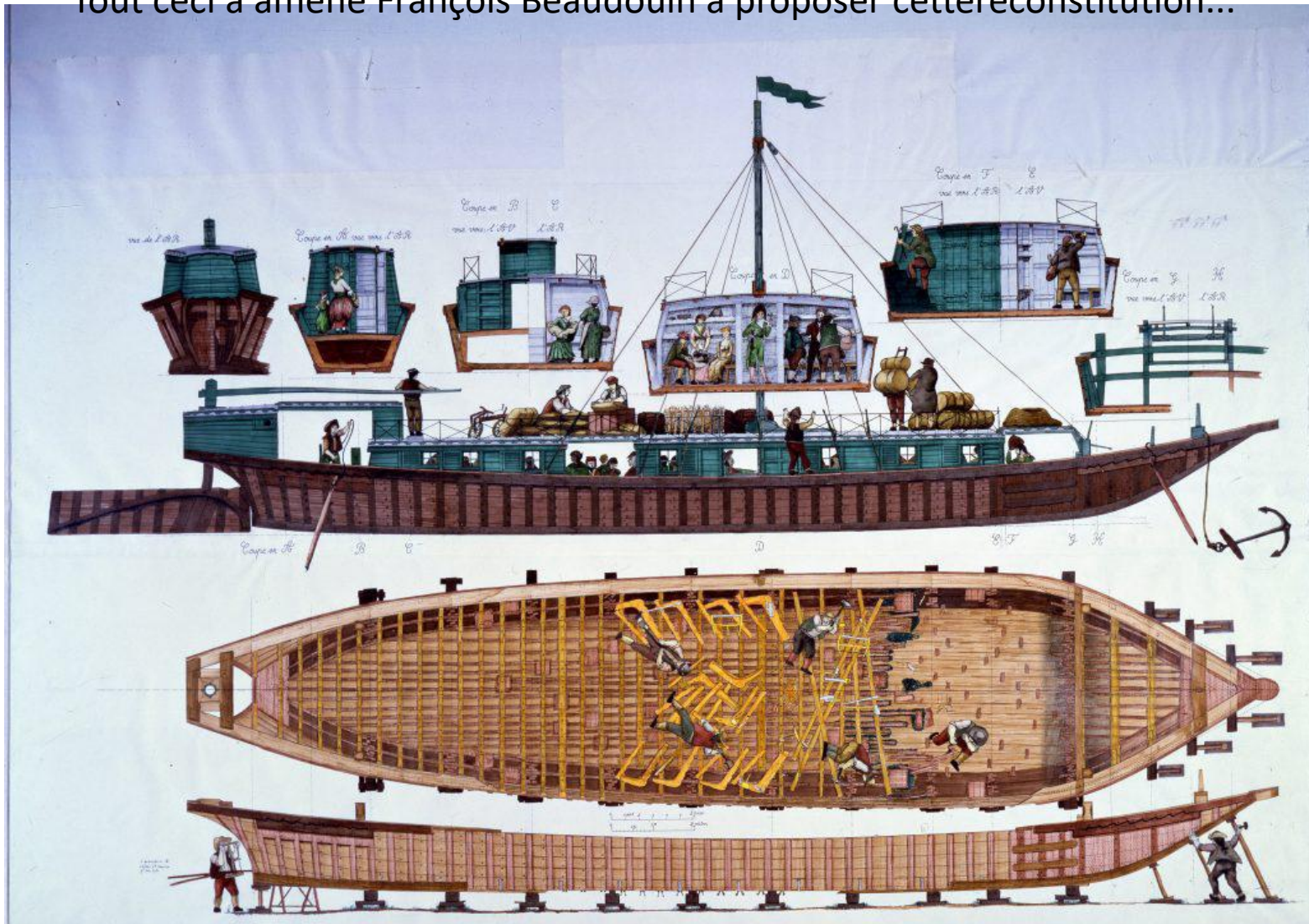
Élévation latérale du coche le St-Maurice par Vincent Coullon, son constructeur à Auxerre, en 1824.

Voyager sur les rivières et les canaux



Voyager sur les rivières et les canaux

Tout ceci a amené François Beaudouin à proposer cette reconstitution...



Voyager sur les rivières et les canaux

Ou encore celle-ci
sur l'Agout.....qui navigue sur le
bief de Castres



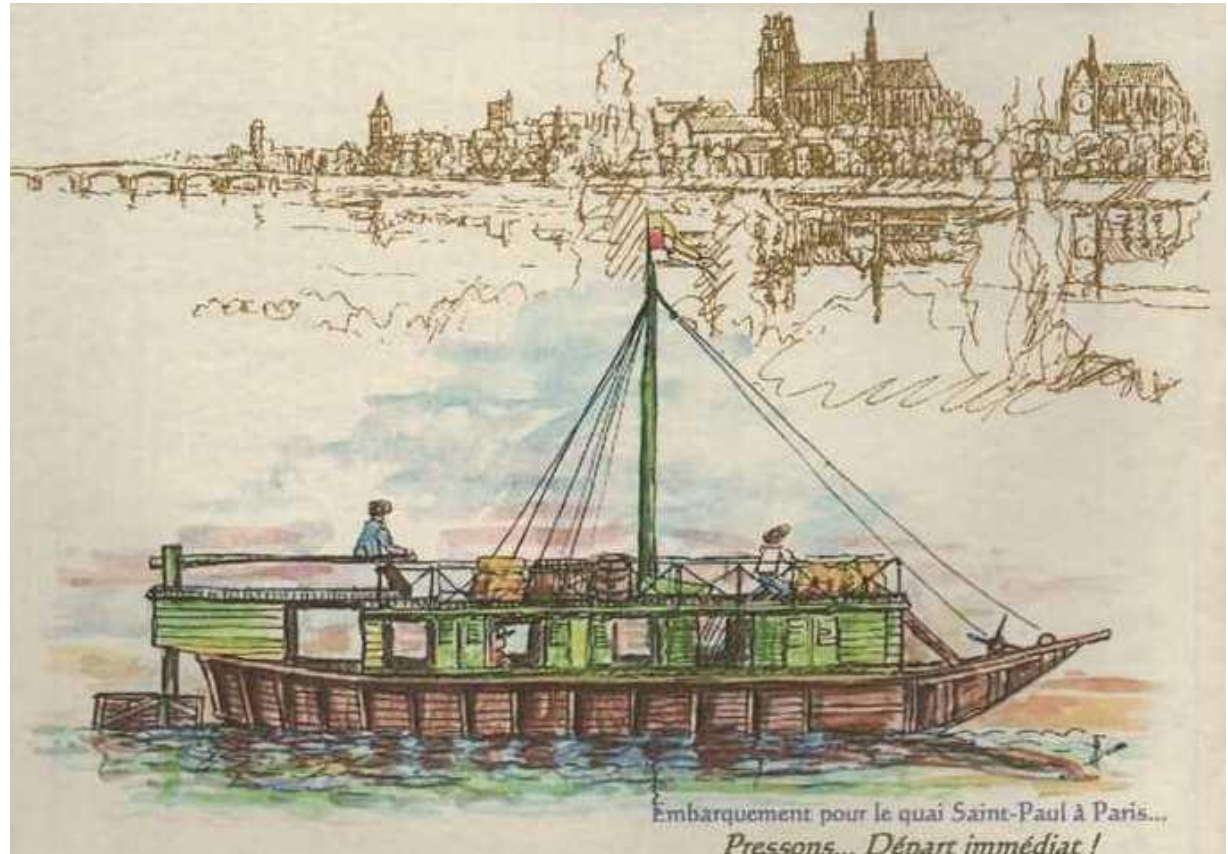
Et en voici une
reconstitution en vraie
grandeur par Robert
Mornet...

Il l'a construite de 2006 à 2011, sur des
plans de 1817, et elle est labellisée
« Bateau d'Intérêt Patrimonial »



Le nouveau Projet des Mariniers de Grignon

**Historique
Patrimonial
Unique
Exceptionnel**



Voyager sur les rivières et les canaux

C'est le graphiste Joël Le Dréau qui a conçu la maquette.



20 mètres de longueur – 3.7 m de largeur – 25 tonnes
Début du projet : printemps 2022 - Fin du Projet : 2026 – Fêtes de Loire 2027

Le coche Duc d'Orléans

Nous allons conclure par cette image qui, nous l'espérons, deviendra réalité dans un futur proche grâce à la passion et la ténacité de nos amis les Mariniers de Grignon !

...Et bien sûr, si vous avez encore des questions, ne vous gênez pas, on est entre nous !



Avec nos grands remerciements
à Charles Berg et Joël le Dréau pour
leur concours



Belle de Grignon



Port de Grignon

Vieilles-Maisons sur Joudry

Belle de Grignon



DES OUVRAGES CONSULTÉS

Batellerie berrichonne

Cahier de petit constructeur
Atelier d'art graphique - Joël Le Dréau

Batellerie et bateaux du Canal de Berry

Les cahiers du Musée de la batellerie
François Beaudouin - AAMB - Conflans
Sainte Honorine

Belle de Grignon

Cahier de petit constructeur
Atelier d'art graphique - Joël Le Dréau

Belle de Grignon

Les péniches naissent en forêt
Maison des Loisirs et de la Culture
de Vieilles-Maisons sur Joudry

Chemins d'eau

Les canaux du centre
Musée de la Marine de Châteauneuf
sur Loire

Dictionnaire fluvial & batelier projet Babel Charles Berg

Grignon aux temps des marins

Maison des Loisirs et de la Culture
de Vieilles-Maisons sur Joudry

Halage et Traction

Les cahiers du Musée de la batellerie
François Beaudouin - AAMB -
Conflans Sainte Honorine

Histoire de la construction, de l'administration et de l'exploitation du Canal d'Orléans de 1676 à 1954

Hubert Pinseau

L'avenir d'un territoire : le canal d'Orléans

ANCO. Association pour la valorisation du
patrimoine du tourisme et de la navigation
sur le canal d'Orléans

La Loire en Sologne

Musée des deux Marines de Briare
Cyriaque Gavillon

La Loire et ses Terroirs n° 101 & 94

Philippe Auclerc

La longue histoire du Canal d'Orléans

De sa conception à sa réhabilitation
n°21 & 22
Etudes ligériennes

La mémoire du Gabriel

Emile Chalopin - Editions Ecluse

La vie des marins

Josette Colin - Plon

Le Canal de Berry

René Chambareau
Christelle Jamot-Robert

Le Canal d'Orléans au fil du temps

Roland Rabartin

Les Canaux du Loing, de Briare, d'Orléans

Jacques De La Garde

Naviguer sur La Loire

Centre Val de Loire - Images du Patrimoine

Un canal pas comme les autres

Le canal de Berry XVIII - XXI siècle
Charles Berg. Editions Musée de la
Batellerie Conflans Sainte-Honorine



Belle de Grignon
Maison des Loisirs et de la Culture
92 Route de Grignon 45260 Vieilles-Maisons-sur-Joudry
06 44 28 35 13 
www.belledegrignon.fr

Directeur de la publication : Denis Godeau

Directeur de la photographie : Jean-Paul Benard

