

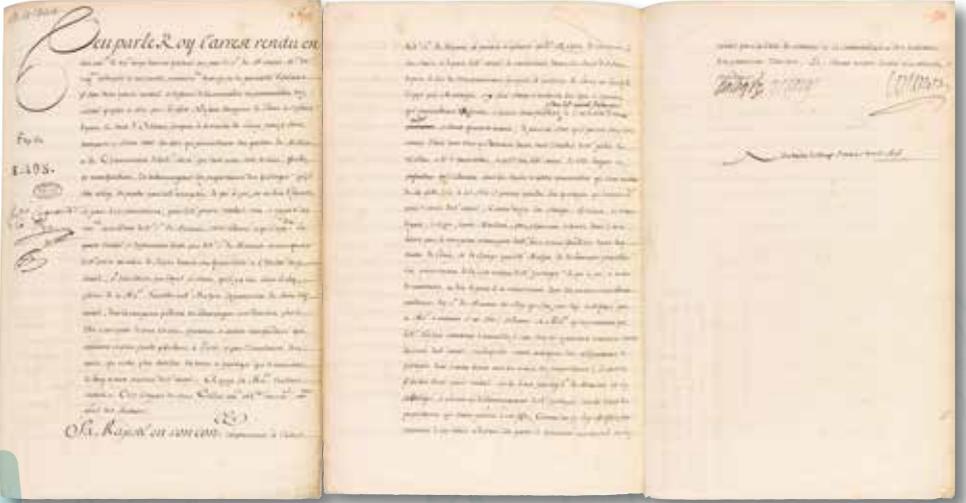
Histoire de la construction du canal d'Orléans

Histoire et enjeu

1

Le canal d'Orléans, un espace aménagé.

En 1676, Robert Mahieu, marchand de bois parisien, passe un accord avec le duc d'Orléans qui lui accorde pour 40 ans l'exploitation d'une partie de la forêt d'Orléans. Cependant l'évacuation des bois est difficile par la voie terrestre en raison de l'instabilité des sols. De plus Robert Mahieu est autorisé à construire un canal entre la forêt et le Loing, dont le tracé est fixé par un arrêt du Conseil du Roi du 22 août 1676.



1

Arrêt du conseil du roi qui concède à Robert Mahieu le droit de construire un canal depuis Vieilles-Maisons dans la forêt d'Orléans jusques à la rivière de Loing près de Montargis et de l'utiliser pendant 40 ans pour le transport des marchandises, 22 août 1676. Archives nationales, E 498. Cliché Archives nationales.

Ce premier canal est construit mais en 1679 Robert Mahieu connaît des difficultés financières et doit renoncer à l'accord conclu avec le duc d'Orléans. Celui-ci reprend l'affaire et entend lui donner une autre dimension en élargissant et allongeant le canal, qui doit désormais rejoindre la Loire au niveau de Combleux et concurrencer le canal de Briare ouvert en 1642. Le duc d'Orléans espère, grâce à cette nouvelle jonction Loire-Seine, capter le trafic batelier en provenance des « pays d'aval » (entre Orléans et Nantes) et à destination de Paris.

Le duc se trouve cependant lui aussi en difficulté pour financer la construction du canal. Les travaux prennent du retard mais Louis XIV, soucieux de faciliter le commerce et l'approvisionnement de Paris, finance leur achèvement sur sa cassette personnelle. Le canal d'Orléans est officiellement ouvert à la navigation le 5 mars 1692.

Au XVIII^e siècle, l'uniformisation des tarifs de péage, la construction du canal du Loing et l'entrée du duc d'Orléans dans le capital du canal de Briare assurent la cohérence de la liaison entre les bassins de la Loire et de la Seine. Pendant un siècle et demi cette jonction joue un rôle essentiel dans le commerce intérieur français. L'histoire de la construction du canal n'est pas pour autant achevée puisque son tracé définitif n'est adopté qu'au début du XX^e siècle, lorsque le canal est prolongé par la construction d'un canal latéral à la Loire entre Combleux et Orléans.

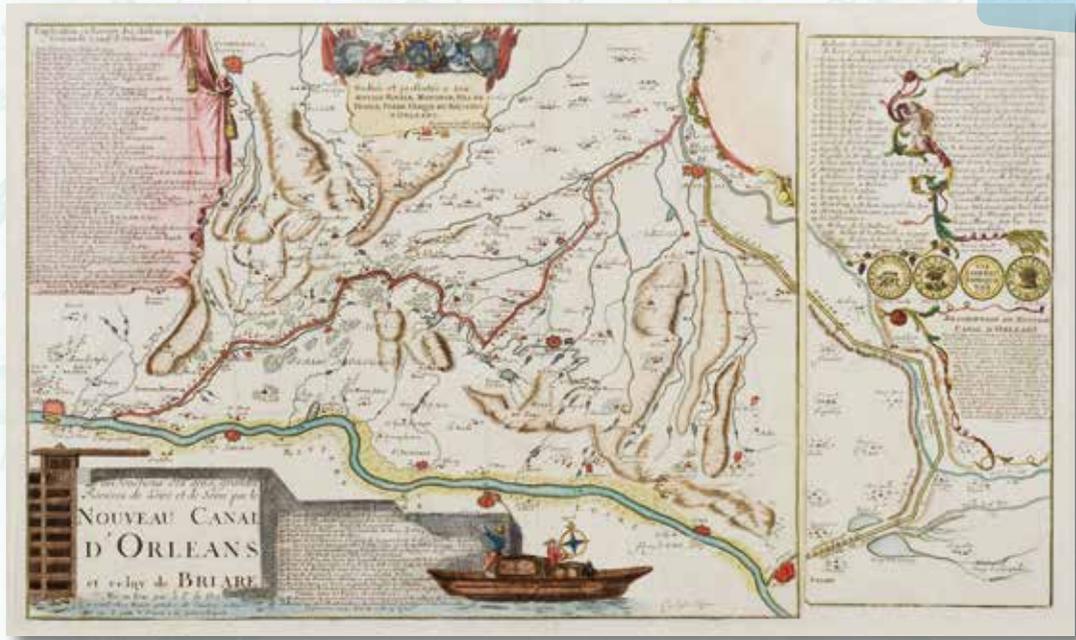


2

Édit du roi Louis XIV accordant au duc d'Orléans la faculté de construire à ses frais et dépens un canal de navigation depuis la rivière de Loire jusqu'en celle de Loing, Saint-Germain-en-Laye, 1679. Arch. dép. du Loiret, 23 553.

Les jonctions des deux grandes rivières de Loire et de Seine par le nouveau canal d'Orléans et celui de Briare, par Charles Inselin, graveur, XVIII^e siècle, burin, éprouve colorisée, 47 x 72. Musée des beaux-arts d'Orléans, inv. 17575.

3



Le canal d'Orléans, un espace aménagé.

1

Chargement d'une péniche à Combleux, milieu du XX^e siècle. Arch. dép. du Loiret, 30 F1 2077.



2

Péniche chargée de bois à Vitry-aux-Loges, début du XX^e siècle. Arch. dép. du Loiret, collection Rigaud 1876.



3

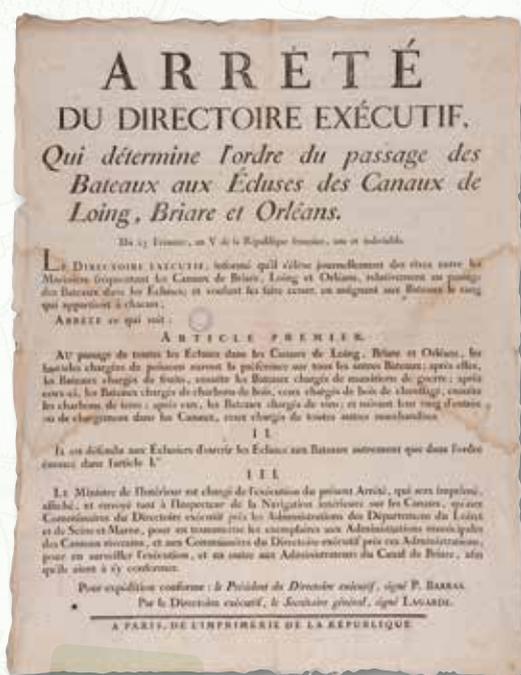
Jeton illustrant le commerce du bois et l'approvisionnement de Paris. Avers : deux trains de bois, un bateau chargé de bois et un quai encombré de bois empilé. Revers : deux inscriptions Reunion des trois commerces, 1843 et Bois à brûler, charbon de bois par eau et bois à ouvrer. Argent, 3,3 cm. Musée de la marine de Loire, Châteauneuf-sur-Loire, M 2704.

Le canal d'Orléans est d'abord conçu comme un moyen pratique d'acheminer les bois de la forêt d'Orléans vers Paris. Des ports construits tout au long du canal facilitent leur expédition, mais ils permettent également d'écouler d'autres marchandises (vin, vinaigre, matériaux de construction, céréales, poissons, etc.) ou productions locales. Ainsi, il y a en 1867 à Fay-aux-Loges trois ports au bois, deux ports à la pierre, un port aux grains et un port à la planche.

Des péages, installés à chaque extrémité du canal, prélèvent sur chaque bateau une taxe dont le montant dépend du type et de la quantité de marchandises transportées. Ces péages constituent une source de revenus importante pour les propriétaires successifs du canal.

Le volume de trafic est difficile à évaluer en raison du manque de sources, mais on l'estime à environ 1500 bateaux (soit à peu près 80000 tonnes) par an au XVIII^e siècle, 80 % de ces bateaux naviguant dans le sens Loire-Seine. Il répond ainsi à la volonté royale d'assurer un approvisionnement régulier au demi-million d'habitants de Paris, dont la satisfaction représente un enjeu politique considérable.

Les exigences du commerce, la rapidité demandée aux marinières, combinées aux contraintes techniques du canal (limitation du nombre de bateaux dans les écluses), peuvent aboutir à des tensions, voire à des affrontements. À plusieurs reprises, l'État réglemente le passage des bateaux aux écluses en établissant un ordre de priorité. Le 23 frimaire de l'an V, un arrêté du Directoire, pris suite aux rixes quotidiennes entre bateliers, impose l'ordre suivant : d'abord les bateaux chargés de poissons, puis ceux de fruits, de munitions, de charbon de bois, de bois de chauffage, de charbon de terre, de vins, et enfin d'autres marchandises. Cet arrêté tient compte de la fragilité des marchandises, de leur importance pour la population et du contexte de guerre.



4

Arrêté qui détermine l'ordre de passage des bateaux aux écluses des canaux de Loing, Briare et Orléans, 23 frimaire an V (13 décembre 1796). Arch. dép. du Loiret, 2 5 133.

Sur la Loire, la remontée du fleuve peut se faire à la voile jusqu'à Orléans ; mais en amont de cette ville et sur les canaux, il devient nécessaire de remorquer les bateaux depuis la rive, c'est ce qu'on appelle le halage. Le canal d'Orléans est donc bordé par un chemin de halage sur tout son parcours, parfois sur les deux rives. Les haleurs entourent leur poitrine d'une « bricole », sorte de harnais relié au bateau par des cordes, et tirent ainsi les embarcations à la force de leurs jambes. Deux hommes suffisent pour faire avancer un bateau de 150 tonnes à 1 ou 2 km/h et le faire passer de la Loire à la Seine en cinq jours.

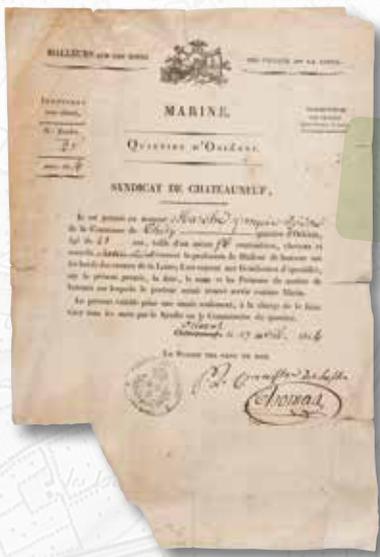
1

Bricole utilisée pour le halage, XIX^e siècle, jute et corde. Musée des deux marines de Briare.



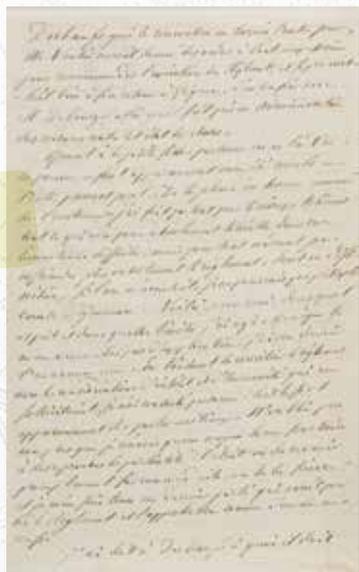
2

Autorisation d'exercer le métier de halreur de bateaux sur les bords des canaux de la Loire, délivrée par le syndicat de Châteauneuf à François Isidore Marché, de Chécy, 1824. Arch. municipales de Chécy, 11 0 7.



3

Lettre d'un employé du canal d'Orléans à son frère constatant le recours à des enfants pour haler les bateaux, 1842. Arch. dép. du Loiret, 2 5 124.



Progressivement une réglementation du métier se met en place. Chaque haleur doit obtenir une autorisation d'exercer, mais cette contrainte a principalement pour objectif de recenser les marinières et haleurs qui devront servir comme marins dans la marine militaire.

Se pose également la question du remplacement des hommes par des animaux de trait. Cependant, dans beaucoup de familles, le halage fournit un complément de revenus bienvenu. Après un projet avorté sous la Révolution en raison de la résistance des populations, l'introduction de chevaux est finalement autorisée en 1842.



4

Péniches halées par des ânes à Donnery, début du XX^e siècle. Collection Gérard Héau. Arch. dép. du Loiret, 1 Ph 982.

5

Traces de halage sur une bitte d'amarrage au bord du canal d'Orléans à Saint-Maurice-sur-Fessard, 2006. Arch. dép. du Loiret, 12 Ph 4330.



En 1842 aussi, un employé du canal s'offusque de l'emploi d'enfants comme haleurs sur les bords du canal, « attelés deux à deux à des bateaux », certains n'ayant apparemment même pas dix ans. Mais c'est moins le travail des enfants, habituel à l'époque dans les milieux populaires, qui choque l'employé, que leur très jeune âge et la tâche pénible qu'on leur inflige.

Avec la forte chute du trafic sur le canal à partir du milieu du XIX^e siècle, la profession de haleur n'offre plus de perspectives de salaire régulier et l'usage des animaux (chevaux, ânes) se généralise. Si aujourd'hui tous les bateaux qui naviguent sur le canal sont motorisés, les traces du halage se lisent encore dans la pierre.

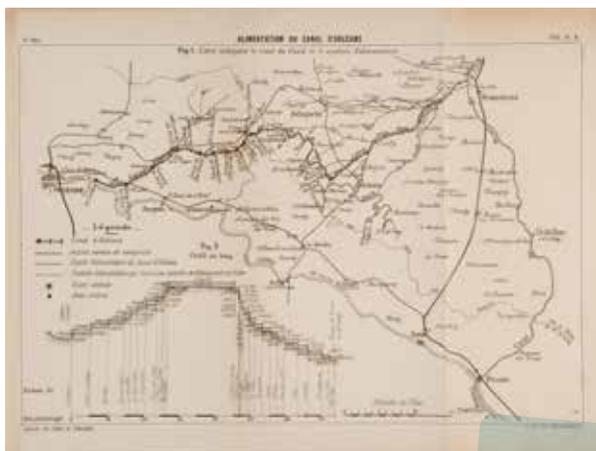
L'approvisionnement en eau et les écluses

Histoire et enjeu

2

Le canal d'Orléans, un espace aménagé.

Le canal d'Orléans ressemble à un immense escalier à deux pentes (document 1). Les bateaux passent d'un palier à un autre grâce aux 27 écluses. La partie du canal située entre deux écluses est appelée bief. Un bateau partant de la Loire s'élève d'environ 30 mètres jusqu'au bief le plus élevé et redescend d'environ 42 mètres pour rejoindre les canaux de Briare et du Loing.



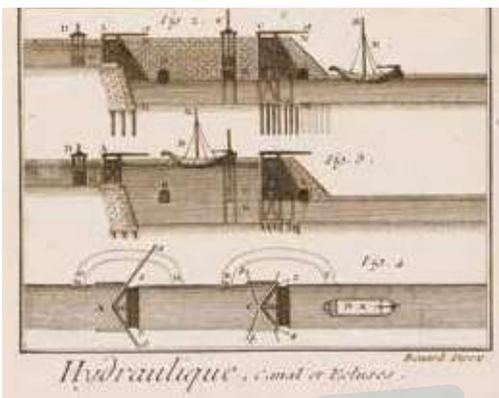
1
Carte de l'alimentation en eau du canal d'Orléans, 1912.
Arch. dép. du Loiret, PEX gr 8° J.

3
Écluse de Rougemont, à Chailly-en-Gâtinais.
Arch. dép. du Loiret, Prise de vue en extérieure, PDVEXT 7003.



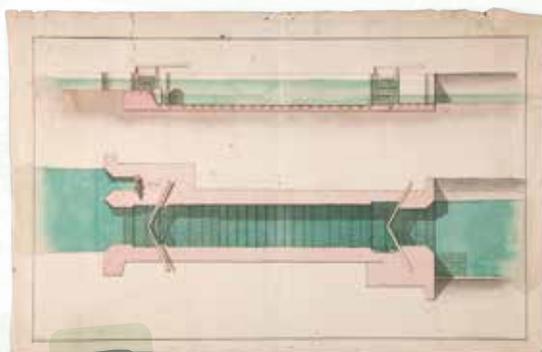
À chaque descente de bateau une grande quantité d'eau est donc relâchée, ce qui rend l'approvisionnement en eau essentiel pour le bon fonctionnement du canal. Contrairement aux fleuves, qui reçoivent l'eau naturellement des ruisseaux et des rivières, le canal doit être rempli artificiellement. C'est pourquoi on utilise l'eau des étangs, que l'on achemine jusqu'au canal en creusant des rigoles. On creuse aussi des « déversoirs » dans lesquels le trop-plein d'eau du canal peut être évacué en cas de crue. En été, lorsque l'eau vient à manquer, le canal peut être interdit de longs mois à la navigation.

Compte tenu des enjeux économiques, si un individu détourne à son profit l'eau destinée à l'alimentation du canal, la peine pouvait être lourde : deux heures d'exposition au pilori et neuf ans de bannissement.



2
Canal et écluses, planche du Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers, 1776.
Arch. dép. du Loiret, bibliothèque, M 1259.

Lorsqu'un bateau arrive du côté où l'eau est la plus basse, il entre dans l'écluse en passant une première porte. Devant lui se trouve une porte close, qui retient l'eau du bief supérieur. On referme la porte et il se retrouve dans un espace clos. Les vannes sont alors ouvertes et l'eau se déverse dans l'écluse en soulevant le bateau petit à petit jusqu'au niveau du bief supérieur. On peut alors ouvrir les portes à l'avant et le bateau sort. Inversement, pour qu'un bateau atteigne un niveau inférieur, on ouvre les vannes qui laissent l'eau se déverser dans le bief le plus bas.



4
Plan d'une écluse, XVIIIe siècle.
Arch. dép. du Loiret, 2 S 173.

5
Sentence criminelle rendue en la justice du canal d'Orléans, contre plusieurs Journaliers pour vol de matériel, 1777.
Arch. dép. du Loiret, C suppl. 335.



Altesse Sérénissime Monseigneur le Duc d'Orléans.
Nous avons pareillement déclaré Jean-Baptiste Pleffis, Conrumax, duement atteint & convaincu d'avoir méchamment coupé & fait couper la Chaussée de la Rigolle de Courpallais, & d'avoir fourni d'instruments au nommé Grelot pour couper ladite Levée, dans la vue de détourner le cours de l'eau nécessaire au Canal, & de se l'approprier au préjudice de l'intérêt de la Navigation & du Commerce; pour

réparation de quoi, avons condamné ledit Pleffis à être attaché au Poteau qui fera pour cet effet planté à la Porte extérieure de notre Auditoire à Pont-au-Moine, pour y rester pendant deux heures, & l'avons en outre banni, pendant le temps & espace de neuf ans, du Ressort de cette Justice; lui avons enjoint de garder son ban, sous les peines portées par la Déclaration du Roi de 1682, dont lecture lui sera faite; & l'avons condamné en outre en cent livres d'amende envers S. A. S. Monseigneur le Duc d'Orléans.