

Et au milieu coule un canal

Souhaité par les bateliers pour éviter les pièges de la Dordogne en sa moyenne vallée, le canal de Lalinde fut creusé si tard que son activité succomba rapidement devant l'avènement de la voie ferrée. Aujourd'hui, ce superbe ouvrage renaît par ses atouts touristiques.

par Hervé Brunaux, écrivain

Si l'origine de la navigation sur la Dordogne est difficile à déterminer précisément, divers documents écrits attestent que dès le XIV^e siècle, gabares et couraux affrontent déjà les caprices des eaux de la rivière. La hauteur de ces dernières varie dangereusement selon les saisons, générant une série de huit « malpas » de Mauzac à Tuilières, comme le redoutable Grand Thoret ou le célèbre saut de la Gratusse, où des rochers raclent sinistrement le fond plat des bateaux. Le métier de « patron de Gratusse » naît même de la crainte de ces périls : il désigne un batelier expérimenté qui jauge le degré de l'étiage et décide s'il y a lieu de transborder, pour alléger leurs embarcations, une partie des cargaisons de ses collègues sur son propre bateau, moyennant finances. Les bateliers doivent ensuite, avant d'aborder des eaux plus hospitalières, dompter le dernier malpas, le rapide des Pesqueyroux, étroit chenal où s'étrangle la rivière.

L'idée du creusement d'un canal, pour contourner ces pièges qui nuisent gravement aux échanges économiques, se concrétise au début du XIX^e siècle, s'insérant dans une réflexion qui s'étend à tout le territoire national. Une ordonnance royale de 1834 en acte la nécessité, et après avoir étudié plusieurs projets d'ingénieurs, l'administration décide de retenir le tracé de Mauzac à Tuilières. Les travaux commencent en 1838 sous la direction de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Pierre Vauthier, qui veut en faire un chef-d'œuvre d'architecture. À l'ère de l'industrialisation triomphante, on se soucie aussi de l'esthétisme des ouvrages d'art, en prenant soin d'intégrer les constructions au paysage. 3 655 arbres sont ainsi commandés à des pépiniéristes locaux pour embellir les rives. C'est un chantier colossal qui s'ouvre, pour lequel toutes sortes de corps de métier sont mobilisés, des carriers aux bouviers, en passant par les terrassiers et les forgerons. Après maintes péripéties, crues imprévues, dépassement des coûts prévisionnels, fuites à répétition, affaissements de terrain, le canal est enfin ouvert à la navigation en 1844. Il mesure 15 375 mètres. Neuf écluses, cinq maisons d'éclusiers, sept ponts ont été construits, quinze aqueducs creusés sous le canal pour laisser passer l'eau des ruisseaux et les piétons, tandis que la commune de Mauzac peut désormais s'enorgueillir d'abriter le plus long barrage de France.

Le canal arrive trop tard

Mais déjà des voix s'élèvent pour dénoncer une gabegie, car le chemin de fer fait son apparition dans la région. Les partisans du canal arguent que grâce à sa construction, le trafic de marchandises entre Limeuil et Bergerac est passé de 29 750 tonnes en 1852, à 46 000 en 1858. Pourtant, dès 1917, la navigation périclité, et en 1926, un décret supprime la Dordogne en amont de Saint-Pierre-d'Eyraud de la liste des voies navigables. Ce déclassement signifie de facto l'abandon par les Ponts et Chaussées de l'entretien des ouvrages sur la rivière, donc du canal de Lalinde, qui aura connu son âge d'or seulement pendant les vingt-cinq années qui suivirent sa mise en eau.

Une société anonyme est créée par les industriels de la vallée, qui obtient la concession du canal en 1932. Mais en 1964, un fait divers porte le coup de grâce au canal de Lalinde, qui ne sera plus jamais navigable sur toute sa longueur. Il devient le théâtre involontaire du plus

tragique souvenir de l'histoire du Tour de France, quand un camion de la caravane qui précède les coureurs arrive trop vite au niveau du pont de Port-de-Couze, et bascule dans l'eau après avoir fauché des spectateurs. Le bilan est terrible : huit morts, dont trois enfants, et treize blessés. Les autorités décident d'adoucir le virage, ce qui n'est possible qu'en busant le canal en amont du pont, prohibant désormais le passage pour toute embarcation.

La Société du Canal continue néanmoins d'en assurer l'entretien, mais lorsque s'arrête de tourner l'usine Rey, unité emblématique de production de tanins, elle renonce à sa concession. Les cinq communes riveraines, Mauzac, Lalinde, Baneuil, Saint-Capraise et Mouleydier, prennent alors elles-mêmes le destin de leur canal en main, et se fédèrent pour se faire reconnaître en 1992 comme Syndicat Intercommunal du Canal de Lalinde. Un nouveau coup dur en 1996, l'effondrement de la rive gauche du Port-de-Lanquais, détourne les eaux du canal vers la Dordogne, qui les avale lentement. Certains vont jusqu'à demander sa transformation en voie routière. C'est pourtant le contraire qui se produit : l'incident agit comme une prise de conscience et devient le point de départ, grâce à l'obstination du syndicat, d'une phase de réhabilitation qui fait renouer le canal de Lalinde avec ses séculaires souvenirs de grands chantiers. Au même moment, l'aspiration à cette seconde jeunesse est entérinée par le classement de la plupart des ouvrages du canal à l'Inventaire Supplémentaire des Monuments Historiques.

Vers une renaissance par le tourisme

En quelques années, le canal de Lalinde est passé de la condamnation à une sérénité retrouvée. Si les fantômes des gabares se font de plus en plus évanescents, le canal entre paradoxalement dans son troisième siècle avec des atouts qui le rapprochent des préoccupations actuelles sur le développement économique-touristique du département, et plus globalement sur les orientations nécessaires vers un tourisme vert. Retournement souriant de l'histoire, il est même possible qu'un jour prochain fendent à nouveau ses eaux calmes des embarcations qui auront oublié les anciennes cargaisons de sel ou de canons, pour s'offrir à de modernes passagers, curieux des humbles trésors d'une vallée trop méconnue.

Si, au sortir du vigoureux cingle de Trémolat, on délaisse la cohorte de cygnes qui mouchètent le bassin de Mauzac pour bifurquer vers la première écluse, on aborde la descente du canal porté par une prédisposition d'esprit à la rêverie pédestre, en attendant une véritable possibilité matérielle de glisser au fil de l'onde. Pour s'en approcher au plus près, il faut emprunter le chemin de halage rive gauche, jusqu'à Port-de-Badefols, continuer rive droite jusqu'à Port-de-Couze, avant de reprendre la déambulation rive gauche jusqu'à Tuilières, où le cordon aquatique revient se nouer à sa rivière nourricière.

Le barrage de Mauzac, long de 280 mètres, a permis de réguler les eaux et de créer un lac de retenue pour alimenter le canal. Quatre ouvertures étaient destinées à laisser passer les gabares, alors que contre la rive droite fut aménagée en 1847 une échelle à poissons. La fréquentation du canal garantissait aux bateliers une profondeur constante de 1,60 mètre, pour une largeur de dix mètres en surface contre six au fond. En 1921, une usine hydroélectrique, qui profite pour son alimentation du vaste réservoir d'eau du barrage, voit le jour. Il ne faut pas hésiter ici à délaissé l'amorce du canal, confondue avec le GR6, pour escalader ce derniers à rebours en direction du lieu-dit Le Théâtre, où la nature propose une pièce grandiose avec la Dordogne dans le rôle principal. Autour d'une vieille ferme, résistent aussi quelques cabanes de pierre, un four à pain et un pigeonnier qui arbore la gravure d'une embarcation d'autrefois.

Redescendu au cœur de la vallée prodigue, on longe avec le canal les centres de détention de Mauzac. Les bateaux passaient sous le pont de Port-de-Badefols, qui supportait la route Bergerac-Sarlat, dont les usagers franchissaient ensuite la Dordogne grâce à un bac à chaîne.

Après le pont, un aqueduc permet au ruisseau Le Drayaux de passer sous le canal, qui est supporté par un pont-déversoir. Le cours du ruisseau était ponctué de nombreux moulins, dont celui de Sauvebœuf, qui date du XVIII^e siècle, et que l'on aperçoit près d'une base de plein air. Après le pont de La Boriette, l'émergence au milieu de la Dordogne des îlots des Bélises rappelle que passait là un gué romain, le Trajectus des Itinéraires d'Antonin.

La perpétuation du papier d'art

Puis le canal contourne par le nord le chef-lieu de canton Lalinde, première bastide anglaise du Périgord, dotée de son administration consulaire en 1267. Au sud de la ville, les belles terrasses du Jardin public s'appuient sur le mur du Midi, construit à cette époque pour pallier les nombreuses inondations d'antan. En face, rive gauche de la Dordogne, la chapelle de Saint-Front-du-Colubri matérialise la défaite du Coulobre, monstre légendaire. Dans les parages, une escapade à flanc de colline conduit aux Fauteuils des Rois, taillés à même le roc, dit-on, par les seigneurs du Moyen Âge pour surveiller leurs terres.

De fortifications élevées au XIV^e siècle mais démantelées au XIX^e, ne subsiste comme vestige que la porte dite de Bergerac. Sur la place centrale, où la halle d'origine avec ses mesures à grain a été remplacée par une autre halle en 1865, on peut lire sur la façade de la Maison des Gouverneurs la date de sa construction, 1597, année où Henri IV remplaça les baillis par des gouverneurs.

Passé le bourg de Lalinde, le canal se rapproche de la ferme du Soucy, dont la grange se fond dans un abri naturel, annonçant les abris-sous-roche qui perforent la falaise et constituent un notable gisement paléolithique. Le tracé du canal, bordé de hauts platanes aux ramures ombreuses, est alors rectiligne, avant de s'incurver par deux fois pour annoncer le cinquième pont et l'entrée dans Port-de-Couze. On pénètre ici dans le royaume du papier et, pour les amoureux de coins à la beauté intime, dans un des sites les plus séduisants du Périgord pourpre. Au sud du canal, la vallée de la Couze, qui conduit à la fière bastide de Beaumont, recèle des sites préhistoriques d'un grand intérêt scientifique. À Couze, sur quatorze moulins voués à la fabrication du papier dès le XV^e siècle, on peut encore admirer celui de Larroque, le seul qui ait conservé une activité commerciale de fabrication de papier d'art. L'autre moulin toujours vaillant, celui de la Rouzique, a été transformé en écomusée, pour la plus grande satisfaction des visiteurs qui peuvent assister à des démonstrations d'élaboration de papier, ou admirer une splendide collection de papiers filigranés du Périgord, bercés par les murmures du ruisseau qui s'enfuit sous les vénérables bâtiments.

Saint-Capraise-de-Lalinde était traditionnellement le village le plus dépendant de la rivière. Avant que ne débutent les travaux de creusement du canal, il comptait 46 bateliers sur 383 habitants contre, par exemple, 17 pour Lalinde et ses 1923 habitants. Des embarcations étaient fabriquées et réparées dans son port. Aujourd'hui, seule y flotte l'une d'entre elles, inexorablement immobile et rebaptisée Henri Gonthier en hommage au dernier batelier de la Dordogne. Dans le bourg, un pont-canal, ouvrage unique dans le département, offre un tunnel qui passe sous le canal, pour permettre aux deux parties de la commune de continuer à être reliées.

Après la gare de Saint-Capraise, qui sonna dès les années 1870 l'avènement du rail, survit un fameux gril de carénage ou cale sèche, où étaient radoubées les gabares. Un nouveau pont canal laisse couler sans entraves le ruisseau le Clérans. Puis le canal s'en va enfin rejoindre la Dordogne, barrée quelques mètres en amont par le barrage de Tuilières, sur la commune de Mouleydier. Le canal de Lalinde se termine par une dénivellation spectaculaire de vingt-deux mètres, qu'épouse un majestueux escalier de six écluses. Celles-ci nécessitaient deux maisons éclusières pour suivre le trafic des bateaux, qui patientaient six heures chacun à franchir la chaîne d'écluses. L'eau jaillit en puissantes cascades qui se faufilent sous les portes rouillées

des écluses, comme un bouquet final pour ce patrimoine rare, si agréable à redécouvrir au rythme tranquille du promeneur.

Encadré 1

Des passionnés à la rescousse

Au départ fondée en 1984 par d'autres associations de Saint-Capraise-de-Lalinde désireuses d'organiser des expositions sur des sujets touchant au canton, l'association Les Pesqueyroux s'est depuis réorientée vers la recherche historique. Animée par des membres très actifs sur le terrain, elle mène des campagnes de restauration du canal, et s'est lancée depuis 2002 dans une activité d'édition qui lui permet de publier des ouvrages extrêmement bien documentés.

Encadré 2

La légende du Coulobre

Le Coulobre, couleuvre-dragon qui se terrait dans une grotte face au bourg de Lalinde, était paraît-il d'une taille si imposante que sa queue traînait encore au sommet de la falaise tandis que sa tête se désaltérait dans la rivière. Son plat de prédilection était composé de nautoniers de la Dordogne. Heureusement, l'intrépide évêque périgourdin Front terrassa la créature insupportable à l'aide des puissants symboles de sa religion. Dans les convulsions de son agonie, le monstre honni creusa le redouté saut de la Gratusse.

À lire :

Le Canal de Lalinde, par Frédéric Gontier, préface d'Anne-Marie Cocula-Vaillières, édition Les Pesqueyroux.

Contacts :

Association Les Pesqueyroux

Mairie

24150 Saint-Capraise-de-Lalinde

05 53 63 47 65

pesqueyroux@wanadoo.fr

www.pesqueyroux.fr

Office de Tourisme du Pays Lindois

Jardin Public

24150 Lalinde

ot.lalinde@perigord.tm.fr

www.pays-des-bastides.com

08 92 70 04 64