

Le retour de la roue

LA RÉPUBLIQUE
DU CENTRE

Patrimoine

La grande roue du moulin Bardin, à Amilly, est de retour

AMILLY ÉCONOMIE TOURISME

Publié le 29/01/2019 à 21h02



La nouvelle roue du moulin Bardin est posée © JB Dos Ramos

Comme un symbole de la renaissance du moulin Bardin, à Amilly, la grande roue à aubes, qui a fait tourner l'ouvrage pendant des siècles, a été totalement renouvelée et vient de retrouver sa place au cœur de la machinerie.

Elle est comme neuve, la grande roue à aubes du moulin Bardin. L'ouvrage de métal et de bois vient de faire son retour, alors que le vaste chantier de rénovation du bâtiment, entrepris par la municipalité depuis l'automne, se poursuit.

Patiemment reconstruite par un artisan d'exception du Maine-et-Loire, elle semble prête à animer, comme des décennies auparavant, la machinerie du moulin Bardin. C'est surtout un symbole d'une renaissance en cours des lieux, dont l'une des étapes les plus délicates aura été la reconstruction de l'extension, pour faciliter l'accessibilité.

Des pieux en béton à vingt mètres sous terre

L'instabilité du sol a obligé à aller chercher une assise à vingt mètres de profondeur, grâce à des pieux en béton. Ce bâtiment annexe desservira bientôt les trois niveaux du moulin puisque l'escalier historique sera conservé mais fermé pour des raisons de sécurité.



La roue d'origine



La nouvelle roue

Fin janvier, un grand moment d'émotion pour les bénévoles de l'association : une roue faisait son retour au moulin. En présence du maire, Gérard Dupaty et de nombreux élus, ce fut la découverte d'un magnifique roue réalisée par l'entreprise CROIX (49440 La Cornuaille). Le métal de la roue d'origine, conservé par une épaisse couche de calcaire a été restauré et réutilisé.

L'entreprise CROIX est spécialisée dans la restauration de moulin à vent et moulin à eau depuis 1850.

Six générations de charpentiers amouleurs(*) se succèdent.

Le savoir-faire est donc conservé et maintenu de génération en génération.

(*) Un amouleur est un spécialiste de la construction des roues à aubes pour moulin à eau.

Moulin Bardin et église de Saint-Firmin-des-Vignes

On entretient le patrimoine

La restauration du moulin Bardin, en bordure du canal de Brière à Amilly, suit son cours. Un temps fort a eu lieu la semaine dernière.

Grand moment d'émotion, vendredi dernier, pour les membres de l'ASAMBA (Association de sauvegarde et d'animation du moulin Bardin d'Amilly).

En effet, ceux-ci ont découvert la nouvelle roue du moulin, en présence de Gérard Dupaty, maire d'Amilly, de la vice-présidente du Conseil départemental, Laurence Bellais, du président de l'AME, Frank Supplisson, du délégué départemental de la Fondation du patrimoine, Bernard Vella et d'Alain Pichard, délégué régional AG2B-La Mondiale, mécène depuis novembre dernier pour la restauration de la roue.

Pendant six semaines, trois artisans de l'entreprise Croix, venue du Maine-et-Loire, ont préparé les éléments en bois, qui ont été remontés sur les pièces de fer d'origine. La couche de calcaire les recouvrant avait protégé le métal.

Du sol au plafond, en passant par les vitraux
Ce vendredi marquait également une autre étape importante pour la restauration du patrimoine d'Amilly puisqu'une nou-



Au moulin Bardin, Bernard Hervé, président de l'ASAMBA (à gauche), ému devant cette nouvelle roue !

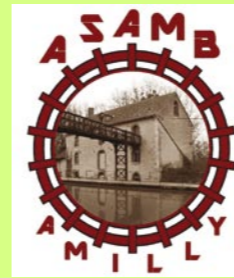
velle convention a été signée entre la ville et la Fondation du patrimoine afin de lancer une souscription publique pour la restauration de l'église de Saint-Firmin-des-Vignes.

Les travaux devraient débuter dès cette semaine. Des façades à la toiture, du sol au plafond en passant par les murs et les vitraux, l'édifice va connaître une restauration complète, tout en gardant son authenticité. Un budget de près de 980.000 €.

Pratique. Tout le monde peut contribuer à la restauration de l'église. La souscription est ouverte sur le site : fondation-patrimoine.org/les-projets/eglise-saint-firmin-d-amilly



Les travaux débuteront cette semaine à l'église de Saint-Firmin.



ASSOCIATION DE SAUVEGARDE
ET D'ANIMATION
DU MOULIN BARDIN D'AMILLY

351 rue Raymond Lecerf
45200 Amilly

asambamily45@gmail.com

moulinbardin.fr

[facebook.com/ASAMBAmilly](https://www.facebook.com/ASAMBAmilly)

DANS CE
NUMÉRO :

Histoire 2
Le 15 mai 1860

Une journée 3
avec Pierre

Le retour de 4
la roue au moulin

La lettre de notre moulin

ANNÉE 2019 - N° 2

MAI 2019

L'édito du président

Chers amis du moulin Bardin, nous vous présentons la deuxième édition de la lettre de notre moulin afin de partager ensemble l'évolution de la restauration de notre patrimoine industriel local. Vous avez adhéré à l'ASAMBA, nous vous en remercions, vous participez à la réalisation de ce joli projet. N'hésitez pas à en parler autour de vous, afin de faire connaître le moulin Bardin. Nous recherchons des partenaires pour nous aider à financer nos travaux.

Depuis sept mois, les travaux du gros œuvre effectués par des entreprises vont bon train, l'annexe a été rasée et reconstruite à la hauteur du moulin pour permettre l'accès du public. Actuellement les couvreurs terminent la couverture pendant que les maçons remontent les briques de l'abri de la roue. Cette belle roue à aube qui attend le bon

vouloir de l'administration pour nous redonner notre droit d'eau afin de la mettre en mouvement.

L'association n'ayant pas

travaillons également sur la muséographie et scénographie pour les visites du public. Nous prévoyons des portes ouvertes au moulin pour les



la bluterie

d'accès à l'intérieur du moulin pendant la durée des travaux s'efforce de nettoyer les îles et plus particulièrement le bief. La bluterie qui permet d'extraire la farine de la mouture sur meule est en cours de restauration. Nous

Journées du patrimoine, le 21 et 22 septembre, sous réserve de l'achèvement des travaux. En attendant, nos commissions travaillent avec ardeur et passion, une équipe soudée dans la convivialité et la bonne humeur, merci à vous tous.

Bernard Hervé



Plaque sous la halle du Bourg d'Amilly

Les dates clés de l'histoire du moulin Bardin

Le 15 mai 1860

Le mardi 15 mai 1860, Jean-Léon Féaux, conservateur du canal de Briare, signa pour la compagnie des propriétaires du canal la vente du moulin Bardin à Jacques Auguste Trochet, meunier, et Julienne Dumesny, son épouse.

L'acte fut rédigé en l'étude de Maître Ferré, notaire à Montargis et la vente fut faite moyennant la somme de vingt-huit mille francs. La compagnie des propriétaires du canal de Briare, ou compagnie des seigneurs du canal de Loire en Seine avant la révolution, possédait le moulin Bardin depuis 1639, période de la construction du canal.

Pendant ces 221 ans, une vingtaine de meuniers se sont succédé, locataires de la compagnie.

En ce milieu de 19^e siècle, le chemin de fer devient un concurrent sérieux de la navigation ; les bénéfices du canal diminuent et le gouvernement de Napoléon III, dans une période de prospérité, accepte la proposition de la compagnie de racheter le canal par la loi du 1^{er} août 1860.

Par anticipation, la compagnie met en vente ses propriétés annexes, dont le moulin Bardin.

Jacques Auguste Trochet est alors en place, locataire à la suite de Jacques Trochet père, meunier qui loue le moulin dès 1834.

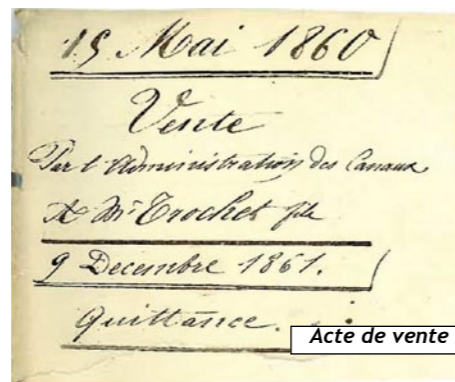
Le jeune meunier achète le vieux moulin à blé, à une seule paire de meule pour le détruire et faire reconstruire au même emplacement le moulin présent aujourd'hui, dont la puissante roue et les



Plan du site du moulin Bardin

engrenages de fonte entraînent trois paires de meule.

D'après la date, « 1860 », gravée sur une pierre de linteau du 1^{er} étage, les travaux commencèrent la même année que l'achat. Le registre cadastral mentionne dans la case de Jacques Trochet fils pour le moulin section f parcelle 231 les lettres « C N », construction neuve en 1863.



Acte de vente

L'acte de vente est accompagné d'un plan du site du moulin Bardin.

En 1860, le canal n'est pas encore au gabarit Freycinet (1885). Le meunier peut passer de sa maison au moulin par un pont tournant, qu'il a la charge d'ouvrir et de fermer à la demande des usagers de la prairie et de la navigation.

Le moulin à tan a été démolí et son coursier(*) a été bouché ; le vieux moulin à blé est encore en place mais le projet de

construction du nouveau moulin est déjà tracé sur le plan.

Jacques Auguste Trochet fut le premier à être à la fois meunier et propriétaire du moulin Bardin.

David Fournier



Cartouche du plan

Sources : Archives départementales du Loiret, minutes des notaires 3E 29316 ; Pierre PINSSEAU, Le canal Henri IV ou canal de Briare, Paris 1943 réédition Le livre d'histoire, 1997 ; Archives municipales d'Amilly, plans et matrice cadastraux.

(*) Le coursier d'un moulin à eau est un déversoir caréné de façon que l'eau frappe les aubes de la roue hydraulique avec un rendement maximum

Une journée avec Pierre, Chauffeur-livreur au moulin Bardin

Pierre, était chauffeur-livreur d'un camion SAURER à gazogène chez Monsieur Guitard, meunier du moulin Bardin à Amilly, une journée ordinaire dans les années 1940.

Pierre rentre au Moulin Bardin, il est 17 h, aujourd'hui, malgré le froid, il a pu livrer 3 tonnes de farine à Briare, sans incident. Maintenant il faut attendre que son camion refroidisse afin de décrocher le foyer. En effet, en ces temps difficiles, son camion, un Saurer à gazogène de 5 tonnes de charge datant de 1925, pas tout jeune, qu'il faut l'entretenir, il aime son camion.

« Pierrot, en attendant que le gazo refroidisse, tu charges les 5 tonnes de farine, c'est pour la boulange de Corbeil-Essonnes, rue de Paris » ;

« Hooooo, j'aimerais bien boire un coup avant, moi, je dois me réchauffer !! » ;

« Ben, tu te réchaufferas à charger le camion ».

En grimaçant, Pierre charge les 50 sacs de 100 kg dans la benne du camion. Allez maintenant que c'est chargé, un p'tit coup d'rouge et en route pour l'entretien du gazo, encore pour une bonne heure de travail, Sortir la grille, évacuer toute la braisette, le mâchefer et le bois qui n'a pas encore été brûlé, s'assurer que tout l'aggloméré de cendre est sorti. Après un rapide nettoyage, il recharge la trémie de braisette, puis le bois à demi consommé et il finit de remplir avec du menu bois cru. En même temps, Pierre a vidangé le caisson refroidisseur et s'assure que les trous d'évacuation ne sont pas bouchés.

Bon, maintenant à la soupe pour un repos bien mérité.

3 heures du matin, il fait froid, Pierre, avec sa grosse veste en cuir élimé, allume le gazo en jouant sur les manettes d'avances à l'allumage, le démarrage se fait à l'essence, il faut connaître la bête pour la faire fonctionner, le gazo est chaud, il ouvre le papillon, le moteur répond, accélère et ouvre l'air, ferme progressivement l'essence et il augmente l'avance à l'allumage, et c'est parti....

3 h 50, Pierre passe la première, ça craque mais c'est normal, les syncro sont inexistantes, la cabine vibre, sans chauffage, on se les gèle malgré le gros cuir, Pierre

installe même une couverture de laine sur les genoux, le siège n'est pas très confortable, et il faut être costaud et avoir un certain doigté pour manœuvrer cet énorme volant sans direction assistée, et notre Pierrot, c'est un costaud, baraqué, un



Camion Saurer à gazogène (Les gazogènes)

homme, un vrai !!!

Malgré le brouillard, et l'inefficacité des essuie-glaces, Pierre traverse Montargis, la rue Dorée à peine éclairée, il faut être vigilant, ce n'est pas les phares de son camion qui vont l'aider, le nez sur le petit pare-brise, le Saurer fonce à plus de 40 km/h vers Cepoy.



Camion Saurer à gazogène (BNF)

La traversée de nuit, quasiment sans éclairage public, les usagers sans lanterne, le mauvais état des routes sont autant de difficultés, et les freins du camion sont inefficaces, surtout avec les 5 tonnes de farine sur le plateau.

Dordives, Souppes, Nemours, croisement avec une dizaine de passage à niveau, voici l'obélisque de Fontainebleau, dressé en

1783 en l'honneur de Marie-Antoinette au carrefour des routes de Lyon, arrêt obligatoire car après, il y a la longue côte de Fontainebleau, et il faut recharger le gazo car là, il faut la pleine puissance autrement, arrêt au milieu de la côte et c'est la catastrophe.

La côte se franchit à fond, à moins de 6 km/h, Pierre se balance sur son siège d'avant en arrière, il a l'impression d'aider son engin à monter. Ouf, ça y est, maintenant tranquillement Pierre continue sa route, petit coup de klaxon en passant devant le « Rendez-vous des cycliste » à Ponthierry, c'est le rendez-vous de tous les chauffeurs-livreurs qui remontent sur la capitale. Au retour de Corbeil-Essonnes, notre Pierrot se restaurera.

Encore la cote de Corbeil, et Pierre arrive à destination, La boulange et les trois arpètes déchargent le camion, même à 15 ans, ils ne lambinent pas, il faut porter les sacs.

Pierre est content, il a tenu sa moyenne, 21 km/h, maintenant retour, la cote de Corbeil est descendue en seconde, au frein-moteur, il sera à l'heure pour le deuxième service au Routiers Ponthierry.

Retour au Moulin Bardin vers 18 h, et Pierre préparera le Gazo pour le lendemain.

En ce temps-là, l'amplitude de travail, surtout pour les chauffeurs, était de 15 à 17 heures de travail, et souvent l'entretien du camion (vidange, remplacement des pneus...) incombe au chauffeur. Mais Pierre aime son métier et son camion.

Henri Drouard, d'après les souvenirs recueillis par le petit-fils de Pierre