

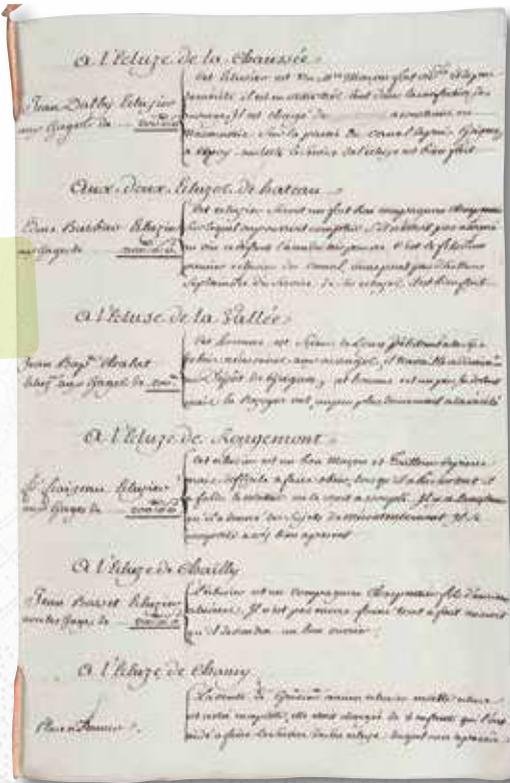
Les gens du canal et leur travail

Le canal d'Orléans, un espace aménagé.

Sous l'Ancien Régime, le canal d'Orléans dispose d'un personnel varié. Sur le terrain, des employés s'occupent du service des écluses, des péages, de la surveillance des ports, de la garde et de l'entretien des ouvrages, ou encore de la police. D'autres, qui ne résident pas sur place, sont affectés à l'administration du canal, à la gestion des finances, ou à l'exercice de la justice.

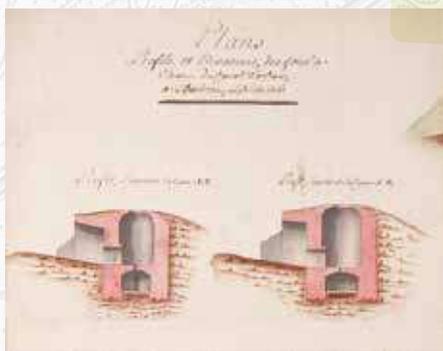
Notes sur les employés des canaux, sur leurs fonctions, talents et qualités particulières, vers 1784. Arch. dép. du Loiret, C suppl. 109.

1



2

Plan et élévation d'un projet de maison d'éclusier, XVIII^e siècle. Arch. dép. du Loiret, 2 S 173.



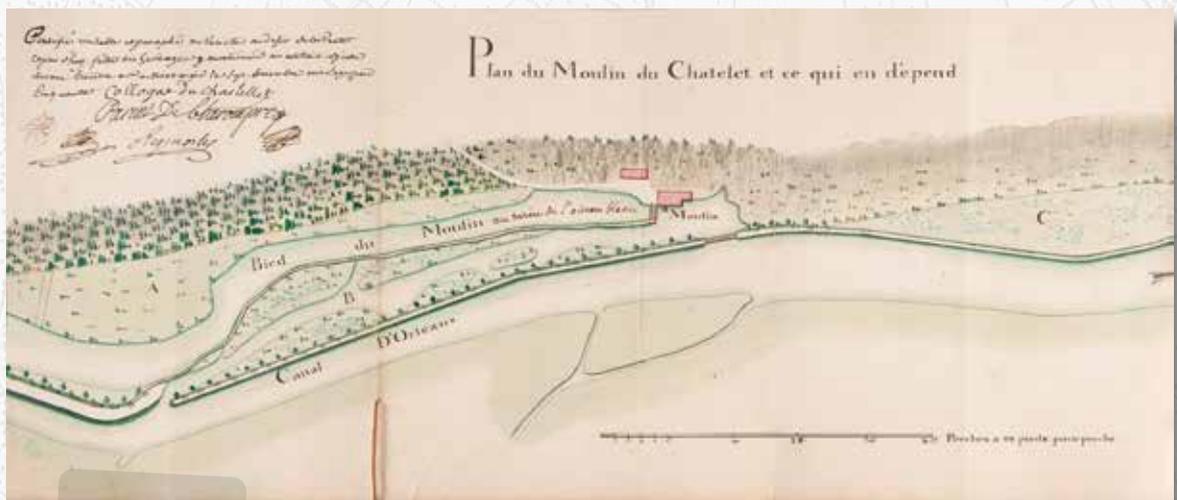
3

Fours à chaux du canal à Combreaux, 1761. Arch. dép. du Loiret, 2 S 173.

Certains employés complètent leurs revenus modestes par l'exercice d'un autre métier : un garde est aussi huissier du bailliage de Montargis. D'autres cumulent les compétences techniques : un des éclusiers est en même temps chargé des travaux de charpenterie sur une portion importante du canal ainsi que sur les étangs et rigoles autour de Grignon ; un autre éclusier est scieur de long « débitant à la scie le bois nécessaire aux ouvrages » ; d'autres sont maçons, parfois aussi tailleurs de pierre. Parmi les activités d'entretien qu'ils accomplissent, le dégagement des abords du canal et les réparations régulières sur la maçonnerie sont particulièrement importants pour éviter les fuites d'eau.

L'administration du canal attribue aux éclusiers un logement qu'elle fait entretenir à ses frais. Ils vivent ainsi avec leur famille dans une maison petite mais relativement confortable, avec un four et un puits auxquels sont souvent joints des bâtiments pour les animaux et un potager. Leurs femmes les aident pour le service de l'écluse, qui consiste en l'ouverture et la fermeture des vannes et portes. L'éclusier forme généralement ses enfants pour qu'ils lui succèdent.

En dehors de ses propres employés, le canal d'Orléans fait vivre toutes sortes d'ouvriers, comme ceux des fours à chaux. À Corquilleroy, près de Cépoï, est également installé un meunier dont le moulin profite à la fois de la force motrice de la rivière, qui approvisionne le canal, et de la proximité des installations qui facilitent le commerce. Des marchands viennent régulièrement sur le canal pour leurs affaires.



4

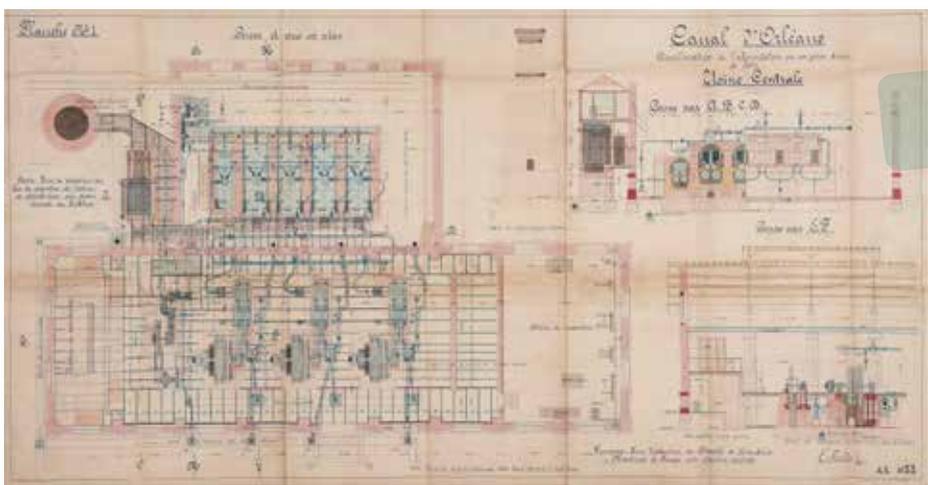
Acte de vente du moulin du Chatelet (paroisse de Corquilleroy) par Nicolas Colloge au duc d'Orléans, pour l'incorporer au domaine du canal, 1750. Arch. dép. du Loiret, 3 E 18180.

La modernisation de l'âge industriel (1)

Histoire et enjeux

6

Le canal d'Orléans, un espace aménagé.



1

Plan et coupe de l'usine électrique de Fay-aux-Loges, 1909. Arch. dép. du Loiret, 171 W 30973.

2

Vue de l'usine électrique de Fay-aux-Loges, début du XX^e siècle, carte postale. Arch. dép. du Loiret, coll. Rigaud 1748.

Entre le milieu du XIX^e siècle et le début du XX^e siècle, le développement du chemin de fer, l'amélioration des routes et l'apparition de véhicules motorisés portent un rude coup à la navigation intérieure, et le transport de marchandises par la voie fluviale périclité. Tout comme la Loire, le canal d'Orléans est progressivement délaissé, car il ne peut rivaliser ni avec la puissance et la régularité du train ni avec la souplesse du transport routier.



3

Vue du chantier de prolongement, 1911. Arch. dép. du Loiret, 206 W 46890.

Mais l'opération la plus spectaculaire est la prolongation du canal d'Orléans sur cinq kilomètres par le creusement d'un canal latéral à la Loire, entre Combleux et Orléans, offrant ainsi de nouvelles possibilités de navigation. L'idée n'est pas nouvelle : depuis le XVIII^e siècle, elle a été étudiée à plusieurs reprises pour pallier l'ensablement à l'embouchure du canal sur le fleuve mais à chaque fois écartée car trop coûteuse. La politique volontariste de la Belle Époque reprend cette solution en l'associant à la création d'un nouveau port à Orléans, doté d'équipements modernes, et notamment d'une liaison avec le chemin de fer.

Commencés en 1909, arrêtés durant la Première Guerre mondiale, les travaux du canal latéral s'achèvent en 1921. L'investissement est lourd, quatre millions de francs, mais il semble absolument nécessaire pour relancer l'activité économique d'Orléans. L'extension du canal est inaugurée officiellement par le ministre des Travaux publics au cours d'une cérémonie marquée par une courte croisière sur un bateau opportunément baptisé *Ville d'Orléans*.

Cette situation, d'abord acceptée avec fatalisme, finit par faire réagir les élus locaux, notamment ceux d'Orléans qui refusent l'inexorable déclin de leur ville. Au début du XX^e siècle, d'importants travaux de modernisation sont lancés. Ainsi, à Fay-aux-Loges, on construit une usine électrique chargée de pomper et d'acheminer l'eau de la Loire jusqu'au canal afin de lui garantir un approvisionnement en eau plus régulier et donc plus favorable au commerce. Symbole de l'innovation, la « fée électricité » doit contribuer à faire redémarrer la navigation, activité ancienne et dépassée.



4

Vue des travaux de prolongement : enlèvement du sable apporté par les crues, 1911. Arch. dép. du Loiret, 2 Fi 4.

5

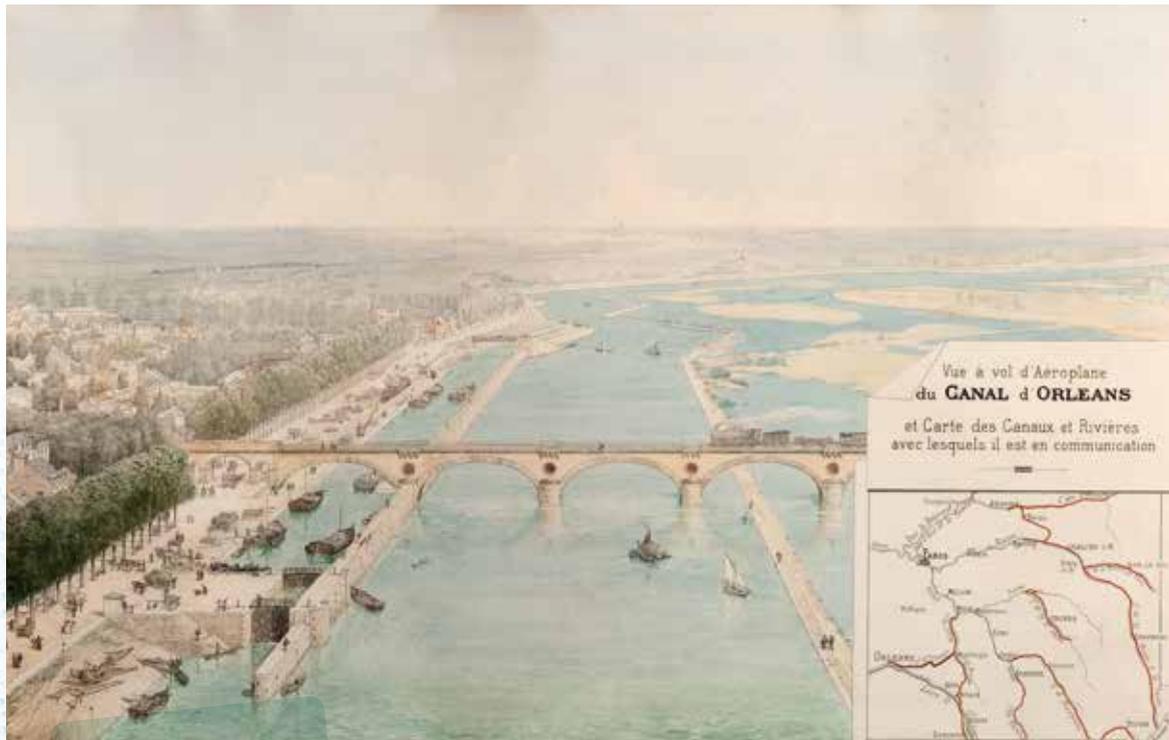
Inauguration du prolongement du canal, 3 juillet 1921, en présence du ministre des Travaux publics, carte postale. Arch. dép. du Loiret, collection Rigaud 8176.



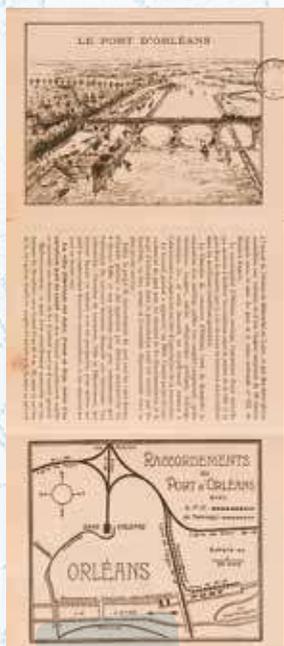
La modernisation de l'âge industriel (2)

Le canal d'Orléans, un espace aménagé.

La Chambre de commerce d'Orléans et du Loiret a été partie prenante dans la politique de modernisation du canal et du port d'Orléans et lui a assuré une large publicité. C'est à sa demande qu'a été réalisée une belle aquarelle publicitaire. Il s'agit d'une vue aérienne du tout nouveau port, complétée d'une carte des voies navigables auxquelles il est relié.



1 Vue à vol d'aéroplane du canal d'Orléans et carte des canaux et des rivières avec lequel il est en communication, vers 1902, par Larcanger. Arch. dép. du Loiret.



Le dessin insiste sur les moyens logistiques mis à la disposition des entreprises pour leur faciliter l'accès aux transports, présentés comme complémentaires et interconnectés. Autour du port, opportunément placé en position centrale, se déploient des voies de chemins de fer, des routes, une ligne de tramway.

Malgré le calme apparent, l'œuvre suggère, par de multiples détails, que l'effervescence règne en ce lieu, exprimant ainsi le dynamisme revendiqué. Il ne s'agit cependant que de la représentation rêvée d'une réalité espérée mais jamais advenue.

Cette aquarelle est insérée sous forme de gravure dans un dépliant édité à l'occasion de l'ouverture du canal latéral à la navigation. Elle illustre une série d'arguments censés attirer d'éventuels usagers du port et du canal, des aménagements réalisés aux équipements promis, de la proximité de Paris aux liaisons vers les régions industrielles du nord-est de la France. Si cette plaquette publicitaire ne cache pas que la taille des péniches admises est encore insuffisante, elle envisage avec optimisme l'adaptation du canal d'Orléans aux exigences du commerce.

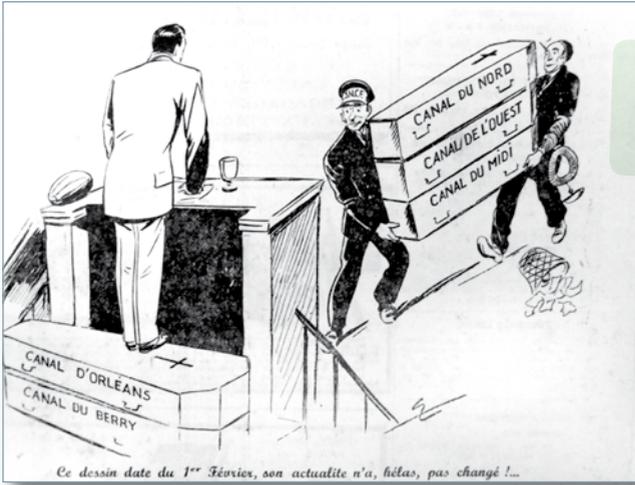
Ces efforts considérables sont restés sans effet, et la plateforme multimodale pensée autour du port n'a jamais véritablement fonctionné. La fin de la marine fluviale marchande sur la Loire avait condamné d'avance ces tentatives utopiques de relance de la navigation.

2 Dépliant édité par la Chambre de commerce d'Orléans pour promouvoir le canal prolongé, vers 1921. Arch. dép. du Loiret, collections imprimées, 3 S.



Déclin et renouveau du canal

Le canal d'Orléans, un espace aménagé.

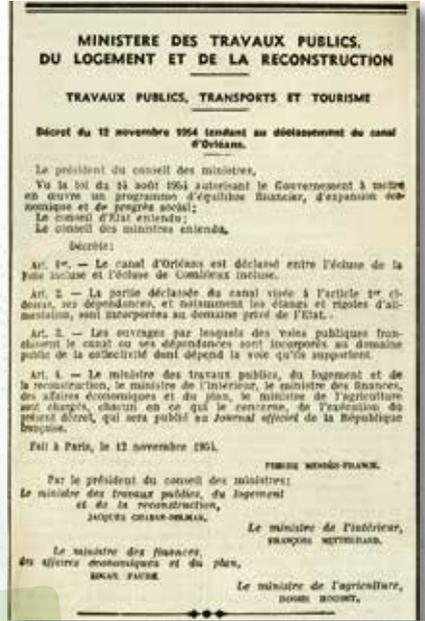


1

Dessin humoristique illustrant la mort des canaux secondaires en France, dans Le Journal de la navigation fluviale et maritime, 1955. Musée du Canal du Berry, Audes (Allier).

En 1954, le canal d'Orléans devenu inutile est déclassé. Le trafic s'est effondré malgré les efforts consentis au début du XX^e siècle et il ne justifie plus les sommes consacrées à son entretien. Il est logiquement abandonné aux promeneurs et amateurs de pêche.

Les partisans de la navigation intérieure s'en émeuvent et protestent, parfois avec humour, mais en vain. Les politiques menées durant les Trente Glorieuses privilégient d'autres modes de transport qui paraissent mieux adaptés au territoire national.



2

Décret tendant au déclassement du canal d'Orléans, 1954. Arch. dép. du Loiret, 2 K.



3

Convention confiant au Département et pour 50 ans la gestion du domaine du canal d'Orléans, 1984. Conseil départemental du Loiret, service Patrimoine et Foncier.

Propriété de l'État, le canal d'Orléans est géré par une association privée à partir de 1957, l'association de gestion du canal d'Orléans. Dans les mêmes années, son extrémité orléanaise est condamnée, transformée en piscine de plein air, puis enfin comblée. Il est confié en 1978 à un syndicat mixte regroupant les communes riveraines et le Département du Loiret, marquant une timide reprise en main publique de l'ouvrage. Le Département obtient en 1984 d'en être le gestionnaire pour cinquante ans, tandis que le Syndicat mixte continue d'en assurer l'entretien courant. Nombre d'investissements seront réalisés par le Département et le Syndicat pendant cette période, permettant la sauvegarde d'écluses, de maisons éclusières ou des berges. De son côté, l'agglomération orléanaise entreprend la reconquête de ses quais, ce qui se traduit par la réouverture du canal entre le quai du Fort Alleaume et le lieu-dit « Cabinet Vert ». Le canal retrouve son débouché en Loire à Orléans.

Balades bucoliques au bord de l'eau ou crues catastrophiques, le canal aujourd'hui est à la fois une richesse potentielle et une source de risques pour les territoires qu'il traverse.

Les inondations de 2016 auront eu ceci de bon qu'elles ont permis de débloquent la difficile question de la domanialité du canal. Il devrait ainsi d'ici 2020 devenir pleine propriété du Département du Loiret, légitimant ainsi davantage son action pour sa réhabilitation, sa sécurisation et son développement. Une nouvelle ère semble pouvoir s'ouvrir dans l'histoire du canal.



4

Le Suave. © Marc Vassal.



5

La ville de Chécy, victime des inondations de 2016. © J. Puyo.

Le canal d'Orléans, un espace aménagé.

La remise en valeur du canal d'Orléans mobilise de nombreux acteurs. Collectivités territoriales, entreprises et associations conjuguent leurs efforts pour augmenter l'attractivité du canal. Ainsi, entre autres initiatives, les inaugurations récentes de la « Belle de Grignon » ou du « Suave » témoignent du dynamisme associatif, soutenu par les subventions publiques, tandis que depuis 2010, l'Oussance invite les touristes à de petites croisières entre Mardié et Chécy ou Combleux.



1

Inauguration de la Belle de Grignon en 2018. © D. Chauveau.



2

Touriste en balade le long du canal d'Orléans. © Marc Vassal.

Sécurisation, restauration et remise en tourisme du canal d'Orléans sont les maîtres mots du programme du Département du Loiret pour les années qui viennent. Plus de 25 millions d'euros seront investis d'ici 2022. La lutte contre les inondations se traduira par la mise en place de clapets sur 7 écluses qui constituent des obstacles à l'écoulement des eaux lors des crues, et par le curage du bief de Donnery. La restauration du patrimoine comprend la rénovation de tous les petits ouvrages du canal (vannes, déversoirs et autres ponceaux) et la restauration des berges. Enfin, le tourisme bénéficiera d'investissements sur les bases de loisirs des étangs et de la création d'une véloroute d'Orléans à Montargis. Elle permettra, avec la Scandibérique (qui longe le Loing et le canal de Briare), et avec la Loire à Vélo, de mailler à bicyclette le riche patrimoine fluvial du Loiret. La voie d'eau n'est pas en reste avec la remise en service de 5 écluses. Au-delà de la remise en état des ouvrages, il s'agit aujourd'hui pour les Loirétains et leurs visiteurs d'inventer une nouvelle relation au canal, un tourisme « fluvestre » d'eau et de forêt mêlées, une redécouverte d'un Loiret rural, paisible et riche d'un canal oublié.

Croisière à bord de l'Oussance à 10 km d'Orléans

Durant les beaux jours, venez vous détendre au gré du canal d'Orléans entre Mardié et Combleux.

Nous y découvrirons une faune et une flore particulièrement riches entre Loire et Canal mais aussi l'histoire de ce qui a été long temps de navigation commerciale vers Montargis à l'XVIII^e siècle.

Croisière Pommade

Standard
02 38 44 06 34
06 47 48 71 56

Départ
Dès les jours de Mardié de 17h00 à 21h00
• 1^{er} départ à 17h00
• 2nd départ à 19h00
• 3^{es} départs à 21h00
Adultes 4,30 €
Enfants 1,30 €

Nous espérons en profiter pour nos deux semaines de 30 jours de navigation commerciale.

Nous contacter
02 38 44 06 34
06 47 48 71 56

Calendrier
des croisières :
www.oussance.com

4

Croisière à bord de l'Oussance sur le canal d'Orléans, 2010. Dépliant SARL Oussance.

GUIDE VÉLO

CHATEAUBRIANT

Loiret

www.loiretvelo.com

8 Détour fluvial
Donnery

7 Entre canal et forêt
Fay-aux-Églises

3

Guide vélo, avec cartes détaillées, Comité Départemental du tourisme/ Conseil départemental du Loiret, 2017. Arch. dép. du Loiret.